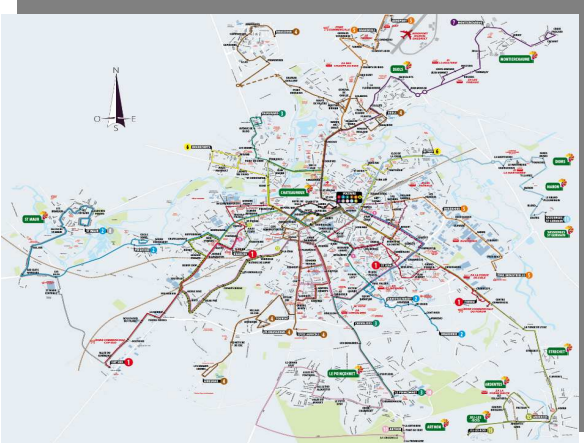


BILAN 2001-2011



HORIZON, LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN GRATUIT

POURQUOI LA GRATUITÉ ?

La mise en place totale de la gratuité du réseau de transports publics date de décembre 2001. Celle-ci s'est faite dans un contexte particulier

- Une agglomération de taille moyenne avec 75 000 habitants, dont environ 50 000 pour la ville centre, avec un hypercentre, qui n'excède que quelques centaines de mètres de diamètres, très facile d'accès en voiture
- Un usage important de la voiture particulière
- Une ville avec peu de difficultés de circulation, sauf en de rares points très localisés et de manière ponctuelle
- Une ville dotée d'une offre de stationnement importante, dont plusieurs parkings en ouvrages situés en plein cœur de ville. Ainsi, l'hypercentre comptait en 2001, 1 340 places payantes sur voirie, 400 places payantes en parkings de surface, et 1 360 places payantes sur voirie. En y ajoutant les places gratuites, on arrive à un ratio de 41 places pour 1 000 habitants (centre élargi contre un ratio de 30 places pour 1 000 habitants pour des agglomérations de taille équivalente

UN CONSTAT : UN RÉSEAU QUI STAGNE

- La **fréquentation des transports en commun castelroussins stagne** entre 1999 et 2000, puis régresse (-2%) entre 2000 et 2001
- **21 voyages/an/habitant**, c'est à dire largement en deçà de la moyenne nationale pour des agglomérations françaises similaires (33,8 voyages/an/habitant)
- En 2001, avant même la généralisation de la gratuité à l'ensemble du réseau, **près de 47% des usagers** (scolaires, demandeurs d'emplois...) voyagent gratuitement
- Les **recettes de billetterie**, obtenues auprès des 53% de clients qui payent leur titre de transport, ne génèrent que 400 000 € de recettes par an (en 2001), soit environ **14% du coût total annuel** des transports en commun castelroussins

LES PRINCIPAUX OBJECTIFS DE LA GRATUITÉ

- **Le droit au transport pour tous**
- **Donner un nouveau souffle aux transports collectifs** castelroussins, avec pour objectif, à terme, de doubler la fréquentation (pour atteindre au minimum la moyenne nationale, qui se situe aux environs de 33,8 voyages/an/habitant pour des agglomérations similaires)
- **Améliorer la mobilité à destination du centre-ville**, en proposant une offre de transports collectifs efficace et attractive. Il n'était pas dans l'intention, en instaurant la gratuité des bus, de restreindre particulièrement l'usage de l'automobile, mais plutôt de faciliter les déplacements de tous les publics, et notamment faciliter la mobilité des personnes captives des transports collectifs
- Créer une **nouvelle dynamique** sur le territoire castelroussin.

EXIGENCES POLITIQUES

- **Ne pas faire supporter le poids de la gratuité au contribuable**, via une hausse des impôts locaux
- Une mise en place rapide de la gratuité pour tous et sur l'ensemble du réseau urbain castelroussin, plus précisément **avant la fin de l'année 2001**

COMMENT Y PARVENIR ?

LES MESURES QUI ONT PERMIS L'INSTAURATION DE LA GRATUITÉ :

- **Extension du versement transport : + 92 K€**

- **Hausse du taux du versement transport (VT) : + 210 K€**

Le taux du versement transport est fixé au maximum légal, à savoir 0,60% de la masse salariale des entreprises et administrations de plus de 9 salariés. Cette hausse du VT vise, d'une part à financer le manque à gagner sur les recettes et, d'autre part, à couvrir les dépenses supplémentaires dues à la reconfiguration de réseau.

- **Economies réalisées par l'exploitant : 106 K€**

La mise en place de la gratuité a généré des économies sur les coûts d'exploitation, notamment par le biais de la :

- **Suppression des coûts d'édition des titres de transport** (coût de fabrication + coût de programmation)
- **Diminution des temps d'attente en montée aux points d'arrêt**, en raison de la suppression de l'obligation de validation des titres de transport, même si ce bénéfice est quelque peu limité par la hausse massive de la fréquentation
- **Suppression des coûts d'investissement, de maintenance, d'entretien et d'évolution technologique des valideurs**
- **Suppression du besoin en personnel pour le traitement des démarches des clients** : prise de connaissance des conditions tarifaires applicables, vente des titres de transport et des abonnements...
- **Suppression de la gestion et de la rémunération d'un réseau communautaire de dépositaires** de titres de transport et d'abonnements

DES OBJECTIFS PLEINEMENT ATTEINTS

LES PREMIERS RÉSULTATS

Entre 2001 et 2002, sur une semaine type hors congés scolaires, la fréquentation a ainsi progressé de **42%**. De même, on enregistre une hausse de **56%** de la fréquentation durant une semaine type de vacances scolaires.

Ces résultats significatifs sont bien entendu largement dus à l'instauration de la gratuité, mais ils résultent également d'autres mesures qui ont été prises au même moment, comme le réaménagement complet des lignes du réseau à partir du 1^{er} juillet 2002. Cette reconfiguration visant à améliorer les dessertes et les correspondances sur l'ensemble du réseau, tout en absorbant l'augmentation de fréquentation attendue.

Ainsi, en 2002, première année complète de gratuité, la fréquentation a progressé de près de **81%**, hausse pouvant être décomposée de la manière suivante :

