HAL
open science

La crise économique, catalyseur de l'optimisation des finances des transports isérois

Émilie Durand

To cite this version:

Émilie Durand. La crise économique, catalyseur de l'optimisation des finances des transports isérois. Gestion et management. 2009. dumas-00794347

HAL Id: dumas-00794347

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00794347v1

Submitted on 25 Feb 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Master 2 Transports Ur bains et Régionaux de Personnes

Mémoire de fin d'études

La crise économique, catalyseur de l'optimisation des finances des transports isérois

Auteur : Emilie DURAND

Jury : Patrick BONNEL (ENTPE)
Nicolas DUFFAUD (CG38)
Bruno FAIVRE D'ARCIER (LET)
Lauriane FERRIERE (CG38)
Florence PUECH (LET)

Remerciements

Tout d'abord, je souhaiterais remercier Nicolas FONTAINE, Directeur du service Transport, de m'avoir donné ma chance pour ce stage.

Je tiens aussi à remercier l'ensemble des personnes de cette direction pour leur accueil ; tous m'ont consacré du temps pour répondre à mes questions et répondre à mes doutes malgré leur emploi du temps chargé.

Une pensée particulière pour Nicolas DUFFAUD, tuteur de mon stage, et Lauriane FERRIERE que je remercie du fond du cœur pour leur soutien et leur entière disponibilité. Ce fût un plaisir, que j'espère partagé, de travailler à vos côtés.

Enfin je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont reçu, M. Pellet des Autocars Faure responsable de la ligne 1920, Mme Asciac, Directrice du service transport et déplacement urbain de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère et enfin M. Pallier, Directeur Transport et Aménagement de la Communauté de Communes du Pays Voironnais.

L'ensemble de ces personnes m'ont permis de réaliser ce mémoire ainsi que de compléter ma culture transport. Je les en remercie tous beaucoup.

Sommaire

Sommaire 3
Introduction 6
I. Présentation du contexte 7
1. Politique 7
2. Economique 8
3. Social 10
4. Technique 10
5. Ecologique 11
6. Législatif 11
II. Méthodologie d'optimisation 13
1. Méthodologie d'étude d'une ligne 13
a) Objectifs préalables 13
b) L'analyse multicritères : un outil d'aide à la décision 13
c) Présentation de la méthodologie 14
2. Application au cas de la ligne 1920 15
a) Présentation de la ligne 15
b) Les atouts et les faiblesses 18
c) Les objectifs de l'étude 19
d) Les résultats 20
III. Actions pour optimiser la gestion des transports du CG38 22
1. L'analyse SWOT de la direction des transports du CG38 22
2. Les actions en cours 23
a) Minimiser les dépenses 23
b) Maximiser les recettes 24
3. Nos recommandations 26
a) Minimiser les dépenses 27
b) Maximiser les recettes 28
Conclusion 30
Glossaire 31
Tables des illustrations 33
Table des annexes 34

FICHE BIBLIOGRAPHIQUE

[Intitulé du diplôme] Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles] Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre] La crise économique, catalyseur de l'optimisation des finances des transports isérois		
[Auteur] Emilie DURAND		
[Membres du Jury (noms et affiliation)] Patrick BONNEL (LET - ENTPE) Nicolas DUFFAUD (CG38) Bruno FAIVRE D'ARCIER (LET – Université Lyon 2) Lauriane FERRIERE (CG38) Florence PUECH (LET)		
[Nom et adresse du lieu du stage] Conseil général de l'Isère Immeuble Le Président 24 bis Bd de la Chantourne 38700 La Tronche		
[Résumé] Le Conseil général de l'Isère, suite à la crise économique, se voit dans l'obligation de trouver des solutions pour optimiser son réseau. Comment peut-il minimiser ses dépenses et maximiser ses recettes ?		
[Mots clés] Réseau *Trans***isère** – Département – Optimisation	Diffusion Papier : [oui/~~non~~]* Electronique : [oui/~~non~~]* (* : Rayer la mention inutile) Confidentiel jusqu'au 31 août 2012	
[Date de publication] 1 septembre 2009	[Nombre de pages] 45	[Bibliographie (nombre)] 3

PUBLICATION DATA FORM

[Intitled of Diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities] Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] The financial crisis, catalist of financial optimization in the transports in the department of Isère		
[Author] Emilie DURAND		
[Members of the Jury (names and affiliation] Patrick BONNEL (LET - ENTPE) Nicolas DUFFAUD (CG38) Bruno FAIVRE D'ARCIER (LET – Université Lyon 2) Lauriane FERRIERE (CG38) Florence PUECH (LET)		
[Place of training] Conseil général de l'Isère Immeuble Le Président 24 bis Bd de la Chantourne 38700 La Tronche		
[summary] Conseil général of Isère, due to the financial crisis, must find solutions to optimize the *Trans***isère** network. How to decrease the expenses and to increase the incomes ?		
[Key words] *Trans***isère** network - Department - Optimization	Distribution statement Paper : [oui/~~non~~]* Electronic : [oui/~~non~~]* (* : please stripe the useless mention) Confidential until August the 31st 2012	
[Publication date] September the 1st 2009	[Number of pages] 45	[Bibliography] 3

Introduction

En ces temps de crise économique, les collectivités territoriales doivent réaliser des économies si elles veulent pérenniser leur activité. L'exercice s'avère toutefois délicat car les coûts fixes (masse salariale essentiellement) se révèlent non seulement incompressibles, mais également en constante augmentation. Il est désormais demandé aux différents services de la Direction des Transports du Conseil général du l'Isère de prendre des mesures afin de minimiser leurs coûts de fonctionnement.

La direction des transports, gestionnaire du réseau *Trans***isère** et détentrice d'une enveloppe de 80 millions d'euros, se voit dans l'obligation de réaliser une économie de 2 millions d'euros soit 2.5% de son budget total.

Ainsi, les questions d'optimisation des dépenses et de maximisation des recettes sont devenues omniprésentes. Il est nécessaire, pour trouver une telle somme, d'analyser l'ensemble des lignes, d'en restructurer certaines, voire d'en supprimer d'autres.

On peut se demander comment les collectivités vont réussir à maitriser leurs coûts avec des budgets incompressibles, une équité de traitement de l'ensemble de la population et un contexte électoral fort. C'est l'objectif du présent rapport.

Dans une première partie, le contexte des transports de personnes sera analysé. Nous y verrons que ce secteur a considérablement évolué depuis les années 1980.

Une des principales lignes actuelles sera étudiée en deuxième partie ; des solutions pour l'optimiser seront tirées d'une grille d'analyse de ses critères les plus importants.

Dans la troisième et dernière partie de ce rapport, après avoir cité les caractéristiques de la Direction des Transports et des actions déjà en cours pour optimiser son budget, nous proposerons quelques nouvelles solutions afin des minimiser les coûts de production et augmenter les recettes.

I. Présentation du contexte

Le secteur des transports de personnes a considérablement évolué depuis 1980. En effet, il y a encore 20 ans, les entreprises de transports interurbains étaient essentiellement des PME familiales. Les lignes étaient créées par une entreprise formant ainsi un « héritage » pour le successeur. Ainsi, l'assemblage de ces différentes lignes forma la base de la plupart des réseaux départementaux français existant de nos jours.
Suite à une complexité croissante dans la gestion des entreprises principalement induite par l'ouverture à la concurrence des lignes exploitées, ces entreprises familiales ont progressivement disparu au profit de grands groupes plus « solides ».tels que Kéolis ou Véolia.
Suite à différentes lois que nous présenterons au cours de cette première partie, le département est devenu autorité organisatrice de transports interurbains et scolaires.

Afin de présenter l'activité du secteur des transports interurbains gérés par les Conseil général de l'Isère, nous avons choisi l'outil PESTEL. Celui-ci nous permettra d'analyser la situation sous les aspects suivants :

- Politique
- Economique
- Social
- Technique
- Ecologique
- Législatif.

1. Politique

Le président est élu par les 58 conseillers généraux (soit un élu par canton) ; ensemble, ils président l'assemblée départementale (vote du budget et choix des grandes orientations politiques).
Le président dirige également le Bureau du département composé des vice-présidents. Il s'agit du gouvernement de l'Isère; le Bureau arrête les orientations stratégiques. Chaque vice-président est responsable d'un secteur déterminé. L'actuel premier vice-président (Monsieur Marc Baïetto) est en charge (entre autres) des transports. Le fait que le poste de premier vice-président du département soit attribué à ce secteur d'activité est significatif de l'importance que l'Isère accorde aux transports en commun.
Depuis mars 2001, le département est géré par une coalition politique comprenant les partis socialistes, communistes et écologiques. Monsieur André Vallini en est l'actuel président.
Depuis 8 années, le Conseil général de l'Isère a pu acquérir une stabilité politique permettant une continuité dans les projets en cours.
La politique du département suit deux priorités :

- Le social
- Le développement du réseau de transport interurbain (réseau *Trans***isère**) : un enjeu de solidarité d'aménagement du territoire.

Les élus doivent donc faire face à la fois au développement des dépenses sociales (dont le récent financement du RSA) mais également être vertueux sur les aspects environnementaux du fait de

leur entente avec le parti écologique. Ces deux points sont à concilier avec la rigueur budgétaire accrue par la crise économique actuelle.
Avant cette crise, la maitrise des coûts de production n'était pas de vigueur. A titre d'exemple, la livrée *Trans***isère** (cf. annexe 2) a été mise en place en 2003 sans aucune concertation avec les transporteurs. Une livrée coûte 1.800€, forcément reportée sur le coût global du marché. De plus, un véhicule avec une livrée ne peut être réutilisé pour un autre département ou un autre réseau urbain (exemple le Pays Voironnais).
Enfin, les politiques doivent nécessairement ménager l'électorat (les électeurs sont également des usagers) afin de permettre leur réélection.

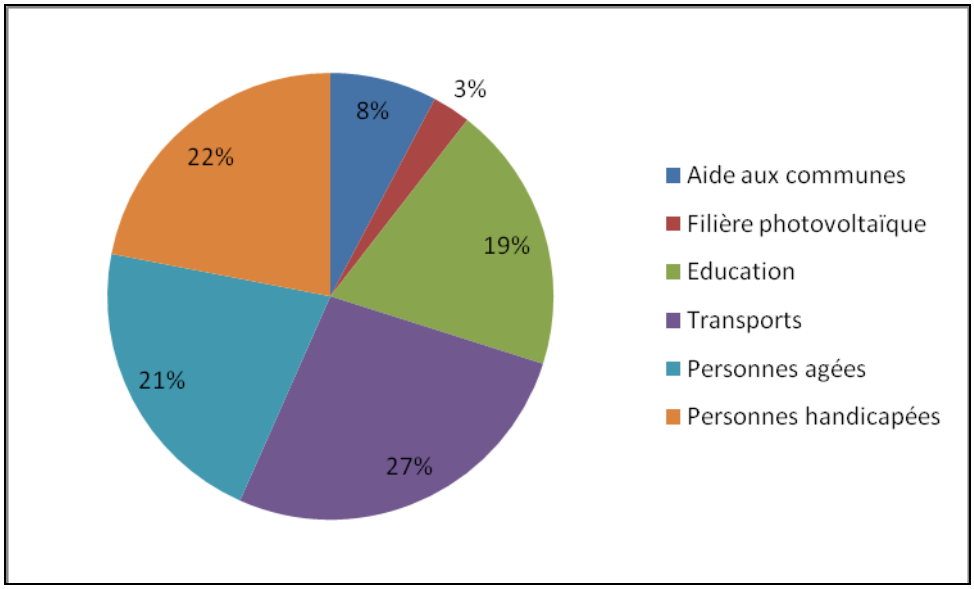
2. Economique

La crise immobilière, les droits de mutations en chute libre (-80M€/an en Isère), le gel des dotations de l'Etat, le taux d'imposition situé à son maximum ainsi que l'augmentation des dépenses sociales fragilisent le budget départemental. La crise économique ébranle les collectivités et inhibe toute possibilité de développement.

Suite à la décentralisation, les compétences en transports scolaires et interurbains ont été transférées aux départements. Il a été défini, lors des différentes vagues de décentralisation, que chaque compétence transmise par l'Etat vers les collectivités donnait droit à une dotation en contre partie de la part du gouvernement permettant à l'organisation d'assurer le fonctionnement de la compétence transmise.

Malheureusement pour les collectivités, l'Etat se désengage et gèle les dotations en cette période de crise économique.

Le département de l'Isère s'affiche clairement comme un exemple en terme de développement des transports interurbains ; il est l'un des seuls départements à avoir un budget transports aussi élevé. En effet, le budget alloué aux transports représente le premier poste de dépense du Conseil Général de l'Isère, soit 27% du budget primitif.

