

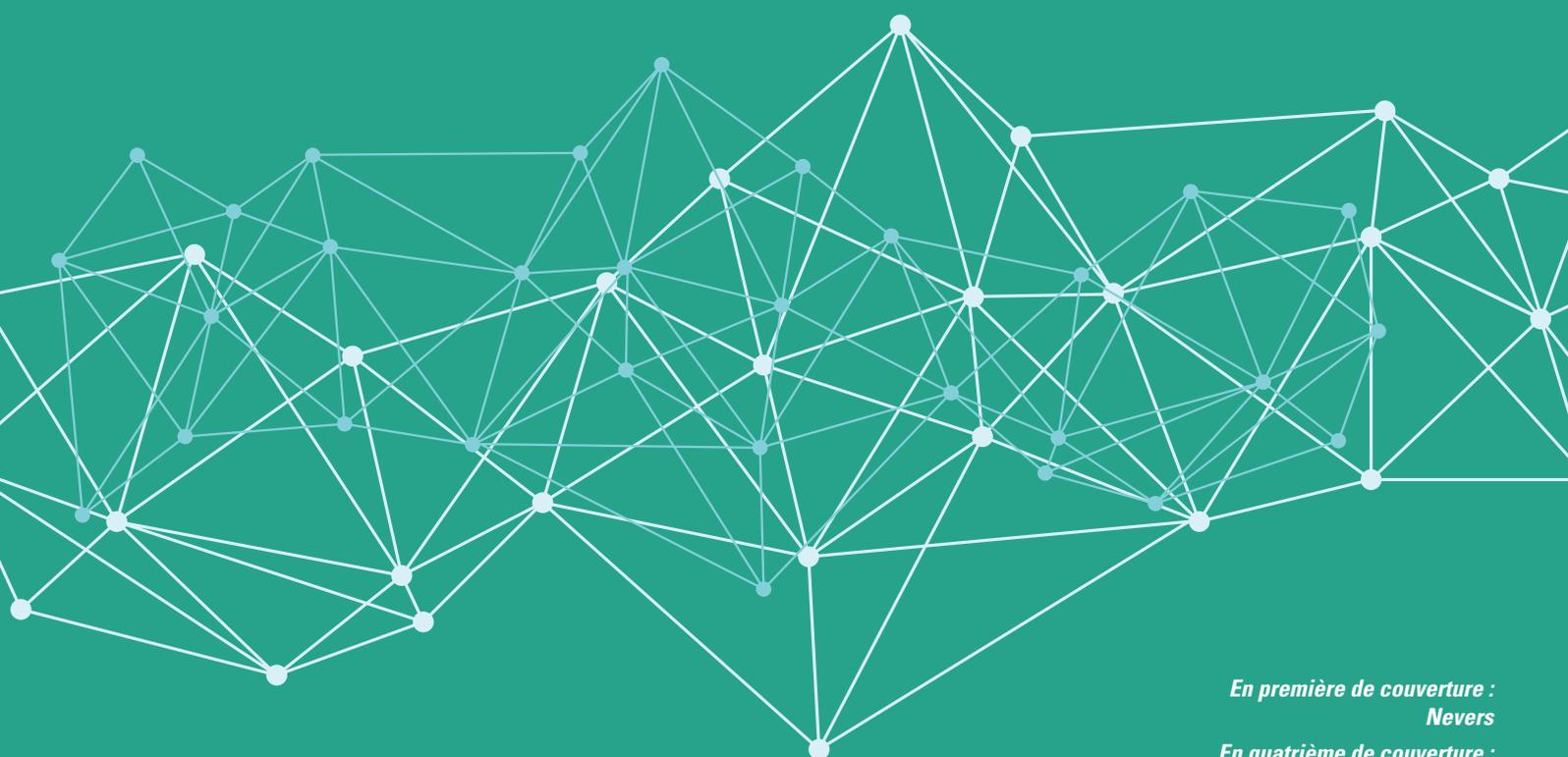
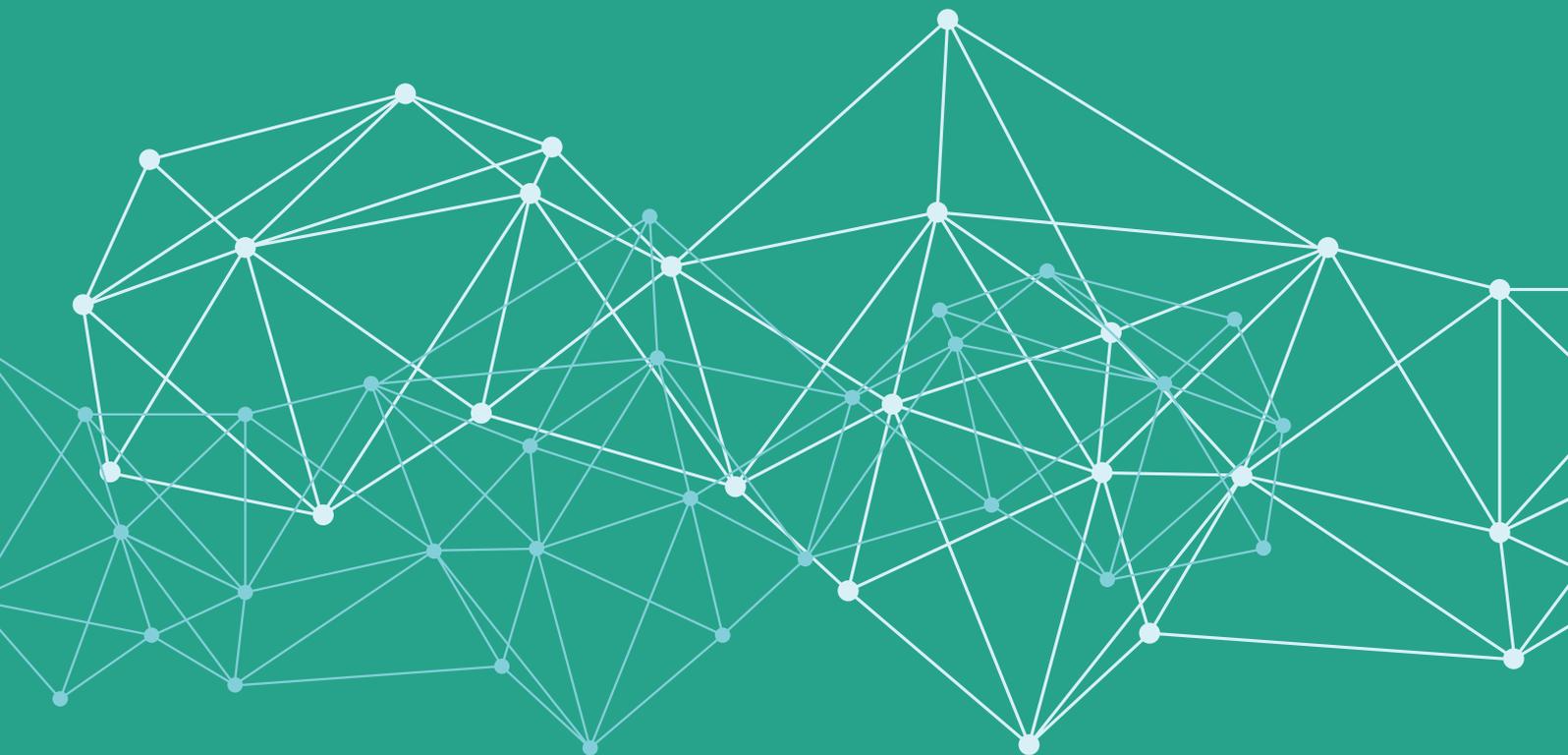
FNAUT

FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS

Fnaut
BOURGOGNE
FRANCHE-COMTÉ
LA VOIX DES USAGERS



ENQUÊTE 2019-2020 **SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS URBAINS** **DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ** **Synthèse**



En première de couverture :
Nevers
En quatrième de couverture :
Haut : Sens - Bas : Lons-le-Saunier



Sommaire

Préambule 5

Carte des réseaux 6

I / Renseignements généraux 7

1.1 / Couverture du territoire

1.2 / Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM)

1.3 / Typologie des exploitants

1.4 / Typologie des contrats

1.5 / Emploi

II / Fréquentation des réseaux / Renseignements par strates 8

III / Financement des réseaux 9

3.1 / Coût des réseaux

3.2 / Tarification

3.3 / Versement mobilité (ex. Versement Transport)

IV / Fonctionnement des réseaux 11

4.1 / Fonctionnement des lignes

4.2 / Matériel et motorisation

4.3 / Intermodalité et billettique

4.4 / Fraude

4.5 / Accessibilité

4.6 / Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)

V / Perspectives 13

5.1 / PDU

5.2 / Loi d'Orientations des Mobilités (LOM)

5.3 / Et la gratuité ?

