

# Système de navettes parking → centre-ville

## L'exemple de Rodez



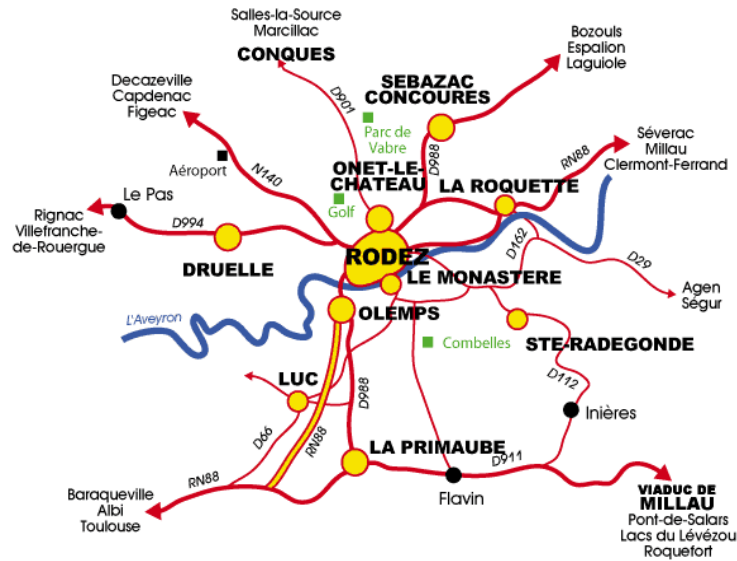
*Rodez sur son « piton » côté sud.*

## 1. Le contexte

### 1.1. Le contexte géographique

Rodez, cité historique de 26 000 habitants et préfecture du département de l'Aveyron, compte, avec huit autres communes de la communauté d'agglomération du Grand Rodez , 52 852 habitants. C'est la première agglomération du département.

## LE GRAND RODEZ DEPARTEMENT DE L'AVEYRON REGION MIDI-PYRENEES



Situé en lisière de la montagne, rattaché à la région Midi-Pyrénées, à moins de deux heures de route du littoral méditerranéen, le Grand Rodez est à équidistance des trois métropoles que sont Clermont-Ferrand, Montpellier et Toulouse, en même temps qu'idéalement placé sur la diagonale Toulouse-Lyon. Cette position lui confère un rôle d'animation du Sud du Massif Central, dépassant largement aujourd'hui celui d'autres agglomérations de dimensions comparables.

Positionnée sur un piton rocheux, la ville de Rodez doit inéluctablement prendre en considération cette caractéristique topographique dans ses divers projets de développement.

L'agglomération constitue le premier bassin d'activité de l'Aveyron, avec notamment plus de 7000 entreprises et un pôle d'enseignement supérieur de dimension régionale (2340 étudiants).

Dans les années 1990, la construction du viaduc de Bourran a permis la création de nouveaux quartiers et favorisé l'implantation de nouvelles entreprises technologiques ainsi que l'installation d'antennes des universités de Toulouse.

Le projet d'agglomération (2000-2020) comprend un ensemble d'orientations stratégiques qui vont permettre d'assurer l'attractivité du Grand Rodez et son développement démographique face aux concurrences des métropoles régionales, ainsi que le Plan global de déplacement.

C'est donc en partie dans ce contexte que le Grand Rodez a souhaité mettre en place divers projets d'aménagement et de déplacement sur son territoire, dont une navette collective reliant le nouveau quartier de Bourran, excentré de l'ouest de Rodez, au centre ancien.

## **1.2. Le réseau de transports en commun**

L'autorité organisatrice est la communauté d'agglomération du Grand Rodez.

Le Réseau OCTOBUS a pour principal exploitant la Société Anonyme des Transports Automobiles Ruthénois (SATAR).

Le contrat est du type : affermage.

Le périmètre de transports urbains concerne les huit communes de la communauté d'agglomération pour une population de 52 852 habitants.

Le réseau comporte 23 lignes pour une longueur de 166 km.

En 2005, il y a eu 1 035 000 voyages effectués pour 651 000 km parcourus.

D'une façon générale, le réseau de bus existant est relativement peu fréquenté. Dans un premier temps, le réseau de TCU a été étendu à l'ensemble des communes du Grand Rodez, puis dans un deuxième temps, la navette a été mise en place.

En ce qui concerne l'accessibilité, la phase de diagnostic du schéma directeur de mise en accessibilité du réseau est en cours de finalisation.