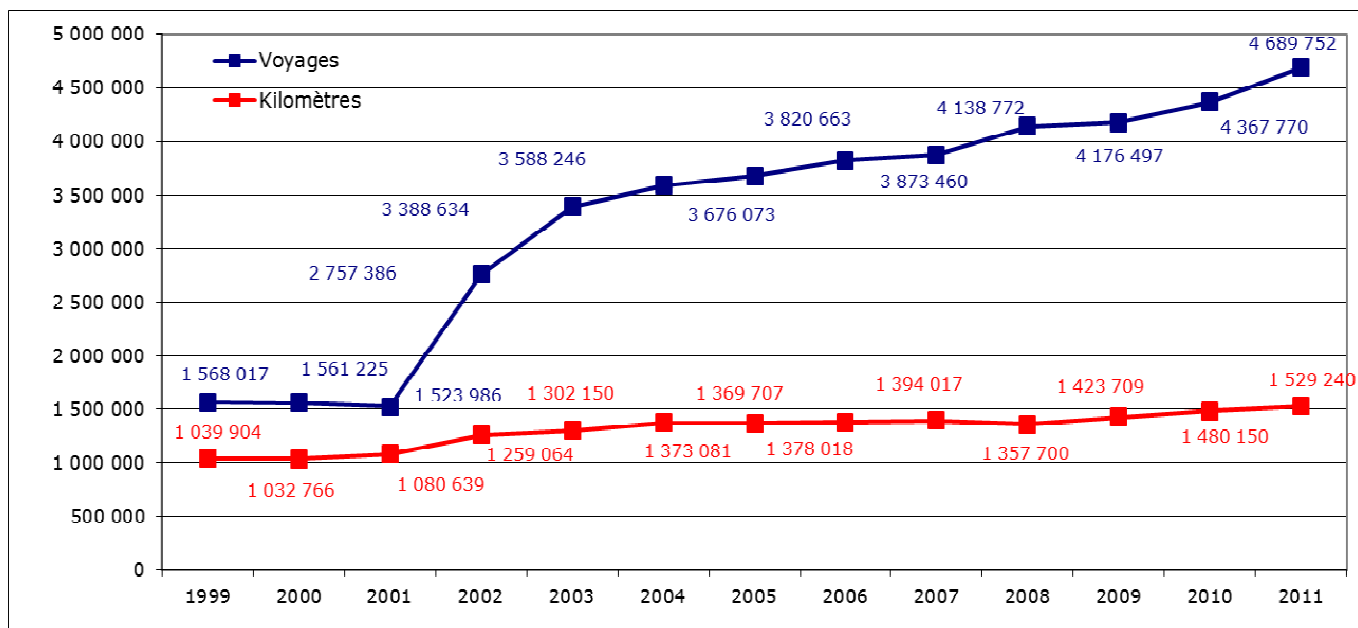
- +26% par mois en moyenne les 6 premiers mois de l'année (**effet gratuité seul**)
- +35% par mois en moyenne les 6 mois suivants (**effets conjugués de la gratuité et du réaménagement complet du réseau à partir du 1^{er} juillet 2002, puis de l'adaptation de la desserte des établissements scolaires au 1^{er} septembre 2002**)

PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA RÉORGANISATION :

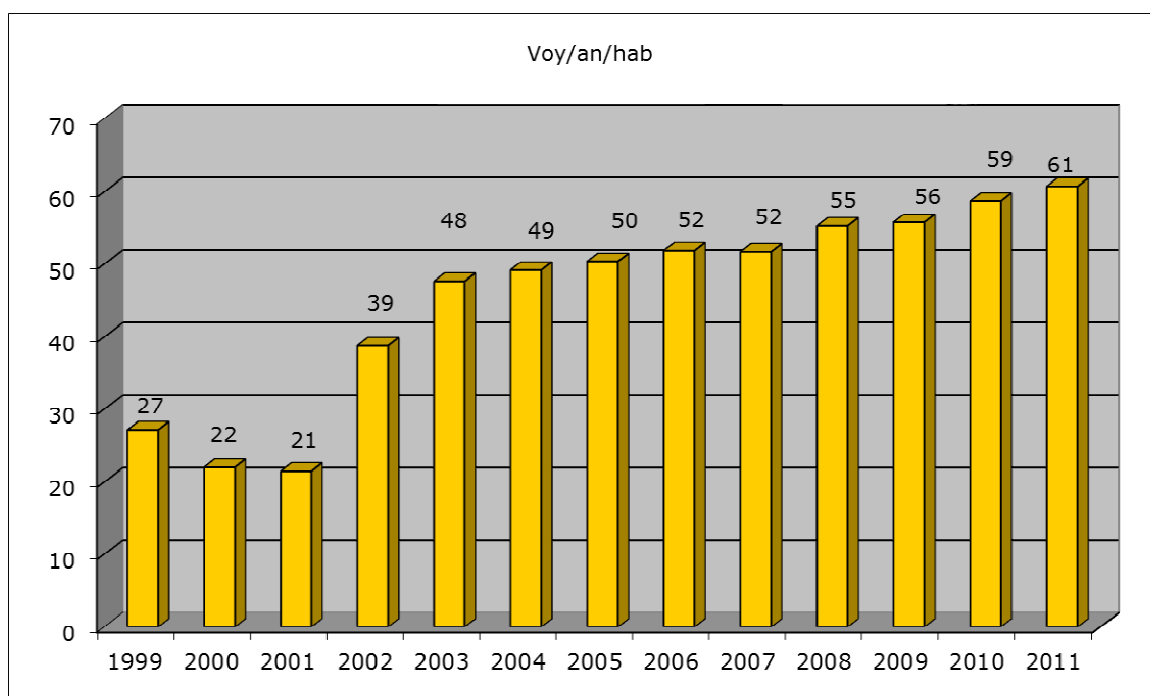
- Création d'un pôle d'échange secondaire à la Médiathèque / Equinoxe
- Mise en service d'une Navette de centre-ville
- Réaménagement des lignes principales
- Mise en place de 4 services spéciaux scolaires (SCHOOLBUS) en renfort des lignes régulières
- Transformation de lignes régulières en services à la demande (SAD) de type « ligne virtuelle » à savoir des lignes régulières dont tout ou partie de l'itinéraire n'est desservi que s'il existe une réservation. Les personnes ne sont pas prises en charge à domicile

LE BILAN APRÈS 10 ANNÉES D'EXPÉRIMENTATION¹

- La fréquentation a augmenté de **208%** entre 2001 et 2011



- La fréquentation atteint désormais 61 voyages/an/habitant du PTU, alors que la moyenne française pour des agglomérations de taille similaire (population inférieure à 100 000 habitants) est de 38 voyages/an/habitant en 2010.

