



HAL
open science

Articulation d'un Plan Global de Déplacements et d'une étude de restructuration de réseau TC : étude du cas de la communauté d'agglomération de Beaune Côte et Sud

Vinh Bui

► **To cite this version:**

Vinh Bui. Articulation d'un Plan Global de Déplacements et d'une étude de restructuration de réseau TC : étude du cas de la communauté d'agglomération de Beaune Côte et Sud. Gestion et management. 2012. dumas-02913719

HAL Id: dumas-02913719

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02913719>

Submitted on 10 Aug 2020

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.



UNIVERSITÉ
LUMIÈRE
LYON 2
UNIVERSITÉ DE LYON



MEMOIRE DE STAGE DE FIN D'ETUDES

Articulation d'un Plan Global de Déplacements et d'une étude de
restructuration de réseau TC

Etude du cas de la communauté d'agglomération de Beaune Côte et Sud

Soutenue le 21/09/2012
Jury : Olivier KLEIN & Pascal POCHET (Président)

Vinh BUI – 20^{ème} Promotion

Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes - Année universitaire 2011 / 2012
Cohabilitation Université Lyon II – Ecole Nationale des Travaux Publics d'Etat

Structure d'accueil : INDDIGO Paris



SOMMAIRE

INTRODUCTION	2
1. CONTEXTE DU STAGE	3
1.1 LA GENESE DU PROJET	3
1.2 UN PROJET DOUBLEMENT VOLONTARISTE.....	8
1.3 VERS UN MELANGE DES GENRES ?	13
2. LA METHODE.....	15
2.1 DESCRIPTION DE LA METHODE DU BUREAU D'ETUDES.....	15
2.2 EMERGENCE DE LA PROBLEMATIQUE	23
3. DEROULEMENT DE L'ETUDE	26
3.1 ETAT DES LIEUX	26
3.2 FORMALISATION DES OBJECTIFS ET ENJEUX	43
3.3 SCENARIOS ET ELABORATION DU PLAN D'ACTION	51
4. DISCUSSION ET VALIDATION DE L'HYPOTHESE	61
4.1 LA STRATEGIE GLOBALE, PIVOT DES ETUDES.....	61
4.2 L'ESSENTIEL EST A DEFINIR EN AMONT.....	62
4.3 LES MARGES DE MANŒUVRE DU BUREAU D'ETUDES.....	62
4.4 L'ARTICULATION IDEALE ?	63
CONCLUSION	64
BIBLIOGRAPHIE	65
TABLE DES ILLUSTRATIONS	66
ACRONYMES.....	68

TABLE DES MATIERES69

ANNEXES70

Introduction

Le bureau d'études INDDIGO, spécialisé dans les problématiques de transports et de déplacements, a été mandaté en début d'année 2012 pour la réalisation d'une mission de Plan Global de Déplacements (PGD) et d'une étude de restructuration de réseaux de Transport en Commun sur le territoire de la communauté d'agglomération de Beaune Côte et Sud (CABCS). C'est notamment dans ce cadre que le stage de fin d'études s'insère.

La particularité de l'étude réside dans le couplage entre deux démarches distinctes : une étude stratégique (PGD) et une étude opérationnelle (restructuration TC). En effet, le bureau d'études INDDIGO a remarqué l'apparition d'un nombre de plus en plus important de collectivités, notamment les agglomérations de taille moyenne, qui lancent au même moment ces deux types d'études. De plus, les villes moyennes constituent un thème porteur, où les connaissances commencent à apparaître. En effet, la première publication du CERTU en la matière « les déplacements en ville moyenne », qui aborde la spécificité des déplacements dans les villes moyennes et leurs agglomérations, date de 2007.

Le but principal de ce mémoire est de montrer l'intérêt d'articuler ce genre de double étude d'un point de vue méthodologique afin que les objectifs des deux études soient atteints.

Pour cela, nous précisons dans ce mémoire le contexte géographique, organisationnel et juridique dans lequel se situent les deux études. Ensuite, nous détaillerons les raisons pour lesquelles l'étude ne s'est pas

déroulée comme elle était prévue initialement ; ce qui nous amènera jusqu'à notre hypothèse d'organisation idéale pour l'articulation entre le

PGD et l'étude de restructuration TC. A partir du cas de l'étude menée par INDDIGO pour le compte de la communauté d'agglomération de Beaune Côte et Sud (CABCS), nous mettrons en lumière les défauts d'articulation de l'étude et la méthode pour y remédier. A travers les résultats de l'étude, le lecteur aura la possibilité de se rendre compte du cheminement logique de la réalisation de la mission.

Ainsi, nous serons en mesure de discuter sur l'articulation idéale entre les études stratégiques de type PDU et les études opérationnelles de type restructuration de réseaux TC et des conditions qui favorisent cette articulation.

1. Contexte du stage

1.1 La genèse du projet

1.1.1 Une ville caractéristique de la ville moyenne

Beaune, avec environ 22 000 habitants, fait partie des villes entre 20000 et 100000 habitants qui composent les « villes moyennes » de France. Cet ensemble représente « le cadre de vie pour plus d'un quart de la population française¹ » et comme leurs habitants, comme ceux des autres villes, ont des besoins en déplacements fréquents. Ils sont actuellement plus dépendants de la voiture que dans les grandes villes. En effet, les densités des villes moyennes sont généralement inférieures à celles des grandes villes ; pour répondre aux besoins en déplacements, les villes moyennes doivent engager des moyens importants au regard de leurs ressources. Malgré le coût de développement d'une offre, les villes moyennes misent souvent sur le développement de leur réseau TC qui présente l'avantage d'être très visible pour la population. En France, le marché des villes moyennes représente le plus important pour les exploitants en transports en commun et pour les bureaux d'études spécialisés :

« De par leur situation géographique, leur histoire, leur taille, voire leur rôle administratif, les villes moyennes constituent un ensemble relativement différencié. En 2006, 114 d'entre elles possédaient un réseau de transports collectifs urbains desservant ainsi près de 6,3 millions

¹ Qualité des transports publics en villes moyennes en France, Certu, février 2010

d'habitants. Près de deux réseaux de transport en commun sur trois se situent dans une ville moyenne. ²»

Communauté d'agglomération de Beaune Côte et Sud (21) :

Créée au 1^{er} janvier 2007

54 communes

52 034 habitants (INSEE, 2008)

Président : Alain Suguenot

La communauté d'agglomération de Beaune Côte et Sud a été créée en 2007 autour des communes de Beaune, Nolay et Chagny (l'intercommunalité portait jusqu'en 2009 le nom de communauté d'agglomération de Beaune-Chagny-Nolay), en prenant la main sur la compétence Transports dans le même temps. Ainsi, la CABCS paraît relativement jeune et inexpérimentée en ce qui concerne la thématique des déplacements, notamment dans la gestion au quotidien des flux de déplacements ainsi que dans la vision globale et commune des déplacements à long terme. Par conséquent, les élus ont ressenti le besoin de posséder des outils qui leur permettraient de prendre les décisions appropriées pour leurs territoires.

² Les chiffres du transport public en villes moyennes, Certu, mars 2008

1.1.2 Le périmètre d'étude

Le périmètre du Plan Global de Déplacements correspond à l'ensemble des communes de la Communauté d'Agglomération BEAUNE-Côte-et-Sud (CABCS), à savoir 54 communes, couvrant deux départements sur 3 cantons :

- 50 communes situées en Côte-d'Or (21)
- 4 communes situées en Saône-et-Loire (71)
- 3 cantons : BEAUNE, NOLAY et SEURRE (en partie pour ce dernier)

Ce périmètre est également périmètre de transports urbains, puisque la Communauté d'Agglomération est compétente de droit en matière de transports collectifs urbains.

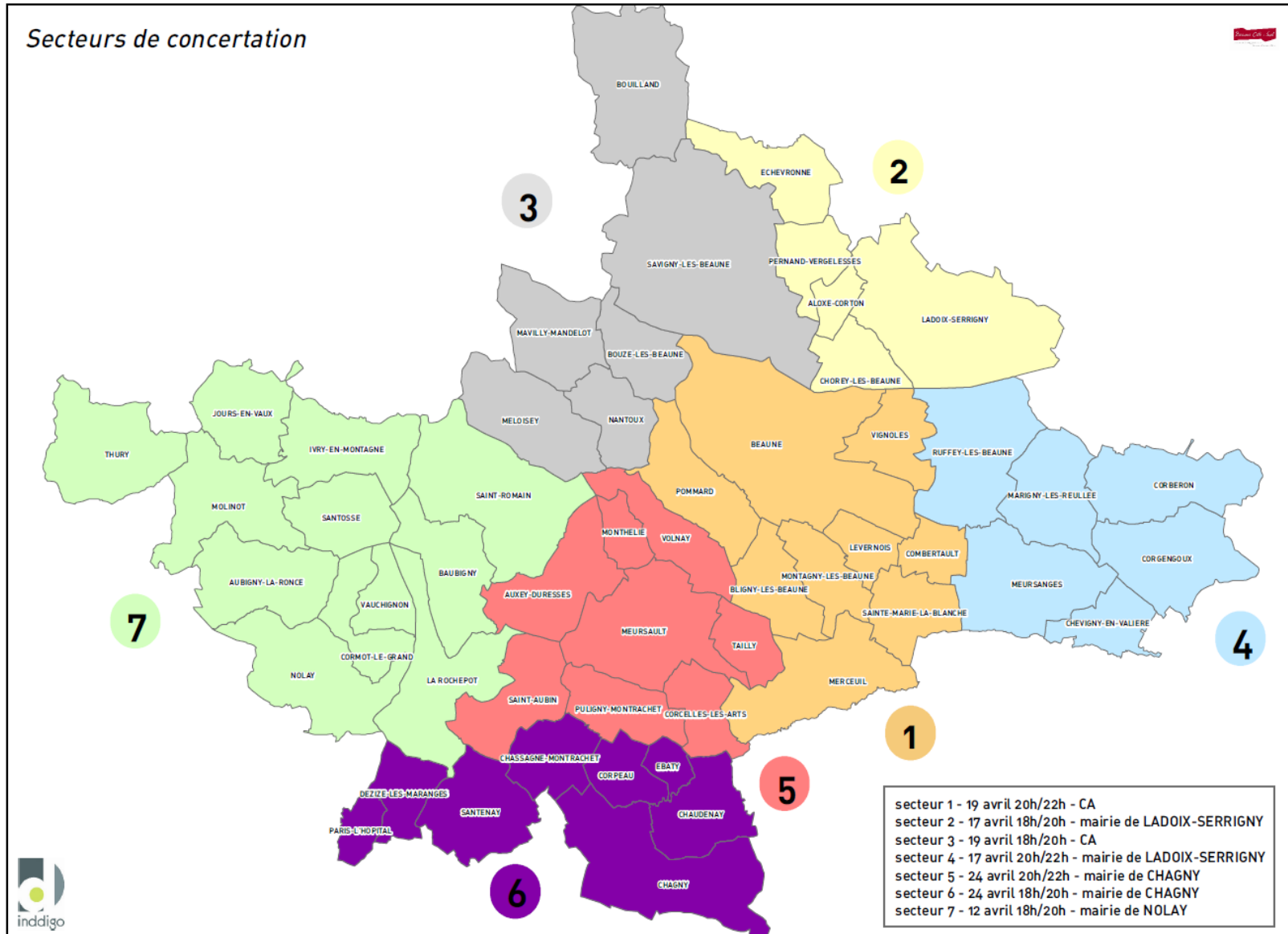
L'étude prendra en compte l'ensemble des flux de déplacements et services de transports concernant le Périmètre de Transport Urbain. L'étude tâchera également de s'intéresser au bassin de déplacements élargi tout au long de la mission et notamment l'échelle du SCoT et les communes attractives en matière de déplacements (exemple : Corgoloin) et plus généralement en matière d'emplois de loisirs (exemple : Chalon-sur-Saône, Dijon...).

Il conviendra de distinguer le **périmètre opérationnel**, calqué sur le territoire de Beaune Côte et Sud, et le périmètre de réflexion, qui concerne aussi les territoires proches environnants qui semblent pertinents à intégrer, vu entre le commanditaire et le bureau d'études.

Le territoire de l'agglomération a été divisé en 7 secteurs qui correspondent à peu près aux secteurs qui ont été définis dans l'étude de PLH correspondant à des sous-bassins de vie (voir carte page suivante) :

- Le secteur 1 qui correspond au secteur comprenant Beaune et sa première couronne
- Le secteur 2 qui correspond au secteur de Ladoix-Serrigny au nord-est de Beaune
- Le secteur 3 qui correspond au secteur de Savigny-lès-Beaune au nord de Beaune
- Le secteur 4 appelé secteur de « la plaine » qui regroupe les communes le long de la route de Seurre (D973) à l'est de Beaune
- Le secteur 5 qui correspond au secteur de Meursault au centre des vignobles
- Le secteur 6 qui correspond au secteur de Chagny et qui comprend la partie Saône-et-Loire de l'agglomération et de la proche couronne de Chagny
- Le secteur 7 appelé secteur du « plateau » qui correspond au secteur de Nolay, le plus à l'ouest de l'agglomération

La définition de secteur doit garantir tout d'abord la représentativité du territoire : ainsi, un élu de chacun des secteurs sera nommé pour participer au comité de pilotage du PGD et de l'étude de restructuration. Les territoires définis serviront aussi de support aux ateliers de concertation des élus (vus dans les parties suivantes).



Carte 1 : périmètre de la CABCS, des 7 secteurs identifiés et des 54 communes,
Source : INDDIGO

1.1.3 Une poursuite des initiatives déjà lancées

En premier lieu, des démarches de SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) et de PLH (Plan Local de l'Habitat) ont été initiées récemment afin d'organiser le territoire en vue d'un développement durable et maîtrisé. C'est dans cette dynamique que s'insère la démarche de Plan Global de Déplacements qui se veut cohérente avec les documents déjà à l'étude. Toutefois, contrairement au SCoT, l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains ainsi que sa mise en cohérence avec le SCoT ne s'imposent pas, notamment pour les communautés d'agglomération dont la population est inférieure à 100 000 habitants.

Rappel des premières échéances du SCOT des agglomérations de Beaune et Nuits-St-Georges

- 02 octobre 2008 : délimitation du périmètre du SCoT et création du Syndicat mixte du SCoT
- 10 juin 2009 : prescription du SCoT

Pour rappel, le SCoT est composé de trois documents principaux et règlementaires : le rapport de présentation qui expose le diagnostic territorial, le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) qui fixe les objectifs et les enjeux du SCoT et le DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs) qui définit les actions à entreprendre en faveur d'un développement maîtrisé. Au jour de l'écriture de ce mémoire, tous les documents ont été validés par l'assemblée syndicale du SCoT et soumis à enquête publique. Ainsi, le SCoT, pas encore approuvé, peut encore être modifié et ses prescriptions en matière de transports et de déplacements aussi.

De même, l'élaboration du PLH de la communauté d'agglomération, était devenue obligatoire en raison de la population supérieure à 20 000 habitants au sein du territoire de l'intercommunalité. Validé par le conseil communautaire en fin d'année 2011, il a dû se montrer en conformité avec le SCoT.

La forme que prendra le PGD, aussi bien dans sa procédure que dans la méthode d'élaboration se veut, par les élus, quasiment équivalente à la procédure de PDU classique. Certains aspects, dont la faisabilité est rendue impossible, seront toutefois omis pour des raisons qui seront expliquées par la suite (paragraphe 1.2.1 de ce mémoire). Néanmoins, comme pour le PLH, il est souhaité par les élus que les documents qui seront réalisés lors de la démarche soient au maximum en cohérence avec le SCoT, tant au niveau de la forme (terminologies notamment) qu'au niveau du fond (suivi des prescriptions du SCoT).

A noter que le périmètre du SCOT n'est pas tout à fait le même que celui de la CABCS car il inclut aussi la communauté de communes de Nuits-Saint-Georges. **Toutes décisions prises dans le SCoT influent par conséquent sur les deux structures intercommunales.**

Le Schéma de Cohérence Territoriale



Carte 2 : périmètre du SCOT de Beaune – Nuits-St-Georges, Source : Urbacand (2010)

1.2 Un projet doublement volontariste

1.2.1 ... d'un document stratégique

La flambée du prix du pétrole, la demande croissante en transports dans l'ensemble des communes et les considérations en faveur de la protection de l'environnement, entre autres, ont incité les élus et les techniciens de l'agglomération à mettre en place une stratégie à moyen et long termes en faveur de l'amélioration des conditions de déplacements des habitants de l'agglomération et de la promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle. Dans ce cadre, les élus ont décidé d'engager une démarche de Plan Global de Déplacements qui, contrairement au Plan de Déplacements Urbains (PDU), reste purement volontariste et qui montre notamment une certaine volonté politique d'agir en faveur des déplacements durables.

Pour rappel, le Plan de Déplacements Urbains a été formalisé pour la première fois dans la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982) dans l'article 28 qui précise déjà des objectifs sociaux comme l'avènement du « Droit au transport » et environnementaux en ciblant tout particulièrement la réduction des émissions de dioxyde de carbone. Ce n'est qu'une quinzaine d'années par la suite que la démarche de PDU a été rendue obligatoire par la LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie du 30 décembre 1996) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. La démarche doit obligatoirement être initiée par l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) à l'intérieur de son Périmètre de Transports Urbains (PTU) et a pour objectif principal de déterminer l'organisation de la circulation,

du stationnement des véhicules et des transports des personnes et des marchandises en favorisant les moyens de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et en diminuant le trafic automobile.

Ainsi, le PDU se présente comme une démarche globale qui traite de tous les modes auprès de tous les types de populations, rurales ou urbaines, jeunes ou âgées, etc.

Outre les obligations inhérentes à la taille, la procédure de PDU répond à des règles établies dans la LOTI (article 28) dont les éléments sont citées exhaustivement dans le tableau ci-après.

Obligations à respecter pour le PDU	Respect de la procédure par le PGD de la CABCS	Raisons
L'élaboration du PDU est ouverte par délibération de l'organe délibérant de l'AOTU concernée.	Aucune délibération n'a acté le PGD	Considérant que l'inscription au budget faisant foi, l'intercommunalité n'a pas jugé pertinent de délibérer sur l'élaboration du PGD
La loi impose un horizon de 10 ans pour la mise en œuvre de la stratégie adoptée. Cependant, le document se doit d'être révisé à la moitié du terme c'est-à-dire au bout de 5 années après l'adoption du document.	Oui en partie. La collectivité assure la mise en œuvre du PGD pour 10 ans, mais ne garantira pas sa révision, en tout cas externalisée (appel à un BE), au bout de 5 ans.	Pour rappel, le document structurant le plus fort, le SCoT, est élaboré pour un horizon de 20 ans. Les 10 ans du PDU représenteraient une révision ou plutôt une opportunité d'ajustements des termes du SCoT en soi.
Ledit document doit aussi absolument comprendre deux annexes spécifiques environnementales (bilan carbone) et d'accessibilité. Un guide a par ailleurs été publié par le CERTU (1996, réédité depuis en cédérom en 2006) pour aider les collectivités à réaliser leur cahier des charges dans le cadre d'un appel d'offres pour l'élaboration d'un PDU et une méthodologie en direction des bureaux d'études pour la réalisation des documents.	Les approches « bilan carbone » et « accessibilité » seront des objectifs « fil rouge » tout au long de la mission bien que ces volets ne soient pas traités indépendamment comme dans un PDU règlementaire.	L'étude aurait été alourdie par la création de ces annexes. La collectivité ne souhaitant pas aller au-delà du niveau du seuil du marché à appel d'offres, l'étude se contente donc de respecter ces deux approches tout au long de l'étude sans pour autant en faire des sujets à part entière.
Les services de l'Etat, de la Région et du département doivent être associés à chaque étape de l'élaboration du PDU. De même, « les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations représentant des personnes handicapées ou à mobilité réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan ».	Des comités techniques seront organisés afin de consulter les différents organes de l'Etat mais aussi tous les acteurs du territoire qui souhaitent participer à l'élaboration du PGD. Toutefois, les techniciens de l'agglomération ont préféré anticiper les demandes et invitent à chaque réunion de concertation le maximum de personnes possibles.	L'intercommunalité souhaitant un document fédérateur, toutes les demandes de participation seront acceptées par la collectivité, sans exception.

<p>La procédure de PDU est soumise à enquête publique. Le PDU doit aussi prendre en compte l'avis des habitants à travers une procédure de concertation qui se trouve validé par décision du préfet.</p>	<p>Une concertation sur les résultats du PGD sera menée, mais la procédure d'enquête publique n'est pas prévue.</p>	<p>L'enquête publique est une procédure qui demande la présence d'un commissaire enquêteur. L'Etat ne met que rarement ce genre de moyens à disposition pour des démarches volontaristes. Pour l'instant, aucune demande émanant de la CABCS n'a été formulée dans ce sens.</p>
<p>Enfin, la mise en place d'un PDU revêt d'une importance particulière pour la population puisqu'il est avant tout un document opposable au tiers. Si des personnes individuelles ou morales jugent le non-respect de la mise en œuvre du document, un référé en justice deviendrait possible contre l'agglomération en question.</p>	<p>Le PGD de la CABCS ne sera pas opposable.</p>	<p>Les textes de loi ne prévoient pas de cas comme celui-ci. Une collectivité peut-elle s'obliger à respecter un document qu'elle a elle-même décidé ?</p>

Tableau 1 : Tableau de synthèse des procédures PDU et respect de celle-ci par le PGD de la CABCS

Ce sont notamment ces éléments lourds de la procédure, qui entraînent des délais d'études plus longs, qu'évitent les communautés d'agglomération telles que la CABCS. Cependant, la volonté des élus de l'intercommunalité et notamment l'élus aux transports et aux déplacements, M. Jean-Luc BECQUET, est de se conformer à la démarche de PDU a minima dans ses objectifs de développement durable et dans ses aspects stratégiques notamment la cohérence avec le SCoT dont les objectifs ont été définis au préalable notamment en matière de déplacements. Néanmoins, des marges de manœuvre restent possibles, du moins légalement, pour éviter de mener des actions qui ont été validées du SCoT.

Concernant la méthodologie, le PDU ne doit pas respecter de cadre réglementaire particulier. Néanmoins, le CERTU a identifié dans un document

les étapes types à franchir pour l'élaboration d'un PDU dans son guide de 1996³. A préciser que le PDU a la possibilité d'être réalisé en interne, mais que le CERTU a étudié le cas le plus fréquent : l'appel à un bureau d'études spécialisé dans le cadre d'un marché de prestations intellectuelles.

Le découpage en phases a pour but de rendre la réalisation du document la plus simple et la plus efficiente possible :

- **Enjeux et cadrage de la démarche :** cette étape précise le cadre d'action du PDU et la mise en place des instances d'aide à la décision (Comité technique, comité de pilotage) en explorant le champ le plus large possible d'acteurs du territoire

³ *Plans de déplacements urbains - Guide, Certu, 2006 (CD-Rom)*

- **Pré-diagnostic :** les différentes collectivités jouent un rôle fort durant cette phase où elles ont pour objectif de rassembler tous les documents susceptibles d'alimenter directement ou indirectement l'étude. Un rapide état des lieux des forces et faiblesses des déplacements complète cette phase.
- **Objectifs de la démarche et définition du cahier des charges :** suite au pré diagnostic, l'AOTU définit des objectifs qu'elle souhaite donner à son PDU et les principes généraux qui guideront l'étude. Le plus souvent, elle confie la mission à un bureau d'études qui sera chargé des étapes suivantes.
- **Le diagnostic :** La phase de diagnostic fait l'état des lieux du territoire dans toutes les thématiques qui influencent les déplacements. Ainsi, différents sujets comme l'environnement ou l'urbanisme sont traités dans cette phase. Durant le diagnostic, le bureau d'études est chargé d'analyser les données et les organiser. En effet, cette partie du PDU doit impérativement être la plus « vulgarisée » possible pour que les élus et les techniciens se retrouvent sur une vision commune du territoire à l'instant où le diagnostic est présenté. En général, le diagnostic conduit à une analyse AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) qui constitue la base de travail pour la suite de l'étude.
- **Formalisation des objectifs et enjeux :** Cette étape permet au comité de pilotage de définir concrètement les objectifs à atteindre en termes de déplacements. Ainsi, divers enjeux généraux vont apparaître et qui constitueront les variantes pour l'établissement des scénarios.
- **Choix du scénario et définition de la stratégie :** La démarche de PDU répond à une logique prospective dans laquelle les scénarios doivent s'inscrire. Ainsi, plusieurs scénarios sont proposés dont, généralement, un scénario « au fil de l'eau » qui, pour faire valoir le reste des propositions de stratégie, ne propose pas de vision à moyen et long terme. Chaque scénario doit proposer de véritables

alternatives et ne doit pas constituer des variantes les unes pour les autres. Ainsi, le contraste permet aux élus de se prononcer clairement sur un choix de stratégie.