Conclusion 14

Glossaire 15

Annexes 16

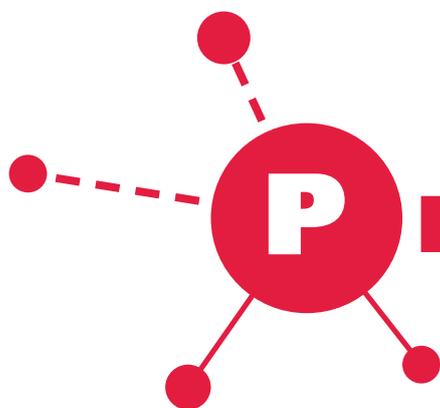
Annexe 1 : Réseaux par strates

Annexe 2 : Tableau récapitulatif sur la fréquentation des réseaux

Annexe 3 : Charges financières et recettes 2016 (VT et recettes tarifaires)



Tramway devant la gare Viotte
Besançon



P réambule

La **Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)** conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport.

La FNAUT s'est constituée sur la base de deux objectifs complémentaires :

- faciliter les déplacements de tous, en particulier des personnes non motorisées
- promouvoir une politique des transports de personnes et de marchandises compatible avec un développement soutenable.

Dans le cadre de ses activités, la Fédération Régionale Bourgogne-Franche-Comté de la FNAUT a souhaité faire un état des lieux le plus complet possible des réseaux de transport urbain dans la nouvelle région Bourgogne-Franche-Comté, à partir d'une enquête que nous avons réalisée courant 2019.

En plus de l'état des lieux, notre objectif était de montrer ce qui fonctionne bien dans les réseaux, les améliorations souhaitables et ce qui peut servir d'exemple.

Nous avons essayé de rencontrer l'ensemble des collectivités en charge de ces réseaux (Autorités Organisatrices) et/ou les responsables des réseaux locaux.

Nous nous sommes également appuyés sur les travaux du CEREMA*, lorsqu'il fut difficile d'obtenir les renseignements.

Merci aux bénévoles de la FNAUT qui ont relayé ce travail localement, merci aux élus et aux techniciens qui ont accepté de nous rencontrer.

En prenant cette initiative nous n'envisagions pas le travail que cela représentait, mais au final l'exercice est intéressant et nous sera utile.

Cédric JOURNEAU

Président FNAUT BFC

Patrick NOBLET

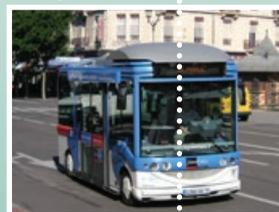
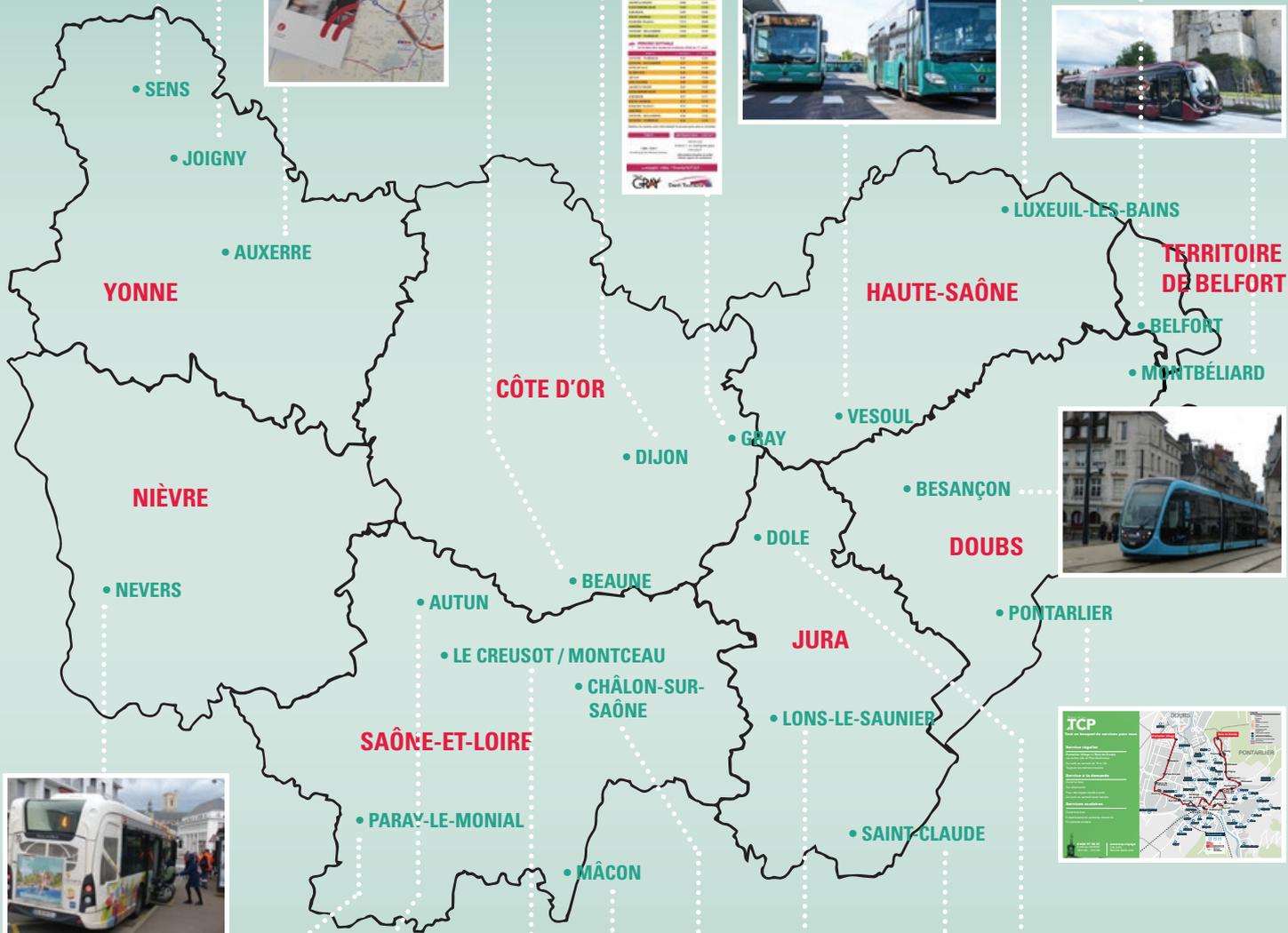
Vice Président FNAUT BFC

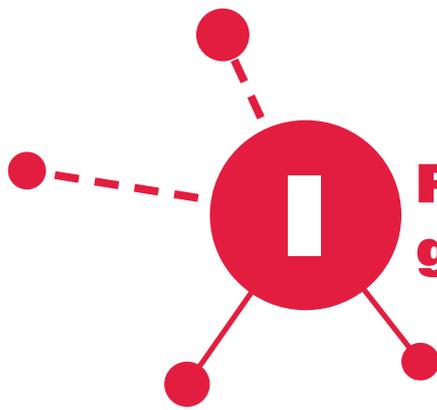
Lionel GATINAULT

*Vice Président FNAUT BFC
en charge des transports urbains*



LIÈGE	BRUXELLES	PARIS	LYON	STRASBOURG	REIMS	DIJON	BEAUNE	CHALON-SUR-SAONE	SAINT-ETIENNE	LYON	STRASBOURG	REIMS	DIJON	BEAUNE	CHALON-SUR-SAONE	SAINT-ETIENNE
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10





Renseignements généraux

1.1 / Couverture du territoire

Notre enquête a porté sur la quasi-totalité des réseaux de transports urbains existant à ce jour en Bourgogne Franche-Comté : **nous avons répertorié 21 réseaux.**

En reprenant la typologie du GART* et de l'UTP* nous avons donc recensé :

- 5 réseaux de territoires de plus de 100 000 habitants : Belfort, Besançon, Chalon-sur-Saône, Dijon et Montbéliard,
- 7 réseaux de territoires entre 50 000 et 100 000 habitants : Auxerre, Beaune, Le Creusot (CUCM), Dole, Mâcon, Nevers et Sens,
- 9 réseaux de territoires de moins de 50 000 habitants : Autun, Gray, Lons-le-Saunier, Luxeuil, Paray-le-Monial, Pontarlier, Vesoul, Saint-Claude, et Joigny.