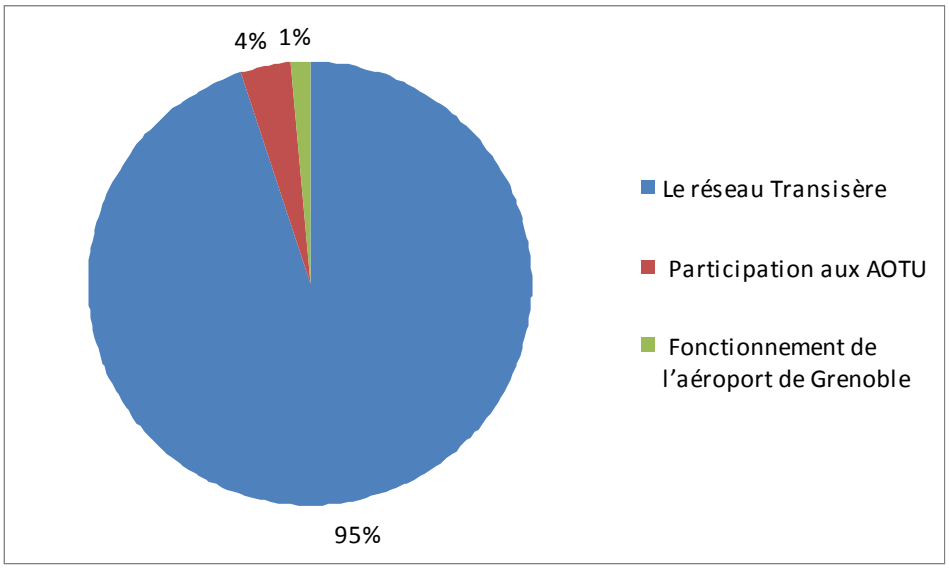


Graphique 1: Budget primitif 2008 du CG38

Source : Site cg38.fr

Concernant le budget alloué aux transports nous allons détailler les données du budget primitif 2009. Celui-ci est de 150M€ dont 8M€ de dépenses d'investissements (hausse de 3.8% par rapport à 2008). Il a été ensuite divisé en plusieurs postes (cf. graphique 2 ci-dessous):

- Le réseau *Trans***isère** : 80M€ (soit une baisse de 0.37% par rapport à 2008).
- Participation aux AOTU (essentiellement le développement du tramway) : 3.15M€
- Fonctionnement de l'aéroport de Grenoble : 1.17M€



Graphique 2 : Décomposition du budget transports

Source : Direction des transports

Suite aux divers points énoncés en introduction de ce paragraphe, Le Conseil Général de l'Isère doit donc réaliser des économies afin d'équilibrer au mieux son budget.

L'enveloppe allouée à la Direction des transports (en charge du réseau *Trans***isère**) étant la plus conséquente, les économies les plus substantielles lui sont demandées. Les économies requises pour 2009 sont ainsi de 2 millions d'€, soit 2.5% du budget global de la Direction.

Le gouvernement actuel a prévu, dès 2010, de supprimer la taxe professionnelle qui représente la principale source de revenus des collectivités locales. Pour la remplacer, il est question de la taxe carbone dont la mise en place apparaît hypothétique.

3. Social

La gestion des ressources humaines du département recrute des directeurs de transports à haut potentiel mais inexpérimentés. Le poste de directeur des Transports représente une opportunité pour une évolution professionnelle rapide. Ainsi, depuis 2002, 6 directeurs se sont succédé avec un record de longévité minimum à battre de 7 mois !
Chaque nouvel arrivant implémente une réorganisation partielle ou totale imposant sa « marque de fabrique ».
Dans certains cas, ceci peut se traduire par une redynamisation des services permettant leur optimisation organisationnelle. A l'inverse, elle devient bien moins efficace quand on en use et abuse car elle peut être source de démotivation par manque de vision générale partagée.

La Direction des transports est en rapport, principalement, avec ces différents acteurs :

- Les élus locaux
- Les représentants des 13 territoires du Conseil Général
- Les transporteurs
- Les usagers
- Les associations d'usagers
- Les chefs d'établissements scolaires

4. Technique

La stratégie de la Direction des Transports représente une importance primordiale pour l'organisation globale de l'activité :

- Le service MEP (Méthodes Et Production) constituait le socle de la Direction. Ce service gère l'exploitation au quotidien et assure des relations étroites avec les transporteurs. La politique actuelle du Conseil général vise à réduire son importance par la restriction de ses effectifs au profit du service DEM.

- Le service DEM (Développement Etudes et Marketing) est le dernier né de la Direction. Sa mission consiste à développer le futur réseau *Trans***isère**. Il doit également optimiser les lignes actuelles.

- Le service Ressources est en charge de fournir les compétences nécessaires aux deux autres services : comptabilité, établissement du budget, législation, paiement des transporteurs, etc.

Le département a créé 13 territoires géographiques appelés « maison du Conseil général ». Dans le prolongement de la décentralisation désirée au niveau national, le département a délégué progressivement à ces territoires la gestion des transports scolaires. La tendance actuelle est de renforcer cette délégation à d'autres services qui sont en cours de définition.
A ce jour, l'allotissement est réalisé par la Direction des transports; il est demandé aux autocaristes d'optimiser la production au sein de chaque lot. Ce qui n'est pas forcément réalisable selon l'allotissement.

5. Ecologique

L'impact positif sur l'environnement des transports en commun n'est plus à démontrer. L'activité bénéficie de ce postulat qui la renforce dans son ensemble. L'avenir de ce secteur semble donc prospère pour tous les acteurs.
Toutefois, alors que le bien fondé des transports en commun ne soit plus à démonter, son financement, reste quant à lui problématique. Ainsi, certaines Autorités Organisatrices se voient dans l'obligation de restreindre leur réseau.
Par exemple, la communauté d'agglomération du pays voironnais a décidé début 2009 de passer d'une logique de maillage de son PTU à une logique rapprochant l'offre à la densité de population. En d'autres termes, il s'agit de concilier la demande à l'offre : quand le nombre d'usagers est faible, les offres de transports ont minimisées.

6. Législatif

- La LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs)

Jusqu'au début des années 80, les transports de voyageurs étaient régis par le décret de coordination des transports de 1949. Celui-ci devenant peu maîtrisable, le législateur promulgua la LOTI le 30 décembre 1982, (loi ne s'appliquant pas à l'Ile de France à cette époque).

Le 2 mars 1982, la première vague de décentralisation commença suite à la loi « relative aux droits et aux libertés des communes, des départements et des régions ».
Le transfert de compétences de l'Etat vers les collectivités territoriales débuta. La LOTI, texte fondateur, inscrit le transport de voyageurs dans ce cadre. Le texte de cette loi est détaillé en annexe 1.

- La loi Sapin

La loi Sapin, du nom de son auteur, contraint de manière plus importante les collectivités territoriales lors des procédures de passations des marchés publics et des délégations de services publics.
Cette loi, « relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques » fût surnommée la loi « de moralisation de la vie politique ». Le 29 janvier 1993, cette loi fût adoptée.
L'objectif principal de cette loi est de faire face à une forte croissance de la corruption suite aux transferts de compétences voulues par la délocalisation. La transparence des procédures devient donc le mot d'ordre.

Ses différentes dispositions sont les suivantes :

- L'appel à la candidature est imposé pour une meilleure transparence
- Les délégations doivent être limitées dans le temps (cette loi met fin à l'exercice de la « tacite reconduction »).
- Une meilleure transparence avec des procédures et des documents proches du Code des marchés publics.

Néanmoins, cette loi a eu des conséquences importantes en termes de stabilité juridique concernant certains contrats. De plus, elle a fortement complexifiée les procédures d'appels d'offres dues à un formalisme très poussé mettant à l'écart certaines entreprises encore peu structurées.

➢ La loi SRU

Enfin, la loi SRU « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain », successeur de la loi LAURE de 1996, a été promulguée le 13 décembre 2000. Elle permet principalement :

- une harmonisation juridique au sein de la France entière (Ile de France comprise) en matière de services privés de transport par route et de services occasionnels,
- la définition des thèmes nécessaires dans un PDU,
- des propositions de solutions de coopérations intercommunales pour la gestion des transports publics,
- la prise en compte des transports collectifs dans les documents d'urbanisme,
- le transfert du ferroviaire de l'Etat vers les Régions.

II. Méthodologie d'optimisation

La Direction des transports du Conseil général de l'Isère est actuellement plus axée vers le développement du réseau d'ici 2014 que sur l'optimisation de son réseau *Trans***isère** actuel.
Le service DEM (Développement, Etude et Marketing) a pris une ampleur relativement importante depuis sa création en 2007.

Comme nous l'avons précédemment expliqué, le Conseil général de l'Isère comptabilise actuellement un déficit de près de 80 millions d'€ sur son budget global soit, l'équivalent du budget alloué à la Direction des transports en 2009. Le déséquilibre devrait encore s'accentuer en 2010 et 2011.

Il est donc urgent de trouver des solutions afin de limiter au mieux les dépenses tout en développant les sources de recettes ; l'objectif de mon stage s'inscrit dans cette optique.
En effet, il m'a été demandé d'établir une méthodologie d'analyse des lignes du réseau *Trans***isère** afin d'en optimiser la restructuration. Celle-ci a été construite grâce à l'étude parallèle de la ligne 1920, seconde ligne du réseau *Trans***isère** en termes de fréquentation et première ligne du nord Isère.

1. Méthodologie d'étude d'une ligne

a) Objectifs préalables

Les lignes du réseau *Trans***isère** sont généralement relativement anciennes, créées, étendues et modifiées sans vision stratégique ni étude technique, à la demande des partenaires locaux (élus, transporteurs, usagers, …).
Ainsi, des lignes deviennent longues et sinueuses entraînant des pertes de temps importantes et induisant des pertes d'argent.
Il est donc primordial d'étudier de manière approfondie l'ensemble de la ligne dans le but d'optimiser le réseau *Trans***isère** tout en préservant la satisfaction de la clientèle :

- soit créer plus d'offre à budget constant,
- soit conserver la même offre en réduisant les dépenses**.**

b) L'analyse multicritères : un outil d'aide à la décision

L'analyse multicritères permet d'effectuer un choix entre plusieurs solutions en décomposant une grille d'analyse en plusieurs critères chacun pondéré d'un coefficient (poids relatif).

Les critères doivent tout d'abord être choisis : ils constitueront la base de l'analyse. Puis on affecte à chaque critère un coefficient selon son importance relative. Chaque solution (dans le cas présent, chaque itinéraire) envisagée est ensuite comparée en utilisant cette grille d'analyse. En face de chaque critère retenu, on obtient une note globale pour chacune des solutions.

c) Présentation de la méthodologie

La méthodologie réalisée est à destination des chargés d'étude analysant les lignes du réseau *Trans***isère.**

La mise en route a été délicate car il fallait trouver le bon format, facile à utiliser et attractif. Finalement et après plusieurs essais, nous nous sommes mis d'accord sur une mise en page synthétique mais avec des informations détaillées permettant d'avoir toutes les étapes en quelques pages. Il n'était pas souhaitable d'avoir un document avec beaucoup de texte à lire à chaque étape ou question posée. De plus, un tel document n'aurait jamais été utilisé.

La méthodologie est divisée en quatre grandes parties :

- une première : le diagnostic

Diagnostic technique : ceci correspond au recueil des données objectives ainsi que leur analyse.
Réalisation d'une enquête : elle permet de compléter les données acquises lors du diagnostic.
Diagnostic partagé : il permet de confronter les visions de tous les partenaires afin d'évaluer les enjeux locaux.

Chaque section permet de relever les points à prendre en compte lors de la restructuration de la ligne ; au cours de cette partie, ces points sont appelés « les incontournables ».

- une deuxième : Analyse multicritères et choix de l'itinéraire

L'analyse multicritères permet ensuite de pondérer « les incontournables » afin de leur donner plus ou moins d'importance. Les mieux notés seront à privilégier obligatoirement dans l'étude et la réalisation du nouvel itinéraire. Les notes les plus basses seront à considérer mais ne seront pas nécessairement pris en compte.
Il est donc nécessaire d'étudier tous les choix possibles en schématisant toutes les possibilités d'itinéraires.
De plus, il est primordial de réunir l'ensemble des acteurs afin de leur présenter les différentes propositions. Leur rencontre permet d'avoir un retour et une remise en question du travail effectué ; de plus, ils peuvent ainsi donner de nouvelles pistes d'étude permettant d'être le plus exhaustif possible.
L'opinion des personnes proches du terrain est fondamentale pour réussir une telle étude.

- une troisième : Fiche horaire et graphicage

La fiche horaire est l'aboutissement de l'étude. Le graphicage permet de connaître le nombre de véhicules nécessaires à la bonne exploitation du secteur. Le financement ne peut être réalisé sans cette étape.

- une quatrième : Calcul du coût

L'ultime étape ! Le moment de vérité !
Chaque item est présenté de la façon suivante :

DT1 : Connaissance de la ligne

➢ Descriptif

Connaissances recherchées*	Résultat(s) de la recherche
Nom du transporteur	
Nb de tête(s) de ligne, localisation	
Localisation du/des dépôt(s)	
Communes traversées	
Itinéraires de la ligne (aller et retour)	
Niveau d'offre, fréquence (HC et HP) et nb de services/J	
Lisibilité de l'offre (fiche horaire)	
Localisation des arrêts (Pegase Map)	

*Nb : l'ensemble des ces informations sont disponibles sur le terrains et sur les fiches horaires.

