

LE GRAND PERIGUEUX
1 bd Lakanal – BP 70171 – 24019 - PERIGUEUX

DELIBERATION DD036-2018

Nombre de membres du conseil	
en exercice	95
Présents	67
Votants	77
Pouvoirs	10

Date de convocation du Conseil du Grand Périgueux le 23 mars 2018

LE 29 mars 2018, Le CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU GRAND PERIGUEUX, dûment convoqué s'est réuni en session ordinaire sous la présidence de Monsieur AUZOU

OBJET : MISE EN ŒUVRE DE LA RESTRUCTURATION DU RESEAU PERIBUS

M. Jacques AUZOU, Président
Christian LECOMTE, Secrétaire

Mmes BOUCAUD, GONTHIER, PASQUET, SALINIER, DE PISCHOF, BELOMBO, CONTIE, ROUFFINEAU, FAURE, GATAULT, CHABREYROU, BORAS, DARTENCET, LABAILS, LEON, MOULENES, PERRAUD-DAUSSE, RAT-SOULLER, PAUL, DORET, ROUX.

MM. BUISSON, BONNET, LARRE, BREAU, MOTTIER, CURNIL, RAYNAUD, PASSERIEUX, CHERON, TESTUT, DOBBELS, ROUSSARIE, BELLEBNA, PROTANO, GEOFFROY, LEGAY, MOTARD, LE PAPE, LACOSTE, PUYRIGAUD, RIGAUD, MERILLOU, AUDI, BARBANCEY, CIPIERRE, KHAIRALLAH, MOSSION, LE VACON, ROUQUIE, MATHIEU, RAUZET, LOURD, GRELETTY, LARENAUDIE, COLLINET, LAROCHE, BUFFIERE, RATIER, USCAIN, GENDRE, GEORGIADES, DUCENE, LE ROUX, CACAN.

SUPPLEANTE : Mme DAURIAC

ABSENTS :

Mmes : KERGOAT, DATRIER, MAXHEIM-MALARD, MONTEIL-MAYAUD, DECABRAS, SALOMON.

MM. : LE MAO, BEYLOT, DESPLAT, SUBERBERE, GARRIGUE, BERIT-DEBAT, MARTINEAU, SCHRICKE, DENIS, FRADON, COUDERC, DUNOYER, GIRAUDEL, MACARY, TENAILLON, MALLET, TALLET, GUILLEMET, REYNET, COLBAC, HERBRETEAU, MONTORIOL.

POUVOIRS :

M. LE MAO	Pouvoir à	M. GEOFFROY
M. SUBERBERE	Pouvoir à	Mme DARTENCET
Mme KERGOAT	Pouvoir à	M. PUYRIGAUD
M. MARTINEAU	Pouvoir à	Mme CONTIE
M. SCHRICKE	Pouvoir à	M. PROTANO
M. GIRAUDEL	Pouvoir à	M. BARBANCEY
M. REYNET	Pouvoir à	M. AUZOU
M. COLBAC	Pouvoir à	M. GEORGIADES
M. HERBRETEAU	Pouvoir à	M. DUCENE
M. MONTORIOL	Pouvoir à	M. COLLINET

OBJET : MISE EN ŒUVRE DE LA RESTRUCTURATION DU RESEAU PERIBUS

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales

Considérant que devant une augmentation constante du trafic routier, le Grand Périgueux a souhaité revoir l'ensemble de sa politique de déplacements sur le territoire au travers des différentes actions définies dans le Plan Global des Déplacements (PGD) et cela afin de favoriser le report modal.

Que le Grand Périgueux fait des transports collectifs et notamment le réseau Péribus, son atout majeur pour enrayer la congestion du cœur de l'agglomération en heures de pointes.

Que l'offre actuelle du réseau Péribus, inchangée depuis de nombreuses années, doit dès lors être repensée et réorganisée en intégralité.

Que par conséquent, les objectifs de la réorganisation du réseau sont les suivants :

- **Proposer une réorganisation complète** des transports collectifs à l'échelle du nouveau territoire du Grand Périgueux intégrant l'ensemble des modes (Péribus, Handibus, Transport à la Demande, circuits scolaires, lignes départementales et Transports Express Régionaux) ;
- **Augmenter le report modal.** Ayant conscience que les conditions de circulation pourraient arriver à saturation complète d'ici 2025-2030, le Grand Périgueux souhaite augmenter de façon significative le report modal. En ce sens, cette réorganisation doit cibler les plus gros générateurs de déplacements du territoire ;
- **Favoriser et développer l'intermodalité.** L'articulation des différents modes de transports tels que le TER, les circuits scolaires, les lignes régionales de transport interurbain sans oublier la voiture via les parkings relais devra être visée ;
- **Une refonte de la grille tarifaire.** Cette restructuration doit s'accompagner d'une nouvelle offre commerciale afin d'en augmenter sa lisibilité et son attractivité ;
- **Diminuer les coûts de fonctionnement.** Engagée dans un projet de voies bus et d'un pôle d'échange multimodal, le Grand Périgueux se doit d'allouer une partie de son budget aux dépenses d'investissement. Il s'est ainsi fixé pour objectif de réduire ses dépenses de fonctionnement avec une projection de la participation financière à l'EPIC Péribus à l'horizon 2020 à 5,7 millions d'euros soit l'équivalent annuel de 200 000 kilomètres en moins.
- **Accompagner la Régie Péribus** pour la mise en place du nouveau montage d'exploitation.
- **La restructuration du réseau Péribus doit intervenir au 1^{er} septembre 2018.**

Considérant qu'en 2017, le réseau Péribus a représenté 1 679 500 kilomètres parcourus (hors Transport à la Demande) pour 1 228 400 voyages réalisés et 1 165 500 euros de recette.

