

Systeme de navette parking → centre-ville

L'exemple d'Aurillac

1. Le contexte

1.1. Le contexte géographique

Aurillac est située dans le département du Cantal, à 110 kilomètres au sud-ouest de Clermont-Ferrand (cf. plan de situation ci-contre), et compte 30 554 habitants (RGP 1999). L'aire urbaine compte quant à elle près de 57 000 habitants.

La ville se trouve dans une plaine alluviale entourée des monts du Cantal et dans laquelle coule la Jordanne.

Le centre-ville ancien est constitué de rues étroites piétonnes. Situé à 5 minutes à pieds de la cité administrative, il comporte les principaux édifices publics. Son accès est contrôlé par un système de bip.

Les bus ne peuvent pas emprunter ces rues étroites. Les principaux axes de circulation sont sujets à des problèmes de congestion lors des heures de pointe (environ 7h45 – 8h15, 11h45 – 12h30, 13h15 – 13h45, 18h – 18h30). Il existe très peu de voies réservées aux bus, ce qui favorise encore un peu plus les problèmes de congestion lors des montées-descentes dans les véhicules.

Afin de redonner sa place au piéton, la ville d'Aurillac a revu son système de stationnement. Deux parkings payants sont désormais des parkings fermés. En particulier, la place principale du centre-ville a été réaménagée : le stationnement de surface a été remplacé par du stationnement souterrain (parking payant de 200 places), la circulation a été modifiée. Enfin, une réflexion pour favoriser l'usage du vélo va être réalisée.

Le tourisme est principalement vert : on vient pour faire des randonnées. Aurillac est très visité et voit affluer de nombreux touristes à l'occasion du festival international de théâtre de rue, au mois d'août.

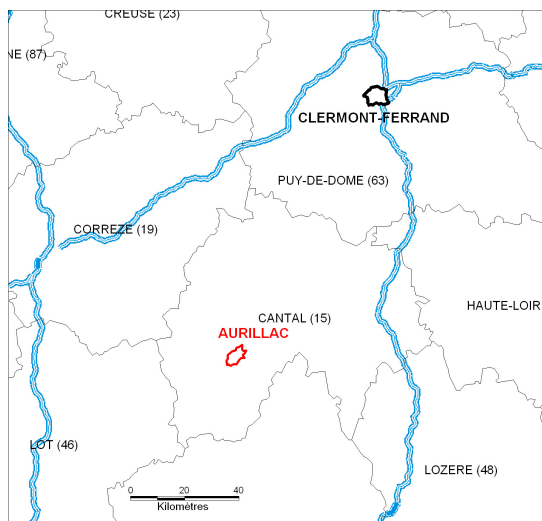


Illustration 1 : Plan de situation - Aurillac et le réseau autoroutier

Source : CETE de Lyon



Illustration 2 : Vue sur Aurillac

*Source : site Internet de la ville d'Aurillac
(<http://www.ville-aurillac.com>)*

1.2. Le réseau de transports en commun

Le réseau de transport urbain, qui inclut des lignes en ville et d'autres en zone rurale, est constitué de 19 lignes, dont 5 urbaines. L'AOTU est la Communauté d'agglomération du bassin d'Aurillac (CABA).

Plus d'un million de kilomètres ont été parcourus, plus de deux millions et demi de voyages ont été effectués en 2006¹. Cela équivaut à 47 voyages par habitant de PTU par an, et place Aurillac au-dessus de la moyenne des PTU de 50 à 100 000 habitants qui comptent 36 voyages / habitant de PTU / an.

1.3. Les motivations à la mise en place du système de navettes

Les problèmes de stationnement et de congestion des principaux axes de circulation en heure de pointe constituaient les principales motivations à la mise en place. Ces problèmes de congestion ne durent toutefois pas longtemps (environ une demi-heure, quatre fois par jour).

Toutes les personnes qui se rendent en centre-ville en voitures étaient visées, tant les domicile-travail que les usagers des commerces et services du centre.

« La Navette » a été créée en septembre 2002.