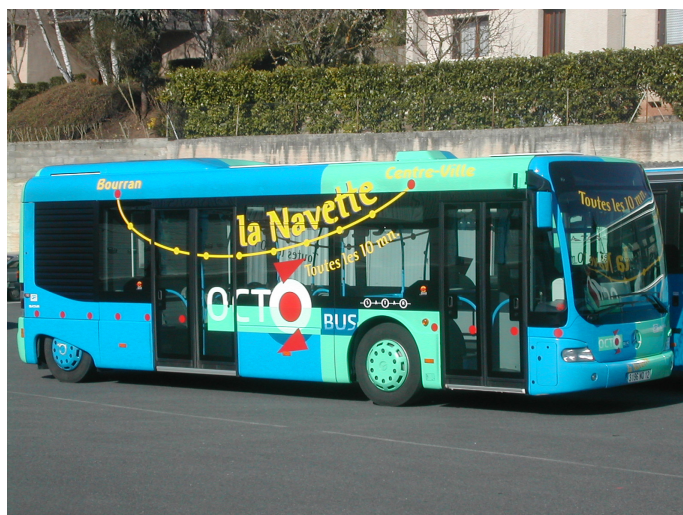
## **1.3. Les motivations de la mise en place d'un système de navettes**

La communauté d'agglomération du Grand Rodez a souhaité joindre une navette à son réseau urbain « OCTOBUS », composé d'une vingtaine de lignes, pour ?????.

Le but premier de la navette n'était pas de faire une liaison de parc relais avec le centre-ville, mais d'assurer une liaison entre deux quartiers.

La navette dispose de deux appellations : « la Navette » ou « la Navette Bourran-centre ancien ». Elle a été mise en service en avril 2003.

Les contraintes géographiques dans la ville de Rodez sont fortes. La navette a été mise en place en accompagnement de la création du nouveau quartier de Rodez, Bourran, qui comporte de nombreux logements mais également de nombreux services publics, tels que : DDE, DDAF, CCI, ANPE, URSSAF, Centre Hospitalier...



## 2. La mise en place

### 2.1. La desserte et le fonctionnement de la navette

Dans le sens aller (Bourran - centre-ville) le parcours est de 2130 m et dans le sens retour (centre-ville- Bourran) il est de 2086 m.

Le parcours compte sept arrêts dans le sens aller et huit dans le sens retour. Quatre de ces arrêts sont situés dans le nouveau quartier de Bourran.

Quant au secteur centre-ville, l'un des principaux arrêts est celui de la place Foch qui permet d'accéder aux rues piétonnes, au centre-ville et à l'hôtel de ville.

En temps normal, un seul véhicule est dédié à la navette. Mais, pour assurer la fréquence aux heures de pointe, le service dispose d'un véhicule de renfort.

C'est la communauté d'agglomération du Grand Rodez qui est propriétaire des véhicules.

Le prix du ticket pour l'usage de la navette est de 0,20 €, alors que sur le réseau bus, le tarif normal est de 1 €. Étant donné la différence de tarif, le ticket de la navette ne permet pas d'accéder au réseau bus, alors que l'inverse est tout à fait possible.

L'amplitude horaire quotidienne du lundi au samedi tout au long de l'année est de 7 h 15 à 19 h 37.

La fréquence est de moins de 10 minutes en heures de pointe (7 h 30 à 9 h 00, 12 h 00 à 12 h 30, 13 h 15 à 14 h 00, 17 h 00 à 18 h 00) et de 15 minutes en heures creuses, du lundi au vendredi, excepté pendant les vacances scolaires d'été.

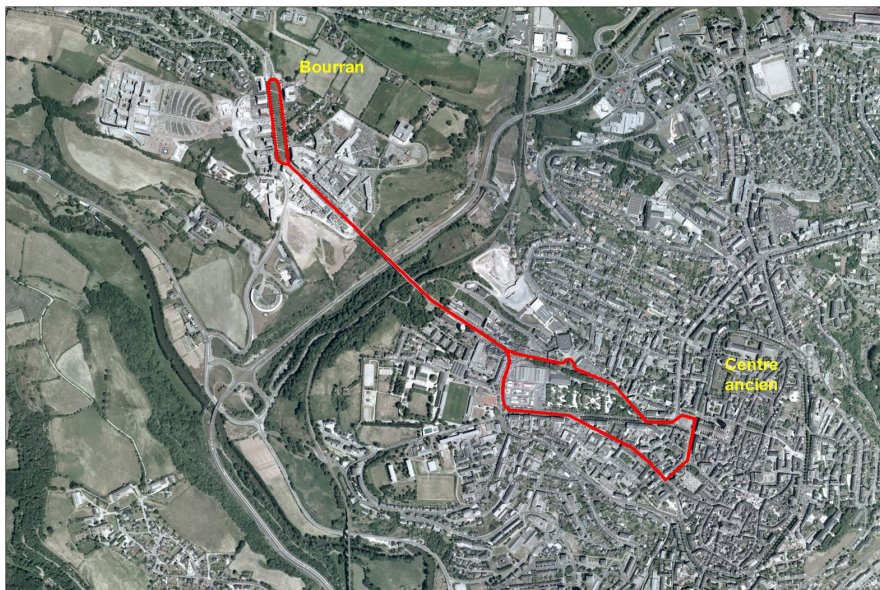
Le samedi et durant les vacances scolaires d'été, la fréquence reste à moins de 10 minutes pour la période allant de 12 h 00 à 12 h 30 et celle de 13 h 15 et 14 h 00. En dehors de ces horaires, la fréquence est de 15 minutes.