Que le travail d'analyse technique et de concertation nécessaire à la présente restructuration a été organisé en 2 temps :

- réalisation d'une étude origine / destination sur l'ensemble des lignes du réseau Péribus et analyse détaillée : avril à septembre 2017 ;
- élaboration des scénarios, pistes d'actions et concertation : octobre 2017 à février 2018.

Considérant que les principaux enseignements de l'étude origine-destination couplée à l'analyse des données de la billettique sont disponibles depuis avril 2016.

Que d'une manière générale, plus de 75% de la fréquentation actuelle du réseau est concentrée sur les deux lignes structurantes (Gbe / Gbi) dont le fonctionnement est souvent considéré comme complexe.

De plus, sur un réseau de 14h d'amplitude de fonctionnement 6h – 20h, du lundi au samedi, 30% du temps de fonctionnement (soit 4h30) s'effectue en heure pleine pour 55% des usagers transportés et 70% du temps (soit 9h30) en heure creuse pour 45% des usagers.

Qu'enfin, les femmes représentent 60% des usagers avec une clientèle relativement avec l'effet des scolaires qui représentent 75% des usagers.

Qu'à l'inverse, les personnes âgées sont peu représentées avec moins de 4% (en comparaison à d'autres réseaux).

Considérant que l'élaboration du ratio lié au nombre de voyageurs transporté par kilomètre permet d'apporter une comparaison au niveau de la performance des lignes de bus par rapport à un panel de réseau.

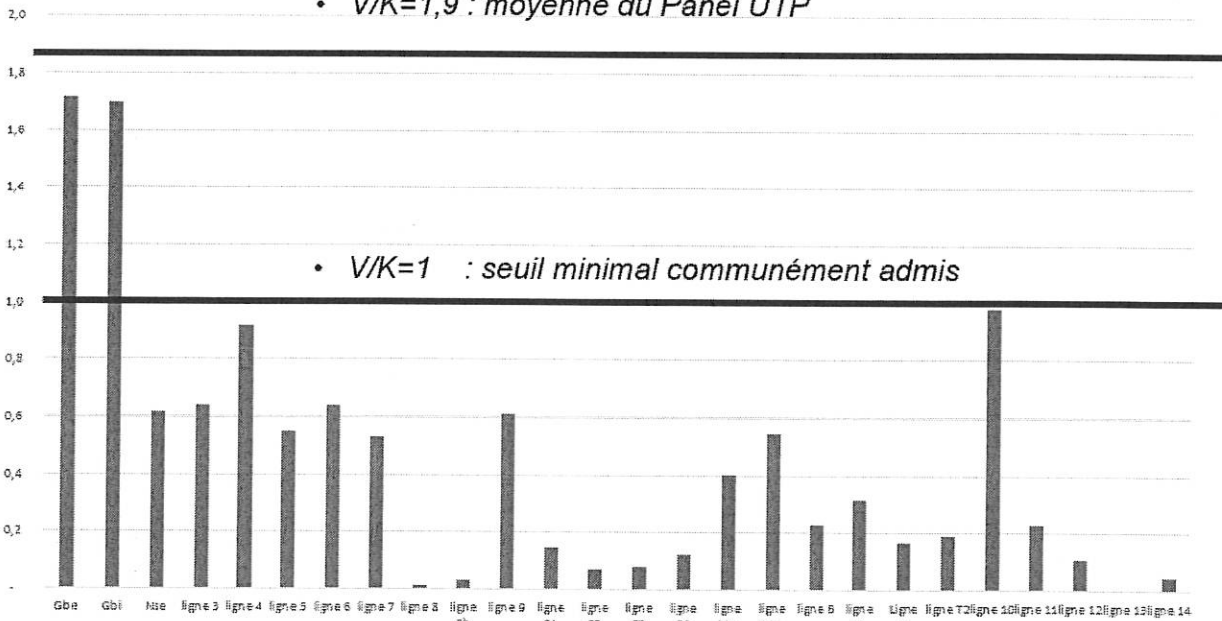
Qu'au regard des résultats obtenus par ligne (cf. graphique ci-dessous) il est constaté que l'ensemble des lignes (même les lignes structurantes : Gbe – Gbi – Nse) ont une performance bien inférieure aux seuils communément considérés comme « acceptables » 1 ou 1,9 V/K.

