

Votre action est-elle reproductible ?

J.-L. CALMETTES : Il y a peut-être des configurations géographiques qui s'y prêtent plus que d'autres. Notre territoire a l'avantage d'être dans des vallées encaissées où tout est concentré. Ce serait difficilement reproductible dans un territoire situé sur un plateau où il y a des hameaux dispersés. J'ai présenté le TUB à Moissac-Castelsarrasin, et je pense que le territoire est adapté à la mise en place d'un réseau de bus. Il y a certainement d'autres territoires en Midi Pyrénées ou ailleurs qui s'y prêterait.

Je pense qu'il existe aussi une condition relative au nombre d'habitants. Sur la CCDA, avec 15 ou 16 000 habitants, ce doit être le minimum pour mettre en place un service.

N. POULAIN : L'élément essentiel est d'instaurer la taxe versement transport dès la création du service de bus, même s'il s'arrête au bout d'un an. Il vaut mieux démarrer avec, car après il n'est pas évident de revenir sur des acquis. Par contre, pour mettre en place cette taxe, il faut faire un PTU. Sans lui, on ne peut pas demander de versement transport.

On a fait notre PTU en 2009. Au départ, on a démarré sans avoir déclaré de périmètre. On était sous convention de délégation avec le conseil général. On faisait le transport pour eux et sous leur responsabilité.

J.-L. CALMETTES : Et ça a posé certains problèmes notamment parce qu'on n'avait pas le droit de transporter des voyageurs debout hors agglomération sans déclarer de PTU. On a eu une dérogation pour continuer notre service, puis on a rapidement mis en place le PTU.

N. POULAIN : Il faut savoir que l'organisation des trans-

ports scolaires qui est une compétence du conseil général devient une compétence de la communauté de communes avec l'adoption d'un PTU. C'est aussi « le risque » car cette nouvelle compétence représente un coût.

Quelles sont les perspectives d'évolution du TUB ?

J.-L. CALMETTES : Avec la création de la deuxième ligne, on a failli étendre le TUB à deux communes plutôt rurales aux alentours qui étaient intéressées. On a fait une étude sur la création de cette ligne, ce qui nous arrangeait aussi car elle aurait permis de mieux desservir Viviez qui n'aura qu'une seule ligne sur son territoire. Cela ne s'est pas fait car c'est un investissement important : 25 000€ par communes par an dans un budget de 500 000€, c'est conséquent. Et surtout, ils ont quelques commerces, et ils ont eu peur que ces commerces soient vidés. C'est un peu la même crainte qu'il y avait au début du TUB.

En plus, on n'est pas dans la même intercommunalité. Mais on envisage de l'être dans l'avenir, suite à la réflexion lancée en France sur les périmètres des communautés de communes qu'il faut élargir. Je pense que ces communes vont attendre cet élargissement avant d'intégrer le réseau TUB.

Ce projet était selon moi très intéressant.

N. POULAIN : Ce n'est pas perdu, je pense que dans deux ans on en reparlera.



Cette action a été réalisée avec le soutien de :



TRANSPORT EN COMMUN EN MILIEU SEMI-RURAL

FICHE N°2

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DECAZEVILLE AUBIN

AVEYRON

Le TUB est un réseau de bus en milieu semi-rural qui améliore la mobilité des citoyens tout en favorisant la cohésion sociale.

Jean-Louis CALMETTES,
Conseiller délégué plan global des déplacements
et parc intercommunal de la CCDA
Nobélia POULAIN DE LAFONTAINE,
Animatrice Transport et Mobilité à la CCDA

Qu'est-ce que le réseau de Transports Urbains du Bassin (TUB) ?

jours ponctuels.

Pour quelles raisons avez-vous créé ce service de bus ?