Le kilométrage annuel parcouru par la navette est de 80 457 km.

Le personnel de conduite affecté à la navette représente quatre équivalents temps plein.

Dans les projets de modification du service navette, il y a la création d'un nouveau parc relais, avec prolongement du circuit pour le desservir.

Grand Rodez  
Circuit de "La Navette"



## **2.2. Le parking**

A la création de la navette, il n'y avait pas de parking spécifique. Comme la navette dessert un quartier nouveau de Bourran, les terrains non construits servaient de parking.

Le développement de l'usage de la navette, en tant que liaison d'accès au centre ville, a nécessité la création d'un véritable parking gratuit de 140 places en 2007, aujourd'hui en cours de finalisation dans le quartier, avec 97 places de plus qui seront offertes à la fin de 2007. Il est distant de 1,8 km du centre-ville.

Mais l'objectif final est d'aménager un véritable parc relais aux portes de l'agglomération, en prolongeant le circuit de la navette.

La gestion et l'entretien des parkings sont aujourd'hui assurés par la ville.

Les futurs parcs relais seront, eux, gérés par le Grand Rodez.

## **2.3. L'organisation juridique et financière**

L'acquisition du matériel roulant (265 000 € TTC) a été prise en charge par le Grand Rodez dans le cadre du budget transports. Le véhicule de renfort est mis à disposition par l'exploitant.

La réalisation du parking a été prise en charge par le Grand Rodez dans le cadre du budget général, à savoir 875 000 € TTC.

Le coût de fonctionnement annuel de la navette s'élève à 226 800 €, ce qui représente un coût au kilomètre de 2,8091 €.

C'est la communauté d'agglomération du Grand Rodez qui organise et finance le service de la navette.

L'exploitation de la navette est assurée par le délégataire du réseau urbain.

C'est la rémunération au forfait qui est appliquée.

## **3. Bilan**

### **3.1. La fréquentation de la navette**

La Navette est entrée dans les habitudes de déplacement des habitants de l'agglomération et sa périphérie.

Le bilan du service est positif, puisque la navette représente 27 % du trafic journalier du réseau de TC.

La fréquentation quotidienne sur un jour moyen est de 1100 voyageurs. Un record de 1750 passagers a été enregistré le premier jour des soldes d'hiver.

L'évolution de la fréquentation de la navette est la suivante :

- en 2004 : 270 399 voyageurs
- en 2005 : 286 751 voyageurs (soit une augmentation de 6,05 % par rapport à l'année précédente).

- en 2006 : 311 779 voyageurs (soit une augmentation de 8,73 % par rapport à l'année 2005).

L'ensemble du réseau est équipé en billettique, ce qui permet d'avoir connaissance des statistiques de tout le réseau.

La navette engendre des répercussions positives sur l'ensemble du réseau urbain depuis sa mise en service.

Le succès de cette ligne est du à sa fréquence haute et à sa tarification spécifique en lien avec le stationnement. Un renfort supplémentaire à l'heure de pointe du soir est à l'étude pour mieux répondre aux attentes de la clientèle.

### **3.2. La clientèle**

La Navette est particulièrement utilisée par les habitants du quartier de Bourran pour aller en centre-ville, mais également par les personnes travaillant ou devant se rendre dans les diverses administrations présentes dans ce nouveau quartier. En effet, le motif « travail » représente 40 % de la pratique de ce service. Le tarif « navette » (0,20 €) a également contribué à son succès.

Le réseau «OCTOBUS » possède une identité forte. Sa reconnaissance est facilitée par les habitants par le design des bus aux couleurs de l'agglomération.

Une enquête, réalisée à la fin de l'année 2003, a montré que 56 % des usagers qui empruntaient la navette avaient utilisé les parkings.

La navette accueille tout usager sur le circuit. Il n'y a pas de concurrence entre le réseau TCU et le service navette.

### **3.3. Le stationnement sur la ville**

Le stationnement dans le quartier de Bourran étant gratuit, beaucoup d'usagers y stationnent pour accéder plus facilement au centre-ville.

Parallèlement, et toujours dans un souci d'offrir à la population une alternative à la voiture, la ville de Rodez a la volonté d'agir sur le stationnement en réduisant le nombre de places de parking en centre ville, notamment sur voirie, et en instaurant une tarification différenciée selon l'usage du stationnement et en fonction du site occupé. Une étude est en cours, mais les prix ont néanmoins déjà été revus, dans le fonctionnement et la durée de stationnement.

Un arrêt minute avec un système de borne à également été créé dans une rue du centre-ville . Ce type d'action devrait être poursuivi lorsque la question du stationnement sera traitée. Les sections porteront principalement sur l'axe fort des transports en commun, de manière à privilégier les résidents.

La communauté d'agglomération devrait également créer trois parcs relais à partir de 2008 (à l'ouest, au sud et à l'est de l'agglomération) et renforcer ainsi sa volonté de limiter le stationnement dans le cœur de l'agglomération.

# 4. Annexe : plan du réseau