Voyageur / kilomètre par ligne

Deux repères pour interpréter le graphique

• $V/K=1,9$: moyenne du Panel UTP

• $V/K=1$: seuil minimal communément admis

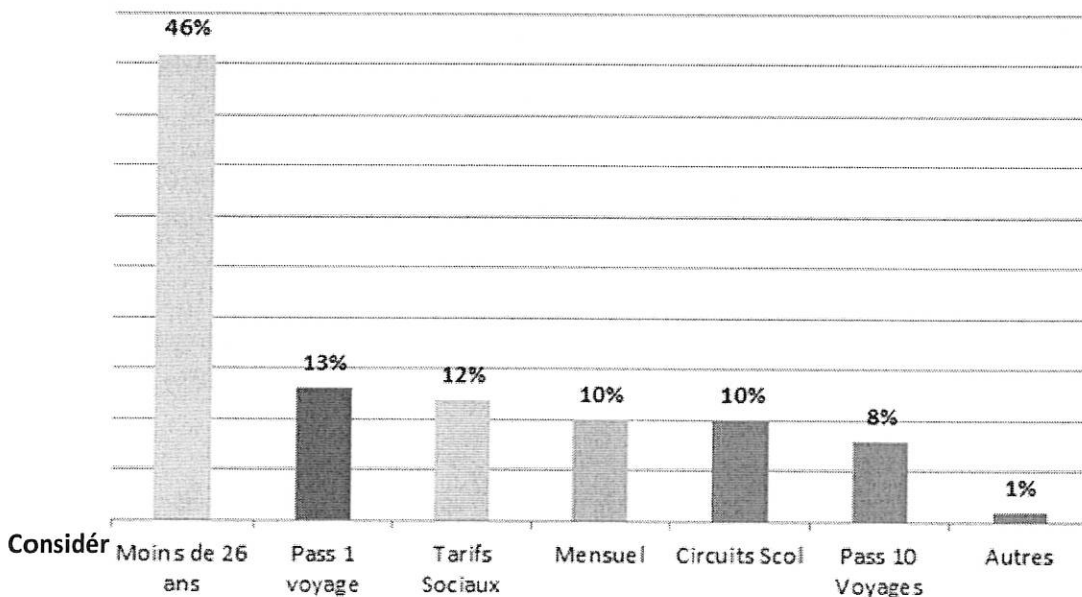


Considérant que des usagers abonnés quasi absent, hormis les moins de 26 ans (scolaires essentiellement)

En effet, l'analyse de la fréquentation par titre, sur un jour ouvrable permet d'identifier :

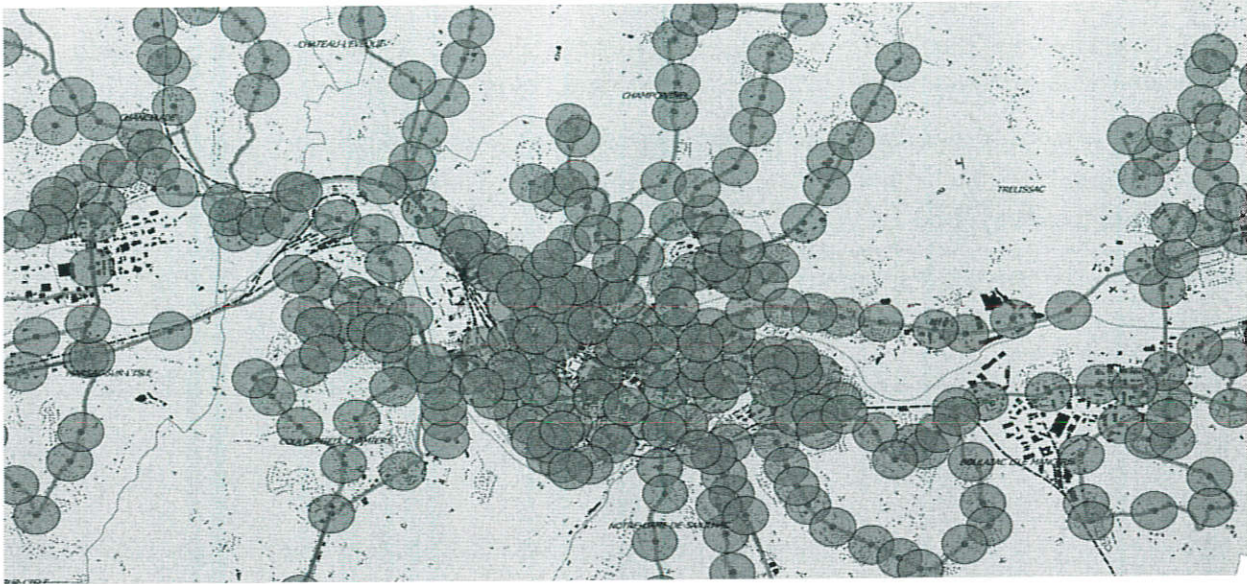
- la prépondérance de la clientèle scolaire et jeune ;
- la très faible présence des abonnés hors moins de 26 ans

Fréquentation par titre (JOB du 04/04/2017)



Considérer

Que la carte ci-dessous expose la couverture territoriale des arrêts du réseau actuel par chevauchement. Il est considéré en moyenne que la distance minimale acceptable du territoire entre deux arrêts est de 150 mètres.



Qu'ainsi, pour le réseau actuel la distance entre deux arrêts est bien souvent inférieure à ce seuil pénalisant de fait la vitesse commerciale et donc l'attrait du bus par rapport à l'usage de la voiture. La question de l'accessibilité des arrêts et de leur maintenance est aussi à considérer.

Que de plus, sur les 650 points d'arrêts actuels du réseau, 67 ne sont jamais utilisés.