- **Conception du projet de PDU :** Cette phase représente l'approfondissement du scénario stratégique choisi lors de l'étape précédente. Il se décline notamment en programme d'actions chiffrées, planifiées et par thématiques de déplacements (infrastructures, TC, modes doux, etc.). Une démarche d'évaluation doit être ensuite mise en place afin d'assurer le suivi par la collectivité du PDU après le départ du bureau d'études.

La méthodologie pour les PGD reste tout aussi souple que pour les PDU, aux niveaux aussi bien réglementaires qu'opérationnels et laisse plus de libertés dans l'élaboration du document premièrement pour la collectivité qui peut intégrer les éléments qu'elle souhaite voir apparaître dans le document et deuxièmement pour le bureau d'études dans l'offre qu'elle propose, d'autant plus si la collectivité lui laisse assez de marges de manœuvres dans son cahier des charges (comparé au SCOT par exemple). Toutefois la relative liberté accordée à la méthodologie permet d'insérer d'autres études comme une restructuration de réseau de transport en commun, choix réalisé par la CABCS fin 2011.

1.2.2 ... et d'un document opérationnel

En s'appropriant la compétence Transports, la communauté d'agglomération, devenu par conséquent Autorité Organisatrice des Transports, a d'abord du définir son périmètre de transports urbains qui limite son action au sein des communes à l'intérieur de ce périmètre. Dans le cas de la CABCS, le périmètre de transports urbains est, par défaut, le même que celui de la communauté d'agglomération (voir partie 1.1.2).

Néanmoins, plusieurs autorités organisatrices avaient compétence dans ce périmètre avant qu'il ne soit, à proprement dit, défini. En effet, le Conseil Général de la Côte d'Or (21) et le Conseil Régional de Bourgogne possédaient des lignes interurbaines qui circulaient à l'intérieur ou traversaient le périmètre actuel des transports urbains de la CABCS. Ainsi, dans ce nouveau cadre, la CABCS a décidé de prendre en charge de nombreux services qui existaient auparavant (la ligne 20 notamment, anciennement départementale) tout en laissant la possibilité au département et à la région de proposer d'autres services ayant effet au-delà des limites de l'intercommunalité.

De même que le PGD, l'élaboration d'un document œuvrant pour la restructuration du réseau de bus demeure totalement volontariste et n'est en aucune manière limité dans ses aspects réglementaires et méthodologiques.

La CABCS doit, par contrainte réglementaire, s'accorder avec les autres collectivités compétentes en matière de transports pour la desserte de son territoire. Néanmoins, en les associant dans les comités techniques et dans un principe d'optimisation des moyens publics, les élus souhaitent montrer un effort de rationalisation des services de transports au sein de leur agglomération. Le souhait est par conséquent de rendre la réflexion sur le réseau de transports en commun plus globale, à la manière du PGD.

Ainsi, l'intercommunalité s'est dotée d'un réseau urbain principalement au sein de la commune de Beaune, d'un réseau interurbain de transports en commun pour la desserte des communes alentours vers Beaune voire entre elles et enfin de lignes scolaires aussi bien pour les établissements primaires que secondaires afin de desservir les élèves du territoire. Le réseau appelé « le Vingt » est aujourd'hui exploité en régie pour sa partie urbaine, ce qui reste une spécificité locale de nos jours⁴ et en marchés pour le reste du réseau (lignes

interurbaines d'agglomération et lignes scolaires) où une dizaine de transporteurs opèrent quotidiennement. Constitué très rapidement et après quelques années d'exploitation, le réseau montre des résultats peu satisfaisants ce qui a conduit les élus à réfléchir aussi sur le devenir du réseau. En effet, comme dans la plupart des villes moyennes, les usagers sont en très grande majorité des captifs qui apportent très peu en termes de recettes pour éventuellement développer le réseau :

« Dans les villes moyennes, les systèmes de transports sont marqués par différents types de déplacements : ceux d'une clientèle captive souvent composée de scolaires et de personnes à mobilité réduite [...] Ces caractéristiques induisent des attentes de fiabilité, disponibilité, utilité, confort, sécurité d'autant plus prégnantes que le nombre de lignes ou de véhicules est plus restreint⁵. »

Ainsi, en parallèle de l'étude du PGD, la communauté d'agglomération a souhaité agir de manière plus opérationnelle sur les transports en commun en lien avec le PGD et a décidé de mener une étude de restructuration des différents réseaux de transport en commun présents sur le périmètre de transports urbains. Le cabinet chargé de la réalisation de l'étude aura principalement pour tâche :

- De rationaliser les services des différents réseaux du territoire (itinéraires, points d'arrêts, qualité de service...) en cohérence avec le mode et le rythme de vie des habitants de la communauté d'agglomération, rendus obsolètes par l'évolution de la population et des activités présentes au sein du territoire, mais aussi de l'évolution de l'offre ferroviaire (cadencement) rendue possible par la région et la SNCF

⁴ Les chiffres du transport public dans les villes moyennes, Fiche n°2, Déplacements en villes moyennes, Certu, Mai 2008

⁵ Qualité des transports publics dans les villes moyennes, Fiche n°6, Déplacements en villes moyennes, Certu, Février 2010

- De déterminer le mode de gestion le plus approprié. En effet, la communauté d'agglomération a repris le réseau urbain en régie sans faire appel au savoir-faire des entreprises de transport de personnes (ex : Keolis, Veolia-Transdev), alors que c'est le cas pour la grande majorité des villes de même taille (CERTU, 2008) ; en cas de choix d'un mode de gestion impliquant un exploitant privé, le bureau d'études sera chargé d'assister la CABCS dans le choix d'un délégataire

1.3 Vers un mélange des genres ?

1.3.1 L'articulation des études en question

Comme cela a été introduit précédemment, deux réflexions sont abordées en concomitance par la communauté d'agglomération de Beaune : le PGD et la restructuration du réseau de bus.

Premièrement, la mise en œuvre d'un Plan Global de Déplacements qui concerne avant tout la vision intégrée des déplacements sur le territoire au regard de la situation actuelle et des perspectives d'évolution du territoire (en cohérence avec le SCoT) incluant tous les modes dans la réflexion. Deuxièmement, la mise en place d'un nouveau réseau à travers la restructuration du réseau TC actuel qui demeure un document d'appui pour la collectivité dans le cadre d'une refonte de la régie ou de l'engagement d'une procédure nouvelle de marché ou de DSP incluant seulement une vision sectorielle (celle des transports publics de personnes). Toutefois, la volonté de donner à la restructuration du réseau de bus un aspect plus global renforce l'idée d'une fusion des deux études pour en renforcer la cohérence.

A ce titre, les deux outils ne dépendent pas du même niveau de réflexion, l'un étant d'un niveau stratégique et l'autre d'un niveau opérationnel. Le PGD

comprend aussi un volet opérationnel des actions dans tous les modes de déplacements qui reste sur des principes, ne se focalisant pas totalement sur la mise en œuvre détaillée des propositions. Une étude de restructuration apporte de son côté son lot de décisions concrètes qui vont trouver un écho matériellement ou juridiquement. Les deux études peuvent ainsi se compléter de part et d'autre voire s'inclure l'une dans l'autre : l'étude de restructuration peut composer ainsi le volet TC du programme d'action du PGD. De plus, le PTU correspond aussi aux limites de la communauté d'agglomération, ce qui facilite la mise en cohérence des deux documents, mais également dans la compréhension des différents acteurs, notamment des élus, du rapprochement entre les deux démarches.

1.3.2 Le choix d'un marché commun

De manière générale, les études de PDU sont lancées à travers des procédures d'appel d'offres (dont le montant dépasse 210 000 € HT) qui imposent notamment des délais de validation plus longs. Pour une communauté d'agglomération moyenne comme celle de Beaune, le montant du marché pour les deux études ne dépasse pas ce plafond. Ainsi, la procédure correspond à un Marché Passé en Procédure Adaptée (MPPA) beaucoup plus légère qui permet à l'étude de garder un dynamisme relatif en cas de blocage administratif.

Le choix de réaliser une seule étude regroupant à la fois le PGD et la restructuration du réseau de bus comme volet Transports en Commun (TC) du PGD a été validé par la communauté d'agglomération de Beaune Côte et Sud. Cela a notamment permis de baisser les coûts de l'étude, mais également de faire dépendre l'étude de restructuration du PGD pour renforcer le lien entre la stratégie et l'opérationnel. Hormis l'argument des coûts, il est bien précisé dans le cahier des charges, notamment dans la description globale de l'étude de restructuration, la volonté de cohérence entre les deux études :

« Il est demandé que l'étude soit réalisée à l'appui de l'étude du **plan global de déplacements**, avec une redéfinition détaillée des services à mettre en œuvre [...] » (voir annexe 1).

Selon l'article 28 du code des marchés publics, le cahier des charges, une fois le candidat choisi, ne fait pas office de contrat entre la collectivité et le bureau d'études contrairement à l'offre du bureau d'études qui elle, aura une portée juridique. Néanmoins, le cahier des charges témoigne de la direction que veut donner la communauté d'agglomération à l'offre qui sera proposée par le bureau d'études et par extension, au déroulement de l'étude. Ainsi, il est intéressant d'analyser le cahier des charges pour observer de quelle manière l'articulation entre les deux documents est introduite.

Tout d'abord, le cahier des charges rappelle quelques éléments cités précédemment qui apparaissent clairement et qui auront une influence considérable sur le contenu de l'étude, mais aussi surtout sur les marges de manœuvre du bureau d'études sur la mission :

- La cohérence avec le SCoT
- Le plus grand respect possible de la procédure classique de PDU (voir tableau en 1.2.1)
- La concertation avec le maximum d'acteurs du territoire possibles. Il est même précisé : « L'étude n'aura pas de portée juridique, mais elle tirera sa force de l'implication et de la motivation des différents partenaires ».

La CABCS, dans son cahier des charges (voir annexe 1, Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) de l'étude), ne présente qu'une seule mission avec plusieurs étapes. Ainsi, au point de vue de la collectivité, l'étude de restructuration du réseau de bus constitue une partie du Plan Global de Déplacements.

En effet, quatre phases successives ont été identifiées par la CABCS pour la réalisation de la mission qui correspondent aux « étapes » conseillées par le CERTU dans son guide :

- Le diagnostic
- La formalisation des objectifs
- La définition du scénario et du plan d'actions
- L'accompagnement de la collectivité dans l'élaboration du nouveau contrat et le choix du prestataire

▪ **Phase 1, le diagnostic :**

L'état des lieux de cette mission comporte globalement une partie « enquête (production de données) » et une partie analyse de l'existant. Quelques éléments composent la partie transversale de l'étude (données qui concernent tous les modes) puis le cahier des charges mentionne les thématiques sur lesquelles les candidats seront chargés de faire leurs propositions.

Néanmoins, le volet « Transports Collectifs » est identifié clairement comme un thème à part avec ses propres enquêtes et analyses, mais surtout, un niveau de détails recherché plus important que pour les autres thématiques, hormis le stationnement qui fait l'objet d'une enquête particulière.

Aucune réunion de restitution n'a été introduite dans cette phase.

▪ **Phase 2, La formalisation des objectifs :**

Pour cette étape de l'étude, dans la suite logique du diagnostic, le volet TC est encore mis en évidence comparé aux autres thématiques. Ainsi, une analyse AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) a été demandée pour le système de déplacements en général et une autre pour le réseau de transports collectifs. C'est à cette étape qu'une première réunion de restitution a été prévue pour obtenir une vision commune du territoire au comité de pilotage ainsi que dans les réunions de secteurs où seront localisés les différents enjeux

spécifiques aux communes. La CABCS a précisé toutefois qu'un seul diagnostic commun aux 2 études devait être présenté.

La seconde partie de cette étape consistait déjà à formuler des pistes d'amélioration du système de TC dans ses aspects organisationnels, techniques et financiers. Ainsi cette phase, dans sa partie TC, anticipait sur la phase suivante (plan d'actions) où des propositions seraient formulées, sans choix d'un scénario stratégique au préalable. Le cahier des charges, ainsi, semblait déjà découpler les études dès la phase 2.

▪ **Phase 3, La définition du scénario et du plan d'actions :**

Ainsi, d'un côté, le PGD serait d'un côté dans sa partie du choix d'un scénario stratégique et de l'autre, la partie restructuration posséderait déjà une certaine organisation. Néanmoins, il est précisé que quelques propositions de scénario stratégique devaient être soumises au comité de pilotage en premier lieu. Ensuite, la restructuration du réseau TC s'adapterait à nouveau aux décisions prises dans le PGD.

▪ **Phase 4, L'accompagnement de la collectivité dans l'élaboration du nouveau contrat et le choix du prestataire :**

Cette partie de la mission étant en tranche conditionnelle dans le marché et consacrée uniquement au TC, aucune articulation spécifique n'était attendue lors de cette phase, si ce n'est le respect de ce qui a été décidé dans les phases précédentes.

Ainsi, la façon dont s'articulaient les deux études semblait déjà relativement opaque pour la collectivité. L'offre qui serait soumise par le bureau d'études était donc déjà déterminante pour la mission. A ce but, la communauté d'agglomération de Beaune a donc choisi le bureau d'études INDDIGO afin de l'assister dans leurs démarches d'élaboration du PGD et de la restructuration du réseau de transports en commun.

2. La méthode

2.1 Description de la méthode du bureau d'études

La méthode personnellement utilisée, en tout cas au départ du stage, est de toute évidence celle qu'a définie le bureau d'études durant l'élaboration de la réponse à l'appel d'offres. Elle a la possibilité d'évoluer selon le contexte dans lequel l'étude se déroule. D'un côté, le bureau d'études devra veiller à ne pas dépasser les unités d'œuvre qu'elle aura définies au départ selon le prix facturé. Si la méthode change et que les jours passés de production dérapent, le bureau d'études peut être en mesure de demander à la collectivité un avenant budgétaire dont il justifiera les raisons pour équilibrer le contrat. La collectivité est en mesure de refuser l'avenant, dans ce cas précis, cela peut entraîner notamment l'interruption de l'étude.

Ainsi, pour en revenir à la méthode, l'étude est partagée en plusieurs phases en tranche ferme et une dernière tranche conditionnelle:

- L'état des lieux
- La formalisation des objectifs du PGD et du volet TC
- La définition du scénario et du plan d'actions
- *En tranche conditionnelle : l'accompagnement de la collectivité dans l'élaboration du nouveau contrat et le choix du prestataire si les élus de l'EPCI font le choix de passer en procédure de DSP*

Comme il a été souhaité dans le cahier des charges, l'étude prendra en compte l'ensemble des flux de déplacements et services de transports concernant le Périmètre de Transport Urbain. Le bureau d'études s'intéressera également au bassin de déplacements tout au long de la mission et notamment l'échelle du SCOT et les communes attractives en matière de déplacements et plus généralement en matière d'emplois (exemple : Chalon-sur-Saône, Dijon,

Nuits-Saint-Georges...). Il prendra compte aussi compte des éventuelles extensions de PTU vers St Loup Géanges (71) au sud ou vers Seurre (21) à l'est.

2.1.1 Phase 1 : L'état des lieux

La méthode pour l'état des lieux consiste tout simplement à la mise en parallèle de l'offre et de la demande.

En ce qui concerne la demande, 5 grandes thématiques ont été identifiées :

- La structure démographique qui va permettre dévaluer les différents types de demandes en quantité et en qualité
- La structure économique du territoire qui va déterminer les potentiels de déplacements au sein de l'agglomération
- Les grands flux de déplacements
- Les pôles générateurs autres que les zones d'emplois (commerces, services, loisirs, administrations...)
- Et enfin le tourisme, très important surtout dans ce territoire au présent viticole connu dans le monde entier

En ce qui concerne l'offre, les thématiques correspondent aux différentes offres présentes sur le territoire : TC, l'analyse du réseau de voirie, le transport de marchandises, les modes doux. Le management de la mobilité, lui, s'est avéré inexistant, mais cette situation est normale pour une structure administrant moins de 100 000 habitants (conseil en mobilité non obligatoire).

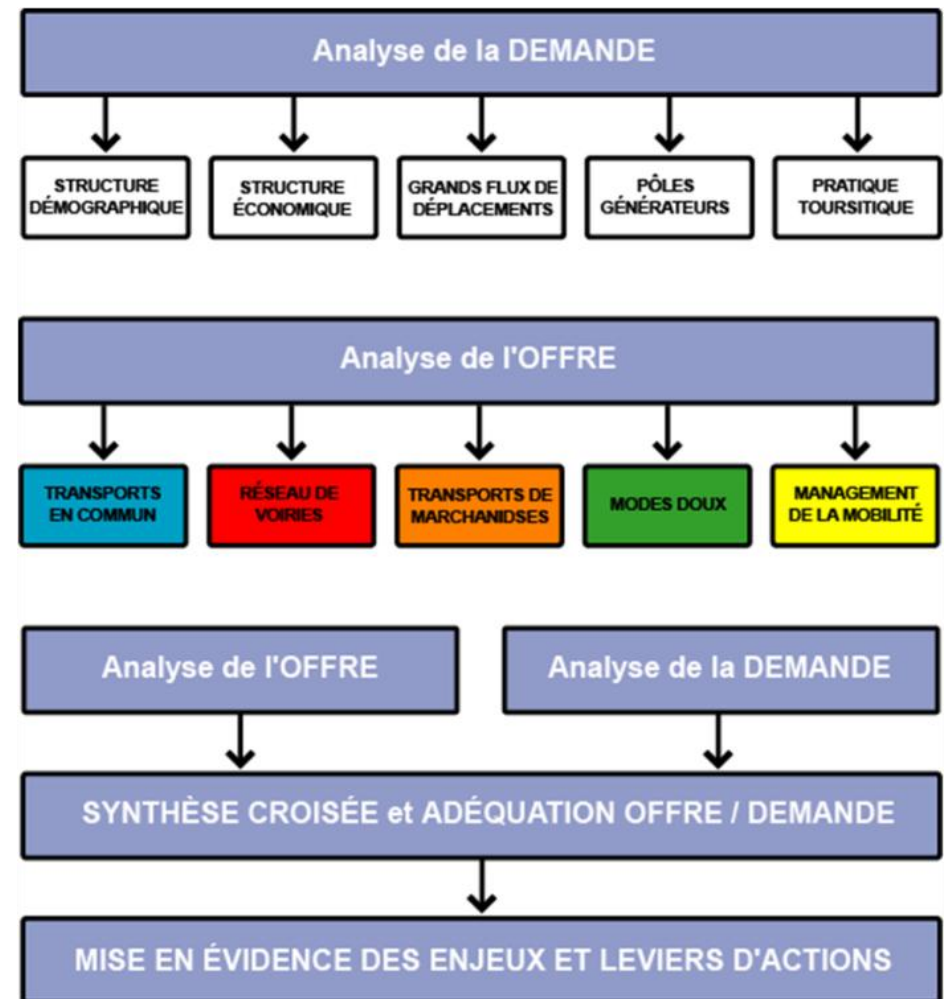
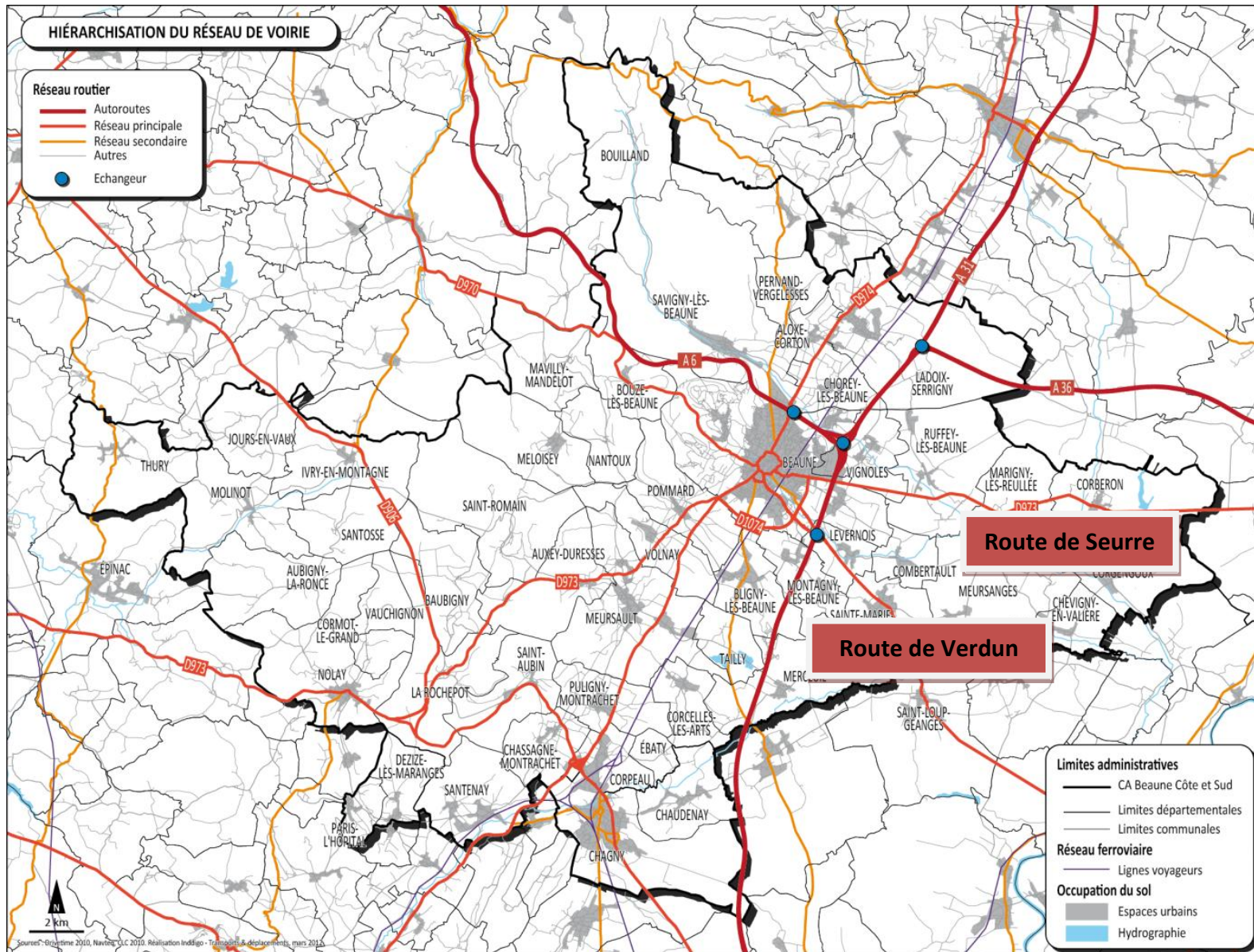


Figure 1 : Schéma de réalisation du diagnostic, Source : INDDIGO Paris

2.1.1.1 Production de données

L'état des lieux comprenait notamment une partie importante de production de données demandée par la communauté d'agglomération de Beaune Côte et sud, qui permet notamment d'obtenir des données à un point « zéro ». Dans les années qui suivent, la collectivité pourra à nouveau, dans des délais différents, remettre à jour ces enquêtes et constater l'évolution dans le temps. Ci-dessous les enquêtes que le bureau d'études a jugées pertinentes de réaliser dans le cadre de l'étude :

- un questionnaire destiné aux élus 54 communes qui vont permettre de connaître en détail les communes et leur environnement (circulation, stationnement...). Cette enquête a permis de cibler aussi les problématiques les plus intéressantes en vue des sorties « terrains » (pour observation).
 - des rencontres et entretiens avec les acteurs du territoire, qui ont permis de comprendre le contexte dans lequel évolue le territoire de l'agglomération de Beaune, de connaître les projets impactant les déplacements sur le territoire (ex : projets UNESCO), et recueil des données qui vont alimenter le diagnostic
- des comptages routiers sur quelques axes importants (route de Seurre D973 et route de Verdun D970, identifiés comme intéressants avec les commanditaires)
 - une enquête cordon routier, en complément des comptages, qui a permis de déterminer les motifs et les destinations des usagers des routes de Seurre et de Verdun
 - une enquête téléphonique sur la mobilité des habitants (type enquête ménages) sur un échantillon de 500 personnes, où ont été recensés les comportements en termes de mobilité des habitants et qui ont déterminés certains indicateurs phares pour l'analyse (taux de motorisation, part modale pour chaque type de déplacements...)
 - une enquête rotation du stationnement qui détermine l'usage des places de stationnement en centre-ville
 - une enquête Origine-Destination sur le réseau urbain, qui alimente notamment l'étude de restructuration de bus
 - des sorties « terrain » afin d'appréhender empiriquement le territoire (avec prise de photographies)
 - et enfin, un traitement des données fournies par l'agglomération que nous verrons plus en détail par la suite



Carte 3 : Hiérarchie des voiries de la CABCS et lieux des comptages routiers, Source : INDDIGO

2.1.1.2 Analyse des données existantes

En complément de la production de données pour comprendre le fonctionnement du territoire en matière de déplacements, l'analyse de la demande à partir des données INSEE notamment et l'analyse de l'offre en transports en commun ainsi qu'en modes doux (vélo, marche) sans oublier les solutions d'écomobilité (covoiturage).

