



HAL
open science

Restructuration du réseau urbain de Riom Communauté. Attractivité ou illusion des transports en commun en villes moyennes ?

Jean-Baptiste Viala

► **To cite this version:**

Jean-Baptiste Viala. Restructuration du réseau urbain de Riom Communauté. Attractivité ou illusion des transports en commun en villes moyennes ?. Gestion et management. 2009. dumas-00498300

HAL Id: dumas-00498300

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00498300v1>

Submitted on 7 Jul 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Jean-Baptiste VIALA

Mémoire de Master 2 TURP – Transports Urbains et Régionaux de Personnes
Université Lyon II – Les Lumières - ENTPE
Septembre 2009

Restructuration du réseau urbain de Riom Communauté

Attractivité ou illusion des transports en commun
en villes moyennes ?



Maîtres de Stage : Géraud ACQUIER, gérant de la société ITER et
François Maréchal directeur d'études ITER

Chef de projet de l'étude : Isabelle Jouve

Directeur de recherche : Patick BONNEL, co-directeur Master II TURP



Remerciements

Je tenais tout d'abord à souligner la disponibilité de l'ensemble des salariés d'ITER sollicité tout au long de la durée du stage qui m'ont permis de me sentir en confiance pendant ces quelques mois.

Ainsi mes remerciements s'adressent bien sûr à mon maître de stage, Géraud ACQUIER, gérant d'ITER, qui malgré un emploi du temps chargé, a su m'écouter, me conseiller et être indulgent notamment dans la découverte de la gestion de bases de données.

A François MARECHAL, co-fondateur d'ITER et directeur d'études, soucieux de répondre à mes questions ;

A Isabelle JOUVE, chef de projets, et Nicolas BONNET, chargé d'études, mes référents sur une grande partie des études auxquelles j'ai participé et qui ont su faire preuve de disponibilité pour chacune de mes questions.

A Florence NAVALS, avec qui j'ai partagé le bureau. Je ne manque pas de souligner sa gentillesse et ses conseils notamment pour mieux appréhender le logiciel de dessin Adobe Illustrator.

Merci également à Jean-Jacques ROBIN et Delphine BROCHON pour l'aide précieuse apportée dans la conception de carte à partir de Map Info ; David DELGAT et son savoir-faire dans la gestion de bases de données ; Madeleine HUMBERDOT, Chantal PUJOL, Pierre LANG, Céline BILLARD et Bertrand BUINEAU pour leur amabilité et bonne humeur,

Enfin, je n'oublie pas de remercier Mr Patrick BONNEL, co-directeur de la formation du Master II Transports Urbains et Régionaux de Personnes pour les conseils avisés qu'il m'a fait parvenir à mi-parcours de stage et la liberté qu'il m'a donnée dans la réalisation de cette étude.

Présentation de la société ITER et préambule méthodologique

ITER, bureau d'études spécialisé dans le développement des transports durables travaille essentiellement pour le compte des collectivités territoriales françaises.

Elaboration de Plan de Déplacement Urbain (PDU) , de Plan Global de Déplacement (PGD) ; Mise en place de Plan de Déplacement des Entreprises (PDE), de Schémas Départementaux ou Régionaux de Transport en commun ; Restructuration de réseaux ; Schémas Directeurs d'Accessibilité (SDA) ; Etudes de stationnement ; Modélisation... sont autant de domaines dans lesquels intervient ITER, permis par la diversité des formations des 16 salariés de l'entreprise.

Implanté à la fois sur Toulouse (siège social) et à Paris (antenne), le cadre géographique d'intervention s'étend sur l'ensemble du territoire français.

Stagiaire pendant quelques mois au sein d'ITER, j'ai donc contribué entre autre à l'élaboration de diverses études telles que :

- L'Elaboration du Schéma Départemental de Transport des Pyrénées-Atlantiques.
Au sein de cette étude, j'ai participé à l'analyse de l'enquête satisfaction des usagers du réseau interurbain et à l'analyse de l'enquête qualité auprès de 470 communes du département ;
- L'Elaboration du Schéma Départemental du Lot-et-Garonne.
Il m'a été confié la phase du diagnostic territorial et de l'analyse de l'offre de transport en commun au sein du département ;
- La réalisation d'une étude sur l'opportunité de ré-ouvrir la ligne ferroviaire Niort - Thouars

Compte tenu de la courte durée du stage, il m'a été confié principalement une étude dont les échéances correspondaient à celle du rendu du mémoire de fin d'études.

Cette étude concerne le « *renouvellement du contrat d'exploitation du réseau des transports urbains de Riom Communauté*¹ », agglomération de taille modeste située à une vingtaine de kilomètres au Nord de Clermont-Ferrand.

Cette étude se découpe en deux lots. ITER est en charge de la première phase intitulée « *Mission d'assistance pour le renouvellement du contrat d'exploitation du réseau des transports urbains de Riom Communauté* »

Le second lot, qui n'est pas traité par ITER, concerne la « *mission d'assistance juridique et financière du renouvellement du réseau urbain de Riom* ».

Le Cahier des Charges du premier lot établi par le Maître d'Ouvrage demande au bureau d'étude de développer l'étude commandée en 4 parties :

- « *Analyse critique du service existant ;*
- *Définition d'objectifs d'amélioration du service ;*
- *Proposition de scénarii de développement du réseau ;*
- *Définition de la stratégie de développement des transports urbains »*

Aussi pour mener à bien cette étude, il m'a paru nécessaire avant d'aborder l'étude en elle-même, de prendre un certain recul sur la question des restructurations de réseau urbain de petites tailles.

Ainsi plusieurs sujets de réflexions sont abordés. Un travail de recherche à partir d'ouvrages, d'articles et d'anciennes études a été nécessaire pour permettre de mieux saisir les enjeux soulevés par les restructurations de réseaux urbains et les actions de développements observées lors de ces nouvelles organisations.

Ces différents points ont pour but une meilleure compréhension des actions et des scénarios proposés dans la présente étude.

A l'heure de la finalisation de ce mémoire, la phase n°1 de l'étude n'est pas entièrement terminée. Lors du troisième comité de pilotage du 19 juin dernier un scénario a été choisi. Toutefois quelques modifications ont été souhaitées et celles-ci doivent être validées courant septembre 2009. Cette validation mettra fin à la phase 1 de l'étude dont ITER est en charge.

Aussi, la quatrième partie du cahier des charges « *Définition de la stratégie de développement des transports urbains* » ne sera pas mentionnée.

Ces quelques mois passés au sein d'ITER m'auront beaucoup apporté aussi bien sur le plan théorique que pratique.

¹ Cahier des Charges définitif, Riom Communauté

D'une part, sur le plan théorique, où j'ai mesuré à quel point les enjeux et les actions de réorganisation d'un réseau en ville moyenne n'a que peu de choses en commun avec les réseaux des grandes agglomérations.

D'autre part, côté pratique où la multiplicité des études auxquelles j'ai participé m'ont permis de mieux appréhender la notion de polyvalence tant les tâches abordées ont été diverses selon les études.

Enfin au-delà du présent travail, je me suis une fois de plus rendu compte à quel point le devenir des études délivrées par ITER est dépendant des volontés politiques, qui donnent toujours leurs derniers mots.

Sommaire

Introduction

Partie 1. Les enjeux soulevés par les restructurations de réseaux urbains en villes moyennes

- I. L'organisation juridique des transports en commun sur le territoire français, un millefeuille institutionnel
- II. La question des déplacements en transports en commun dans les villes moyennes, un constat médiocre en France

Partie 2. Analyse critique du réseau actuel de Riom Communauté

- I. Présentation générale de l'offre de transport
- II. Un fonctionnement peu optimal
- III. Une intermodalité naissante ?
- IV. Atouts, faiblesses et opportunités de restructuration du réseau
- V. Analyse de l'enquête Origine / Destination réalisée par *Loisirs et Voyages*

Partie 3. Définition des objectifs et proposition de scénarios pour le futur réseau

- I. Définition des objectifs d'amélioration de services
- II. Proposition de deux scénarios
- III. Evaluation financière des deux scénarios
- IV. Quelles suites pour l'étude ?

CONCLUSION

Introduction

Démarche de Développement et de transport Durable ; Service à la population ; Politique restrictive de circulation et de stationnement des voitures en centre ville... sont autant de notions dans lesquelles s'inscrivent de nombreuses Autorités Organisatrice de Transport depuis près de deux décennies.

A l'heure où les politiques souhaitent rendre la ville aux piétons, où la circulation automobile est vécue comme une plaie en centre-ville, de plus en plus de collectivités - y compris celles de petites tailles - s'engagent dans une démarche de développement des transports en commun.

Soucieuse de leur contrôle budgétaire, et ce, d'autant plus en temps de crise économique, l'ensemble de ces institutions cherche à optimiser leurs dépenses. Ainsi, relativement couteux et contraignant le budget consacré aux transports publics fait également l'objet de multiples études d'optimisation de coût commandées par les Autorités Organisatrices de Transports (AOTU).

ITER, bureau d'études toulousain spécialisé en développement et conseil de la mobilité, au sein duquel j'ai réalisé mon stage, travaille sur ces questions là et dans le cadre de ces compétences répond à de nombreux appels d'offre ayant trait à ces problématiques.

Ainsi, le présent travail délivre le contenu d'une étude de restructuration de réseau en réponse à un appel d'offre lancé par l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains de Riom Communauté. Située à une quinzaine de kilomètres de Clermont-Ferrand, cette Communauté de Communes recense 30 000 habitants. Alors que son statut juridique ne lui impose pas la mise en place d'une telle compétence, les politiques² de cet EPCI³ ont souhaité s'emparer de cette dernière afin de pouvoir gérer la question des transports en commun au sein de leur territoire et offrir la possibilité de se déplacer avec un moyen de transport différent de la voiture. Ainsi depuis 2002, le réseau de transports en commun de Riom est constitué de cinq lignes, mais pour diverses raisons sa fréquentation reste très marginale.

Pour remédier à ce constat, l'AOTU profite de l'arrivée à échéance du contrat de marché public (fin juin 2010) qui le lie avec le prestataire Loisirs et Voyages (filiale Keolis) pour

² L'ensemble des élus de Riom Communauté ont la même étiquette politique du Parti Socialiste. Pascal Foucheux en est le président depuis sa création en 2001, et Jean-Claude Zicola, maire de Riom a été réélu dès le premier tour lors des dernières élections municipales en 2006. Enfin Alain Bardy, vice président chargé de l'Aménagement et de l'Espace est également du même bord politique. Cette entente facilite la mise en place de projets communs, tel que « *Le projet de Riom Communauté pour 2009-2013* » où l'adaptation du réseau de transport urbain fait partie des opérations mentionnées dans ce cadre d'actions.

³ EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

lancer en début d'année 2009 un appel d'offre pour le « *Renouvellement du contrat d'exploitation du réseau des transports urbains*⁴ ».

En conséquence, cette étude conduit à s'interroger sur les enjeux que soulèvent les restructurations de réseaux urbains en ville moyenne.

De cette problématique découle plusieurs questions telles que :

- Quelles sont les avancées juridiques en matière de gestion facilitée des transports en commun ?
- Face aux phénomènes de périurbanisation - ennemie de l'attractivité des transports en commun - quelles solutions, actions, innovations pour développer des transports en commun attractifs, proposant une alternative crédible à l'usage quasi systématique de la voiture particulière ?
- Dans les villes moyennes comme l'agglomération de Riom Communauté, quelle légitimité et comment adapter les services de transports en commun où les problèmes de circulation demeurent anecdotiques ?

A ces diverses interrogations, ce travail tente d'apporter quelques éléments de réponses qui s'appuient principalement sur l'étude commandée par l'AOTU de Riom Communauté sur la mission d'Assistance à la réorganisation du réseau de Riom.

Dès lors, avant d'aborder précisément la question de Riom Communauté, il est nécessaire d'appréhender avec une certaine hauteur les enjeux que soulèvent les restructurations de réseaux urbains.

Ainsi l'objectif de la première partie s'attache à rappeler d'une part les principes institutionnels qui régissent les transports en commun en France, et d'autre part les problématiques singulières de développement des transports en commun que l'on observe au sein des villes moyennes.

La seconde partie se donne pour objectif l'analyse critique du réseau urbain actuel de Riom Communauté pour définir des orientations quant à la restructuration du nouveau réseau urbain de Riom.

Enfin la dernière partie se consacre aux propositions de scénarios pour le futur nouveau réseau. Ces scénarios ont été présentés devant un Comité de Pilotage. Après avoir choisi le scénario souhaité, ITER présentera les actions futures à adopter pour la pérennisation des actions proposées.

⁴ Cahier des charges établi par l'AOTU

Partie 1.

Les enjeux soulevés par les restructurations de réseaux urbains en ville moyenne

Pour mieux comprendre là où se trouvent les enjeux de restructuration d'un réseau urbain de petite taille, il est nécessaire au préalable de rappeler comment s'organisent les transports en commun sur le territoire français à travers différentes lois relatives au développement d'un transport durable. Les différentes mesures détaillées ci-dessous indiquent toutes que la question des transports de voyageurs est institutionnellement fortement sectorisée entre diverses collectivités.

De là, est abordée la question de la légitimité des transports en commun au sein d'agglomérations de tailles modestes. L'idée est de présenter les diverses actions qu'adoptent ces AOTU pour favoriser l'attractivité de leur réseau.

I. L'organisation juridique des transports en commun sur le territoire français : un mille-feuille institutionnel

1. Loi relative au Versement Transport (1973)

La loi du 11 juillet 1973 relative au Versement Transport (VT) est une des premières mesures incitatives au regroupement des communes dans une structure intercommunale afin de gérer la question des déplacements à une échelle plus pertinente. Ainsi, depuis 2002⁵, les agglomérations dont le périmètre des transports urbains (PTU) regroupe plus de 10 000 habitants sont autorisées à percevoir la taxe VT. Dans l'esprit du législateur, la dimension intercommunale de ce projet est intrinsèquement liée à cette mesure financière, puisque la circulaire du 20 mars 1974 mentionne que « *les communes dont les problèmes de transport débordent le plus souvent de leur cadre territorial sont incitées à se regrouper au sein d'un établissement public compétent en matière de transports urbains de façon à atteindre le seuil fixé* ».

2. Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (1982) : régisseuse des transports de voyageurs en France

La première véritable réponse législative à ces difficultés est la Loi d'Orientation des Transport Intérieur (LOTI) du 13 décembre 1982. Elle fixe le cadre général de la politique des transports et constitue une petite révolution dans son domaine.

En parallèle, cette loi intervient dans un contexte de Décentralisation initié par l'Etat en établissant l'Acte I de la Décentralisation (lois Defferre 1982-1983) avec une volonté de transférer des compétences en matière de transport collectif de l'Etat vers les Collectivités Territoriales qui deviennent des Autorités Organisatrices de Transport.

Schématiquement la LOTI indique que :

- sont du ressort du Département les liaisons interurbaines d'intérêt départemental
- sont de ressort de la Région, les liaisons interurbaines routières d'intérêt départemental
- sont du ressort de la Commune ou d'un groupement de communes les transports urbains à l'intérieur d'un Périmètre de Transport Urbain (PTU), ce sont des Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU)

⁵ D'après un décret de la loi SRU du 13 décembre 2000

En effet, les AOTU se voient confier la maîtrise d'ouvrage des Plans de Déplacements Urbains (PDU), venant bouleverser le traditionnel partage des champs d'intervention entre les différents acteurs. Dès lors, ce changement exprime non seulement la priorité accordée aux transports collectifs mais aussi la nécessité d'un projet global à l'échelle de l'agglomération. L'article 28 de la LOTI stipule ainsi : « *un PDU est élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un Périmètre des Transports Urbains (PTU), par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports... Le PDU définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement dans le PTU. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des deux-roues et des transports en commun* ». L'AOTU devient ainsi organisatrice des déplacements, charge qu'aucune institution n'assumait jusqu'alors.

Cependant, cette première génération de PDU s'est rapidement essouffée car elle pâtissait d'une inadéquation entre les domaines couverts par les PDU et la réduction des compétences des AOTU aux seuls transports collectifs. Ainsi les PDU de la LOTI n'ont pas réussi à pallier la parcellisation institutionnelle des diverses compétences des collectivités territoriales.

Déjà dès 1985, le Groupement des Autorités Responsable des Transports (GART) proposait des solutions et suggérait la création d'une institution transversale. Par exemple une « AO des Déplacements » à laquelle seraient transférées les compétences de l'organisation des déplacements. Elle aurait vocation à gérer au niveau de l'agglomération mais aussi du Département et de la Région l'ensemble des secteurs qui concourent à ces déplacements.

Cette nouvelle autorité coordonnerait en premier lieu les déplacements au sein de l'agglomération, tous modes confondus mais aussi leurs supports (stationnement, voirie, signalisation) ainsi que les pouvoirs de police qui leur sont associés. Elle participerait également à l'aménagement de l'agglomération, à la planification et à l'élaboration des documents d'urbanisme au même titre que les autres Collectivités Territoriales.

Sans doute trop tôt, et dans un contexte peu favorable compte tenu de la mise en œuvre de la Décentralisation, les politiques, encore trop frileuses et soucieuses de leurs prérogatives, n'ont pas donné suite à ce type d'organisation. En résumé, dans les années 1980, la LOTI a institué les Plans de Déplacements Urbains et introduit la notion de maîtrise des déplacements automobiles. Il faut attendre les années 1990 pour que les préoccupations environnementales prennent réellement de l'importance, les PDU étant redéfinis dans une problématique de développement durable.

3. Loi sur l'Amélioration et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (1996) : une volonté affichée pour le transport durable

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996 apporte la dimension environnementale que la LOTI n'avait pas. Elle institue par ailleurs, l'obligation pour les communes de plus de 100 000 habitants de se doter d'un PDU.

On notera une évolution dans la démarche de transversalité, puisque les documents d'urbanismes de l'époque, que sont les Plans d'Occupation des Sols (POS) doivent prendre en considération les orientations des PDU. La loi stipule que « les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le Périmètre des Transports Urbains (PTU) doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan ». De quoi fournir quelques armes aux porteurs des projets PDU dans le difficile exercice de mise en œuvre de leurs prescriptions.

Cependant malgré ces réformes, la LAURE ne solutionne pas la sectorisation des acteurs en matière de transport. Le PDU fait toujours appel aux Autorités de Transports avec leurs seules compétences « transports publics », malgré une volonté affichée d'avancer dans les PDU selon une démarche globale. « *Elaborée par un ministère de l'Environnement soucieux de montrer sa détermination à lutter contre la pollution atmosphérique, la LAURE ne s'est pas passionnée pour les subtilités du management public* »⁶.

4. Loi Chevènement (12 juillet 1999) : vers une gestion intercommunale des transports publics

La loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite loi Chevènement, est parvenue à modifier sensiblement le paysage institutionnel français en incitant fortement les communes à se regrouper dans un des trois EPCI à fiscalité propre que sont la Communauté de Communes, la Communauté d'Agglomération, ou la Communauté Urbaine. Ces trois types d'EPCI acquièrent des compétences de droit lors de leurs créations, c'est ainsi qu'en ce qui concerne la compétence des transports en commun, les Communautés d'Agglomérations et les Communautés Urbaines (dans la coopération intercommunales est la plus abouties) se voient de fait, devenir Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU). Concernant les Communautés de

⁶ OFFNER J-M., 2002, Les transports urbains : entre secteurs, réseaux et territoires, in *Annuaire 2002 des collectivités territoriales*, Graie, éditions du CNRS, pp. 169-183

Communes, elles peuvent si elles le souhaitent être dotée de la compétence transport, mais cette compétence n'est pas obligatoire, elle reste optionnelle.

Ainsi sur la question des transports deux cas de figure peuvent être observés :

Les intercommunalités qui mettent en œuvre des actions volontaristes en matière de transport en commun grâce à une offre attractive, proposant une alternative relativement crédible face à l'usage de la voiture, et d'autres dont la compétence transport n'est pas une priorité. Ce phénomène là est d'autant plus visible au sein des Communautés de Communes où la compétence transport n'est pas obligatoire. En ce sens, sans attendre un caractère obligatoire certaines Communautés de Communes prennent la compétence facultative transport car elles estiment nécessaire la mise en place d'un service de transport publics en plus des services proposés par les lignes interurbaines du Conseil Général. Dans le cas de la présente étude, Riom Communauté fait parti de ces Communautés de Communes qui détiennent la compétence facultative des transports publics.

La loi Chevènement a donc rapidement des conséquences sur le paysage institutionnel du territoire français permettant de traiter les problématiques relatives aux transports sur une échelle plus large et pertinente. Compte tenu de l'accroissement des mobilités, ces nouvelles AOT peuvent alors engager plus facilement des projets relatifs aux déplacements d'envergure plus importants. Cependant la sectorisation des compétences entre chaque AOT existe toujours. Elle est déplacée à une autre échelle, et la question d'une gestion globale des transports au sein d'un bassin de vie n'est pas abordée...

5. Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (2000), avancées et méandres...

a. De véritables changements ?

La grande Loi SRU (loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain) concerne à plusieurs titres les transports. Cette loi renforce les cohérences tant territoriales qu'intersectorielles en créant de nouveaux outils.

Elle régit l'urbanisation de l'ensemble des communes française et a pour but, entre autre, de maîtriser l'urbanisation en favorisant la densification urbaine opposée au mitage des

territoires, et ainsi diminuer les déplacements des individus, principaux émetteurs de GES⁷. Cette loi comporte un volet déplacement et incite à optimiser l'usage des différents réseaux de transport et de communication en confortant la mise en œuvre d'un Plan de Déplacement Urbain (PDU) rendu obligatoire par la LAURE pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Pour cela, est créé un nouveau document de planification : les Schémas de Cohérence Territorial (SCOT) qui succèdent aux Schémas Directeurs. Les SCOT ont vocation à étudier la question des transports sur une échelle plus globale, celle de l'aire urbaine afin de maîtriser l'étalement urbain de l'ensemble des agglomérations françaises provoqué par l'accroissement des mobilités.

Par ailleurs, les SCOT donnent une nouvelle ambition aux PDU puisque les futurs Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), remplaçant les POS, devront être compatibles avec ces derniers alors qu'auparavant, les POS ne devaient que prendre en considération les orientations des PDU...

De plus, le PDU nouvelle formule s'intéresse désormais aux voiries d'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales. Les décisions de police des maires (gestion de la circulation et stationnement), doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le PDU dans un délai fixé et il existe des possibilités de transfert partiel de cette compétence de police à l'AOTU.

Aussi, des facilités de coopération entre Autorités Organisatrices de Transports sont proposées avec la création de Syndicats Mixtes s'imposant comme de véritables gestionnaires de transport coordonnant les différentes AOT qui les constituent.

Notons enfin que les Régions deviennent Autorités Organisatrices de Transports collectifs d'intérêt régional, en prenant la compétence du transport ferroviaire régional (TER) le 1^{er}/01/2002.

b. De nouveaux obstacles...

Malgré ces avancées en faveur du développement du transport durable, la loi SRU n'est pas épargnée de certains méandres symbolisant la difficulté de parvenir à une gestion lisible des transports en France. En effet, *« la loi SRU abrite en son sein les dispositions capables de mettre à bas ces espoirs de cohérence intersectorielle... au nom de la cohérence territoriale.*

⁷ GES : Gaz à Effet de Serre

[En ce sens], *la possibilité est offerte de confier le PDU à l'EPCI en charge du SCOT, suggestion fonctionnellement pertinente : le SCOT traite des déplacements, à la « bonne » échelle de l'aire urbaine. Mais l'EPCI concerné ne sera alors pas l'AOTU et le périmètre du PDU ne sera plus celui du PTU (périmètre des transports urbains). L'autorité organisatrice, par exemple une communauté d'agglomération, voit le mirage de la globalité disparaître, puisque dessaisie du PDU, pièce maîtresse de la transversalité ⁸».*

De plus, la loi SRU prévoit que puissent être institués des Syndicats Mixtes de Transports susceptibles de prélever un Versement-Transport additionnel afin de mettre en œuvre des projets tels que la tarification combinée, l'information multimodale, l'harmonisation des horaires, la gestion des Pôles d'Echanges, les dessertes ferroviaires périurbaines ou encore les projets de tram-train... Mais ces derniers, à géométrie variable ne rencontrent pas le succès escompté car ces Syndicats Mixtes qui visent pour l'essentiel le traitement des déplacements dans des espaces périurbains. Or, les logiques politiques de constitution des intercommunalités, négligent les réflexions à l'échelle de l'aire urbaine laissant ces espaces en jachère institutionnelle.

c. L'adaptation des transports collectifs aux bassins de vie : un train de retard...

Nous le voyons, malgré un arsenal juridique en faveur des transports en commun développé depuis près de trois décennies, la mise en place d'une carte lisible des transports en commun est freinée par les frontières institutionnelles altérant sensiblement la réactivité des Autorités Organisatrices face aux modifications rapide des comportements en matière de déplacements. Certes, des progrès sont à noter. Les dernières lois incitent toutes à gérer la question des transports en commun de manière intercommunale, en vue de s'adapter aux logiques des bassins de vie. Le Syndicat Mixte issu de la SRU en est un exemple, mais son développement reste faible encore aujourd'hui.

Ainsi le système juridique actuel est encore trop rigide. Sa souplesse nécessite un déploiement contractuel entre les diverses AOT.

Ces limites n'ont pourtant plus de réelles pertinences, car l'usager évolue selon des logiques de bassins de vie dépassant largement les périmètres institutionnels.

⁸ OFFNER J-M., 2002, Op.cit

II. La question des déplacements en transport en commun dans les villes moyennes : un constat médiocre en France

Avant de proposer quelques réflexions de restructuration du réseau urbain de Riom Communauté dans la deuxième et dernière partie, il est intéressant d'aborder la question des déplacements dans les villes moyennes. Pour illustrer les enjeux que soulèvent les transports de voyageurs dans les villes moyennes, le travail qui suit décrit les principales actions adoptées pour proposer des transports en commun adaptés aux particularismes des villes moyennes. Ce travail s'appuie principalement sur les rendus d'études antérieures réalisées par le bureau d'étude ITER. Ce travail doit permettre ainsi d'orienter les démarches de restructuration du réseau de Riom Communauté.

1. Des villes peu enclines au développement des transports publics

La question de l'accessibilité en centre-ville pour une ville moyenne est primordiale. C'est elle qui facilite ou non le développement économique d'un territoire. Aussi se pose de plus en plus la question de la « *marginalisation territoriale*⁹ » entre des grandes villes bien pourvues en voirie d'accès et des villes moyennes ne bénéficiant pas d'un aussi bon réseau.

Regroupées par la Fédération des Maires des Villes Moyennes¹⁰ (FMVM), les villes moyennes comptent entre 20 000 et 100 000 habitants¹¹ et représente 12 millions d'habitants, soit un cinquième de la population française.

Ces villes se distinguent de leurs grandes sœurs, notamment les métropoles régionales, par des problématiques sensiblement différentes parmi lesquelles on retrouve la question des transports. Aujourd'hui, même si Riom Communauté n'est pas adhérente à la FMVM, il n'en demeure pas moins des problématiques similaires.

Ainsi, loin des problèmes de congestions récurrents des grandes villes françaises auxquels elles ont répondu par la mise en place d'infrastructures lourdes de transport en commun

⁹ CATTAN N., GRASLAND C., 1998, *Les différentiels d'accessibilité des villes moyennes en France, Une approche multimodale : route et fer* (volume 2), METL.

¹⁰ La FMVF, publie un « 4 pages » mensuels « Ondes Moyennes » traitant des problématiques propres aux Villes Moyennes.

¹¹ Lors d'un séminaire du 18 septembre 2003, intitulé Mieux se déplacer dans les villes moyennes, *Pour une approche globale des déplacements dans les villes moyennes du Sud-ouest*, présenté par l'ADEME, CERTU, DRE Midi-Pyrénées, une ville est considérée comme moyenne dès lors qu'elle compte plus de 10 000 habitants (avec la création d'une autorité organisatrice des transports urbains) jusqu'à 100 000 habitants (avec le PDU rendu obligatoire)

(Métro, VAL, Tramway), les villes moyennes sont confrontées à leur échelle à des enjeux de déplacements. Ces dernières ne peuvent cependant pas engager des actions aussi fortes et doivent y répondre différemment.

Pourtant elles ont pour la plupart réalisé, comme les grandes villes, des rocade ou des boulevards urbains encourageant la tendance à l'étalement urbain et ont favorisé l'usage quasi exclusif de la voiture.

Pour les élus locaux désireux de développer des alternatives à l'automobile, le challenge est encore plus ambitieux dans une ville moyenne peu dense que dans une grande agglomération. Ainsi aujourd'hui, une faible offre, des temps de trajets trop longs, font que les transports publics sont peu crédibles et réservés aux populations en difficulté sociale et aux scolaires. De plus la congestion n'est pas suffisante pour être dissuasive et le stationnement abondant. Et donc, tant que ce système fonctionne, élus, techniciens et habitants sont moins sensibles aux questions des déplacements. Fluidité de la circulation et disponibilité en places de stationnement priment pour la population habituée à l'usage exclusif de la voiture en ville.