Qu'en conclusion, le réseau actuel Péribus a une fréquentation trop faible par rapport à sa taille malgré des lignes structurantes. De plus, les coûts d'exploitation sont certes calibrés par rapport au réseau mais ils s'avèrent trop importants par rapport à la fréquentation.

Considérant qu'au regard des principaux éléments liés à l'analyse du fonctionnement actuel du réseau il est donc proposé de retenir 5 principes d'actions pour envisager la construction d'un nouveau réseau.

Que par ordre d'importance, les concepts de la restructuration reposent sur les éléments suivants :

- **Principe 1** : élaborer un réseau intermodal maillé qui permet plus de possibilités de voyages ;
- **Principe 2** : constituer 4 pôles d'échanges « de ceinture du centre-ville » qui encadrent l'hyper-centre et permettent d'en retirer les fonctions d'exploitation (Place du 8 mai, Pôle d'Echanges Multimodal, Centre des Communications, Allées Tourny) ;
- **Principe 3** : déterminer des pôles d'échanges périphériques qui vont structurer l'offre de mobilité dans les secteurs peu denses afin d'alléger la circulation routière aux heures de points ;
- **Principe 4** : fixer 2 axes forts Est-Ouest et Nord-Sud, complémentaires au TER ;
- **Principe 5** : utiliser les aménagements liés aux Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) comme un tronçon commun pour fluidifier et améliorer les temps de parcours.

Qu'à partir de l'ensemble de ces éléments mis en exergue il a été aussi nécessaire de constituer une cartographie de l'ensemble des pôles générateurs de déplacement du territoire afin de quantifier la future offre de manière géographique.

Que par conséquent, le futur réseau s'articule autour de 5 typologies de lignes qui correspondent à des besoins et des typologies d'utilisateurs déterminés. L'offre est ainsi structurée territorialement d'une part et socialement d'autre part.

Qu'enfin, la diminution de 200 000 kilomètres parcourus (par rapport à 2017) est inscrite dans les perspectives de la future architecture du réseau. Le fonctionnement actuel du réseau samedi est conservé.

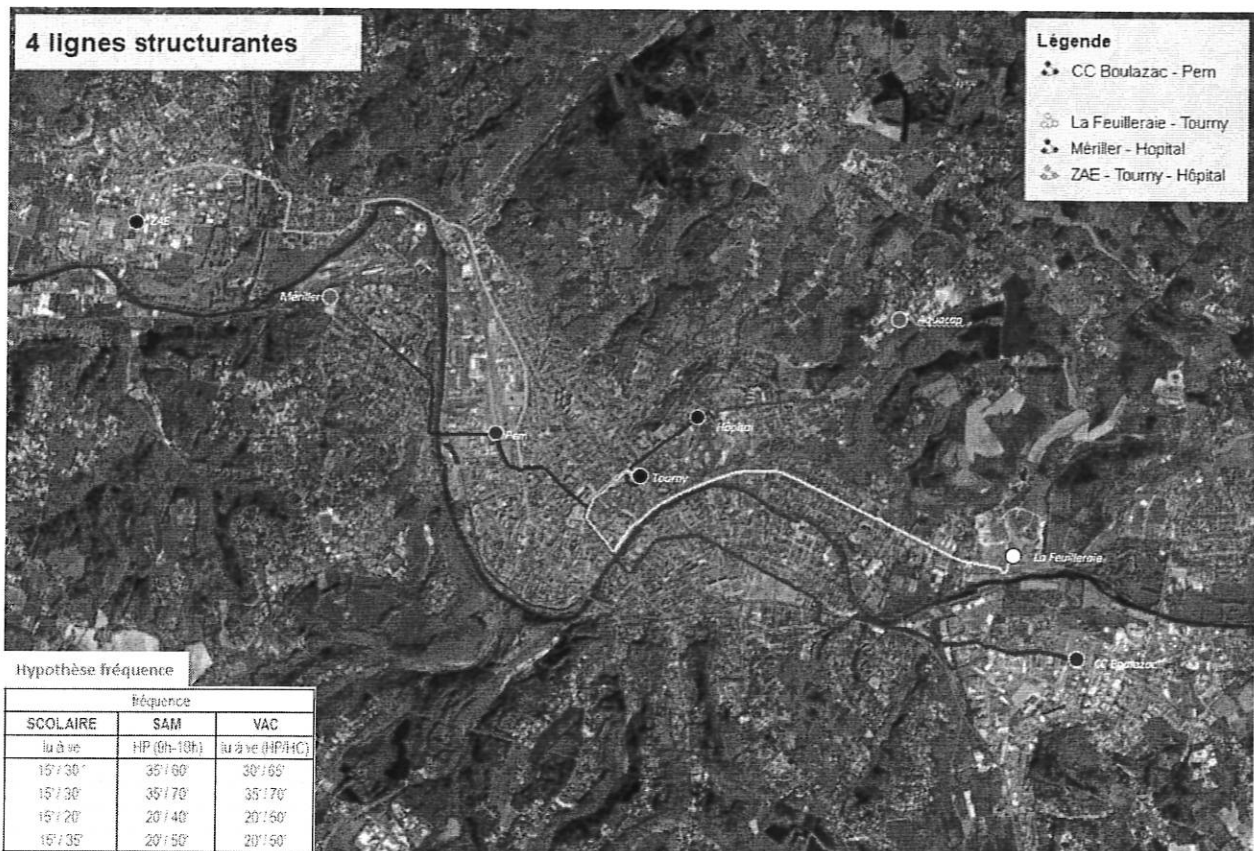
Typologie 1 : 4 lignes structurantes

Considérant qu'il s'agit des « fonds de lignes » permanentes qui assurent la desserte de la partie dense de l'agglomération. Le public cible est essentiellement le public de centre-ville et les captifs du transport collectif.