Les données fournies se composent :

- Des bases de données cartographiques issues du service Géomatique – SIG de la CABCS
- Des données INSEE 2008, dernières données de recensement accessibles et enquête mobilités alternantes INSEE 2008 qui recensent tous les déplacements pendulaires, les plus importants en quantité de l'agglomération
- Les données SIRENE achetées par le bureau d'études à l'INSEE qui listent la totalité des entreprises existantes sur un territoire
- Des données TC des réseaux existants sur l'agglomération (régie « le Vingt », CG21 « Transco » et TER de la région Bourgogne).

La détermination des pôles générateurs s'est effectuée grâce à l'annuaire téléphonique. En effet, étant donné l'inexistence de couches SIG dédiées aux pôles générateurs, un recensement à partir des coordonnées de l'annuaire a permis de caractériser et géolocaliser ces potentialités.

2.1.1.3 Analyse thématique à partir des données produites et données recueillies

Chaque aspect du territoire, dans la demande comme dans l'offre, a été exploré à partir de données et des analyses cartographiques pour déterminer les besoins en termes de déplacements des habitants du territoire de la CABCS.

Ainsi, une synthèse par thématique sera réalisée afin de faire émerger les points sensibles à approfondir dans le cadre de la phase 2. Les cartographies produites et éléments de cadrage permettront d'apporter une première approche des besoins de déplacements du territoire. Ces données seront analysées sur le périmètre du territoire, et sur les territoires voisins afin d'avoir une connaissance réaliste des déplacements et de prendre en considération les interactions inter-territoires. La synthèse de toutes les données existantes sera présentée sous la forme de cartes de synthèse thématiques transport et urbanisme. La démarche s'inscrit dans une volonté de restituer les déplacements dans leur dimension spatiale et prospective.

Ainsi, pour le bureau d'études, l'offre de transport en commun s'insère directement dans l'analyse sans faire l'objet d'une attention particulière, bien que plus précise dans son contenu. A préciser que seule une réunion en comité technique a été prévue pour la restitution de ce diagnostic.

2.1.2 Phase 2 : Définition des enjeux et des scénarios

2.1.2.1 Les ateliers de secteurs :

En guise de transition entre la partie diagnostic et la partie de définition des enjeux, six tables rondes avec les élus seront organisées. La réunion se fera en deux temps :

- Un premier temps présentation des principaux résultats du diagnostic et nos premiers enjeux,
- un deuxième temps réaction et focus sur les attentes par mode et notamment pour les transports collectifs. Chaque groupe de travail fera l'objet d'un compte rendu, qui sera transmis aux participants pour validation.

Là encore l'offre mentionne très peu la séparation de l'étude sur le réseau de transports collectifs pour se focaliser plus dans les enjeux propres aux élus qui se seront déplacés dans les ateliers.

2.1.2.2. Formalisation des objectifs et des enjeux

▪ Volet PGD :

Suite au travail de diagnostic et d'expertise issus des recueils et analyses de la phase 1, le bureau d'études a prévu de proposer, sous forme d'une analyse cartographique, les objectifs globaux identifiés adaptés au contexte local déclinés sur chaque thème, en veillant à leur cohérence. Seront mises en exergue les marges de manœuvre permettant de faire évoluer le système de déplacements. Les propos recueillis lors des ateliers alimenteront aussi ce diagnostic.

Ainsi, les enjeux du PGD pour la prochaine décennie seront identifiés, au sujet notamment de la qualité de vie des habitants, de la sauvegarde et la protection de l'environnement, de la limitation de la pollution et des nuisances et de la maîtrise de l'urbanisation. Ces objectifs seront définis selon les échanges avec le maître d'ouvrage.

La mise en évidence des enjeux et objectifs, croisée sur les différents thèmes, servira de fil de conducteur et de référence pour le déroulement des phases ultérieures. **Cette étape de l'étude constitue un véritable tournant en vue des résultats proposés en phase 3.**

En soi, la déclinaison des enjeux en objectifs est un **outil privilégié** pour faire émerger la **stratégie d'organisation des déplacements** souhaitée par les élus pour leur territoire. Cette étape a en effet pour but de cerner les grandes orientations et donc de concevoir des propositions contrastées relatives à l'ensemble du système de déplacements qui soient de véritables alternatives.

Les orientations devront répondre aux objectifs suivants :

- Répondre au mieux aux objectifs fixés dans le cadre de l'élaboration du PGD et décrits dans les lois LOTI, LAURE, SRU. Le PGD est volontaire, mais les techniciens de l'agglomération et leurs élus ont eu la volonté d'être au plus près des enjeux d'un PDU.
- Répondre aux différents dysfonctionnements ressortis du diagnostic,
- Intégrer l'ensemble des évolutions probables en matière de déplacements à l'échelle de l'agglomération et tenir compte des projets de transports en amont,
- Traduire la volonté des élus,
- Imaginer des solutions intégrant les modifications possibles d'horaires sur les pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, entreprises, administrations) ou de modifications de leur implantation,
- Identifier les préconisations ou obligations à prendre en compte dans les PLU.
- Permettre de définir une série d'actions, lesquelles seront chiffrées, évaluées et phasées,

Ainsi, il a été proposé au commanditaire d'élaborer plusieurs orientations stratégiques, dont une au fil de l'eau (c'est-à-dire en l'absence de toute politique volontariste ne cherchant pas à influencer le développement urbain et l'organisation des déplacements au-delà des mesures en cours).

Les organisations scénaristiques seront :

- Réalistes (refus d'orientations extrêmes),
- Conformes au mieux à la législation et réglementation en vigueur,
- Phasées dans le temps, en tenant compte des projets déjà initiés.

▪ Volet TC :

Il semblerait que le bureau d'études n'ait pas remis en question le cahier des charges du commanditaire pour ne pas subir d'écart de notation lors du jugement des offres.

Par conséquent, il s'agira de proposer, dans cette phase, des pistes d'amélioration du réseau TC sous différents angles :

- Organisationnel
- Technique
- Financier
- Accessibilité et circulation

Suite à la synthèse du diagnostic du réseau de TC et de la définition des enjeux du réseau, il est prévu l'élaboration de scénarios de services TC dans la même phase que l'élaboration des scénarios des dessertes globales prévue dans le cadre du PGD. Ainsi :

« Des scénarios de desserte du territoire seront élaborés. Ces scénarios seront des scénarios hiérarchisant l'offre et sur cette base définissant les dessertes à améliorer, modifier, supprimer, créer.

Ainsi trois scénarios d'optimisation et de recomposition du réseau urbain sur l'ensemble du territoire seront proposés.

Ces scénarios seront analysés et comparés entre eux par une analyse multicritères, au regard de leur faisabilité technique et financière, des objectifs fixés par les élus...

Les 3 scénarios porteront des propositions relatives à :

- *Optimisation des tracés des lignes régulières, extensions, adaptation des fréquences et des amplitudes*
- *Mutation de certains services à la demande*

- *Renforcement des conditions d'intermodalité*
- *Développement de nouveaux services*
- *Identification d'actions de sensibilisation, de promotion pour augmenter la fréquentation du réseau.»*

Néanmoins, il semblerait que les études se chevauchent voire se doublonnent. En effet, les scénarios de desserte prévus dans le cadre du PGD possèdent déjà une dimension multimodale et globale dont font partie les TC. Par conséquent, il n'existe pas d'articulation des études à proprement dit, mais un certain parallélisme d'études qui auraient pu être réalisé par deux bureaux d'études différents.

2.1.3 Phase 3 : Scénario et plan d'actions

« A l'issue du comité de pilotage de phase 2, le bureau d'études disposera d'une première validation sur le scénario d'orientation stratégique et modale. A partir des remarques du comité, le bureau d'études élaborera un scénario "final", comportant différents niveaux d'actions techniques.

Via une analyse multicritère, le bureau d'études effectuera une juste appréciation des avantages et inconvénients des différentes actions techniques.

Les éléments de jugement pourront porter sur :

- *La réponse aux objectifs du PGD,*
- *Les coûts et les moyens nécessaires pour sa mise en oeuvre,*
- *Les échéances de réalisation,*
- *Le public concerné (type de déplacement, mode de déplacement),*
- *Les impacts attendus sur chacun des modes de déplacement et sur les territoires voisins,*
- *Les éléments de valorisation permettant de mutualiser les moyens*

Une fois le scénario final défini, le bureau d'études le décomposera en fiches d'actions. Les pistes d'actions validées dans les variantes seront approfondies sur le plan technique, financier et temporel.

Le plan d'actions défini permettra d'appréhender tous les modes de déplacement. »

Pour résumer la phase 3 du volet TC, l'offre prévoit que le bureau d'études sera déjà en mesure de comparer les modes de gestion, la phase « plan d'actions TC » ayant été incluse dans la phase 2.

Ainsi, on remarque le déphasage des études et donc une absence d'articulation qui confirme le sentiment lors de la lecture de la phase 2 de l'offre du bureau d'études et du cahier des charges émis par le commanditaire.

En comparant la proposition du bureau d'études et le cahier des charges, on peut constater que peu de changements de méthodologie ont été proposés au commanditaire. En effet, en cherchant à respecter au mieux le cahier des charges, le bureau d'études a surtout voulu montrer l'adhésion à ce type de projet plutôt que de prendre le risque de « perdre l'étude » en proposant une méthodologie où le commanditaire ne se retrouverait pas.

De plus, le bureau d'études a eu l'opportunité de discuter avec le commanditaire du contenu de l'offre en négociations. Néanmoins, la discussion a porté surtout sur les aspects financiers.

2.2 Emergence de la problématique

2.2.1 Problématisation du thème de l'étude

Ainsi, l'étude de restructuration du réseau de transports en commun est intégrée tout au long du projet à l'étude de PGD en tentant de respecter le même phasage en étapes successives et le même calendrier. Néanmoins, méthodologiquement, le cadrage de l'étude est encore flou et le contenu à l'intérieur des étapes se mélange encore surtout au niveau de l'étude de restructuration de bus. En effet, la mise en parallèle des deux études ne semble pas totalement maîtrisée par la communauté d'agglomération ce qui a eu un effet sur les demandes vis-à-vis du bureau d'études.

- **Le calendrier prévu dans l'offre**

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
Phase 1	■	■	■									
Phase 2				■	■	■						
Phase 3						■	■					
Phase 4 conditionnelle							■	■	■	■	■	■

Figure 2 : Calendrier initial de la réalisation de la mission, Source : INDDIGO

Diagnostic : 3 mois entre janvier et mars

Formalisation des enjeux et objectifs : 2 mois entre avril et mai

Scénario et plan d'actions : 1 mois en juin

AMO nouveau contrat : 4 à 6 mois entre juillet et octobre ou décembre

Au total, la mission était prévue pour durer une année civile. Néanmoins, les offres ne sont jamais aussi précises et dépendent avant tout des processus de validation (bureaux communautaires et conseils communautaires) qu'impose le rythme des collectivités. De plus, le choix du contrat (maintien de la régie ou mise en place d'une DSP) influera d'autant plus la durée de la phase 4 si la collectivité fait le choix de la mandater. Néanmoins, d'autres éléments comme ceux que nous allons étudier par la suite peuvent influencer aussi sur ce planning.

La durée de la phase 1 a été plus longue que prévue, notamment dans l'organisation des enquêtes et des comptages. La difficulté résidait par conséquent dans le chevauchement de l'élaboration de l'analyse des éléments de diagnostic (et donc d'une synthèse) avec le commencement de la phase 2. En effet, certains éléments ont pu être communiqués lors des ateliers, mais la vision du territoire et des déplacements au sein de cet espace n'a jamais pu être partagée et validé par les élus par une instance telle qu'un comité de pilotage. De plus, les élus de la CABCS, en réunion interne avec le bureau d'études, ont confié ne pas pouvoir prendre de décision sur la

restructuration du réseau de bus avant l'élaboration d'une stratégie, donc la fin de la phase 2 du PGD, trouvant l'étude de restructuration trop technique, trop « beaunoise » et éloignée des problématiques réelles de desserte des villages. Par conséquent et étant donné les libertés que peuvent s'accorder le PGD vis-à-vis de la méthodologie et du calendrier de leur étude, il a ainsi été décidé avec les techniciens et les élus de l'agglomération de définir la restructuration du réseau de bus comme un élément du PGD et l'inclure au fur et à mesure dans le respect du phasage de l'étude de PGD et non plus comme une étude à part entière qui aurait son propre calendrier parallèle.

Ci-dessous le calendrier revu de la mission :

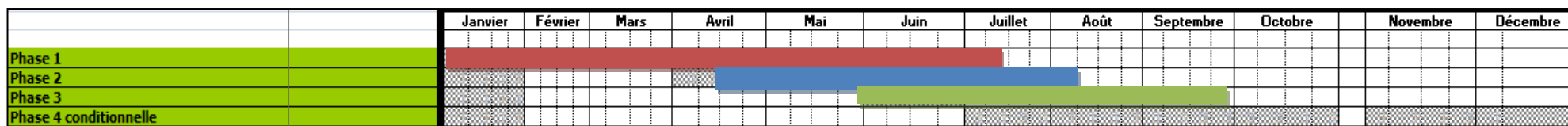


Figure 3 : Calendrier revu de réalisation de la mission, Source : INDDIGO

L'efficacité de l'articulation entre deux études se mesure sur la capacité de ces études à avancer dans leurs déroulements respectifs sans impacter le déroulement de l'autre étude. Or, l'aspect stratégique des documents comme les PDU engage par définition et par obligation légale les orientations pour tous les modes de transport. De plus, pour une intercommunalité comme Beaune encore jeune qui ne possède pas de structuration de ces projets de transports, le PGD apparaît comme le document prioritaire à mettre en œuvre. Or, l'insertion d'une étude de restructuration du réseau de bus a été décidée et la communication sur le double projet ayant été largement diffusé, les élus des communes de l'agglomération, mais aussi les habitants attendent dans un horizon proche des résultats immédiats au niveau TC que seule l'étude de restructuration peut satisfaire.

2.2.2. Hypothèse principale du mémoire

Afin que le projet puisse continuer techniquement son cours, le phasage de l'étude a donc été modifié. En effet, les élus du comité de pilotage sont en majorité voire la totalité non beaunois (mis à part M. BECQUET, vice-président aux transports et aux déplacements) et souhaitent voir apparaître l'étude plus centrée vers les problématiques des communes de l'agglomération tout en gardant une priorité sur les TC, comme pour la plupart des villes moyennes.

L'articulation des études de PGD et de restructuration de réseau TC ne peut se réaliser qu'à partir de la définition d'une stratégie globale de déplacements.

Quelques hypothèses sous-jacentes peuvent préciser la démarche :

- Les études opérationnelles telles que la restructuration du réseau TC ont besoin d'orientations stratégiques globales pour avancer dans ses propositions
- La stratégie optée pour un PGD suffit à définir des orientations pour un réseau de bus d'une agglomération moyenne

2.2.3 Objectifs du mémoire

L'objectif du mémoire sera de montrer, à partir des résultats des premières phases du PGD, les procédés adoptés pour revenir à l'étude de restructuration TC. Ainsi, la suite de ce mémoire s'attardera sur le déroulé de la méthode, les résultats de l'étude et sur la perception des différents éléments méthodologiques qui ont été modifiés pour articuler les deux études entre elles.

Par conséquent, on cherchera à tester cette hypothèse dans le cas de l'agglomération beaunoise. Le but recherché est de savoir si les TC répondent à tous les enjeux qui seront identifiés dans le PGD de la CABCS.

On tentera aussi de décrire les ajustements qui ont été apportés à la méthodologie initiale à partir des échanges qui se sont déroulés entre les élus, les techniciens et le bureau d'études.

Enfin, on tentera d'identifier les conditions favorables qui permettent à un territoire de développer sa politique TC en lien avec un PGD.

Ainsi, ce mémoire tentera d'aboutir sur une discussion sur des pistes méthodologiques adaptées aux études mêlant « stratégie » et « opérationnel » pour éventuellement aider les collectivités à obtenir l'approche la plus fine possible pour ce genre de « double mission ».

N.B. : Dans la partie suivante, ne seront présentés que les résultats du diagnostic et les résultats de la partie formalisation des enjeux, qui ont été validés par le comité de pilotage. Le plan d'actions, lui, reste encore à finaliser et constitue les derniers travaux pour la fin du stage. Néanmoins, la transition entre la phase 2 et la phase 3 sera étayée afin de répondre à notre question principale.

3. Déroulement de l'étude

3.1 Etat des lieux

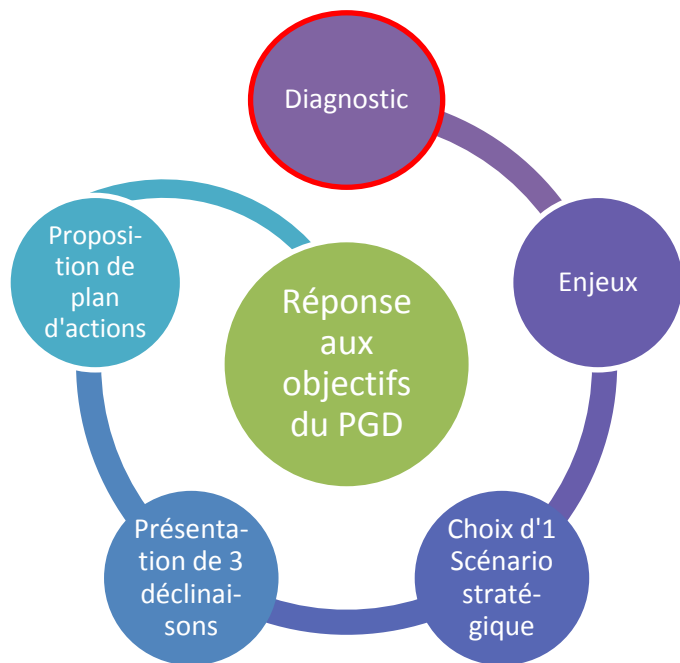


Schéma 1 : Déroulement de l'étude, étape diagnostic

L'état des lieux a consisté en la mise en parallèle de l'offre et de la demande. Pour réaliser cette approche, comme il est décrit dans la méthode du bureau d'études, ont eu lieu entre fin janvier et fin mars 2012 une première sous-phase d'enquête (production de données) et les entretiens des principaux acteurs du territoire.

Début avril 2012, début du stage, restaient encore à réaliser :

- La synthèse des enquêtes réalisées,
- L'analyse thématique cartographiée du diagnostic,

- Complété par une sortie sur le « terrain » pour mieux s'imprégner de l'espace et de ses problématiques
- Quelques entretiens téléphoniques avec quelques acteurs du territoire (moins importants que les entretiens qui ont été réalisés),
- Et l'analyse des réseaux TC et plus particulièrement des réseaux appartenant à la CABCS (lignes de la régie, ligne 20, lignes scolaires).

Pour résumer le diagnostic, ne sera présentée que l'analyse thématique qui a été alimentée par les enquêtes ou le traitement des données issues de l'INSEE ou des différents partenaires. Pour rappel, les thématiques de l'analyse sont notamment : l'analyse socio-économique, l'environnement, réseaux de voirie, modes doux (vélos et marche à pied), stationnement, transports de marchandises et surtout transports en commun qui feront l'objet d'une attention toute particulière. **Ainsi, ne seront présentés que les résultats influant seulement sur les décisions.**

3.1.1 Présentation des enquêtes

Il est intéressant de préciser les principaux résultats des enquêtes qui ont été réalisées préalablement au début du stage et surtout les biais apparus qui peuvent impacter les résultats et ainsi potentiellement affecter les décisions. Seules sont présentées indépendamment les enquêtes transversales qui n'alimentent pas de manière particulière l'analyse thématique afin d'éviter notamment les doublons. Par exemple, les comptages routiers ne seront pas présentés en tant que tels en raison de la présence de la thématique « circulation » à l'intérieur de l'analyse thématique.

Ainsi 2 enquêtes seront rapidement analysées :

- un questionnaire destiné aux élus 54 communes
- une enquête téléphonique usagers et non usagers, sur la mobilité des habitants (type enquête ménages) sur un échantillon de 500 personnes

3.1.1.1 Questionnaire destiné aux élus 54 communes

Taux de participation : 80% de participation sur les 53 communes interrogées (sans Beaune)

Le questionnaire à destination des élus, inscrit dans le cahier des charges, avait plusieurs vocations :

- Lancer du PGD au sein des communes de l'agglomération (prise de connaissances de la démarche)
- Déterminer les problématiques et enjeux forts au niveau local
- Appréhender la perception des élus quant à l'étude et aux solutions souhaitées

Biais éventuel : la plupart des grandes communes de l'agglomération n'ont pas répondu

Principaux résultats :

Les élus ont répondu unanimement pour un intérêt envers une desserte TC dans leurs communes. Néanmoins, cela ne présume en rien du niveau d'offre qu'ils souhaitent voir apparaître. En revanche, les élus sont moins intéressés par des aménagements en faveur du vélo. 32% d'entre elles ont répondu négativement. La part de communes « très intéressées » ne s'élève qu'à un cinquième des communes.

Ainsi, à partir de ces données, on comprend que la politique des transports en commun concerne véritablement toute l'agglomération, bien que les communes soient majoritairement rurales ; ce qui paraît moins évident pour la politique cyclable par exemple. Ces réponses traduisent aussi une question d'échelle de déplacements : les déplacements vers Beaune, majoritaires (nous allons le voir par la suite) suscite un intérêt pour les TC plus forts et se focalisent surtout sur les déplacements domicile-travail (résultats des ateliers de concertation).

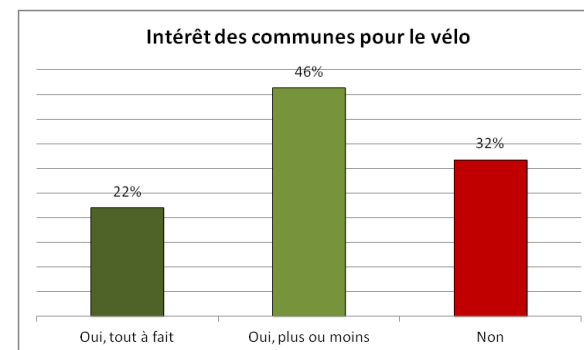


Figure 4 : Répartition des communes selon l'intérêt pour le mode « vélo », 39 répondants

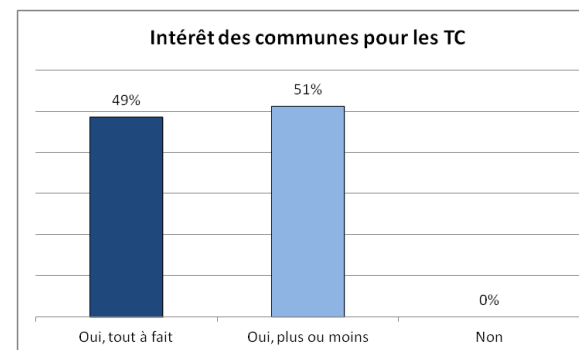


Figure 5 : Répartition des communes selon l'intérêt pour les Transports en Commun, 41 répondants

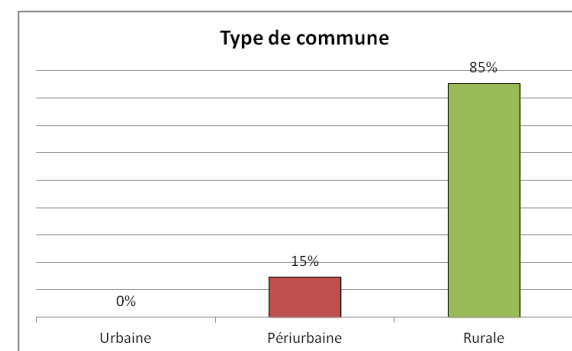


Figure 6 : Répartition des communes selon le type de commune, 43 répondants

3.1.1.2 Enquête téléphonique usagers et non usagers, sur la mobilité des habitants (type enquête ménages) sur un échantillon de 500 personnes

Echantillon : 500 personnes choisies par rapport à leurs communes d'habitations proportionnellement

Le questionnaire 500 ménages cherche avant tout à déterminer les pratiques de mobilité des habitants, tous motifs et tous modes confondus.