➢ Nota

➢ Récapitulatif

	Etat d'avancement		
	1	2	3
Nom du transporteur	☐	☐	☐
Nb de tête(s) de ligne, Localisation	☐	☐	☐
Localisation du/des dépôt(s)	☐	☐	☐
Communes traversées	☐	☐	☐
Itinéraires de la ligne (aller et retour)	☐	☐	☐
Niveau d'offre, fréquence (HC et HP) et nb de services/J	☐	☐	☐
Lisibilité de l'offre (fiche horaire)	☐	☐	☐

1 :Terminé 2 : En cours 3 : Pas fait

➢ Conseil

La connaissance du terrain est l'une des étapes les plus importantes de l'étude. L'emprunt des lignes étudiées permet de rencontrer les usagers et les conducteurs.
De plus, cela est nécessaire pour s'imprégner de la ligne et apercevoir les problèmes les plus importants.
Enfin, il est aussi nécessaire de bien observer le comportement des usagers afin de connaître leur satisfaction.
Néanmoins, rien n'est plus riche d'informations qu'une enquête.

Figure 1 : Exemple de présentation de la méthodologie

2. Application au cas de la ligne 1920

a) Présentation de la ligne

➢ Création de la ligne[1]

Le bus Express Lyon – L'Isle d'Abeau a été créé en 1978 par l'EPIDA (l'Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle de l'Isle d'Abeau). Il avait pour objectif la réalisation d'un « service routier de substitution » dû à l'insuffisance des dessertes ferrées entre Grenoble et Lyon. A cette époque, 80% des usagers utilisaient cette ligne pour des déplacements professionnels (domicile-travail) ou scolaires.

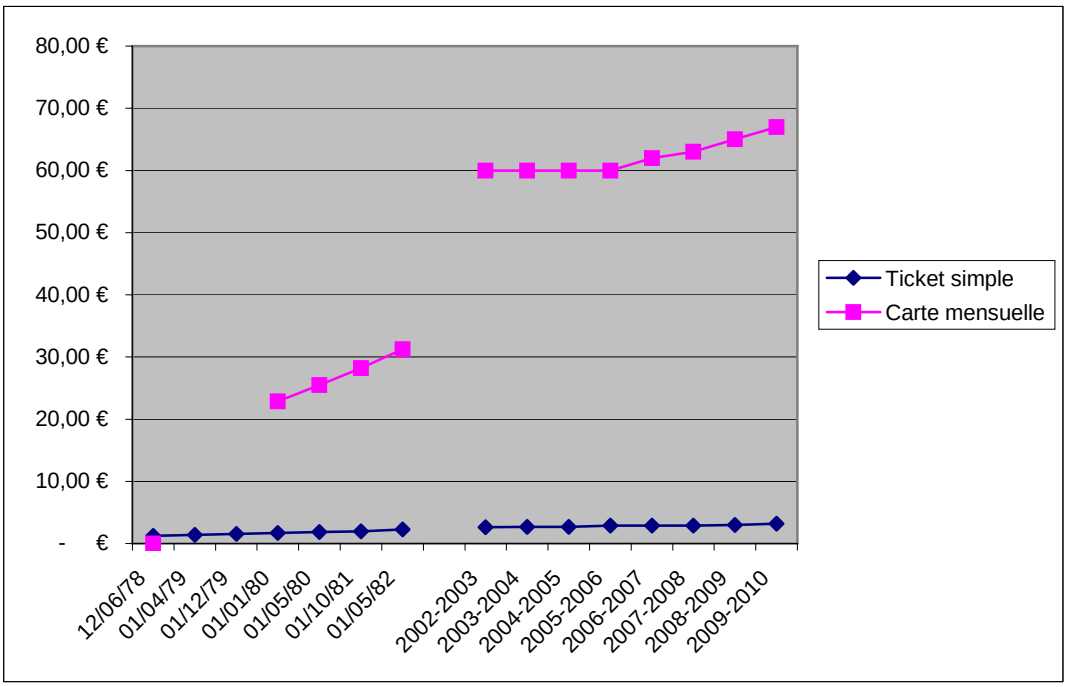
2/3 de ces personnes étaient habitants du Nord Isère et employées dans le Rhône puis 1/3 étaient habitants dans le Rhône et travailleurs dans les entreprises du nord Isère.

Malgré une fréquentation relativement importante, l'exploitation de la ligne était déficitaire, avec une couverture des dépenses par les recettes de 60%.

[1] L'ensemble des données historiques sont issues des Archives Départementales

Jusqu'en 1982, l'Etat était quasiment l'unique financeur de ce déficit ; à partir de cette date, une aide du Conseil Général de l'Isère fut demandée (50% du déficit soit près de 200 000€) au titre « du schéma départemental des transports collectifs de l'Isère, au chapitre lignes interurbaines ».

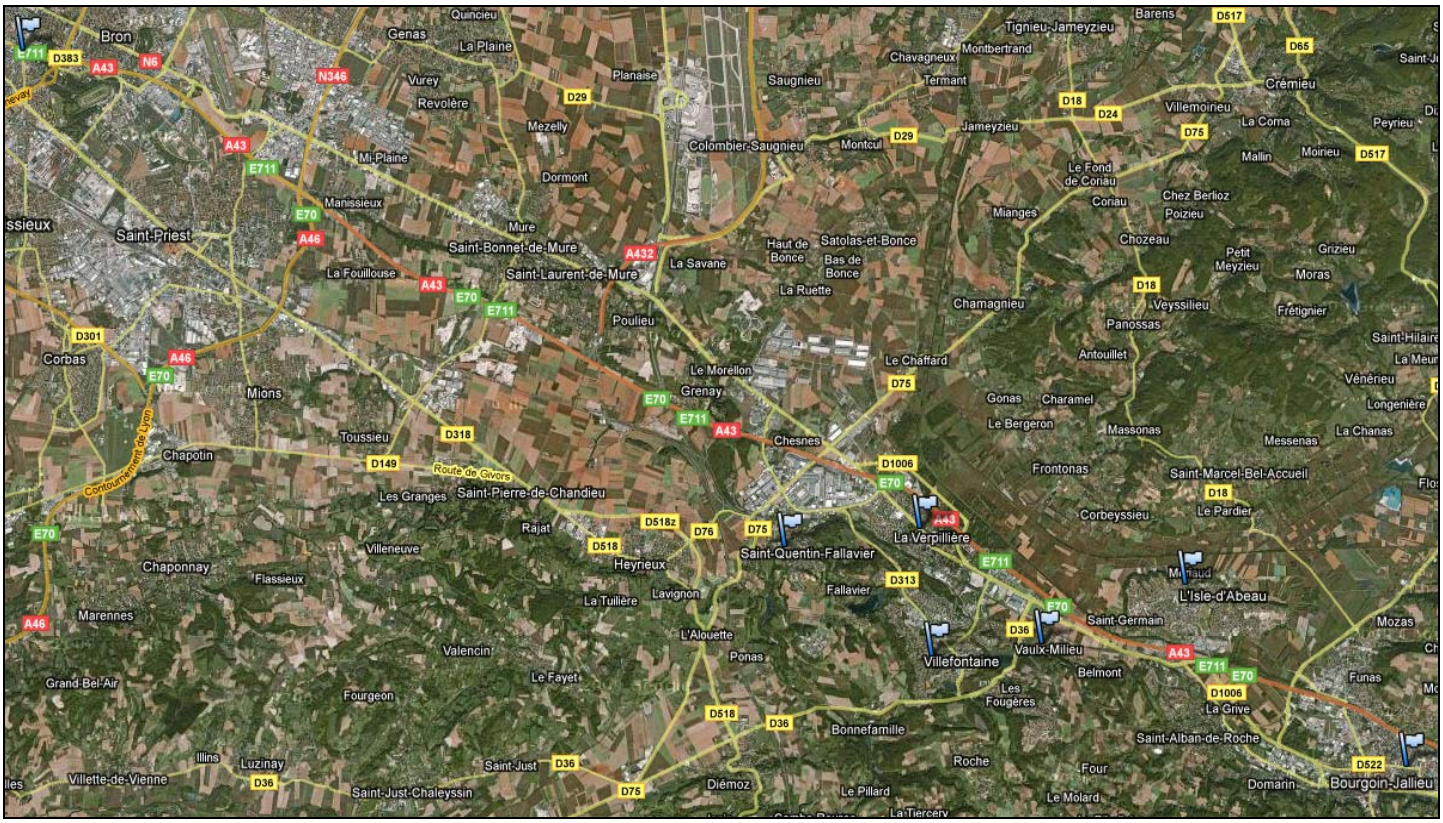
Le schéma ci-dessous permet de constater l 'évolution tarifaire depuis la création de la ligne ; ce graphique montre l'évolution des deux seuls titres existants dans le temps et donc comparables. Les données entre 1982 et 2002 n'ont pas pu être retrouvées.



Graphique 3 : Evolution tarifaire - Ligne 1920

- Ligne actuelle

La ligne 1920 est une ligne Express reliant Bourgoin Jallieu à Lyon via L'Isle d'Abeau, Villefontaine, Vaulx Milieu, La Verpillière et Saint Quentin Fallavier.



Carte 1 : Secteur desservi par la ligne 1920

Ligne structurante du Nord Isère, elle se classe au second rang des lignes du réseau *Trans***isère** en termes de fréquentation avec 3.000 voyageurs par jour (derrière la ligne Express Voiron-Grenoble-Crolles et ses 4.800 voyageurs par jour).

Le secteur desservi est actuellement plus étendu car la ligne possède un départ supplémentaire à Bourgoin Jallieu.

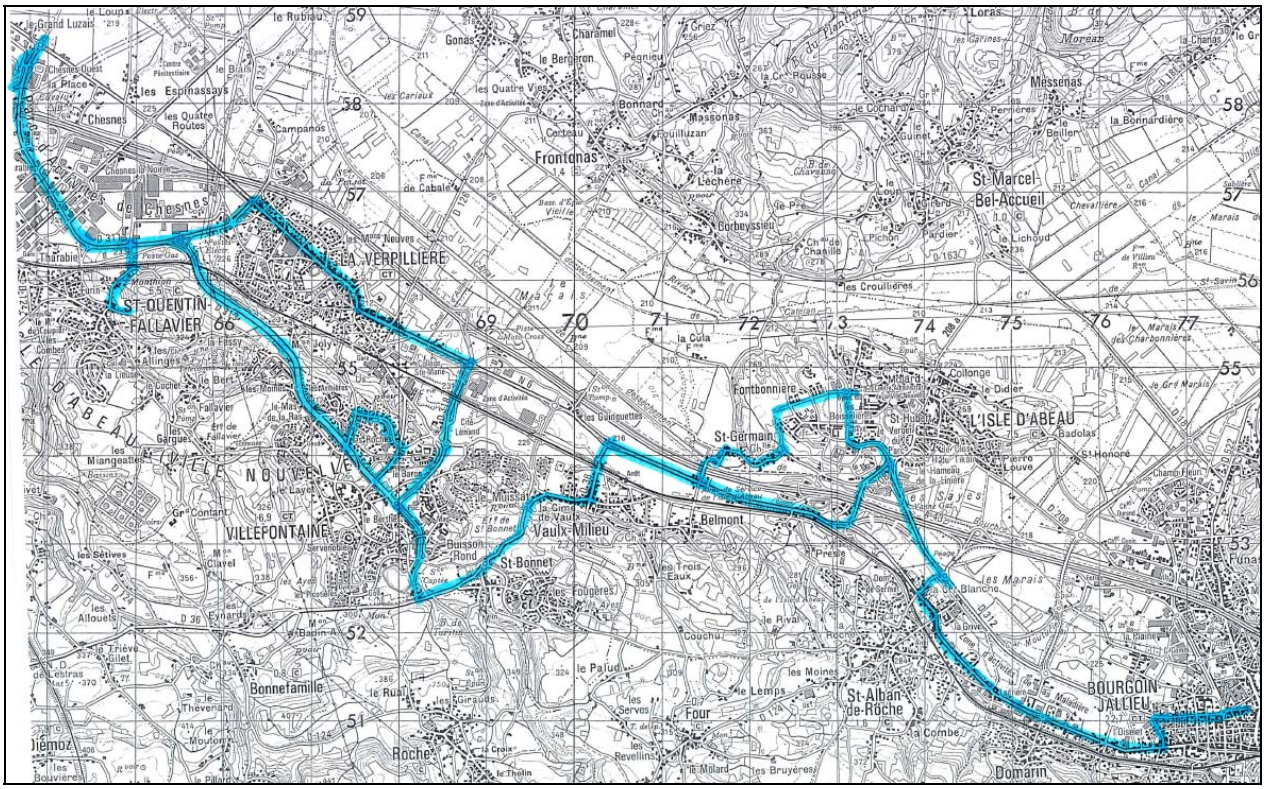
Cette ligne permet également la desserte de la zone de Chesnes de Saint Quentin Fallavier (représente 60% des emplois de la CAPI). Cette zone de plateforme logistique est en pleine croissance et possède un potentiel important de développement.

b) Les atouts et les faiblesses

- Les faiblesses

La ligne possède 36 itinéraires différents dans les deux sens, (dont 7 majeurs, cf. annexe 3) durant la période de septembre à juillet et en semaine. Le samedi, 6 itinéraires (dans le sens entrant) existent durant la même période. La ligne 1920 ne circule pas le dimanche.