Que les itinéraires de ces lignes sont concentrés sur les tronçons actuels les plus fréquentés et les plus efficaces. Les itinéraires sont donc raccourcis par rapport aux tracés actuels afin de diminuer les temps de parcours et limiter les kilométrages sans usager. Les arrêts sont optimisés dans la mesure du possible pour gagner également en temps de parcours.

Que les établissements scolaires ainsi que l'hôpital, le centre-ville et les zones commerciales aussi bien à l'ouest qu'à l'est sont desservies.

Que ces lignes circulent toute la journée avec des services renforcés aux heures de pointe permettant une fréquence de passage toutes les 15 minutes et 30 minutes aux heures creuses.



Typologie 2 : 9 lignes express

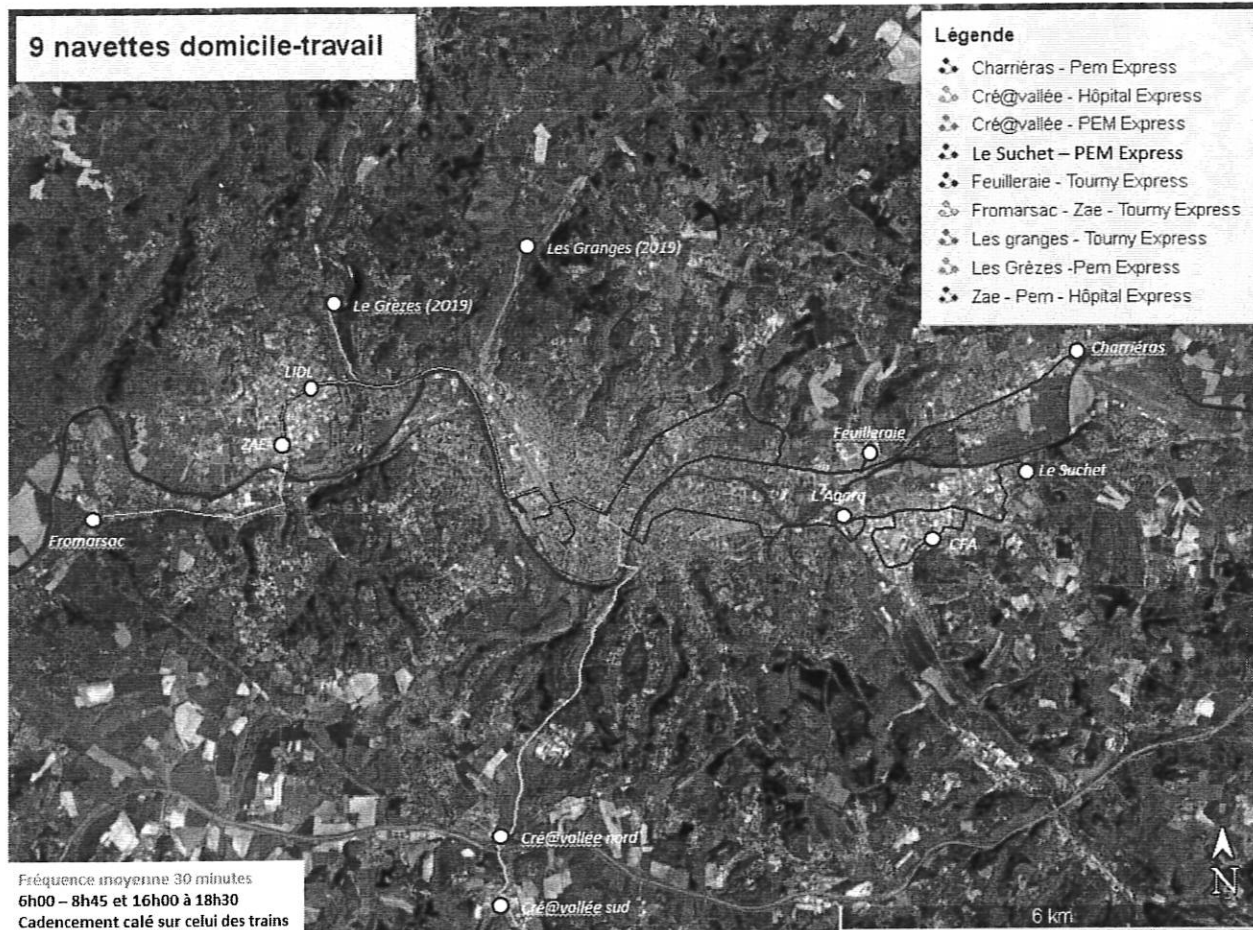
Considérant que les lignes dites « express » ont pour vocation nouvelle de favoriser le report modal depuis les parkings relais de ceinture d'agglomération afin de desservir rapidement les principaux générateurs / employeurs de la ville centre et de la périphérie le cas échéant. Les actifs en sont la cible principale. Les parcours de ces lignes sont donc accélérés avec très peu d'arrêts, seulement aux pôles croisés.