2. La mise en place

2.1. La desserte et le fonctionnement de la navette

La navette dessert exclusivement le centre-ville. L'itinéraire de 3,5 kilomètres passe sur un grand axe routier où les conditions de circulation sont correctes, ainsi que devant la gare. Les trois arrêts² desservis par la navette existaient avant sa création, puisque ce sont des arrêts de lignes de bus régulières. Ceci peut permettre une correspondance avec le réseau classique qui dessert toute la ville

¹ enquête statistique annuelle sur les transports collectifs urbains (CERTU, GART, UTP), données 2006

² hors arrêt du parking

et ses équipements. Dans ce cas, les usagers doivent bien sûr payer leur titre.

L'accès à la navette se fait à partir du parking du 8 Mai : les automobilistes qui rentrent sur le parking avec la navette prennent un ticket. En remettant ce ticket au chauffeur de la navette, celui-ci donne un ticket aller-retour à chaque usager du véhicule.

La navette circule tous les jours sauf le dimanche et les jours fériés. Sa fréquence est de 10 minutes en semaine et 15 minutes le samedi. Elle fonctionne de 7h30 à 19h20 en semaine, de 8h30 à 12h15 et de 14h à 18h le samedi.

Deux véhicules sont utilisés : un Jumper de 22 places et un MaxiRider de 32 places.



Illustration 3: La Navette à proximité du parking du 8 Mai (12/2005)

Source : CETE de Lyon

2.2. Le parking

Aurillac possédait un parking un peu excentré mais placé sur un axe bien circulé. Lors de la mise en place de la navette, c'est ce parking qui a été utilisé. Il a été aménagé simplement en installant une barrière. Il comporte 252 places.

Le système de billetterie permet de compter facilement les utilisateurs du parking et de la navette.

La ville d'Aurillac gère et entretient ce parking.

2.3. L'organisation juridique et financière

Le fonctionnement de la navette est financé et organisé par la CABA. Stabus, l'exploitant du réseau classique, assure son fonctionnement. La ville d'Aurillac gère le parking.

La CABA, la ville centre et le délégataire travaillent en concertation, avec l'objectif de libérer le centre-ville des voitures.

Un nouveau contrat (DSP) est en vigueur depuis le 1er janvier 2007. Celui-ci n'a pas remis en cause l'existence de la navette et l'a incluse dans le contrat. La rémunération est au forfait.

Le système navette + stationnement est entièrement gratuit pour les usagers.

3. Bilan

3.1. *La fréquentation de la navette*

Le système assure environ 4 000 voyages par semaine. Depuis la mise en place en septembre 2002, la montée en charge s'est faite progressivement. La communication déployée lors de la mise en place (conférence de presse et dépliants déposés dans les boîtes aux lettres au démarrage) et la gratuité ont été des moteurs à cette montée en charge.

La fréquentation est mesurée via les tickets remis à chaque usager à la montée dans le véhicule. Plus de 210 000 voyages ont été effectués en 2006, en augmentation de 6 % par rapport à 2005.

3.2. *La clientèle*

Le fonctionnement du réseau de TC classique et de la navette sont indépendants. Il n'y a apparemment pas eu de report de l'un des systèmes vers l'autre. Du fait du système de billettique, les usagers de l'un ne sont pas les usagers de l'autre : des automobilistes laissent leur véhicule sur le parking et empruntent uniquement la navette, les usagers du réseau classique utilisent exclusivement celui-ci.

40 % des utilisateurs habitent Aurillac, 44% les autres communes de la CABA. 70 % des utilisateurs sont des femmes.

3.3. *Le stationnement sur la ville*

Il n'y a pas eu de suppression de places de stationnement. Le nouveau parking sur la Place du Square, grande place en centre-ville (ouvert début juillet 2007) a été aménagé de façon à ce que les voitures n'accèdent pas directement au centre-ville.

3.4. *Répercussions*

Il est difficile d'estimer si les problèmes de congestion du centre-ville en heure de pointe ont évolué. Par contre, il est désormais facile de trouver des places de stationnement en centre-ville, avant même l'ouverture du nouveau parking souterrain en centre-ville.

4. Annexe : plan du réseau

Le tracé de la navette n'apparaît pas du tout sur le plan, aucune information n'y figure non plus. Ceci montre bien l'indépendance des deux systèmes.

Par ailleurs, aucun document ne donne de renseignements sur le circuit de la navette et la situation du parking.