Chaque itinéraire diffère par la desserte ou non de certains arrêts ou de certaines communes (par exemple, la Verpillière n'est que rarement desservie). Par contre, certains arrêts sont toujours desservis, les rendant ainsi centraux. Par exemple : la gare routière de Saint Bonnet à Villefontaine et le parking relais, nouvellement crée, à Luzais (Saint Quentin Fallavier).



Carte 2 : Itinéraires actuels de la ligne

La fiche horaire de la période scolaire est présentée en annexe 3.

Dû fait de la multiplicité des itinéraires, la fiche horaire devient incompréhensible. La plupart des usagers montent dans le car sans même savoir où ils vont descendre !

Néanmoins, et ce malgré le manque de lisibilité de la fiche horaire, la ligne reste très fréquentée, mettant ainsi en avant son fort potentiel d'usagers.

Enfin, sur cette ligne existe une association très active d'usagers, le CUBE. L'existence de partenaire n'est pas vraiment considéré comme une faiblesse mais peu vite devenir un frein à l'initiative et aux améliorations/modifications de cette ligne. En effet, une association d'usagers souhaite généralement contenter l'ensemble de ses membres, ce qui ne permet pas de faire avancer les choses.

- Les atouts

Deux catégories d'atouts sont à considérer : les atouts liés au territoire et ceux liés au réseau T*rans***isère.**

Le territoire de la ville Nouvelle concentre un potentiel d'usagers relativement importants du fait de sa proximité avec l'agglomération lyonnaise. De plus, la plateforme logistique de Chesnes permet une fréquentation de contre pointe, atout incontestable pour une ligne telle que la ligne 1920.
D'autre part ; ce secteur géographique est en fort développement avec des projets structurants forts permettant d'être confiant quant au futur de la ligne Express.

Second point, la ligne appartient au réseau *Trans***isère** lui permettant ainsi de bénéficier de l'ensemble des atouts : la tarification (largement compétitive par rapport aux autres modes de déplacement, la notoriété et la communication).

c) Les objectifs de l'étude

L'objectif du Conseil général de l'Isère concernant la ligne 1920 est clair : l'améliorer en la simplifiant afin d'augmenter la fréquentation. Comme nous l'avons présenté auparavant, celle-ci possède un important potentiel d'usagers.

Les points ci-dessous ont été particulièrement étudiés :

- Clarifier l'offre : le nombre important d'itinéraires entraîne une grande complexité dans la fiche horaire. Les usagers ne peuvent pas prendre un car sans se poser la question « est-ce que cet autocar va bien s'arrêter à mon arrêt ? »

- Eviter la surcharge à partir de l'arrêt Grange Blanche (dans le sens sortant) : certains autocars en heures de pointe sont pleins dès le premier arrêt de la Part Dieu ; ainsi, les usagers souhaitant monter à Grange Blanche ou à Mermoz Pinel doivent attendre le suivant ; ce point entraîne un certain nombre de réclamations.

- Mettre en corrélation la desserte de certains arrêts et la fréquentation : certains points d'arrêts sont largement desservis alors que leur fréquentation est faible ; le phénomène inverse existe aussi. Il serait nécessaire de rééquilibrer l'offre en fonction de la fréquentation de chaque arrêt. (cf. Annexe3).

- Améliorer le temps de parcours dans Lyon : l'entrée dans Lyon (A43) ainsi que la desserte des 4 arrêts lyonnais sont des sources d'augmentation de temps de parcours. Le car emprunte le Cours Albert Thomas pour relier l'arrêt Grange Blanche et celui de Mermoz Pinel ; en heure de pointe, cette artère est très embouteillée faisant perdre énormément de temps à la ligne.

- Améliorer les correspondances avec le réseau RUBAN : 12 points d'arrêts de la ligne 1920 (soit 45%) sont en correspondance avec le réseau urbain. Le taux de correspondance reste malgré tout relativement faible. Ceci est dû à la mauvaise synchronisation des horaires de correspondance entre les deux réseaux. Il est très fréquent que les usagers en correspondance voient partir sous leurs yeux le bus qu'ils auraient aimé prendre.

Ces 5 points ont été considérés en priorité lors de l'analyse multicritères présentée ci-dessous.

d) Les résultats

- L'analyse multicritères appliquée à la ligne 1920

Suite aux différentes phases énoncées ci-dessus, nous avons retiré « les incontournables » suivants :

- Offre au moins identique dans chaque commune : le but affiché de l'étude la ligne 1920 n'est pas de restructurer la ligne mais bien de « l'améliorer » ! Ainsi, il a été défini dès le début que l'offre globale par commune devait être identique par rapport à l'offre actuelle.

- Conservation de la majorité des arrêts et des liaisons inter communes : cette ligne est historique dans le nord Isère, elle a une réputation de desserte inter quartier, chère aux différents usagers. De plus, elle constitue l'ossature du RUBAN, réseau urbain de la CAPI.

- Temps de parcours similaire entre Saint Bonnet Gare routière et Lyon quelque soit l'itinéraire : plus d'un tiers de la fréquentation provient de l'arrêt Saint Bonnet Gare routière à Villefontaine. Afin d'éviter les surcharges entre Lyon et Saint Bonnet d'une ligne par rapport à une autre, il est nécessaire d'avoir un temps de parcours (quasi) similaire entre ces deux points d'arrêts.

- Desserte obligatoire des arrêts Saint Bonnet Gare routière et Luzais A43 : ces deux points d'arrêts sont les arrêts les plus fréquentés. De plus, l'arrêt Luzais A43 bénéficie depuis peu d'un parking relais jouxté.

- Fiabilisation des horaires : beaucoup d'usagers se plaignent du manque de ponctualité de la ligne (en heure de pointe). Ce problème est surtout dû à la difficulté de circulation à l'entrée de Lyon. En effet, les horaires sont tenus (à peu près !) jusqu'à l'entrée de Lyon. Le boulevard Albert Thomas étant très souvent congestionné, il fait perdre beaucoup de temps à la ligne se rendant à la Part Dieu.

Suite à la définition de ces différents points un tableau multicritères nous a permis de faire le choix entre deux scénarios possibles (un à deux lignes et l'autre à trois lignes) contenant chacun 3 options différentes.

Le tableau multicritères du scénario 1 est présenté en annexe 5. La signification des différentes couleurs utilisées est la suivante :

- En vert sont figurés les critères favorables,
- En rouge sont figurés les critères défavorables,
- Les critères en noir sont les critères considérés comme neutres.

➢ Le choix

Finalement, l'option choisie est de diviser la ligne 1920 actuelle en 3 lignes distinctes :

- 1920 : Bourgoin Jallieu – Lyon
- 1930 : L'Isle d'Abeau – Lyon
- 1940 : Villefontaine – Lyon.

Chacune de ces lignes dessert Villefontaine et ZI Luzais. La majeure partie des arrêts est conservée et par conséquent la desserte des différentes villes.

La fiabilisation des horaires a été principalement réglée par le passage des lignes de bus sur le Boulevard des Frères Lumières dans le sens entrant puis sur le Cours Albert Thomas dans le sens sortant.

La fiche horaire ainsi que le graphicage sont en cours de finalisation. Deux solutions sont à l'étude :

- budget quasi constant, avec une offre similaire à l'offre actuelle
- budget plus élevé, avec une fréquence de passage toutes les 10 minutes sur la ligne de l'Isle d'Abeau (ligne la plus fréquentée) et 15 minutes sur la ligne de Bourgoin en heure de pointe. Cette fréquence passerait à une heure en heures creuses.

III. Actions pour optimiser la gestion des transports du CG38

Dans un premier temps, nous allons détailler le contexte de la Direction des Transports du CG38 : ses forces et ses faiblesses, mais également les menaces et les opportunités qui s'offrent à lui (méthode SWOT).
Nous allons ensuite détailler les actions déjà en cours pour optimiser le budget. Nous proposerons enfin d'actionner certains leviers qui ne sont pour l'instant que peu, voire pas du tout sollicités.

1. L'analyse SWOT de la direction des transports du CG38

FORCES	**FAIBLESSES**
• Le département de l'Isère a le premier budget Transport, en termes d'importance budgétaire. • Les techniciens de la direction des Transports ont une bonne maîtrise du terrain (géographique, lignes du réseau, transporteurs). • L'actuel président du Conseil Général est très favorable au développement des transports départementaux. Les projets de développement du réseau *Trans***isère** sont nombreux et occupent une place prépondérante dans la politique départementale.	• Le turnover important des directeurs de la direction des transports est un frein à son optimisation. • Les agents sont les exécutants de décisions politiques ; ils ne sont donc pas réellement libres dans leurs actions et décisions..
OPPORTUNITES	**MENACES**
• Nous vivons actuellement une prise de conscience écologique ; le transport en commun, alternative à la voiture particulière, permet de se sentir acteur et impliqué dans la protection de l'environnement. • La direction des transports, avec son service Etudes et Marketing peut assurer une veille technologique désormais déterminante dans une autorité organisatrice de transport.	• L'extension (voire la création) des PTU entraîne un rétrécissement du territoire géré par le département. Comme exemple, nous pouvons citer la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan venant de prendre la compétence transport urbain. • La densité de population dans certaines parties du département ainsi que l'étalement urbain (essentiellement le nord Isère) entraine des difficultés d'exploitation. Certains services sont très peu fréquentés et sont donc

• L'augmentation du prix du baril de pétrole au cours de l'année nous a permis de mesurer l'impact, en termes de fréquentation, de cette flambée des prix du carburant. Dans un avenir proche, le réseau *Trans***isère** pourrait ainsi devenir pécuniairement très attractif. • Les décideurs majeurs (département et région) sont du même bord politique, ce qui facilite le développement des projets communs.	largement déficitaires. • La stabilité politique du département depuis 2001 n'est pas définitive. Les prochaines élections risquent de changer les priorités des éventuels nouveaux décideurs • La diminution de la pression concurrentielle avec à la concentration des entreprises de transport peut générer une augmentation du coût global des marchés.

Conclusion

Le développement des transports en commun semble inéluctable, même avec un changement d'élus et une faible pression concurrentielle actuelle. La Direction des transports du Conseil général possède tous les atouts pour rester un acteur majeur dans leur croissance.

2. Les actions en cours

a) Minimiser les dépenses

Une impression générale existe dans tous les esprits au sein du département ; des études comparatives entre différents départements (Isère compris) ont démontré que notre département avait le « privilège » d'offrir des tarifs de transport 30% plus élevés que les autres départements. Suite à ces résultats, un sentiment peu agréable envers les transporteurs est né. Apparemment, là où dans d'autres départements, la part de la structure représente au maximum 15% du coût de production, l'Isère voit cette part atteindre jusqu'à 30% ! Néanmoins, il faut considérer que l'Isère est un département montagneux induisant des coûts plus importants. De plus, « l'historique » joue beaucoup dans le transport de personnes et il est difficile de le combattre.
C'est pourquoi il est essentiel pour les finances du département et pour l'avenir des transports isérois de trouver des solutions. Si le département ne peut plus investir dans le réseau *Trans***isère,** aucun des acteurs ne sera gagnant !

i. Amélioration de la modularité des prix

Le Conseil général de l'Isère, afin de pouvoir maîtriser ses coûts, a décidé depuis 2003 de modifier les composantes du calcul de ses appels d'offres. Les réponses à ceux-ci sont désormais composées de 4 coûts et ne sont plus calculés avec un coût forfaitaire par ligne. Ces coûts sont les suivants :

- Les heures de conduite
- Les frais kilométriques

- Les frais de structure
- Le coût par véhicule

Ainsi, un marché dont le nombre de kilomètres viendrait à croître dans le cadre d'un coût forfaitaire verrait l'ensemble de ses postes augmenter. A l'inverse, ce même nombre de kilomètres dans un marché à 4 coûts verrait uniquement les postes des heures de conduite et frais kilométriques se modifier.
Par conséquent, la collectivité voit une réduction de ses coûts. Ce système permet d'avoir le juste prix pour chaque marché.

ii. Suppression de certains services

En ce début d'année scolaire, il a été décidé de supprimer l'ensemble des services dont la fréquentation était inférieure à 4 personnes, et ce, sur l'ensemble du réseau *Trans***isère.** Ainsi 160 services ont été supprimés essentiellement dans le nord Isère peu dense.