Ces 21 réseaux couvrent plus de 500 communes (sur 3700 en Bourgogne Franche-Comté) soit une couverture spatiale très faible, mais desservent une population d'environ 1 300 000 habitants soit environ 40% de la population régionale.

PREMIER CONSTAT

Si l'on s'en tient à la population, une partie non négligeable est desservie par des réseaux de transport urbain mis en place dans les villes les plus importantes, les villes moyennes et les petites villes.

Le reste de la population, majoritaire, vit dans les territoires ruraux desservis d'une manière très inégale par des lignes régionales Mobigo et parfois des transports à la demande et/ou systèmes de covoiturage.

Ces dessertes hors réseaux urbains et péri-urbains structurés et les transports scolaires feront l'objet d'une future étude de la FNAUT BFC.

1.2 / Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM)

La quasi-totalité des réseaux sont mis en place par des intercommunalités (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération, syndicat mixte...) mais aussi quelques villes qui sont ainsi les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM).

1.3 / Typologie des exploitants

Pour gérer ces 21 réseaux on retrouve :

- En 2016, 5 exploitants délégataires : Transdev (5), Keolis (7), Car postal (2), et deux régies à Belfort (RTTB qui est un EPIC*) et à Saint-Claude ainsi que des entreprises privées en contrat dans les petites villes et pour les lignes péri-urbaines ;
- En 2018, 5 exploitants délégataires : Transdev (5), Keolis (7), Car postal (1), Moventis (société espagnole) et deux régies à Belfort et à Saint-Claude (SPL*) ainsi que des entreprises privées en contrat dans les petites villes et pour les lignes péri-urbaines.

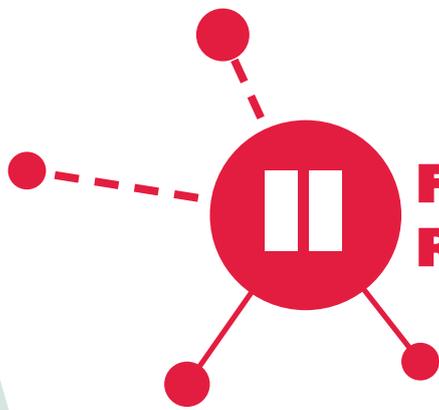
Pour information, Car Postal (société Suisse) a été rachetée en 2019 par Kéolis et les régies du Jura et de Saône-et-Loire ont été reprises par la SPL mise en place par la Région BFC.

1.4 / Typologie des contrats

Le mode de gestion le plus utilisé pour les réseaux urbains est la Délégation de Service Public (DSP*) (13 sur 21) sous forme de Contribution Financière Forfaitaire (CFF), le délégataire supportant les risques de gestion.

1.5 / Emploi

Les transports en commun de réseaux urbains en région Bourgogne-Franche-Comté représentent 2300 salariés.



Fréquentation des réseaux Renseignements par strates

Pour étudier la fréquentation des réseaux, nous avons repris le ratio **voyages/habitants/an**. Ce ratio est utilisé par les professionnels (UTP, GART) et les collectivités, et on le retrouve dans l'observatoire mis en place par le CEREMA au niveau national.

Strate 1 (au-dessus de 100 000 hab.) :

Trois agglos sont proches de la moyenne nationale (76,6 en 2016) : Belfort (56 pour l'ensemble du département), Châlon (70) et Montbéliard (74). Deux sont au-dessus de la moyenne nationale (Besançon avec 25 000 000 voyages et un ratio de 141 voyages/habitants/an et surtout Dijon avec 44 935 000 voyages et un ratio de 180) : réseaux historiques structurés, effet tram... mais aussi l'existence de lignes en sites propres.

Strate 2 (entre 50 000 et 100 000 hab.) :

Trois sont un peu au-dessus de la moyenne nationale (30,5 en 2016) : Auxerre (ratio de 34), Macon (2 832 000 voyages et un ratio de 41,7) et Nevers (3 052 000 voyages et un ratio de 41,8).

Quatre sont en dessous : Beaune, Le Creusot, Dole, Sens.

Pour Auxerre, Mâcon et Nevers, est-ce le signe d'une relative bonne vitalité ?

Pour les agglos en dessous de la moyenne, l'hypothèse vient-elle de l'existence de lignes péri-urbaines en zones rurales peu denses (Dole, Beaune) ? Apparemment l'agglomération de Beaune peut beaucoup mieux faire même en l'absence de statistiques fiables.

Strate 3 (en-dessous de 50 000 hab.) :

Deux sont au-dessus de la moyenne nationale (18,1) : Pontarlier et Saint-Claude.

Deux sont en dessous : Lons-le-Saunier et Vesoul.

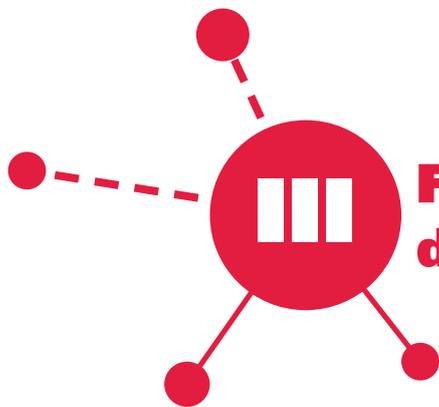
Pour Pontarlier et Saint-Claude, l'hypothèse tient au fait que le réseau est limité à la commune.

Pour Vesoul, et surtout Lons-le-Saunier, est-ce le signe d'un réseau peu développé (Lons-le-Saunier) et peu fréquenté (Vesoul a un réseau développé mais dans un territoire peu habité) ?

CONCLUSION PROVISoire

Nous constatons une très grande disparité entre les réseaux, qui a pour origine la taille des agglomérations et leur population, la structure du réseau et l'offre de desserte. Par exemple, on ne peut comparer l'agglomération de Dole (1 243 000 voyages en 2018 et un ratio autour de 20) et la métropole de Dijon (44 935 000 voyages en 2018 et un ratio de 180).





Financement des réseaux

Pour répondre aux besoins de mobilité de la population urbaine et à l'extension des zones desservies, l'offre de transport urbain s'est considérablement accrue ces dernières décennies. Il convient de vérifier si cela se confirme pour notre région et comment se finance cette offre.

Pour rappel, le financement des transports urbains est assuré (voir annexe 2) :

- par le financement des collectivités qui sont aussi Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM),
- par le versement mobilité (ex. Versement Transport ou VT),
- par les recettes venant des usagers.

3.1 / Coût des réseaux

En Bourgogne-Franche-Comté on constate, comme dans le reste de la France (hors région parisienne), une réelle amélioration de l'offre en matière de transports urbains, donc une augmentation des charges d'exploitation, mais aussi une grande disparité entre les types d'agglomération.

Ainsi, en 2016, pour :

- les agglos de plus de 100 000 habitants, la charge d'exploitation (charge des exploitants) varie de 11 627 000€ (Châlon) à 68 120 000€ (Dijon),
- les agglomérations entre 50 000 et 100 000 habitants, cette charge varie de 1 200 000€ (Beaune) à 6 800 000€ pour Auxerre et Mâcon,
- les territoires en dessous de 50 000 habitants, cette charge varie de 692 000€ (Pontarlier) à 2 146 000€ (Vesoul).

CONCLUSION PROVISoire

En dehors de quelques territoires ou intercommunalités (dont Beaune) où l'investissement est inférieur à la moyenne nationale, on constate donc un effort financier des AOM dans les transports urbains. Plus la taille des agglos augmente, plus l'investissement par habitant augmente : la « palme » pouvant être remise aux agglomérations de Besançon et de Dijon qui ont investi dans le tramway et la mise en place de lignes en sites propres.

Comment finance-t-on cette augmentation des charges ?

3.2 / Tarification

Au niveau national, les réseaux n'ont pas compensé l'augmentation de leurs dépenses par des hausses tarifaires proportionnelles.

Rappelons que le taux de TVA est passé de 5,5 à 10% !

Ainsi de 2000 à 2015, le taux de couverture moyen des dépenses d'exploitation par les recettes tarifaires a enregistré une baisse régulière : il est passé de 31 à 18% dans les réseaux de 50 000 à 100 000 habitants, de 33 à 18% dans ceux sans tramway et de 37 à 32% dans ceux qui ont des lignes de tramway.

Qu'en est-il en Bourgogne-Franche-Comté ?

Sur l'ensemble des réseaux étudiés, le billet individuel en Bourgogne-Franche-Comté est compris entre 1€ et 1,40€.