Malgré tout, dans un contexte où les mobilités des individus ne cessent d'augmenter, ces villes sont confrontées à des besoins de déplacements de plus en plus diffus, dans le temps et l'espace, et certaines villes moyennes sont confrontées à des enjeux de déplacements : saturation des voies de circulation, bruit, stress, pollution, insécurité routière...

De ce fait, les AOT des villes moyennes développent des réflexions portant sur l'innovation dans l'offre de transport. En s'inspirant des grandes villes, les villes moyennes proposent des services à la population moins ambitieux mais plus adaptés autres que la mise en place de système « lourds »... la densité et l'étendue de ces territoires ne le justifiant pas.

2. Quels cadres d'actions pour les villes moyennes ?

Par ailleurs, se pose la question du cadre d'action. Car si la mise en place d'une réflexion globale en matière de déplacement et d'urbanisme est obligatoire depuis la LAURE (1996) qui a institué les Plans de Déplacements Urbains pour les villes de plus de 100 000 habitants, pour les autres, aucun cadre juridique ne leur est attribué. Les villes moyennes sont libres de mener la politique de transport qu'elles veulent.

Il n'est donc pas facile de mener des actions de front d'autant que les données sur les usages en matière de déplacements dans les villes moyennes sont faibles.

Toutefois, certaines villes moyennes tentent l'aventure du PDU volontaire, qui malgré des objectifs ambitieux et exigeants, offre un cadre légal et précis pour un développement des

déplacements intégrés. D'autres peuvent se lancer dans une Politique Globale des Déplacements (PGD), démarche souple, qui favorise une réflexion commune sur la question des mobilités, mais elle n'a pas la même portée juridique. Dans un souci de démarche intégrée, ces outils sont eux-mêmes articulés avec les SCoT et les PLU.

Nous le voyons, pour mener à bien la mise en place d'une politique de transport, les principaux outils disponibles (PDU ou PGD) montrent l'importance qu'il faut accorder aux études amont, réflexions indispensables pour appréhender la demande potentielle et la nature du service transport à apporter. De plus, un suivi régulier du fonctionnement du service par la collectivité est nécessaire pour ajuster au fil du temps une offre de transport adaptée aux besoins des usagers et maintenir ainsi le coût financier du réseau.

L'élaboration d'un PDU ou d'un PGD est donc un levier pour une approche cohérente des questions urbaines. Elle peut être par ailleurs, le support d'un renouveau des pratiques de concertation et de démocratie locale.

3. Quelles politiques de transports pour les villes moyennes ?

La mise en place de transports en commun dans une ville moyenne ne peut donc pas être aussi ambitieuse que dans une grande agglomération.

En matière d'intermodalité par exemple, les enjeux sont également différents. La dimension des projets des Pôles d'Echanges Multimodaux est là aussi moins ambitieuse. On ne projette pas de relier dix moyens de déplacements différents entre deux stations de métros, une ligne de VAL, une ligne de tramway, un parc relais de 1500 places, et deux ou trois lignes de bus par exemple. Les réflexions portent sur des enjeux plus modestes : comment améliorer les correspondances entre le TER, un bus urbain, un car ? Quelle dimension pour un parc relais à proximité d'une gare ferroviaire ? Ou comment améliorer la desserte de transport en commun en périphérie sans que le coût n'incombe trop à la collectivité territoriale ?

Les réponses que proposent les villes moyennes reposent donc sur la mise en place de services originaux, novateurs dont les exemples ne sont pas aussi nombreux que les infrastructures lourdes inaugurées dans les grandes villes françaises.

Ainsi, des solutions proposées en faveur du développement de transport en commun au sein des villes moyennes se développent. Nous retiendrons le Transport à la Demande (TAD), mais aussi les Parcs Relais les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ou encore la mise en place de la gratuité.

a. Le TAD

Ce dernier est un service public de transport collectif qui suscite un fort intérêt des collectivités comme solution alternative de transport à la voiture individuelle et aux transports en commun réguliers lorsque ceux-ci ne sont plus pertinents.

Ainsi le TAD ne fonctionne que sur demande de ceux qui l'utilisent. De plus petites tailles, il se distingue également des transports réguliers qui fonctionnent selon des horaires fixés au préalable et selon des itinéraires prédéfinis et en fonction d'horaires fixés annuellement. Il est généralement mis en place pour desservir les parties de l'agglomération périurbaine, qui ne justifient pas une offre de transport régulière en raison d'une fréquentation faible. C'est alors un moyen de relier certaines communes périurbaines au centre-ville de façon plus économique et plus adaptée qu'une offre de transport en commun régulière onéreuse.

En ce sens, le transport à la demande fournit une offre de transport se situant entre les transports publics réguliers et les taxis.

Trois grandes logiques de création de services à la demande peuvent être distinguées selon J.Josselin, chercheur au PREDIT:

- *« Une logique politique qui privilégie la présence et la couverture spatiale du service plus que son efficacité commerciale ou même sa pertinence.*
- *Une logique financière, de réduction des coûts, qui voit dans les TAD une solution alternative à moindre coût.*
- *Une logique commerciale, enfin, pour laquelle le TAD est un produit viable, apte à répondre au mieux à des exigences locales particulières, voire même à conquérir des parts de marché¹² ».*

Pour un réseau de transport urbain, le TAD vient donc souvent en complément du réseau régulier et a vocation à renforcer la crédibilité de l'usage des transports en commun sans grever de manière sensible le budget des villes moyennes.

c. Les Parking Relais et les Navettes/Mini bus

Les Parkings Relais (P+R) font également partie des solutions plébiscitées. Reliés aux centres-villes par des navettes, ils permettent théoriquement de capter une partie des pendulaires¹³ et décharger le trafic dans les cœurs urbains.

¹² *Les services de Transport à la Demande dans leur marché et leur cadre institutionnel. Etude de faisabilité d'un repositionnement socioéconomique de ces marchés*, 2002, PREDIT, Synthèse, D. Josselin (CNRS), A. Dekokère (KEOLIS)

En Midi-Pyrénées entre autre, Auch et Rodez, lancés dans une Politique Globale de Déplacements ont déjà adopté ce système, « *par exemple à Rodez la mise en place d'une navette cadencée en centre-ville associée à l'ouverture de parkings relais aux extrémités de la ligne, à un coût très faible pour l'usager [0,10€ / trajet] a permis d'augmenter de manière significative l'usage des TC sur l'axe concerné*¹⁴ ». Egalement à prix très attractif à Auch, ces navettes à desserte cadencée (environ une chaque dix minutes) deviennent les lignes les plus fréquentées des réseaux urbains.

A Figeac, c'est un minibus qui tourne en boucle dans les endroits les plus denses de la ville.

A Tarbes ou à Montauban, la démarche de PDU montre une politique largement favorable à la question des transports durables. Le 18 septembre 2003, Brigitte BAREGES, maire de Montauban et députée du Tarn-et-Garonne déclarait : « *Je suis une élue qui voudrait rendre sa ville aux piétons et aux cyclistes*¹⁵ ».

Dernièrement à Thiers, agglomération du Puy-de-Dôme à l'Est de Clermont-Ferrand de taille similaire à celle de Riom, vient de mettre en place lors de la restructuration de son nouveau réseau du Transport à la Demande. Au même prix qu'un titre de transport valable pour les lignes régulières (1.3€), ce service également accessible au PMR, permet d'être pris en charge au point d'arrêt le plus proche du domicile vers un des trois points terminus dans la ville centre¹⁶ permettant un parcours direct et rapide pour l'usager.

d. Les Bus à Haut Niveau de Services

Certaines agglomérations réfléchissent aussi aux moyens de se doter de lignes de transports en site propre. Cela concerne principalement les villes moyennes de plus de 50 000 habitants. Si la solution tramway reste inenvisageable, pour d'évidentes raisons financières, et parce que les besoins souvent ne le justifient pas, le concept de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), en revanche, pourrait être retenu par plusieurs villes dans les années à venir.

Nous venons de l'appréhender, la question des mobilités au sein des villes moyennes est une problématique qui ne fait pas l'objet de nombreux écrits. Encore mal développé, et ne faisant

¹³ Concerne essentiellement les déplacements Domicile-Travail et Domicile-Etude.

¹⁴ *Rapport d'orientation multimodal Midi-Pyrénées : Perspectives des transports à 2025*, mai 2006, DRE Midi-Pyrénées, JLR Conseil Toulouse, ISIS (Ingénierie du Trafic et des Systèmes d'Exploitation, Document provisoire.

¹⁵ ADEME, CERTU, DRE Midi-Pyrénées, Séminaire du 18 septembre 2003, *Mieux se déplacer dans les villes moyennes, Pour une approche globale des déplacements dans les villes moyennes du Sud-ouest*.

¹⁶ Plus précisément ce service permet d'être pris en charge à partir d'arrêt prédéfinis répartie sur l'ensemble de l'agglomération, y compris les arrêts des lignes régulières sans limite d'usage. *En effet le site officiel de la ville de Thiers (www.ville-thiers.fr) indique qu'il peut être « utilis[é] de manière régulière pour [les] sorties : travail, visites médicales, loisirs, shopping... »*

pas l'objet de sensibilisation, peu de villes moyennes parviennent à mener une politique crédible en matière de transport publics. Ainsi les villes moyennes expérimentent : Navette gratuite, Pédibus, TAD, Réseau cyclable, Parc Relais, BHNS, Covoiturage et chacune adapte au fur et à mesure du succès rencontré l'offre de ses services.

e. La gratuité du réseau en ville moyenne ?

Pionnière en la matière l'agglomération de Compiègne a mis en place dans les années 1970/1975 la gratuité sur la totalité de son réseau. La ville de Colomiers (Haute-Garonne) a fait de même en créant deux lignes urbaines gratuites en boucle, complémentaires du réseau des transports de l'agglomération toulousaine. Quelques années plus tard, les agglomérations de Châteauroux et Issoudun (Indre), de Vitré (Ille-et-Vilaine) en 2001, de Gap en 2005, de Castres-Mazamet en 2008 les ont rejoints. Des petites villes suivent encore cette voie, souvent à la suite de promesses électorales, comme Noyon (Oise) qui propose, depuis septembre 2008 deux lignes en boucle gratuites. Cette action très volontariste si elle est accompagnée d'une politique ambitieuse en matière de « *répartition modale et de politique de mobilité de la cité*¹⁷ » a effectivement un effet très positif sur la fréquentation des transports en commun. Il influe remarquablement sur les pratiques de déplacement au quotidien.

Cependant cette gratuité engendre des effets secondaires néfastes pour la collectivité.

D'une part, la mise en place de la gratuité d'un réseau à un coût. La collectivité doit combler le déficit de recettes commerciales, représentant en règle générale un peu plus du cinquième du coût réel du voyage. De plus, cette gratuité engendre une hausse de fréquentation du réseau souvent sensible. Elle peut nécessiter l'acquisition pour l'Autorité Organisatrice de matériels roulant supplémentaires ajoutés à l'embauche de nouveaux personnels pour pouvoir répondre au surcroît de la demande. Cet aspect peut être la source principale de l'accroissement du déficit du service de transport en commun pour les Autorités Organisatrices.

D'autre part, la mise en place de la gratuité d'un réseau de transports en commun ne suffit pas en tant que telle pour modifier de manière durable les habitudes de déplacements. Elle doit être considérée comme un outil parmi d'autres. « *Ainsi pour plusieurs villes n'offrant que la gratuité à qualité de service identique, l'augmentation a été suivie d'une stagnation les années suivantes*¹⁸ ».

La contribution de la gratuité des transports en commun au rééquilibrage modal paraît en définitive faible, peu de villes ont abordé cette réflexion de manière scientifique. Yves

¹⁷ DUHAMEL Yves, 2004, *Gratuité des transports publics urbains et répartition modales*, PREDIT, 66p

¹⁸ DUHAMEL Yves, *Ibid*, p58

DUMHAMEL, expert pour *Axiales* conclu d'ailleurs ainsi : « [les] *mesures d'accompagnement de cette gratuité en terme de politique de stationnement et de son contrôle, d'accès au centre ville ou non par les voitures, de partage de voirie, est beaucoup plus probante qu'elle s'accompagne ou non de la gratuité des transports en commun qui en définitive impacte plus la mobilité*¹⁹ ».

4. La question financière

Les AOTU sont de plus en plus soucieuse de la question du financement des transports publics. Ce sujet est d'autant plus crucial en temps de crise économique. Nous le savons, les ressources financières sont issues en règle générale, à la fois des recettes commerciales (20%), du Versement Transport (30%) et des subventions des collectivités territoriales (le reste). Cependant cet équilibre est fragile notamment en ce qui concerne la part du Versement Transport, car en temps de crise, la masse salariale des entreprises a tendance à diminuer et c'est autant de ressource financière en moins que la collectivité doit combler. Cette situation amène les AOT/AOTU à mener des études d'optimisation des coûts.

Par ailleurs, même si elles sont en marges, certaines AOTU de petites tailles ne lève pas encore le Versement Transport sur leur territoire. Aujourd'hui pour ces collectivités, cette manne financière potentielle est un réel enjeu en termes de restructuration de réseau. C'est le cas de Riom Communauté. Nous le verrons dans la partie traitant précisément de l'étude, cet aspect oriente sensiblement les choix de restructuration adopté par le Comité de Pilotage. En effet cette ressource financière doit permettre la mise en place d'un nouveau réseau ambitieux.

¹⁹ DUHAMEL Yves, 2004, *Gratuité des transports publics urbains et répartition modales*, PREDIT, p59

Partie 2.

Analyse critique du réseau actuel de Riom Communauté

Après avoir présenté les principaux enjeux soulevés par les restructurations de réseau urbain dans les villes moyennes, il est nécessaire à présent d'aborder les propositions de restructurations du réseau de Riom Communauté.

Pour cela il est essentiel d'établir un état des lieux sur l'actuel réseau : c'est le diagnostic de l'offre. De là seront abordées les options de restructuration en fonction des volontés de l'Autorité Organisatrice, pour enfin, dans une troisième partie, proposer deux scénarios de restructuration de réseau présentés au Comité de Pilotage de l'AOTU.

I. Présentation générale de l'offre de transport

Le territoire de Riom Communauté est desservi par plusieurs types de transport permettant à ses habitants de se déplacer sur tout le territoire mais également vers l'extérieur :

- Un réseau de transport urbain sur 4 des 11 communes du territoire intercommunal : Riom, Ménétrol, Marsat et Mozac ;
- Des services de transport à la demande sur l'ensemble du territoire intercommunal ;
- Des services de transport pour les Personnes à Mobilité Réduite fonctionnant également sur l'ensemble du territoire intercommunal ;
- Des services ferroviaires grâce au pôle multimodal SNCF de Riom offrant notamment une bonne liaison avec Clermont-Ferrand.
- Des services interurbains du réseau *TransDôme*

i. Les lignes régulières

a. Constat quantitatif

Le réseau de transport urbain de Riom Communauté est composé de 5 lignes régulières desservant quatre communes sur les 11 du PTU : Riom, Ménétrol, Marsat et Mozac. Le cœur du réseau est localisé Place de la Fédération, dans le centre-ville de Riom et pose actuellement des problèmes de congestion.

Ces cinq lignes sont :

- Ligne 1 (orange) : Riom – Place de la Fédération Marsat.
- Ligne 2 (verte) : Riom – Place de la Fédération Ménétrol
- Ligne 3 (bleue) : Riom – Place de la Fédération Riom – Place de la Fédération via Champs d'Ojardias et St Don
- Ligne 4 (rouge): Riom – Place de la Fédération Moulin d'Eau
- Ligne 5 (jaune): Riom – Place de la Fédération Mozac

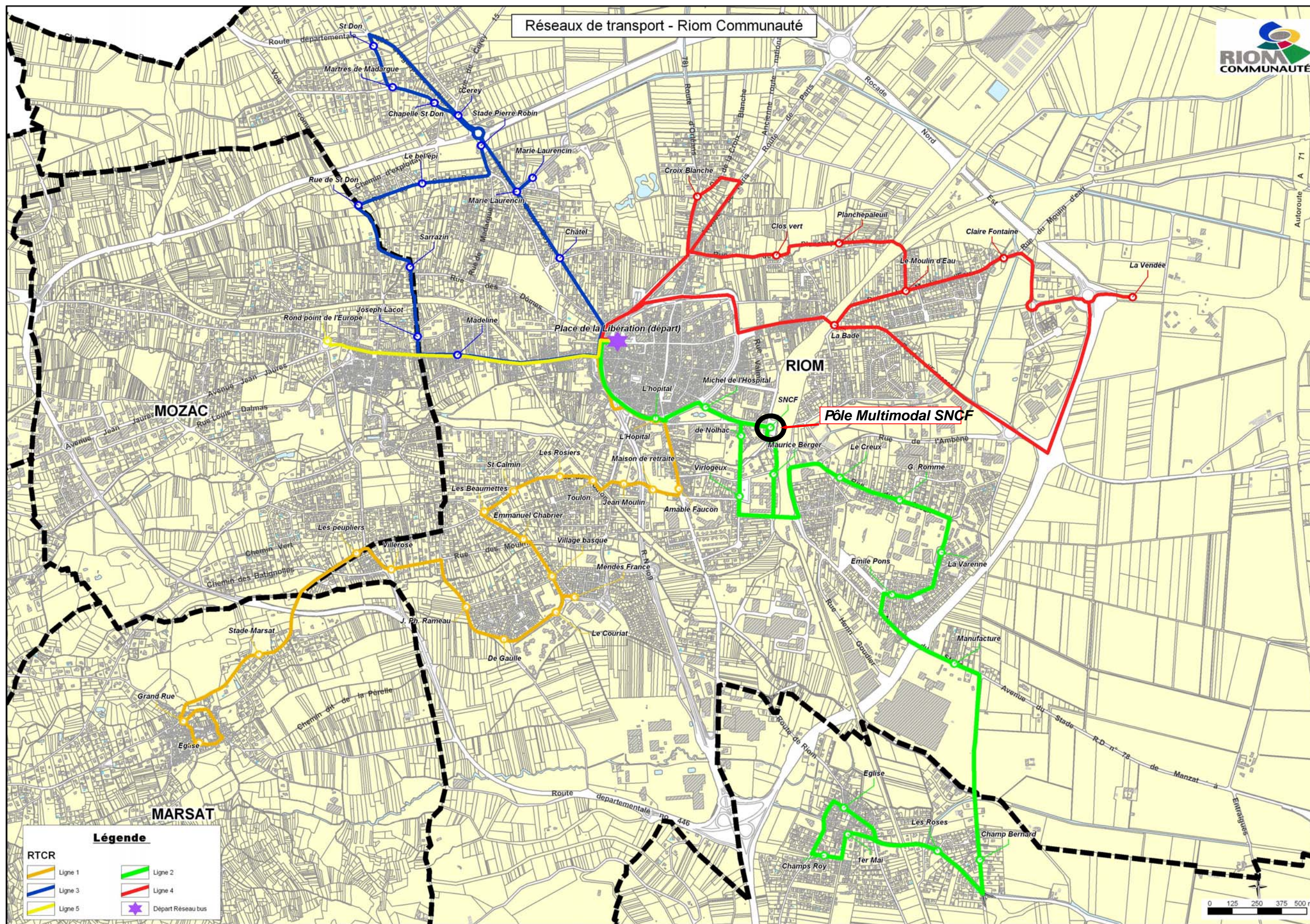
Une desserte renforcée du pôle Multimodal SNCF est également proposée depuis la Place de la Fédération, Le Couriat (ligne 1), La Varenne – Ménétrol (ligne 2), St Don – Champs Dorjiadas (ligne 3 et 5) et le Lycée M.Laurencin (sur la ligne 3) avec les mêmes arrêts que les lignes.

Cette desserte permet d'assurer une intermodalité fréquente et régulière avec l'offre TER Auvergne à destination de Clermont Ferrand, Vichy ou encore Moulins.

Ces cinq lignes régulières ainsi que les navettes, comptant près de 120 points d'arrêt, fonctionnent toute l'année sauf les samedis après midi, les dimanches et jours fériés.

Pendant les grandes vacances scolaires, une desserte supplémentaire est organisée vers la piscine de Riom depuis la Place de la Fédération mais le niveau d'offre est moins fréquent en période de vacances scolaires.

Figure n°1 : Cartographie du réseau de lignes régulières



Source : Riommunauté, avril 2009

f. Principales caractéristiques du réseau de lignes régulières

Les lignes 1, 2, 3, 4 et les navettes SNCF proposent des services avec des origines et des destinations différentes en fonction des heures de la journée (heures de pointe ou heures creuses) et de la période de l'année. On compte au total 24 services différents sur l'ensemble du réseau. Seules la ligne 5 et la navette piscine estivale proposent le même service quels que soient les horaires.

La longueur moyenne d'un service est de 4.3 kilomètres avec un minimum de 800 mètres pour la navette Piscine et un maximum de 8 kilomètres pour le service de la ligne 2 : Place de la fédération – Ménétrol.

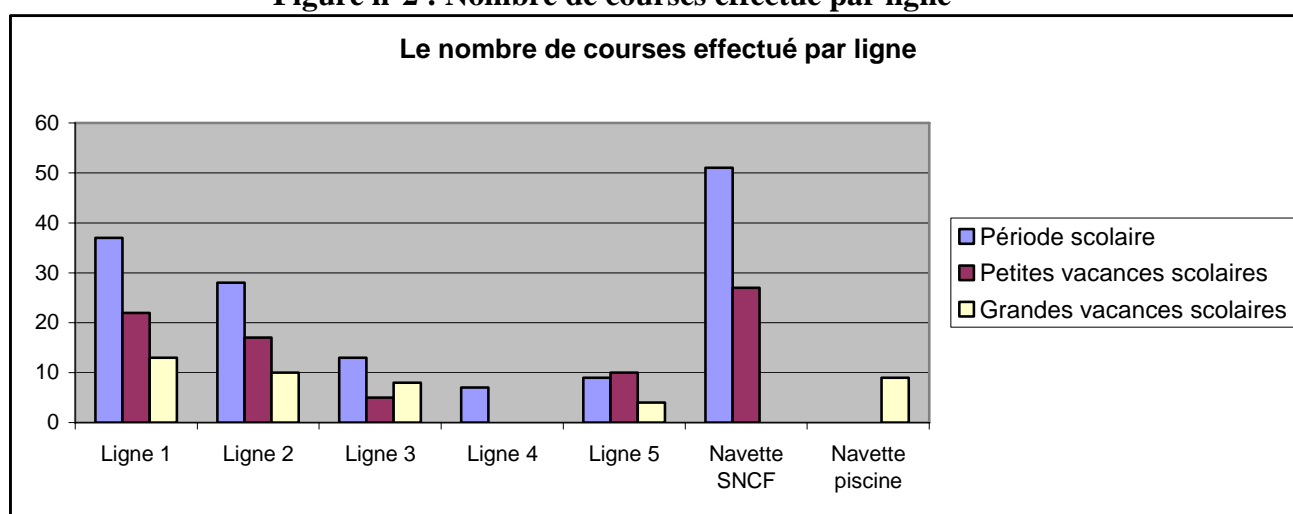
La durée moyenne d'un service est de 12 minutes avec un minimum de 4 mn pour la navette Piscine et un maximum de 25 mn pour le service de la ligne 2 : Place de la fédération – Ménétrol.

Les lignes ont une amplitude relativement comparable avec un premier départ entre 7h et 7h30 et une dernière arrivée entre 18h30 et 19h00. Seule la ligne 5 Mozac – Riom a une amplitude plus faible avec un début de service à 9h40 et une fin de service à 18h00.

L'ensemble du réseau régulier offre au total :

- 145 courses quotidiennes (Lundi, Mardi, Jeudi et Vendredi) en période scolaire ;
- 81 courses quotidiennes durant les petites vacances scolaires ;
- 44 courses quotidiennes durant les grandes vacances scolaires.

Figure n°2 : Nombre de courses effectué par ligne



Source : ITER, avril 2009

La répartition par ligne n'est pas homogène. Ainsi, en période scolaire, la navette SNCF et la ligne n°1 concentrent 61% des courses effectuées. Durant les vacances, l'organisation des courses entre lignes est mieux répartie mais avec une fréquence réduite et une ligne 4 qui ne circule pas. La navette SNCF, elle, ne fonctionne pas durant les grandes vacances scolaires.

Les trois trajets dénombrent le plus de courses quotidiennes sont :

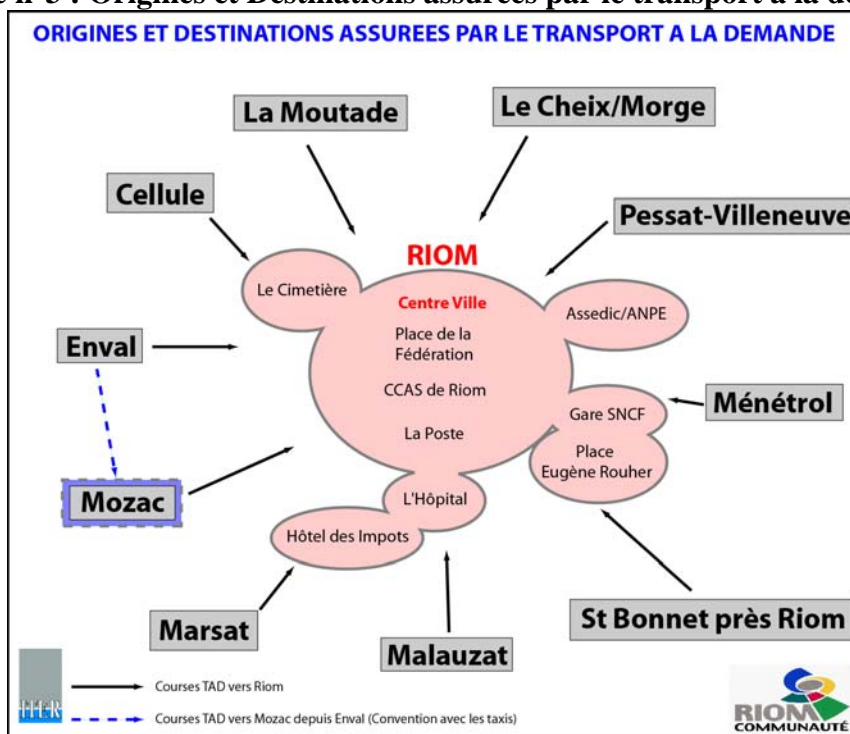
- Place de la Fédération – Gare SNCF (navette SNCF) : 29 courses quotidiennes,
- Place de la Fédération – Ménétrol (ligne 2) : 21 courses quotidiennes,
- Place de la Fédération – Le Couriat (ligne 1) avec 20 courses quotidiennes.

En période scolaire, on dénombre 67 services quotidiens en heures de pointe (7h – 9h et 16h30 – 18h30) contre 78 en heures creuses (9h – 16h30 et 18h30 – 19h). En moyenne, on compte un bus toutes les 3'50 minutes à la Place de la Fédération en heure de pointe et un bus toutes les 6 minutes en heure creuse.

2. Le Transport à la Demande

Le transport à la demande (TAD) couvre tout le territoire de Riom Communauté. Chaque commune possède un ou deux points d'arrêt où l'utilisateur doit se rendre pour emprunter les services. Sur la commune de Riom, il existe 9 points de destination. Ces services fonctionnent, comme les lignes régulières, cinq jours et demi, du lundi au vendredi de 7h30 à 19h30 et le samedi matin de 7h30 à 12h30. L'utilisation des services par les habitants nécessite une réservation qui doit s'effectuer au plus tard la veille avant 18h00 et est limité à un maximum de deux allers-retours par semaine et par personne. Ce sont en moyenne 35 courses quotidiennes qui sont assurées par le biais de ce mode de transport. En complément des TAD desservant le territoire intercommunal, un service à la demande spécifique existe sur la commune d'Enval uniquement pour la desserte de l'Espace Mozac le jeudi. Les trajets sont assurés par un véhicule de 6 places assises avec un plancher surbaissé qui facilite l'accès aux personnes à mobilité réduite. Le schéma ci-contre présente les différentes origines et destinations assurées par ce système de TAD.

Figure n°3 : Origines et Destinations assurées par le transport à la demande



Source : ITER, avril 2009

3. Le transport des Personnes à Mobilité Réduite

La Communauté de Communes propose également un service destiné aux personnes à mobilité réduite (PMR). Pour faciliter les déplacements de ces usagers, un véhicule adapté vient chercher la personne à son domicile et la dépose au plus près de l'adresse où elle souhaite se rendre.

Ce service n'est possible qu'après inscription auprès du transporteur. Pour cela, il suffit pour l'utilisateur de fournir soit une photocopie de sa carte d'invalidité (> 80%), soit un certificat médical pour les personnes de plus de 75 ans ne pouvant utiliser les services réguliers ou TAD mais également pour les PMR dites ponctuelles (fracture d'un membre, entorse...).

Ces services fonctionnent sur le même modèle que le TAD, à savoir cinq jours et demi par semaine, du lundi au vendredi de 7h30 à 19h30 et le samedi matin de 7h30 à 12h30. La réservation s'effectue la veille avant 18h00 et est limitée, comme le TAD, à un maximum de deux allers-retours par semaine et par personne.

Les services TAD et PMR sont intégrés au marché liant l'exploitant et la Communauté d'Agglomération sur la base d'un forfait de circulation de 35 000 kilomètres. En réalité ce kilométrage est plus important et les frais supplémentaires sont à la charge de la collectivité.