Nous ne pouvons pas, lister d'une manière exhaustive tous les services du réseau *Trans***isère** mais l'ordre de grandeur est la dizaine de milliers.

En rapportant le nombre de services supprimés au nombre total de services, il apparait que les économies réalisées par ces suppressions sont très faibles !

iii. Développement des GIE

La particularité du transport de voyageurs est la multitude d'activités : transport scolaire, lignes départementales, lignes express… la forte activité se trouve sur des créneaux horaires situés entre 7 et 9 heures le matin, ainsi que de 16 à 18 heures le soir. Les transporteurs, afin de pouvoir recruter se retrouvent dans l'obligation d'embaucher des conducteurs à temps plein pour 4 ou 5 heures de travail par jour et répercutent ces coûts horaires aux autorités organisatrices. Les contrats GIE (Groupement d'Intérêt d'Entreprises) sont à développer dans un avenir proche afin de permettre aux entreprises d'embaucher des salariés pour des temps en rapport de leur activité et de faire supporter aux autorités organisatrices uniquement les coûts réels. De nombreux postes peuvent être complétés par un métier de conducteur tel que des salariés de la grande distribution, d'entreprises de nettoyage, des agriculteurs, voire des mères au foyer.
Le recours à des retraités peut être une nouvelle source. En effet, un salarié de 60 ans et plus a la possibilité de compléter ses revenus mensuels en effectuant quelques heures de travail mensuelles. Sa seule contrainte est de posséder son permis de conduire renouvelé annuellement.
Cette nouvelle main d'œuvre engendrerait des coûts moindres.

b) Maximiser les recettes

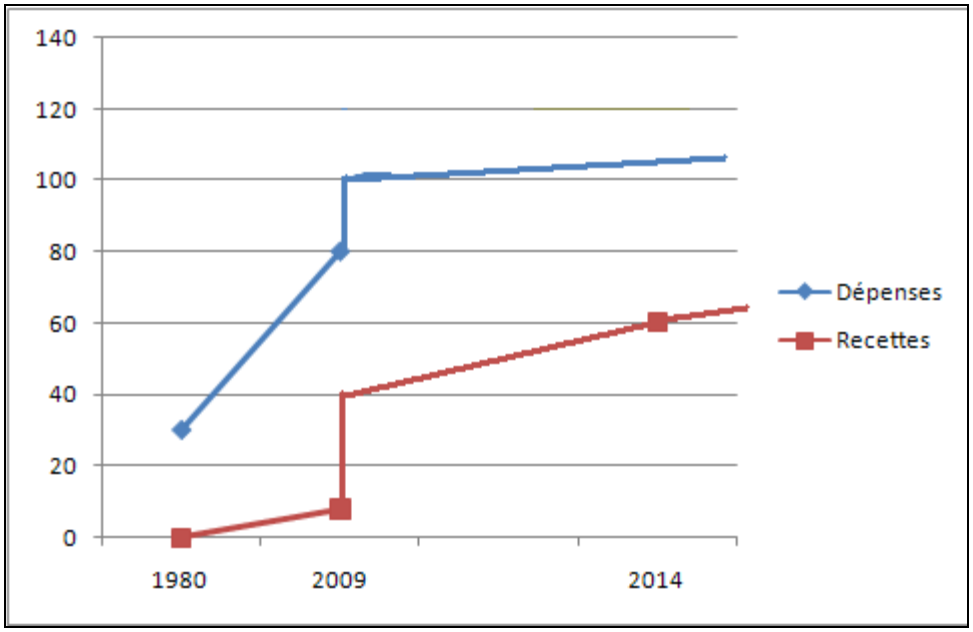
i. Mise en place d'un nouveau système de billettique

Le Conseil général de l'Isère met en place un nouveau système de billettique. Jusqu'alors, la plupart des titres *Trans***isère** étaient en support papier. Désormais, lors de la mise en place d'un nouveau marché, des cartes à puces remplaceront les anciens titres.

Grace à ce nouveau système, le Conseil général souhaite une diminution de la fraude, une meilleure multi modalité et un gain de temps pour les usagers (plus besoin de montrer son titre au conducteur ou bien même de le faire tamponner). Ceci ne pourra qu'être bénéfique pour les recettes du département car plus attractif.
De plus, cette nouvelle billettique permettra un suivi continu des recettes par ligne, permettant l'analyse des données réelles et non plus approximatives sur la fréquentation. Ainsi, l'étude et l'amélioration de chaque ligne s'en trouveront améliorées.

ii. Mise en place d'un RER routier

Au début des années 80, la compétence transport transférée au Conseil Général était essentiellement axée sur le transport scolaire.
Le schéma ci-dessous permettra de vous montrer l'évolution des dépenses et recettes au sein du département de l'Isère.



Graphique 4 : Perspectives d'évolution des dépenses/recettes sur le réseau *Trans*isère

Le gap positif représenté sur le graphique représente la mise en place du RER routier, axe très fort de développement du Conseil général de l'Isère.
En effet, depuis le Conseil général de l'Isère est relativement dynamique et offensif dans sa politique de transport. Ainsi, il souhaite redéfinir le réseau départemental *Trans***isère** en suivant les objectifs suivants :

- donner une cohérence globale au réseau *Trans***isère**
- développer une politique d'équité territoriale répondant aux besoins actuels et futurs de la demande
- assurer la cohérence du réseau *Trans***isère** avec les autres moyens de transport (TER, réseaux urbains, transports câblés…) optimiser le coût et le temps nécessaires à la gestion et à l'exploitation du réseau.

Afin d'atteindre ces objectifs, le Conseil Général a la volonté de mettre en place un véritable Réseau Express Routier grenoblois répondant aux principes suivants :

- trois axes forts sur lesquels se regroupent les lignes du RER
- offrir une vitesse commerciale attractive par rapport au réseau urbain (itinéraires en site propre, priorité aux feux et points d'arrêt ciblés…)
- de fortes fréquences, sur des troncs communs, un cadencement des lignes du lundi au vendredi, du lundi au samedi, ou du lundi au dimanche, sans petites vacances scolaires,
- le fonctionnement des lignes en diamétralisation (régulation intégrée sur tout l'itinéraire, pas de long stationnement en centre-ville).

Le schéma départemental des transports 2008-2014 présente le RER routier grenoblois comme « un ensemble de lignes qui seront aux lignes urbaines du SMTC ce que le RER est au métro parisien ». En effet, l'enjeu et l'optimisme sont forts.
De plus, son implémentation est prévue sur l'ensemble du réseau *Trans***isère**, soit de Grenoble à Lyon.
Celui-ci correspond à la construction d'axes forts sur l'ensemble du département et ce, pour l'accès des 2 grandes villes actuellement desservies par le réseau Grenoble et Lyon. Nous pouvons citer l'exemple de la voie spécialisée sur l'A48.

iii. Ouverture des services scolaires à l'ensemble des usagers

Depuis quelques années, les clients commerciaux ont la possibilité, dans la mesure du possible, d'emprunter les lignes scolaires.

Deux principales raisons sont à l'origine de cette mesure :

- Le schéma départemental exige la desserte quotidienne (au moins un aller/retour) de chaque commune du département ; le ramassage scolaire remplissant déjà cette obligation, ces services ont donc été ouverts au public.
- Pour des raisons économiques : Malgré la faible part d'usagers commerciaux dans ces services, des recettes supplémentaires sont tout de même perçues.

Toutefois, un certain nombre de désavantages sont à citer :

- Les lignes scolaires n'ont pas de fiches horaires
- Le confort des lignes scolaires est inférieur aux cars à usage commercial (les cars sont plus vieux, le bruit est plus important, …)
- Dans le cas où le car est plein, les scolaires sont prioritaires ; l'usager commercial n'est donc pas assuré d'avoir une place.

3. Nos recommandations

Basées sur l'analyse SWOT et sur les actions déjà en cours décrites ci-dessus, nous énumérons ci-dessous quelques recommandations visant soit à augmenter les recettes, soit à limiter les dépenses de la Direction des Transports du CG38.

a) Minimiser les dépenses

i. Limiter les réorganisations internes à la direction des transports

Comme nous avons pu le voir précédemment, le poste de Directeur des transports représente un véritable tremplin dans la carrière d'un directeur de collectivités territoriales. Mais cela n'est pas la seule explication. En effet, ce poste est soumis à un rythme de travail soutenu surtout quand la personne souhaite réaliser des choses et c'est le cas de l'actuel directeur. De plus, les pressions politiques sont fortes et il est difficile de résister à ces tensions.
Régulièrement, un nouveau directeur est nommé et il sait qu'il n'aura que peu de temps pour « faire ses preuves ». Il se doit donc de personnaliser une nouvelle organisation.
Or, toute nouvelle organisation représente un coût : les différents acteurs doivent s'approprier leur nouveau périmètre, découvrir leurs nouveaux interlocuteurs, etc.

Il conviendrait d'imposer à chaque nouveau directeur de rester à ce poste une durée minimale.

ii. Adapter la capacité des transports scolaires à la demande réelle

Actuellement, la capacité des lignes scolaires est adaptée au nombre de cartes scolaires dénombrées sur les parcours considérés. Mais de nombreux utilisateurs, bien que bénéficiant d'un transport gratuit, ne l'utilisent pas. Certains services d'autocars sont ainsi amenés à circuler avec une ou deux personnes. Outre le gaspillage financier que représentent ces navettes peu remplies, ceci est vraiment démotivant pour les autocaristes. Or, les chauffeurs des entreprises de transport voyageurs assurent un comptage régulier des passagers.
Il conviendrait d'aligner le nombre d'autocars à ces comptages réguliers plutôt qu'au nombre de cartes scolaires délivrées par les services du Conseil Général de l'Isère.

Le département finance aussi le transport des élèves handicapés avec une enveloppe d'environ 6 M€. La première mission assignée à l'actuel nouveau directeur des transports a été de réaliser des économies. Avec l'aide d'étudiants, le projet « Optimisère » a été lancé avec comme objectif d'optimiser, selon des paramètres très particuliers spécifiques des différents handicaps, les tournées des taxis. Actuellement, chaque élève correspond à un taxi (ou presque), induisant des coûts « astronomiques ».

iii. Améliorer la synergie des différents acteurs au travers des comités de pilotage

Actuellement, les deux acteurs opérationnels majeurs des marchés du transport isérois sont la Direction des Transports du CG38 et les transporteurs. Or, une fois les contrats signés, les contacts sont très rares entre ces deux acteurs. Seuls des dysfonctionnements génèrent des relations.

Dans ce genre d'activité économique où des entreprises ou des entités travaillent entre elles, le contact est essentiel. Les relations humaines y sont de la plus haute importance afin d'instaurer dans le long terme un climat de confiance entre les différents interlocuteurs.

Il conviendrait d'instaurer des comités de pilotage par lots d'une fréquence restant à définir : mensuels ou trimestriels. Outre la Direction des Transports du CG38 et les sociétés de transport exploitant les lignes, les clients finaux (associations d'usagers ou responsables d'établissement scolaire) devraient être également invités à participer à certaines de ces réunions.

L'objectif de ces comités de pilotage serait multiple :

- Corriger les dysfonctionnements majeurs
- Piloter l'activité à travers certains indicateurs (simples, peu nombreux et partagés par tous)
- Prendre en compte les différentes propositions d'améliorations
- Etablir des relations humaines solides et durables basées sur la confiance mutuelle.

iv. Passer de la politique des Marchés Publics à la Délégation de Service Public

Actuellement les appels d'offres sont publiés par le CG38 et les réponses des autocaristes sont analysées ; puis un choix est effectué et la société choisie devient alors un simple exécutant du donneur d'ordre qu'est le CG38.

Afin de responsabiliser les transporteurs, il conviendrait de déléguer une partie de la maîtrise de l'activité aux sociétés exploitantes. Il s'agit de passer des marchés publics à une Délégation de Service Public (DSP).

Pour illustrer la différence entre marché public et DSP, prenons un exemple : dans le cadre d'un marché public, la société exploitante est tenue contractuellement de faire circuler un certain nombre d'autocars, indépendamment de la fréquentation. Dans le cas d'une DSP, la compagnie décide du nombre d'autocars à mettre en circulation ; elle a la responsabilité du transport sur cette ligne et elle maitrise ses ressources de production.

Dans le cadre d'une DSP, le marketing (attractivité de la ligne) et la communication (promotion de la ligne) sont de la responsabilité des sociétés exploitantes.

b) Maximiser les recettes

i. Augmenter le prix de vente moyen

Actuellement, le prix de vente des billets aux usagers ne couvre que 10 % (8M€ de recettes pour 80M€ de dépenses) des coûts de production. D'après le contexte économique présenté en première partie, une augmentation des tarifs semble incontournable.

Cette augmentation doit tenir compte de nombreux facteurs :

- politiques : la présidence de gauche du CG38 se doit de pratiquer une tarification sociale, favorisant les bas revenus
- électoraux : les clients finaux sont également des électeurs
- budgétaires : le bilan doit être équilibré

ii. Mettre en place une tarification solidaire

Il s'agirait d'appliquer une tarification dépendant des revenus des foyers fiscaux. Ce type de tarification va rentrer en vigueur dès septembre 2009 sur le réseau de la SEMITAG, suite à une décision du SMTC.