L'abonnement mensuel varie de 10€/mois (Dole) à 40€/mois (Dijon) : donc grande disparité mais en fonction des services rendus.

Dole propose également l'abonnement annuel le moins cher (100€) et Dijon l'abonnement annuel le plus cher (400€) : il faut préciser que l'agglomération de Dole avait débattu en 2009 de la possibilité de mettre en place la gratuité, hypothèse qui avait été rejetée par les élus privilégiant une tarification très basse. En 2015 la nouvelle équipe avait décidé d'augmenter les tarifs et surtout le coût des abonnements.

Plusieurs territoires appliquent des réductions selon la catégorie des usagers, par exemple pour les moins de 26 ans et les seniors (l'âge pouvant varier entre 65 et 70 ans).

Des gratuités partielles sont aussi appliquées : Mâcon et Nevers le samedi, Nevers pour les moins de 10 ans et des tarifications sociales existent dans tous les réseaux, mais aucun n'applique la tarification au quotient familial (tarification solidaire).

L'agglomération de Montceau/Le Creusot propose un abonnement groupé avec la location de vélos.

CONCLUSION PROVISoire

Si nous étudions le ratio du produit des recettes tarifaires sur les charges d'exploitation, Besançon et Dijon sont proches de la moyenne de leur strate (territoires avec tram) : 27 et 28 pour 32%. Belfort l'est également (aggllo de plus de 100 000 habitants sans tram) : le ratio est de 17 pour 18%.

Le reste des agglos est en dessous de la moyenne nationale, on peut donc confirmer qu'en Bourgogne-Franche-comté la part des usagers dans le financement global du transport urbain est de plus en plus réduite.



Belfort

3.3 / Versement mobilité (ex. Versement Transport)

Au niveau national, comme les recettes d'exploitation n'ont pas augmenté ou ont augmenté moins vite que les dépenses d'exploitation, les autorités organisatrices ont dû verser plus de subventions. Mais la principale ressource des collectivités de plus de 10 000 habitants est le versement mobilité (ex. Versement Transport), seul impôt dédié, assuré par une cotisation des employeurs et des administrations de plus de 11 employés et dont la contribution est calculée sur la base de rémunération des salariés multipliée par un taux (0 à 2%) qui dépend de la taille de la collectivité et des équipements en transport public (tramway, TCSP...).

Le VT (Versement Transport) en Bourgogne-Franche-Comté

Aujourd'hui tous les territoires (sauf Pontarlier et Autun) ont mis en place le VT et en général l'utilisent au maximum de leurs possibilités :

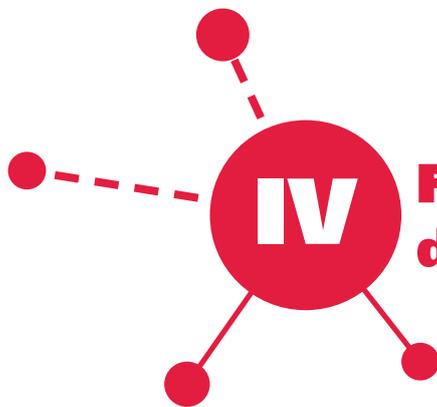
- pour les territoires de plus de 100 000 habitants : de 1 (Châlon) à 1,8 (Besançon et Montbéliard) ou 2 (Dijon) ;
- pour ceux entre 50 000 et 100 000 habitants : de 0,5 (Beaune) à 0,8 (Mâcon et Nevers) ;
- pour ceux en-dessous de 50 000 habitants : de 0,35 (Lons-le-Saunier depuis 2018) à 0,60 (Vesoul).

Ce Versement Transport représente des sommes importantes, ainsi en 2016 :

- pour les territoires de plus de 100 000 habitants : de 9 000 000€ (Châlon) à 55 000 000€ (Dijon) ;
- pour ceux entre 50 000 et 100 000 habitants : de 1 647 000€ (Beaune) à 4 621 000€ (Mâcon) ;
- pour ceux en dessous de 50 000 habitants : de 193 000€ (Saint-Claude) à 1 892 000€ (Vesoul).

CONCLUSION PROVISOIRE

Le Versement mobilité représente en Bourgogne-Franche-Comté, comme dans le reste de la France, l'instrument privilégié du financement des transports publics. L'objectif du VT a également évolué en BFC : alors qu'il était de contribuer au développement des transports urbains, il est progressivement affecté à d'autres dépenses, comme le financement d'autres opérations visant à améliorer l'intermodalité ou le développement des mobilités douces (à titre d'exemple l'agglo de Lons-le-Saunier s'en sert pour financer en priorité le développement des pistes cyclables).



Fonctionnement des réseaux

4.1 / Fonctionnement des lignes

Il convient de bien différencier les réseaux des grandes agglomérations (plus de 100 000 habitants) et les autres.

Sur les grands réseaux (et encore plus s'il y a le tramway ou des lignes en sites propres) nous avons pu constater une hiérarchie des lignes, et sur les plus importantes, un réel cadencement avec de grandes amplitudes horaires, des circulations le week-end, ce qui se traduit par une bonne fréquentation.

Sur les agglomérations de plus petites tailles, les réseaux se partagent le plus souvent :

- entre 2 ou 3 lignes dites urbaines avec un cadencement relatif et de plus faibles amplitudes horaires, une vitesse commerciale relative mais parfois une bonne fréquentation,
- des lignes péri-urbaines sans cadencement... moins fréquentées (sauf par les scolaires aux heures de pointe),
- des lignes desservant les communes les plus éloignées, le plus souvent à la demande, très peu fréquentées... car peu pratiques,
- parfois des navettes (le plus souvent gratuites) dans les centres villes.

La majorité des lignes sont radiales ou de rabattement vers les centres villes et/ou pôles d'échanges, peu de lignes circulaires ou d'interconnexion.

La vitesse commerciale des réseaux varie de 10 à 25 km/h en fonction de l'existence de sites propres, des heures de circulation (engorgement des voies circulées en heure de pointe par exemple), de la nature des lignes (centre ville, périphérique). La vitesse commerciale des lignes de tramway est de 18 km/h environ.

L'information visuelle et sonore est souvent présente dans les bus et toujours dans les tramways.

4.2 / Matériel et motorisation

Le matériel varie selon les réseaux et les lignes. L'âge moyen des parcs est souvent inférieur à 10 ans et de plus en plus de véhicules répondent à la norme Euro 6 en vigueur depuis 2012.

La majorité du parc de bus fonctionne au gazole, mais certains réseaux ont pris l'option Gaz Naturel Véhicule (GNV*) comme à Besançon et Montbéliard, Gaz de Pétrole Liquéfié (GPL*) à Belfort, d'autres la solution Hybride (Dijon, Belfort) et certains étudient la piste de l'Hydrogène (Belfort, Montbéliard, Auxerre, Dole). Pour l'instant pas de choix du bus électrique par les réseaux.

Certaines navettes de centre ville fonctionnent à l'électricité, sur batteries : c'est le cas de la navette « City » de Dijon.

La Région Bourgogne-Franche-Comté pourrait devenir pionnière pour les véhicules à Hydrogène avec les incertitudes sur le mode de production et le stockage... À suivre !

4.3 / Intermodalité et billettique

Impossible de traiter un mode de transport sans aborder l'intermodalité et la billettique qui sont désormais gage de son efficacité.

Les principaux réseaux délivrent désormais via leurs sites internet, les réseaux sociaux et des applications, toutes les informations nécessaires au calcul d'itinéraire, le suivi en temps réel, la tarification, voire l'achat des titres en ligne...

À Dijon, il est possible de payer son trajet avec sa carte bancaire dans le tramway.

À Belfort, le smartphone a remplacé le titre à l'unité qui n'est plus vendu à bord des bus !

L'intégration tarifaire et d'autres services sont souhaitables sur le même support et, dans ce cadre, la Région désormais chef de file de la mobilité a tout son rôle à jouer via la centrale de mobilité **MOBIGO**.

Dans ce cadre sont donc nécessaires l'interconnexion et la complémentarité physique, dans le réseau de transport public lui-même mais aussi avec les autres modes (ferroviaire, cars interurbains et longues distances, marche et vélo, véhicules particuliers...), ainsi que les services associés avec la mise en cohérence des tarifications et des billettiques, des horaires, de l'information.

4.4 / Fraude

La lutte contre la fraude est une préoccupation plus sensible dans les grands réseaux et nécessite la mise en œuvre de moyens humains et matériels importants.

Sur ces réseaux la fraude serait sous-estimée et dépasserait souvent les 10%.