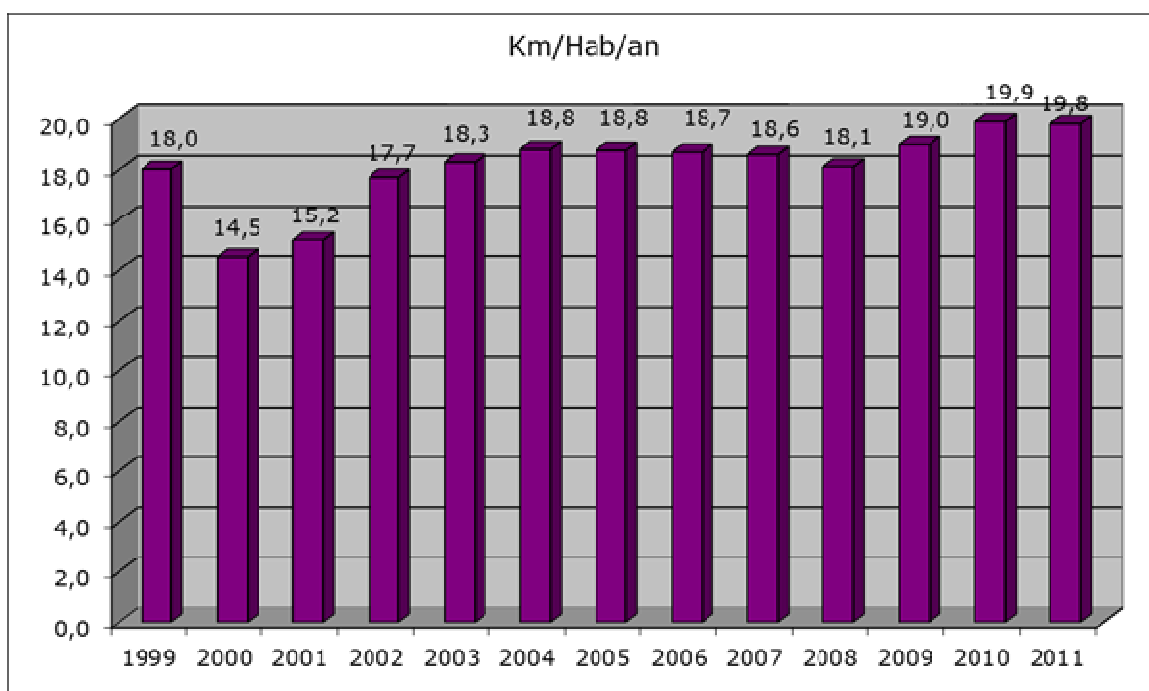
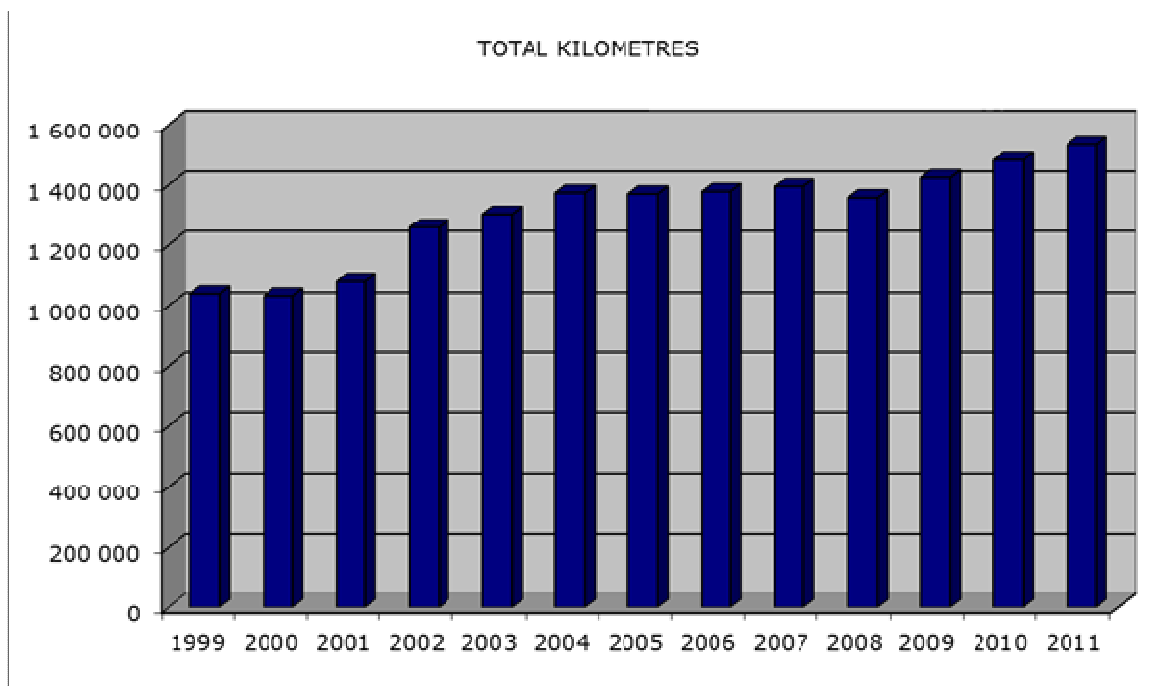


¹ Voir ANNEXE 1 (page 17) : Évolution de la fréquentation du réseau HORIZON sur la période 2001-2011

LA GRATUITÉ ET L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE

L'OFFRE KILOMETRIQUE A PROGRESSÉ DE 42% ENTRE 1999 ET 2010

L'offre kilométrique annuelle est en effet passée de 1.039.904 km en 1999 à 1.529.240 km en 2011, soit un ratio de 19,8 km par habitant et par an en 2011 (légèrement supérieur à la moyenne des agglomérations de moins de 100 000 habitants qui est de 19,3 en 2010).



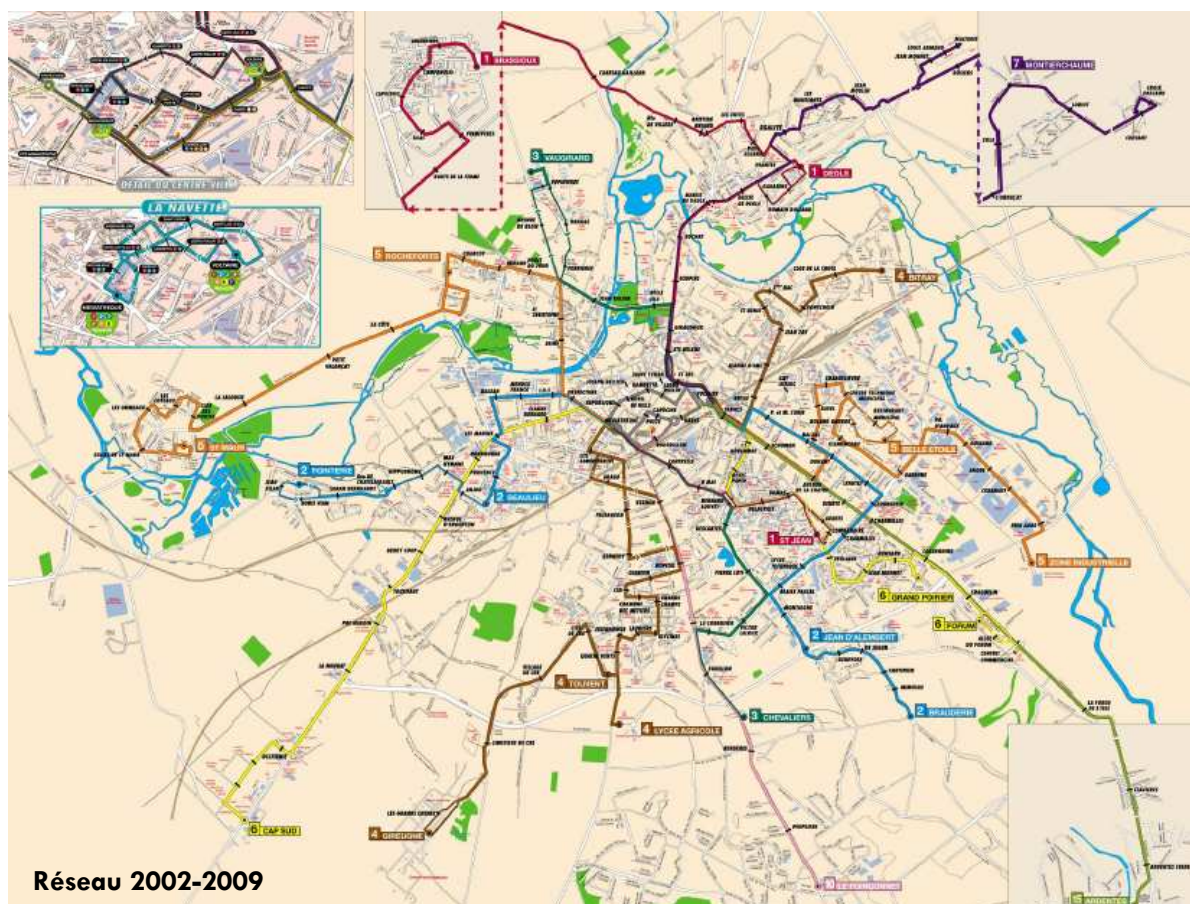
LA DESSERTE DE NOUVEAUX SECTEURS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION CASTERLOUSSINE

Malgré la mise en place de la gratuité, le réseau dessert de plus en plus de secteurs de l'agglomération, notamment les secteurs peu denses et/ou périphériques de l'agglomération.