Biais éventuel : *une surreprésentation des personnes âgées du genre féminin dans les enquêtés ainsi que chez les employés ; le redressement occasionnant des résultats plus étranges que les données recueillies, il a été choisi d'étudier les résultats bruts et de ne sélectionner que les thématiques qui étaient peu influencées par ce biais.*

Voir carte partie 1.1.2 pour les secteurs

Le taux de motorisation sur chacun des secteurs est relativement important, bien plus important que dans d'autres agglomérations comparables (ex : 1,1 sur Auxerre ville et maximum 1,7 pour les secteurs ruraux d'Auxerre).

Ainsi les enjeux principaux sont :

- le report modal en faveur des autres modes
- un droit aux transports pour tous (notamment les personnes âgées)

Tableau 2 : Taux de motorisation des ménages par secteurs d'enquête, 500 répondants

Secteur	Taux de motorisation
Beaune	1,26
1	1,38
2	1,82
3	1,96
4	1,95
5	1,75
6	1,59
7	2,17

Tableau 3 : Possession du permis de conduire par âge des enquêtés, 500 répondants

Age	Permis de conduire	
	Non	Oui
Moins de 20 ans	112	7
20 à 30 ans	4	23
30 à 40 ans	4	60
40 à 50 ans	7	88
50 à 65 ans	12	92
Plus de 65 ans	23	68
Total	163	338

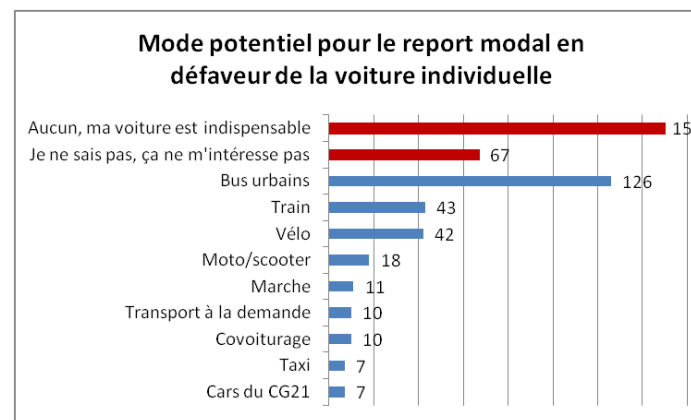


Figure 7 : Potentiel de report modal des automobilistes, 500 répondants

3.1.2 Analyse thématique

3.1.2.1 Une concentration des habitants sur les centres denses

Sur le territoire de la communauté d'agglomération, Beaune et Chagny concentrent plus de la moitié de la population totale.

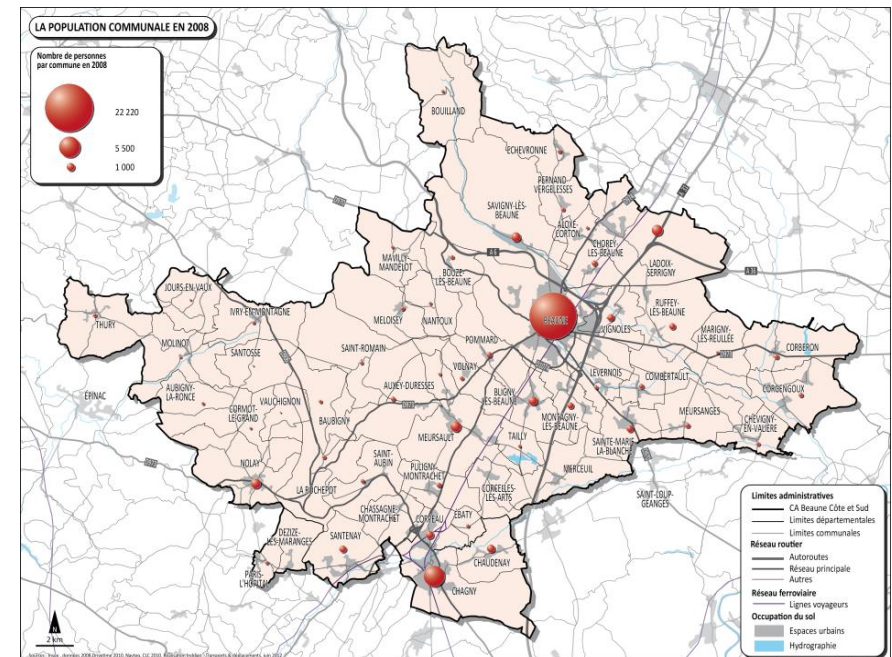
Quelques communes de la proche couronne de Beaune ou limitrophes comptent plus de 1 000 habitants, notamment sur la plaine, telles que Bligny-lès-Beaune (1 200 habitants), Savigny-lès-Beaune (1 400 habitants) et Ladoix-Serrigny (1 700 habitants), la troisième commune de l'agglomération.

Plus au sud, Chagny et ses 5000 habitants ne font pas contrepoids face à la ville centre, mais la commune correspond à un pôle urbain relativement fort ; de même, dans une moindre mesure, Meursault et Nolay, avec leurs 1500 habitants.

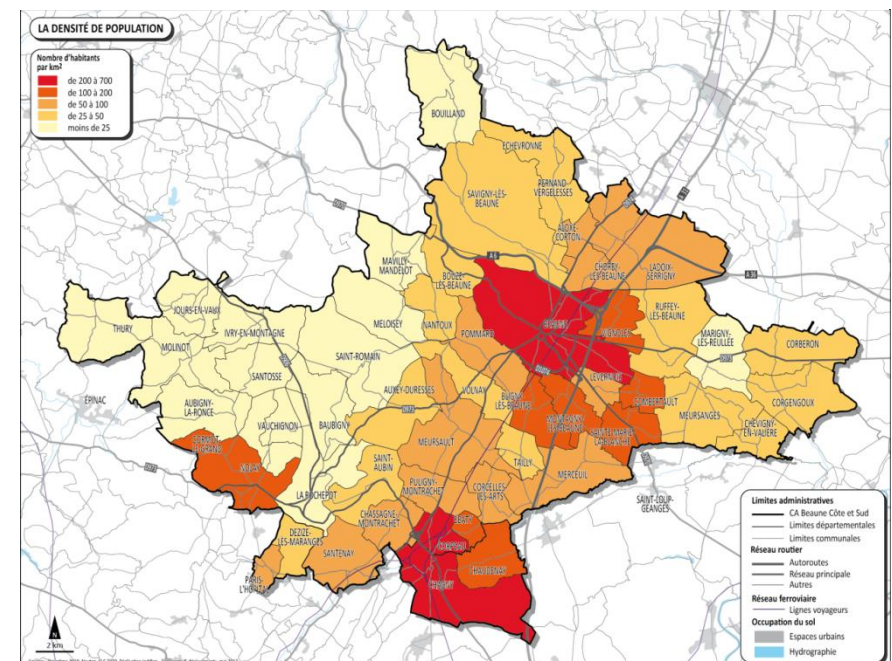
Au regard des densités au sein de l'agglomération, deux pôles urbains se détachent à savoir Beaune et Chagny-Corpeau dont les densités dépassent les 200 habitants par kilomètres carrés, soit près du double de la moyenne française.

Autour de Beaune, quelques communes de la plaine ont des densités situées entre 100 et 200 hab. /km² et elles forment une continuité urbaine presque continue avec le pôle central. Au sud, Corpeau et Chagny forment un ensemble urbain non négligeable. De même, certaines communes telles que Chaudenay et Ebaty constituent les dernières franges du pôle de Chagny.

Enfin, Nolay est une des seules « grandes » communes de l'agglomération à rester relativement dense (105 hab. /km²) malgré son territoire étendu. Cependant, la commune paraît isolée par rapport au reste du territoire. En effet, l'intégralité des villages alentour fait partie des communes les moins denses de l'agglomération avec une densité en dessous des 25 habitants par km² soit 4 fois moins que la moyenne française.



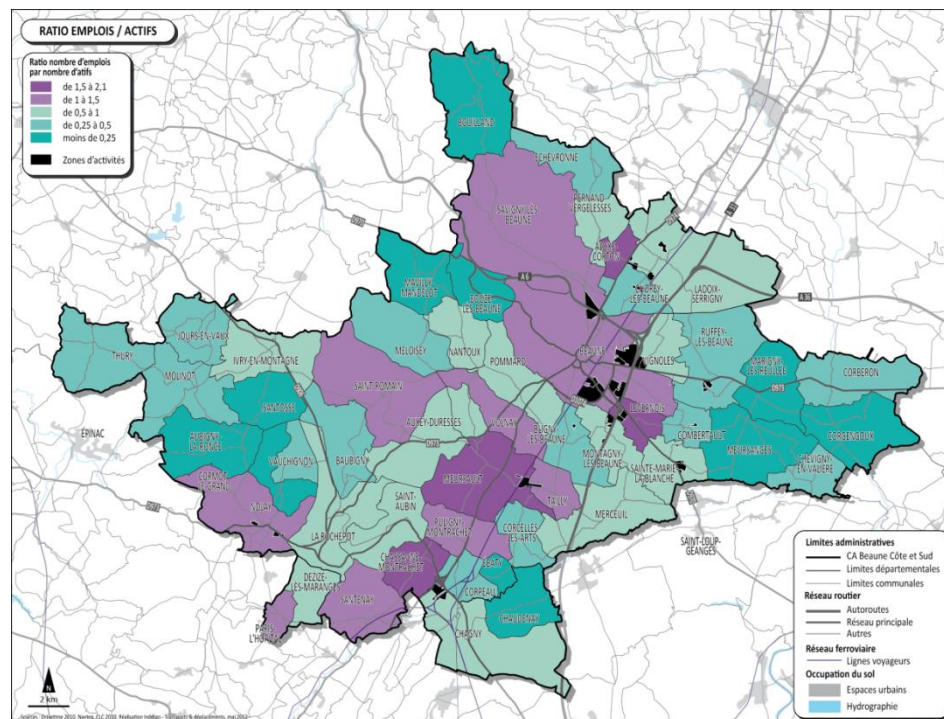
Carte 4 : Population des communes du territoire de la CABCS



Carte 5 : Densité des communes du territoire de la CABCS

Le taux emplois-actifs permet notamment d'observer quelles sont les communes qui attirent et les communes qui émettent des flux quotidiennement.

Ainsi, les communes qui possèdent une offre plus importante que leurs nombres d'actifs se situent sur un arc Savigny-Santenay. Ce sont par conséquent ces communes qui vont attirer des actifs des autres communes de l'agglomération et d'autres territoires. Cette concentration autour des axes routiers notamment impacte de manière importante le trafic automobile analysé plus précisément en fin de diagnostic. Pour le reste on distingue encore une différence entre la plaine et la côte. Dans le nord de Nolay, le nombre important de retraités au sein de la population est la raison pour laquelle le ratio emplois/actifs est très faible. Le manque d'emplois explique aussi la désertion de ce secteur. En revanche, dans les grandes communes comme Chagny, Ladoix-Serrigny ou Sainte Marie la Blanche, l'offre est pour l'instant encore trop faible. Pour Chagny, la raison vient aussi du nombre très important de retraités dans la commune et le développement actuel de la ZA du Pré Fleury qui commence à accueillir les entreprises.

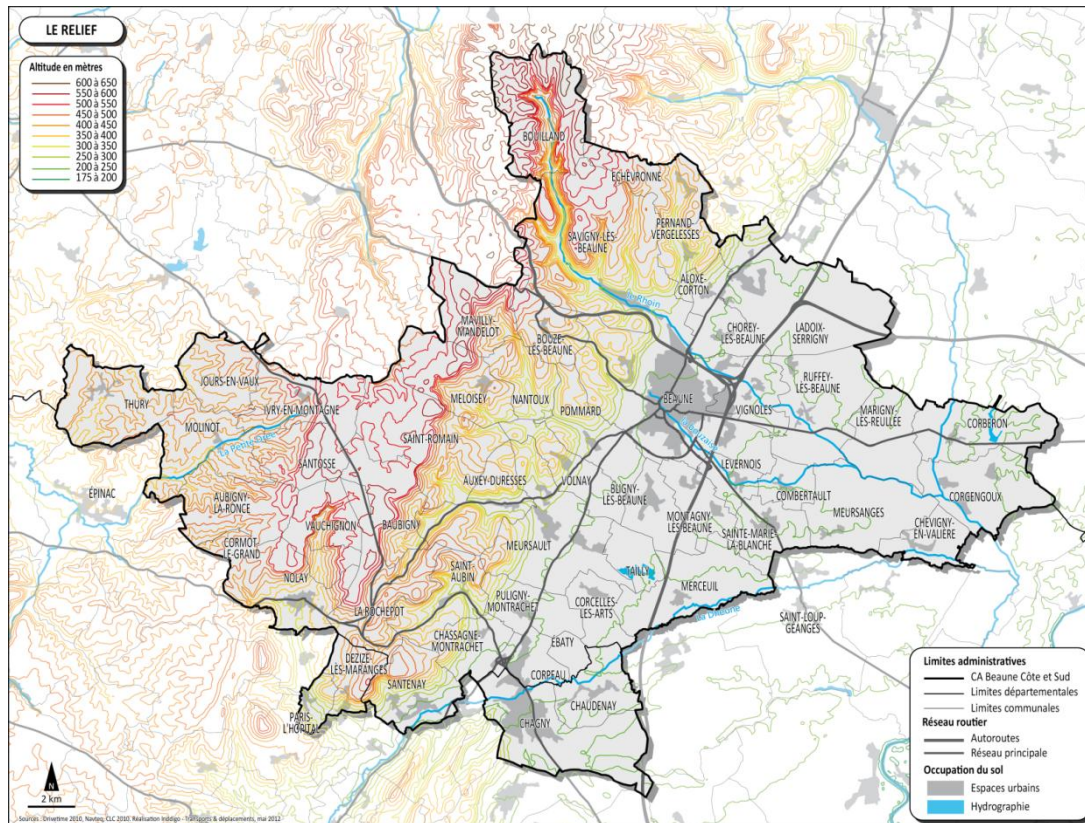


Carte 6 : Ratio des emplois/actifs par communes et localisation des principales zones d'activités de la CABCS

3.1.2.2 Un territoire au fonctionnement ambivalent

- **Un clivage d'abord environnemental**

Le territoire de l'agglomération, très étendu (environ 50 km entre Thury à l'ouest et Corberon à l'est), est séparé en deux parties : **la plaine** à l'est où se cultivent les céréales et **la côte** à l'ouest où se situent notamment les vignobles les plus réputés. Ainsi, dans les coteaux et dans les fonds de vallée, le relief est marqué et rend difficiles les déplacements. On trouve sur le territoire peu de contraintes liées à l'hydrographie.



Carte 7 : Relief du territoire de la CABCS



Photographie 1 : Paysage de côte (Savigny-lès-Beaune)



Photographie 2 : Paysage de plaine (Corberon)

▪ **Une dynamique de population en faveur de la plaine**

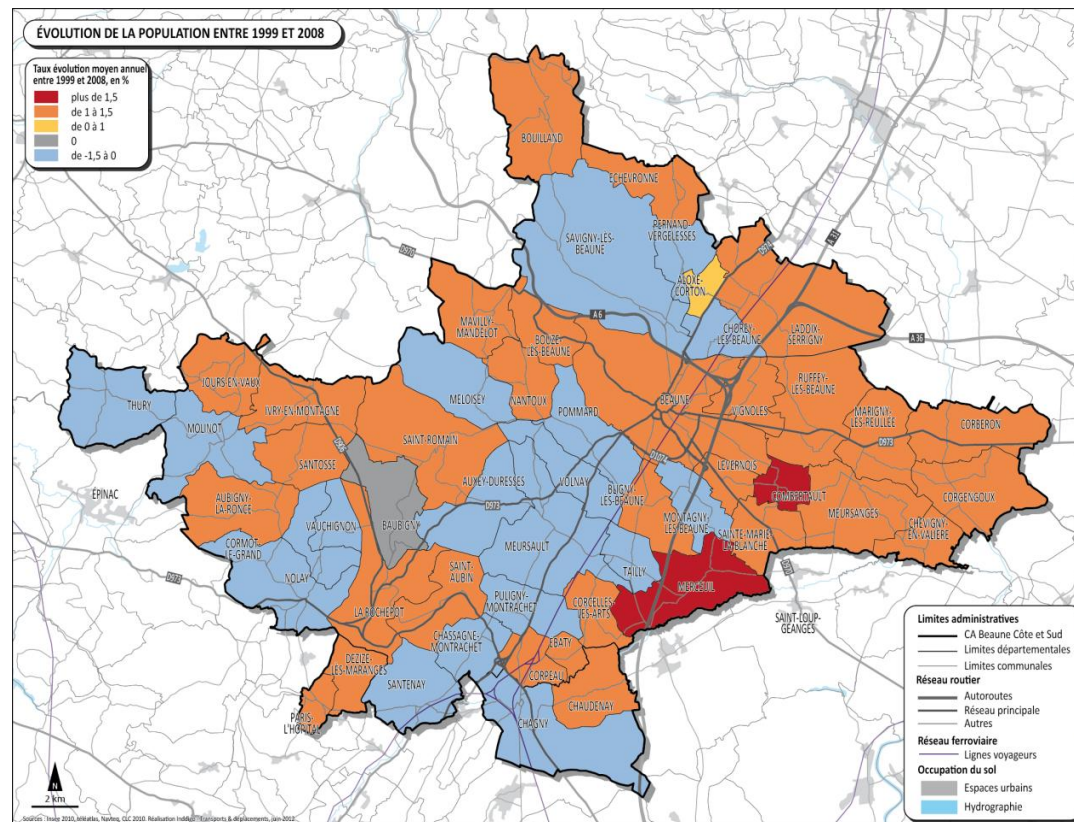
Globalement, l'agglomération de Beaune continue de gagner des habitants (1,1 de taux d'accroissement annuel entre 1999 et 2008). La ville de Beaune se trouve dans une moindre dynamique avec un taux proche de 1. C'est surtout la plaine et des villages tels que Merceuil et Combertault qui continuent de se développer de manière drastique (plus d'1,5% d'habitants par an). La quasi-totalité des communes de la plaine a vu leurs populations croître grâce notamment à l'arrivée massive de nouvelles populations à la recherche de terrains constructibles, plus rares dans la côte.

Dans les communes à l'est, les nouveaux arrivants sont avant tout des jeunes foyers d'où une part des actifs relativement élevée. Dans les communes secondaires, Ladoix-Serrigny, troisième commune de l'agglomération, présente une part d'actifs élevée (plus de la moitié) à l'instar des communes de la plaine précédemment citées. Dans la première couronne de Beaune, Montagny-lès-Beaune et Bouze-lès-Beaune sont les seules communes qui possèdent un taux d'actifs supérieur à 50 %.

En effet, ce développement est compensé par un vieillissement de la population très prononcé dans les secteurs ouest et une diminution du nombre d'habitants surtout dans les grandes communes de la côte : Chagny, Nolay, Meursault et Savigny. Ces communes ont en effet toutes perdu des habitants entre 1999 et 2008.

En effet, Nolay, la ville la plus peuplée du secteur possède une part de personnes âgées égale à 32 %. Pour les autres communes touchées par le vieillissement de la population, ce sont surtout des communes viticoles.

De l'autre côté, sur la plaine, étant donné la part forte d'actifs et de la structure moyenne des ménages, la part des personnes âgées tend à se réduire. On retrouve même des parts bien inférieures à celles de la côte, Combertault et Ruffey-lès-Beaune notamment (respectivement 10 % et 14 %). En outre, la taille moyenne des ménages à Combertault est de 3,2 personnes.



Carte 8 : Taux d'évolution annuel de la population des communes de la CABCS entre 1999 et 2008

3.1.2.3 Une mobilité qui confirme les potentiels

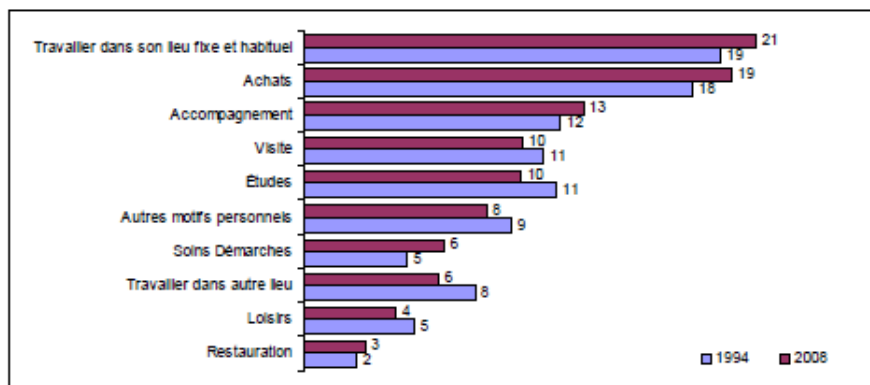
On peut classiquement identifier cinq principaux motifs de déplacements:

- les déplacements « domicile-travail »,
- les déplacements « domicile-études »,
- les déplacements liés aux achats,
- les déplacements « santé »,
- les déplacements liés aux loisirs/tourisme.

Il est à noter que les déplacements peuvent s'organiser en chaîne.

Les motifs « utilitaires », c'est-à-dire les déplacements réalisés pour le travail où les études représentent 31 % de l'ensemble des déplacements. Ces déplacements apparaissent comme les plus « contraignants » car concentrés dans le temps (les heures de pointe) et l'espace.

Les déplacements réalisés pour les motifs achats sont eux particulièrement élevés (près de 20 % des déplacements). Ces déplacements sont très difficiles à capter par les Transports en Commun car à l'inverse des déplacements « domicile-travail » ou « domicile-études », ils sont diffus dans le temps.



Champ : déplacements locaux un jour de semaine ouvré des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine, hors retours au domicile.
Sources : SOeS, insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1994, 2008

Figure 8 : Répartition des déplacements en France par motifs, Source : Enquête transports, MEDDAT

La mobilité des actifs : un lien fort avec les territoires limitrophes

La proximité de l'emploi que laissait transparaître l'analyse des ratios emplois/actifs occupés pour chacune des communes se vérifie pour quelques secteurs lorsque l'on analyse les migrations alternantes (données INSEE 2008).

Ainsi, on constate que :

- L'agglomération de Beaune constitue un bassin de vie quasi indépendant des autres territoires. 70 % des actifs de l'agglomération travaillent au sein du territoire.
- Le solde « actifs sortants — actifs entrants » est négatif à environ 2 500 actifs près soit un niveau relativement faible pour une aire urbaine comprise entre deux agglomérations de grande envergure (Chalon et Dijon). 5 100 actifs entrent quotidiennement dans le territoire soit 22 % des emplois occupés.