Ainsi, à Besançon, où la fraude provoquerait un manque à gagner estimé à près d'un million d'euros, en plus des opérations par des contrôleurs parfois accompagnés de forces de police ou de gendarmerie, des actions d'information et de prévention sont mises en place et il est parfois proposé d'échanger son procès-verbal contre des mois d'abonnement.

À Dijon, le paiement des amendes peut se faire directement sur les distributeurs de titres de transport !



Dijon

4.5 / Accessibilité

Prévue par la loi mais avec des dérogations sur la réalisation, la mise en accessibilité des réseaux est une préoccupation majeure des Autorités Organisatrices (AO) et des opérateurs. Visant l'accès à tous des réseaux, valides et personnes souffrant d'un handicap de tout ordre, elle se décline en aménagement de stations, matériel et informations adaptés et services spécialisés le plus souvent par transport à la demande.

Si les lignes de tramway et lignes à Haut Niveau de Service (HNS) sont toutes accessibles, la mise en accessibilité nécessite d'importants moyens financiers et, malgré les obligations légales, la situation est très contrastée selon les réseaux.

4.6 / Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)

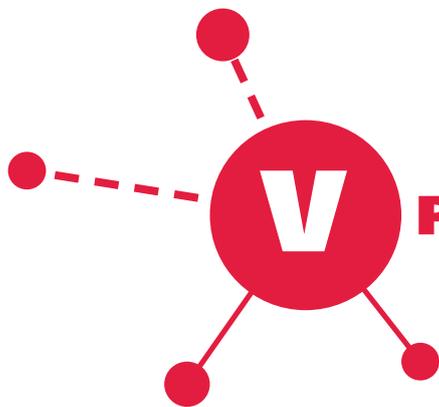
L'évolution des réseaux et l'émergence de nouveaux services de mobilité ont favorisé la création des pôles d'échanges aux différentes fonctionnalités. En premier lieu l'intermodalité des modes de transport, mais aussi des commerces et des services selon leur importance et, pour certains, de nouvelles entrées de ville selon leur insertion dans le tissu urbain.

Leur création est souvent aussi complexe que leur fonctionnement qui dépend de nombreux acteurs publics et privés. Les principaux réseaux de Bourgogne-Franche-Comté possèdent leur PEM, à l'exception de Lons-le-Saunier dont la création se fait attendre. Outre un pôle d'échange multimodal principal souvent situé pour l'interconnexion avec le réseau ferroviaire, il peut exister des pôles d'échanges entre réseau urbain et périurbain par exemple et/ou des Parkings Relais (P+R) pour l'articulation entre voiture individuelle et transport en commun.

Cette question devra être approfondie dans les prochaines années et surtout débattue entre les différentes Autorités Organisatrices de Transport (AOT) dans le cadre de l'application de la loi LOM : par exemple, le président de l'agglomération de Dijon a proposé, il y a quelques années, des pôles en périphérie de l'agglomération, malheureusement, cela a été refusé par la région... Dommage !



Besançon



V Perspectives

5.1 / Plan de Déplacements Urbains (PDU*)

En Bourgogne-Franche-Comté, seules les agglomérations de Dijon, Besançon et Montbéliard ont obligation d'élaborer un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Le PDU de Besançon couvre la période 2015-2025 et prévoit une part modale des transports en commun qui passerait de 13 à 17%. Le PDU de Dijon est en révision et va être intégré dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi HD*) qui cible une part modale TC de 20%. Le PDU de Montbéliard a été révisé en 2009 et prévoyait seulement 10% de déplacements en transport en commun !

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) prévoit le remplacement des PDU par des Plans de Mobilité qui prendront en compte toutes les formes de mobilités.

5.2 / Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

Peu d'impacts directs de la loi LOM sur les réseaux urbains, cependant on peut relever l'obligation de l'ouverture des données de l'offre de mobilité de façon opérationnelle sur tout le territoire, à partir de décembre 2019 et au plus tard d'ici 2021, afin de permettre que 100% des informations sur les transports soient accessibles, et un portail unique par région rassemblant l'ensemble de l'information multimodale sur les offres de mobilité.

En Bourgogne-Franche-Comté ce portail existe sous l'appellation MOBIGO.

La Région est confortée comme chef de file de la mobilité et des **contrats opérationnels de mobilité** avec les AOM* permettront d'assurer la coordination à l'échelle de chaque bassin de mobilité, en associant les gestionnaires d'infrastructures telles les gares, haltes ou PEM.

Des **Plans de Mobilité** sont créés en remplacement des PDU et le Versement Transport est remplacé par le Versement Mobilité conditionné à la mise en place de services de transport collectif réguliers et modulables en fonction de la densification des territoires.

5.3 / Et la gratuité ?

L'enquête que nous avons réalisée nous a confirmé qu'**aucun territoire en Bourgogne-Franche-Comté n'avait mis en place la gratuité pour les transports urbains.**

Certains territoires la proposent de manière ciblée (un carnet gratuit de 10 voyages pour les seniors à Dijon sous condition de ressources, le samedi matin à Nevers, navette gratuite à Joigny mais avec faible service...).

Aucune équipe en place n'envisage de le faire dans la prochaine mandature.

Par contre, le thème de la gratuité est souvent évoqué dans le cadre de la campagne des municipales et ceci par des candidats de toute obédience dans les grandes villes (alors que cette question relève le plus souvent de la compétence de l'agglomération).

QUE DIRE :

Comme le dit Aline BILLOTTE (Vice-présidente de l'Espace Communautaire Lons Agglomération), en charge des transports, dans Le Progrès du 10 février 2020 : « Ce que veulent les usagers c'est davantage de bus et des bus plus rapides ».

Et puis la gratuité, à quel prix ? Là encore nous devons différencier les grands réseaux et les autres :

- pour Dijon et Besançon, il paraît difficile (d'un point de vue financier) de mettre en place la gratuité et de maintenir un réseau de qualité : à Dijon les recettes tarifaires représentent 18 000 000€ et à Besançon 9 700 000€... les chiffres se suffisent à eux-mêmes.
- sur les plus petits réseaux, les recettes tarifaires représentent beaucoup moins (souvent entre 10 et 20% du coût) mais faut-il s'en passer alors que la priorité est d'améliorer l'offre ?

Pour la FNAUT, les usagers ne réclament pas la gratuité pour tous, mais un développement de l'offre et une modération des tarifs.

Les usagers, les citoyens et les contribuables attendent des élus non pas des solutions de facilité, démagogiques, mais une utilisation rationnelle de l'argent public et du courage politique.

Dans les grandes agglomérations, la gratuité serait très dangereuse en raison de son coût pour la collectivité : la priorité doit aller aux investissements lourds (tramway, lignes BHNS...).

Dans les petites agglomérations, les risques financiers sont analogues même s'ils sont atténués : mettre en place la gratuité c'est limiter l'offre déjà souvent insuffisante.



Conclusion

La FNAUT préconise depuis longtemps d'améliorer les déplacements, la mobilité, dans nos villes, nos agglomérations en luttant contre l'omniprésence de la voiture et en favorisant le transfert modal vers les transports publics et les modes doux.

Le remède à cette omniprésence dans les grandes villes et les villes moyennes est analogue : lutte contre l'étalement urbain diffus et développement significatif des offres alternatives à la voiture. Il passe par des mesures décisives : moratoire sur l'implantation de centres commerciaux et de services publics en périphérie, partage de la voirie pour faciliter la déambulation des piétons et la circulation des cyclistes en toute sécurité et développement des réseaux de transports publics (en site propre quand c'est possible) avec un bon niveau de services (fréquence et durée des trajets, matériel mais aussi location de vélos, auto-partage, politique de stationnement adaptée).

Pour le vélo, des avancées sont prévues dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), ce qui devrait permettre une déclinaison au niveau des agglos et des employeurs. Nous nous attacherons à suivre ce dossier de près avec les associations locales de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (la FUB étant membre de la FNAUT).

L'auto-partage favorise la démotorisation et libère de l'espace public, il est à développer dans les villes moyennes ou même plus petites. Certains acteurs comme Citiz sont présents dans notre région (Dijon, Besançon et Baume-les-Dames) : nous nous attacherons également à suivre le développement de l'auto-partage dans la région.

Et les transports en commun ?

L'enquête que nous venons de réaliser montre ou confirme qu'il faut différencier la situation des grandes agglomérations et des villes moyennes.