II. Un fonctionnement peu optimal

i. La problématique des navettes scolaires, un système coûteux et peu optimal

Parallèlement au réseau urbain et aux services de transport à la Demande / PMR, Riom Communauté met gratuitement à disposition des établissements scolaires un système de navettes entre 9 heures et 16 heures (hors horaires entrées et sorties scolaires) pour les activités pendant le temps scolaire.

Ce sont les deux grands bus de grande capacité utilisés sur les lignes régulières en heures de pointe. Ces navettes desservent la piscine de Riom les lundis et mardis après midi ainsi que les jeudis matins. Ces bus sont également utilisés pour des activités de médiation culturelle (musées, bibliothèque, animation du patrimoine etc.) et d'activités sportives (centre de tir à l'arc etc.).

Selon la situation géographique des écoles, ces dernières disposent d'une offre de navettes plus ou moins importantes. Les écoles des communes de Riom et de Ménétrol par exemple ne doivent pas dépasser 600 services par an ; Les écoles privées disposent au maximum de cinq navettes sur l'année ; Les écoles des autres communes bénéficient d'un quota de 250 navettes par école.

Un planning conçu en début d'année scolaire permet d'établir la mise en place des navettes.

Ce système qui fonctionne selon les demandes des établissements scolaires est peu optimal et engendre des surcoûts importants pour la collectivité. Ainsi un des objectifs de la restructuration du réseau est de transférer au maximum les services des actuelles navettes spéciales vers les nouvelles lignes régulières.

ii. Une couverture démographique réduite

La couverture démographique du réseau permet de se rendre compte du nombre de services de transports urbains offert sur l'ensemble du PTU de l'AOTU.

Ainsi pour évaluer la couverture démographique du réseau, il est nécessaire de diviser le nombre de kilomètres commerciaux effectués sur chaque commune en une année, par la population de chaque commune.

Le tableau ci-dessous permet de mieux saisir la méthode de calcul. Il présente le niveau de desserte par commune en calculant la proportion du kilométrage annuel parcourus par commune desservie.

En comparant ce chiffre à la population communale, on obtient le km offert par an et par habitant.

Figure n°4 : Kilométrage annuel et couverture démographique par ligne

Communes	population RGP 2006	km commercial annuel des services concernant la commune	% Longueur lignes concernées						Kilométrage annuel global de desserte						Km offert / an / habitant		
			Ligne 1	Ligne 2	Ligne 3	Ligne 4	Ligne 5	Navettes	Ligne 1	Ligne 2	Ligne 3	Ligne 4	Ligne 5	Navettes		Total	
Le Cheix	619	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Cellule	892	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Enval	1489	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Malauzat	984	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Marsat	1229	20 810	25	-	-	-	-	-	5 202	-	-	-	-	-	-	5 202	4,2
Ménérol	1612	39 593	-	32	-	-	-	-	-	12 670	-	-	-	-	-	12 670	7,9
La Moutade	461	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Mozac	3723	26 837	-	-	15	-	-	31	8	-	2 692	-	1 098	428	4 218	1,1	
Pessat-Villeneuve	503	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0
Riom	18 828	132 452	75	68	85	100	69	92	32 876	30 596	15 331	5 076	2 444	24 039	110 361	5,9	
St Bonnet-près-Riom	1768	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0

Source : ITER, avril 2009

Le ratio kilomètre annuel par habitant de l'ensemble du réseau de transport urbain de Riom Communauté (régulier hors TAD et PMR) est de 4km/an/habitant (base = 132 452 km commerciaux annuels).

Avec les services TAD et PMR qui représentent 44 247 kilomètres en 2008, on obtient 176 699 kilomètres annuel parcourus par les véhicules de « Loisirs et Voyages – Kéolis », ce ratio s'élève à 5.5 kilomètres/an/habitant.

Si l'on compare ce résultat à la moyenne nationale pour des petits réseaux de transports urbains, comparables à celui de Riom Communauté, ce dernier fait état d'une faible couverture du réseau. Le CERTU indique une moyenne de 12.6 km/an/habitant dans les réseaux de tailles similaires contre 5.5km/an/habitant au sein de Riom Communauté. En effet, peu de surface du territoire est desservi régulièrement (4 communes sur 11 dont Mozac que très partiellement desservie) et la fréquence des services sur les lignes 4 et 5 est très faible.

III. Une intermodalité naissante ?

1. L'intermodalité avec le réseau ferroviaire : le Pôle d'Echanges Multimodal SNCF

Riom Communauté est dotée d'un récent pôle multimodal en gare de Riom – Châtel-Guyon, et sont desservies par la ligne 2 du réseau urbain, les navettes SNCF et les services de transport à la demande desservent ce pôle.

Les correspondances entre le réseau urbain de Riom Communauté et les services TER et TEOZ permettent d'offrir des liaisons entre la Communauté de Communes et les villes de Clermont-Ferrand vers le Sud et Vichy, St Germain des Fosses, Varennes sur Allier, Bessay et Moulins sur Allier vers le Nord.

Figure n°5 : Parvis de la gare SNCF Riom-Châtel-Guyon



Source : ITER, mai 2009

Figure n°6 : Pôle multimodal devant la gare SNCF



Source : ITER, mai 2009

Le tableau ci-dessous présente l'offre TER quotidienne à destination de ces pôles d'attractions. En plus du service, sept Allers/Retours par jour sont offerts par les trains TEOZ sur l'axe Clermont-Ferrand – Paris.

Figure n°7 : Offre TER quotidienne desservant Riom-Châtel-Guyon

Pôle d'attraction	Allers quotidiens (vers le pôle)						Retours quotidiens (en provenance du pôle)						TOTAL TRAIN/JOUR
	Heure de pointe		Heure creuse			Total Journée	Heure de pointe		Heure creuse			Total Journée	
	7h-9h	16h30-18h	Avant 7h	9h-16h30	Après 18h		7h-9h	16h30-18h	Avant 7h	9h-16h30	Après 18h		
Clermont-Ferrand	13	5	2	12	11	43	8	7	4	14	8	41	84
Vichy	3	4	3	6	5	21	7	2	1	5	7	22	43
Gerzat	5	3	1	6	2	17	3	3	1	7	2	16	33
St Germain des Fosses	3	4	2	4	3	16	6	1	1	5	3	16	32
Varennes sur Allier	1	3	2	3	3	12	5	1	1	3	3	13	25
Bessay	0	1	2	1	0	4	3	1	0	0	1	5	9
Moulins sur Allier	1	3	2	3	3	12	5	1	1	3	3	13	25
<i>Du Lundi au Vendredi</i>													

Source : ITER, avril 2009

Le pôle principal d'attraction qu'est Clermont-Ferrand est desservi quotidiennement par 43 TER dont 18 en heures de pointe (10 minutes en moyenne de trajet). Et dans l'autre sens, 41 services par jour permettent de venir à Riom depuis la capitale régionale. La destination de Vichy, vers le Nord, offre 21 allers/retour quotidiens.

Au total, ce sont 84 TER et 14 TEOZ qui desservent la gare SNCF de Riom du lundi au vendredi. Le samedi cette offre, homogène est répartie tout au long de la journée et représente 68% des services circulant en semaine pour les TER

Il existe des correspondances avec le réseau urbain, mais leurs lisibilité n'est pas aisée. Toutefois, on constate que l'intermodalité entre le réseau de bus (ligne 2 et navettes) et les services TER est proposée tout au long de la journée.

Cependant seules les communes de Riom et Ménérol sont directement en liaison avec la Gare SNCF (Navettes SNCF et ligne 2).

2. L'intermodalité avec le réseau départemental *Transdôme*

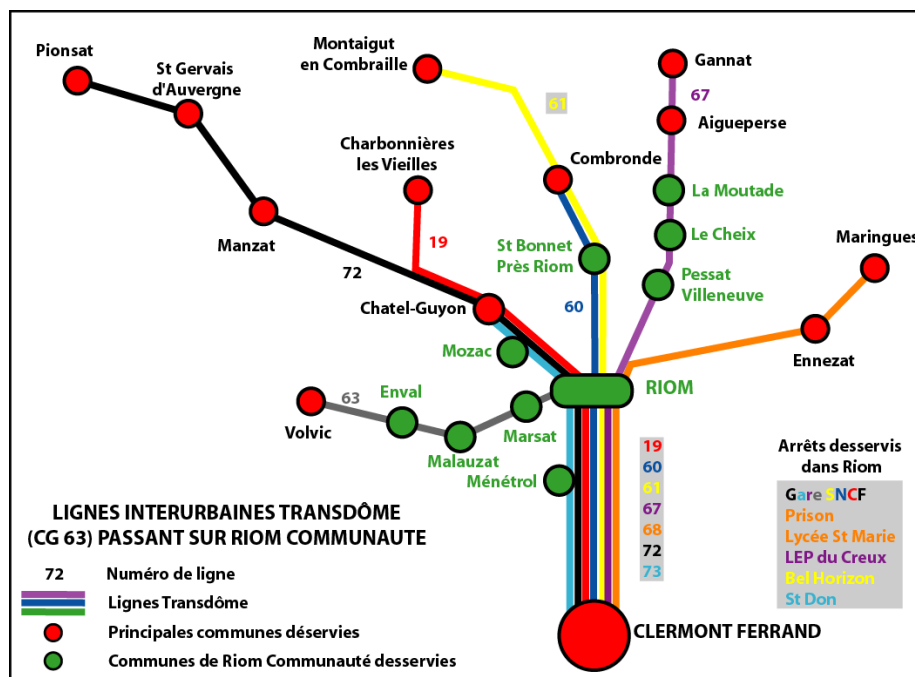
Huit lignes interurbaines traversent le territoire de Riom Communauté. Sept d'entre elles ont pour provenance Clermont Ferrand.

Il existe 12 allers/retours quotidiens sur la relation Riom - Clermont Ferrand.

Le schéma ci-dessous montre les autres liaisons directes existantes en relation avec Riom. Les principales destinations sont Châtel-Guyon et Volvic avec respectivement 9 et 5 allers/retours par jour.

Dix communes du territoire sont desservies. Seule la commune de Cellule ne possède aucun arrêt départemental.

Figure n°8 : Offre des lignes interurbaine départementale sur Riom Communauté



Source : ITER, mai 2009

La commune de Riom compte six points d'arrêts interurbains. Le pôle multimodal SNCF est le point commun des huit lignes.

Par ailleurs, un accord entre Riom Communauté et le Conseil Général du Puy de Dôme permet aux cars interurbains de circuler « portes ouvertes » à l'intérieur du PTU.

Les horaires de dessertes de ces lignes sont essentiellement adaptés aux déplacements des scolaires.

Figure n°9 : Offre interurbaine quotidienne desservant Riom Communauté

Niveau d'offre de la desserte interurbaine de Riom Communauté						
Commune	Nb d'Allers - Retours Quotidiens *	Commune	Nb d' Aller - Retour Quotidiens*	Communes et N° de Lignes	Remarques	
CLERMONT FERRAND	12	RIOM	9	Châtel - Guyon	73	
			0	Pionsat	72	1 Aller vers Clermont le lundi et 1 retour le vendredi
			0	Maringues	68	Seul 1 A/R le samedi matin
			2	Gannat	67	
			1	Montaigut	61	
			1	Combronde	60	
			1	Charbonnières les Vieilles	19	
			5	Volvic	63	

* = En période scolaire

Source : ITER, mai 2009

3. Des démarches intermodales naissantes

Malgré la présence physique d'un pôle d'échange multimodal en gare SNCF de Riom – Châtel-Guyon, la mise en place d'une intermodalité entre les différents réseaux présents sur le territoire n'en est qu'à ses balbutiements. Les possibilités de correspondances existantes avec les TER sont mentionnées dans les dépliants du réseau urbain de Riom Communauté mais elles pourraient encore être améliorées.

Il n'existe pas de titre tarifaire intermodal entre le réseau TER et le réseau de la Communauté de Communes de Riom. Toutefois des projets de billettiques uniques sont en cours au sein de la Région Auvergne. Ainsi, il existe sur l'agglomération clermontoise un titre intermodal Réseau urbain / Réseau TER : la « Carte Tandem ». Ce titre permet aux usagers du réseau de transport urbain de Clermont Ferrand d'utiliser également un service TER sans devoir acheter un nouveau titre de transport. La lisibilité et la facilité de déplacement sur les deux réseaux s'en trouvent simplifiée. Aujourd'hui ce développement intermodal est appelé à se développer puisque Riom Communauté est pressentie pour faire partie des premières AOTU à bénéficier de ce nouveau type de billettique sans contact valable à la fois sur le réseau urbain de Riom et sur le réseau TER de la Région.

IV. Atouts, faiblesses et opportunités de restructuration du réseau

1. Les atouts du réseau aujourd'hui

Les zones d'habitat dense sont toutes reliées au centre ville de Riom. 95% des pôles d'attractions administratifs liés à la santé, au social, à la petite enfance, à l'éducation et aux sports et loisirs sont reliés au réseau régulier. Ces infrastructures sont soit à proximité des points d'arrêt de bus, soit à une distance inférieure à 300 mètres. Aussi, peu de zones d'habitat en lotissement ne sont pas desservies par une ligne régulière d'après le principe des 300 mètres de chalandise²⁰.

2. Les limites de la desserte

Les ZAC²¹ et ZI²² ne sont pas réellement desservies par le réseau urbain. Ce sont :

- Les ZAC de Riom Sud (centre commercial Carrefour) et de MSD qui à elles deux regroupent 1170 emplois ;
- La ZAC Les Gardelles à Mozac et de la ZA Redaroux à Enval qui comptent près de 1000 emplois ;
- La ZAC Cap Nord et de la zone PEER (740 emplois) ;
- Une grosse partie de la ZA de Porte de Riom, d'Ambène et du Maréchat (1220 emplois à elles trois).

Par ailleurs, sept communes ne sont pas desservies par le réseau régulier dont St Bonnet près Riom et Enval (qui possèdent toutes deux une ZA).

De plus, l'hypercentre de la ville de Riom n'est pas desservi en transport urbain (mais uniquement par le transport à la demande). Toutes ces parties Nord et Est ne sont desservies par aucun point d'arrêt.

Enfin, il n'y a pas de desserte, hors grandes vacances scolaires du complexe sportif et de la piscine Béatrice Hess.

²⁰ Les 300 mètres d'aire de chalandises autour des lignes est une mesure qui est reprise à Paris, où les politiques souhaitaient qu'aucun parisien ne soit à plus de 300 mètres d'une station de métro. Certes, le réseau de Riom Communauté n'a aucune commune mesure avec le réseau de la capitale. Toutefois, permettre à un habitant de Riom, l'accès au réseau de transports en commun à moins de 300 mètres du domicile semble traduire une certaine attractivité du réseau.

²¹ ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

²² ZI : Zone Industrielle

3. Les futurs aménagements territoriaux

Après avoir synthétisé les forces et faiblesses du réseau de Riom Communauté, il est intéressant de s'intéresser aux projets d'aménagements, d'équipements, de zones d'activités qui doivent aiguiller de manière plus précises les choix des nouveaux tracés. Ainsi trois types d'aménagement au sein du PTU peuvent être retenus.

a. Des extensions et requalifications de ZAC

La Zone Espace Mozac (début des travaux prévus pour décembre 2009). Des aménagements et création de voirie ainsi que des constructions de nouvelles enseignes doivent voir le jour. Entre 11 et 15 hectares de terrains doivent être requalifiés. La livraison des projets de la zone Sud (Malauzat) est prévue pour début 2010, tandis que le calendrier des travaux de la zone Nord devrait être déposé en 2013. Ces zones ne sont pas pour le moment desservies par des lignes régulières.

La zone artisanale des Charmes à Ménérol est également concernée par ce type d'aménagement (début des travaux en avril 2009). La requalification des terrains s'est terminée début 2006 avec la reprise des voiries et trottoirs et l'installation d'éclairage public. L'extension sur près de 4 hectares devrait débuter dans les mois à venir. Cette zone n'est aujourd'hui pas totalement inscrite dans une aire de chalandise de 300 mètres de rayon.

Enfin une extension est prévue sur plus de 8 hectares au sein de la ZA de Layat, Cap Nord. Cette ZA n'est accessible par aucun transport urbain.

g. La réhabilitation de zones et de bâtiments

Il s'agit de l'ancienne manufacture des Tabacs de Riom. Depuis 1975, ce site sert de lieu de stockage de produits finis. Ayant déjà commencés, les travaux vont permettre de créer 170 logements locatifs ainsi que 8 000 m² de locaux commerciaux, tertiaires pour l'essentiel, des parcs de stationnement et des espaces publics. La ligne 2 dessert actuellement cette zone.

Par ailleurs, le quartier de la gare avec l'îlot Pasquier est en cours de réhabilitation. Dans le cadre d'un projet communautaire d'extension du centre ville vers la gare SNCF, ce sont 114 appartements, des espaces publics et 1520 m² de commerces et bureaux qui sont en cours de construction, voire déjà terminés pour la plupart. Une résidence au Nord de ce projet est en cours de construction (Résidence Pré Madame). La ligne 2 dessert actuellement cette zone.

h.La création de nouvelles zones et infrastructures

Le plus gros projet concerne la zone Est de Riom et ses 400 hectares. Située à la sortie d'autoroute n°13, délimitée par l'A71 à l'Est, la rocade de Riom à l'Ouest, la ligne ferroviaire au Nord et la RD 224 à destination d'Ennezat au Sud, cet espace pourrait accueillir une zone ludique (cinéma, restaurants, activités commerciales liées au plein air et à la jardinerie), une réserve tertiaire, une espace intermédiaire (tampon) dont la nature reste à définir et une zone logistique et industrielle. Une partie de la zone sera embranchée au réseau ferré ;

Par ailleurs, l'Etat serait intéressé par une partie de ces terrains (10 hectares) pour y créer un futur centre carcéral qui regrouperait ceux de Riom et de Clermont-Ferrand. Le calendrier prévisionnel de l'aménagement de la zone est en cours d'étude. La ligne 4 passe à proximité de cette future zone mais la fréquence de desserte de l'arrêt « la Vendée » est très faible.

La ZA Sud de St Bonnet Près Riom fait également partie des nouveaux projets. 6 hectares de terrain situés au Sud de la commune doit permettre l'implantation d'activités commerciales. Le calendrier des travaux de cette zone doit être déposé en 2011. Aucune ligne régulière ne dessert actuellement ce territoire.

Enfin, le lycée du Bâtiment des Travaux Publics (BTP) Pierre Joël Bonté et son gymnase dont l'ouverture est prévue en septembre 2009 doit être pris en compte. Entre la zone du Couriat et la MSD, des terrains vont laisser place au nouveau lycée du BTP. Un axe de desserte est en cours d'aménagement au Nord de cette nouvelle zone. La ligne 1 passe à proximité de cette future infrastructure. Cependant, si le gymnase se trouve à moins de 300 mètres d'un arrêt de bus, le lycée lui en est à plus de 500 mètres.

4. Analyse de la politique tarifaire, une lecture difficile mais adaptées aux différents profils d'usagers

a. L'offre tarifaire

Plusieurs titres de transports sont à la disposition des usagers :

- Les tickets unitaires vendus uniquement dans le véhicule par le conducteur : 1.10€
- Le carnet de 10 tickets vendu à l'agence Loisirs et Voyages ou en gare SNCF : 7.50€
- Les abonnements : le pass mensuel plein tarif coûte 20€.

b. Une tarification sociale variée

Celle-ci est déclinée en plusieurs tarifs selon les profils de clientèle : plus de 50% de réduction pour les scolaires, 80% de réduction pour les personnes de plus de 60 ans ; la gratuité pour les demandeurs d'emplois ; des aides supplémentaires sont proposées par le Conseil Général par la mise un place d'un système de chèque transports « Mobi Plus » facilitant l'accès aux personnes dites en « isolement ».

c. Des points de vente peu attractifs

L'achat des titres de transport s'effectue à bords des bus pour les tickets unitaires et peut s'effectuer en cinq lieux différents pour les titres spéciaux. Toutefois, les horaires d'ouverture ont une amplitude très faible et variées selon les jours et n'offrent donc pas un service attractif et lisible pour la population.

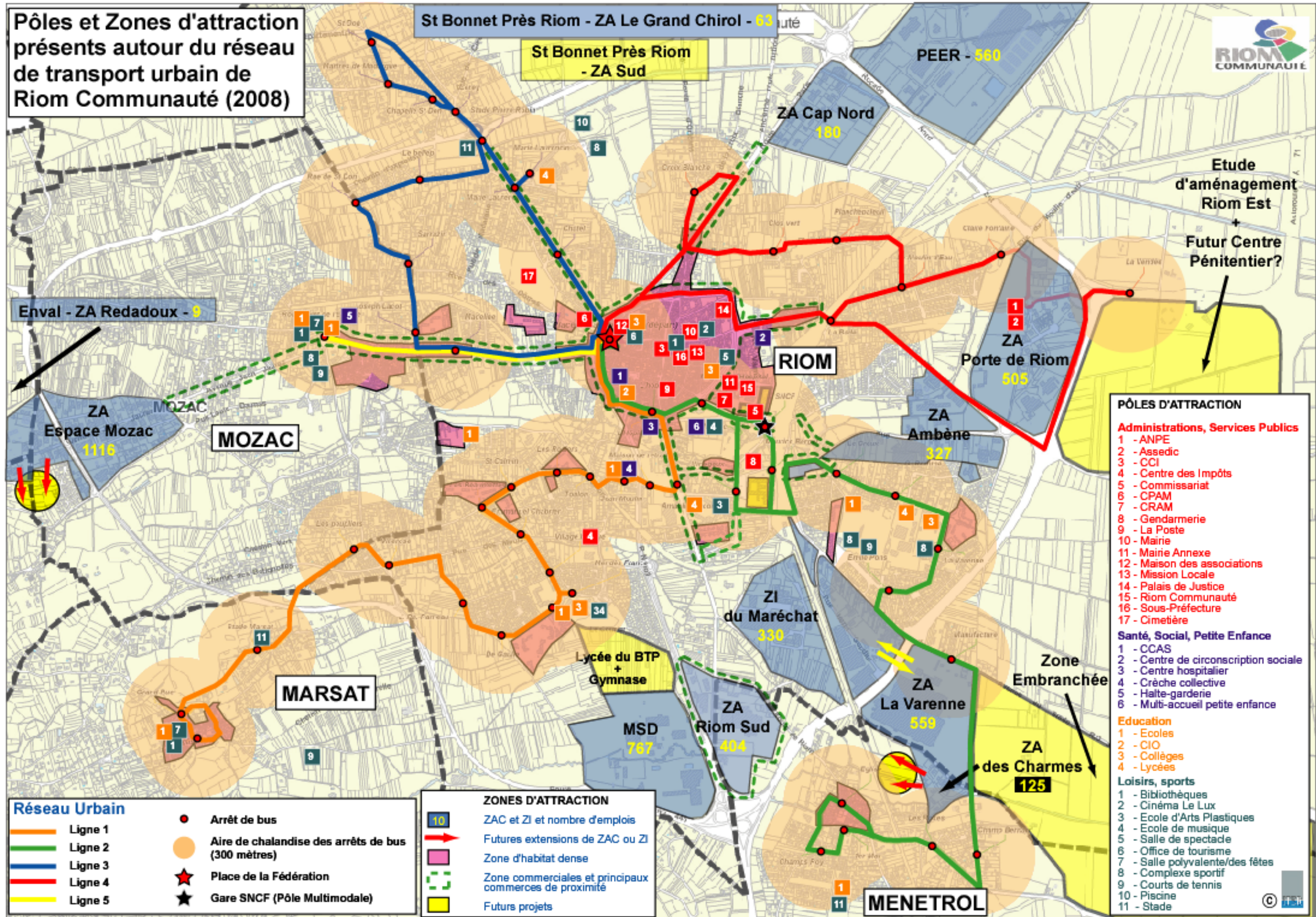
L'exemple des horaires d'ouverture de l'agence commerciale de Riom est probant. Situé en centre ville celle-ci assure un accueil le lundi de 14h30 à 18h15, du mardi au jeudi de 9h15 à 12h et de 14h30 à 18h15 et les vendredis de 9h15 à 12h. On y trouve toutes les sortes de titres de transports sauf les tickets à l'unité.

5. Synthèse de l'analyse de l'actuel réseau

La carte page suivante présente les principaux éléments décrits précédemment :

- Les cinq lignes du réseau régulier de Riom Communauté et les arrêts de bus ;
- Les deux principaux sites du réseau urbain : Place de la Fédération et le pôle multimodal SNCF ;
- Les aires de chalandise de chaque arrêt urbain, représentant un cercle de 300 mètres de rayon sur le terrain et qui correspond à la distance maximale acceptable à faire à pied pour un usager afin de se rendre à un point d'arrêt ;
- Tous les pôles d'attraction proche du réseau, qu'ils soient liés à l'administration et aux services publics, à la santé, au social et à la petite enfance, à l'éducation ou aux sports et loisirs ;
- Les pôles et zones générateurs et émetteurs de déplacements comme les ZAC et ZI avec leur nombre d'emplois mais également les zones d'habitations denses ainsi qu'indirectement, les zones de lotissements ;
- Les futurs projets d'aménagement territoriaux.

Figure n°10 : Pôles et zones d'attraction présents autour du réseau de transport urbain de Riom Communauté

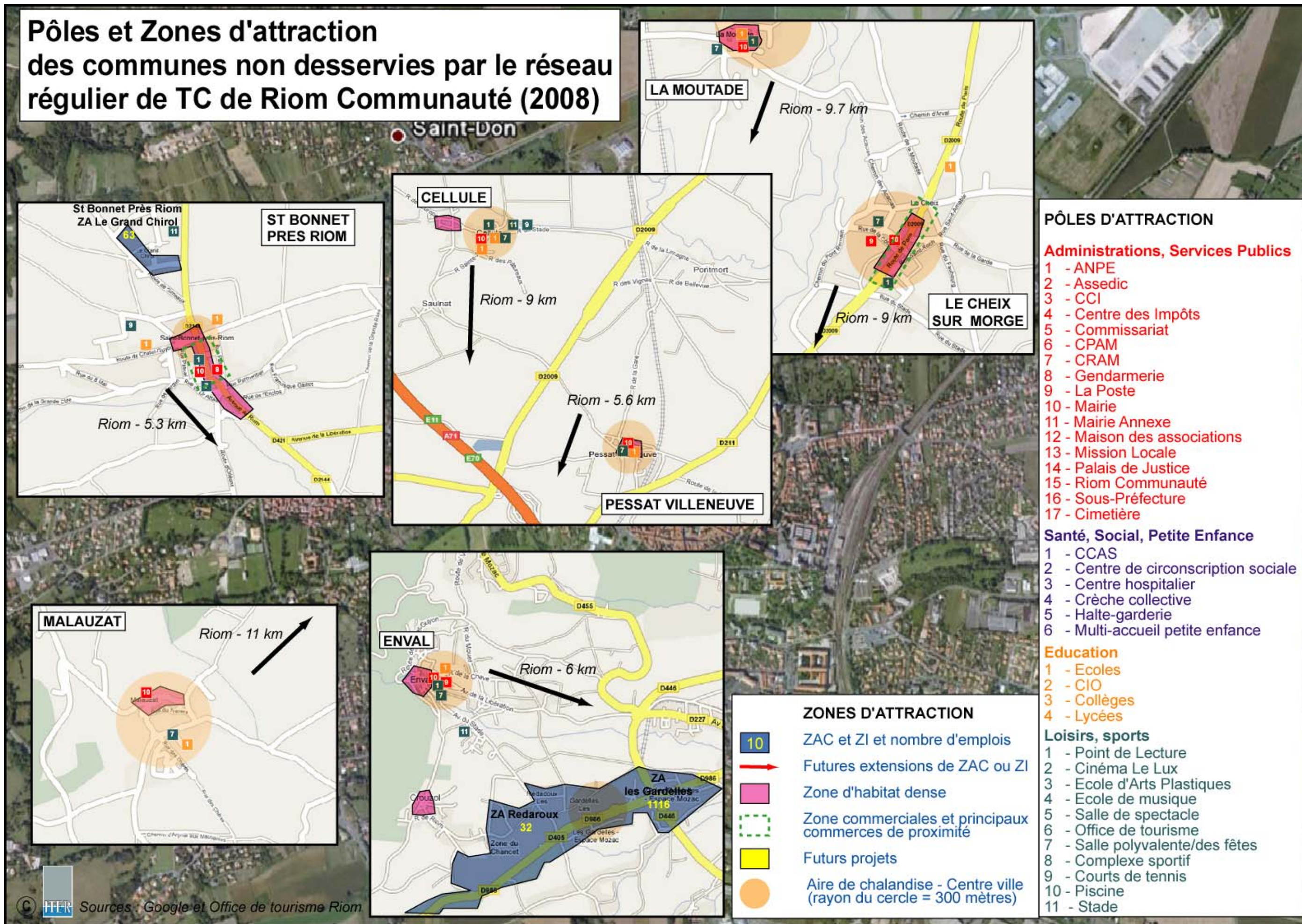


6. Les communes non desservies par le réseau régulier

La deuxième carte présente les pôles et zones d'attraction des sept communes non desservies par les lignes régulières. Les principaux sites susceptibles d'attirer du monde sont les mairies, les écoles et les points lectures.