Flux Domicile - Travail

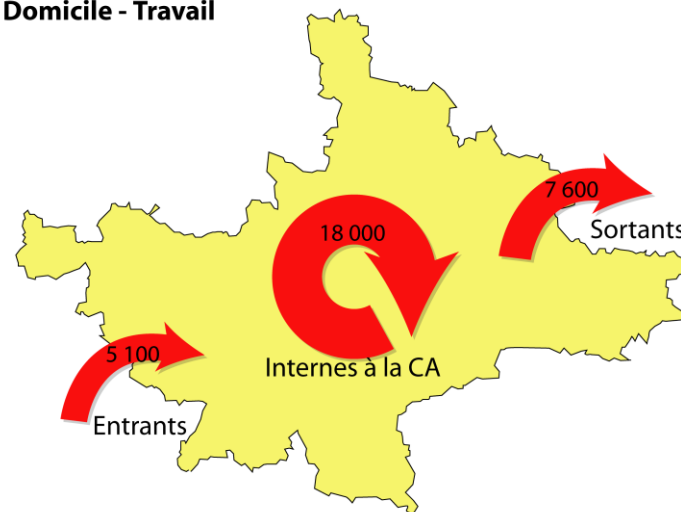


Schéma 2 : Flux globaux de déplacements Domicile-Travail sur le territoire de la CABCS, Source : INSEE (2008), Réalisation : INDDIGO

- Le territoire avec lequel les échanges sont les plus nombreux est la communauté d'agglomération du Grand Chalon avec plus de 1 600 actifs sortants et 1 300 entrants suivi de près par le Grand Dijon avec près de 1 400 sortants, mais avec seulement 1000 entrants.

Pour rappel, le territoire a été divisé en 7 sous-secteurs lors de l'élaboration du diagnostic du SCoT selon les caractéristiques géographiques et sociologiques de ces territoires. Ainsi, l'analyse des déplacements « domicile-travail » réalisé en interne sur le territoire (données INSEE 2008) fait apparaître que :

Pour le secteur 1, le secteur de Beaune et sa proche couronne, la majorité des flux se fait en interne et plus particulièrement en direction de Beaune. Le secteur 1 émet peu : les flux sortants se dirigent avant tout hors de l'agglomération vers Dijon et Chalon... mais il attire cependant plus de 90 % des actifs entrants de l'agglomération.

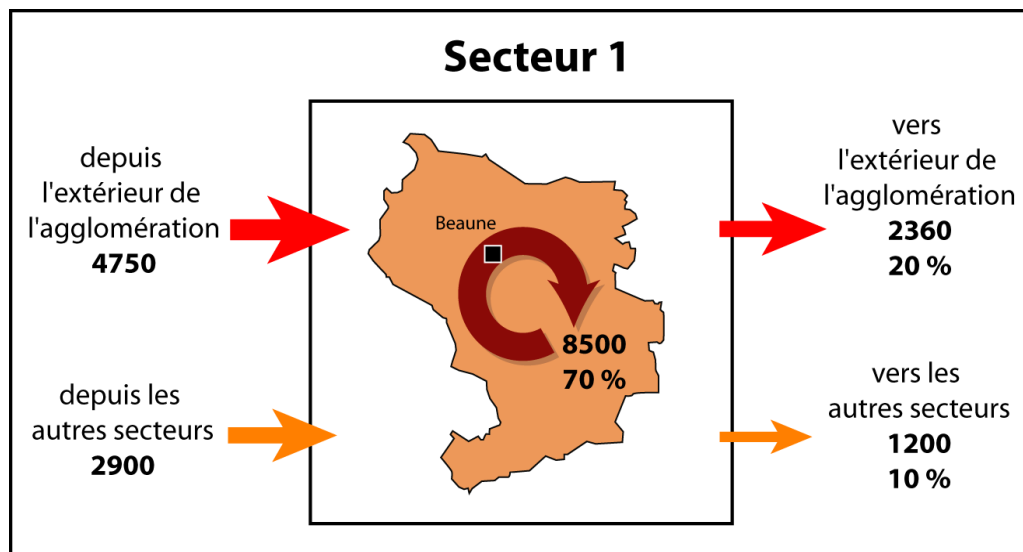


Schéma 3 : Flux de déplacements Domicile-Travail du secteur 1, Source : INSEE (2008), Réalisation : INDDIGO

Pour le secteur 2, près de la moitié des flux se dirige vers les autres secteurs et plus particulièrement vers le secteur 1. Le tiers des flux est réalisé en interne généralement vers Ladoix-Serrigny. Les flux sortants de l'agglomération se tournent principalement vers Dijon.

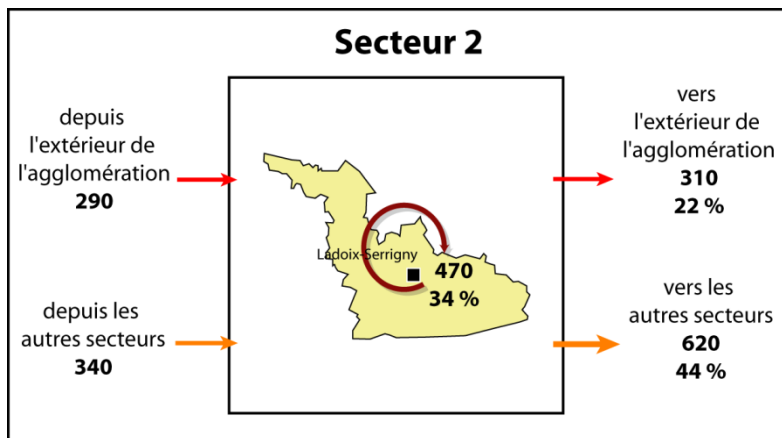


Schéma 4 : Flux de déplacements Domicile - Travail du secteur 2, Source : INSEE (2008), Réalisation : INDDIGO

Il en est exactement de même pour le secteur 3. Près de la moitié des flux se dirige vers Beaune et un tiers se dirige vers Savigny.

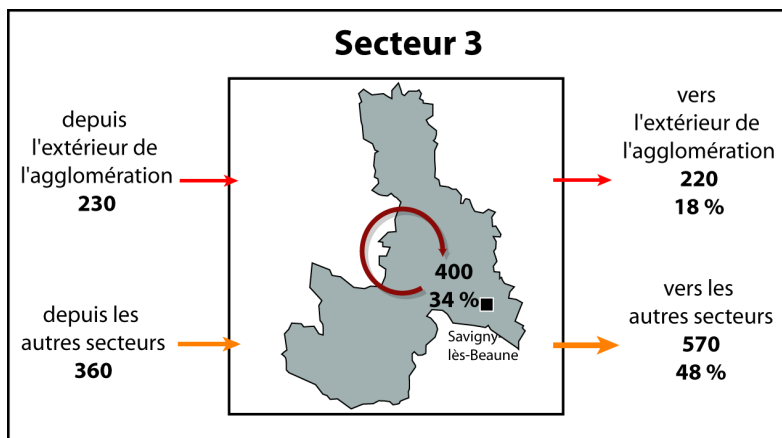


Schéma 5 : Flux de déplacements Domicile - Travail du secteur 3, Source : INSEE (2008), Réalisation : INDDIGO

En revanche, pour le secteur 4, les proportions sont très largement différentes. En effet, près des trois quarts des actifs du secteur travaillent dans un autre secteur en l'occurrence le secteur de Beaune. Seulement 5 % des actifs du secteur sortent de l'agglomération. C'est aussi le secteur le moins attractif de tous les secteurs identifiés.

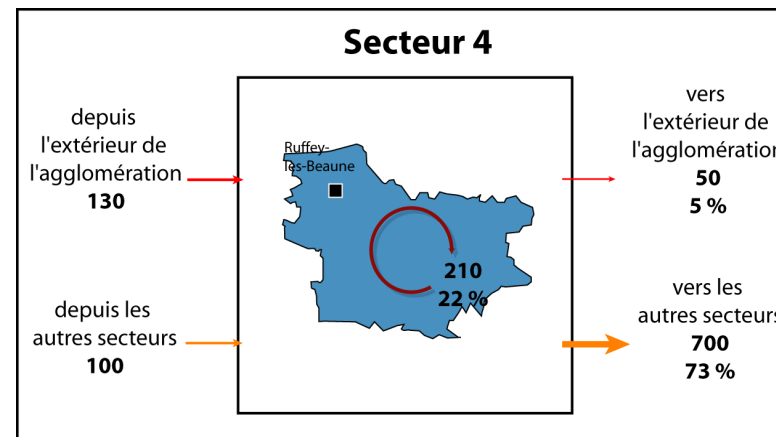


Schéma 6 : Flux de déplacements Domicile - Travail du secteur 4, Source : INSEE (2008), Réalisation : INDDIGO

Pour le secteur 5, plus de la moitié des flux reste dans le secteur 5. Les flux sortants du secteur se tournent à plus d'un tiers vers les autres secteurs notamment celui de Beaune. C'est aussi un secteur très attractif ; en effet, c'est le seul secteur mis à part le secteur 1 qui attire plus qu'il n'émet.

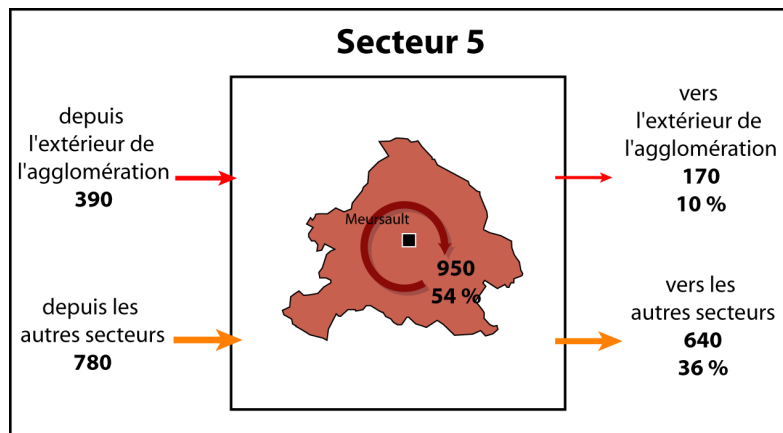


Schéma 7 : Flux de déplacements Domicile - Travail du secteur 5, Source : INSEE (2008), Réalisation : INDDIGO

Pour le secteur 6, la majorité des flux sont internes au secteur. Néanmoins, ce secteur a pour particularité d'être tourné davantage vers l'extérieur de l'agglomération en l'occurrence vers le Grand Chalon que par les autres secteurs et plus particulièrement le secteur de Beaune.

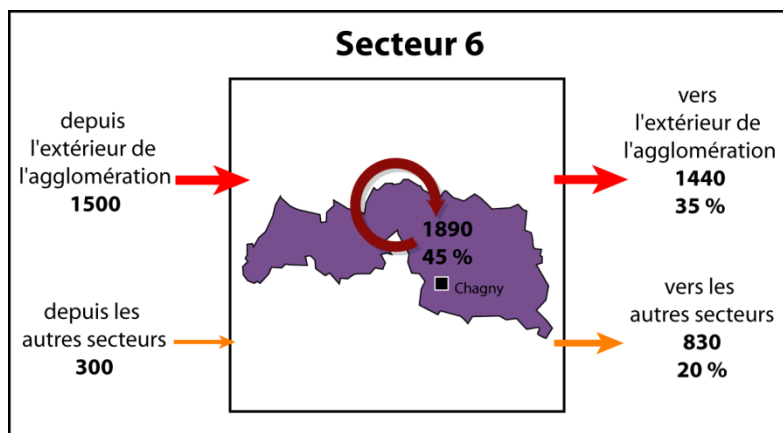


Schéma 8 : Flux de déplacements Domicile - Travail du secteur 6, Source : INSEE (2008), Réalisation : INDDIGO

Le secteur 7 s'organise majoritairement aussi en flux internes, près de la moitié des actifs-habitants travaillent dans le secteur. En revanche, les flux sortants du secteur sont plus diffus, tournés pour la moitié vers l'extérieur de l'agglomération entre Dijon et Chalon et pour l'autre moitié vers les autres secteurs et plus particulièrement le secteur beaunois.

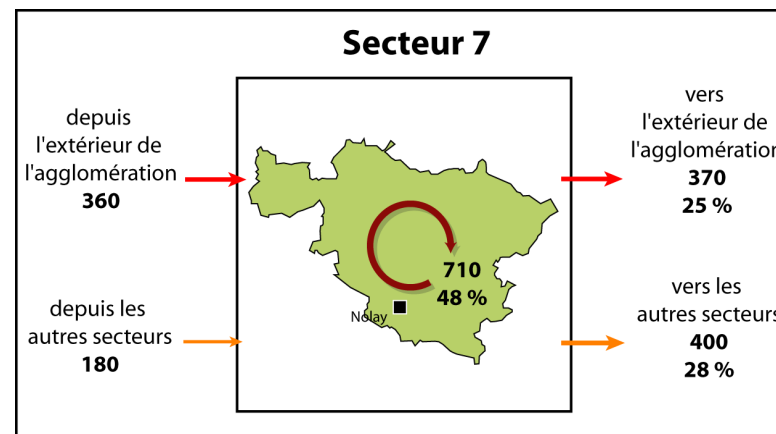
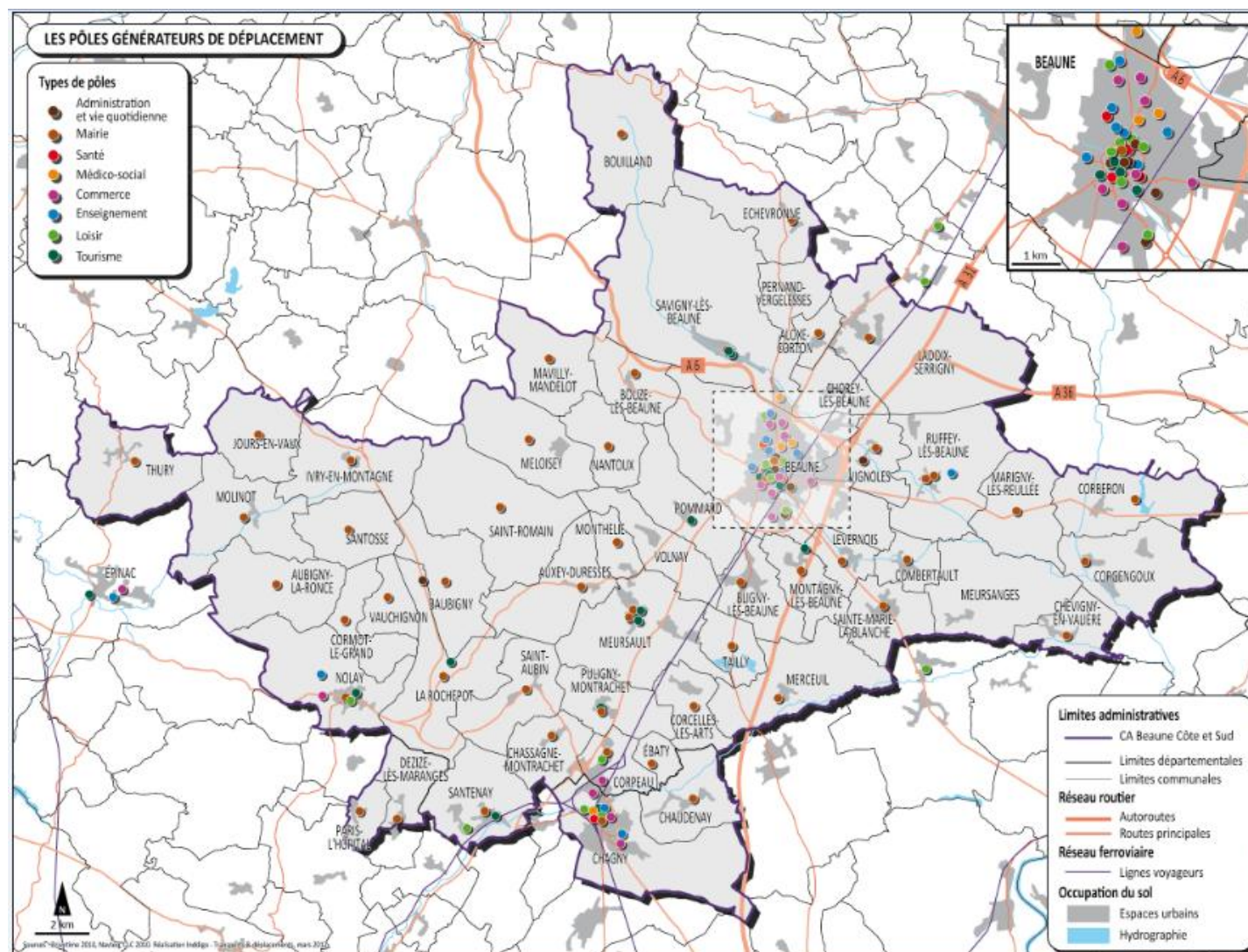


Schéma 9 : Flux de déplacements Domicile - Travail du secteur 7, Source : INSEE (2008), Réalisation : INDDIGO

- **Les autres mobilités : des pôles générateurs concentrés dans les pôles urbains**



Carte 9 : Carte de l'ensemble des pôles générateurs (autres qu'emplois) sur le territoire de la CABCS

▪ **Des étudiants relativement stables dans le secondaire**

En ce qui concerne les flux Domicile-Etudes, les flux présentent des caractéristiques assez similaires avec les flux domicile-travail. En revanche, le solde sur le territoire est légèrement positif, mais de quelques centaines d'élèves seulement. Ce sont avant tout des lycéens qui viennent étudier à Beaune notamment au sein des établissements privés.

Toutefois, l'agglomération perd plus d'étudiants en cycle universitaire notamment à cause des influences de l'université de Dijon. En effet plus de la moitié des flux sortants sont en direction de Dijon.

Les principaux établissements d'enseignement secondaire et supérieur sont concentrés dans Beaune. Néanmoins, au sein de la commune, peu d'établissements universitaires sont recensés.

Flux Domicile - Etudes

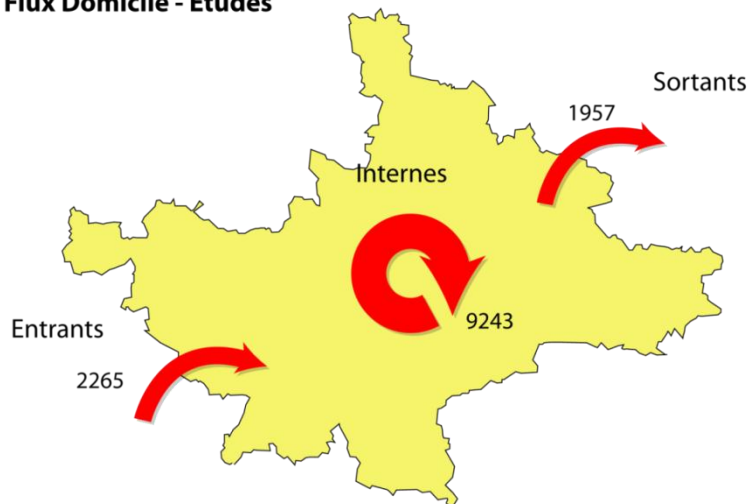


Schéma 10 : Flux de déplacements Domicile-Etudes sur le territoire de la CABCS, Source : INSEE (2008), Réalisation : INDDIGO

Flux Domicile-Etudes par type d'établissement

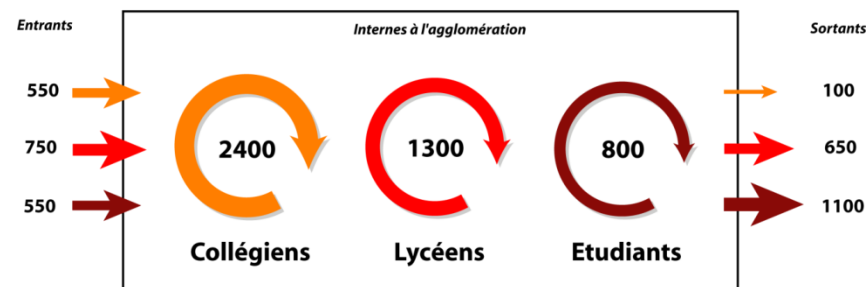


Figure 9 : Répartition par type d'élèves des flux domicile-études sur le territoire de la CABCS, Source : INSEE (2008), Réalisation : INDDIGO

▪ **La mobilité liée à la santé**

Une concentration des centres de santé sur les pôles urbains de Beaune et de Chagny. L'établissement principal des papillons blancs se situe dans la zone d'activités de Savigny.

Que l'hôpital de Beaune est un des premiers employeurs de l'agglomération avec plus de 900 employés. Quelques services de santé se situent à Chagny notamment un centre médico-social d'agglomération.

Des difficultés d'accès aux soins pour certaines communes périphériques de l'agglomération notamment tout le secteur 7 et le secteur 4 dans la plaine.

▪ **La mobilité liée aux achats**

Il est à noter :

- Une corrélation claire entre le nombre d'emplois et la localisation géographique des différents secteurs commerciaux.
- Que les quartiers de Beaune sont équipés de façon homogène en supermarchés et hypermarchés. De même pour Chagny. Nolay possède un supermarché de même qu'Epinaç. Ainsi, les courses hebdomadaires

ne peuvent être effectuées que dans les pôles urbains d'où une concentration constatée des flux sur les zones commerciales le soir.

- Peu d'offres de proximité. Les petits commerces présents s'organisent par conséquent en tournée pour desservir les personnes à mobilité réduite notamment dans les communes rurales au sein des secteurs à l'extrémité de la côte et de la plaine. De plus, le commerce ambulante perd de plus en plus de vitesse.
- Un positionnement des centres commerciaux le long des axes de transports facilitant l'accès VP (accru par la présence d'un nombre important de places de stationnement).
- Présence d'un marché en plein air à Beaune, Chagny, Nolay et Meursault

3.1.2.4 Une hégémonie de la voiture tous motifs confondus

Zoom sur les parts modales

L'enquête 500 ménages donne des résultats similaires, à jour, mais plus complets que l'analyse INSEE. La part des modes doux est identique à l'enquête INSEE. Néanmoins, la part des TC est bien plus importante : 10 % contre seulement 4 % selon les données INSEE. Entre 2008 (INSEE) et 2012 (enquête 500 ménages), le cadencement ferroviaire a fait progresser la demande et la mise en place des réseaux de Beaune et du CG21 s'est effectuée de manière progressive.

Pour les autres motifs, l'utilisation de l'automobile est plus fréquente en raison des différentes contraintes inhérentes à l'activité. Par exemple, la part de la voiture en conducteur pour le motif « achats/courses » représente les ¾ des personnes (biais : les enquêtés n'ont pas pensé aux « petites courses » qui, en général, se font en modes doux).

Même tendance pour les loisirs et les déplacements et pour les raisons liées à la santé (voir l'annexe « enquête 500 ménages »).

En revanche, la proximité des administrations et des services (mairie, poste) rend la pratique des modes doux plus courante pour ce motif. 1/3 des personnes marchent pour ces raisons.

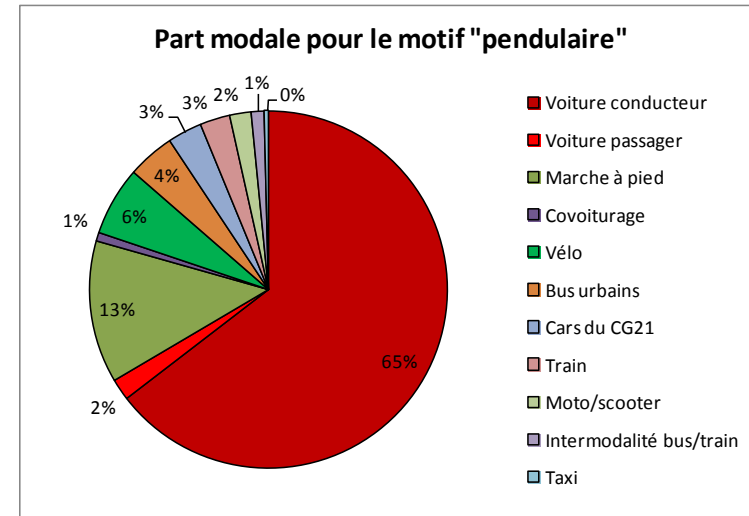


Figure 10 : Part modale des déplacements pendulaires, Source : enquête 500 ménages, PGD de la CABCS

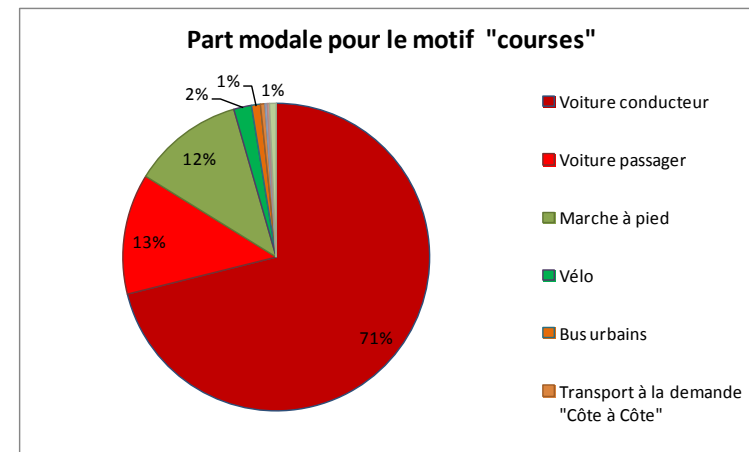


Figure 11: Part modale des déplacements courses, Source : enquête 500 ménages, PGD de la CABCS

▪ **Zoom sur les volumes de trafics (issus des comptages effectués par INDDIGO)**

Les volumes de trafic par jour montrent une certaine constance les jours de la semaine et une division du trafic par 2 le dimanche.