Que ces services agissent en complément des lignes structurantes, à certaines heures et sur des itinéraires plus lointains. A savoir sur les heures de pointes du matin (6h – 8h45) et le soir (16h-18h30) avec une fréquence toutes les 30 minutes. Ces lignes seront également interfacées avec les horaires des trains aussi bien le matin que le soir.

Que l'objectif de ces navettes consiste également à circuler avec des véhicules de petite taille. Tout d'abord, au regard des enjeux qui reposent sur ces lignes nouvelles et de l'état actuel du parc de véhicules, il est proposé dans un 1^{er} temps les véhicules actuels et d'orienter les renouvellements des véhicules en 2019 et 2020 sur des nouveaux gabarits plus réduits au regard de l'usage de ces dernières.

Que l'hôpital, le centre-ville, la cité administrative, la place du 8 mai, la Préfecture, le Département mais aussi le Campus de la formation de Boulazac, Phil@poste et Cré@Vallée sont ciblés par le positionnement de ces lignes.

Qu'enfin, au regard des aménagements à réaliser dans la constitution des parkings relais et des emprises foncières à réaliser il est proposé d'attendre 2019-2020 pour la mise en place des navettes depuis les Grèzes (route d'Angoulême) et Les Granges (route d'Agonac).

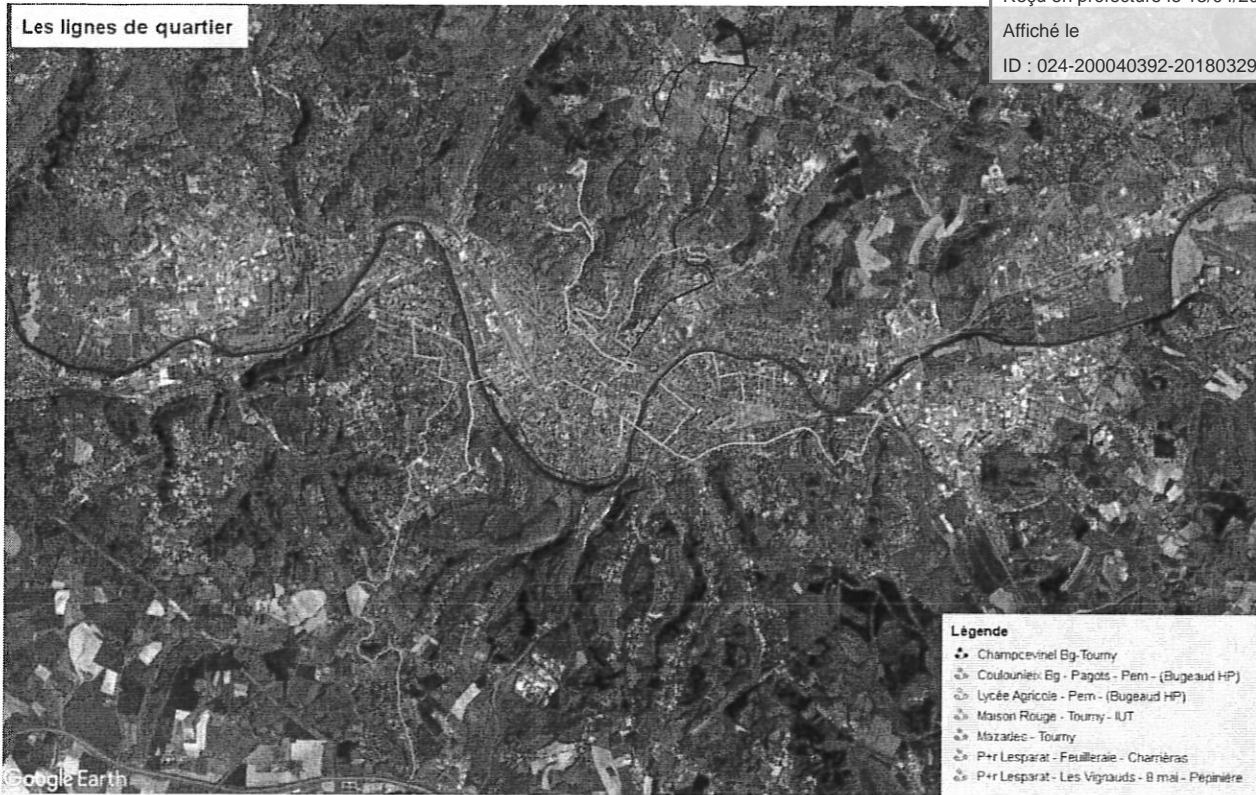


Typologie 3 : 7 navettes de quartier

Considérant qu'il s'agit des lignes de desserte de proximité qui assurent un maillage de l'offre en profondeur.

Qu'elles reprennent souvent les itinéraires actuels afin de maintenir une desserte de proximité connue. Leurs utilisations étant essentiellement liées à des déplacements dont les motifs représentent une temporalité plus longue (médical, administratif, loisirs etc). De ce fait, au regard des usages actuels et de la fréquentation l'objectif est d'en limiter le nombre et de maîtriser la production kilométrique en les rabattant autant que possible, sur les 4 lignes structurantes, au droit des principaux pôles.