Les grandes agglomérations que sont Belfort, Besançon, Châlon, Dijon et Montbéliard ont beaucoup investi dans les transports en commun mais avec des ressources adaptées (versement transport) : les agglomérations de Besançon et Dijon sont en tête en matière d'aménagement urbain, de mise en place du tramway et de lignes en sites propres mais aussi au niveau des performances des réseaux (fréquence, amplitude horaire, cadencement, matériel...), ce qui se traduit par une bonne (voire très bonne) fréquentation, même si des efforts restent à faire en matière de dessertes de quartiers, de zones d'activité et de services complémentaires (PMR).

Pour l'instant, le nouveau réseau Evolity du Pays de Montbéliard Agglomération n'est pas à la hauteur des attentes et des investissements.

Le réseau Optymo qui s'articule sur le département du Territoire-de-Belfort en fait une particularité qui n'atténue pas ses performances relatives.

Parmi les plus petites agglomérations et les villes moyennes, le bilan nous apparaît plus contrasté.

Trois semblent avoir des réseaux assez étoffés qui fonctionnent relativement bien : Auxerre, Mâcon, et surtout Nevers. D'autres ont un bilan plus mitigé (Sens, Dole, CUCM, Lons-le-Saunier et Vesoul) voire mauvais (Pontarlier et Beaune). Dans les plus petites agglomérations et les villes moyennes, la situation est contrastée en fonction du contexte géographique, économique, du dynamisme des centres villes et de leur transformation, des bassins de vie et de l'intercommunalité, mais la prédominance de la voiture est une réalité. Toutes les solutions doivent être utilisées pour favoriser le transfert modal vers les modes alternatifs à la voiture : bonne connaissance des flux, intermodalité avec le réseau ferroviaire lorsque cela est possible, lignes de transport public optimisées en desserte et matériel, ouverture à tous du transport scolaire, transport à la demande adapté aux besoins, covoiturage et auto-partage, plans de circulation et plans de déplacement d'entreprise, parkings relais, pistes cyclables et facilitation de la marche à pied.

Des solutions existent donc, mais attention à ne pas tomber dans l'affichage politique à travers des solutions simplistes peu coûteuses mais souvent éloignées des besoins des usagers. Nous ne résoudrons pas la question de la mobilité en milieu rural ou périurbain avec le seul covoiturage ou le transport à la demande (TAD). La complémentarité est essentielle et doit se structurer autour de dorsales de transports en commun efficaces et fiables.

Les réseaux urbains de transport public sont un maillon essentiel de la chaîne de mobilité qui, dans un contexte de transition écologique et d'élections municipales et communautaires, doit requérir toute l'attention des futurs élus qui seront aussi Autorités Organisatrices des Transports.

Enfin, la crise sanitaire inédite que nous connaissons doit générer une nouvelle politique énergétique apte à renforcer les transports publics, dont les réseaux urbains.

Glossaire

- AO**
Autorités Organisatrices
- AOT**
Autorités Organisatrices de Transport
- CEREMA**
Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
- CFF**
Contribution Financière Forfaitaire
- Délégué**
Personne au profit de qui est faite une délégation.
- DSP**
Délégation de Service Public
- ECLA**
Espace Communautaire Lons Agglomération
- EPIC**
Établissement Public à caractère Industriel et Commercial
- FNAUT**
Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
- GART**
Groupement des Autorités Responsables de Transport
- GNV**
Gaz Naturel pour Véhicules
- GPL**
Gaz de Pétrole Liquéfié
- LOM**
Loi d'Orientation des Mobilités
- PDU**
Plan de Déplacements Urbains
- PLU**
Plan Local d'Urbanisme
- PLUi HD**
Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Déplacement
- PEM**
Pôles d'Échanges Multimodaux
- PMR**
Personnes à Mobilité Réduite
- SMTC 90**
Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire-de-Belfort
- SPL**
Société Publique Locale
- Strate**
Niveau
- TAD**
Transport À la Demande
- TER**
Transport Express Régional
- TC**
Transport en Commun
- UTP**
Union des Transports Publics et ferroviaires
- VT**
Versement mobilité (ex. Versement Transport)



Navette - Chalon-sur-Saône

Annexe 1 : Réseaux par strates

Réseaux de 300 000 à 100 000 habitants

Territoire de Belfort (réseau OPTYMO)

Particularité du Territoire-de-Belfort, les transports publics sont organisés par un syndicat mixte, le SMTC dont le conseil syndical est composé du Département de Belfort, du Grand Belfort, de la Région BFC et de communautés de communes. Son ressort s'étend sur 102 communes et 145 000 habitants. L'opérateur est un EPIC, la Régie des Transports du Territoire-de-Belfort (RTTB).

Il gère 6 lignes urbaines, 20 lignes périurbaines + transport scolaire + TAD.

Le réseau OPTYMO a connu 2 phases d'évolution en innovant : offre triplay (bus, vélo, location de voiture), post paiement, ticket par SMS...

Même s'il connaît une stagnation de la fréquentation, 50% de la population possède un pass Optymo, 23000 voyages journaliers et 60 voyages/an/habitant.

En 2016, le VT est à 1,5% et rapporte 17 631 000€ ; il couvre 70% des charges (les recettes en représentent 20%).

Le matériel est à la pointe (GPL, hybrides) et il est envisagé de passer à l'Hydrogène.

Depuis la mise en service de la ligne ferroviaire Belfort-Delle, un effort de coordination est nécessaire entre le réseau OPTYMO et TER.

Communauté urbaine de Besançon (réseau GINKO)

Désormais communauté urbaine, l'agglomération de Besançon couvre 68 communes pour 192 000 habitants. Son réseau de transport est dimensionné à cette réalité avec un réseau urbain et un réseau périurbain développés.

La partie urbaine est exploitée par la société Keolis (Besançon Mobilités) dans le cadre d'une délégation de service public à forfait de charges, le réseau périurbain faisant l'objet de marchés d'affrètements.

Sous la dénomination GINKO depuis 2002, le réseau a connu une évolution significative en 2014 avec la mise en service de 2 lignes de tramway de 14,5 km d'est en ouest avec une desserte du pôle multimodal de la gare Viotte.

Le réseau GINKO :

- 18 lignes urbaines dont 6 lignes offrant un niveau élevé de service (2 lignes de tramway et 4 lignes dont 1 en site propre partiel)
- 3 services urbains en lien avec des équipements de l'agglomération : gare, hôpital, cliniques
- 30 lignes périurbaines régulières
- 17 lignes sur réservation
- 88 lignes scolaires
- 1 service PMR
- 6 pôles d'échanges pour faciliter les déplacements entre réseaux urbain et périurbain.

Depuis les années 1980 et une nouvelle réorganisation de la circulation dans le centre ville, les performances du réseau du transport public sont en général bonnes, même si on constate une stagnation : entre 130 et 140 voyageurs/an, 25 millions de voyages/an, 32 000 abonnés dont 12 000 scolaires et 4 500 abonnements sociaux, 95 000 voyages/jour dont 40% en tramway.

En 2018, le VT est de 1,8% et rapporte 30 444 000€.

19 rames de tramway de 24 mètres de type Urbos du constructeur espagnol CAF (l'allongement est prévu pour certaines).

149 véhicules alimentés par Gaz naturel (GNV) et gazoil.

Location de vélos électriques, 2 parcs vélos sécurisés, co-voiturage.

Tarification, billettique, informations conformes à un réseau moderne.

Lutte contre la fraude par création d'un titre post-paiement. Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération 2015-2025 prévoit une augmentation de 13 à 17% de la part modale des transports en commun.

Chalon-sur-Saône (réseau ZOOM)

La Communauté d'agglomération Le Grand Chalon couvre 51 communes et 117 500 habitants. Son réseau de transport est exploité par la société STAC Transdev dans le cadre d'une délégation de service public renouvelée en 2019.

Le réseau ZOOM :

- 7 lignes pour l'aire urbaine dont 2 lignes THNS et 5 lignes principales
- 2 navettes sud et ouest
- 1 navette centre ville gratuite (véhicule électrique) et 1 navette quai de Saône
- 13 lignes périurbaines, 1 parc relais et 1 pôle d'échange multimodal à la gare SNCF.

TAD + PMR + location de vélos et trottinettes + co-voiturage. 7 800 000 voyages/an et 80 voyages/an/habitant, ce qui est une moyenne honorable mais qui peut être améliorée.

Tarification et moyens d'achat standards (ticket par SMS et gratuité pour scolaires qui résident dans le Grand Chalon, 10 voyages à prix réduit pour tout nouvel arrivant).

Taux de fraude très faible, a priori conséquence du développement d'un pôle médiation-prévention.

En 2016, le VT est de 1% et rapporte 9 488 000€.