N. POULAIN : Le TUB est un réseau de transport collectif en milieu semi-rural créé pour favoriser l'accès aux services et emplois et la cohésion sociale. La première ligne du réseau TUB a été mise en service le 25 février 2008. Elle fait 28km (14 allers-retours) et comporte 47 arrêts. La deuxième ligne est en service depuis le 6 novembre 2012 (25km, 41 arrêts). Elle dessert la troisième vallée de la communauté de communes de Decazeville-Aubin (vallée du Banel). Les cinq communes de la Communauté de communes du Bassin Decazeville-Aubin (CCDA) sont desservies.

J.-L. CALMETTES : Le ticket de bus coûte 0.30€. C'était un choix dès le départ.

N. POULAIN : Il fallait vraiment que ce soit accessible à tous. C'est aussi la raison du succès.

J.-L. CALMETTES : On va progressivement augmenter le

« Il y a une population captive, c'est-à-dire qui n'a aucun moyen personnel pour se déplacer. C'est essentiellement des personnes âgées mais on retrouve de plus en plus des personnes qui travaillent et qui n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule personnel ou de l'entretenir ainsi que les personnes sans emploi. Il y a une vraie problématique de transport. »

prix unitaire pour inciter les gens à se fidéliser et à prendre des cartes d'abonnement (4€ l'abonnement mensuel, 2€ la carte de 10 tickets), pour éviter les échanges d'argent dans le bus qui sont parfois compliqués pour le chauffeur.

N. POULAIN : Cela ferait aussi perdre moins de temps aux arrêts, les bus seraient tou-

J.-L. CALMETTES : La CCDA connaît un problème démographique. Decazeville, comme les autres communes de la communauté, est une ville qui était très importante il y a quelques années mais qui est rapidement passée de 10 000 habitants dans les années 50-60 à 6 000 habitants actuellement. La démographie est en baisse et la population est vieillissante (36% de la population a plus de 60 ans). On note aussi qu'il y a une population captive, c'est-à-dire qui n'a aucun moyen personnel pour se déplacer (30% des foyers). C'est essentiellement des

personnes âgées mais on retrouve de plus en plus des personnes qui travaillent et qui n'ont pas les moyens d'avoir un véhicule personnel ou de l'entretenir ainsi que les personnes sans emploi. Il y a une vraie problématique de transport. En 2004, on a décidé de créer un Agenda 21. Dans toutes les réunions organisées avec la population et les forces vives de notre territoire, le problème du transport était vraiment prégnant. Les associations demandaient aussi des transports. On a mis en place une action dans l'Agenda 21 pour traiter justement du transport dans la communauté, ce qui a abouti à la création d'un Plan Global de Déplacement (PGD) validé en 2007 et à la création d'un réseau de transport collectif. Le transport est devenu un enjeu important pour notre territoire, les élus y sont sensibilisés et se mobilisent.

N. POULAIN : Les quatre objectifs du PGD sont l'accès de tous aux services et équipements du bassin ; l'optimisation des initiatives de l'offre existante en matière de transport collectif (articulation TER, lignes départementales...) ; le développement économique

en facilitant l'accessibilité à toutes les communes du bassin ; la promotion des alternatives à la voiture particulière. Avec ce service, on s'adresse à une population qui à 30% n'a pas de véhicules particuliers. Quelques personnes l'utilisent aussi pour travailler. On espère que la deuxième ligne va à terme attirer plus de travailleurs.

Comment avez-vous mis en place ce service ?

J.-L. CALMETTES : On a fait réaliser une étude par un bureau spécialisé pour le circuit, les horaires... Il a fallu identifier tous les points importants de notre territoire : où se rendent les gens (administrations, hôpitaux...) et où se trouvent les habitations pour essayer de rejoindre les deux.

A partir de cette étude, on a tracé une ligne desservant deux vallées sur les trois de notre territoire. On a mis en service cette ligne en février 2008 avec un bus de 23 places. Rapidement, ce petit bus ne suffisait plus, surtout à certains horaires notamment le jour du marché de Decazeville, le mercredi à la sortie du lycée professionnel d'Aubin. Heureusement, nous travaillons avec un prestataire de service local qui s'est rendu compte de nos difficultés et qui a mis un deuxième bus à disposition.