Que toutefois, un cadencement affiné a été réalisé pour certaines lignes comme par exemple celles qui desservent le pôle universitaire ou Pagot au niveau de la commune de Coulounieix-Chamiers.



Que ces lignes de quartier seront complétées par 2 navettes dites « centre-ville ».

Que l'objectif principal est d'assurer une desserte complémentaire au maillage actuel à la fois au nord et au sud de la gare à destination du centre-ville. Ces axes sont actuellement délaissés par les transports collectifs. Le fonctionnement de ces navettes serait assuré par les deux véhicules « Businova » tri-énergies entre 9h et 16h. La mobilité interne à la Ville et entre les pôles générateurs de cette dernière sera donc renforcée et assurée dans un temps limité (de l'ordre de 20 minutes). La fluidité et les liaisons rapides en cœur de Ville sont recherchées car quasi absente actuellement.

2 navettes de centre-ville

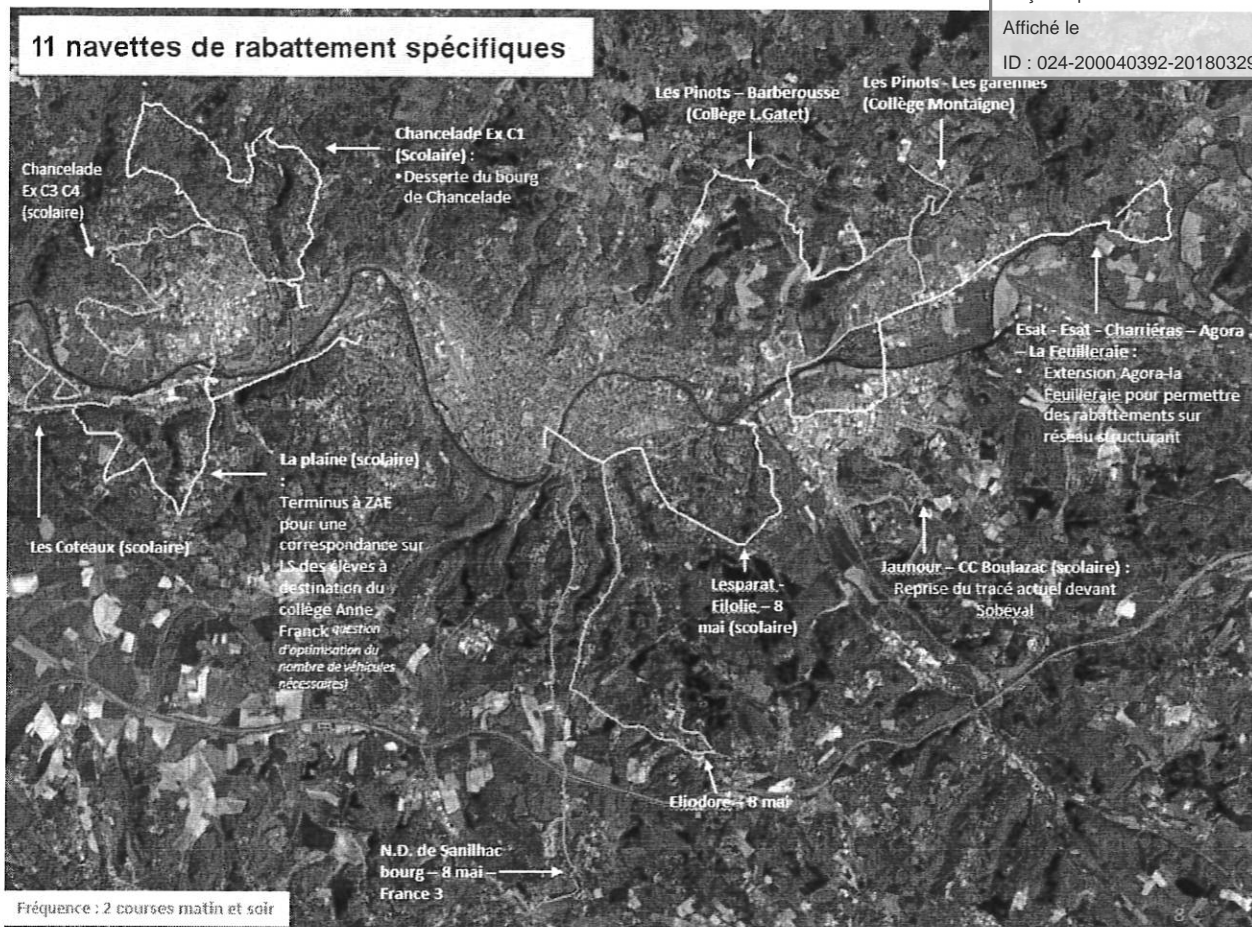


Typologie 4 : 11 lignes de rabattement spécifique

Considérant que le principe de rabattement de ces lignes au niveau des principaux pôles structurants est maintenu. L'usage principal de ces lignes est scolaire. Toutefois, elles seront ouvertes aux autres usagers.

Que le fonctionnement et les dessertes actuelles sont conservés en quasi intégralité afin de ne pas pénaliser les élèves. Les seules évolutions sont liées à la modification des dessertes des lignes structurantes ce qui peut engendrer dans certains cas une correspondance à un endroit différent de l'actuel. La sécurité des élèves a été avant tout privilégiée afin de remédier à des situations souvent problématiques.