Les zones d'habitation se concentrent au cœur des bourgs et le long de l'axe principal de communication.

Figure n°11 : Pôles et zones d'attraction non desservie par le réseau de transport urbain de Riom Communauté



V. Analyse de l'enquête origine/destination réalisée par *Loisirs et Voyages*

Une enquête Origine / Destination a été effectuée du 16 au 21 mars 2009. Par manque de financement cette enquête à été menée par les chauffeurs du réseau durant leurs temps de conduite. De plus, lors de l'enquête, un mouvement social a eu lieu le jeudi 19 mars 2009, ce qui en fait un jour peu représentatif.

Ainsi à la vue de ces éléments, la justesse des résultats peut s'en trouver altérée.

Malgré cet aspect, ces données communiquées et analysées par le transporteur doivent permettre d'analyser la fréquentation des cinq lignes régulières.

1. Une fréquentation du réseau en hausse

Entre 2005²³ et 2008, la fréquentation du réseau a crû de plus de 20% et compte en 2008 près de 20 000 titres vendus.

Les titres les plus vendus sont les tickets unitaires représentant plus 56% de l'ensemble des titres de transport et connaissent une progression de 12.3% (9 700 à 10 891) unités.

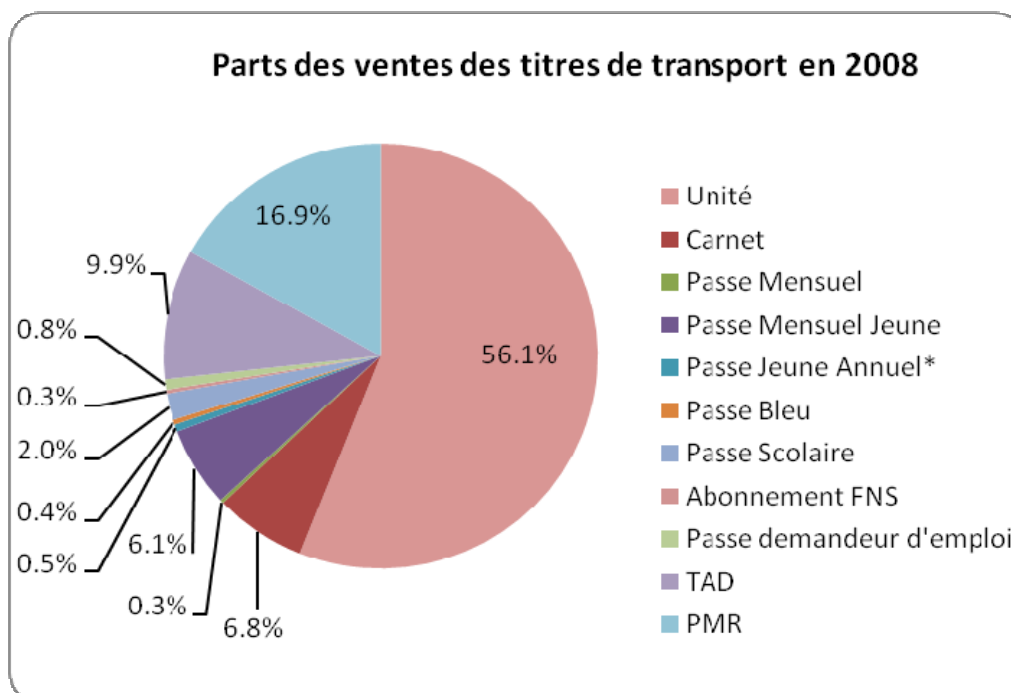
Le service de TAD représente une part non négligeable de la fréquentation du réseau (16.9%) et c'est ce type de service qui connaît la plus forte croissance d'usagers. Elle a été multipliée par trois entre 2005 et 2008, passant de 1051 à 3275 voyages.

Enfin le service à destination des Personnes à Mobilité Réduite représente également une part importante avec un dixième de l'ensemble des usagers.

L'ensemble des autres titres de transports représentent moins de 17% de la totalité des titres vendus et exceptés le Passe Mensuel et le Passe Mensuel Jeune, la vente de ces titres est en baisse.

²³ 2005 est l'année où le réseau est passé de 4 à 5 lignes

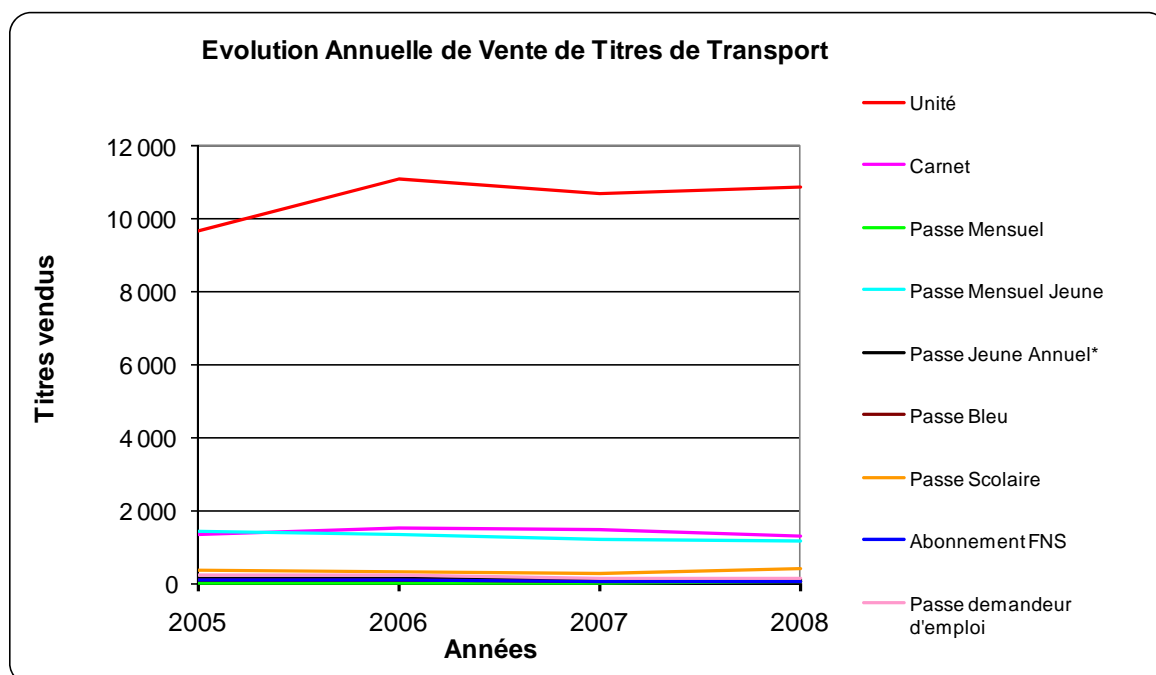
Figure n°12 : Parts des ventes des titres de transports en 2008



Source : ITER, mai 2009

Le tableau ci-dessous synthétise l'évolution annuelle des ventes de titres entre 2005 et 2008 sur le réseau de transport urbain de Riom Communauté

Figure n°13 : Evolution annuelle de vente de titres de transports

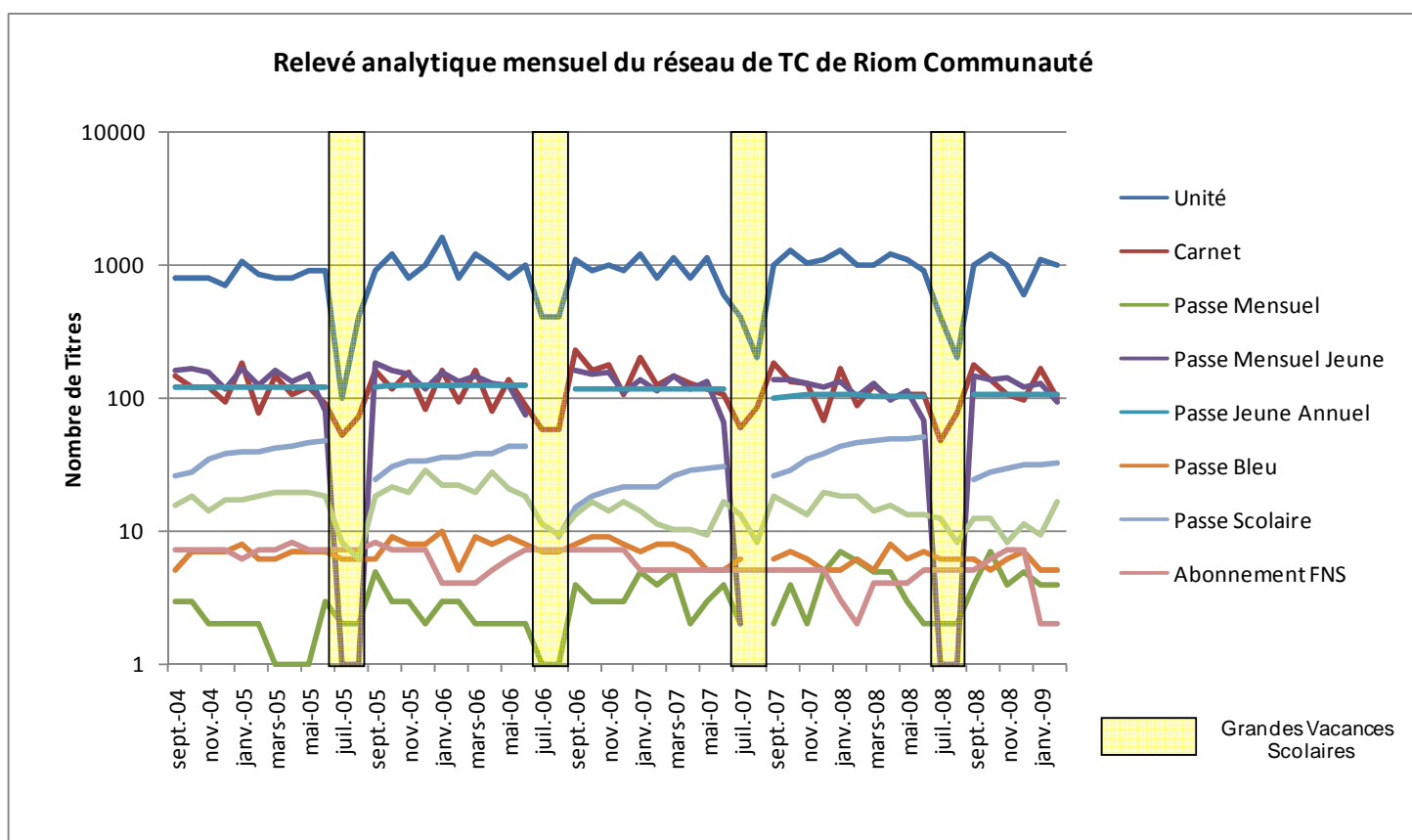


Source : ITER, mai 2009

Les deux graphiques suivant montrent une grande variabilité dans la vente des titres pour les tickets unité, les carnets 10 tickets et les Passes Mensuels. Mis à part le creux général des ventes que représentent les grandes vacances, cela nous montre que le réseau est fréquenté par une clientèle irrégulière.

Une réserve est cependant à mettre en avant concernant les données fournis par l'exploitant puisque les relevés de ventes mensuelles de tickets ne sont pas précis. Seul des arrondis sont portés à la connaissance de l'AOTU. Ainsi en février 2006, l'exploitant indique 800 tickets vendus à l'unité ; en mars 2006 : 1200, en avril 2006 : 1000... Ces données ne peuvent être apparentées à des estimations mais en aucun cas à un relevé précis de la vente des divers titres de transport.

Figure n°14 : Relevé analytique mensuel du réseau TC de Riom Communauté



Source : ITER, mai 2009

2. Fréquentation globale du réseau par ligne

Le trafic du réseau se concentre très majoritairement sur les lignes 1 et 2 du réseau avec plus de 8 usagers sur 10 affectés sur ces lignes.

Ainsi, la ligne 2 (Riom – Ménétrol) concentre la moitié de la fréquentation totale du réseau. Les 49% indiqués ci-dessous représentent une moyenne hebdomadaire de 1066 usagers sur cette ligne, soit 201 personnes par jour.

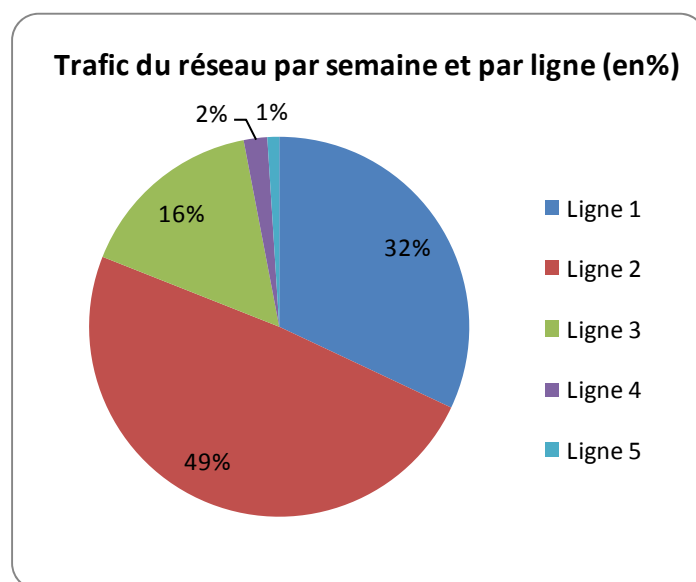
La ligne 1 (Riom – Marsat) enregistre 32% de la fréquentation totale. Ce sont ici 653 usagers par semaine en moyenne qui emprunte cette ligne ce qui correspond à 129 personnes par jour.

La ligne 3 (Riom – St Don) se positionne en troisième place avec 16% de part de fréquentation totale soit 359 usagers hebdomadaires en moyenne et 65 quotidiennement.

La ligne 4 (Riom – Moulin d'Eau) est quant à elle très peu fréquentée sur une semaine avec seulement 2% de part de fréquentation. 33 personnes utilisent cette ligne par semaine soit 6 usagers quotidiennement.

Enfin, la ligne 5 (Riom – Mozac) présente des chiffres encore plus faibles : 20 usagers par semaine et près de 4 quotidiennement.

Figure n°15 : Trafic du réseau par semaine et par ligne (en%)



Source : Loisirs et Voyages, Keolis, 19 mars 2009

3. Fréquentation globale du réseau par jour

La répartition du trafic moyen est globalement régulière du lundi au vendredi.

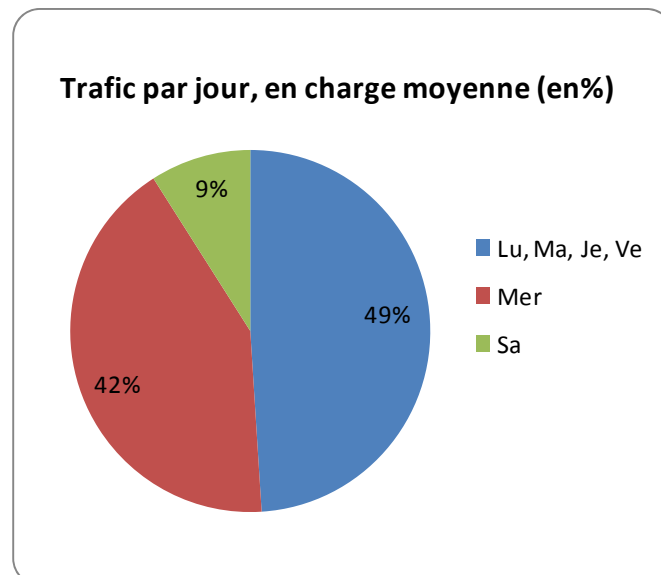
Les lundis, mardis, jeudis et vendredis, la fréquentation moyenne des lignes est la suivante :

- Ligne 1 : 137 usagers
- Ligne 2 : 220 usagers
- Ligne 3 : 77 usagers
- Ligne 4 : 3 usagers
- Ligne 5 : 3 usagers

Les mercredis, la fréquentation baisse pour les lignes 1, 2 et 3 avec respectivement 108, 212 et 40 usagers alors que pour les lignes 4 et 5, la fréquentation augmente légèrement avec 5 usagers pour chacune des deux lignes.

Enfin, les samedis matins, c'est la ligne 1 (Riom – Marsat) qui compte le plus d'usagers (53 personnes) suivi de la ligne 2 avec 13 usagers, la ligne 3 (8 personnes) et la ligne 5 avec 4 usagers. La ligne 4 (Riom – Moulin d'Eau) ne compte pour sa part aucun usager.

Figure n°16 : Trafic par jour, en charge moyenne (en%)



Source : Loisirs et Voyages - Keolis, 19 mars 2009

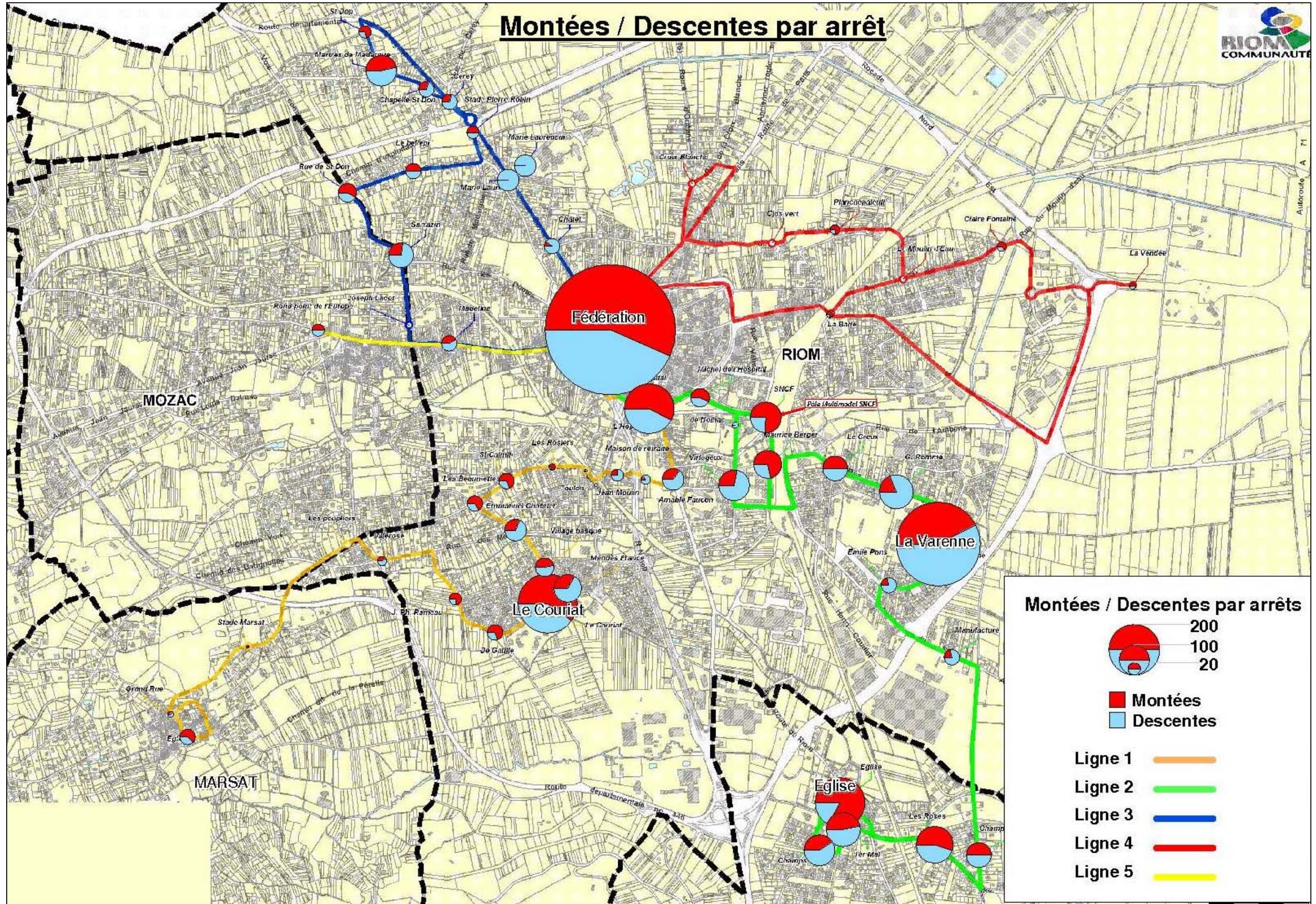
4. Fréquentation globale par arrêt

L'analyse des Montées / Descentes par arrêt, permet de visualiser les points structurants du réseau.

La carte page suivante permet ainsi de localiser la place de la Fédération qui connaît la plus forte fréquentation. C'est en effet le terminus commun de toutes les lignes.

Par ailleurs cette analyse permet de confirmer le poids imposant de la ligne 2 (en vert), qui enregistre près de 50% de la fréquentation du réseau qui s'explique par la desserte des principaux pôles générateurs de Riom.

Figure n°17 : Analyse des Montées / Descentes par arrêt



Source : ITER, mai 2009

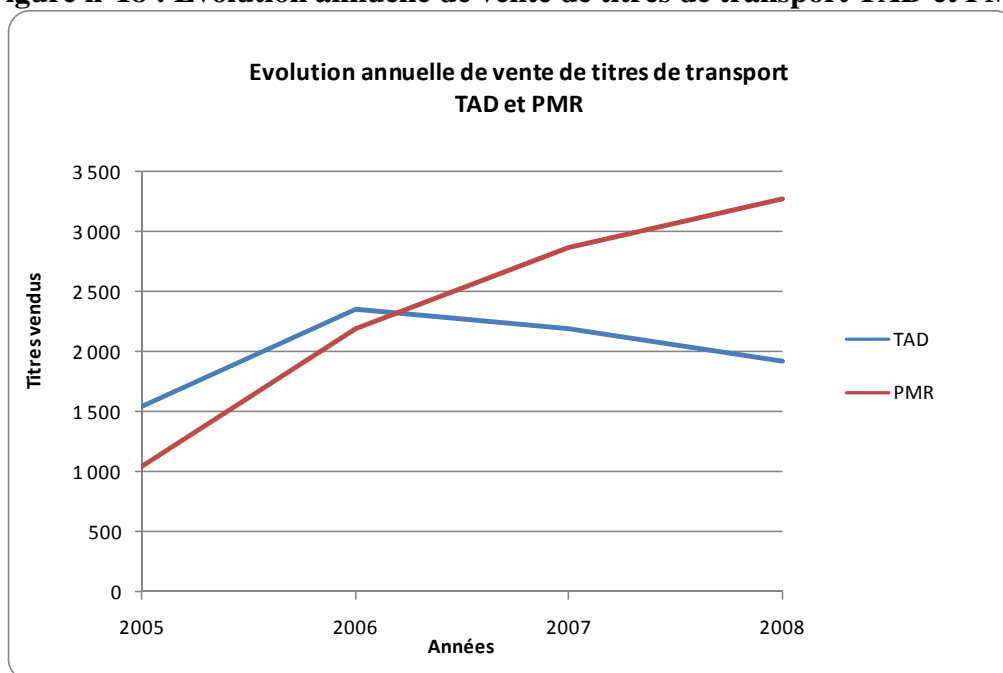
5. Fréquentation détaillée par ligne

L'analyse de la fréquentation du réseau détaillée par ligne permet de se rendre compte précisément de la façon dont sont utilisées les lignes selon les jours, les services et les arrêts. Par souci de synthèse, cette analyse est ajoutée en annexe n°1 de la présente étude.

6. Analyse de la fréquentation du TAD et du Transport PMR

Le TAD voit sa fréquentation sur la période 2005 – 2008 augmenter de 24.5%. Les chiffres bruts montrent une hausse de l'ordre de 379 titres de transport vendus (de 1544 à 1923 unités). Cependant, après une forte croissance entre 2005 et 2006 (+52.9%) cela fait deux ans que la fréquentation baisse. De plus, on remarque que cette tendance s'accélère. De 2006 à 2007, on observe une diminution de 7%, et de 2007 à 2008, elle passe à -12.4%. La fréquentation des services destinés aux Personnes à Mobilité Réduite augmente très sensiblement entre 2005 et 2008 avec + 211.6%. Les valeurs brutes confirment ce phénomène en passant de 1051 à 3275 titres vendus (+2224). Le transport de PMR est dès l'année 2007 plus utilisé que le TAD. Mais cette tendance s'atténue d'année en année (+109.3 % en 2006, +30.6% en 2007 et +14% en 2008).

Figure n°18 : Evolution annuelle de vente de titres de transport TAD et PMR



Source : Loisirs et Voyages, Keolis, 19 mars 2009

Afin de mieux comprendre ces différentes évolutions observées sur le service de TAD et de PMR, le tableau suivant indique la fréquentation moyenne par commune des services de TAD et PMR sur une semaine type

Figure n°19 : Moyenne quotidienne de la fréquentation des services TAD et PMR par commune

Moyenne Quotidienne d'Usagers TAD et PMR d'une Semaine Type par Commune (2008)														
	LUNDI		MARDI		MERCREDI		JEUDI		VENDREDI		SAMEDI		MOYENNE SEMAINE	
	TAD	PMR	TAD	PMR	TAD	PMR	TAD	PMR	TAD	PMR	TAD	PMR	TAD	PMR
RIOM	0,3	6,0	0,5	9,9	0,3	11,6	0,3	8,5	0,8	11,4	-	5,0	0,4	9,5
LA MOUTADE	0,3	-	0,5	-	0,6	-	0,8	-	0,7	-	1,6	-	0,8	-
LE CHEIX	0,2	-	0,5	-	0,2	-	0,5	-	0,3	-	1,3	-	0,5	-
CELLULE	0,2	-	1,3	-	1,2	-	1,0	-	0,8	-	0,4	-	0,9	-
ENVAL	1,4	-	0,8	-	0,5	-	2,3	-	0,7	-	0,8	-	1,2	-
MALAUZAT	-	-	0,2	-	0,2	-	0,4	-	0,4	-	0,0	-	0,1	-
MARSAT	-	0,2	-	0,4	-	0,2	-	0,4	-	0,3	-	0,3	-	0,3
MENETROL	0,0	0,2	-	0,7	-	1,2	-	1,3	-	0,6	-	0,4	-	0,8
MOZAC	-	0,3	-	0,8	-	0,5	-	1,1	-	1,3	-	0,1	-	0,7
PESSAT VILLENEUVE	0,0	-	0,5	-	0,9	-	0,3	-	0,5	-	0,9	-	0,6	-
ST BONNET PRES RIOM	0,4	-	1,0	-	2,8	-	1,6	-	2,0	-	3,9	-	2,1	-
Moyenne Journée Catégorie	0,3	0,6	0,5	1,1	0,6	1,2	0,7	1,0	0,6	1,2	0,8	0,5	0,6	1,0
Moyenne Journée	0,4		0,8		0,9		0,8		0,9		0,7		0,8	

RIOM, MARSAT, MENETROL et MOZAC = Communes desservies par les lignes régulières

TAD	PMR	moins de 1 usager par jour
TAD	PMR	de 1 à 5 usagers par jour
TAD	PMR	de 5 à 10 usagers par jour
TAD	PMR	+ de 10 usagers par jour

0,0	0,0	Moyenne quotidienne - Au moins 1 usager
-	-	Aucun usager

Source : ITER, mai 2009

A la lecture de ces données, les éléments suivants peuvent être constatés :

Globalement la fréquentation des services TAD est faible. Elle ne dépasse que très rarement un usager sauf le samedi.

Les communes de St Bonnet près Riom, Enval et dans une moindre mesure La Moutade et Cellule ont des taux d'utilisation des services TAD (logiquement) plus élevé que les autres communes puisqu'elles ne sont pas desservies par les lignes régulières.

Enfin, les services PMR sont également peu utilisés sauf sur la commune de Riom.

Pour mieux saisir les comportements d'utilisation de ces services, des éléments d'explications sur le fonctionnement du réseau TAD et PMR sont nécessaires :

- Si la commune est desservie par une ligne régulière (communes écrites en bleues), le transporteur répond de manière adaptée aux différents types de demandes (services réguliers, TAD ou PMR). C'est la raison pour laquelle, la fréquentation de l'offre TAD est faible voire nulle. Les usagers utilisent alors les lignes régulières. Seules les personnes considérées comme éloignées des points d'arrêts ou ne pouvant se déplacer bénéficient du transport à la demande ou PMR
- Si la commune n'est pas desservie par une ligne régulière, le transporteur répond aux besoins des usagers grâce au système de TAD. Le véhicule utilisé permet, en fonction de la demande, de transporter également des personnes à mobilité réduite. C'est

pourquoi les données de fréquentation du service pour les PMR sont quasi nulles car elles sont cumulées avec celles du Transport à la Demande ;

- Par ailleurs, sur Riom, pendant les vacances scolaires, la ligne 4 ne fonctionnant pas, les usagers sont alors pris en charge par le TAD. Etant la plus peuplée, cette commune enregistre une utilisation correcte des services TAD (0.4 personne en moyenne hebdomadaire) et élevée des services PMR (9.5 personnes en moyenne hebdomadaire) ;
- Enfin, la présence du marché de Riom le samedi matin explique une utilisation moyenne du TAD plus élevée que les autres jours de la semaine. Ainsi, il y a en moyenne 3.9 personnes en provenance de St Bonnet près Riom qui utilise le TAD, 1.6 et 1.3 personnes respectivement de La Moutade et Le Cheix.