Métropole de Dijon (réseau DIVIA)

La Métropole de Dijon couvre 24 communes et 258 000 habitants. Son réseau de transport est exploité par la société Keolis dans le cadre d'une délégation de service public. Un budget de près de 100 millions d'euros dont 75% couverts par versement transport et recettes.

En 2016, le VT est de 2% et rapporte 55 213 000€.

La marque Divia, créée en 2004, s'applique depuis 2012 à un nouveau réseau restructuré avec l'arrivée du tramway.

Le réseau DIVIA :

- 18 lignes dont 2 de tramway (20 kilomètres), 5 lignes et 13 lignes complémentaires (25 km de voies réservées) + scolaires + PMR
- 1 ligne de nuit, 1 navette gratuite de centre ville.

Un réseau performant à l'échelle de la métropole : 175 000 voyages /jour dont la moitié en tramway, 175 voyages/an/habitant.

Une délégation de service public qui couvre le transport public (tramway, bus...), la location de vélos courte et longue durée (11 vélos stations) et le stationnement dans 10 parkings en ouvrage, 5 500 places sur voirie et 3 parkings relais.

Optimisation des moyens numériques (achat dont open payment par carte bancaire sans contact, informations en temps réel...).

33 rames de tramway, 203 bus dont 102 hybrides.

Parmi les rares bémols recensés : la tarification la plus élevée de la région (qui peut s'expliquer par la qualité du service) et une palette de tarifs... Complexe pour le néophyte. Le futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Déplacement (PLUi HD) prévoit de faire passer la part modale des transports en commun de 13 à 20%.

Pays de Montbéliard Agglomération (réseau Evolity)

La communauté d'agglomération « Le Pays de Montbéliard Agglomération » (PMA) couvre désormais 72 communes et 142 000 habitants. Son réseau de transport (Evolity) est exploité par la société Moventis (dont le siège est en Espagne) depuis 2017.

Le réseau Evolity :

Depuis 2019, le réseau comporte 13 lignes régulières dont 4 lignes à Très Haut Niveau de Service (THNS) avec sections en sites propres (sans pistes cyclables) et mise en service de bus articulés au GNV (vers bus à Hydrogène en coopération avec Belfort).

Avec 23 000 voyages/jour et 75 voyages/an/habitant, le réseau est relativement performant (encore qu'en 2019 la fréquentation n'aurait pas augmenté).

En 2016, le VT est de 1,80% et rapporte 18 372 000€.

Le réseau dispose de 4 P+R, de renforts scolaires accessibles à tous et de lignes événementielles (matches de foot,

concerts, cinéma...) + PMR + TAD.

2 lignes express vers Belfort et 1 ligne vers l'hôpital médian et la gare TGV (qui ne desservent pas Sochaux !).

Billettique et informations utilisant les canaux numériques. 1 AR gratuit par jour pour les scolaires.

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) dont la révision date de 2009 manque d'ambition avec une part modale des transports en commun à 10%.

Réseaux de 100 000 à 50 000 habitants

Auxerre (réseau LEO)

La communauté d'agglomération d'Auxerre couvre 21 communes et 68 593 habitants (chiffres 2016). Son réseau de transport (Léo) est exploité par la société TRANSDEV.

Le réseau Léo :

- 7 lignes régulières + 3 lignes scolaires + TAD (3AR/jour) + PMR
- un réseau périurbain étoffé sur 21 communes.

En 2016, le VT est de 0,55% et rapporte 3 671 000€.

Un réseau qui a tout d'un grand pour l'information des usagers (site internet, application smartphone, maison des mobilités mais aussi guide des mobilités papier très complet). Location de vélos (VAE et autres).

Mise en service de bus à hydrogène attendue (ce serait une première en BFC).

Beaune (réseau Côte et Bus)

La communauté d'agglomération de Beaune couvre 53 communes et 53 000 habitants (chiffres 2016). Son réseau de transport (Côte et bus) est exploité par la société Keolis. En 2016, le VT est de 0,5% et rapporte 1 647 000€.

Réseau Côte et bus :

- 5 lignes urbaines et 6 périurbaines + TAD
- Fréquentation faible : 0,5 voyage/habitant/an ! (chiffre CEREMA 2016).
- Gratuité en heures creuses pour seniors.

Un guichet transport urbain en gare de Beaune mais pôle d'échange multimodal pas fonctionnel.

CUCM (réseau Mon REZO)

La communauté d'agglomération du Creusot couvre 27 communes et 95 000 habitants (chiffres 2016). Son réseau de transport (Mon Rezo) est exploité par la société Creusot Montceau Transport (CMT), groupe Transdev, et est géré en régie intéressée sur la conurbation Le Creusot-Montceau les Mines.

Réseau Mon REZO :

Le réseau compte 8 lignes régulières qui desservent le territoire :

- 3 lignes sur le bassin du Creusot
- 3 lignes sur le bassin de Montceau
- 1 ligne reliant la gare TGV et permettant les correspondances entre Paris et Lyon,
- 1 liaison Intercités Le Creusot - Montceau, combinant lignes régulières urbaines et TER.

+ TAD TGV et rural + location vélo électrique.

En 2016 le VT est de 0,6% et rapporte 3 673 000€.

Grâce à un partenariat entre Creusot Montceau Transports, la Région Bourgogne-Franche-Comté et la SNCF, les voyageurs du territoire peuvent, avec leur ticket ou leur abonnement MonRézo, passer facilement du bus au train en empruntant les TER qui relient les 9 gares situées sur le territoire de la communauté urbaine (sont ainsi desservies les gares de Blanzay, Ciry-le-Noble, Le Creusot, Gênelard, Marmagne, Montceau, Montchanin, Saint-Symphorien-de-Marmagne et Saint-Vallier (Galuzot).

Pour les voyageurs qui effectuent des trajets réguliers en utilisant les deux modes de transport, à savoir les bus urbains MonRézo et les TER régionaux, une remise de 50% est accordée sur leur abonnement MonRézo (mensuel ou annuel).

Dole (Transport Grand Dole/TGD)

La communauté d'agglomération « Le Grand Dole » couvre 42 communes et 54 000 habitants. Son réseau de transport (Transport Grand Dole/TGD) est exploité par la société Car Postal (rachetée en 2019 par Keolis).

Réseau :

- 3 lignes urbaines
- 10 lignes interurbaines
- 3 lignes à la demande
- Un service navette
- Service Flexi Job pour desservir une zone d'activités
- 1 service PMR.

Le VT est de 0,6% depuis 2018.

Bonne fréquentation des 3 lignes urbaines.

Faible fréquentation des lignes interurbaines et des lignes en TAD (pas adapté).

Navette peu utilisée car pas fonctionnelle (apparemment il y aurait une grosse attente de remise en place de la navette initiale supprimée pendant la période des travaux au centre ville).

Bonne information des usagers (site internet, application smartphone mais aussi guide papier très complet).

Ticket unitaire : 1€ (abonnement annuel 10€).

Tarif réduit : jeunes moins de 26 ans, demandeurs d'emploi et plus de 75 ans.

Pas de titre intermodal avec TER (à l'étude avec la région).

Location vélo longue durée gérée par TGD en gare de Dole.

Mâcon (réseau TREMA)

La communauté d'agglomération de Mâcon couvre 28 communes et 67 948 habitants. En 2016, son réseau de transport était exploité par la société Car postal (depuis, le réseau a été repris par Transdev).

Réseau TREMA :

- 7 lignes régulières + navette centre ville gratuite + scolaires + TAD bien développé et 26 lignes périurbaines.
- Gratuité le samedi matin et pour les scolaires (sauf juillet août).
- Bon réseau urbain et périurbain avec 42 voyages/an/habitant.

Le VT est de 0,8% et rapporte 4 623 000€.

Malgré de nombreux contacts, l'autorité organisatrice (communauté d'agglomération Maconnais-Beaujolais Agglomération) n'a pas souhaité répondre aux sollicitations de la FNAUT.

Nevers (Réseau Taneo)

La communauté d'agglomération de Nevers couvre 13 communes et 70 000 habitants. Son réseau de transport est exploité par la société Keolis depuis 2007.

Réseau Taneo :

10 lignes régulières et 4 services TAD + 1 navette centre-ville + services PMR + services scolaires.

Le VT est de 0,8% et rapporte 4 522 000€. 45 voyages/an/habitant.

Location de vélo et tarif combiné avec TER.

Application smartphone pour achat titre et suivi en temps réel.

Un nouveau pôle d'échange multimodal au Banlay a été mis en service en février 2020.

Sens (réseau Intercom)

La communauté d'agglomération de Sens couvre 27 communes et 60 000 habitants. Son réseau de transport est exploité par la société TRANSDEV.