Que l'ensemble de ces lignes sont envisagées avec deux services le matin et le soir afin de couvrir les amplitudes horaires des établissements scolaires. Cependant, il est à noter que certaines sorties de cours en milieu d'après-midi par exemple, ne seront pas réalisées. Les élèves devront attendre le passage du bus à l'horaire habituel.



Typologie 5 : Le Transport à la Demande (TAD)

Considérant que le Transport à la Demande avait déjà été étendu en septembre 2018 à certains courses des lignes pour lesquelles la fréquentation était inférieure à 4 passagers.

Qu'au final, 17 lignes de bus proposent actuellement des services en TAD et certains sont uniquement assurés TAD (lignes 8-8b-12-13-14). Cette modification a pour objectif de générer, en année pleine, une atténuation des dépenses de l'ordre de 200 000 €. Ce service est actuellement assuré par un groupement de taxis et les usagers doivent réserver 24 heures avant le service.

Qu'après 6 mois de fonctionnement il a été réalisé un premier bilan de la fréquentation de ces lignes au regard des motifs de déplacements et des coûts de fonctionnement.

Qu'en moyenne, le TAD représente sur un mois, à l'échelle des 15 communes concernées, 140 usagers dont 95 scolaires pour un coût mensuel d'environ 12 000 euros.

Que l'utilisation à vocation scolaire est très prégnante (plus de 55% des courses) et des lignes ont un usage exclusivement scolaire (T1 et T2) mais avec un nombre d'usagers différent très faible.

Que le coût moyen d'une course TAD est de l'ordre de 27 euros mais des écarts très importants existent entre les lignes (par exemple : plus de 45 euros par course pour la ligne 10).

Que la récurrence d'utilisation du service est elle aussi à souligner dans certains cas tout comme le taux de groupage. En effet, le public scolaire a une utilisation récurrente du service (ligne 3) avec dans certains cas un taux de groupage très faible lignes T1 et T2 dont l'usage est exclusivement scolaire.

Que face à ces éléments d'analyse, le Comité de Pilotage constitué dans le cadre de la restructuration du réseau, qui s'est réuni le 27 février, a souhaité modifier en profondeur les modalités d'accès à ce service.

Qu'à ce titre, il est proposé de présenter au Conseil Communautaire du mois de mai 2018 de nouvelles modalités d'accès au TAD avec des courses retravaillées. Un nom commercial sera également proposé à ce service complémentaire.

Typologie 6 : Le Handibus

Considérant que le service Handibus est actuellement disponible pour 15 communes du coeur de l'agglomération. Les personnes qui peuvent bénéficier de ce service doivent disposer d'une carte d'invalidité à 80 % ou être en fauteuil ou avoir une carte Canne Blanche / Cécité Etoile verte. Ce service fonctionne par réservation préalable du lundi au vendredi de 7h à 19h.

Que 3120 courses sont réalisées en moyenne par an pour un coût de 37 euros HT la course.

Qu'au regard de l'intérêt social de ce dispositif face à l'exclusion liée à la mobilité et après un échange avec les associations de personnes handicapées il est proposé d'étendre ce service à l'ensemble des communes du Grand Périgueux à compter du 1^{er} septembre 2018.

Qu'au regard, des données anonymes communiquées par la MDPH et selon le taux actuel de déclenchement des courses, le coût de l'extension serait estimé à 50 000 euros HT par an. Le recours à des prestataires extérieurs serait envisagé pour répondre à ce nouveau besoin et cela permettrait d'assurer une plus grande proximité de la desserte.

Des aménagements nécessaires à la restructuration

Considérant que par ailleurs, afin que le futur réseau puisse être opérationnel à compter de septembre 2018 des aménagements structurants sont à réaliser notamment au niveau des différents parkings relais.

Que les travaux liés aux BHNS ont débuté en janvier 2018 et se poursuivront dans une 2nd phase au printemps pour être finalisé en septembre.

Que parallèlement, les travaux du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) débuteront à l'été 2018 et ils se poursuivront durant 8 mois.

Que la présentation détaillée des aménagements liés aux parkings relais (Charriéras, Cré@vallée 2) et aux pôles structurants (Place du 8 Mai, Centre des Communications, Place Tourny) font l'objet d'un rapport spécifique.

Qu'enfin, un des objectifs principaux de la restructuration consistent à modifier la grille tarifaire (inchangée depuis 2014) et à élaborer une stratégie de communication afin d'informer largement le public.

Qu'au regard des enjeux stratégiques les éléments seront présentés au Conseil Communautaire du mois du mai 2018 pour une mise en œuvre à compter de septembre 2018.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE APRES EN AVOIR DELIBERE :

- Décide d'approuver la restructuration du réseau Péribus telle qu'exposée dans le présent rapport ;
- Autorise le Président à signer tous les documents afférant à ce dossier.

Adoptée à l'unanimité

Délibération publiée le	12 AVR. 2018	Pour extrait conforme	12 AVR. 2018
Délibération certifiée exécutoire à compter du	12 AVR. 2018	Périgueux, le	12 AVR. 2018

Le Président
Jacques AUZOU



Envoyé en préfecture le 13/04/2018

Reçu en préfecture le 13/04/2018

Affiché le



ID : 024-200040392-20180329-DD0362018-DE