Les réductions sont appliquées en fonction du coefficient de la CAF.

Cette mise en place permettrait à la Direction des transports du Conseil général 38 de maîtriser sa tarification et notamment d'appliquer des augmentations régulières de tarif.

iii. Remettre en cause la gratuité totale de la carte scolaire

La gratuité de la carte scolaire partage l'opinion politique. En effet, le département de l'Isère est un des seuls départements français à offrir les transports scolaires ; on peut citer l'Allier, le Lot-et-Garonne et l'Indre, départements ayant également mis en place cette gratuité.

Chaque enfant scolarisé (de l'école maternelle au lycée) du département de l'Isère bénéficie de la gratuité des transports. Parmi ces élèves, certains n'utilisent pas du tout cette carte de transports gratuits : ils possèdent leurs propres moyens de locomotion ou leurs parents les amènent à l'école, etc.

Tout comme les familles défavorisées, les couches sociales privilégiées bénéficient de cette aide dont elles ont moins besoin. Enfin, rendre les transports gratuits stimule les incivilités dans les véhicules : ce qui n'a pas de valeur n'a pas à être respecté.

Nous pouvons illustrer les propos ci-dessus par un exemple :

- Le département de l'Isère dénombre 60 000 scolaires
- L'année se déroule sur 10 mois

Si l'on considère une carte scolaire coûtant 10€/mois (la gratuité pourrait bien entendu être conservée pour 1/3 des ménages à faible ressources), les recettes induites par ce coût de la carte scolaire serait donc de 4M€ !!! Le montant des recettes actuelles s'élève à 8M€. Ainsi, nous obtiendrons 50% de recettes supplémentaires en une année! Avec un coût de 20€/mois, les recettes seraient doublées !

Il conviendrait de moduler la gratuité de la carte de transport scolaire en fonction des revenus de la famille, en prenant exemple sur la tarification solidaire de la SEMITAG (cf. ci-dessus).

Conclusion

Dans un contexte économique difficile, il a été demandé à toutes les directions du Conseil général de l'Isère de réaliser des économies afin d'assainir le budget. Ce genre de démarches n'avait été que peu usité auparavant et il a fallu trouver des moyens de minimiser les dépenses et maximiser les recettes.

L'objectif de ce mémoire est de décrire certaines solutions.

L'analyse du secteur économique des transports de personnes dans le département de l'Isère a démontré que cette activité est en complète mutation :

- les acteurs privés se regroupent : les entreprises familiales nées après guerre ne peuvent plus rivaliser avec les quelques grandes entreprises qui se partagent le marché global à l'échelle internationale,
- la législation devient de plus en plus restrictive et réglemente en profondeur chaque pan de l'activité,
- la prise de conscience écologique et les envolées du prix des carburants dopent le secteur,
- depuis la décentralisation, le décideur est le Conseil général qui doit concilier la rigueur budgétaire et la satisfaction des électeurs-clients.

A titre d'exemple, une des principales lignes du département a été étudiée. Si les recommandations du présent rapport sont suivies, la ligne devrait être complètement réorganisée. Deux options sont présentées : soit conserver le même budget et diminuer l'offre par commune traversée, soit augmenter le budget et augmenter la fréquence des services. La décision finale incombant au pouvoir politique.

En se basant cette fois sur le fonctionnement général de l'activité, certains axes d'améliorations actuellement en cours sont présentés. Viennent ensuite quelques recommandations visant à optimiser le budget de la Direction des Transports du Conseil général de l'Isère.

Depuis de nombreuses années, les transports de personnes représentent une activité récurrente où l'innovation n'était pas de mise. La crise économique a poussé le Conseil général à trouver des moyens de « dépenser mieux ». Les axes d'améliorations semblent limités de prime abord, mais certains leviers peuvent être identifiés en analysant l'activité actuelle soit d'une manière analytique (étude d'une ligne), soit d'une manière synthétique (analyse globale de l'activité).

Basé sur cette double approche, chaque ligne (en commençant par les plus importantes au niveau du coût de production) doit être revisitée sans à priori, notamment sans se soucier du contexte historique. Seuls les critères actuels d'exploitation devront être pris en compte.

D'autre part, les relations entre le Conseil général et les transporteurs doivent être revues. Il est nécessaire d'instaurer un climat de confiance qui doit générer une meilleure synergie et amener à terme des axes d'amélioration.

Glossaire

AOTU	Autorité Organisatrice de Transport Urbain
BAU	Bande d'Arrêt d'Urgence des autoroutes
CAF	Caisse d'Allocation Familiale
CAPI	Communauté d'Agglomération des Portes de l'Isère
CG38	Conseil Général de l'Isère
CUBE	Comité d'Usagers du Bus Express
DSP	Délégation de Service Public
ENTPE	Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat
GIE	Groupement d'Intérêt d'Entreprises
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LET	Laboratoire d'Economie des Transports
LOTI	Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
PESTEL	Outil heuristique d'analyse de contexte économique
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PME	Petites et Moyennes Entreprises
PTU	Périmètre de Transport Urbain
RER	Réseau Express Routier. Lignes d'autocars interurbains mutualisées sur certains tronçons (VSP) par exemple avec la dérogation d'emprunter les BAU en cas de congestion du trafic.
RSA	Revenu de Solidarité Active
RUBAN	Réseau Urbain Bourgoin-Jallieu - Agglomération Nouvelle
*Trans***Isère**	Réseau départemental de transport interurbain financé et géré par le CG38
SEMITAG	Société d'Economie Mixte des Transports de l'Agglomération Grenobloise. Société exploitante des tramways et lignes urbaines.
SMTC	Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise
SRU	Loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France

SWOT	Outil d'analyse de contexte économique : Strengths (forces), Weaknesses (faiblesses), Opportunities (opportunités) Threats (menaces)
VSP	Voies Spécialisées Partagées

Tables des illustrations

- Graphiques

Graphique 1: Budget primitif 2008 du CG38 9

Graphique 2 : Décomposition du budget transports 9

Graphique 3 : Evolution tarifaire - Ligne 1920 16

Graphique 4 : Perspectives d'évolution des dépenses/recettes sur le réseau *Trans*isère..... 25

- Cartes

Carte 1 : Secteur desservi par la ligne 1920 17

Carte 2 : Itinéraires actuels de la ligne 18

Table des annexes

Annexe 1 : Descriptif des différentes lois fondatrices du transport de voyageurs non urbains 35

Annexe 2 : Présentation du réseau Transisère 38

Annexe 3 : Fiche horaire de la ligne 1920 (sens Lyon – Bourgoin) 40

Annexe 4 : Fréquentation par arrêt 41

Annexe 5 : Tableau multicritères scénario 1 42

Annexe 1 : Descriptif des différentes lois fondatrices du transport de voyageurs non urbains

- La LOTI

Tout d'abord, elle a affirmé un droit au transport pour tous « dans des conditions raisonnables d'accès de qualité de prix ».
Cette loi a une orientation très « sociale » (cf. article 1), prêchant le droit à la mobilité pour tous.

Article 1 : « Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré et au développement durable du territoire ainsi qu'à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens. »

Cette loi a mis fin aux droits patrimoniaux, imposant aux transporteurs la passation de marché avec les autorités organisatrices à « juste rémunération » (cf. article 6).

Article 6 : « Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formation des prix et tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, permettent une juste rémunération du transporteur assurant la couverture des coûts réels du service rendu dans des conditions normales d'organisation et de productivité. »

A l'article 29, elle énonce le transfert de la compétence transports interurbains de l'Etat vers les départements.

Article 29 : « Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :

- services réguliers publics ;
- services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;
- services privés ;
- services occasionnels publics.

Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.

Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

En cas de carence de l'offre de transports, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, il peut être fait appel à des particuliers ou des associations inscrits au registre des transports, dans des conditions dérogatoires aux dispositions de l'article 7 prévues par décret, pour exécuter, au moyen de véhicules de moins de dix places, conducteurs compris, des prestations de transport scolaire visées à l'article L. 213-11 du code de l'éducation ou des prestations de service à la demande.

Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. La définition de ces services et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

Les services occasionnels, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de plus de neuf places, conducteur compris, sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

D'après cet article, les responsabilités de chaque autorité organisatrice sont les suivantes :

- les régions pilotent les réseaux régionaux (TER, lignes TRV régionales essentiellement).
- les départements organisent l'ensemble des transports collectifs non urbains situés sur leurs territoires (notamment les transports scolaires)
- les communes et leurs groupements peuvent, sur délégation des départements, organiser les transports scolaires ainsi que les lignes desservant leur territoire.

Chaque organe fonctionnel a sa particularité en moyen de transport (région, département, ville). Désormais chaque convention est négociée ou pas en fonction du type d'appel d'offres passé par l'autorité organisatrice ayant la compétence transport et le transporteur. La contractualisation entre ces deux parties est basée sur la passation de contrat de délégation de services ou de marchés publics. La coordination autoritaire imposée par l'Etat est terminée.

- Loi Sapin

Les dispositions relatives aux délégations de service public sont au chapitre 4.

Article 38 : « Une délégation de service public est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. Le délégataire peut être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir des biens nécessaires au service.

Les délégations de service public des personnes morales de droit public sont soumises par l'autorité délégante à une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes, dans des conditions prévues par un décret en Conseil d'Etat.

La collectivité publique dresse la liste des candidats admis à présenter une offre après examen de leurs garanties professionnelles et financières et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

La collectivité adresse à chacun des candidats un document définissant les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations ainsi que, s'il y a lieu, les conditions de tarification du service rendu à l'usager.

Les offres ainsi présentées sont librement négociées par l'autorité responsable de la personne publique délégante qui, au terme de ces négociations, choisit le délégataire. »

Article 40 : « Les conventions de délégation de service public doivent être limitées dans leur durée. »

L'article 40-1 met en avant l'obligation de transparence.

Article 40-1 : « Le délégataire produit chaque année avant le 1er juin à l'autorité délégante un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité de service. Ce rapport est assorti d'une annexe permettant à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public. »

Cet article définit clairement les conditions dans lesquelles doivent être négociés les contrats.

Article 45 : « Le recours à une procédure de négociation directe avec une entreprise déterminée n'est possible que dans le cas où, après mise en concurrence, aucune offre n'a été proposée ou n'est acceptée par la collectivité publique. »

- Loi SRU

Le titre III « Mettre en œuvre une politique de déplacements au service du développement durable » traite des transports.
La première section traite des dispositions relatives aux PDU, la seconde de la coopération entre les autorités organisatrices de transports, la troisième du STIF, la quatrième du droit au transport et la dernière du transport collectif d'intérêt régional.

La plupart des articles ont été repris dans le Code de l'Urbanisme, dans le Code Général des Collectivités Territoriales mais surtout les articles sont des modifications de la LOTI.

Annexe 2 : Présentation du réseau Transisère

Le 1er Octobre 2002, le réseau *Trans***isère** fut crée par l'unification de l'ensemble des lignes du département. Ainsi sont apparus les cars jaune et bleu, livrée du Conseil Général de l'Isère. Voici la marque de distinction de ce réseau.

Parallèlement à cette création, il a été mis en œuvre :

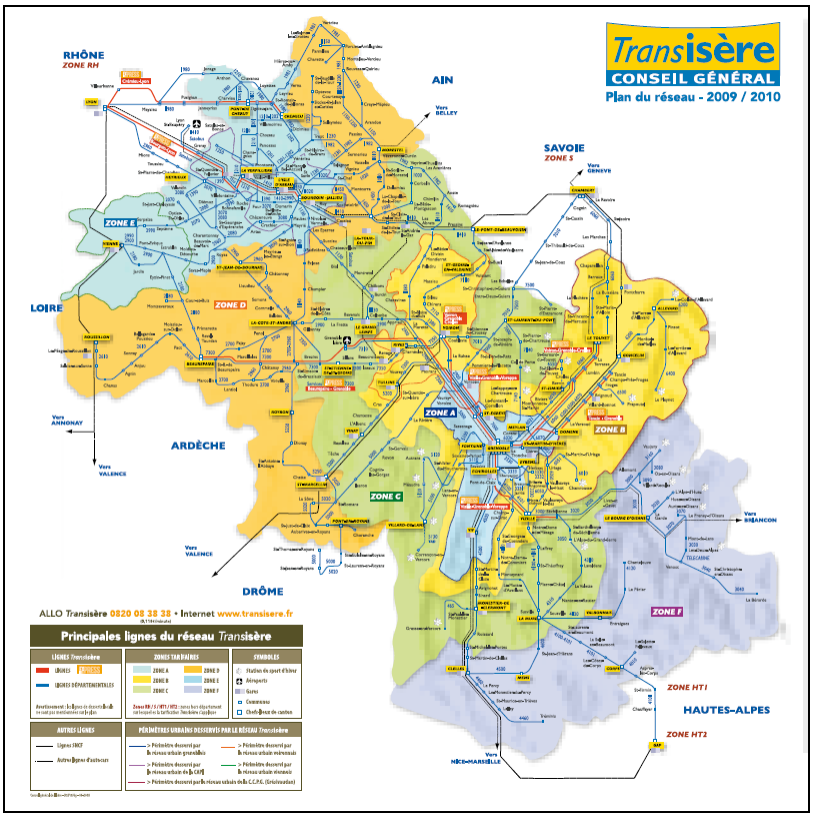
- la tarification zonale
- l'identité visuelle (livrée jaune et bleue)
- l'amélioration de la performance de l'offre.