Route de Seurre (RD973) vers le centre-ville de Beaune

D’après les variations horaires de trafic par jour, on constate la même forme de courbe pour les jours de la semaine, mais avec des volumes sensiblement différents. La stratégie de déplacement sur la route de Seurre formalise une certaine habitude de déplacement en voiture particulière en direction de Beaune : on retrouve un pic de trafic à l’heure de pointe du matin, un autre à midi et un dernier le soir, mais plus étalé dans le temps (étalement de la pointe).

Route de Verdun (RD970) vers le centre-ville de Beaune

Les volumes de trafic sur la route de Verdun en direction du centre-ville de Beaune sont presque 2 fois moins importants que sur la route de Seurre. On retrouve tout de même la même occupation de la voie sur l’ensemble des jours de la semaine.

Le détail des volumes par heure montre 3 pics de trafic :

- A l’heure de pointe du matin
- A midi
- A l’heure de pointe du soir.

La direction vers Beaune génère environ 40% de trafic de plus le matin que le soir.

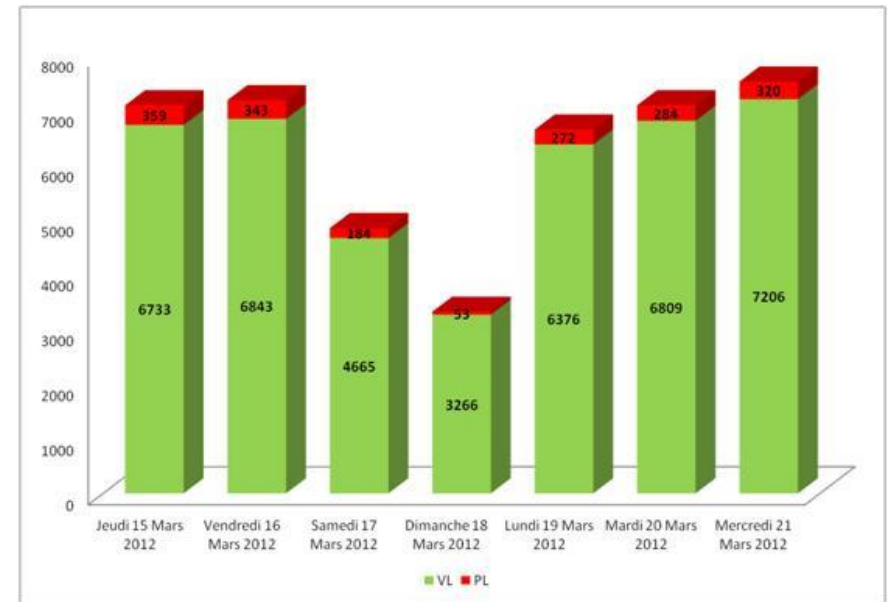


Figure 12 : Volume de trafic sur la route de Seurre vers le centre-ville de Beaune, Source : comptages routiers, PGD de la CABCS



Figure 13: Volume de trafic sur la route de Verdun vers le centre-ville de Beaune, Source : comptages routiers, PGD de la CABCS

3.1.3 Analyse de l'offre TC à l'échelle de l'agglomération

N.B. : l'analyse de l'offre fait volontairement l'impasse sur les thématiques voirie, modes doux, stationnement et management de la mobilité pour se consacrer brièvement à l'étude TC et synthétiser le diagnostic (200 pages dans le document initial). Néanmoins, on ne perd pas de vue ces thématiques qui composent le PGD et qui peuvent impacter fortement la suite de l'étude notamment le plan d'actions (la cohérence des actions entre elles).

L'offre TC sur le territoire de l'agglomération est multiple et relativement pourvue en desserte en transport en commun. Trois autorités organisatrices se partagent la tâche de fournir un service de qualité aux habitants de l'agglomération :

La communauté d'agglomération de Beaune Côte et Sud qui, sur son territoire, propose une desserte des grandes communes par une seule ligne intercommunale, la ligne 20

Le département de la Côte d'Or (21) à travers trois lignes de son réseau départemental « Transco » : la ligne 44, la ligne 72 et la ligne 74

La région Bourgogne via l'offre ferroviaire TER qui dessert les gares de l'agglomération et une ligne Chagny – Autun par Nolay en car TER

Ces offres sont réparties de manière homogène sur le territoire de Beaune et ne se chevauchent quasiment jamais.

En effet, la ligne 20 dessert finement les communes de l'agglomération avec, comme terminus principaux, les pôles urbains principaux tels que Chagny, Nolay, Meursault, Ladoix et surtout Beaune où la ligne passe notamment par le centre-ville. La ligne 20 fonctionne toute l'année à raison de 9 allers-retours par jour, la plupart des services se faisant en heures de pointe. Néanmoins, ses trajets sont peu lisibles du fait de la réunion de plusieurs itinéraires différents pour une seule ligne.

De plus, la CABCS a mis en place depuis 2010 et 2011 un TAD nommé Côte à Côte 1 qui dessert, comme son nom l'indique, les communes de la côte ouest (le secteur de Nolay) disponible toute l'année sauf Dimanche et jours fériés. Le service connaît un véritable succès puisque la fréquentation a augmenté de

presque de moitié entre 2010 et 2011. Le côte-à-côte 2 (le secteur de Bouze), quant à lui, peine pour l'instant à trouver son public d'autant plus que le service ne fonctionne que le mercredi après-midi.

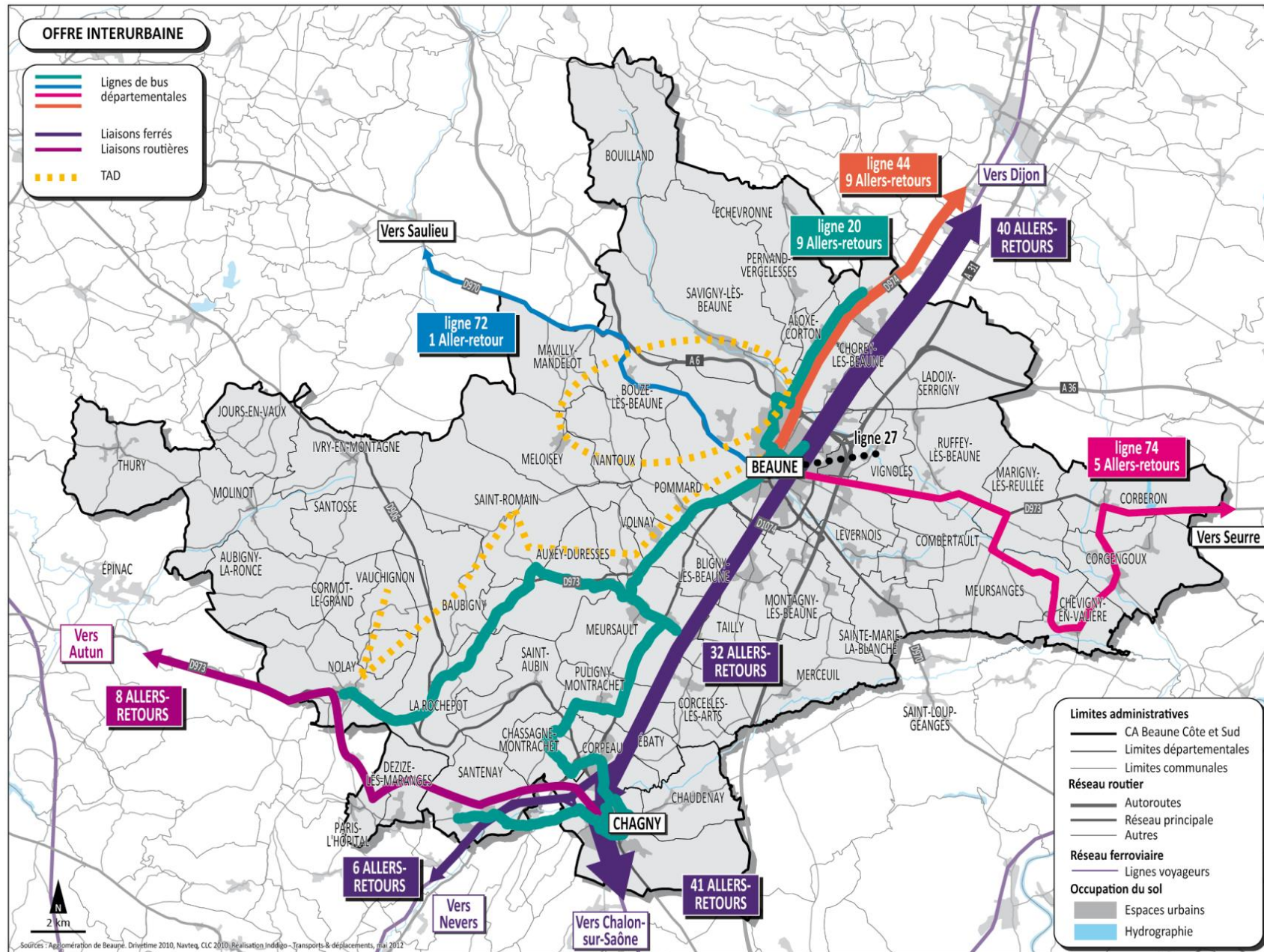
Il en va de même pour les lignes du réseau Transco dans une moindre mesure. En effet, le réseau départemental complète la ligne 20 (ancienne ligne départementale) et dessert les communes de différents secteurs de l'agglomération.

La ligne 44 Dijon – Beaune dessert les communes du nord-est de Beaune notamment Ladoix où les habitants bénéficient de 2 offres pour rejoindre Beaune avec un temps de parcours très rapide (7 minutes en moyenne) à raison de 9 allers-retour en moyenne dont 6 s'arrêtant dans les communes de l'agglomération.

La ligne 72 Saulieu – Beaune dessert uniquement Bouze lès Beaune avec seulement 1 aller-retour par jour. Cette partie de l'agglomération (l'ouest de Beaune) est dépourvue en desserte régulière.

La ligne 74 Seurre-Beaune dessert toutes les communes du secteur 4 (la « plaine ») à raison de 5 allers-retours par jour. Néanmoins, la majorité des communes n'est pas desservie par tous les services ; ainsi, seule Corberon possède une desserte régulière. De plus, les temps de parcours sont relativement longs (1h entre Seurre et Beaune).

Enfin, le TER offre à l'agglomération des possibilités efficaces d'échanger avec les autres territoires alentour. En effet, à partir de la gare de Beaune, on note 40 allers-retours par jour pour rejoindre Dijon et Chalon et surtout 32 allers-retours pour rejoindre Chagny. Quelques trains desservent les haltes de Meursault et Santenay. La ligne Chagny-Autun par Nolay est relativement pourvue puisque 8 allers-retours sont disponibles pour desservir aussi les communes comme Dezize ou Paris l'hôpital.



Carte 10 : Offre interurbaine de TC sur le territoire de la CABCS

3.2 Formalisation des objectifs et enjeux

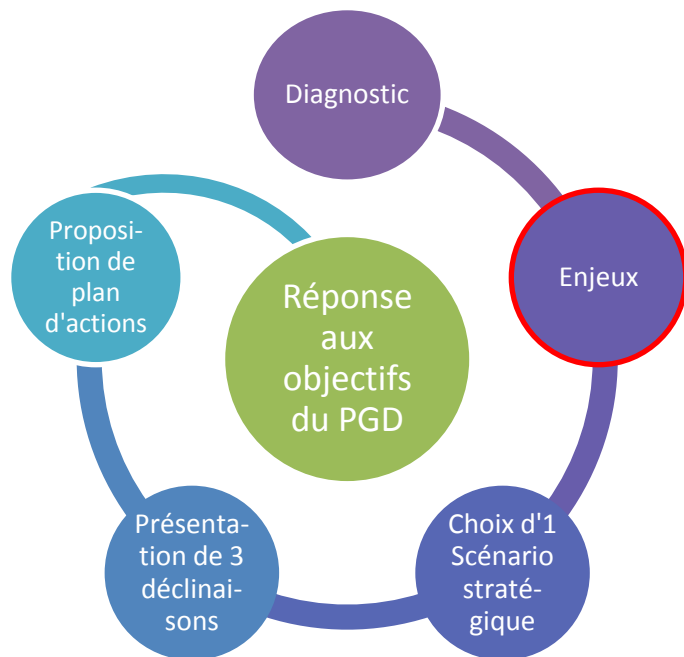


Schéma 11 : Déroulement de l'étude, étape « enjeux »

Suite au diagnostic, une synthèse a été établie pour faire ressortir les problématiques les plus importantes de l'agglomération. En effet, le focus sur la ville de Beaune qui a été réalisé lors du stage est pour l'instant mis de côté pour se concentrer sur les enjeux à l'échelle de l'ensemble des communes de l'agglomération. Il a été considéré que ce focus particulier sur la ville centre appartenait à l'étude de restructuration du réseau de TC, notamment celui de la régie. Ainsi, la question de l'échelle d'étude est à considérer pour l'articulation entre les études de PGD et TC.

3.2.1 Synthèse de l'analyse thématique de la demande

Atouts :

- Un territoire influencé par deux grandes aires urbaines (Dijon et Chalon-sur-Saône), des échanges particulièrement nombreux d'abord avec Chalon, Dijon en deuxième position des destinations externes
- De nombreuses richesses paysagères sur le territoire
- Un pôle urbain dynamique et attractif (activités, emplois)
- Une part majoritaire des flux interne au territoire
- Une part modale Marche à Pied (MAP) importante, y compris en périphérie de l'agglomération.

Faiblesses :

- Distances importantes entre les grands pôles de l'agglomération
- Contraintes de relief sur la côte
- Des équipements concentrés uniquement dans les pôles urbains : à Chagny et surtout à Beaune, surtout pour les déplacements achats (disparition du commerce de proximité)
- Difficultés d'organiser une offre compétitive à la voiture sur des secteurs peu denses et éclatés
- Une part modale TC très faible

Synthèse Flux principaux

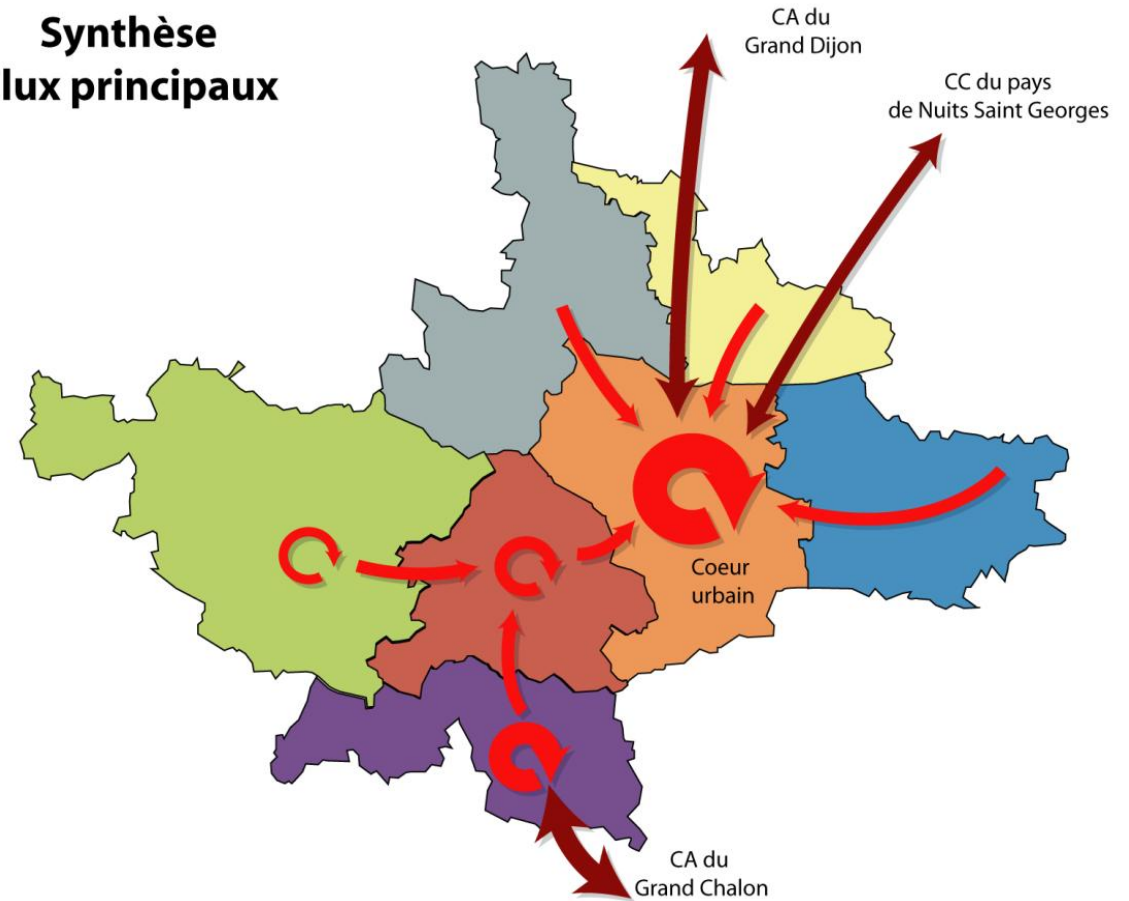


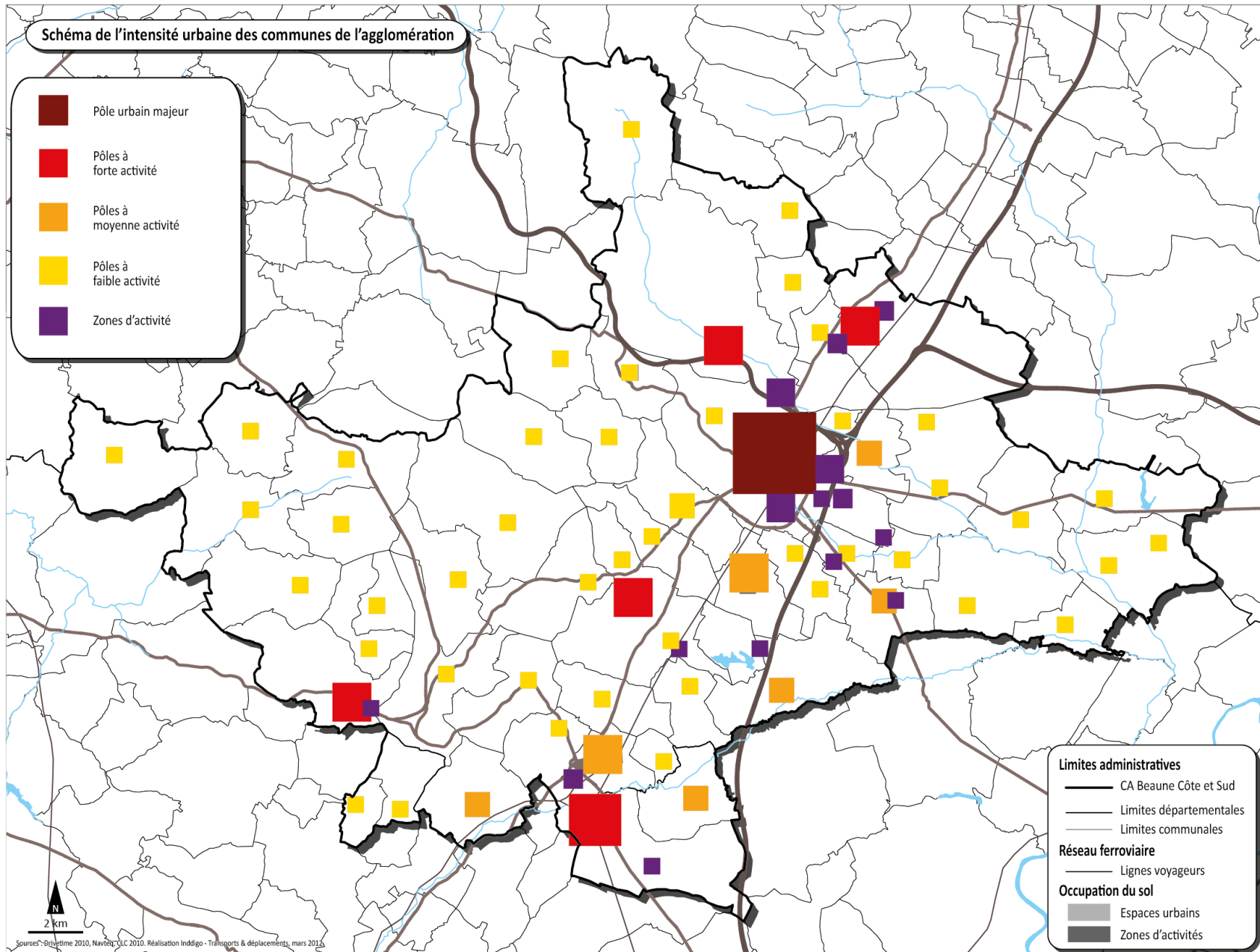
Schéma 12 : Synthèse des flux de déplacements DT au sein du territoire de la CABCS

Opportunités :

- Une « plaine » dépendante de Beaune
- Une relative autonomie de la « côte » vis-à-vis de la ville centre pour les déplacements Domicile-Travail
- Des flux domicile études qui répondent aux mêmes problématiques que les actifs

Menaces :

- Phénomène de périurbanisation qui se poursuit, risque d'évasion vers la voiture particulière, risque pour la protection des paysages
- Tendance à la ségrégation des populations entre la côte (personnes âgées) et la plaine (actifs et scolaires)
- Des villages devenant des lieux de traversées



Carte 11 : Carte synthèse des polarités identifiées dans le diagnostic

3.2.2 Synthèse de l'analyse de l'offre TC au niveau de l'agglomération

Atouts :

- Une offre interurbaine dense, multiscalair et cohérente entre les réseaux au sein du territoire de l'agglomération

Faiblesses :