7. Analyse de la qualité du service

a. La signalétique

Le réseau de bus de Riom Communauté possède sa propre charte graphique. Il est ainsi aisé de reconnaître un des 120 points d'arrêt localisé grâce à un poteau (Figure n°21 b) ou un abribus (Figure n°21 a).

Figure n°20 a et b : La signalétique sur le réseau de Riom Communauté



Source : ITER, mai 2009



Source : ITER, mai 2009

Figure n°21 : Des véhicules aux couleurs de Riom Communauté



Les véhicules mis en circulation par « Loisirs et Voyages – Kéolis » sont reconnaissables par leur livrée ou habillage aux couleurs de Riom Communauté.

Source : www.riom-communauté.fr, juin 2009

Les informations du réseau à destination des usagers : les horaires, la carte du réseau, les plans de ligne, les contacts pour la réservation TAD et PMR, les tarifs des titres de transport sont disponibles sur plusieurs supports et à divers endroits :

- Agence commerciale située 3 rue de la Caisse d'Epargne à Riom :
- Directement par téléphone à cette même agence : 04 73 38 08 09 :
- Sur Internet : www.riom-communaute.fr:
- Sur document papier : dépliant horaire :
- Dans les véhicules par affichage ou par les conducteurs :
- Dans les offices de tourisme de la Communauté de Communes :
- Dans les différentes mairies des communes du territoire :
- Sur le réseau, aux poteaux et aux abribus.

Figure n°22 : Poteau d'arrêt délivrant dotée de fiches horaires



Source : ITER, mai 2009

b. Le matériel roulant

Le parc de véhicules circulant sur le territoire de Riom Communauté est composé de :

- 2 minibus de 35 places. Ils circulent aux heures de pointes et assurent le fonctionnement du réseau en heures creuses. Un seul de ces véhicules assure le roulement des 5 lignes régulières en été ;
- 2 bus grande capacité (50 places) homologués pour sortir du périmètre de transport urbain. Ils circulent en heures de pointe et sont utilisés comme navettes périscolaires de 9h à 16h ;
- 1 véhicule type minibus pour les services TAD équipé d'un planché surbaissé, climatisé et d'une capacité de 6 places ;
- 1 véhicule pour assurer les services pour les PMR. ;
- 1 autocar de 57 places.

Figure n°23 et 24 : le matériel roulant



Source : ITER, mai 2009

8. Diagnostic final de desserte

Cette étape permet de retenir les éléments essentiels recueillis tout au long de l'analyse critique du réseau. La mise en reliefs des aspects positifs et/ou négatifs doit faciliter la définition des objectifs de restructuration pour construire ensuite deux scénarios pour un nouveau réseau urbain.

a. L'organisation de la desserte

Tout d'abord, il est à noter une couverture inégale : seules trois communes, Riom, Ménérol et Marsat ont une desserte correcte au regard de leur potentiel d'usage.

Par ailleurs, est à retenir l'absence de correspondance organisée au sein de la Place de la Fédération, terminus des cinq lignes urbaines.

La desserte de l'hypercentre de Riom n'est assurée que par les services de TAD et de PMR

Enfin, le pôle multimodal SNCF n'est que très peu desservi par le réseau urbain.

b. Le niveau de desserte

Concernant le niveau de desserte, il semble satisfaisant au sein des zones d'habitat dense et des équipements administratifs, sociaux et culturels sur Riom, mais reste insuffisant pour la desserte des Zones d'Activités et des Zones Industrielles actuelles ou en projet.

c. L'usage du réseau

La fréquentation du réseau présente un usage irrégulier selon les lignes et les jours de desserte. Depuis 2005, la fréquentation totale du réseau a augmenté de 20% mais cette évolution reste fragile. Elle reflète seulement l'évolution de fréquentation entre 2005 et 2006, puisque depuis 2006, l'évolution de la fréquentation stagne. En 2008, elle n'enregistre qu'une augmentation de 0.5% par rapport à 2006.

A propos des ventes de titres de transport, ce sont les tickets vendus à l'unité qui sont les plus importants, traduisant le caractère irrégulier de l'usage du réseau.

Partie 3.
Définition des objectifs et
Propositions de scénarios pour le futur réseau

Comme convenu dans le cahier des charges, les analyses précédentes ont donc permis de dresser un constat sur les services offerts par l'agglomération de Riom Communauté.

Cette dernière partie se donne pour ambition de définir les principaux objectifs d'amélioration de services en vue de proposer des scénarios qui visent un développement durable des transports en commun pour l'AOTU.

I. Définitions des objectifs d'amélioration de services

Après avoir synthétisé les singularités du réseau de Riom Communauté, il est nécessaire de les traduire par des orientations en vue de proposer plusieurs scénarios de réorganisation.

1. Propositions d'orientations

a. Proposer une meilleure adaptation de l'offre au potentiel d'usage

Il s'agit en premier lieu d'harmoniser le ratio km offert par an et par habitant, puis structurer et hiérarchiser l'offre et enfin améliorer la desserte des zones d'emplois.

b. Conforter l'intermodalité Réseau urbain / Réseau ferroviaire

Dans ce cadre là, les actions proposées concernent l'amélioration de la liaison entre les communes et le pôle multimodal SNCF. Ainsi le cœur du réseau doit être déplacé au niveau du pôle multimodal SNCF. Cette intermodalité doit être renforcée par la mise en place d'un titre intermodal entre le réseau TER Auvergne, le réseau urbain de Clermont-Ferrand et celui de Riom Communauté.

c. Clarifier l'offre pour les habitants du territoire

L'objectif est ici de simplifier la lisibilité de l'offre du réseau en harmonisant le niveau d'offre sur l'ensemble de la semaine et en proposant un cadencement de l'offre sur l'ensemble du réseau.

d. Maitriser le budget financier

La levée du Versement Transport doit permettre de parvenir aux objectifs précédemment décrit.

2. Les principes d'organisation retenus pour le futur réseau

a. Le réseau des lignes régulières

- Proposer un réseau hiérarchisé en fonction du potentiel d'usage des lignes

L'objectif est ici de faciliter la lisibilité de l'offre proposée à l'utilisateur. La hiérarchisation du réseau semble être une solution adaptée.

Ainsi le réseau serait constitué :

- Des lignes urbaines pour la desserte des communes de Riom, Ménérol, Mozac et Marsat ;
- D'une ligne périurbaine pour la desserte des communes d'Enval et Saint Bonnet près Riom ;
- Des lignes à la demande pour la desserte des communes les moins peuplées du territoire: La Moutade, le Cheix sur Morge, Cellule, Pessat Villeneuve et Malauzat.

- Proposer une navette en centre-ville

Plus un geste politique, la mise en place d'une navette en hyper centre permet de mettre en relief les actions menées par l'EPCI.

- Transférer le cœur du réseau au pôle multimodal SNCF

En vue de proposer un service multimodal attractif, il est nécessaire de déplacer le cœur du réseau de la place de la Fédération sur le pôle d'échanges multimodal de la gare SNCF de Châtel-Guyon – Riom. Ainsi un nouvel axe fort du réseau est organisé : liaison centre-ville (Boulevard Desaix) - Gare SNCF, tronc commun de toutes les lignes

- Elargir la période de fonctionnement

L'attractivité d'un réseau s'établit également sur la période de l'offre. C'est pourquoi il est proposé de faire circuler toutes les lignes du lundi au samedi après-midi inclus à l'exception de la navette de l'hyper-centre fonctionnant du lundi au vendredi qui ne peut circuler le samedi matin en raison du marché.

- Equiper les arrêts de correspondance

Le réseau de Riom Communauté bénéficie d'une signalétique récente, de qualité. Toutefois, aux arrêts de correspondances, la mise en place d'un parking de rabattement pour voiture, d'un parking vélo pourrait être envisagée.

Par ailleurs, ces arrêts devront porter à connaissance l'offre proposée par le réseau par une politique de communication ambitieuse (lignes, horaires et tarification) au moins pendant la période de transition avec le nouveau réseau.

- Intégrer la contrainte de la desserte scolaire et notamment de la desserte du Lycée Pierre-Joël Bonté

C'est un des objectifs qui répond à une problématique particulière. Le but est de transférer sensiblement les services de navettes scolaires vers les nouvelles lignes régulières.

b. Les principes de réorganisation du service de TAD

L'objectif est d'offrir un service clair.

Figure n°25 : Les principes de réorganisation du service de TAD

	Le futur TAD proposé	Le TAD actuel
Réservation préalable	Oui (<i>mise en place d'un numéro vert et gestion des réservations par l'exploitant</i>)	oui
Itinéraire	<ul style="list-style-type: none"> • Défini en fonction des demandes enregistrées • Desserte directe de Riom ou en correspondance 	<ul style="list-style-type: none"> • Défini en fonction des demandes enregistrées • Desserte directe de Riom
Organisation de la desserte	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilité d'effectuer tout type de déplacement : <ul style="list-style-type: none"> – communes extérieures vers communes extérieures, – Riom vers communes extérieures, – communes extérieures vers Riom • Pas de limite d'usage, possibilité de se déplacer tous les jours 	<ul style="list-style-type: none"> • Transport uniquement orienté vers Riom • Usage limité à un maximum de deux allers-retours par semaine et par personne.
Points d'arrêt	Arrêts de montées et arrêts de descente fixes : nombre de points d'arrêts à définir sur les communes extérieures	Fixes: 1 ou 2 points d'arrêts par commune de montée, 9 points de descentes sur Riom
Jours de fonctionnement	Du lundi matin au samedi après-midi	Du lundi matin au samedi matin
Horaires de fonctionnement	Fixes	Variables sur une plage horaire définie : 7h30 à 19h30 (12h30 le samedi)

Source : ITER, juin 2009

II. Proposition de deux scénarios

Deux scénarios ont été proposés au Comité de Pilotage de Riom Communauté.

1. Scénario d'Adaptation

Le premier scénario est celui d'une restructuration d'adaptation. Ce scénario se donne pour objectif d'optimiser l'offre actuelle en minimisant l'augmentation des kilométrages commerciaux par rapport à la situation actuelle. Ce scénario propose une modification du réseau que l'on peut qualifier de modeste puisqu'il ne propose pas de nouveaux services notoires. L'objectif est de créer un réseau de transport adapté principalement aux besoins de déplacement non obligés tout en minimisant l'augmentation des coûts d'exploitation.

a. Principes généraux

- Offrir une desserte quotidienne de toutes les communes ;
- Desservir l'hyper-centre de Riom par une navette spécifique ;
- Adapter le niveau d'offre en fonction du potentiel de chaque commune ;
- Organiser les lignes de TAD en rabattement sur Saint Bonnet près Riom au Nord et sur Marsat au Sud

b. Niveau d'offre du scénario d'adaptation

Ce scénario propose :

- 3 lignes urbaines diamétrales ;
- Une navette centre-ville ;
- 1 ligne périurbaine ;
- 2 lignes à la demande en rabattement.

2. Scénario volontariste

Le second scénario est qualifié de volontariste. Il propose un réseau urbain complet, adapté à tout type de déplacement : scolaires, obligés, non obligés, en correspondances avec la desserte des zones d'emplois et la création d'un Versement Transport puisque Riom Communauté ne lève toujours pas cette taxe.

a. Principes généraux

- Proposer une desserte quotidienne de toutes les communes ;
- Desservir l'hyper-centre de Riom par une navette spécifique ;
- Harmoniser et densifier le niveau d'offre sur l'ensemble du territoire pour un réseau plus attractif pour l'utilisateur avec un cadencement toutes les 45 minutes pour les lignes urbaines et à la demi-heure pour la navette SNCF. Pour les autres lignes un niveau d'offre de 8AR quotidiens est proposé ;
- Maintenir une desserte à la demande pour les communes les moins peuplées.

b. Niveau d'offre du scénario volontariste

Ce scénario propose :

- 4 lignes urbaines diamétrales :

Marsat – Gare SNCF – St Don : 14AR quotidiens dont 6AR circulant toute l'année ;

Ménérol – Gare SNCF – Mozac – Piscine : 13AR quotidiens dont 6AR circulant toute l'année ;

Mozac – Gare SNCF – Riom Est : 13 AR quotidiens dont 6 AR circulant toute l'année ;

Ménérol – MSD – Gare SNCF – PEER : 13 AR quotidiens dont 6 AR circulant toute l'année.

- 1 ligne périurbaine

Enval - Riom Gare SNCF – PEER - St Bonnet Près Riom : 8AR quotidiens circulant toute l'année

- 2 lignes à la demande organisées en correspondance avec les lignes urbaines :

La Moutade – Le Cheix – Cellule – Pessat Villeneuve – Arrêt de correspondance. Nord (PEER) : 8AR quotidiens circulant toute l'année ;

Malauzat – Arrêt de correspondance. Ouest – Marsat : 8AR quotidiens circulant toute l'année

III. Evaluation financière des deux scénarios

Les données indiquées ci-dessous et les hypothèses retenues n'ont qu'une valeur informative. Elles ont pour but de dimensionner et de comparer les coûts engendrés par les différents scénarios proposés.

Aussi, l'analyse financière fait l'objet de la phase 2 de l'étude de restructuration du réseau et est assurée par un autre bureau d'étude.

1. Hypothèses retenues

a. Transport à la Demande

Il est convenu que l'offre de TAD sera déclenchée à hauteur de 50% des services proposés

b. Coût d'exploitation

L'estimation des coûts d'exploitation est calculée à partir d'un ratio moyen de coût par kilomètre de l'offre commerciale.

Trois coûts de références sont proposés : 2,5€/km, 3€/km et 3.5€/km. Ces coûts de références sont sensiblement plus bas de celui qui en court sur le réseau de Riom qui est de 4.14€/km. Ce coût élevé peut s'expliquer par le fait qu'au moment du lancement du précédent appel d'offre, seul Loisirs et Voyages, filiale de Kéolis avait répondu. En l'absence de concurrence, l'AOTU n'a pu faire jouer la concurrence et diminuer le coût d'exploitation.

Conscient des nombreux facteurs aléatoires (propriété du matériel roulant, convention), les hypothèses du coût d'exploitation sont maintenues, puisque ces ratios sont issus d'appels d'offre sur des réseaux de même configuration, tel le réseau d'Agde par exemple.

De plus la concurrence entre différents exploitants sur le nouvel appel d'offre pour le réseau de Riom Communauté risque d'avoir lieu, puisque dernièrement lors du nouvel appel d'offre sur le réseau de Thiers, deux exploitants ont répondu. Le réseau de Thiers si situe dans le même département que le réseau de Riom et est de taille similaire. Il n'est donc pas hasardeux de voir s'opérer une concurrence sur le réseau de Riom Communauté. Malgré cette hypothèse, le coût réel d'exploitation ne sera connu qu'à l'issue de l'Appel d'Offre.

c. Recettes d'exploitation

Le niveau de recettes est dépendant des tarifs pratiqués, du niveau d'usage, du niveau d'offre proposé sur le réseau et des aménagements réalisées ayant une incidence sur la qualité du réseau (temps de parcours, régularité des services,...).

L'estimation des recettes est basée sur une augmentation du nombre de voyages et de la recette moyenne par voyage.

Au sujet du nombre de voyages deux hypothèses sont ainsi proposées :

- Pour le scénario 1, est retenue une augmentation de 5% et 10%
- Pour le scénario 2, l'augmentation prévue est plus importante avec 20% et 25%

Concernant la recette moyenne par voyage, une augmentation de 20% est prévue

d. Les différents postes de coûts de transport (données 2008)

- Le coût du Marché « Offre de Base » s'élève à 692 000 €HT
- Le coût supplémentaire du TAD est de 39 000 €HT (lié au kilométrage supplémentaire effectué au-delà des 35 000 km définis dans le Cahier des Charges d'Appel d'Offre)
- Le service des navettes périscolaires Riom - Ménérol est estimé à 22 600 €HT.
- Les autres navettes (périscolaires et SNCF) sont incluses dans le coût total

→ L'ensemble du coût d'exploitation du réseau est donc de 753 600 €HT

2. Estimation du Versement Transport pour le scénario volontariste

Cette estimation n'a qu'une valeur indicative et permet de mieux appréhender la ressource supplémentaire qu'engendre la levée de cette taxe pour l'AOTU. L'évaluation exhaustive du VT a été demandée auprès de l'URSSAF du Puy-de-Dôme, organisme collectant cette taxe, dont la réponse est toujours attendue.

L'estimation du VT pour l'AOTU est importante. Cette ressource doit permettre la mise en place d'une offre de transport sensiblement supérieure au réseau actuel.

Pour que cette taxe, dont devront s'affranchir les entreprises de plus de 9 salariés ne soit pas vu d'un mauvais œil par ces dernières, le scénario suggérant la levée du VT prend en compte cette dimension et propose ainsi de desservir les principaux pôles d'activités de l'agglomération.

a. La notion de versement transport

Le Versement Transport est une taxe versée par les employeurs (publics et privés) de plus de 9 salariés qui se situent à l'intérieur du PTU. Cette taxe permet le financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des Transports Publics.

Le montant de cette taxe est calculé à partir de la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés.

Selon divers critères (seuils démographiques, projets de TCSP ou non), l'application du taux du VT est variable²⁴. Dans le cas de Riom Communauté, le taux maximum que peut appliquer la collectivité est de 0,55% de la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés.

b. Deux approches différentes

Nous proposons deux approches différentes pour évaluer le montant du VT. L'une établie à partir d'un modèle de calcul basé sur les données de l'INSEE et l'autre, plus pragmatique, qui se réfère à la ressource Versement Transport existante au niveau de collectivités comparables à Riom Communauté.

- Calcul du VT sur la base des données de l'INSEE

Le calcul se base sur la masse salariale des employés. Pour obtenir une moyenne de cette masse salariale sur un territoire, l'INSEE fournit des données qui l'évaluent. Il s'agit du revenu fiscal par Unité de Consommation. L'Unité de Consommation (UC) permet de raisonner en « équivalent adulte ».

Ainsi l'évaluation du VT dans le cas présent se base sur le revenu fiscal par UC de Riom de 2006. A titre de comparaison, sont indiqués également le revenu fiscal par UC de la Région Auvergne et celui de la France métropolitaine (hors IDF).

²⁴ Loi sur le Versement Transport du 11/07/1973

Le tableau ci-dessous, d'après les revenus fiscaux 2006 par ménage publié par l'INSEE indique la médiane du revenu fiscal par Unité de Consommation de la Commune de Riom et à titre de comparaison de la région Auvergne et de la France de province.

L'INSEE choisi d'exprimer le revenu fiscal par une médiane²⁵ qui permet d'être moins impacté par rapport aux revenus fiscaux très élevés.

Figure n°26 : Revenu fiscal par unité de consommation selon l'INSEE (2006)

Revenu fiscal par unité de consommation (uc) en 2006 ⁽¹⁾			
	Médiane 2006	Mediane 2005	Evolution (%)
Riom	⁽²⁾ 17 600	16 978	⁽²⁾ 3,85
Auvergne	15 976	15 383	3,85
France de province	16 423	16357	0,40
Moyenne	17000		

Source : INSEE, juillet 2009

Le calcul du Versement Transport nécessite de mesurer la part des salaires au sein du revenu fiscal. C'est sur cette part que le taux du VT est estimé, et non sur la totalité du revenu fiscal. Ainsi en Auvergne, la part des salaires du revenu fiscal de 2006 est de 58.9% (62.8% en moyenne pour la France de province).

Figure n°27 : Structure du revenu fiscal selon l'INSEE (2006)

Structure du revenu fiscal en 2006				
	Répartition en % du revenu fiscal			
	Traitements, salaires	Bénéfices	Retraites, rentes, pensions	Autres revenus
Auvergne	58,9	7,5	28,2	5,4
France de province	62,8	7,2	25,4	4,7
Moyenne	60,9			

Source : INSEE - DGI - Revenus fiscaux localisés des ménages

²⁵ La médiane est la valeur qui permet de partager une série de données en deux parties de même nombre d'éléments

Les hypothèses d'estimation retenues

Nombre de salariés dans les entreprises de plus de 9 salariés :

- Entreprises privées : d'après la note stratégique sur les projets économiques de Riom Communauté d'octobre 2008, le nombre de salariés privés dans une entreprise de plus de 9 salariés s'élève à 2775 ;
- Entreprises publiques : Riom Communauté ne dispose pas de ce type données. Ainsi par défaut, l'estimation du nombre d'employés du service public au sein d'une structure de plus de 9 salariés est issue de l'INSEE, en retenant le nombre de fonctionnaires sur la commune de Riom en 1999²⁶ (1491) à partir duquel une extrapolation a été effectuée. Cette estimation est portée à environ 1725 salariés.

A partir de cette estimation ITER dispose d'une méthode qui évalue la ressource du VT à partir des données précisées ci-dessus. Pour calculer le montant du Versement Transport, il est nécessaire d'obtenir le salaire brut qui sera multiplié par le nombre de salariés puis par le taux du VT. Ce salaire brut est calculé à partir des données dont nous disposons. Il s'agit de l'estimation de la structure du revenu fiscal (INSEE) représentant 61% du revenu fiscal médian de la population étudiée, soit 10400€. Ces 10400€ représentent le salaire imposable auquel on applique +43% pour obtenir le salaire net. Enfin sont ajoutés 20% au salaire net pour obtenir le salaire brut, soit 17900€.

Ce salaire brut est multiplié par le nombre de salariés (4500) qui indique la masse salariale de Riom Communauté (80 550 000€) auquel est appliqué le taux du VT (0,55%). L'estimation du montant du versement transport issue de cette méthode de calcul est d'environ 443 000€.

²⁶ Source : INSEE - RGP mars 1999

Figure n°28 : Evaluation de l'assiette du VT en 2006

Estimation de l'assiette du VT en 2006			
			Hypothèse
A	Estimation revenu fiscal (2006)		17 000 €
	Estimation structure du revenu fiscal (2006) - Traitements, salaires		61%
B	Salaire imposable:	(A x 61%)	10 400 €
	Décote/ Frais professionnels:		-10%
	Abattement sur salaire:		-20%
C	Salaire net:	(B / 70%)	14 900 €
	Charges sur salaire:		20%
D	Salaire brut:	C*1,2	17 900 €
	Estimation du nombre de salariés CC Riom (privés et publics)		4500
E	Masse salariale:		80 550 000 €
	Taux du VT:		0,55%
F	Estimation du montant du Versement Transport :		443 000 €

Hyp Hypothèse intermédiaire entre UC de Riom et UC de la France de province (2006)

Source : ITER, juillet 2009

- Les ressources issues du VT sur des réseaux similaires en France.

Cette seconde méthode se veut comparative. Elle se base sur les données présentées dans l'annuaire statistique des transports collectifs urbains de 2008 publié chaque année par le CERTU. L'idée est d'observer la ressource du VT sur les autres réseaux de taille comparable à celui de Riom Communauté. Ce tableau reprend les réseaux dont la population se situe entre 23 000 et 35 000 habitants

Les chiffres montrent une grande diversité entre collectivités, mais indiquent pour la plupart une ressource du VT au moins deux fois plus importante de celle issue de la première méthode de calcul.

Figure n°29 : Comparaison de la ressource VT au sein d'agglomérations de taille similaire à celle de Riom Communauté

PTU	Ville Centre	Communes du PTU	Population (2007)	Nombre de lignes	Application du taux VT (%)	Produit VT ramené à 1%	Ressource du VT	Billet à l'unité (€)
Riom Communauté *	Riom	11	32300	5	0.55	24.94	443 000	1.1
Lamballe Communauté	Lamballe	17	23736	10	0.24	62.67	357 008	1.3
CA du pays de Flers	Flers	13	29468	16	0.5	40.65	598 937	0.9
CC du Lunevillois	Luneville	12	27804	2	0.55	57.22	875 020	0.85
Ville de Vierzon	Vierzon	1	30743	4	0.55	57.54	972 924	1.07
Syndicat mixte Assainissement et Transport Urbains du Verdunois	Verdun	3	28017	11	0.5	69.74	976 953	0.85
Ville d'Orange	Orange	1	28889	4	0.55	63.25	1 004 976	1
CC Abbevillois	Abbeville	13	32130	9	0.55	69.09	1 220 924	1
Ville de Montélimar	Montélimar	1	32896	6	0.55	72.02	1 303 043	0.95
Ville de Saint-Dizier	Saint-Dizier	1	32707	5	0.55	75.21	1 352 941	1
CC du pays chaumontais	Chaumont	19	35420	21	0.6	71.05	1 509 955	0.9
CC de l'agglomération Saint-Loise	Saint-Lo-Aguenaux	11	32733	4	0.45	102.51	1 509 957	1
Syndicat Intercommunal des Transports Urbains du Laonnois	Laon	3	30236	6	0.55	98.38	1 636 040	1
Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Saintes	Saintes	4	31979	3	0.55	93.07	1 636 957	0.9
Ville de Gap	Gap	1	38612	34	0.55	77.23	1 640 103	0
CC de l'agglomération de Vesoul	Vesoul	15	35183	7	0.5	97.95	1 723 087	0.9
CC Epernay - Pays-de-Champagne	Epernay	13	38801	14	0.55	80.93	1 727 091	1.2
Syndicat des Transport de Haguenau et Schweighouse sur Moder	Haguenau	2	38603	15	0.41	112.09	1 774 074	0.9
Moyenne			32 237	10	0.51	76.51	1 309 588	0.93
<i>* Estimation issue du modèle précédent</i>								

Source : *Annuaire statistique des transports collectifs urbains*, CERTU, 2008

c. L'estimation du VT de Riom Communauté

Ainsi, la comparaison entre la première et la seconde approche montre que le résultat du modèle de calcul est sensiblement inférieur aux ressources perçues par les AOTU de taille analogue et peut donc être considéré comme une hypothèse basse.

Riom Communauté peut ainsi espérer percevoir une ressource du VT se situant au minimum entre 500 000 et 900 000 € voire plus.