Au jour d'aujourd'hui, le réseau *Trans***isère** représente :

- 800 véhicules
- 5835 points d'arrêts
- 108 lignes dont 5 lignes Express, 14 lignes périurbaines et 89 lignes départementales
- 89 transporteurs (entreprises et groupements d'entreprises)
- 16,75 millions de kms chaque année (données 2008)

Le budget alloué à ce poste est de 80 millions d'€ soit le premier poste de dépense du Conseil Général de l'Isère. En effet, le développement des transports en commun est une des missions prises à cœur par ce département. De la même manière, il souhaite être précurseur comme le montre la voie spécialisée sur l'autoroute A48 utilisable lorsqu'elle est saturée.

Voici le réseau *Trans***isère** ; pour des raisons de mise en page, il n'est pas possible de l'agrandir ; néanmoins, des schémas moins exhaustifs mais plus lisibles vous sont présentés après cette carte.



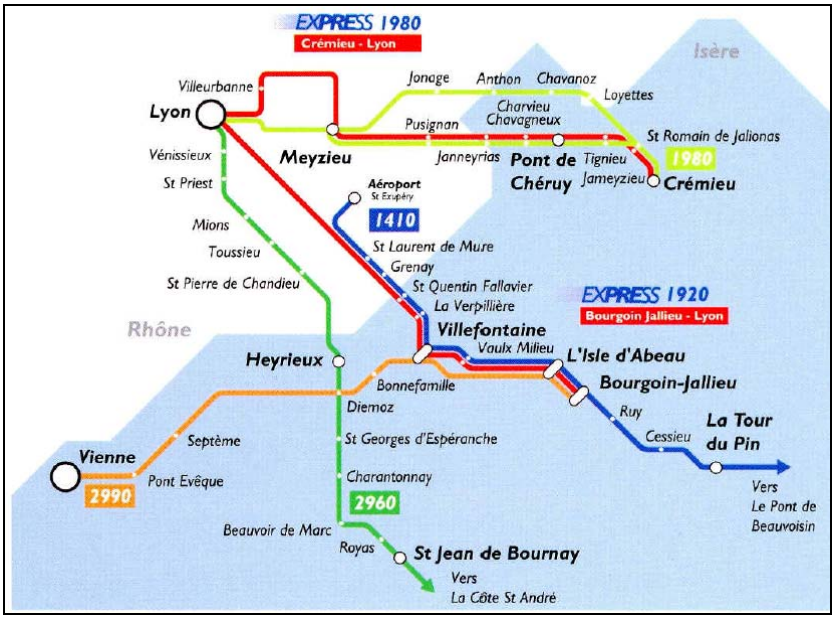
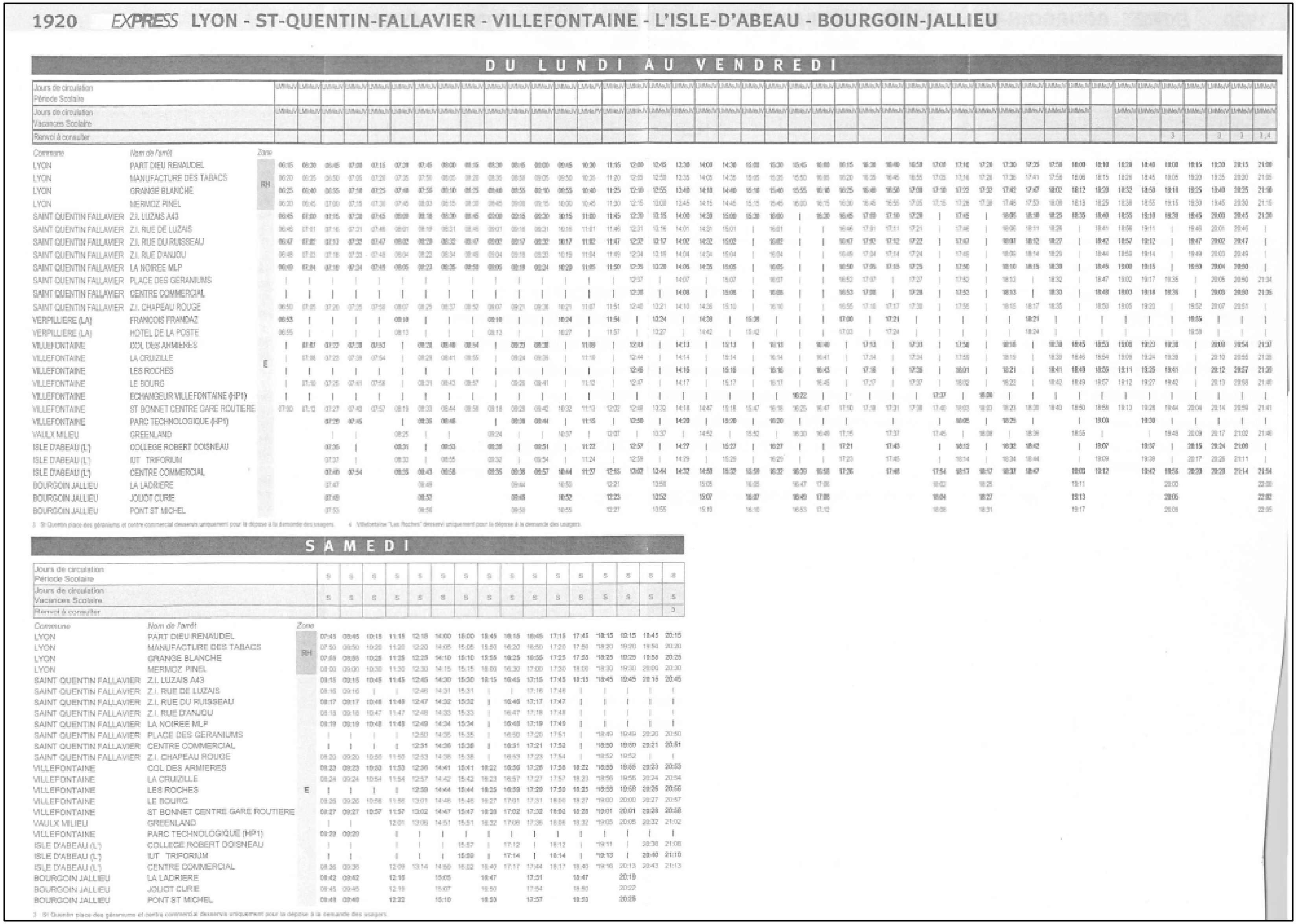


Schéma 1 : Les lignes du nord Isère

Sur le réseau *Trans***isère,** 6 zones tarifaires sur le département isérois existent, puis une pour chaque département limitrophe (S pour la Savoie, deux zones pour les Hautes Alpes et la zone RH pour le département du Rhône).

Annexe 3 : Fiche horaire de la ligne 1920 (sens Lyon – Bourgoin)



1920 EXPRESS LYON - ST-QUENTIN-FALLAVIER - VILLEFONTAINE - L'ISLE-D'ABEAU - BOURGOIN-JALLIEU

DU LUNDI AU VENDREDI

Commune	Nom de l'arrêt	Zone
LYON	PART DIEU RENAUDEL	RH
LYON	MANUFACTURE DES TABACS	RH
LYON	GRANGE BLANCHE	RH
LYON	MERMOZ PINEL	RH
SAINT QUENTIN FALLAVIER	Z.I. LUZAIS A43	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	Z.I. RUE DE LUZAIS	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	Z.I. RUE DU RUISSEAU	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	Z.I. RUE D'ANJOU	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	LA NOIREE MLP	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	PLACE DES GERANIUMS	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	CENTRE COMMERCIAL	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	Z.I. CHAPEAU ROUGE	
VERPILLIERE (LA)	FRANCOIS FRANDAZ	
VERPILLIERE (LA)	HOTEL DE LA POSTE	
VILLEFONTAINE	COL DES ARMIERES	E
VILLEFONTAINE	LA CRUIZILLE	E
VILLEFONTAINE	LES ROCHES	E
VILLEFONTAINE	LE BOURG	E
VILLEFONTAINE	ECHANGEUR VILLEFONTAINE (HP1)	E
VILLEFONTAINE	ST BONNET CENTRE GARE ROUTIERE	E
VILLEFONTAINE	PARC TECHNOLOGIQUE (HP1)	E
VAULX MILIEU	GREENLAND	E
ISLE D'ABEAU (L')	COLLEGE ROBERT DOISNEAU	E
ISLE D'ABEAU (L')	IUT TRIFORIUM	E
ISLE D'ABEAU (L')	CENTRE COMMERCIAL	E
BOURGOIN JALLIEU	LA LADRIERE	E
BOURGOIN JALLIEU	JOLIOT CURIE	E
BOURGOIN JALLIEU	PONT ST MICHEL	E

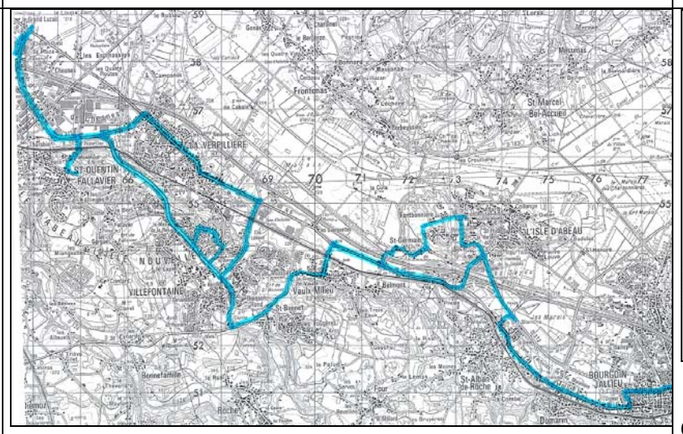
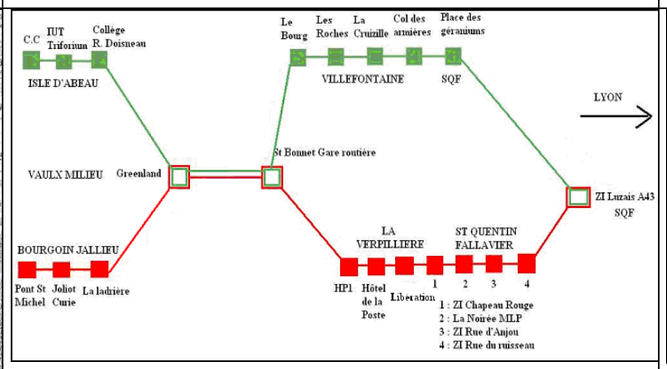
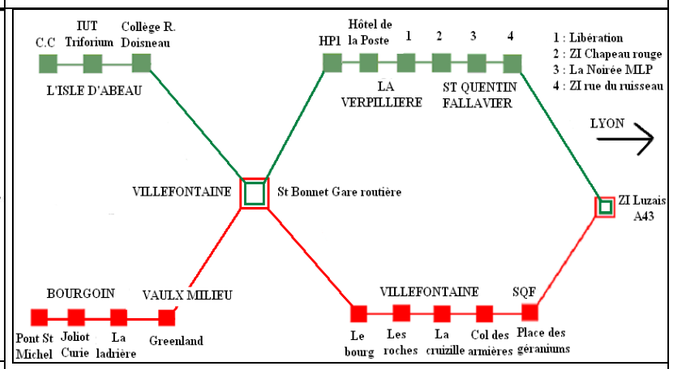
SAMEDI

Commune	Nom de l'arrêt	Zone
LYON	PART DIEU RENAUDEL	RH
LYON	MANUFACTURE DES TABACS	RH
LYON	GRANGE BLANCHE	RH
LYON	MERMOZ PINEL	RH
SAINT QUENTIN FALLAVIER	Z.I. LUZAIS A43	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	Z.I. RUE DE LUZAIS	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	Z.I. RUE DU RUISSEAU	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	Z.I. RUE D'ANJOU	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	LA NOIREE MLP	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	PLACE DES GERANIUMS	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	CENTRE COMMERCIAL	
SAINT QUENTIN FALLAVIER	Z.I. CHAPEAU ROUGE	
VILLEFONTAINE	COL DES ARMIERES	E
VILLEFONTAINE	LA CRUIZILLE	E
VILLEFONTAINE	LES ROCHES	E
VILLEFONTAINE	LE BOURG	E
VILLEFONTAINE	ST BONNET CENTRE GARE ROUTIERE	E
VAULX MILIEU	GREENLAND	E
VILLEFONTAINE	PARC TECHNOLOGIQUE (HP1)	E
ISLE D'ABEAU (L')	COLLEGE ROBERT DOISNEAU	E
ISLE D'ABEAU (L')	IUT TRIFORIUM	E
ISLE D'ABEAU (L')	CENTRE COMMERCIAL	E
BOURGOIN JALLIEU	LA LADRIERE	E
BOURGOIN JALLIEU	JOLIOT CURIE	E
BOURGOIN JALLIEU	PONT ST MICHEL	E