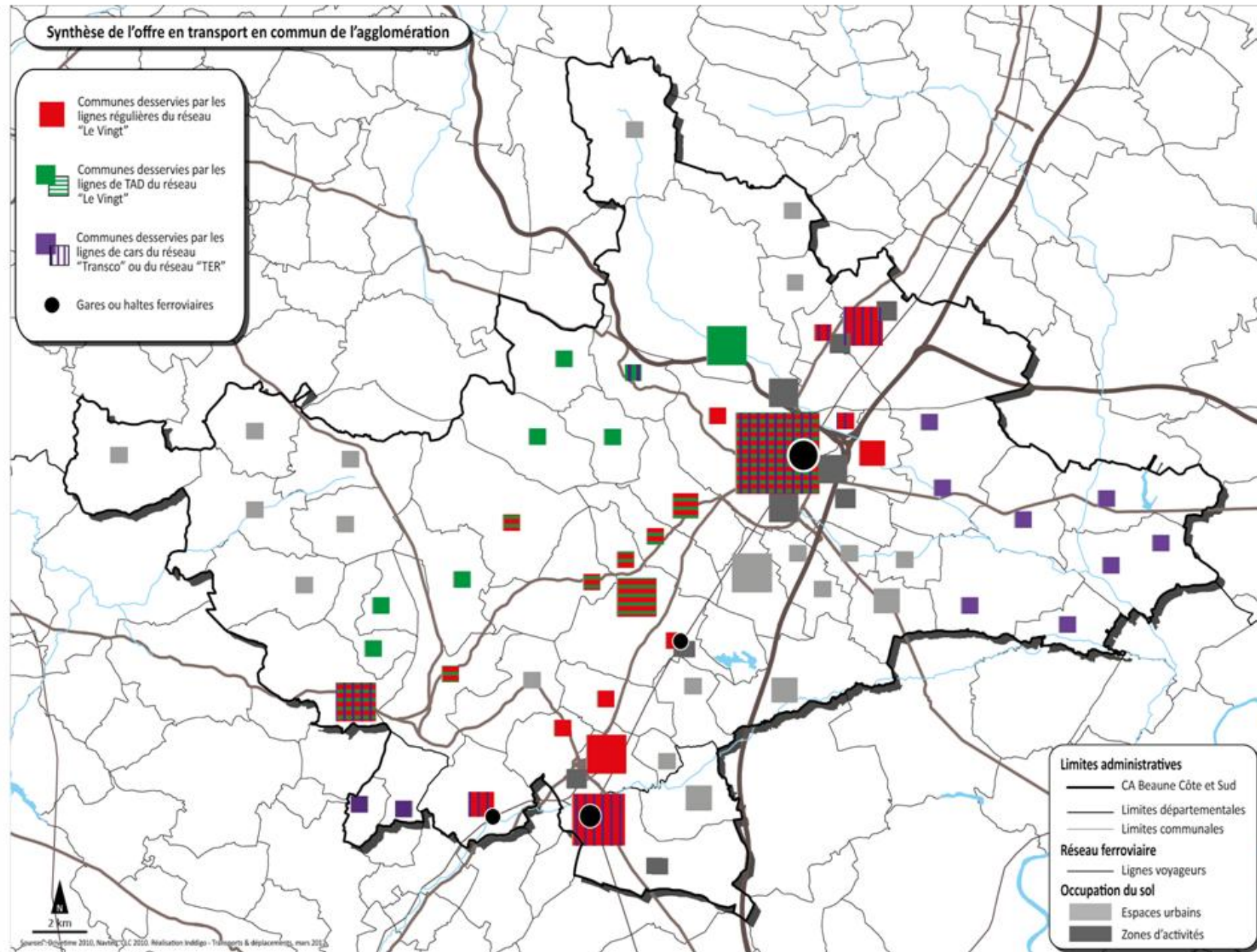
- Un réseau urbain beunois peu fréquenté dont les dessertes ne correspondent pas aux usages
- Quelques communes non desservies par les réseaux TC (sud de Beaune ou extrême ouest de l'agglomération)

Opportunités :

- Un réseau interurbain relativement structuré
- Un TAD dynamique : une demande croissante

Menaces :

- Un manque de lisibilité de l'offre interurbaine de la ligne 20
- Un manque de communication sur l'offre interurbaine

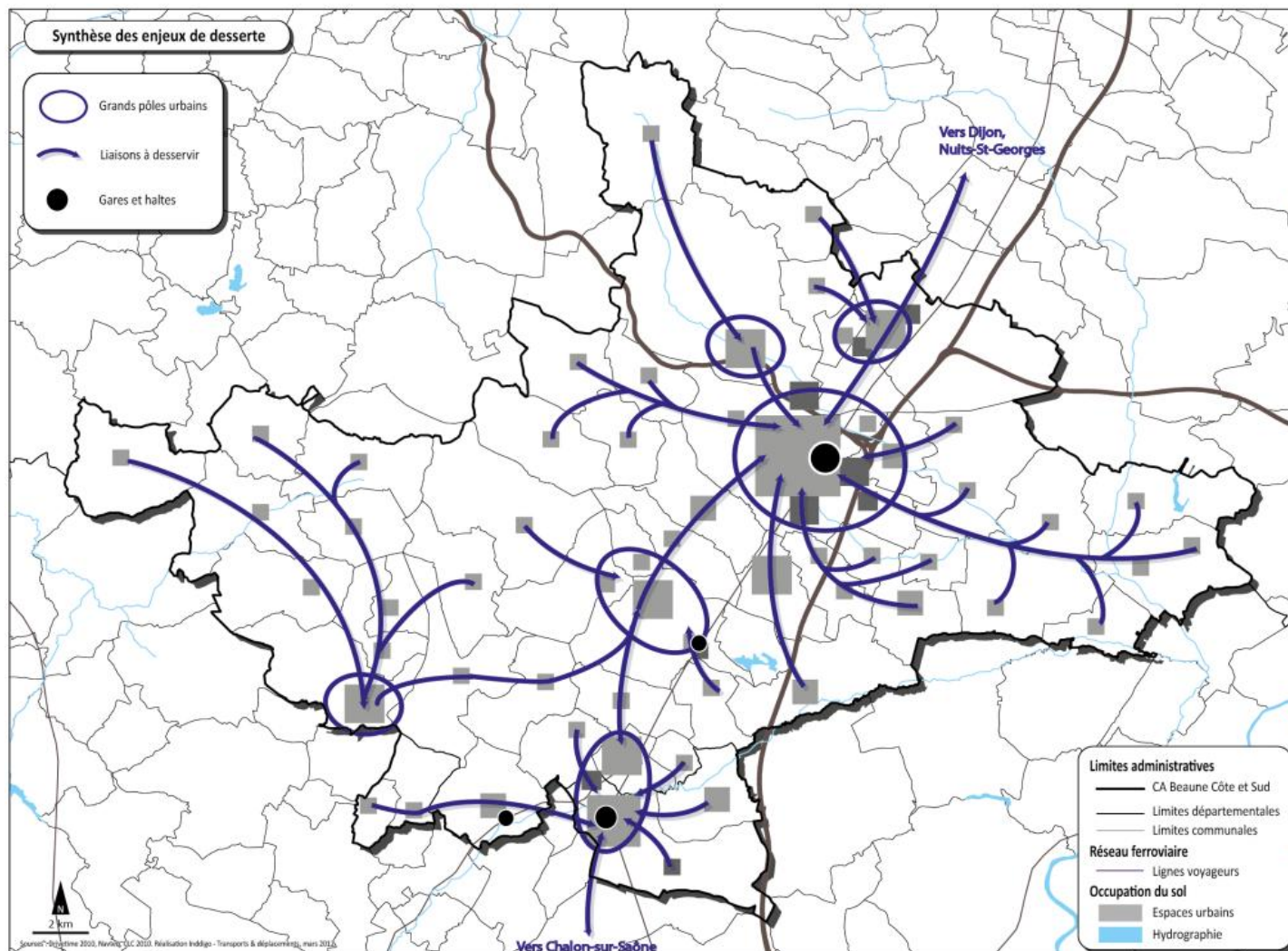


Carte 12 : Carte synthèse de la desserte TC interurbaine sur les communes du territoire de la CABCS

3.2.3. Synthèse croisée des enjeux de desserte de l'agglomération

Pour synthétiser la demande sur l'agglomération, une carte a été élaborée à partir de la traduction des schémas sur les flux de secteurs.

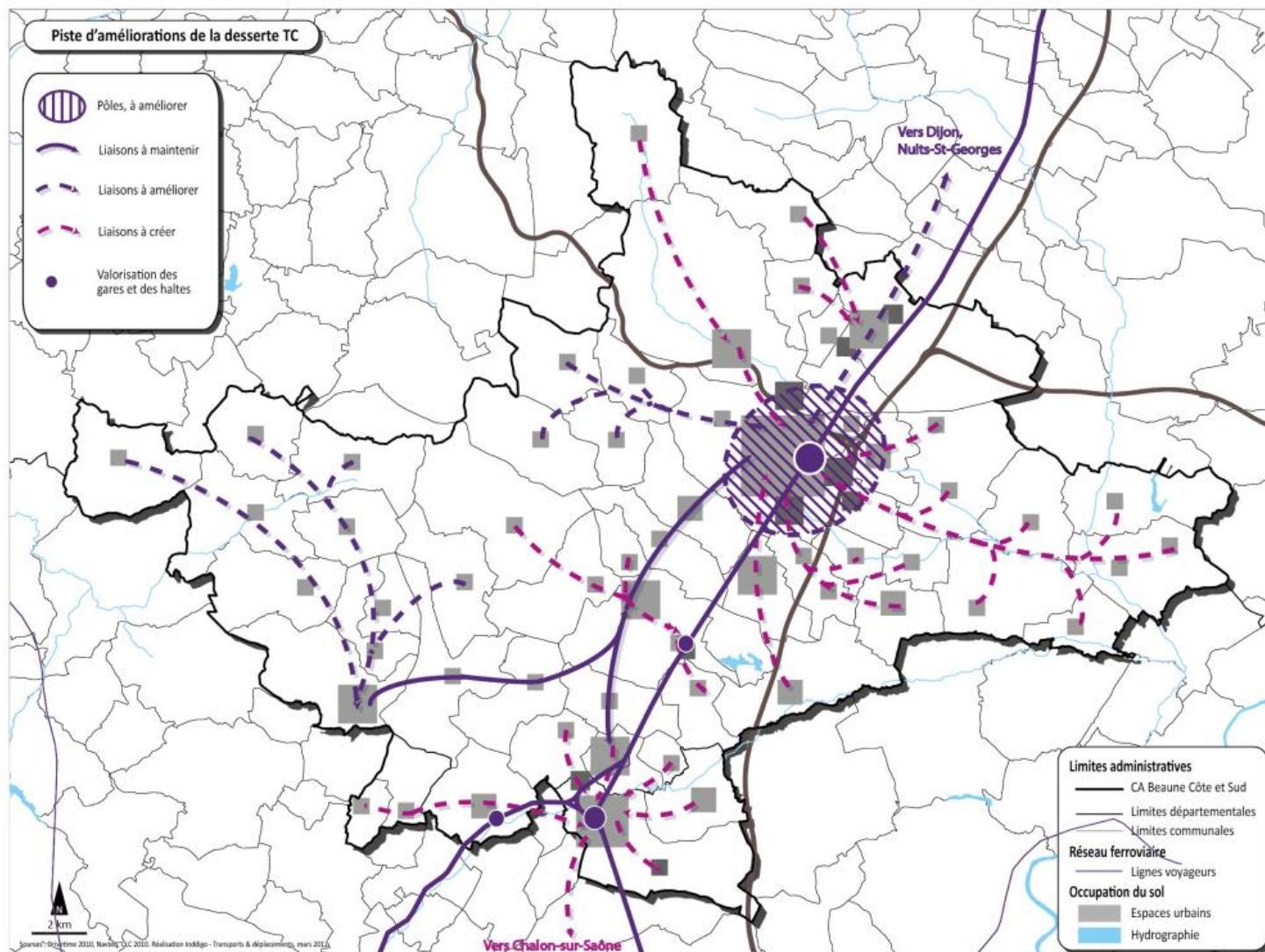
La carte avait pour objectifs de représenter, notamment pour les élus, les flux majoritaires sur le territoire et de les caler par rapport à la voirie existante de l'agglomération.



Carte 13 : Carte de synthèse de l'organisation des flux de déplacements sur le territoire de la CABCS

Ensuite, chacune des flèches a été repris et comparé par rapport à l'offre interurbaine existante pour faire le lien entre l'offre et la demande.

En gardant les mêmes flèches, les élus ont pu constater le travail qui restait à accomplir pour améliorer le système TC de l'agglomération.



Carte 14 : Carte de synthèse du croisement de l'offre et de la demande sur le territoire de la CABCS

3.2.4 Ateliers de secteurs, identification des enjeux à l'échelle des secteurs

4 ateliers de concertation des secteurs ont été organisés entre fin avril et début mai. Selon la méthode prévue initialement, ces ateliers devaient permettre au bureau d'études de présenter le diagnostic et d'échanger avec les élus sur les résultats. Néanmoins, les réunions de secteurs du SCoT et du PLH ont conduit les élus de l'agglomération à demander au bureau d'études de revoir le déroulement de ces ateliers et de proposer des réunions plus interactives.

Ainsi, la réunion proposée était composée de deux parties majeures qui permettaient d'échanger avec les élus dès les premières minutes. La première partie consistait à interroger les élus présents (plus de 80% de participation) sur leurs connaissances au sujet des déplacements en général et au sein de leurs territoires à travers un « quizz ». De manière générale, les élus avaient une perception qui ne correspondait pas à la réalité ce qui a permis de donner de la crédibilité au bureau d'études, mais surtout de donner des explications sur les éléments du diagnostic. Ainsi, la parole était plutôt accordée au bureau d'études sur cette première partie de réunion.

La seconde partie consistait en une discussion concernant les menaces et les opportunités perçues par les élus dans leurs communes au développement des modes alternatifs à l'utilisation de la voiture particulière. L'exercice paraissait délicat dans les premières minutes car les notions de « menaces » et « opportunités » étaient difficiles à appréhender pour les élus. Suite à quelques exemples parlants (augmentation du prix de l'essence, projets de développement sur certaines communes...), la discussion a permis de ressortir les enjeux à

l'échelle locale qui ont été ensuite reformulés par le bureau d'études. Un compte-rendu a été envoyé aux participants pour confirmer le contenu.

3.2.5 Identification des enjeux à l'échelle de l'agglomération

Ainsi, d'après les synthèses et les réflexions issues des ateliers de secteurs, des enjeux globaux à l'échelle de l'agglomération ont été identifiés :

- Rééquilibrer les centralités du territoire (relations de périphérie à périphérie)
- Offrir une alternative crédible à l'utilisation individuelle de la voiture
- Offrir un droit au transport pour tous
- Mettre en cohérence les territoires entre eux
- Garantir la sécurité des déplacements
- Améliorer le cadre de vie des habitants
- Diminuer le trafic automobile

Ces enjeux constitueront les variables qui permettront de différencier les scénarios stratégiques entre eux, ce qui conduira les élus à distinguer clairement un scénario d'un autre et ainsi les persuader de choisir. En effet, en favorisant un enjeu plutôt qu'un autre, des priorités apparaissent ; cette hiérarchisation constitue les principaux outils de construction d'un scénario stratégique. Toutefois, notons que les transports en commun peuvent constituer une réponse aux enjeux qui ont été identifiés.

3.3 Scénarios et élaboration du plan d'actions

3.3.1 Elaboration des scénarios

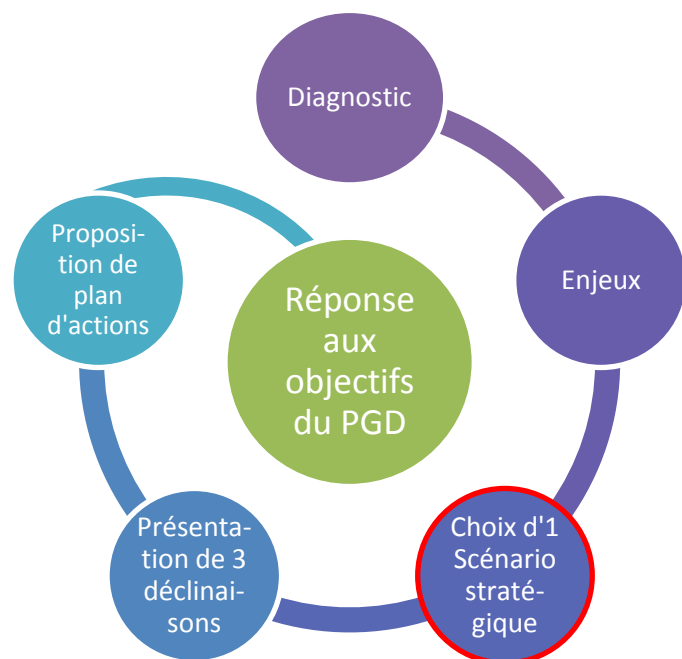


Schéma 13 : Déroulement de l'étude, étape « choix du scénario stratégique »

Suite à la réalisation du diagnostic (phase d'enquêtes, de traitement de données et d'analyse) et de la définition des enjeux, l'étude se trouve à la phase de choix du scénario stratégique. Cette phase représente un tournant dans l'étude car la stratégie de déplacement choisie par les élus guidera le bureau d'études dans ses propositions d'actions.

Les élus du comité de pilotage de la phase 2 se sont réunis le 05 juillet 2012 afin de déterminer la stratégie de déplacements qui guidera ensuite le programme d'actions.

L'absence de présentation à un comité de pilotage de la phase diagnostic n'a pas permis de mettre les élus et le bureau d'études sur une vision commune du territoire, compliquant la compréhension des éléments qui suivent. Cela a imposé notamment au bureau d'études de synthétiser de la manière la plus claire possible les principaux résultats du diagnostic durant ce même comité de pilotage.

Deux scénarios, issus des réflexions du diagnostic et des ateliers de travail dans les secteurs, ont été proposés aux élus :

- Le premier, appelé scénario « fil de l'eau », découle de la synthèse du diagnostic et fait ressortir les éléments forts actuels de l'agglomération (sans projection dans le temps). Ce scénario est souvent considéré comme obsolète, mais dans le contexte de Beaune, très récente communauté d'agglomération, il assoie les liaisons qui ne sont pas encore assez matures entre les communes et celles au sein de la ville centre. Il favorise le développement des dessertes dans **la côte**.
- Le second en rapport avec une vision prospective, et notamment celle du SCoT dont les premières orientations en matière de développement et en matière de déplacements ont déjà été

validées. Il favorise le développement des dessertes dans la **plaine**.

Une des difficultés reposait dans la proposition des scénarios proches des prescriptions du SCoT. La cohérence avec le document a limité les marges de manœuvre du bureau d'études.

Le SCoT a défini des niveaux de polarités des grandes communes de l'agglomération et de la communauté de communes de Nuits-Saint-Georges selon différents critères :

- Population / densité
- Qualité de l'habitat
- Equipements et services
- Commerces
- Tourisme
- Emplois – Activités économiques
- Influence locale (au sein du secteur)

Ces critères ont été repris à travers une analyse multicritères (non détaillé ici) par le bureau d'études pour proposer le scénario « fil de l'eau ». Ainsi, dans le premier scénario, les niveaux de pôles correspondent à la vision des communes par le bureau d'études, se basant sur le diagnostic réalisé ainsi que les ateliers de secteurs du printemps 2012. Néanmoins le scénario reprend les mêmes niveaux de pôles que le SCoT.

En revanche, le deuxième scénario reprend aussi les terminologies de pôles issus de l'étude d'élaboration du SCoT :

- Niveau 1 : pôle majeur, cœur du territoire, moteur économique du bassin de vie, rayonnement sur le territoire du SCoT
- Niveau 2 : pôle secondaire, rayonnement sur un bassin de vie de

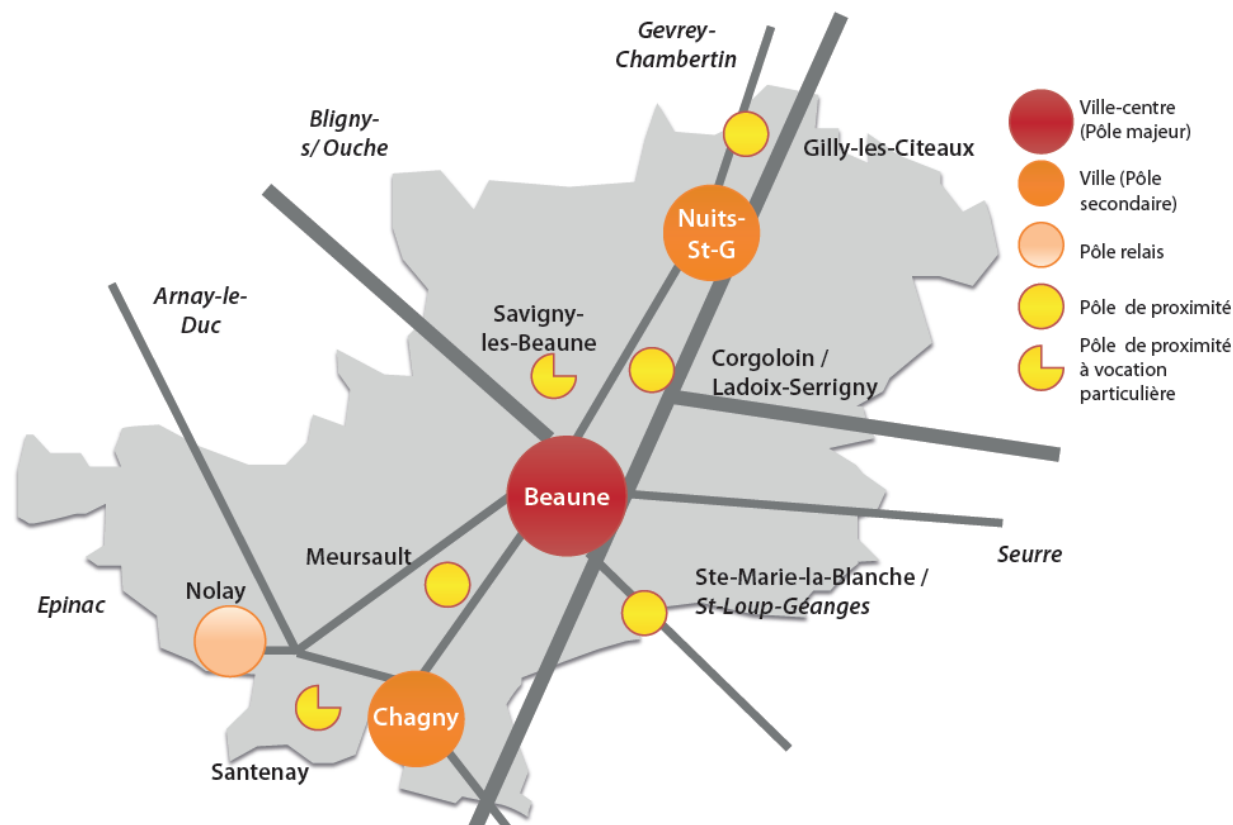


Schéma 14 : Schéma des pôles identifiés dans le SCoT, Source : Urbacand

proximité, économie locale importante, pôle de services et de commerces diversifiés à conforter

- Niveau 3 : Pôle intermédiaire dont la capacité d'emplois et de commerces lui permet de rayonner économiquement sur une partie du territoire
- Niveau 4 : Pôle intermédiaire essentiellement dédié aux services, commerce et tourisme
- Niveau 5 : Pôle de proximité, bourgs-centres capables d'offrir un niveau d'emploi et de services de proximité relativement performant

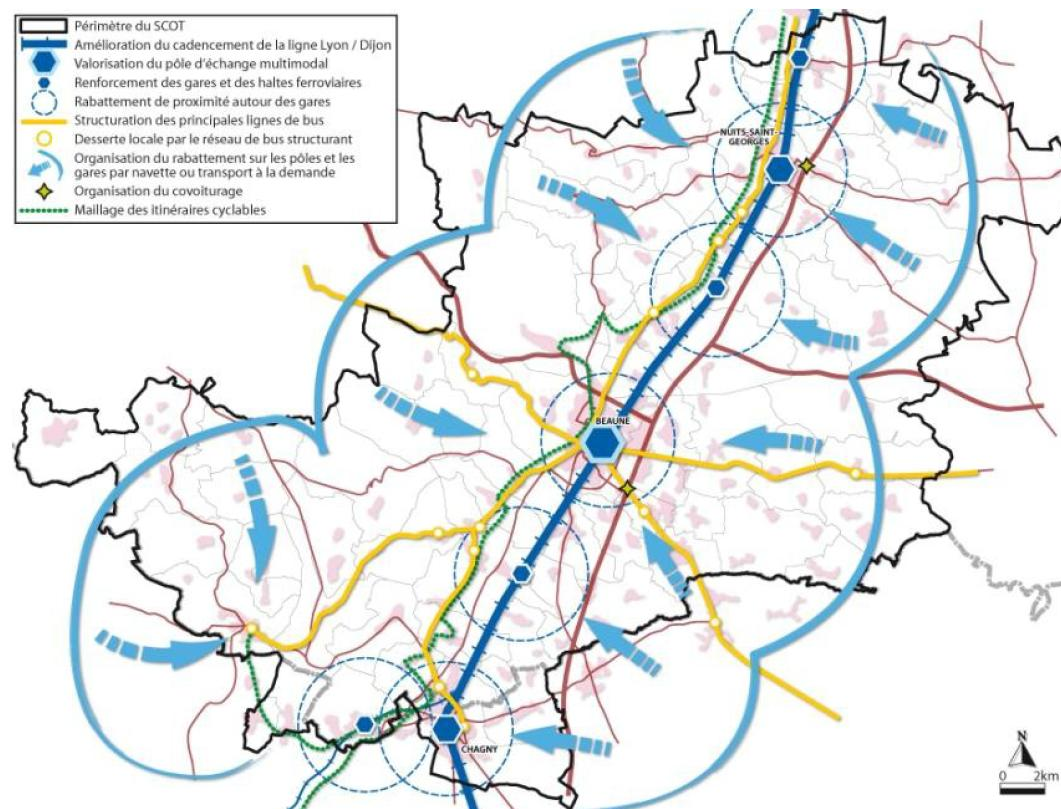
Une proposition d'organisation avait déjà été proposée lors du comité de pilotage du SCoT du 20 juin 2011.