3. Les différents postes de coûts de transport à envisager pour le futur réseau

- Lignes régulières et TAD : évaluation pour chaque scénario ;

- Services PMR : estimation à 120 000 €HT

- Navettes périscolaires :

Scénario 1 : hypothèse de mise à disposition de 350 navettes piscines à répartir par commune et 150 navettes pour les sorties culturelles et sportives à répartir en priorité aux communes les moins desservies par le réseau urbain) estimation à 18 000 €HT ;

Scénario 2 : hypothèse de mise à disposition de 250 navettes piscines à répartir en priorité aux communes les moins desservies par le réseau urbain par commune et les sorties culturelles et sportives assurées par le réseau urbain estimation à 9 000 €HT

Navette SNCF- Lycée Pierre Joël Bonté : 45 000 €HT

Navette SNCF- Marie Laurencin: estimation à 49 000 €HT (sur la base d'un même niveau d'offre que la navette SNCF – Lycée Pierre Joël Bonté)

Une navette centre-ville : SNCF – Mairie Annexe – Hôpital – La Poste – Mairie – Palais de Justice – gare SNCF : 19 services du lundi au vendredi toute l'année

- Coût moyen pour la création de points d'arrêt²⁷ : 10 000 €HT pour l'aménagement ; équipement poteau : 500 €HT ; abribus : 4000 €HT

²⁷ Ces coûts là sont observés dans la plupart des réseaux urbains.

a. Evaluation financière du scénario 1

Figure n°30 : Scénario 1, estimation du futur réseau

SCENARIO 1	Situation 2008	Estimation futur réseau	
	Coût actuel: 4,14€/km	Hyp. Coût : 2,5€/km	Hyp. Coût : 3 €/km
Kilométrages annuels	176 700	253 300	
Coûts d'exploitation RU	731 000 €	633 300	759 900
Nombre de voyages	255 500		
<i>Hyp. Nb de voyages : +5%</i>		268 300	
<i>Hyp. Nb de voyages : +10%</i>		281 100	
Recettes d'exploitation	46 800		
<i>Hyp. Nb de voyages : +5%</i>		59 000 €	
<i>Hyp. Nb de voyages : +10%</i>		61 800 €	
Recette moyenne par voyage	0,18 €		
<i>Hyp. Recette moyenne: +20%</i>		0,22 €	
Recette moyenne par km	0,26 €		
<i>Hyp. Nb de voyages : +5%</i>		0,23 €	
<i>Hyp. Nb de voyages : +10%</i>		0,24 €	
Taux de couverture (R/C)	6%		
<i>Hyp. Nb de voyages : +5%</i>		9%	8%
<i>Hyp. Nb de voyages : +10%</i>		10%	8%
Déficit d'exploitation (R-C)	684 200 €		
<i>Hyp. Nb de voyages : +5%</i>		574 300 €	700 900 €
<i>Hyp. Nb de voyages : +10%</i>		571 500 €	698 100 €

Source : ITER, juillet 2009

Déficit d'exploitation du futur réseau :

- Lignes régulières et TAD: estimation entre 570 000€ et 700 000€ ;
- Services PMR : estimation à 120 000 €HT ;
- Navettes périscolaires: estimation à 18 000 €HT ;
- Navette SNCF- Lycée Pierre Joël Bonté: 45 000 €HT ;
- Navette SNCF- Marie Laurencin: estimation à 49 000 €HT
-

➔ **Estimation du scénario n°1 : entre 802 000 €HT et 932 000 €HT**

Rappel : Déficit d'exploitation actuel (Année 2008) : 753 600 €HT

b. Evaluation financière du scénario 2

Figure n°31 : Scénario 2, estimation du futur réseau

SCENARIO 2	Situation 2008	Estimation futur réseau		
	Coût actuel: 4,14€/km	Hyp. Coût : 2,5€/km	Hyp. Coût : 3€/km	Hyp. Coût : 3,5 €/km
Kilométrages annuels	176 700	538 303		
Coûts d'exploitation	731 000 €	1 345 800	1 614 900	1 884 100
Nombre de voyages	255 500	306 600		
<i>Hyp. Nb de voyages : +20%</i>		319 400		
<i>Hyp. Nb de voyages : +25%</i>				
Recettes d'exploitation	46 800	67 400 €		
<i>Hyp. Nb de voyages : +20%</i>		70 200 €		
<i>Hyp. Nb de voyages : +25%</i>				
Recette moyenne par voyage	0.18 €	0.22 €		
<i>Hyp. Recette moyenne: +20%</i>				
Recette moyenne par km	0.26 €	0.13 €		
<i>Hyp. Nb de voyages : +20%</i>		0.13 €		
<i>Hyp. Nb de voyages : +25%</i>				
Taux de couverture (R/C)	6%			
<i>Hyp. Nb de voyages : +20%</i>		5.0%	4.2%	3.6%
<i>Hyp. Nb de voyages : +25%</i>		5.2%	4.3%	3.7%
Déficit d'exploitation (R-C)	684 200 €			
<i>Hyp. Nb de voyages : +20%</i>		1 278 400 €	1 547 500 €	1 816 700 €
<i>Hyp. Nb de voyages : +25%</i>		1 275 600 €	1 544 700 €	1 813 900 €
Evaluation Versement Transport				
<i>Fourchette basse</i>		500 000 €		
<i>Fourchette haute</i>		900 000 €		
Déficit d'exploitation après VT				
<i>Fourchette basse</i>		778 400 €	1 047 500 €	1 316 700 €
		775 600 €	1 044 700 €	1 313 900 €
<i>Fourchette haute</i>		378 400 €	647 500 €	916 700 €
		375 600 €	644 700 €	913 900 €

Source : ITER, juillet 2009

Déficit d'exploitation du futur réseau :

- Lignes régulières et TAD : estimation entre 270 000€ et 920 000€ (après VT) ;
- Services PMR : estimation à 120 000 €HT
- Navettes périscolaires : estimation à 9 000 €HT
- Navette SNCF- Lycée Pierre Joël Bonté : 45 000 €HT
- Navette SNCF- Marie Laurencin: estimation à 49 000 €HT

➔ **Estimation du scénario n°2 : entre 493 000 €HT et 1 143 000 €HT**

Rappel : Déficit d'exploitation actuel (Année 2008) : 753 600 €HT

4. Synthèse financière des deux scénarios

	Degré de satisfaction des besoins	Type de desserte et niveau d'offre (*)	Intermodalité
SCENARIO 1	Besoins de déplacements pour motifs non obligés principalement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 lignes diamétrales (de 7 à 10AR quotidiens selon les lignes) ▪ 1 ligne périurbaine (6AR quotidiens) ▪ 2 lignes en rabattement à la demande sur la ligne périurbaine (2A/3R quotidiens) 	Intermodalité correcte avec le réseau ferroviaire.
SCENARIO 2	Besoins de déplacement tous motifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 4 lignes diamétrales (de 12 à 14A/13R quotidiens selon les lignes) ▪ 1 ligne périurbaine (8AR quotidiens) ▪ 2 lignes en rabattement à la demande sur les lignes diamétrales (8AR quotidiens) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intermodalité forte avec le réseau ferroviaire: possibilité de capter les actifs en provenance et à destination de Clermont Ferrand. ▪ Possibilités de correspondance entre lignes urbaines

	Nbre de véhicules nécessaires	Kilométrage annuel Réseau Urbain	Déficit d'exploitation
Situation actuelle	4 véhicules	176 700 km	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déficit d'exploitation Réseau Urbain : 684 200 € ▪ Coût navettes périscolaires Riom et Ménérol: 22 600 € ▪ TOTAL : 753 600 €
SCENARIO 1	6 véhicules	253 300 km	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déficit d'exploitation Réseau Urbain: de 570 000€et 700 000€ ▪ Services PMR : estimation à 120 000 €HT ▪ Navettes périscolaires: estimation à 18 000 €HT ▪ Navette SNCF- Lycée Pierre Joël Bonté: 45 000 €HT ▪ Navette SNCF- Marie Laurencin: estimation à 49 000 €HT ▪ TOTAL: estimation entre 802 000 €HT et 932 000 €HT
SCENARIO 2	11 véhicules	497 000 km	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Déficit d'exploitation Réseau Urbain: de 270 000€et 920 000€ (après VT) ▪ Services PMR : estimation à 120 000 €HT ▪ Navettes périscolaires: estimation à 9 000 €HT ▪ Navette SNCF- Lycée Pierre Joël Bonté: 45 000 €HT ▪ Navette SNCF- Marie Laurencin: estimation à 49 000 €HT ▪ TOTAL: estimation entre 493 000 €HT et 1 143 000 €HT

IV. Quelles suites pour l'étude ?

1. Les prochaines étapes de l'étude sur le court terme

Lors du dernier COPIL du 16 juin 2009, l'AOTU a opté pour les actions proposées dans le scénario n°2. Qualifié de volontariste, ce scénario a pour objectif l'organisation d'un nouveau réseau de qualité et attractif. (Cf. pages suivantes : Figure n°33 et n°34)

L'adoption d'un tel scénario est principalement permise pour des raisons financières. En effet la levée de la taxe versement transport dont la manne financière supplémentaire est estimée entre 500 000 et 900 000 € pour un réseau qui coûte aujourd'hui moins de 700 000 € légitime la mise en place d'actions fortes en faveur des transports en commun.

Pour arriver aux objectifs décrits en début de troisième partie, la levée de cette taxe s'avère nécessaire.

A la suite de ce COPIL, une vérification sur le terrain des tracés proposés a été effectuée.

A l'heure actuelle, ces modifications doivent être validées par l'AOTU très prochainement.

Les cartes ci-après permettent de visualiser le futur nouveau réseau avec les points faisant l'objet de discussions.

Une fois les nouveaux tracés définitivement adoptés, ITER sera en charge dans une dernière partie de définir des actions stratégiques pour le futur réseau.

Enfin, parallèlement à ce travail, la phase n°2 de l'étude « *mission d'assistance juridique et financière* » débutera et sera réalisée par un autre bureau d'étude.

Figure n°32 : Scénario Volontariste

Scénario 2 : scénario volontariste + liaison régulière des communes du Nord

LEGENDE

Lignes urbaines diamétrales

- Marsat - Gare SNCF - St Don
- Ménérol - Gare SNCF - St Don - Piscine
- Mozac - Gare SNCF - Riom Est
- Ménérol - Gare SNCF - PEER

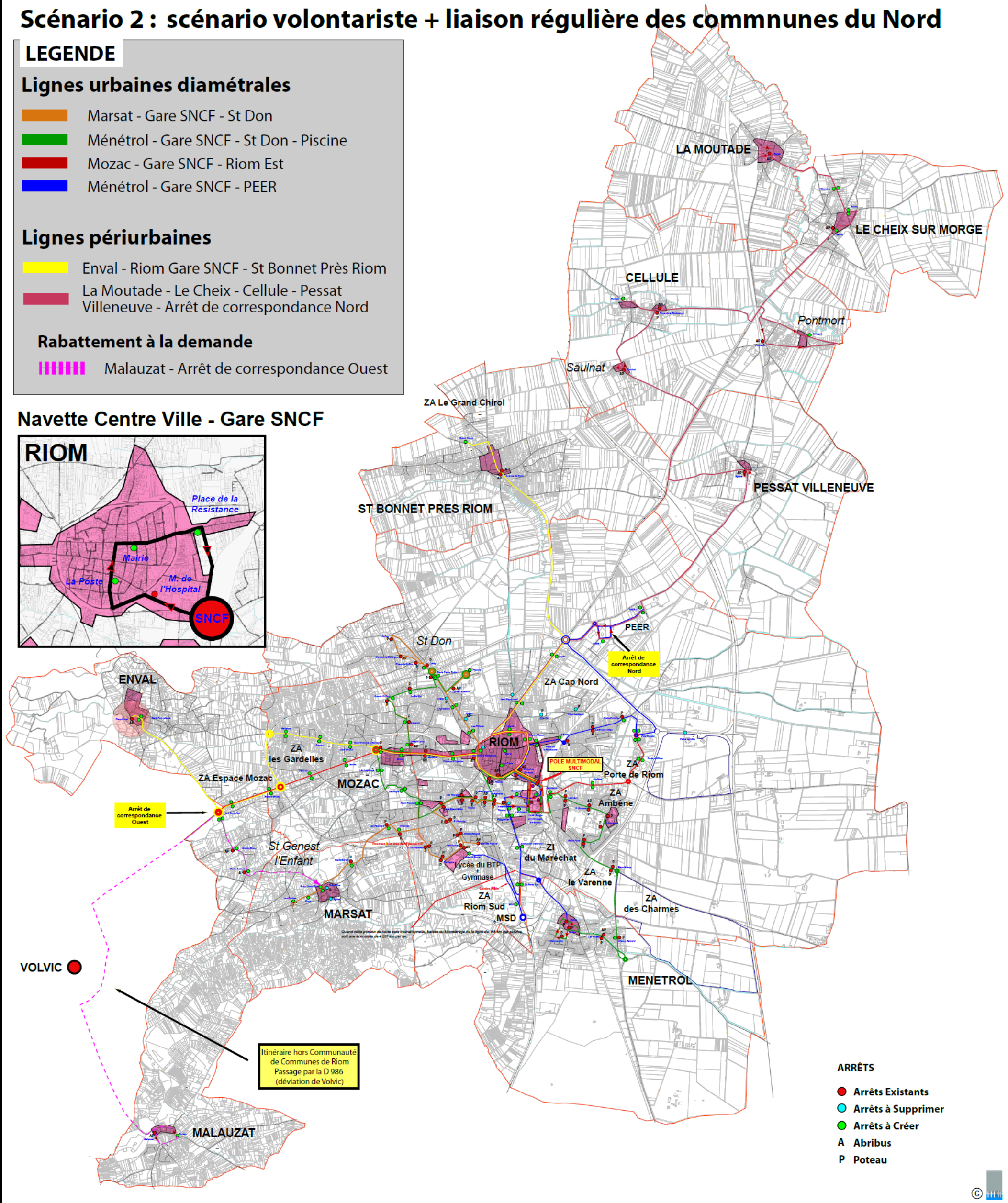
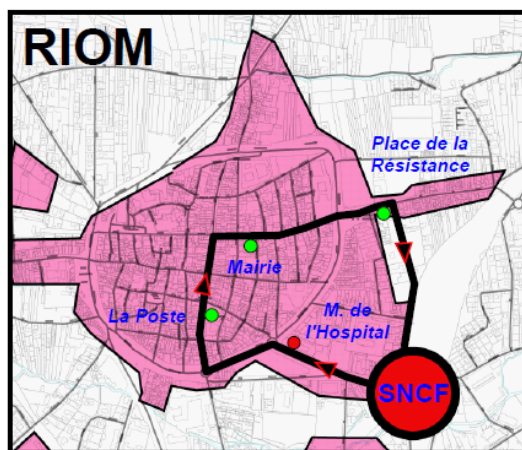
Lignes périurbaines

- Enval - Riom Gare SNCF - St Bonnet Près Riom
- La Moutade - Le Cheix - Cellule - Pessat
Villeneuve - Arrêt de correspondance Nord

Rabattement à la demande

- Malauzat - Arrêt de correspondance Ouest

Navette Centre Ville - Gare SNCF

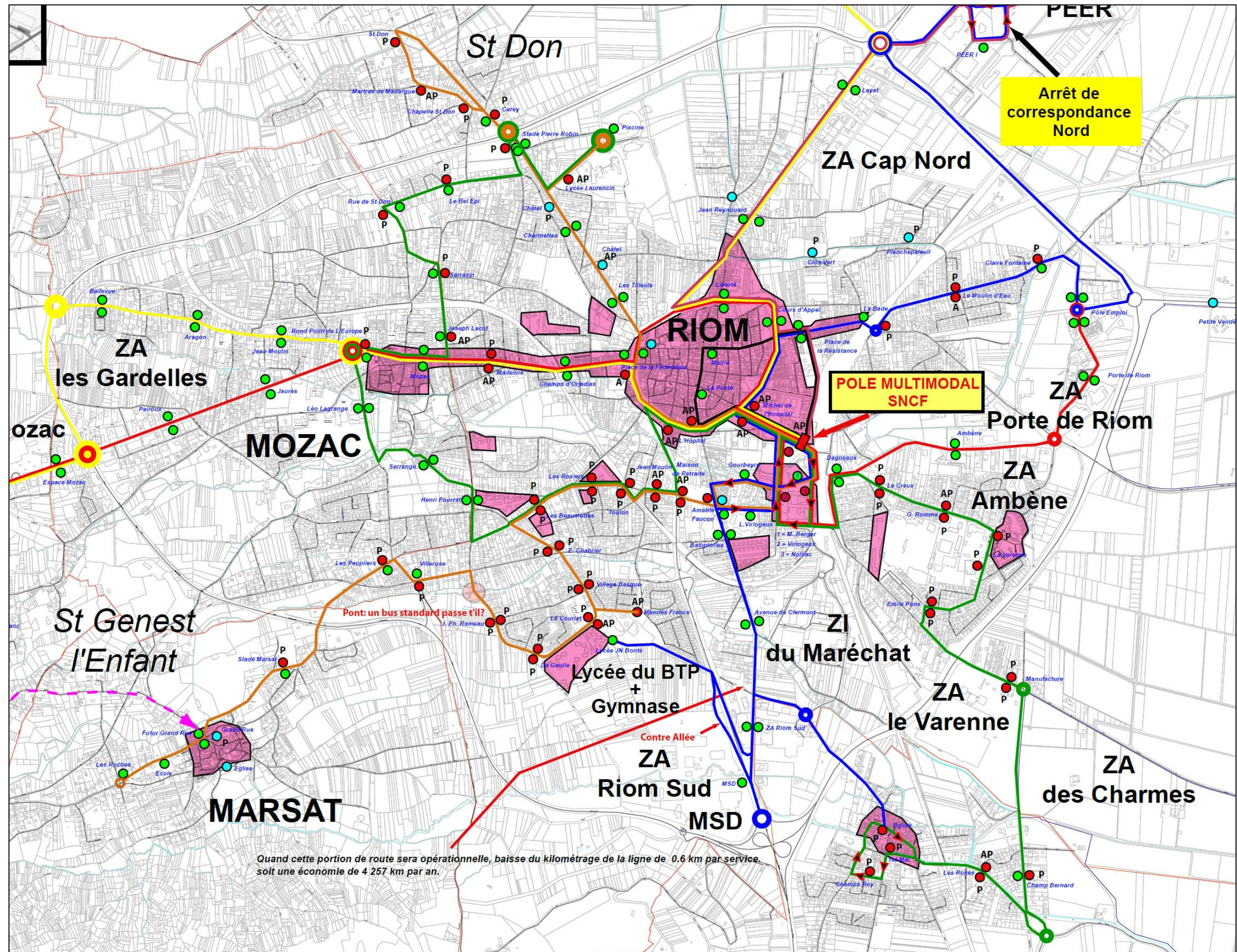


- ARRÊTS**
- Arrêts Existants
 - Arrêts à Supprimer
 - Arrêts à Créer
 - A Abrisbus
 - P Poteau

Itinéraire hors Communauté de Communes de Riom
Passage par la D 986
(déviation de Volvic)

Source : ITER, mai 2009

Figure n°33 : Scenario Volontariste, zoom sur Riom



2. Un projet fragile ?

Malgré les actions proposées par cette étude et le scénario adopté par le COPIL, des réflexions quant à la pérennité du projet peuvent être formulées.

Il s'agit par exemple de s'interroger sur le coût qu'engendre l'adoption du scénario volontariste. Les élus ont semble-t-il fait un choix ambitieux permis nous l'avons dit par la levée du VT. Ce scénario propose un niveau d'offre largement supérieur au réseau actuel, mais ce choix doit être confronté aux coûts générés par ce nouveau réseau.

Selon l'estimation du VT et du coût kilométrique ce scénario peut aussi bien ne pas créer de surcoût (dans le cas où le VT est appliqué et si le coût kilométrique est de 2.5€), comme il peut engendrer une augmentation de 80 % (si le coût kilométrique est de 3.5€) voire de 136% si ce coût kilométrique est identique à celui actuellement observé (4.14€) malgré la levée du VT.

De plus il est légitime de se demander si le déplacement de gare routière de la Place de la Fédération au Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare ferroviaire est pertinent.

Car même si en théorie la mise en place du terminus du réseau urbain au sein du PEM prône le développement de la multimodalité, il éloigne en pratique les usagers du cœur de la ville de la ville de Riom, rendant son usage moins aisé. Rappelons que cet arrêt est actuellement peu fréquenté (cf. Figure n°18 : Analyse des Montées / Descentes par arrêt)

Par ailleurs, en parallèle, même si la place de la Fédération est libérée des bus du réseau urbain, celle-ci devrait redonner la place à la voiture si aucune politique restrictive en stationnement n'est décidée, corrompant les actions de développement de transport en commun.

Ainsi, ces éléments de remise en cause du projet ont pour but de mettre en relief les obstacles que doit franchir le scénario choisi avant de voir sa concrétisation. Réalisation qui, pour diverses raisons comme celles indiquées ci-dessus, peut s'avérer en deçà des objectifs initiaux du projet...

Conclusion

Périurbanisation, mitage urbain, croissance de la mobilité, aléa du prix du baril de pétrole, changement des comportements des individus en matière de déplacements, cri d'alarme poussé par les spécialistes du climat (GIEC²⁸) relayé par les médias, sont autant d'éléments qui conduisent désormais les villes moyennes françaises à s'engager dans des réflexions de développement des transports en commun et proposer des actions volontaristes en faveur d'une mobilité durable.

Même si elles ne sont pas « *confrontées aux dysfonctionnements d'un système urbain gangrené par l'automobile*²⁹ » à l'instar des grandes métropoles régionales, les agglomérations de tailles modestes, même quand leur statut juridique ne le leur impose pas, s'emparent de la compétence transport public afin de donner la possibilité de se déplacer sans la voiture particulière.

Depuis une dizaine d'années fleurissent de nombreux réseaux de tailles moyennes vraisemblablement permis par l'abaissement du seuil du Versement Transport pour les PTU de plus de 10 000 habitants.

Ces agglomérations aux problématiques singulières proposent plus une offre de transport qu'elle réponde à une demande. C'est ainsi que Riom Communauté, avec l'aide du bureau d'études ITER a souhaité inaugurer un nouveau réseau qui s'accompagne d'une offre sensiblement plus élevée que le réseau actuel.

Cependant malgré cette volonté d'attractivité, les villes moyennes ne sont concernées que de loin par les congestions automobiles. Cette situation rend encore plus ardues les initiatives efficaces limitant l'usage de la voiture. Ainsi de nombreuses AOTU innovent en adaptant de nouveaux types d'offre sur leurs réseaux illustrant l'intérêt qu'elles portent aux transports publics.

Restriction de stationnement en centre-ville, gratuité, TAD, MiniBus illustrent cette volonté de développer des transports réfléchis à l'échelle de petites agglomérations. Le développement du Transport à la Demande en est un bon exemple puisqu'il est adapté aux particularismes locaux, les services offerts n'étant pas les mêmes selon les agglomérations. Le

²⁸ A l'instar d'Al Gore (candidat à la dernière élection présidentielle des Etats-Unis), le Groupement International des Experts du Climat a reçu le Prix Nobel de la paix la même année, en 2007

²⁹ CETE du Sud Ouest, 2003, *Mieux se déplacer dans les villes moyennes, pour une approche globale des déplacements dans le Grand Sud-ouest*, p 141

développement des minis bus peut aussi illustrer cette notion de transport en commun adaptée aux villes moyennes.

Un geste sur la tarification auprès de la clientèle fait également partie des actions phares. Gratuité ou prix symbolique du titre de transport annoncent souvent le succès des réseaux qui osent franchir le pas...mais les AOTU peuvent-elles en supporter le coût supplémentaire ?

Par ailleurs, pour aider au succès des transports en commun en ville moyenne, en complément des services proposés, il est nécessaire d'agir sur l'information et la concertation avec la population locale afin de promouvoir les bienfaits de l'usage des transports en commun et de les sensibiliser aux conséquences du tout voiture³⁰. Peu coûteuses, ces actions « soft » ont le pouvoir de modifier l'image des transports en commun (souvent désuète) et ainsi influencer sur leur attractivité.

D'autres opérations ne concernent pas directement les transports en commun mais contribuent à diminuer la circulation automobile. C'est entre autre la piétonisation du centre-ville en villes moyennes. Ces actions créent des véritables espaces publics vivables, conviviaux et humains, où l'usage de la voiture est relégué plus loin. Cependant si son usage n'est pas facilité, rares sont les agglomérations qui prohibent totalement l'usage de celle-ci, limitant ainsi la portée de véritable piétonisation de centre-ville.

Malgré le développement de ces opérations, force est de constater qu'aujourd'hui la fréquentation des réseaux de transports en commun en villes moyennes ne concerne qu'un public captif. Il s'agit des scolaires et des personnes aux faibles revenus, en difficultés sociales, qui n'ont pas la possibilité de se déplacer au volant d'une auto. Ce constat est amer mais les politiques de transports en commun restent fragiles face à la malléabilité d'usage de la voiture dans les villes moyennes.

C'est pourquoi, aussi méritoire que soit le projet de restructuration du réseau urbain de Riom, il suppose une forte volonté politique locale...et la première phase de cette étude commandée par Riom Communauté constitue une base de travail soutenant la mise en place d'un projet solide et durable, à condition que la mise en œuvre ne le dénature pas.

³⁰ DUPUY Gabriel, 1991, L'urbanisme des réseaux, Paris, Armand Colin

Bibliographie

- **Ouvrages**

AMAR G., 2004, *Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention*, La Tour d'Aigues, L'Aube, Coll. Société et territoire, 251 p

CATTAN N., GRASLAND C., 1998, *Les différentiels d'accessibilité des villes moyennes en France, Une approche multimodale : route et fer* (volume 2), METL.

DUHAMEL Yves, 2004, *Gratuité des transports publics urbains et répartition modales*, PREDIT, 66p

GIEC, 2007, *Changement climatique et transport : manuel de recommandation à l'attention des acteurs territoriaux*, Réseau Action Climat France, 128 p

- **Rapports d'études généraux sur la question des déplacements en ville moyenne**

CERTU, 2001, *Les temps de la ville et les modes de vie, quelles perspectives d'actions ?*, Lyon, Débats n°34, 299p

CERTU, 2006, *Le transport à la Demande, Etat de l'art, élément d'analyse et repère pour l'action*, Lyon, Dossier n°171, 94p

CERTU, 2008, *Transports collectifs urbains, évolution 2002 – 2007*, Lyon, Annuaire Statistique, 469p

OFFNER J-M., 2002, « Les transports urbains : entre secteurs, réseaux et territoires », in *Annuaire 2002 des collectivités territoriales*, Grate, CNRS, pp. 169-183

PREDIT, 2002, *Les services de Transport à la Demande dans leur marché et leur cadre institutionnel, Etude de faisabilité d'un repositionnement socioéconomique de ces marchés*, (Synthèse), 10p

- **Rapports d'études à l'échelle régionale**

ADEME, CERTU, DRE Midi-Pyrénées, Séminaire du 18 septembre 2003, *Mieux se déplacer dans les villes moyennes, Pour une approche globale des déplacements dans les villes moyennes du Sud-Ouest*

CERTU, Juin 2005, « Un pôle d'échanges en ville moyenne : la gare d'Auch », in *Acteurs des pôles d'échanges*, Lyon, Fiche n°2

CETE du Sud Ouest, 2003, *Mieux se déplacer dans les villes moyennes, pour une approche globale des déplacements dans le Grand Sud-ouest*, 159p

ITER, mars 2002, *Etude préalable à la constitution d'un pôle d'Echanges multimodal sur le site de la gare SNCF de Rodez, Proposition d'organisation du transport des élèves dans Rodez*, 95p

ITER, juin 2005, *Mission d'étude sur le repositionnement du service de la navette interurbaine de Foix*, 22p

ITER, juillet 2008, *Mission d'assistance à la mise en place d'un service de Transports Publics sur le Territoire de l'agglomération du Grand Dôle*, Phase 1 : Stratégie de mise en œuvre, 53p

ITER, avril 2009, *Mise en place d'un Schéma Directeur des transports et déplacements sur le Noyonnais*, Phase 1 : Diagnostic des besoins et de l'offre de transport sur le territoire et Phase 2 : Grandes orientations et objectifs stratégiques, 40p et 30p

Rapport d'orientation multimodal Midi-Pyrénées : Perspectives des transports à 2025, mai 2006, DRE Midi-Pyrénées, JLR Conseil Toulouse, ISIS (Ingénierie du Trafic et des Systèmes d'Exploitation, Document provisoire

- **Webographie**

www.riom-communaute.fr

www.certu.fr/transports

www.ter-sncf.com/Auvergne

http://www.puydedome.com/Horaires_des_autocars

Lexique des acronymes

AOT(U)	Autorité Organisatrice de Transport (Urbain)
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme, et les Constructions Publiques
CG	Conseil Général
COFIL	COmité de PIlotage
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
FMVM	Fédération des Maires des Villes Moyennes
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LOTI	Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
P+R	Parcs relais
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôle d'Echanges Multimodal
PGD	Politique Globale de Déplacement
POS	Plan d'Occupation des Sols
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PTU	Périmètre de Transport Urbain
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Schémas Directeurs d'Accessibilité
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
SRU	Solidarité et Renouvellement Urbain
TAD	Transport A la Demande
TC	Transport en Commun
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TER	Train Express Régional
VP	Véhicule Particulier
VT	Versement Transport
ZAC	Zone d'Aménagement Concertée
ZI	Zone Industrielle

Annexes

<i>Annexe n°1 : Analyse détaillée de la fréquentation par ligne</i>	<i>103</i>
<i>Annexe n°2 : Cahier des charges formulé par l'AOTU Riom Communauté pour le Renouvellement du contrat d'exploitation du réseau des transports urbains de Riom Communauté</i>	<i>110</i>
<i>Annexe n°3 : Dépliant de l'offre de desserte de transports urbains de Riom Communauté</i>	<i>118</i>

Annexe n°1 : Analyse détaillée de la fréquentation par ligne

Ligne 1 : Riom Place de la Fédération - Marsat

Le sens 1 correspond aux courses Riom Place de la Fédération - Marsat et le sens 2 aux services circulants dans l'autre direction.

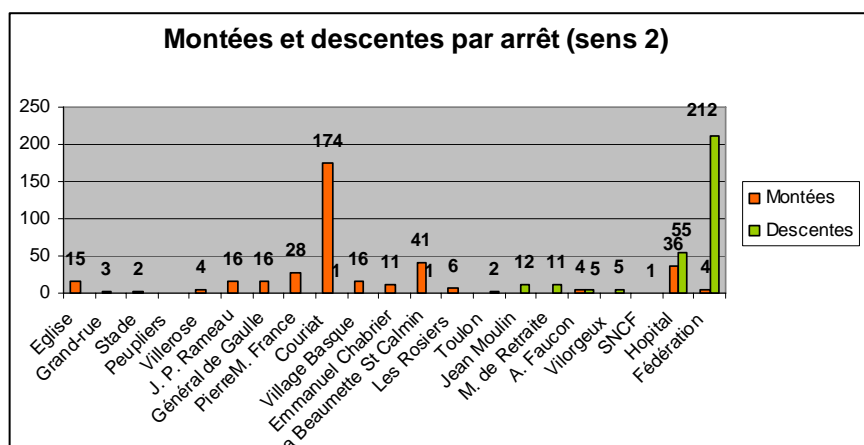
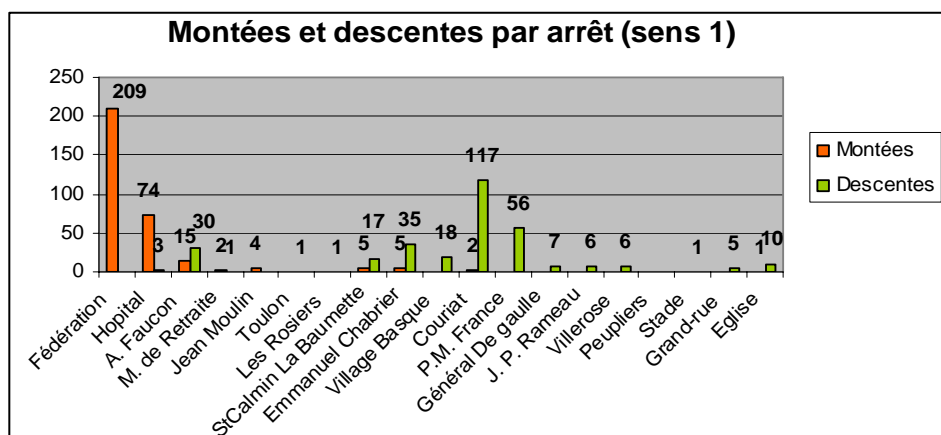
Les trois arrêts les plus fréquentés sont :

- Place de la Fédération : 425 mouvements hebdomadaires,
- Couriat : 294 mouvements hebdomadaires,
- Hôpital : 168 mouvements hebdomadaires,

En revanche, l'arrêt Peupliers ne compte ni montée ni descente. Les arrêts Grand Rue, Stade, Toulon, les Rosiers et Villerose connaissent une fréquentation très faible (moins de 10 montées et descentes par semaines)

On note que dans le sens 1, à partir de l'arrêt Couriat, le transporteur n'enregistre que des descentes et que dans l'autre sens, ces dernières ne commencent concrètement qu'à partir de l'arrêt Jean Moulin.