L'ouverture de la deuxième ligne permet de doubler beaucoup d'arrêts en centre ville ce qui devrait résoudre les problèmes d'affluence. Au lieu d'avoir un bus toutes les 1h50 dans le même sens, il y a un bus toutes les 50 minutes dans le même sens. Ce n'est pas du cadencement total mais on est déjà beaucoup mieux desservi : presque 76% de la population du bassin est desservie¹.

Je pense qu'on a mis en place un service qui répond aux besoins de tous.

N. POULAIN : Il n'y a qu'un seul bus par ligne. Avec la deuxième ligne, la fréquentation est mieux répartie.

Avez-vous articulé les horaires du TUB avec celle du TER ou des bus du conseil général ?

N. POULAIN : Quand on fait les horaires TUB, on prend aussi en compte les horaires qui existent déjà pour ne pas être concurrentiel. On a des conventions avec le TER et le département pour que les tickets TUB soient acceptés dans leur bus sans supplément de tarif. C'est une utilisation marginale. Cette information n'est pas suffisamment diffusée, ce n'est pas très clair.

J.-L. CALMETTES : C'est la communauté de communes qui paient la différence. Les gens ignorent souvent cet arrangement.

Comment est géré le TUB ?

J.-L. CALMETTES : Notre statut est en régie. Nobélia Poulain organise le TUB mais un prestataire de service s'occupe de tous les aspects techniques trop difficiles à gérer pour une petite commune.

La CCDA finance l'achat des bus et les met à la disposition de l'entreprise pour leur exploitation. Ce système permet aux entreprises locales de répondre au marché, ce qu'elles ne pourraient pas faire s'il fallait qu'elles financent elles-mêmes les bus. Sans ce système, on aurait eu une grande entreprise alors qu'on souhaitait travailler avec une entreprise locale, ce qui s'est révélé être le bon choix. L'entreprise locale choisie est consciencieuse et très réceptive à nos problèmes. On n'a pas de problème de communication. D'ailleurs, c'est cette entreprise qui travaillera avec nous pour les trois prochaines années.

N. POULAIN : Comme l'entreprise est locale, elle a à cœur que le service marche bien car c'est pour son territoire. Un groupe extérieur n'aurait peut-être pas été autant impliqué. Ils n'auraient pas eu les mêmes intérêts.

Cette entreprise, qui n'avait jamais fait de transport urbain avant de s'occuper du TUB, s'est lancée avec nous ce qui lui a permis de pérenniser et de diversifier ses activités. Le TUB a permis de créer quatre postes de conducteurs.

Quel est l'impact de ce service sur votre territoire et ses habitants ?

N. POULAIN : En ce qui concerne l'emploi, le service aide les demandeurs d'emploi et c'est important. Régulièrement, Pôle Emploi (situé à Decazeville) nous le fait remarquer.

On a aussi une Maison Commune Emploi Formation à Decazeville. Les jeunes en formation prennent souvent leurs rendez-vous en

fonction des horaires du TUB. Le bus permet aux personnes qui n'ont pas de véhicule de venir. Avant ces personnes étaient dépendantes du covoiturage ou d'un mode de transport aléatoire. Maintenant ils arrivent à mieux se caller avec le TUB.

« On souhaitait travailler avec une entreprise locale, ce qui s'est révélé être le bon choix »

« En ce qui concerne l'emploi, le service aide les demandeurs d'emploi et c'est important. »



L'Association Entraid (qui aide les personnes à trouver des petits emplois) considère que le TUB permet de répondre aux besoins de mobilité de ce type de travailleurs.

On peut noter qu'au départ, les commerçants étaient réticents car ils avaient peur que les gens fassent leurs courses uniquement à Decazeville. Finalement, il y a du passage dans tous les sens.