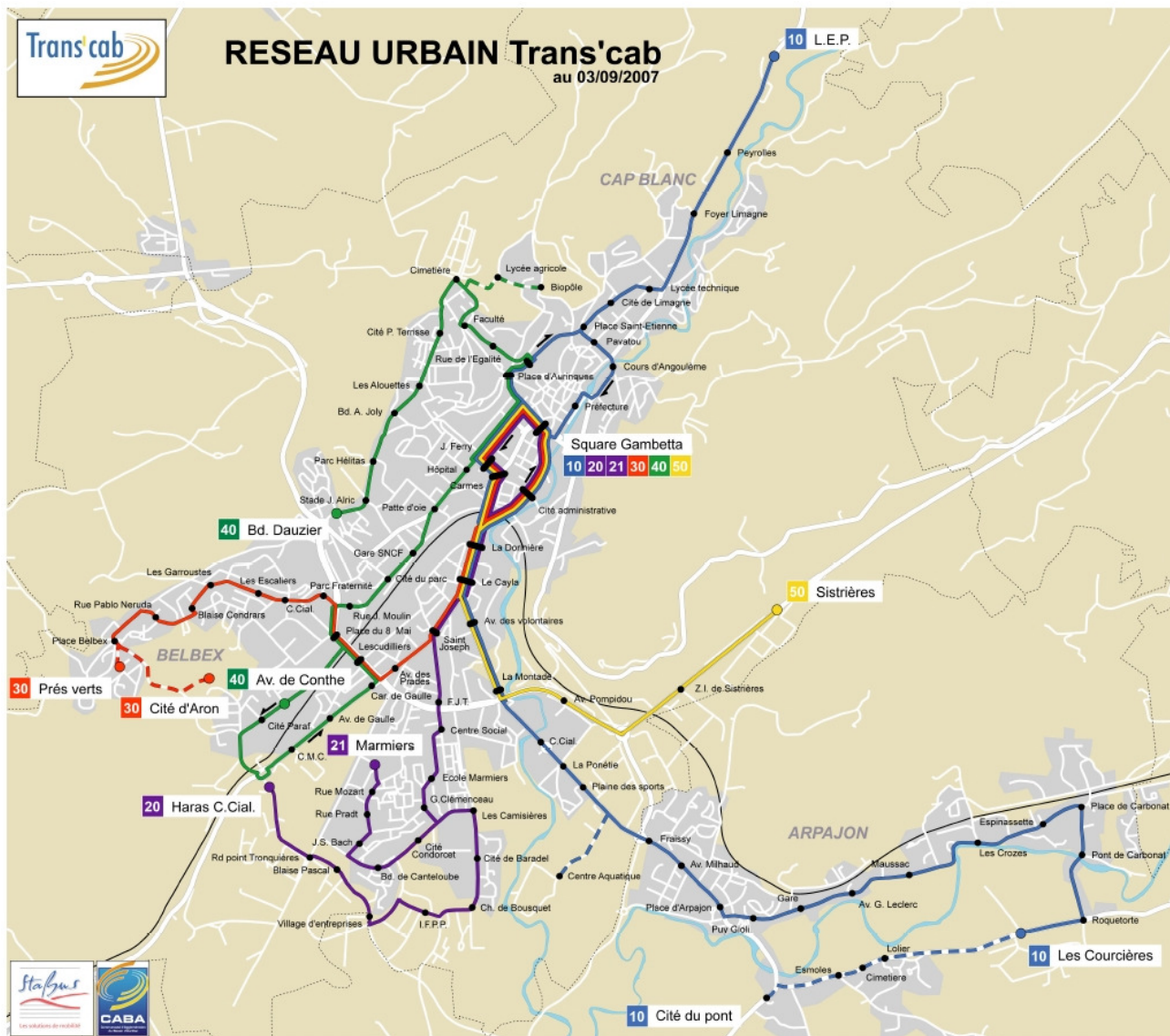


Illustration 4: Plan du réseau d'Aurillac au 3/09/2007

Source : site Internet de Stabus (www.stabus.fr)

Contact :

Madame Christine Delbos à la CABA (Communauté d'Agglomération du bassin d'Aurillac)
 tél : 04 71 46 87 31, courriel : c.delbos@caba.fr
 (coordonnées valides au 31 juillet 2008)