(Notons que dans le sens 2, les arrêts Vilorgueux et SNCF ne devraient logiquement pas être desservis par cette ligne)



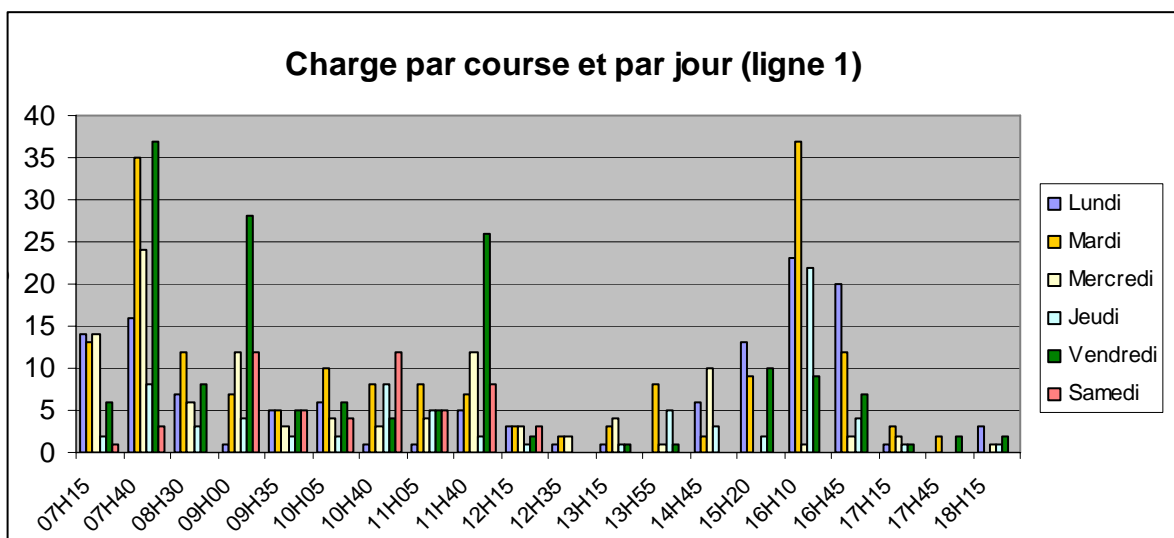
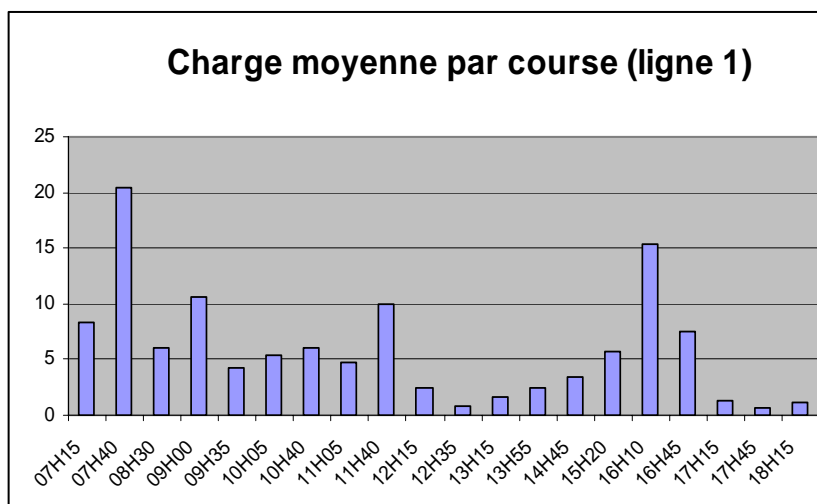
L'analyse de la charge moyenne par course montre que la ligne 1 connaît deux pics de fréquentation en début de matinée et en fin d'après midi.

Notons également une charge supérieure à la moyenne de 11h30 à 12h15 correspondant aux retours de matinée.

Les charges moyennes des services de la matinée sont globalement supérieurs à ceux de l'après midi.

Si l'on observe la charge des services par jour, on retrouve les mêmes pics de fréquentation observés précédemment.

Le mardi et le vendredi, la charge des courses en heures de pointe et en fin d'après-midi est plus importante par rapport aux autres journées.



Ligne 2 : Riom Place de la Fédération - Ménérol

Le sens 1 correspond aux courses Riom Place de la Fédération - Ménérol et le sens 2 aux services circulants dans l'autre direction.

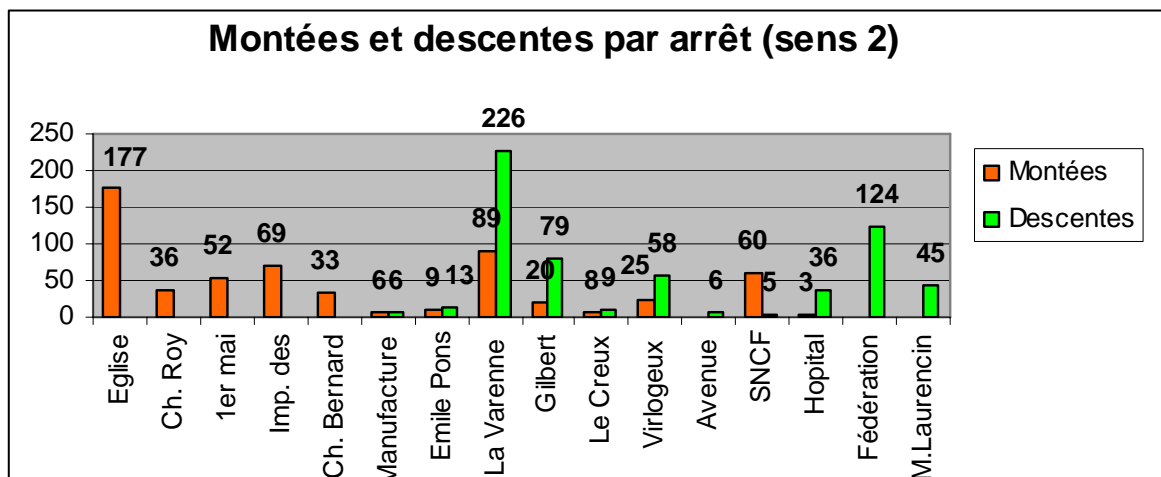
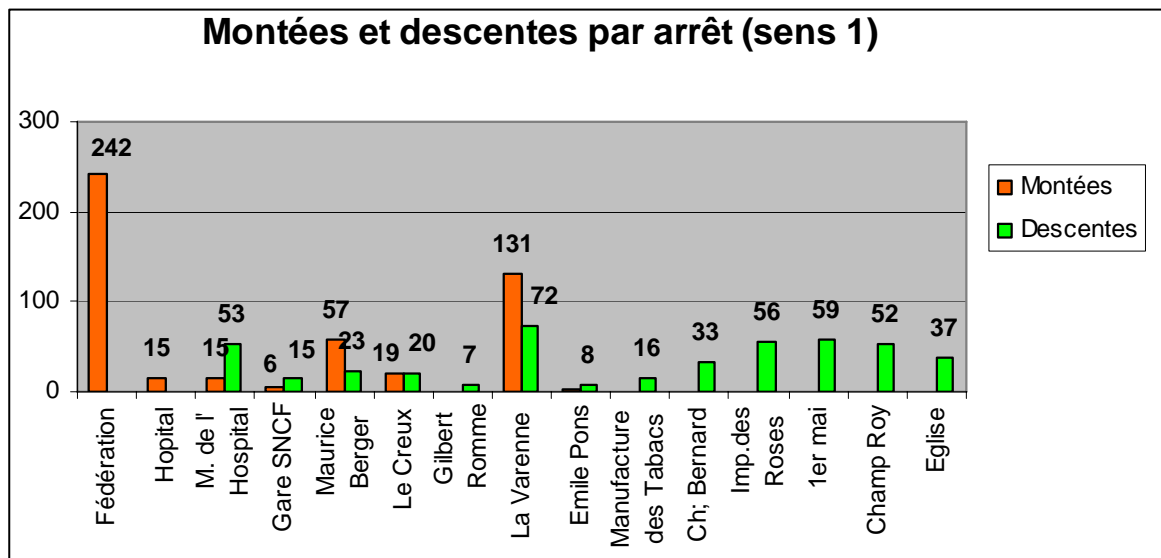
Les trois arrêts les plus fréquentés sont :

- La Varenne avec 518 montées et descentes par semaine,
- Place de la Fédération avec 366 mouvements hebdomadaires,
- Eglise qui comptabilise 214 mouvements hebdomadaires.

Tous les arrêts de la ligne enregistrent de la fréquentation.

L'arrêt La Varenne, situé en milieu de course est très fréquenté du fait de la proximité d'un collège, d'un lycée et d'un complexe sportif.

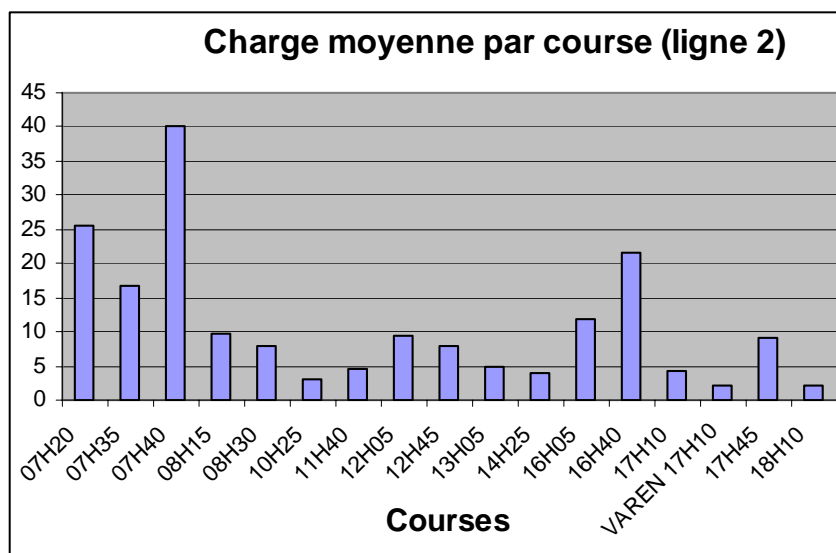
On constate que dans le sens 1, à partir de l'arrêt Manufacture de Tabac, le transporteur n'enregistre que des descentes. Dans l'autre sens, ces dernières commencent également à partir de cet arrêt.



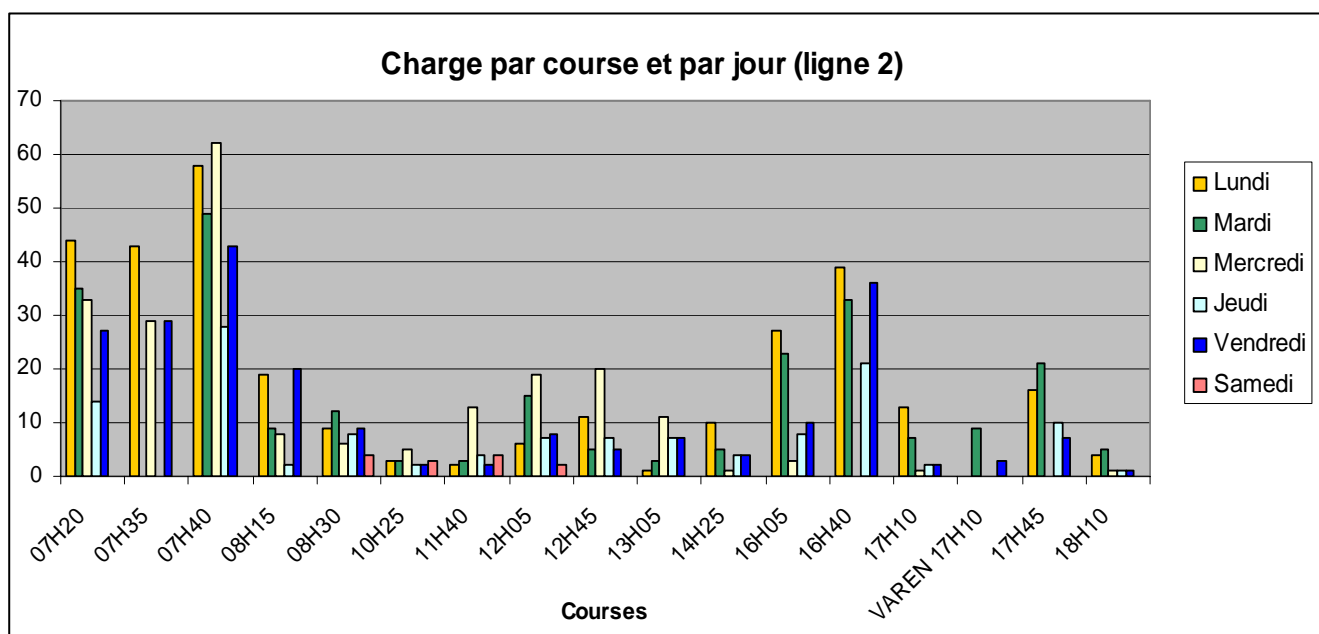
Comme pour la ligne 1, cette ligne connaît deux pics de fréquentation en début de matinée et en fin d'après midi.

Cependant, la charge enregistrée le matin est bien supérieure que celle de la fin d'après midi.

Par ailleurs, on ne retrouve pas les hausses de fréquentation de fin de matinée.



Si l'on observe la charge des services par jour, on retrouve la marque des deux pics de fréquentation. Il n'y a pas de variation importante entre les jours de la semaine.



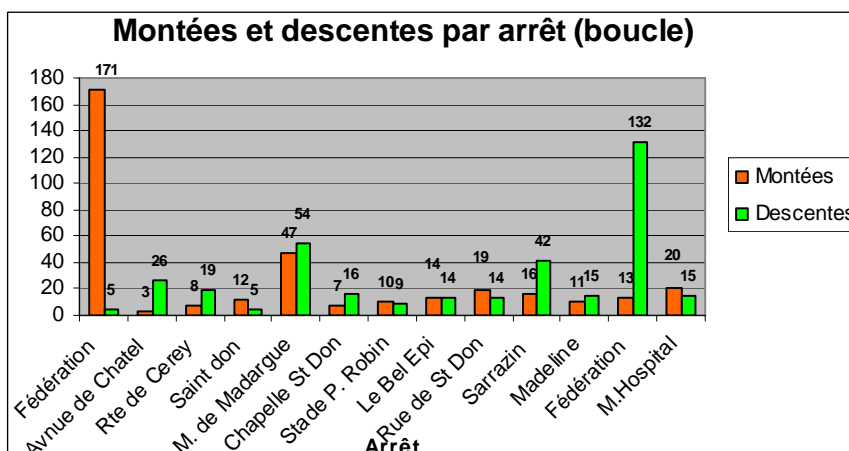
Ligne 3 : Riom Place de la Fédération – Saint Don

Cette ligne décrit une boucle desservant La Place de la Fédération, St Don, Madeleine, La Place de La Fédération et l’Hospital (À noter que ce dernier arrêt n’est logiquement pas desservi par cette ligne).

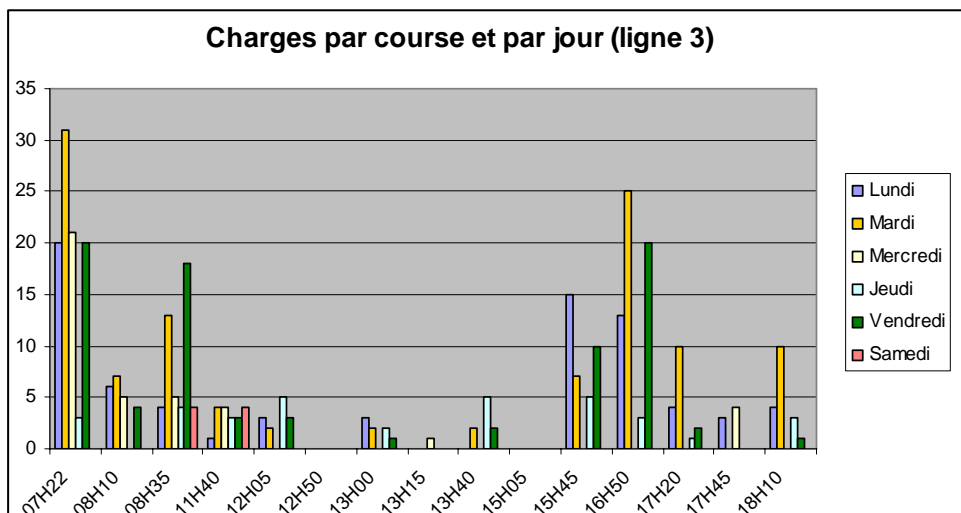
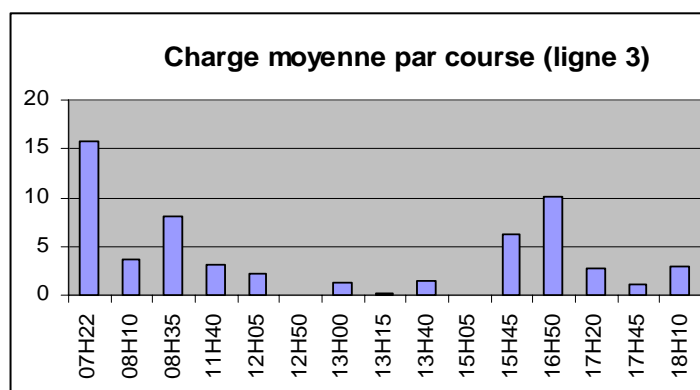
Les deux arrêts les plus fréquentés sont :

- Place de la Fédération avec 321 mouvements hebdomadaires ;
- Martres de Mardague avec 101 montées et descentes hebdomadaires.

Tous les arrêts enregistrent de la fréquentation.



Sur cette ligne, on retrouve comme précédemment les deux pics de fréquentation de début de matinée et fin d’après-midi. Les autres courses sont peu fréquentées voir pas fréquentées du tout pour les services de 12h50 et 15h05.



L’analyse de la charge par course et par jour ne montre pas de grande variation en fonction des jours.

Ligne 4 : Riom Place de la Fédération – Moulin d’Eau

L’analyse des montées et descentes par sens offrent les résultats ci contre.

Le sens 1 correspond aux courses Riom Place de la Fédération vers La Bade et le sens deux aux services circulants dans l’autre direction.

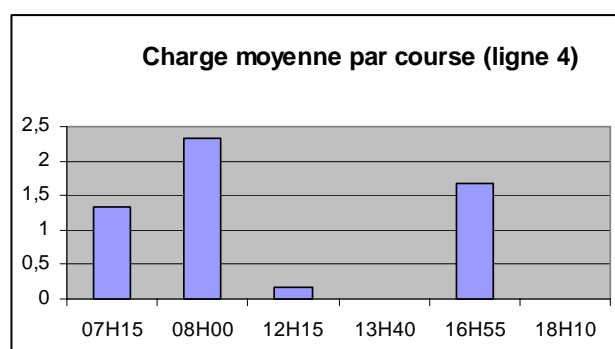
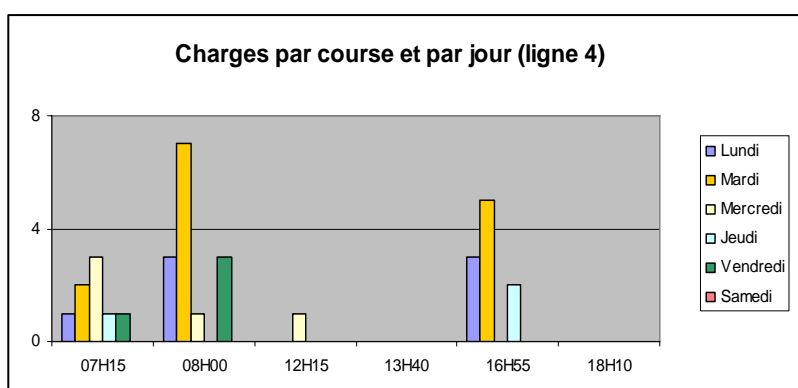
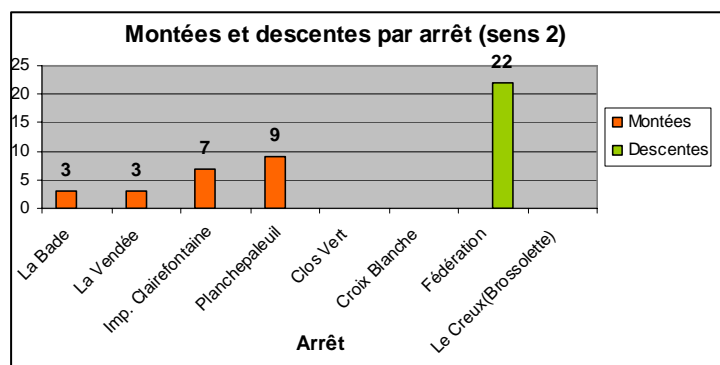
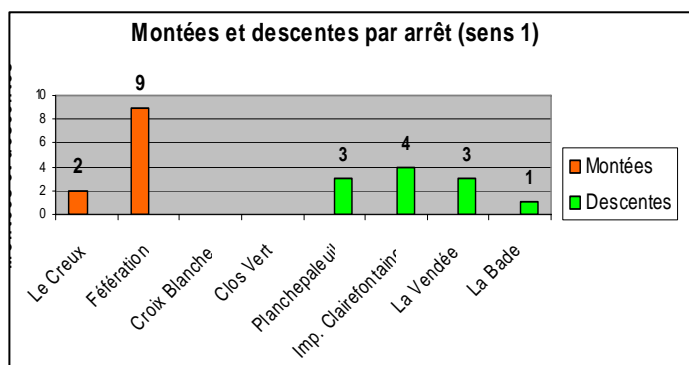
Les trois arrêts les plus fréquentés de la ligne sont :

- la Place de la Fédération avec 31 mouvements hebdomadaires ;
- Planchepaleuil avec 12 mouvements hebdomadaires ;
- Impasse Clairefontaine avec 11 mouvements hebdomadaires.

Seuls les arrêts Clos Vert et Croix Blanche ne sont pas fréquentés.

On constate que dans le sens 1, les montées se font exclusivement aux arrêts Le Creux et Place de la Fédération et les descentes s’effectuent sur les autres arrêts.

Le phénomène s’inverse dans l’autre sens de circulation et la nature des arrêts change.



Comme pour les précédentes lignes, ce sont les services du matin et de la fin de la matinée qui sont les plus fréquentés.

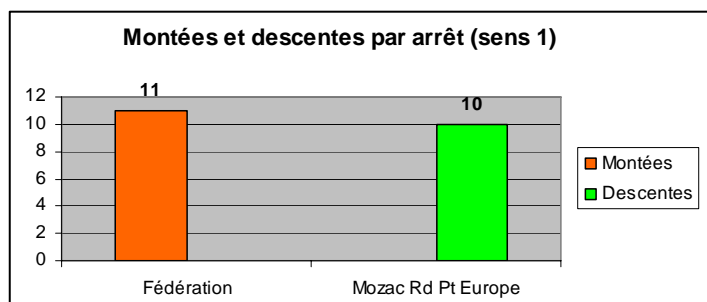
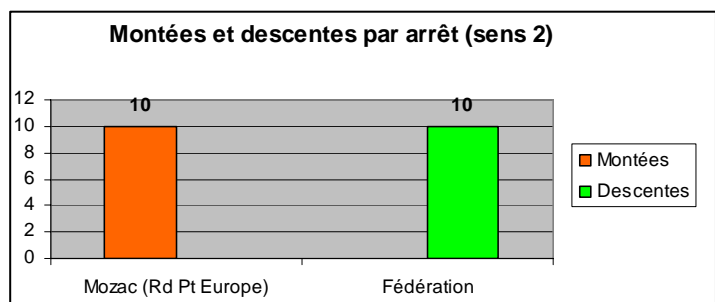
Les autres services sont peu ou très peu fréquentés.

Si l’on observe la charge des services par jour, on remarque qu’il n’y a pas d’usage le vendredi après-midi. Par ailleurs, le mardi connaît une fréquentation plus importante.

Ligne 5 : Riom Place de la Fédération – Mozac

Le sens 1 correspond aux courses Riom Place de la Fédération - Mozac et le sens deux aux services circulants dans l'autre direction.

Il n'y a que deux arrêts sur cette ligne. Il faut donc se référer à l'analyse globale de la ligne. Il en ressort que cette ligne est très peu fréquentée.



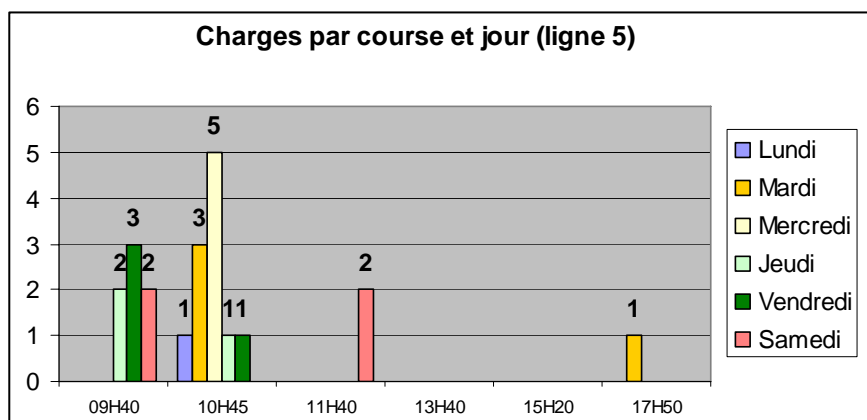
L'analyse de la charge moyenne par course est différente de celle établie pour les autres lignes. Il n'y a en effet qu'un seul pic de fréquentation : le matin.

Les services de 9h40 et 10h45 sont les plus utilisés par les usagers.

Pour le premier, la répartition de la fréquentation se fait équitablement les jeudis, vendredi et samedi.

Pour le second, la pointe, en termes de nombre d'utilisateur est visible le mercredi.

Les chiffres sont cependant trop faibles pour établir la nature exacte de cette ligne.



**Annexe n°2 : Cahier des charges formulé par l'AOTU
Riom Communauté pour le Renouvellement du contrat
d'exploitation du réseau des transports urbains de Riom
Communauté**



MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

**RENOUVELLEMENT DU CONTRAT D'EXPLOITATION DU RESEAU DES
TRANSPORTS URBAINS DE RIOM COMMUNAUTE**

RC08034

Riom Communauté
15 avenue Archon Despérouses
63200 RIOM
DISPOSITIONS COMMUNES AUX LOTS 1 ET 2

ARTICLE 1- LE PRIX.....1

ARTICLE 2- MODALITES DE REGLEMENT DES COMPTES.....1

ARTICLE 3- PENALITES.....2

ARTICLE 1- LE PRIX

1.1 - Caractéristiques des prix pratiqués

Les prestations faisant l’objet du marché seront réglées par un prix global forfaitaire pour chacun des lots selon les stipulations de l’acte d’engagement.

1.2 - Variations dans les prix

1.2.1 - Mois d’établissement des prix du marché

La date d’établissement des prix est la date de la signature de l’offre de prix par le candidat.

1.2.2 - Modalités des variations des prix

Les prix sont fermes actualisables par application aux prix du marché d’un coefficient Cn donné par la ou les formules suivantes :

Lot	Formule
01	$C_n = I(d-3)/I_0$
02	$C_n = I(d-3)/I_0$

dans laquelle I₀ et I_{d-3} sont les valeurs prises respectivement au mois zéro et au mois d-3 par l’index de référence I, sous réserve que le mois d du début du délai contractuel d’exécution des prestations soit postérieur de plus de trois mois au mois zéro.

1.2.3 - Choix des index de référence

L’index de référence I, publiés au Moniteur des Travaux Publics ou au Ministère de l’Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer., est l’index **ING Ingénierie** appliqué aux prix :

Lot	Index	Prix concernés
01	ING	Tous les prix
02	ING	Tous les prix

ARTICLE 2- MODALITES DE REGLEMENT DES COMPTES

2.1 - Acomptes et paiements partiels définitifs

Le calcul des décomptes, factures ou mémoires sera effectué par le système de gestion informatique des marchés (de type MARCO) sur lequel le titulaire peut obtenir toutes informations souhaitées auprès du représentant du pouvoir adjudicateur.