Ainsi, l'amélioration des dessertes des communes périphériques de la Communauté d'Agglomération se traduit surtout par une hausse de l'offre kilométrique, mais contribue peu à l'amélioration globale de la fréquentation, car il s'agit de zones très peu denses. Par conséquent, les extensions successives du PTU aux communes d'Etretchet, Diors et Sassièrges-Saint-Germain en 2004, Mâron au 1^{er} janvier 2006, Arthon au 1^{er} janvier 2007 (et Jeu-Lès-Bois au cours de l'année 2011) expliquent principalement les augmentations de l'offre kilométrique, mais ont un impact limité sur la fréquentation globale du réseau HORIZON.

En dépit de l'évolution très favorable des statistiques de fréquentation, le réseau, mis en place en 2002, ne permettait plus de répondre intégralement aux nouveaux besoins de mobilité de la population de l'agglomération. En effet, le développement des préoccupations environnementales et la flambée des coûts des carburants ont contribué au regain d'intérêt en faveur des transports collectifs et, par conséquent, à la multiplication des demandes de dessertes.

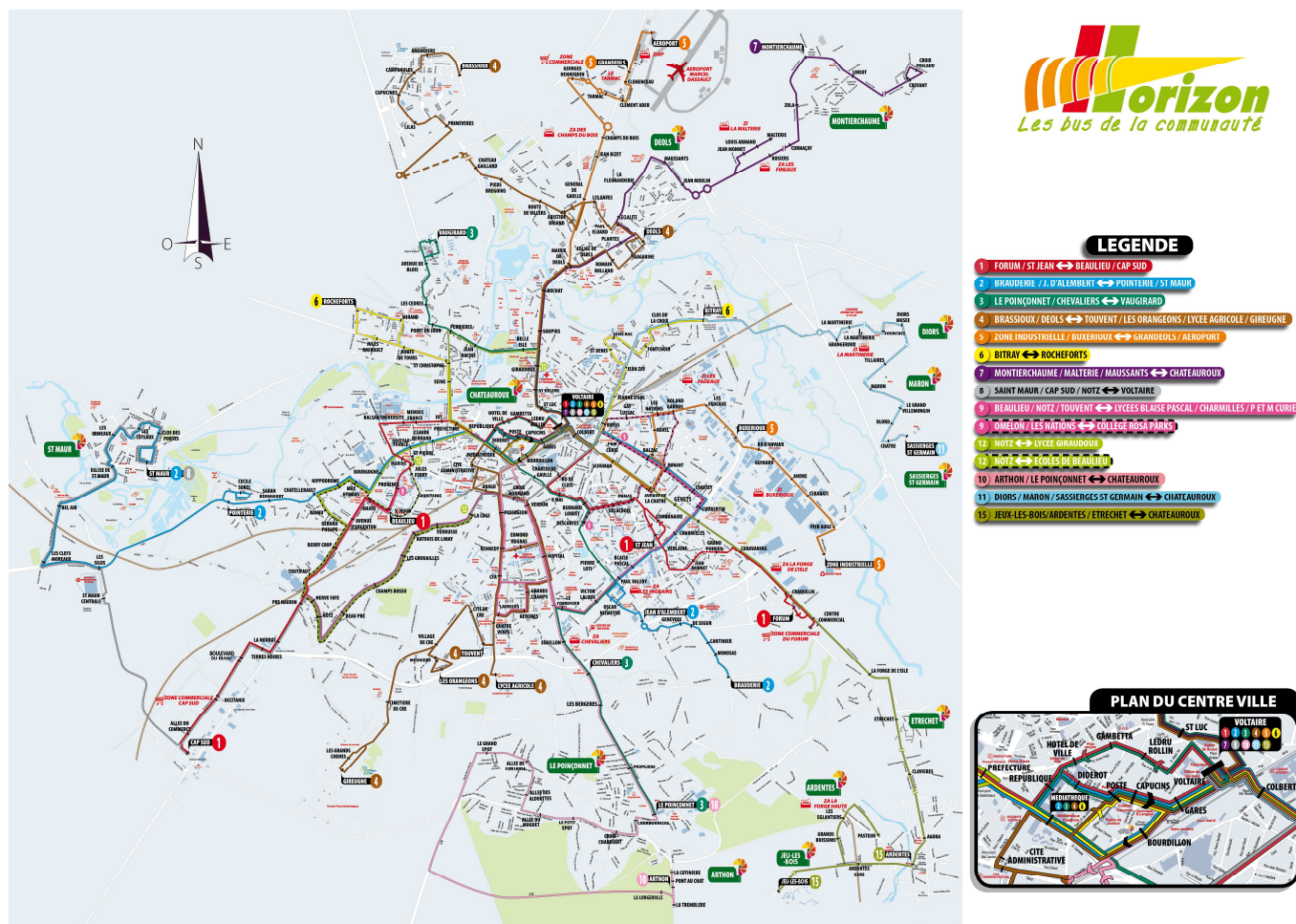
En outre, l'espace communautaire a connu de profonds changements qui impliquent des adaptations du réseau de transport. Ainsi, le développement des zones d'activités périphériques (Cap Sud, La Malterie, GrandDéols, Ozans, ...), l'installation d'un pôle majeur d'activités tertiaires à proximité du centre-ville (Centre Colbert), le phénomène d'étalement urbain, ou encore les mouvements de population liés au Programme de Rénovation Urbaine ont modifié de manière significative les besoins et habitudes de déplacements.



L'année 2008 a donc vu la Communauté d'Agglomération Castelroussine relancer un appel d'offres selon une procédure de « dialogue compétitif », dont l'aboutissement fut la signature d'un nouveau marché de 6 ans avec la société Keolis.

Ce nouveau contrat repose sur un projet de restructuration et de hiérarchisation du réseau, dont la mise en œuvre est intervenue dès le 1^{er} juillet 2009, une amélioration de l'amplitude de fonctionnement, une permanence de l'offre durant les congés scolaires, ... le tout avec un objectif d'augmentation de la fréquentation de 14% à l'issue du contrat en décembre 2014.