Annexe 4 : Fréquentation par arrêt

	Fréquentation(AR)	Desserte (nb de service / J) AR	B/C		
Ø Bourgoin Jallieu					Moyenne :1,7
Pont St Michel	184	29	6,3	++	
Joliot Curie	16	29	0,6	--	
La Ladrière	6	29	0,2	--	
Ø L'Isle d'Abeau					
Centre commercial	178	36	4,9	++	
IUT Triforium	52	36	1,4	--	
Collège Robert Doisneau	60	36	1,7	++	
Ø Vaulx Milieu					
Greenland	8	42	0,2	--	
Ø Villefontaine					
HP1	2	31	0,1	--	
St Bonnet centre – Gare routière	605	85	7,1	++	
Le bourg	18	56	0,3	--	
Les roches	60	35	1,7	++	
La cruizille	87	56	1,6	--	
Col des armières	68	56	1,2	--	
Ø La Verpillière					
Hôtel de la Poste	29	23	1,3	--	
François Frandaz	29	23	1,3	--	
Ø St Quentin Fallavier					
ZI Chapeau rouge	43	70	0,6	--	
La noirée MLP	55	60	0,9	--	
ZI rue d'Anjou	13	60	0,2	--	
ZI rue du ruisseau	49	60	0,8	--	
Place des géraniums	29	26	1,1	--	
ZI Luzais A43	228	79	2,9	++	
Ø Lyon					Moyenne : 4
Mermoz Pinel	497	85	5,8	++	
Grange blanche	287	85	3,4	--	
Manufacture des tabacs	195	85	2,3	--	
Part Dieu Renaudel	368	85	4,3	++	

Annexe 5 : Tableau multicritères scénario 1

Fait	Scénario de base	Scénario 1	
		Option 1	Option 2
Description	 Actuellement la ligne comptabilise 36 itinéraires différents dans les deux sens. La complexité de la ligne entraîne des problèmes de compréhension et de lisibilité pour les usagers.	 Celle-ci correspond aux lignes suivantes : - L'Isle d'Abeau, Greenland, St Bonnet Gare routière, Villefontaine, St Quentin Fallavier village et ZI Luzais A43 - Bourgoin, Greenland, St Bonnet Gare routière, HP1, La Verpillière, St Quentin Fallavier ZI et ZI Luzais A43 Cette version entraîne des détours conséquents (desserte de la Verpillière et de la ZI de St Quentin Fallavier) pour les usagers de Bourgoin. De plus, l'offre de l'Isle d'Abeau est coupé est deux ; nous ne sommes donc pas en phase avec notre objectif de conservation de la desserte par commune de manière au moins identique.	 Cette seconde option correspond aux lignes suivantes : - Bourgoin, Vaulx Milieu, St Bonnet Gare routière, Villefontaine, St Quentin Fallavier village et ZI Luzais - L'Isle d'Abeau, Vaulx Milieu, St Bonnet Gare routière, HP1, La Verpillière, St Quentin Fallavier ZI et ZI Luzais. Ces itinéraires sont plus directs; chacune des lignes restent de son côté de la RN6, mise à part la desserte « obligatoire » de St Bonnet Gare routière.
90% des usagers sont satisfaits de la ligne.	90% des usagers sont satisfaits de ce scénario. (données enquêtes)	Desserte moindre de l'Isle d'Abeau, desserte de la Verpillière de manière constante. Cet option rendrait beaucoup d'usagers insatisfaits.	
Ligne structurante du Nord Isère Zone à forte croissance démographique		Ces options ont été réalisé de manière à conserver le rôle structurant de la ligne.	
Ligne complexe dû à la multiplication des itinéraires.	La ligne actuelle est composée de 23 itinéraires dans le sens entrant et de 13 dans le sens sortant. Il apparaît que la lisibilité et la compréhension sont problèmes importants de cette ligne.	Division en deux lignes dont chacune aura son propre itinéraire. Une première partant de Bourgoin et une seconde partant de l'Isle d'Abeau avec un unique itinéraire pour chaque ligne.	

4 arrêts très fréquentés : Pont St Michel Bourgoin, Centre commercial l'Isle d'Abeau, Gare routière de Villefontaine, et ZI Luzais A43	L'arrêt Pont St Michel est la tête de ligne de Bourgoin et à proximité d'un parking gratuit (supermarché). 129 personnes par jour montent et descendent à cet arrêt. L'arrêt Centre Commercial de l'Isle d'Abeau est à la fois une tête de ligne et à la fois desservit par la ligne venant de Bourgoin. Chaque jour, 139 personnes fréquentent cet arrêt. L'arrêt Gare routière St Bonnet est l'arrêt le plus fréquenté de la CAPI ; il est desservit à chaque service. 545 personnes / jour utilisent cet arrêt. Cette forte fréquentation est dû à plusieurs facteurs : Villefontaine n'a pas de gare SNCF (malgré la proximité avec la gare de l'Isle d'Abeau, mais en voiture), il est à proximité d'un lycée, il est situé dans un quartier avec beaucoup de logements. L'arrêt ZI Luzais A43 est depuis peu doté d'un parking relais permettant ainsi d'augmenter sa zone de chalandise. 276 personnes par jour montent et descendent à cet arrêt, le portant à la seconde place des arrêts les plus fréquentés de la CAPI.	Deux de ces arrêts (Gare routière St Bonnet et ZI Luzais A43) ont été considéré comme des points centraux de la ligne dû leur forte fréquentation. Ainsi, ces deux arrêts, dans cette option, sont desservit par chacune des lignes permettant ainsi d'éviter toute surcharge. Les arrêts Pont St Michel à Bourgoin et Centre commercial à l'Isle d'Abeau deviennent des têtes de lignes.
50% des usagers souhaitent une augmentation de l'offre en semaine.	Malgré un % important de personnes satisfaites, la moitié des usagers actuels souhaiteraient une augmentation de l'offre. Par contre, ces demandes sont ciblées sur certaines plages horaires comme les heures de pointe, la période entre 12h et 14h et celle à partir de 21h.	L'Isle d'Abeau, après la gare routière de St Bonnet et ZI Luzais, est la ville la plus desservit. Les options proposées ci-dessus divisent l'offre par deux à cet endroit. Un des objectifs est de conserver de façon au moins identique la desserte globale de chaque ville ; ainsi, ces options ne répondent pas à celui-ci. Néanmoins, la simplification et la réduction du nombre d'itinéraires permettra d'augmenter l'offre dans certaines villes comme la Verpillière.
Usage de ligne de manière identique du lundi au vendredi Usagers commerciaux (déplacements essentiellement pendulaires)	Les différentes enquêtes ont montré que les usagers empruntaient la ligne de manière indifférenciée du lundi au vendredi. La plupart des usagers sont de usagers commerciaux, se déplaçant pour des raisons professionnelles.	Cette étude a pour objet d'améliorer la ligne et donc l'offre, au minimum, restera identique.
Conserver les liaisons inter-communes	Grâce à la multitude d'itinéraires, l'ensemble des liaisons inter communes (desservit par la ligne) sont réalisées.	Ces options ne permettent pas d'assurer une liaison directe entre l'Isle d'Abeau et Bourgoin.
Améliorer des temps de parcours. Demande de la part des usagers d'éviter certains détours permettant ainsi des gains de temps.	La multiplication des détours et des itinéraires entraînent des temps de parcours importants. Certaines additions de détours aboutissent à des temps de parcours très longs surtout pour les usagers de Bourgoin.	Ces itinéraires ont été fait afin de limiter au maximum les détours. Toutefois, si l'ensemble des arrêts doivent être desservis, il est obligatoire que le temps de parcours soit relativement important. Avec une séparation en deux lignes, la desserte de la Verpillière doit être effectuée par une ligne de manière permanente et ce malgré la faible fréquentation de ses deux arrêts.

Demande d'offre supplémentaire le samedi (mais moins importante qu'en semaine).	Aucun commentaire.	A voir selon le budget à la fin de l'étude.
Demande d'offre le dimanche (mais peu importante par rapport aux autres jours).	Aucun commentaire.	A voir selon le budget à la fin de l'étude.
Tarification attractive mais problématique pour l'accès au réseau TCL	La combinaison des tarification TCL / *Trans***isère** est complexe. Ainsi, il n'a pas été possible d'imaginer un terminus aux portes de Lyon.	Aucun commentaire.
De nombreux lyonnais travaillent dans la ZI de Chesnes à St Quentin Fallavier et donc utilisateur de la ligne 1920. (Plus de 60% des entreprises de plus de 100 salariés situées au sein de la CAPI sont localisées à St Quentin Fallavier).	Actuellement, la zone de Chesnes est bien desservie. L'arrêt ZI Chapeau rouge est desservit quasiment à chaque service. Les autre arrêts (MLP La noirée, ZI rue d'Anjou et ZI rue du Ruisseau) sont essentiellement desservis pour la période de contre pointe (dans le sens Lyon – CAPI le matin et dans le sens CAPI – Lyon le soir).	Cette desserte est conservée car les usagers de contre pointe sont très importants. Par contre, la desserte de la zone (surtout l'arrêt ZI Chapeau rouge), pour ces options, est divisée en deux. En effet, la zone ne sera desservie que par une des lignes quelque soit l'option dans ce scénario.
15% des flux extérieurs sont en direction de l'agglomération lyonnaise. 41% de ces flux sont réalisés en transport en commun (train ou car *Trans***isère**)	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
4 gares desservent le secteur : Bourgoin, L'Isle d'Abeau, La Verpillière et St Quentin Fallavier	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
Desserte de nombreux points d'arrêts du réseau RUBAN Demande d'amélioration des correspondances	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
Demande d'horaires plus tardifs (après 21h).	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
Faible taux de Pass annuel	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
Conserver le maximum des arrêts	23 arrêts desservis dont par ville : - Bourgoin : 3 arrêts - Isle d'Abeau : 3 - Vaulx Milieu : 1 - Villefontaine : 6 - La Verpillière : 2 - St Quentin Fallavier : 2 +5(ZI) - Lyon : 4	L'arrêt Rue d'Anjou est supprimé pour deux raisons : - faible fréquentation (4 personnes / jour montée+descente) - proximité avec les arrêts la Noirée MLP et rue du Ruisseau (La Noirée MLP – Rue d'Anjou : 320m / Rue d'Anjou – rue du Ruisseau : 200m) L'arrêt Centre Commercial sera peut être supprimé pour les deux mêmes raisons : - faible fréquentation (12 personnes / jour montée+descente) - proximité de l'arrêt Place des géraniums (500m)

Très faible fréquentation de l'arrêt la Ladrière à Bourgoin : 128 personnes par mois soit 0,2 personne/service. L'arrêt la Grive n'est actuellement pas desservit par le réseau Trans**isère**. La fréquentation RUBANde ce point d'arrêt est de : 119 personnes / J soit 4.5 fois plus fréquenté que l'arrêt la Ladrière). De plus, cette zone d'habitation est en fort développement (pavillonnaire). Proximité également d'une zone d'activité. Le temps séparant les deux arrêts est d'une dizaine de minutes à pied (830 m) et la ligne D du RUBAN dessert ces deux points d'arrêt.	L'arrêt la Ladrière est actuellement desservie malgré sa très faible fréquentation.	L'arrêt la Ladrière est remplacé par la Grive largement plus fréquenté (comparaison des fréquentations RUBAN). En effet, cet arrêt est à proximité d'une zone pavillonnaire. Ce changement permet une augmentation du potentiel de la ligne. Les usagers de cet arrêts auront deux choix (en terme de transport en commun) : - emprunter la ligne D du RUBAN (arrêt la Ladrière) permettant de rejoindre les arrêts la Grive ou Joliot Curie - rejoindre à pied l'arrêt la Grive (830m)
Offre déséquilibrée selon les communes.	L'offre est actuellement déséquilibrée selon les communes. En effet, Villefontaine et l'Isle d'Abeau dans une moindre mesure sont très desservies contrairement à la Verpillière et Bourgoin largement défavorisés. Pourtant, l'arrêt Pont St Michel est autant fréquenté que l'arrêt Centre Commercial de l'Isle d'Abeau.	Quelque soit la commune, l'offre est, avec ces options, quasiment identique. La Verpillière et Bourgoin sont ont une offre similaire à Villefontaine et l'Isle d'Abeau (ce qui peut poser des problèmes de satisfaction de la clientèle).
Demande de desserte du Médipôle	Ne le dessert pas actuellement	Non pris en compte