Les conditions de l’article 8.1 à 8.3 du C.C.A.G.-F.C.S. seront respectées.

2.2 - Présentation des demandes de paiements

Le paiement s’effectuera suivant les règles de la comptabilité publique dans les conditions prévues aux articles 8 et 8bis du C.C.A.G.-F.C.S.

Les factures afférentes au paiement seront établies en un original et 2 copies portant, outre les mentions légales, les indications suivantes :

- le nom ou la raison sociale du créancier ;
- le cas échéant, la référence d’inscription au répertoire du commerce ou des métiers ;
- le cas échéant, le numéro de SIREN ou de SIRET ;
- le numéro du compte bancaire ou postal ;
- le numéro du marché ;
- la date d’exécution des prestations ;
- la nature des prestations exécutées ;
- le montant hors taxe des prestations en question après application de la variation de prix ;
- Le cas échéant, la mention des précomptes, retenues et escomptes ;
- le taux et le montant de la TVA ;
- le montant total des prestations livrées ou exécutées ;
- la date de facturation.

Les factures et autres demandes de paiement devront parvenir à l’adresse suivante :
Riom Communauté
15 avenue Archon Despérouses
63201 RIOM CEDEX

- En cas de cotraitance : La signature de la facture ou autres demandes de paiement par le mandataire vaut, pour celui-ci (si groupement d’entreprises conjointes) ou pour chaque cotraitant solidaire (si groupement d’entreprises solidaires), acceptation du montant de la facture ou des autres demandes de paiement à lui payer directement.
- En cas de sous-traitance :
 - ◆ Le sous-traitant adresse sa demande de paiement libellée au nom du pouvoir adjudicateur au titulaire du marché, sous pli recommandé avec accusé de réception, ou la dépose auprès du titulaire contre récépissé.
 - ◆ Le titulaire a 15 jours pour faire savoir s’il accepte ou refuse le paiement au sous traitant. Cette décision est notifiée au sous traitant et au pouvoir adjudicateur.

- ◆ Le sous-traitant adresse également sa demande de paiement au pouvoir adjudicateur accompagnée des factures et de l'accusé de réception ou du récépissé attestant que le titulaire a bien reçu la demande, ou de l'avis postal attestant que le pli a été refusé ou n'a pas été réclamé.
- ◆ Le pouvoir adjudicateur adresse sans délai au titulaire une copie des factures produites par le sous-traitant.
- ◆ Le paiement du sous-traitant s'effectue dans le respect du délai global de paiement.
- ◆ Ce délai court à compter de la réception par le pouvoir adjudicateur de l'accord, total ou partiel, du titulaire sur le paiement demandé, ou de l'expiration du délai de 15 jours mentionné plus haut si, pendant ce délai, le titulaire n'a notifié aucun accord ni aucun refus, ou encore de la réception par le pouvoir adjudicateur de l'avis postal mentionné au troisième paragraphe.
- ◆ Le pouvoir adjudicateur informe le titulaire des paiements qu'il effectue au sous-traitant.
- ◆ En cas de cotraitance, si le titulaire qui a conclu le contrat de sous-traitance n'est pas le mandataire du groupement, ce dernier doit également signer la demande de paiement.

2.3 - Mode de règlement

Les sommes dues seront payées dans un délai global de 45 jours à compter de la date de réception des factures ou des demandes de paiement équivalentes.

Le taux des intérêts moratoires sera celui de l'intérêt légal en vigueur à la date à laquelle les intérêts moratoires auront commencé à courir, augmenté de deux points.

ARTICLE 3 : PENALITES

3.1 - Pénalités de retard

Concernant les pénalités journalières, seules les stipulations de l'article 11 du C.C.A.G.-F.C.S. s'appliquent.

3.2 - Pénalités d'indisponibilité

Il n'est pas prévu de pénalité d'indisponibilité.



RESEAU DE TRANSPORT DE RIOM COMMUNAUTE LOT 1

MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

MISSION D'ASSISTANCE POUR LE RENOUVELLEMENT DU CONTRAT D'EXPLOITATION DU RESEAU DES TRANSPORTS URBAINS DE RIOM COMMUNAUTE

Cahier des Charges

Riom Communauté
15 avenue Archon Despérouses
BP 80045
63201 RIOM CEDEX

ARTICLE 1 - Objet de la mission et contexte général

1.1. Objet

La présente consultation concerne un marché de service portant sur une mission d'accompagnement d'une procédure de remise en concurrence pour l'exploitation d'un réseau géré actuellement par Loisirs et Voyages – KEOLIS pour le compte de Riom Communauté.

1.2. Le contexte général

Le réseau de transport urbain de Riom Communauté a été confié à Loisirs et voyages - KEOLIS, exploitant privé de transport public de voyageurs par signature d'un marché public en date du 24 juin 2004.

Le terme de ce marché public en cours pour l'exploitation du réseau de transports urbains de Riom Communauté est le 30 juin 2010. Une procédure de remise en concurrence pour l'exploitation du réseau des transports urbains devra être engagée.

ARTICLE 2 - Présentation et définition du réseau de transports urbains

Depuis juillet 2004, Riom Communauté, ayant pris la compétence pour l'organisation de transports publics urbains de personnes, gère le réseau de transport à la place du SITCAR (Syndicat Intercommunal de Transport en Commun de l'Agglomération Rimoise couvrant les communes de Riom et Ménérol uniquement).

Le périmètre de transport urbain a été étendu à celui de Riom Communauté, à savoir les 11 communes suivantes : Cellule, Enval, La Moutade, Le Cheix, Malauzat, Marsat, Ménérol, Mozac, Pessat-Villeneuve, Riom, Saint-Bonnet-près-Riom, sur lequel réside une population d'environ 32 000 habitants.

Riom Communauté a confié l'exploitation du réseau à un unique exploitant pour une durée de 6 ans pour les services de transport urbain, transport à la demande et service pour les personnes à mobilité réduite.

Caractéristiques principales du réseau actuel sur l'ensemble du Périmètre de Transport Urbain :

Le réseau comprend :

- *Cinq lignes urbaines* régulières desservant principalement les communes de Riom et Ménérol, et en second lieu Mozac et Marsat (123 points d'arrêts),
- un *service de transport à la demande* pour relier efficacement les communes de la périphérie communautaire vers 9 points d'arrêts définis sur le territoire de la Ville de Riom,
- un *service spécifique et adapté* pour les personnes à mobilité réduite (service de porte à porte),
- des *dessertes spécifiques pour les établissements scolaires (maternelle et élémentaire) vers les équipements communautaires culturels* (Musée, bibliothèque) et *sportifs* (Piscine, Centre régional de tir à l'arc),

Les chiffres-clés du réseau assuré par l'exploitant :

- Personnel de l'exploitant : 11 (temps complet)
- Parc de véhicules utilisés par l'exploitant :
 - 1 autocar,
 - 2 autobus standards,
 - 2 autobus à gabarit réduit,
 - 2 minibus
- Nombre de kilomètres parcourus en 2007 : 240 300 km
- Nombre de voyages effectués en 2007 : 252 706
- Nombre annuel de voyages : 83% de la clientèle sont des scolaires.
- Montant du marché à la charge de l'AOT en 2008 : 692 000 € HT (hors navettes scolaires)
- Montant des recettes commerciales par an : 50 000 € HT par an (en moyenne)

ARTICLE 3 - La mission d'expertise technique

La mission de conseil se déroulera en quatre parties :

3.1. Analyse critique du service existant

Le prestataire aura en charge d'effectuer un bilan de la consistance actuelle du réseau en prenant en compte les lignes de bus, les navettes scolaires, le service de transport à la demande et le service PMR. A noter que Riom Communauté réalise actuellement son

schéma directeur d'accessibilité des transports urbains. Les conclusions du diagnostic seront portées à connaissance du prestataire retenu pour cette mission.

A partir du bilan effectué, le prestataire réalisera une analyse de la performance des services.

Pour cela, il devra effectuer notamment :

a) Une analyse quantitative de l'offre permettant d'évaluer l'efficacité globale du réseau en s'appuyant sur :

- La couverture spatiale et démographique du territoire
- L'intensité et l'attractivité du service en fonction des différentes périodes de la journée et de la semaine
- L'équilibre financier et notamment le coût induit au km parcouru,

b) Une analyse de la fréquentation :

- Fréquentation actuelle et son évolution depuis 2004 (fréquentation des lignes et des arrêts, tout service confondu)

c) Une analyse de la qualité du service, notamment :

- Rapidité, régularité et fréquence du service (vitesse commerciale, temps d'attente aux arrêts, continuité du service)
- Satisfaction clientèle
- Fluidité et maîtrise du trafic des véhicules
- Confort et information des usagers
- Intermodalité
- Insécurité

d) Une analyse de la politique tarifaire et plus particulièrement de la tarification sociale

3.2. Définition d'objectifs d'amélioration du service (niveau de service attendu)

A partir de l'analyse critique du service existant, le prestataire assistera Riom Communauté dans la définition d'objectifs d'amélioration du service :

- Quelle(s) évolutions du réseau souhaitées en maintenant un coût constant ? Quels choix politiques induits ?
- Quelle couverture géographique du territoire ? selon quelles modalités (lignes régulières, transport à la demande, niveau d'accessibilité) ?
- Quel public desservir ? Quelle vocation ?

- Quelle complémentarité avec les autres modes de transport et les autres AOT (intermodalité avec le réseau SNCF et département) ?
- Quel niveau de qualité de service pour un réseau de transport plus efficace et écologique (préconisations en matière de service minimum, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, bus propres...) ?
- Quelle politique tarifaire pratiquer ? pour qui ? comment ?

A l'issue de cette phase, le prestataire rédigera un document d'étape reprenant l'analyse critique ainsi que les objectifs d'amélioration du service.

Le document devra être lisible, clair, illustré de schémas et cartes simples et accessibles à tout public.

3.3. Proposition de scénarii de développement du réseau

Sur la base de l'analyse critique, le prestataire proposera des scénarii de développement des transports urbains et les orientations politiques nécessaires à chaque scénario. Chaque scénario devra intégrer un volet financier respectant le cadre des contraintes budgétaires. Un scénario intégrera la desserte des zones d'activités et commerciales en analysant l'impact du versement transport.

Les scénarii proposés devront prendre aussi en compte les potentialités et les contraintes induites notamment par les caractéristiques urbaines (taille de l'agglomération, répartition spatiale des générateurs de déplacements, configuration de l'offre d'espace de circulation et de stationnement) du territoire étudié.

3.4. Définition de la stratégie de développement des transports urbains

A partir de la stratégie de développement validée, le prestataire proposera une évolution du réseau de transports urbains vers une architecture plus hiérarchisée.

Sur la base de la nouvelle architecture proposée, le prestataire mettra au point des « **fiches opérations** » qui traduiront de façon plus opérationnelle la nouvelle organisation du réseau.

Ces fiches pourront porter sur des opérations d'aménagement (réorganisation des lignes, renforcement de la desserte du pôle d'échange) et sur des services (accessibilité, confort, sécurité, transport à la demande, écologique).

Ces fiches devront comporter au minimum les indications suivantes :

- présentation de l'opération (description et présentation technique, plan de situation, plan détaillé du projet),

- coût estimatif de l'opération, programmation financière et planning prévisionnel (exemple : analyse du coût par nature de service, par ligne (bus, navettes scolaires, transport à la demande)),
- analyse financière,
- mode de dévolution contractuelle préconisé, justifié en fonction des objectifs de la politique de transport de Riom Communauté,
- définition des modalités du contrat, notamment le délai du nouveau contrat.

A l'issue de cette phase, le prestataire rédigera un document de synthèse dit « document stratégique du développement des transports urbains ».

ARTICLE 4 – Informations Disponibles

Le prestataire pourra notamment disposer des sources d'information suivantes :

- Le contrat actuellement en vigueur et ses avenants
- Les rapports annuels d'exploitation de 2004 à aujourd'hui
- Le schéma directeur d'accessibilité des transports urbains

ARTICLE 5 - Calendrier prévisionnel de la mission

La mission du bureau débutera dès réception de l'ordre de service et ne pourra dépasser une durée de 6 mois.

Date prévisionnelle de commencement de l'étude : février 2009.

ARTICLE 6 – Prestations à fournir et documents à produire

Validation

La validation des prestations rendues par le titulaire du marché sera réalisée par le Comité de Pilotage constitué par le maître d'ouvrage. Ce Comité de Pilotage se réunira ainsi aux différents points d'étape de l'étude tels que proposés par le candidat et validés par le maître d'ouvrage.

Lors de ces phases de validation, le titulaire du marché sera représenté au minimum par le chef de projet.

Les dates précises de chaque validation seront arrêtées conjointement par le maître d'ouvrage et le titulaire du marché. Afin de préparer ces validations, le titulaire du marché

fera parvenir le rendu de sa prestation au maître d'ouvrage au plus tard une semaine avant chacune de ces dates. Les comptes rendus des réunions seront à la charge du prestataire.

Rendu des documents

▪ Documents intermédiaires : pour la réunion du Comité de Pilotage, le titulaire du marché produira les documents de travail intermédiaires (supports d'animation, notes techniques et comptes rendu de réunions) en autant d'exemplaires que de membres du comité. Une fois validé et éventuellement amendé, chaque document définitif sera fourni sur papier en 2 exemplaires couleurs ainsi que sur support informatique reproductible compatible PC avec le logiciel Word 2000 ou au format PDF.

▪ Rapport final de l'étude sera une synthèse soignée des rapports d'étapes apportant les éléments nécessaires à la compréhension des différents enjeux de l'étude. Il sera établi en 5 exemplaires de formats A4 couleurs dont un reproductible.

L'étude et tous les éléments qui auront été utilisés pour la mener à bien seront la propriété exclusive du maître d'ouvrage.



**RESEAU DE TRANSPORT DE RIOM COMMUNAUTE
LOT 2**

MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

MISSION D'ASSISTANCE JURIDIQUE ET FINANCIERE

Cahier des Charges

Riom Communauté
15 avenue Archon Despérouses
BP 80045
63201 RIOM CEDEX

ARTICLE 1 - Contexte

Riom Communauté, communauté de communes regroupant 11 communes et 32 000 habitants, est compétente depuis 2004 (arrêté préfectoral du 10 mai 2004) pour l'organisation de transport public urbain des personnes et, en conséquence, est l'autorité organisatrice de transport de ce territoire.

Le Périmètre de Transport Urbain englobe le territoire des onze communes de Riom Communauté.

Afin de mettre en œuvre cette compétence, Riom Communauté a conclu un marché pour l'exploitation du réseau. Ce marché a pris effet le 1^{er} juillet 2004 et expire le 30 juin 2010. La prestation concerne l'ensemble du réseau à savoir :

- Cinq lignes urbaines régulières.
- Un service de transport à la demande sur l'ensemble des communes.
- Un service de transport destiné aux personnes à mobilité réduite.
- Des navettes scolaires à destination des équipements communautaires.

Souhaitant anticiper le terme de ce contrat et considérant l'évolution du territoire, Riom Communauté engage une consultation en vue de la réalisation d'une étude de redéfinition du réseau lui permettant de définir les objectifs d'amélioration du service de transport urbains et d'élaborer une stratégie de développement pour la période du nouveau contrat.

Parallèlement la communauté souhaite avoir recours à une expertise juridique indépendante des exploitants de réseaux afin de l'assister dans la mise en œuvre de la procédure de choix de l'exploitant.

ARTICLE 2 - Missions

Le cabinet mettra en œuvre la procédure de choix de l'exploitant en lien avec les services de Riom Communauté.

2.1. Validation du mode de gestion préconisé

Le cabinet débutera sa mission lors de la finalisation de l'étude de redéfinition du réseau prévue en juin 2009. Une réunion est à prévoir avec le titulaire du lot 1 et les services communautaires afin de présenter la stratégie de développement des transports urbains et d'acter le mode de dévolution contractuelle préconisé dans les conclusions de cette étude.

2.2. Rédaction des pièces de la procédure

En concertation avec les services de Riom Communauté, le cabinet sera chargé de la rédaction de l'ensemble des pièces nécessaires au bon déroulement de la procédure et de leurs annexes (notamment annonces, règlement de la consultation, CCTP, ...).

Il définira les critères de sélection des candidatures ou des propositions adaptés aux objectifs de la communauté.

2.3. Suivi de la procédure

Le cabinet s'assurera de la régularité de la procédure et procédera à son suivi. A ce titre il sera chargé :

- de rédiger les réponses aux interrogations des candidats
- de veiller au respect des délais

2.4. Analyse techniques des propositions

Le cabinet procédera à l'analyse détaillée et comparée des offres. Il établira un rapport mettant en lumière la qualité des propositions eu égard aux objectifs du réseau de transport de Riom Communauté et présentera cette analyse devant la commission chargée de choisir l'opérateur.

Il rédigera à l'attention des candidats, si besoin, les questions complémentaires résultant de la présentation de cette analyse devant la commission, et, s'il est décidé d'auditionner les candidats, il définira le détail des points à préciser dans les candidatures. Les réponses apportées par les candidats seront analysées dans un rapport définitif présenté devant la commission.

2.5. Négociation

Le cabinet sera chargé d'assister la collectivité afin de mener à bien la négociation entre Riom Communauté et les candidats.

2.6. Reprise de la procédure

En cas d'échec de la procédure, le cabinet sera tenu de renouveler une procédure de recherche d'un exploitant après analyse des motifs de cet échec et recadrage éventuel du mode opératoire.

ARTICLE 3 - Planning

Le cabinet en charge de l'assistance juridique et financière débutera sa mission lors de la finalisation de l'étude de redéfinition du réseau prévue en juin 2009.

Rédaction des pièces : juillet - septembre 2009

Lancement de la procédure : septembre 2009 (semaine 40)

Choix de l'exploitant : février 2010

Reprise éventuelle : mars 2010

Mise en œuvre du nouveau contrat : 1^{er} juillet 2010.

**Annexe n°3 : Dépliant de l'offre de desserte de transports urbains de Riom
Communauté**

Table des Figures

FIGURE N°1 : CARTOGRAPHIE DU RESEAU DE LIGNES REGULIERES	29
FIGURE N°2 : NOMBRE DE COURSES EFFECTUE PAR LIGNE	31
FIGURE N°3 : ORIGINES ET DESTINATIONS ASSUREES PAR LE TRANSPORT A LA DEMANDE.....	33
FIGURE N°4 : KILOMETRAGE ANNUEL ET COUVERTURE DEMOGRAPHIQUE PAR LIGNE.....	36
FIGURE N°5 : PARVIS DE LA GARE SNCF RIOM-CHATEL-GUYON	37
FIGURE N°6 : POLE MULTIMODAL DEVANT LA GARE SNCF	37
FIGURE N°7 : OFFRE TER QUOTIDIENNE DESSERVANT RIOM-CHATEL-GUYON	38
FIGURE N°8 : OFFRE DES LIGNES INTERURBAINE DEPARTEMENTALE SUR RIOM COMMUNAUTE.....	39
FIGURE N°9 : OFFRE INTERURBAINE QUOTIDIENNE DESSERVANT RIOM COMMUNAUTE	40
FIGURE N°10 : POLES ET ZONES D'ATTRACTION PRESENTS AUTOUR DU RESEAU DE TRANSPORT URBAIN DE RIOM COMMUNAUTE.....	47
FIGURE N°11 : POLES ET ZONES D'ATTRACTION NON DESSERVIE PAR LE RESEAU DE TRANSPORT URBAIN DE RIOM COMMUNAUTE.....	51
FIGURE N°12 : PARTS DES VENTES DES TITRES DE TRANSPORTS EN 2008	54
FIGURE N°13 : EVOLUTION ANNUELLE DE VENTE DE TITRES DE TRANSPORTS.....	54
FIGURE N°14 : RELEVÉ ANALYTIQUE MENSUEL DU RESEAU TC DE RIOM COMMUNAUTE	55
FIGURE N°15 : TRAFIC DU RESEAU PAR SEMAINE ET PAR LIGNE (EN%)	56
FIGURE N°16 : TRAFIC PAR JOUR, EN CHARGE MOYENNE (EN%).....	57
FIGURE N°17 : ANALYSE DES MONTEES / DESCENTES PAR ARRET.....	59
FIGURE N°18 : EVOLUTION ANNUELLE DE VENTE DE TITRES DE TRANSPORT TAD ET PMR	61
FIGURE N°19 : MOYENNE QUOTIDIENNE DE LA FREQUENTATION DES SERVICES TAD ET PMR.....	62
PAR COMMUNE	62
FIGURE N°20 A ET B : LA SIGNALÉTIQUE SUR LE RESEAU DE RIOM COMMUNAUTE	64
FIGURE N°21 : DES VEHICULES AUX COULEURS DE RIOM COMMUNAUTE	64
FIGURE N°22 : POTEAU D'ARRET DELIVRANT DOTEE DE FICHES HORAIRES	65
FIGURE N°23 ET 24 : LE MATERIEL ROULANT	66
FIGURE N°25 : LES PRINCIPES DE REORGANISATION DU SERVICE DE TAD	73
FIGURE N°26 : REVENU FISCAL PAR UNITE DE CONSOMMATION SELON L'INSEE (2006).....	79
FIGURE N°27 : STRUCTURE DU REVENU FISCAL SELON L'INSEE (2006)	79
FIGURE N°28 : EVALUATION DE L'ASSIETTE DU VT EN 2006	81
FIGURE N°29 : COMPARAISON DE LA RESSOURCE VT AU SEIN D'AGGLOMERATIONS DE TAILLE SIMILAIRE A CELLE DE RIOM COMMUNAUTE.....	82
FIGURE N°30 : SCENARIO 1, ESTIMATION DU FUTUR RESEAU.....	84
FIGURE N°31 : SCENARIO 2, ESTIMATION DU FUTUR RESEAU.....	85
FIGURE N°32 : SCENARIO VOLONTARISTE	89
FIGURE N°33 : SCENARIO VOLONTARISTE, ZOOM SUR RIOM.....	91

Table des matières

REMERCIEMENTS	1
PRESENTATION DE LA SOCIETE ITER ET PREAMBULE METHODOLOGIQUE.....	2
SOMMAIRE	5
INTRODUCTION.....	7
PARTIE 1. LES ENJEUX SOULEVES PAR LES RESTRUCTURATIONS DE RESEAUX URBAINS EN VILLE MOYENNE	9
I. L'ORGANISATION JURIDIQUE DES TRANSPORTS EN COMMUN SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS : UN MILLE-FEUILLE INSTITUTIONNEL.....	11
1. <i>Loi relative au Versement Transport (1973).....</i>	11
2. <i>Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (1982) : régisseuse des transports de voyageurs en France.....</i>	11
3. <i>Loi sur l'Amélioration et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (1996) : une volonté affichée pour le transport durable</i>	13
4. <i>Loi Chevènement (12 juillet 1999) : vers une gestion intercommunale des transports publics</i>	13
5. <i>Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (2000), avancées et méandres.....</i>	14
a. De véritables changements ?.....	14
b. L'adaptation des transports collectifs aux bassins de vie : un train de retard.....	16
II. LA QUESTION DES DEPLACEMENTS EN TRANSPORT EN COMMUN DANS LES VILLES MOYENNES : UN CONSTAT MEDIOCRE EN FRANCE	17
1. <i>Des villes peu enclines au développement des transports publics</i>	17
2. <i>Quels cadres d'actions pour les villes moyennes ?</i>	18
3. <i>Quelles politiques de transports pour les villes moyennes ?</i>	19
4. <i>La question financière</i>	23
PARTIE 2. ANALYSE CRITIQUE DU RESEAU ACTUEL DE RIOM COMMUNAUTE.....	25
I. PRESENTATION GENERALE DE L'OFFRE DE TRANSPORT	27
1. <i>Les lignes régulières</i>	27
2. <i>Le Transport à la Demande</i>	33
3. <i>Le transport des Personnes à Mobilité Réduite.....</i>	34
II. UN FONCTIONNEMENT PEU OPTIMAL.....	35
1. <i>La problématique des navettes scolaires, un système couteux et peu optimal</i>	35
2. <i>Une couverture démographique réduite.....</i>	36
III. UNE INTERMODALITE NAISSANTE ?.....	37
1. <i>L'intermodalité avec le réseau ferroviaire : le Pôle d'Echanges Multimodal SNCF</i>	37
2. <i>L'intermodalité avec le réseau départemental Transdôme.....</i>	39
3. <i>Des démarches intermodales naissantes</i>	40

IV.	ATOUTS, FAIBLESSES ET OPPORTUNITES DE RESTRUCTURATION DU RESEAU	41
1.	<i>Les atouts du réseau aujourd'hui</i>	41
2.	<i>Les limites de la desserte</i>	41
3.	<i>Les futurs aménagements territoriaux</i>	42
4.	<i>Analyse de la politique tarifaire, une lecture difficile mais adaptées aux différents profils d'usagers</i>	44
a.	L'offre tarifaire	44
b.	Une tarification sociale variée	44
c.	Des points de vente peu attractifs	44
5.	<i>Synthèse de l'analyse de l'actuel réseau</i>	45
6.	<i>Les communes non desservies par le réseau régulier</i>	49
V.	ANALYSE DE L'ENQUETE ORIGINE/DESTINATION REALISEE PAR <i>LOISIRS ET VOYAGES</i>	53
1.	<i>Une fréquentation du réseau en hausse</i>	53
2.	<i>Fréquentation globale du réseau par ligne</i>	56
3.	<i>Fréquentation globale du réseau par jour</i>	57
4.	<i>Fréquentation globale par arrêt</i>	58
5.	<i>Fréquentation détaillée par ligne</i>	61
6.	<i>Analyse de la fréquentation du TAD et du Transport PMR</i>	61
7.	<i>Analyse de la qualité du service</i>	64
a.	La signalétique	64
b.	Le matériel roulant.....	66
8.	<i>Diagnostic final de desserte</i>	67
a.	L'organisation de la desserte	67
b.	Le niveau de desserte	67
c.	L'usage du réseau	67

PARTIE 3. DEFINITION DES OBJECTIFS ET PROPOSITIONS DE SCENARIOS POUR LE FUTUR RESEAU. 69

I.	DEFINITIONS DES OBJECTIFS D'AMELIORATION DE SERVICES	71
1.	<i>Propositions d'orientations</i>	71
a.	Proposer une meilleure adaptation de l'offre au potentiel d'usage.....	71
b.	Conforter l'intermodalité Réseau urbain / Réseau ferroviaire	71
c.	Clarifier l'offre pour les habitants du territoire.....	71
2.	<i>Les principes d'organisation retenus pour le futur réseau</i>	72
a.	Le réseau des lignes régulières	72
•	Proposer un réseau hiérarchisé en fonction du potentiel d'usage des lignes	72
•	Proposer une navette en centre-ville	72
•	Transférer le cœur du réseau au pôle multimodal SNCF.....	72
•	Elargir la période de fonctionnement.....	72
•	Equiper les arrêts de correspondance	73
•	Intégrer la contrainte de la desserte scolaire et notamment de la desserte du Lycée Pierre-Joël Bonté	73
b.	Les principes de réorganisation du service de TAD.....	73
II.	PROPOSITION DE DEUX SCENARIOS	74
1.	<i>Scénario d'Adaptation</i>	74
a.	Principes généraux.....	74
b.	Niveau d'offre du scénario d'adaptation	74
2.	<i>Scénario volontariste</i>	75
a.	Principes généraux.....	75
b.	Niveau d'offre du scénario volontariste.....	75
III.	EVALUATION FINANCIERE DES DEUX SCENARIOS.....	76
1.	<i>Hypothèses retenues</i>	76
a.	Transport à la Demande.....	76
b.	Coût d'exploitation	76
c.	Recettes d'exploitation	77
d.	Les différents postes de coûts de transport (données 2008).....	77

2.	<i>Estimation du Versement Transport pour le scénario volontariste</i>	77
a.	La notion de versement transport	78
b.	Deux approches différentes.....	78
	• Calcul du VT sur la base des données de l'INSEE	78
	• Les ressources issues du VT sur des réseaux similaires en France.....	81
c.	L'estimation du VT de Riom Communauté	82
3.	<i>Les différents postes de coûts de transport à envisager pour le futur réseau</i>	83
a.	Evaluation financière du scénario 1	84
b.	Evaluation financière du scénario 2	85
4.	<i>Synthèse financière des deux scénarios</i>	86
IV.	QUELLES SUITES POUR L'ÉTUDE ?	87
1.	<i>Les prochaines étapes de l'étude sur le court terme</i>	87
2.	<i>Un projet fragile ?</i>	93
	CONCLUSION	95
	BIBLIOGRAPHIE	97
	LEXIQUE DES ACRONYMES	100
	ANNEXES	101
	<i>Annexe n°1 : Analyse détaillée de la fréquentation par ligne</i>	103
	<i>Annexe n°2 : Cahier des charges formulé par l'AOTU Riom Communauté pour le Renouvellement du contrat d'exploitation du réseau des transports urbains de Riom Communauté</i>	110
	<i>Annexe n°3 : Dépliant de l'offre de desserte de transports urbains de Riom Communauté</i>	118
	TABLE DES FIGURES	119
	TABLE DES MATIERES	120