En ce qui concerne les retombées économiques, c'est assez positif.

J.-L. CALMETTES : Il est d'ailleurs compliqué de déterminer les horaires car il faut voir toutes les problématiques de travail, de stage, de formation mais aussi de loisirs. Il a fallu regarder les horaires de cinéma l'après-midi.

N. POULAIN : En effet, les centres de loisirs, les écoles prennent le TUB. Ils appellent au préalable pour « réserver », pour prévenir qu'il y aura 20 enfants dans le bus. On essaye de les guider sur les plages horaires moins fréquentées. Le TUB leur permet d'accéder à des choses qu'ils ne pourraient pas s'offrir, car louer un bus est assez coûteux pour un groupe ou une école. Ils vont au cinéma ou au musée, ils font des sorties sur le territoire.

Comment est financé le TUB ?

J.-L. CALMETTES : Le fonctionnement pour le réseau à deux lignes représente 490 000€, avec une recette billetterie de 25 000€. Jusqu'en 2011, le TUB était financé par la billetterie et l'intercommunalité. Désormais, on a mis en place la taxe versement transport. C'est une taxe que paient les entreprises de plus de neuf salariés et qui équivaut à 0.5% de la masse salariale la première année, et qu'on va augmenter progressivement : 0.55% en 2013, 0.6% en 2014. La recette estimée de cette taxe est d'environ 300 000€. Le reste sera financé par la communauté de communes, comme elle le faisait auparavant.

La taxe versement transport a été difficile à mettre en place en cours de route car les entreprises ont un peu

rechigné, alors qu'elle existe dans toutes les villes pourvues d'un PTU. Les entreprises se croyaient un peu plus protégées ici. Et le tort qu'on a eu est de ne pas l'avoir créée dès le début du service.

Sachant que la taxe versement transport est versée par les entreprises pour financer les transports publics, les salariés de ces entreprises utilisent-ils le TUB ?

J.-L. CALMETTES : Il est très difficile d'adapter le TUB aux horaires de travail. Les salariés ont des habitudes, ils se mettent de plus en plus au covoiturage. On a quand même consulté le Club des industriels qui regroupe les entrepreneurs de notre territoire et avec qui on a l'habitude de travailler.

A l'avenir, avec l'instauration de la taxe versement transport, il faudra sûrement adapter le TUB aux horaires des entreprises et des administrations.

Quels sont les freins à l'utilisation du TUB par les salariés pour effectuer les trajets domicile-travail ?

N. POULAIN : Cela vient du fait qu'il n'y a qu'un seul bus par ligne. Le bus ne peut pas passer dans les deux sens en même temps. En plus, on est dans un territoire où il n'est pas difficile de se garer. Dans les villes, c'est une problématique qui peut inciter les gens à ne pas prendre leur voiture. Ici, les habitants n'y réfléchissent pas vraiment.

J.-L. CALMETTES : Il faut reconnaître qu'il n'y a pas eu de demandes des entreprises pour mettre en place des services accessibles à leurs employés. Ils n'ont pas dû avoir non plus de remontées de leurs employés dans ce sens.

Quels ont été les principaux freins à la mise en place de votre service ?

J.-L. CALMETTES : On a aurait dû appliquer la taxe versement transport dès le début.

N. POULAIN : Ça nous a un peu freinés dans l'évolution du service.

Les centres de loisirs et les écoles prennent le TUB. Il leur permet d'accéder à des choses qu'ils ne pourraient pas s'offrir, car louer un bus est assez coûteux pour un groupe ou une école. Ils vont au cinéma ou au musée, ils font des sorties sur le territoire. »

¹ « Grâce au système d'information géographique (SIG), nous avons fait des points concentriques de 500m par rapport aux arrêts de bus, ce qui montre que le TUB dessert 75,8% des bâtiments de notre commune. » J.-L. Calmettes