Réseau Intercom :

6 lignes principales dont 1 essentielle, 4 structurantes et 10 de proximité, surtout scolaires + TAD.

21 voyages/an/habitant.

Les scolaires constituent la majorité des abonnés.

Le VT est de 0,6% et rapporte 2 410 000€.



Réseaux de moins de 50 000 habitants

Autun

Réseau porté par la seule ville d'Autun (13 000 habitants et 24 000 dans l'aire urbaine).

Réseau :

- 2 lignes à faible fréquence et TAD dans Autun et le secteur Autunois-Morvan
 - Navette vers gare TGV du Creusot/Montceau les Mines.
- Pas de VT mis en place.

Pas d'informations sur le site CEREMA.

Gray

1 bus intra-muros du mardi au vendredi avec 2 passages par jour.

Pas de VT mis en place.

Pas d'informations sur le site CEREMA.

Joigny

Ville de moins de 10 000 habitants proposant un service gratuit du lundi au samedi avec 9 circuits par jour et du transport scolaire.

Lons-le-Saunier (réseau TALLIS)

La communauté d'agglomération de Lons-le-Saunier couvre 24 communes et 32 000 habitants. Son réseau de transport est exploité par la société Keolis.

Réseau Tallis :

3 lignes structurantes + 3 navettes scolaires et 2 TAD.

Assez bonne couverture de la seule ville centre, ligne 1 la plus utilisée mais fréquentation totale assez faible. Tarification et information voyageurs standards.

Pas de titre intermodal avec TER (à l'étude).

Le VT est à 0,35% (800 000€) et couvre 40% des 2 millions de charges.

Pôle d'échange multimodal très attendu au droit de la gare SNCF dont la mise en accessibilité est en cours.

Plan vélo en cours (financement partiel par appel à projet régional) mais difficultés de mise en place avec le conseil départemental.

Luxeuil-les-Bains

Réseau porté par la seule ville de Luxeuil (8 300 habitants) Pas de VT mis en place.

Pas d'informations sur le site CEREMA.

Réseau :

1 ligne dont desserte de Saint-Sauveur et 2 AR scolaires.

La gare SNCF est désormais fermée !

Paray-le-Monial (réseau PLM)

Réseau porté par la seule ville de Paray-le-Monial (ville de 10 000 habitants).

1 ligne de transport en commun qui dessert 38 points

d'arrêt sur le territoire communal du lundi au samedi de 7h à 19h avec une fréquence à l'heure.

Navette vers gare TGV du Creusot/Montceau-les-Mines.

Pas de VT mis en place.

Pas d'informations sur le site CEREMA.

Pontarlier (réseau TCP)

Réseau porté par la seule ville de Pontarlier.

Service minimum sur la seule ville de Pontarlier, 1 ligne + TAD + scolaires, pas de versement transport pour financer la mobilité.

À Pontarlier, la voiture est reine (stationnement gratuit, même si zone bleue au centre-ville).

Des choix politiques doivent être faits pour transfert modal vers transports en commun à l'échelle de la communauté de communes, mais aussi vers l'intermodalité (TER pour les frontaliers, meilleure desserte du Haut-Doubs par car, modes doux...).

Pas de VT mis en place.

Saint-Claude (Réseau URBUS)

Réseau porté par la seule ville de Saint-Claude.

Le Réseau est géré par la Société Publique Locale (SPL mobilités BFC).

Réseau URBUS :

- 3 lignes dont 2 régulières et 1 desserte quartier + TAD.
- Grande amplitude horaire et desserte de la zone industrielle.

Pas de titre intermodal avec TER (à l'étude avec la région).

Le VT est de 0,4% et rapporte 300 000€ pour 690 000€ de charges.

Recettes : 108 000€.

24 voyages/an/habitant.

Vesoul (réseau Vbus)

Réseau porté par la communauté de communes de Vesoul, 20 communes et 33 000 habitants.

Réseau bien structuré comprenant 9 lignes en cadence, 6 TAD et 8 lignes directes (scolaires mais accessibles à tous).

Une fréquentation moyenne (560 000 voyages en 2016).

Le pôle d'échange multimodal (PEM) de la gare SNCF qui fut précurseur en Franche-Comté est le cœur du réseau.

Le versement transport est en 2018 de 0,60% et couvre 70% des charges, et les recettes 15% des charges d'exploitation.

TAD matin et soir vers pôle santé et PEM.

Tarification et services aux voyageurs conformes à ce type de réseau.

Il est à noter que la communauté de communes de Vesoul n'a pas répondu aux sollicitations de la FNAUT.

Tableau récapitulatif sur la fréquentation des réseaux

Moyennes nationales établies par le CEREMA :

Population en habitants	100 à 300 000	50 000 à 100 000	Inférieur à 50 000
Kilomètre par habitant (offre)	30,59	18,13	14,4
Voyages par habitant (fréquence)	76,64	30,5	18,1
Voyages par km (*)	2,51	1,58	1,28

(*) ratio de rendement : ratio permettant de mesurer le nombre de voyages effectués par kms parcourus

Tableau récapitulatif sur la fréquentation des principaux réseaux en Bourgogne Franche-Comté

Ratios 2016 (cerema)	Km / hab	Voyages/hab	Voyages / km
Belfort	36,3	56,1	1,5
Besançon	35,8	141,1	3,9
Chalon	28,6	70,5	2,5
Dijon	44,1	180,1	4,1
Montbéliard	38,6	74,2	1,9
Auxerre	22	34,3	1,6
Beaune	5	0,5	0,1
Le creusot	12,1	16,1	1,3
Dole	21,8	17,5	0,8
Mâcon	17,9	41,7	2,3
Nevers	27,1	41,8	1,5
Sens	15,3	21	1,4
Lons le saunier	8,1	6,6	0,8
Pontarlier	7	19,7	2,8
Saint Claude	17,6	23,7	1,3
Vesoul	17,4	16,5	0,9

Rouge : faible Bleu : correcte

Annexe 3

Suivi financier des réseaux

Charges financières et recettes 2016 (VT et recettes tarifaires)

Collectivités	Compte administratif Section fonctionnement	Compte Administratif Section investissement	Total charges exploitants 2016	Taux VT 2016	Produit VT 2016	Recettes tarifaires
Belfort	22 272 000	2 760 000	17 425 000	1,5	17 631 000	2 709 000
Besançon	46 520 000	32 451 000	36 793 000	1,80	30 444 000	9 748 000
Chalon	11 310 000	1 997 000	11 627 000	1	9 488 000	9 741 000
Dijon	98 948 000	30 352 000	68 120 000	2	55 213 000	18 094 000
Montbéliard	18 560 000	34 010 000	18 123 000	1,80	18 372 000	2 051 000
Auxerre	6 281 000	324 000	6 940 000	0,55	3 671 000	898 000
Beaune	4 160 000	248 000	1 210 000	0,5	1 647 000	90 000
Le Creusot	6 847 000	4 067 000	3 193 000	0,6	3 673 000	352 000
Dole	5 120 000	926 000	5 262 000	2016 : 0,30 2018 : 0,6	1 280 000	254 000
Macon	6 894 000	231 000	5 206 000	0,8	4 621 000	455 000
Nevers	7 105 000	1 968 000	6 821 000	0,8	4 522 000	1 392 000
Sens	3 456 000	315 000	3 931 000	0,6	2 410 000	603 000
Lons le saunier	773 000	---	841 000	2016 : 0 2018 : 0,35	0	119 000
Pontarlier	639 000	---	692 000	0	0	61 000
Saint Claude	---	---	758 000	0,4	193 000	111 000
Vesoul	2 686 000	270 000	2 146 000	216 : 0,55 2018 : 0,60	1 892 000	310 000

Gare SNCF

- 1** SENS - C/C Sud
- 5** SENS - Zone Industrielle
- 9** SENS - Champs Plaisants
- V₁** VILLENEUVE/YONNE - Les Egriselles

Cartobus
Sur réservation



NOUS JOINDRE

Siège Social : FNAUT Bourgogne-Franche-Comté - Bâtiment de la Visitation - 27 Rue de la Sous-Préfecture - 39100 DOLE
contact@fnauthfc.fr - 06 83 23 50 77 ou 06 18 05 78 75 - www.facebook.com/fnauthfc

Directeur de publication : Cédric Journeau - Crédits photos : B. Gournay, X. Morel, P. Noblet
Dépôt légal Avril 2020 - Étude des réseaux urbains 2019 - Imprimé par Néo Print 25 - 03 81 48 69 91 - contact@neoprint25.com - www.neoprint25.com