UNE NOUVELLE RESTRUCTURATION AU 1^{ER} JUILLET 2009



PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DE LA RESTRUCTURATION :

- Augmentation de l'offre kilométrique de 17%
- Réaménagement et extension du pôle d'échange de la Place Voltaire, avec création d'un quai supplémentaire, et mise en œuvre d'un programme de mise en conformité des points d'arrêts du réseau, en collaboration avec les communes
- Hiérarchisation des 13 lignes urbaines et périurbaines, avec création d'une ligne structurante (Ligne 1) cadencée au ¼ heure sur sa portion médiane
- Desserte de proximité en hypercentre assurée par le réseau, notamment par la ligne n°1 cadencée au ¼ h, en lieu et place de La Navette, dont les moyens sont intégralement réaffectés au service « HANDIBUS »
- Création d'une Commission Intercommunale pour l'Accessibilité Aux Personnes Handicapées (CIAPH), qui devra notamment statuer sur les demandes d'accès au service « HANDIBUS »
- Desserte de nouveaux quartiers résidentiels (Les Orangeons, Les Cèdres, ...) et de nouvelles zones d'activités (GrandDéols/ZIAP/aéroport, La Martinerie...)
- Mise en place du service « FLEXO SOIR », qui permet un retour dans les principaux quartiers de l'agglomération au départ de la place « VOLTAIRE » après 20h00. A la montée dans le bus, chaque voyageur doit indiquer au conducteur l'arrêt où il souhaite descendre. Celui ci déterminera alors le meilleur itinéraire, en fonction de toutes les demandes des voyageurs présents dans son bus et desservira les arrêts indiqués. Trois circuits sont proposés en correspondance au pôle d'échange central. L'itinéraire n'est donc pas toujours le même. Par mesure de sécurité, les descentes s'effectuent uniquement aux arrêts habituels du réseau « HORIZON ». Ce nouveau service, souple d'utilisation puisque sans réservation téléphonique préalable, permet d'améliorer l'amplitude de fonctionnement du réseau en soirée sans pour autant mobiliser l'ensemble des moyens humains et matériels
- Permanence de l'offre durant les congés scolaires d'automne, d'hiver et de printemps, et suppression de la double période estivale pour plus de lisibilité, mais surtout pour maintenir un niveau d'offre suffisant pour garantir un maximum de possibilités de déplacements domicile-travail

UN SERVICE ADAPTE AUX PERSONNES AYANT LE PLUS DE BESOINS DE DEPLACEMENTS

- **La mise en place de la gratuité s'inspire de l'esprit de la LOTI**, qui impose « le droit au transport pour tous ». La gratuité permet d'éviter que le non accès au transport soit un facteur aggravant de l'exclusion sociale.
- **Les personnes les moins favorisées sont les principales bénéficiaires de la gratuité.** L'article 123 de la loi dite « Solidarité et Renouvellement Urbain » impose aux AOTU d'accorder une réduction d'au moins 50% aux personnes bénéficiant de la CMU complémentaire et de l'Aide Médicale d'Etat. La politique de la Communauté d'Agglomération Castelroussine en matière de transports répond donc totalement aux impératifs de cette loi. La population concernée est plutôt jeune et à dominante féminine, et comporte une part importante d'inactifs et de demandeurs d'emplois. A noter que plus de la moitié des ménages bénéficiaires comprennent des enfants scolarisés.

Une enquête OD/MD exhaustive (origine - destination / montées – descentes) réalisée sur le réseau HORIZON en décembre 2007, montre que les utilisateurs sont surtout issus des catégories précitées, bien que la gratuité bénéficie à tous les types d'usagers.

Les autres principaux enseignements de l'enquête :

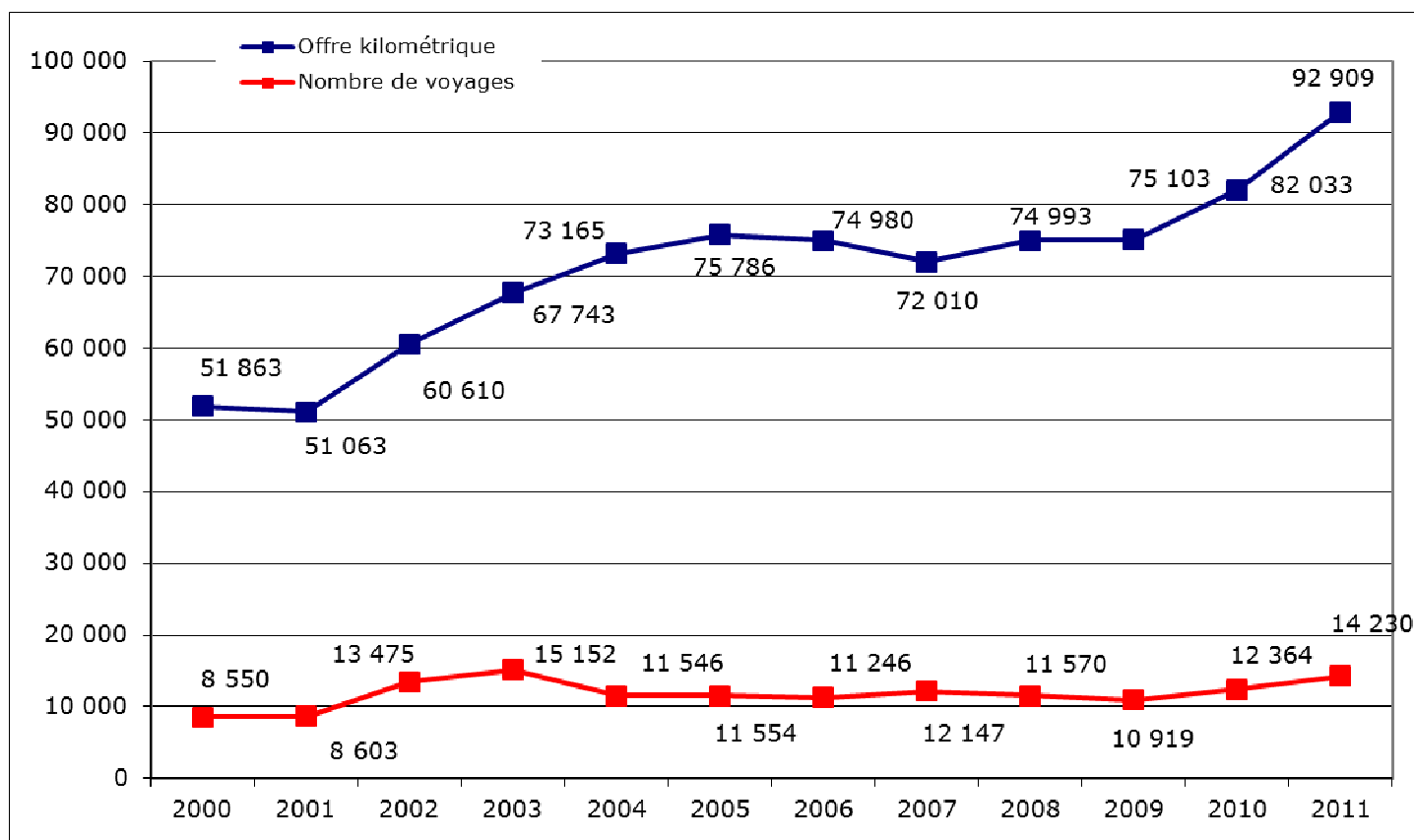
- **21% de salariés**, majoritairement issus des milieux ouvriers
- **Une clientèle majoritairement féminine (65%)**, alors qu'elles représentent 53% de la population de l'agglomération
- **Une grande proportion de moins de 18 ans (44%) en semaine, un peu moins le samedi (29%)**
- **Une forte proportion de scolarisés en semaine (48%), un peu moins le samedi (32%).** A noter que la part de scolarisés est légèrement en deçà de la moyenne des réseaux de taille similaire (plus de 50% en général)
- **Une majorité de 18-60 ans le samedi (53%), un peu moins en semaine (45%)**
- **Une proportion importante de personnes de plus 60 ans** (7% des usagers contre 4-5% en moyenne sur les autres réseaux)
- **Une proportion importante de déplacements à motif non contraint** (53% contre environ 25% dans les réseaux comparables)
- **Une fréquentation importante l'après-midi en heures creuses** (18% contre 12% ailleurs)
- Par ailleurs, une enquête sur l'impact de la gratuité, réalisée en décembre 2003 (sur un échantillon de 651 usagers du réseau HORIZON), avait mis en évidence que **54% des usagers avaient de faibles revenus** (inférieurs à 1 100€ mensuels) et que **12% des nouveaux usagers étaient limités par le prix pratiqué avant la gratuité**

LE SERVICE DE TRANSPORT DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE « HANDIBUS »

Hormis le réseau de lignes régulières et de services à la demande, la Communauté d'Agglomération Castelroussine propose également un service de transport en porte à porte réservé aux personnes à mobilité réduite et activable sur simple réservation téléphonique préalable.

- 2 véhicules TPMR qui circulent en permanence + 1 véhicule polyvalent en renfort occasionnel (6/7 jours de 7h à 19h)
- 45 à 50 personnes prises en charge quotidiennement
- 18 clients réguliers qui sont transportés quotidiennement sur des trajets domicile-travail
- L'offre kilométrique annuelle a progressé de 82% entre 2001 et 2011, alors que le nombre de voyages a progressé de 65% sur la même période

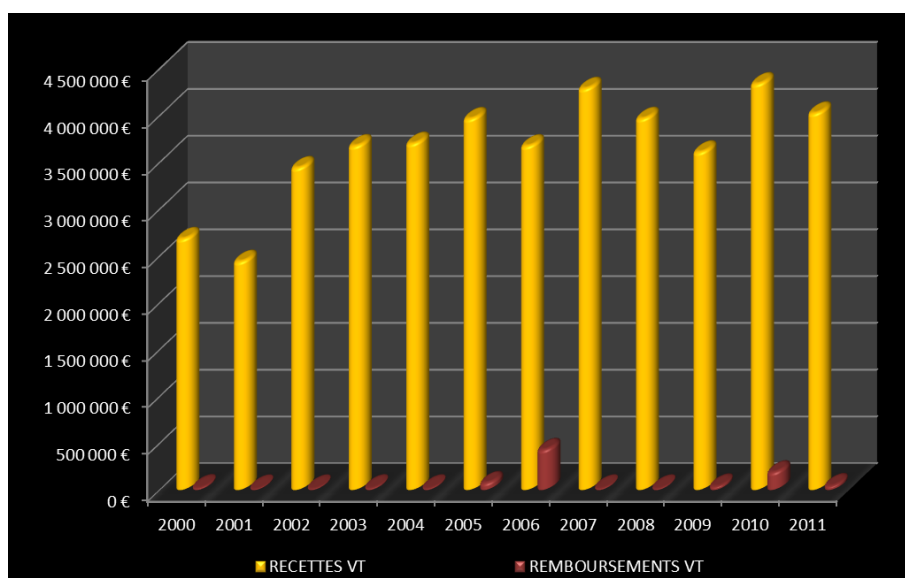
Les années 2009 (2nd semestre), 2010 et 2011 ont enregistré un renforcement significatif de ce service puisqu'un véhicule polyvalent supplémentaire a pu y être affecté grâce à l'abandon de La Navette de centre-ville, dont les résultats de fréquentation étaient de plus en plus décevants.



LE BILAN FINANCIER

	RÉSEAU PAYANT		RÉSEAU GRATUIT										Moyenne 2002-2011
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
RECETTES VERSEMENT TRANSPORT	2 673 269 €	2 429 569 €	3 431 000 €	3 664 721 €	3 690 915 €	3 954 352 €	3 663 851 €	4 277 350 €	3 957 014 €	3 598 695 €	4 327 060 €	4 014 869 €	4 286 647 €
AUTRES RECETTES (dotations, subventions...)	36 277 €	26 525 €	697 964 €	63 127 €	388 853 €	18 979 €	15 387 €	15 742 €	313 827 €	758 792 €	760 492 €	758 792 €	421 328 €
TOTAL RECETTES	2 709 546 €	2 456 094 €	4 128 963 €	3 727 848 €	4 079 768 €	3 973 331 €	3 679 237 €	4 293 092 €	4 270 841 €	4 357 487 €	5 087 552 €	4 773 661 €	4 707 976 €
REMBOURSEMENTS VERSEMENT TRANSPORT	17 821 €	10 121 €	11 735 €	15 944 €	13 720 €	65 021 €	418 354 €	13 356 €	12 689 €	29 881 €	179 082 €	35 326 €	88 345 €
DÉPENSES FONCTIONNEMENT	2 444 271 €	2 820 300 €	4 469 766 €	3 385 196 €	3 774 299 €	3 427 323 €	3 744 830 €	3 866 557 €	4 324 768 €	5 946 750 €	5 572 273 €	5 964 520 €	4 941 809 €
DÉPENSES INVESTISSEMENT	464 715 €	6 646 €	780 628 €	133 019 €	782 873 €	1 628 131 €	626 317 €	898 842 €	610 577 €	607 257 €	201 986 €	1 216 138 €	831 752 €
TOTAL DÉPENSES	2 926 806 €	2 837 068 €	5 262 129 €	3 534 159 €	4 570 891 €	5 120 474 €	4 789 501 €	4 778 755 €	4 948 033 €	6 583 888 €	5 953 340 €	7 215 983 €	5 861 906 €
CONTRIBUTION DU BUDGET GÉNÉRAL CAC	-217 260 €	-380 974 €	-1 133 166 €	193 689 €	-491 123 €	-1 147 143 €	-1 110 264 €	-485 662 €	-677 193 €	-2 226 400 €	-865 788 €	-2 442 323 €	-1 153 930 €
DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT / RECETTES	265 275 €	-364 206 €	-340 803 €	342 652 €	305 470 €	546 008 €	-65 592 €	426 535 €	-53 927 €	-1 589 262 €	-484 721 €	-1 190 859 €	-233 833 €

Dans les premières années qui ont suivi la mise en place de la gratuité totale en 2001, les recettes, issues principalement des cotisations de versement transport (VT), ont, en moyenne annuelle, couvert approximativement les frais de fonctionnement des services de transports de l'agglomération castelroussine. Dans un premier temps, le manque à gagner sur les recettes commerciales a pu être comblé par l'augmentation de l'assiette et du taux du VT (passé de 0,55% à 0,60% en 2002), ainsi que les économies réalisées sur les frais d'exploitation du réseau. À partir de 2008, on observe toutefois un déséquilibre entre recettes et dépenses de fonctionnement. Cette augmentation des dépenses s'explique principalement par le transfert de la compétence « transports scolaires » à la CAC en septembre 2008. Cependant, l'ensemble des dépenses liées à l'organisation des services de transports relevant de la compétence de la CAC demeure financé par les recettes de VT et diverses dotations ; le solde étant pris en charge par le budget général de la communauté d'agglomération castelroussine. Ainsi, à ce jour, l'engagement politique de ne pas faire supporter le coût de la gratuité au contribuable, via une hausse des impôts locaux, est préservé.



POUR MÉMOIRE :

1976	Création du Syndicat Intercommunal pour la Gestion des Transports Urbains (SIGTU) des communes de Châteauroux et de Déols
1^{ER} JANVIER 1990	Création du Versement Transport (VT) par le SIGTU ⇨ Taux : 0,50 %
1993	Extension du SIGTU à 4 communes : Châteauroux, Déols, Le Poinçonnet et Saint-Maur
1^{ER} JANVIER 2000	Création de la Communauté d'Agglomération Castelroussine (CAC) qui devient autorité Organisatrice des Transports Urbains en lieu et place du SIGTU. Le versement transport, déjà en vigueur sur les communes de Châteauroux, Déols, Le Poinçonnet et Saint-Maur, est étendu aux 2 autres communes membres de la CAC : Ardentes et Montierchaume
DÉCEMBRE 2001	Instauration de la gratuité totale du réseau de transport collectif urbain de l'agglomération castelroussine
1^{ER} JANVIER 2002	Le taux du VT est porté à 0,60% (taux plafond) de la masse salariale des entreprises et administrations de plus de 9 salariés
1^{ER} JUILLET 2002	Restructuration complète des lignes du réseau, puis adaptation des dessertes des établissements scolaires à partir du 1 ^{er} septembre 2002
1^{ER} JANVIER 2004	Les communes de Diors, Etrechet et Sassièrges-Saint-Germain sont à leur tour assujetties au VT en vertu de leur adhésion à la CAC
1^{ER} JANVIER 2006	La commune de Mâron intègre la CAC
1^{ER} JANVIER 2007	La commune d'Arthon intègre la CAC, ce qui porte à 11 le nombre de communes membres
1^{ER} SEPTEMBRE 2008	Reprise par la CAC des dessertes locales des lignes départementales via la mise en place de deux lignes périurbaines gratuites (LIGNE 10 vers Le Poinçonnet et Arthon, et LIGNE 15 vers Etrechet et Ardentes)
1^{ER} SEPTEMBRE 2008	Transfert de compétence vers la CAC de la gestion des circuits de ramassage scolaire inscrits intégralement dans le PTU ou à cheval sur le PTU
1^{ER} JUILLET 2009	Restructuration du réseau HORIZON selon un principe de hiérarchisation des 13 lignes urbaines et périurbaines (configuration estivale)
1^{ER} SEPTEMBRE 2009	Mise en place de la grille horaire 2009-2010 du réseau HORIZON, dont la nouvelle ligne structurante cadencée au ¼ heure
1^{ER} JANVIER 2011	La commune de Jeu-lès-Bois intègre la CAC

UNE POLITIQUE D'INVESTISSEMENT AMBITIEUSE

Malgré l'instauration de la gratuité, la Communauté d'Agglomération Castelroussine poursuit sa politique d'investissements, tant pour le renouvellement du matériel roulant (bus et matériel embarqué), que dans l'équipement et le réaménagement progressif des points d'arrêts (travaux d'aménagement et de mise en accessibilité, équipement en mâts d'information et abris voyageurs,...)

EXEMPLE : PROGRAMME D'ACQUISITION D'AUTOBUS

Après quelques années d'investissements limités dans le renouvellement du parc de véhicules, la CAC a lancé en 2004 un appel d'offre pour un marché pluriannuel d'acquisition (2004-2009). Entre 2004 et 2011, la Communauté d'Agglomération Castelroussine aura investi près de 5,3 M€ dans le renouvellement du matériel roulant dont elle est propriétaire.

	LIVRAISONS						INVESTISSEMENT TOTAL (€ TTC)
	04-05	2006	2007	2008	2009	2011	
HEULIEZ STANDARD GX 317/327	3	2	2	1	2	4	3 892 236 €
HEULIEZ MIDI GX 117L/127L	3	0	1	1	0	0	1 242 160 €
DIETRICH TPMR²	1	1	0	0	0	0	141 128 €
							5 275 524 €

En outre, dans le cadre du marché pour l'exploitation et la gestion du réseau de transports publics de voyageurs de l'agglomération castelroussine, confié à la société Keolis pour la période 2009-2014, la CAC s'est engagée à poursuivre sa politique de renouvellement du matériel roulant.

Ainsi, à l'horizon 2015, l'ensemble du parc de véhicules aura été renouvelé, ce qui permettra notamment au réseau HORIZON de disposer d'un parc intégralement accessible aux personnes à mobilité réduite, conformément à la Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », et au schéma directeur d'accessibilité des services de transport de l'agglomération castelroussine approuvé le 10 novembre 2011.

² TPMR = Transport de Personnes à Mobilité Réduite

La hausse spectaculaire de la fréquentation du réseau « HORIZON » est donc principalement liée à la gratuité, mais elle a également bénéficié de la réorganisation complète des dessertes au cours de l'année 2002, ainsi que de l'augmentation de l'offre kilométrique. Pourtant, la pérennisation de ces résultats dans le temps ne sera possible que grâce à l'adaptation constante de l'offre de transport aux évolutions géographiques, démographiques et économiques de l'agglomération, ainsi qu'aux besoins de déplacement de sa population.

C'est ainsi que la CAC a lancé un important programme de modernisation du parc de véhicules qui a d'ores et déjà permis :

- une **amélioration du confort** des voyageurs (véhicules plus modernes, équipés notamment de la climatisation),
- une **augmentation de la capacité de transport** avec un nombre de véhicules identique,
- une **amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite** (bus équipés de planchers bas intégraux, rampes, plateaux d'accès, aménagement des points d'arrêts avec création de quais bus ...),
- mais surtout une **amélioration significative de l'image du réseau HORIZON.**

En outre, signalons que l'objectif d'amélioration de l'accessibilité du centre-ville de Châteauroux s'est accompagné d'une politique en faveur du stationnement, notamment en ouvrage, et de mesures favorisant la fluidité de la circulation, en particulier grâce à la suppression de nombreux carrefours à feux.

De plus, la mise en place de la gratuité a eu pour conséquence inattendue la promotion de Châteauroux et son agglomération. En effet, de nombreuses collectivités, françaises ou étrangères, ainsi que de nombreux médias, montrent régulièrement leur intérêt pour cette expérience.

La gratuité ne pourra toutefois être maintenue dans les prochaines années qu'au prix d'une gestion extrêmement rigoureuse et des dépenses d'investissement bien ciblées.

Ainsi, la réalisation d'investissements conséquents (mise en accessibilité du réseau, système d'information voyageurs...) impliquera peut-être la recherche de nouvelles sources de financement.

ANNEXE 1 : ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DU RÉSEAU HORIZON SUR LA PÉRIODE 2001-2011

ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DU RÉSEAU « HORIZON » SUR LA PÉRIODE 2001-2011

	2001	01-02	2002	02-03	2003	03-04	2004	04-05	2005	05-06	2006	06-07	2007	07-08	2008	08-09	2009	09-10	2010	10-11	2011
JANVIER	138 000	49,7%	206 584	45,2%	299 984	15,2%	345 709	-4,4%	330 528	5,4%	348 393	-2,0%	341 585	15,7%	395 194	-3,2%	382 679	-2,1%	374 643	15,1%	431 276
FÉVRIER	126 000	39,9%	176 331	45,7%	256 985	16,6%	299 770	-7,1%	278 435	2,3%	284 940	19,0%	338 982	3,3%	350 174	0,5%	352 065	-4,4%	336 588	12,8%	379 661
MARS	159 000	48,9%	236 822	35,6%	321 133	7,8%	346 084	1,0%	349 611	12,0%	391 679	-7,5%	362 114	3,9%	376 129	0,4%	377 462	16,3%	438 829	3,6%	454 671
AVRIL	113 000	75,3%	198 058	37,1%	271 629	8,7%	295 301	4,6%	308 851	-2,5%	301 143	-0,8%	298 602	13,6%	339 219	2,8%	348 624	6,4%	371 076	7,3%	397 988
MAI	134 000	55,4%	208 302	31,3%	273 471	6,7%	291 854	11,7%	326 026	3,9%	338 699	-3,9%	325 542	7,7%	350 699	-0,4%	349 306	1,3%	353 964	25,6%	444 652
JUIN	122 000	77,7%	216 753	19,6%	259 341	20,1%	311 355	4,1%	324 104	-2,4%	316 362	4,9%	331 997	5,0%	348 527	5,3%	366 886	6,1%	389 132	-3,5%	375 525
JUILLET	78 000	151,4%	196 053	9,2%	214 175	1,8%	218 112	2,0%	222 484	-1,6%	218 987	4,3%	228 452	13,5%	259 327	13,2%	293 483	-3,3%	283 843	-3,7%	273 215
AOÛT	66 000	160,1%	171 669	5,7%	181 465	6,0%	192 300	8,4%	208 398	2,5%	213 682	-1,7%	210 140	9,7%	230 500	5,5%	243 230	9,7%	266 799	5,7%	281 886
SEPTEMBRE	136 000	109,7%	285 181	20,6%	343 963	-1,3%	339 362	5,8%	359 201	0,5%	361 034	-3,6%	347 917	12,9%	392 834	-4,8%	373 837	6,1%	396 734	9,7%	435 072
OCTOBRE	164 000	85,6%	304 429	12,9%	343 839	-5,6%	324 607	2,1%	331 309	9,6%	363 034	6,1%	385 202	4,2%	401 338	-2,5%	391 361	2,6%	401 441	3,1%	413 797
NOVEMBRE	149 000	89,8%	282 790	7,5%	304 014	2,1%	310 401	1,2%	314 169	10,6%	347 539	2,0%	354 610	-3,2%	343 097	2,3%	351 082	13,5%	398 653	2,5%	408 487
DÉCEMBRE	136 000	101,8%	274 414	16,1%	318 635	-1,6%	313 391	3,1%	322 957	3,8%	335 171	3,9%	348 317	1,0%	351 734	-1,5%	346 482	2,8%	356 068	10,5%	393 522
TOTAL VOYAGES	1 523 986	80,9%	2 757 386	22,9%	3 388 634	5,9%	3 588 246	2,4%	3 676 073	3,9%	3 820 663	1,4%	3 873 460	6,8%	4 138 772	0,9%	4 176 497	4,6%	4 367 770	7,4%	4 689 752
Kilomètres	1 080 639	16,5%	1 259 064	3,4%	1 302 150	5,4%	1 373 081	-0,2%	1 369 707	0,6%	1 378 018	1,2%	1 394 017	-2,6%	1 357 700	4,9%	1 423 709	4,0%	1 480 150	3,3%	1 529 240
Population	71 162	0,0%	71 162	0,0%	71 162	2,6%	73 047	0,0%	73 047	0,9%	73 726	1,7%	74 975	0,0%	74 975	0,0%	74 975	-0,7%	74 457	3,8%	77 251
Voy/an/hab	21	80,9%	39	22,9%	48	3,2%	49	2,4%	50	3,0%	52	-0,3%	52	6,8%	55	0,9%	56	5,3%	59	3,5%	61
V/K	1,4		2,2		2,6		2,6		2,7		2,8		2,8		3,0		2,9		3,0		3,1
Km/Hab/an	15,2		17,7		18,3		18,8		18,8		18,7		18,6		18,1		19,0		19,9		19,8

ANNEXE 2 : LES CHIFFRES CLÉS DU TRANSPORT PUBLIC URBAIN

	RÉSEAU HORIZON (DONNEES 2011)	MOYENNE DES AGGLOMERATIONS < 100 000 HABITANTS	MOYENNE NATIONALE DES 130 RÉSEAUX DE PROVINCE
VOYAGES / AN / HABITANT (DONNEES 2010)	61	38	110
KM / AN / HABITANT (DONNEES 2010)	19,8	19,3	30,6
VOYAGES / KM (DONNEES 2010)	3,1	2	3,6

ANNEXE 3 : LE RÉSEAU HORIZON EN QUELQUES CHIFFRES

- **Parc de véhicules (propriété de la CAC) au 31/12/2011** : 34 véhicules, dont 22 STANDARD, 8 MIDI (moyenne capacité), 2 minibus et 2 véhicules TPMR

- **10 lignes régulières urbaines :**

Ligne 1	Forum / Saint-Jean ↔ Beaulieu / Cap Sud
Ligne 2	Brauderie / Jean d'Alembert ↔ Pointerie / Saint-Maur
Ligne 3	Le Poinçonnet / Chevaliers ↔ Vaugirard
Ligne 4	Brassieux / Déols ↔ Touvent / Les Orangeons / Lycée Agricole / Gireugne
Ligne 5	Zone Industrielle / Buxerieux ↔ GranDéols / Aéroport
Ligne 6	Bitray ↔ Rochefort
Ligne 7	Montierchaume / Z.I. La Malterie / Les Maussants ↔ Châteauroux
Ligne 8	Saint-Maur / Cap Sud / Notz ↔ Voltaire
Ligne 9	Beaulieu / Notz / Touvent ↔ Lycées Blaise Pascal / Les Charmilles / PMC Omelon / Les Nations ↔ Collège Rosa Parks
Ligne 12	Notz / Les Marins / Saint Christophe ↔ Lycée Jean Giraudoux Notz ↔ Ecoles de Beaulieu

- **3 lignes régulières périurbaines :**

Ligne 10	Arthon ↔ Le Poinçonnet ↔ Châteauroux
Ligne 11	Sassierges-Saint-Germain ↔ Mâron ↔ Diors ↔ Déols/Grangeroux ↔ Châteauroux
Ligne 15	Ardentes / Jeu-Lès-Bois ↔ Etretchet ↔ Châteauroux

- **1 service « HANDIBUS »** en porte à porte sur réservation téléphonique préalable
- **1 service dominical** composé de 2 lignes (A et B)
- **Offre kilométrique totale en 2011** : 1 529 240 km (+42% / 2001)
- **Fréquentation** : 4 689 752 voyages en 2011 (+208% depuis la mise en place de la gratuité totale du réseau de transport collectif urbain en décembre 2001)
- **61 voyages/an/habitant en 2011** (contre 21 avant la mise en place de la gratuité)