Il consistait notamment à un rabattement massif sur le réseau ferroviaire et les lignes fortes d'un réseau interurbain ainsi défini.

Le scénario insistait aussi sur la création de pôles d'échanges multimodaux à la gare de Beaune et de Chagny.

Néanmoins, il était prévu que cette organisation soit plus détaillée à l'échelle du territoire de la CABCS durant le PGD.

Par conséquent, les marges de manœuvre des élus au comité de pilotage et du bureau d'études s'en retrouvaient réduites et étroites. Cela s'est traduit notamment par la définition de seulement deux scénarios.



Carte 15 : Schéma de principe d'organisation des déplacements du SCoT, source : Urbacand

3.3.1.1 Le scénario « fil de l'eau »

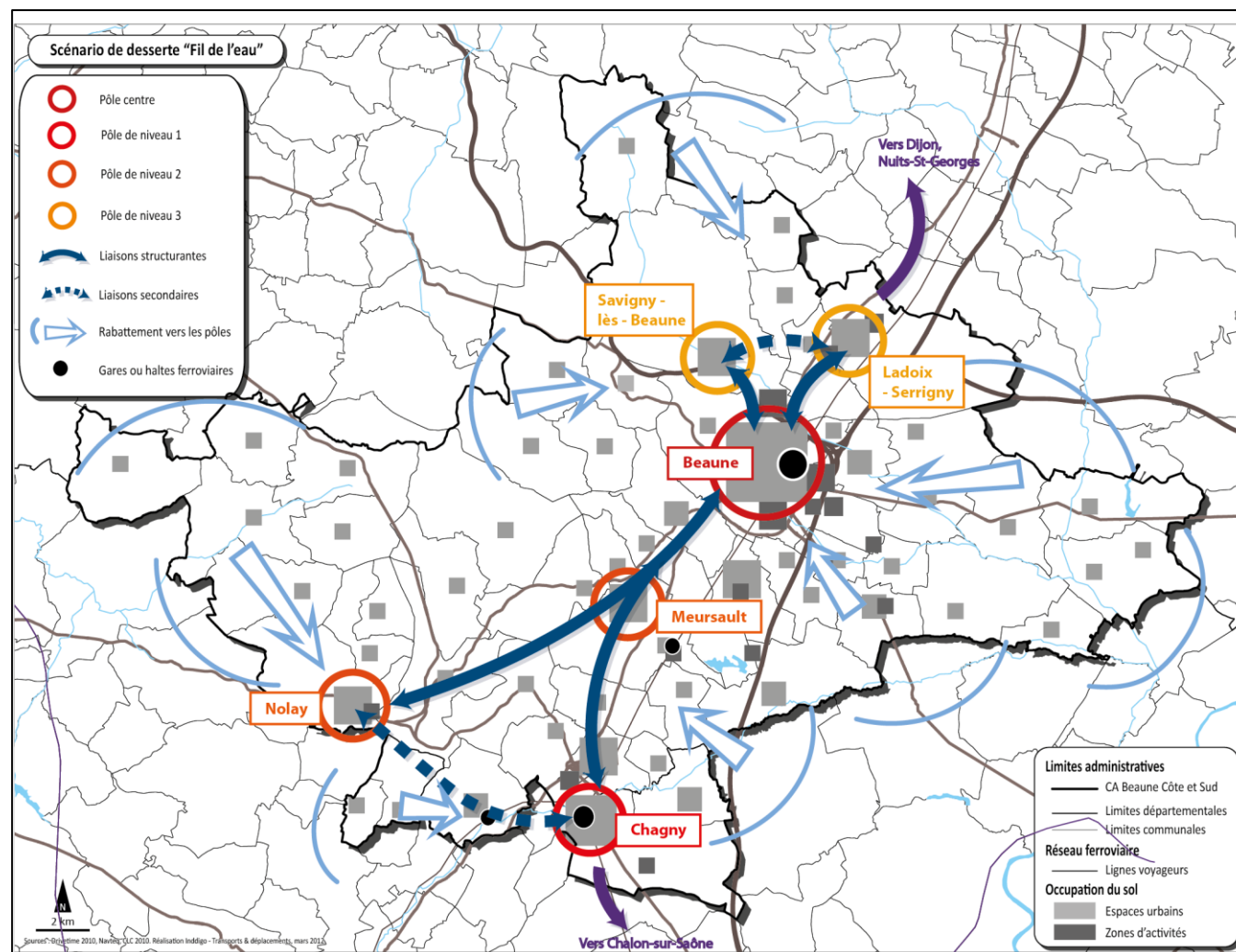
Le premier scénario « fil de l'eau » (voir schéma ci-contre) conforte la structure et le fonctionnement actuels de l'agglomération plus en faveur des communes de la côte. Contrairement au scénario 2, celui-ci ne se place qu'à l'échelle de l'agglomération et non pas du périmètre du SCoT.

Ainsi :

- Beaune est le pôle central
- Chagny est le pôle secondaire le plus influent
- Nolay et Meursault sont placés sur un même niveau en pôle exerçant une certaine influence au sein de l'agglomération
- Savigny et Ladoix sont considérés comme des pôles forts de proximité

Un niveau de pôle important implique des dessertes plus fréquentes et un rabattement vers la commune plus large et plus efficace.

Par conséquent, les communes de la côte sont plus favorisées par la notation employée par le bureau d'études dans ce scénario.



Carte 16 : Carte des « lignes de désirs » du scénario « fil de l'eau » du PGD de la CABCS

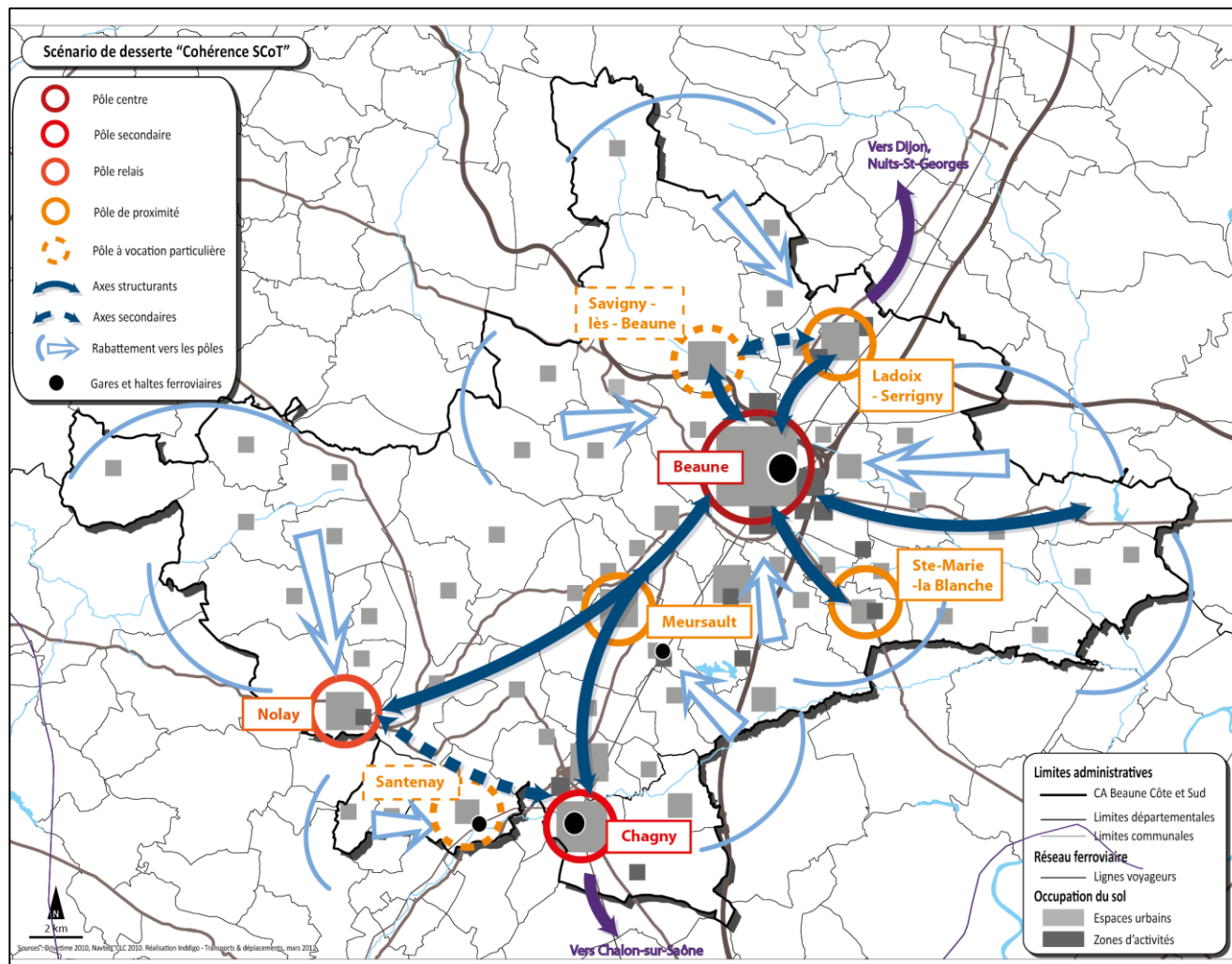
3.3.1.2 Scénario cohérence avec le SCoT

Le deuxième scénario « vision du SCoT » (voir schéma ci-contre) qui épouse la vision du SCoT et propose une vision plus prospective des déplacements, plus en faveur des communes de la plaine

Ainsi :

- Beune est un pôle majeur à l'instar du scénario « fil de l'eau »
- Chagny est toujours le seul pôle secondaire
- En revanche, Nolay est seul pôle intermédiaire de niveau 3
- Sainte Marie la Blanche apparaît en niveau 2 à l'image de Meursault et Ladoix
- Savigny et Santenay complètent le dernier niveau des pôles

La présence du Maire de Sainte-Marie la Blanche, élu à l'intermodalité et participant aux réunions SCoT, a pesé dans les décisions et a vu sa commune passer en niveau 2 alors que l'analyse multicritère du bureau d'études SCoT ne faisait pas apparaître du tout la commune. Ainsi, les pressions politiques du SCoT pèsent aujourd'hui relativement lourdement sur les scénarios du PGD.



Carte 17 : Carte des « lignes de désirs » du scénario « cohérence SCoT » du PGD de la CABCS

Le deuxième scénario est celui qui a recueilli les faveurs du comité de pilotage. Ni les choix d'actions du SCOT ni leurs délais de mise en place n'ont été remis en question.

En guise de précisions, le premier scénario aurait pu rentrer en cohérence avec les orientations du SCOT. En effet, le PGD a pour vocation d'orienter les politiques sur 10 ans tandis que le SCOT lui se projette déjà 20 ans voire 30 ans après. Le scénario fil de l'eau, que défendait le bureau d'études lors du comité de pilotage, devait en réalité permettre à la collectivité de se structurer d'abord autour de ses forces avant de se projeter vers des opportunités qui n'apparaîtront pas au terme des 10 années de mise en oeuvre.

La stratégie validée correspond donc, dans les grandes lignes, à la stratégie du scénario 2 avec encore quelques interrogations autour d'éléments clés (voir ci-dessous).

Néanmoins, quelques principes forts ont été validés :

- Le rabattement des villages vers les pôles : Nolay, Meursault, Chagny dans la côte et Savigny, Ladoix et l'ensemble Sainte Marie – Saint Loup Géanges dans la plaine
- Les liens principaux entre les communes notamment la liaison Nolay-Chagny dont la pertinence était questionnée ainsi que la liaison de Beaune vers Savigny qui a été abandonnée.

Ces grands principes de desserte constituent les lignes de désirs qui seront étudiés une par une de manière plus fine

(étude des potentiels et du public captable) et serviront de base à la définition des actions de façon plus localisée suivant les principes d'actions des scénarios opérationnelles.

Néanmoins, quelques autres éléments restent encore à déterminer :

- L'extension du périmètre du pôle urbain à desservir avec les

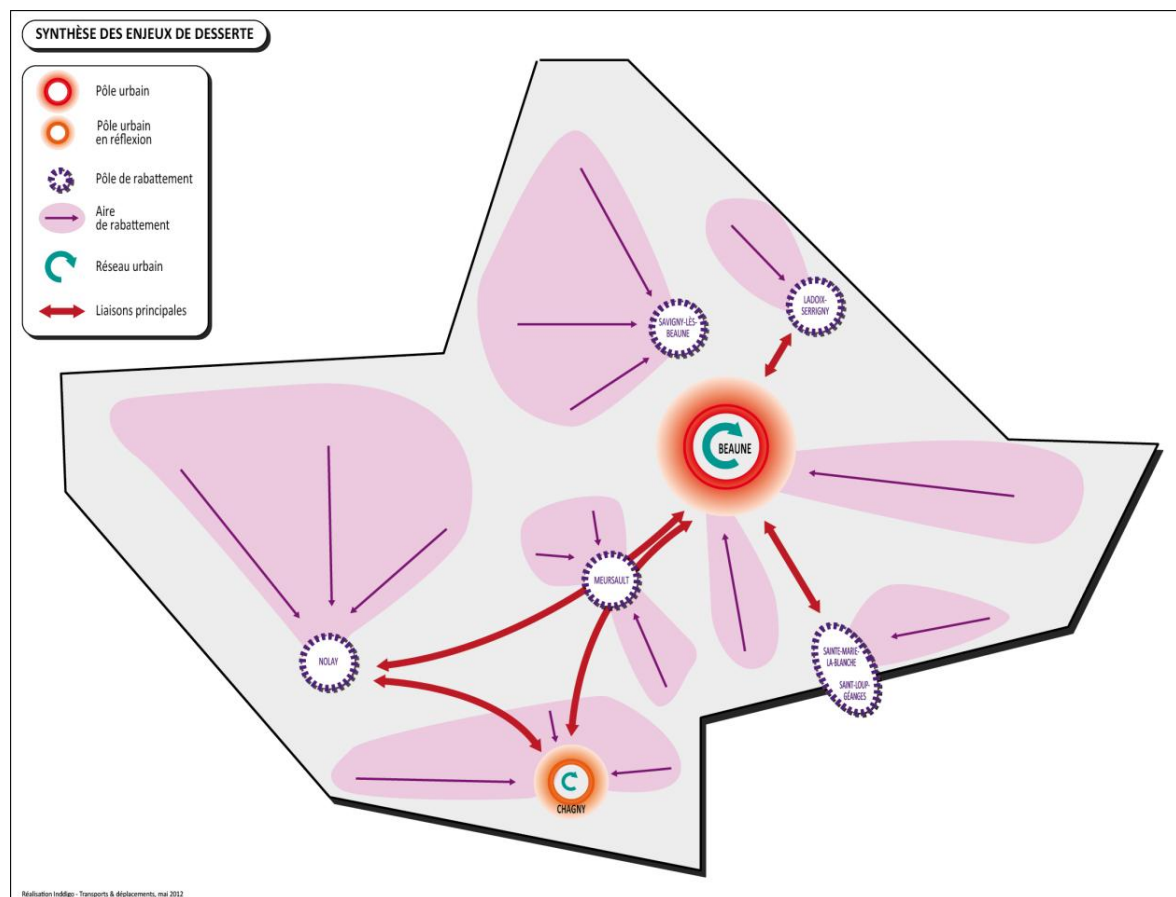


Schéma 15 : Schéma de synthèse des enjeux de desserte issu du comité de pilotage de la phase 2 du PGD de

lignes urbaines autour de Beaune vers la ZA de Savigny ou vers Vignoles

- La desserte urbaine du pôle de Chagny : seront étudiées les possibilités de desservir la gare de Chagny et la nouvelle ZA du Pré Fleury
- Les liens vers les communes comme Seurre (à l'est) ou Verdun-sur-le-Doubs (au sud-est) où les flux sont de plus en plus importants

Ainsi, ces éléments encore en questionnement seront étudiés à nouveau dans le cadre des scénarios opérationnels.

Néanmoins, il est apparu que le comité de pilotage a été fortement influencé par l' élu à l'intermodalité et a négligé les données du diagnostic notamment en termes de niveau de trafic sur la route de Seurre et sur la route de Verdun. Ainsi, 50% de véhicules en plus notamment de particuliers circulent sur une journée sur la route de Seurre que sur la route de Verdun.

Pour rappel, le comité de pilotage suit l'étude de PGD mais ne possède aucun pouvoir décisionnel. Il a été décidé par l' élu aux transports que la décision finale appartiendrait d'abord au bureau communautaire (préparation du conseil par les vice-présidents) puis ensuite au conseil communautaire.

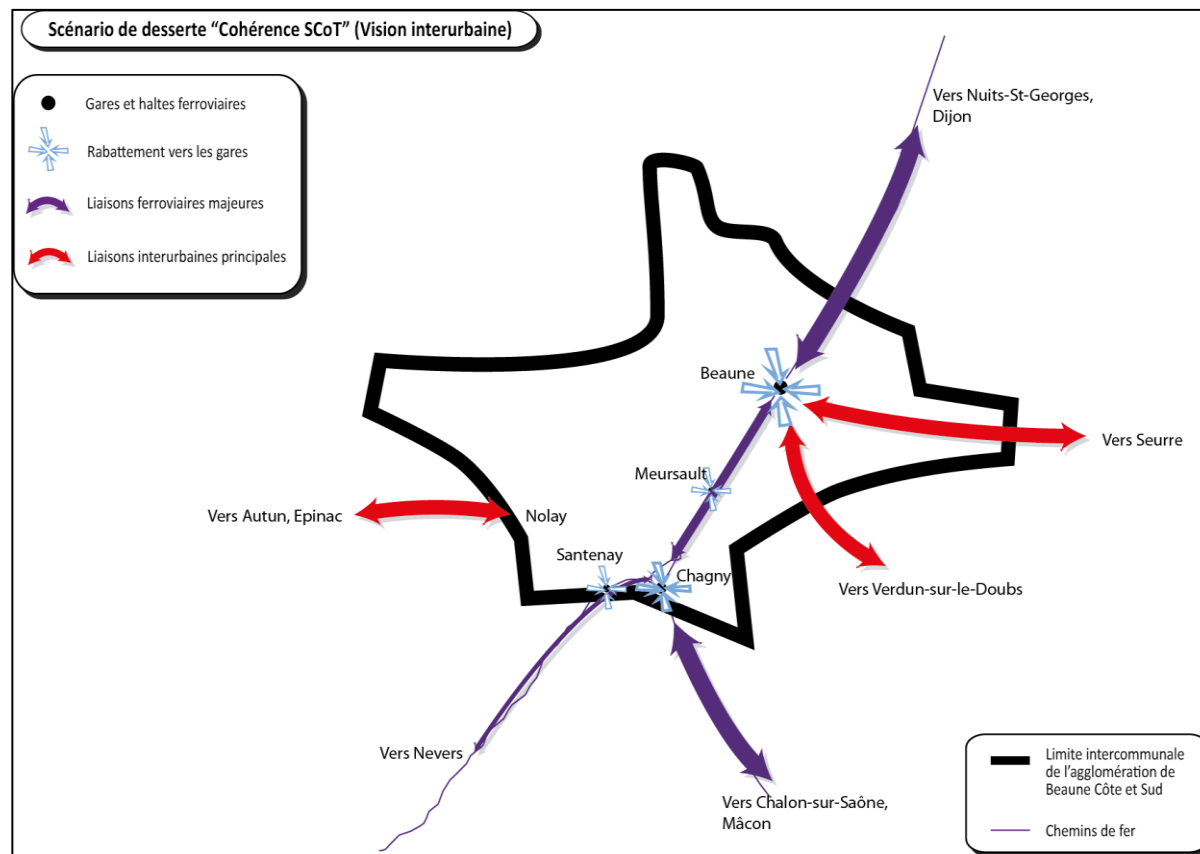


Schéma 16 : Schéma de synthèse des enjeux de desserte hors agglomération issu du comité de pilotage de la phase 2 du PGD de la CABCS

3.3.2 La réintégration de l'étude TC au projet de PGD

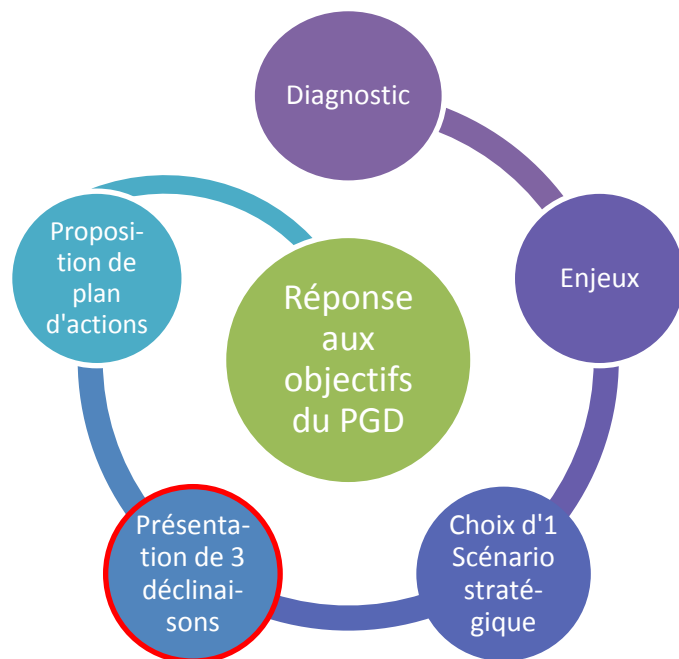


Schéma 17 : Déroulement de l'étude, étape « déclinaisons opérationnelles »

3.3.2.1 Définition du plan d'actions

A la suite du choix de scénario stratégique, celle-ci sera alors déclinée en trois autres propositions d'actions plus ou moins volontaristes. De la même façon, la définition des déclinaisons opérationnelles sera d'abord soumise à un comité technique composé des

acteurs du territoire et des techniciens des différentes collectivités afin de les affiner selon les opportunités et les contraintes techniques connues sur le territoire. Les élus seront ensuite amenés à choisir pour chacune des thématiques (TC, modes doux, stationnement...) les actions les plus pertinentes selon trois degrés de volontarisme différents : un minimum, un rationnel, un très volontariste.

Enfin, un programme d'actions qui découlera du degré de volontarisme choisi par les élus sur chacune des thématiques phares du PGD, chiffré et planifié dans le temps, sera proposé par le bureau d'études afin de répondre définitivement aux objectifs fixés par le PGD.

Des propositions sur la ville de Beaune et sur le reste de l'agglomération seront différenciées, entre autres, pour pouvoir mieux revenir sur l'étude de restructuration TC. En guise de rappel, la partie « beaunoise » du diagnostic territorial qui sert notamment de base à la restructuration du réseau de la régie a été réalisée, mais jamais validée par quelque instance.

Néanmoins, dans cette partie, nous analyserons la transition du scénario stratégique avec la restructuration TC, objectif principal de ce mémoire.

Pour rappel, les objectifs identifiés par le BE (en lien avec le cahier des charges) de l'étude de restructuration du réseau TC de l'agglomération sont :

- d'obtenir une approche opérationnelle et concrète du réseau de transports collectifs sur court et moyen termes découlant du PGD qui possède notamment un horizon à plus long terme.
- de renforcer et rendre plus attractive l'offre de transports collectifs, via une optimisation et un développement des services actuels

- de réfléchir à une organisation plus globale visant à garantir une qualité de service optimisée
- de redéfinir de manière détaillée les services à mettre en œuvre
- de définir le mode ou les modes de gestion les plus appropriés
- d'assister l'agglomération dans le choix des candidats puis du délégataire retenu

3.3.2.2 Une différence d'échelles à appréhender

La méthodologie de la phase 3 a été modifiée afin de pouvoir réintégrer l'étude de restructuration du réseau de bus sans contraindre le déroulement de l'étude de PGD. Ainsi, il est nécessaire de reprendre l'étude de restructuration là où elle a été laissée.

En effet, d'un côté le scénario stratégique à l'échelle de l'agglomération a été choisi et pourra se décliner très rapidement en programme d'actions sur chaque mode dont les TC ; d'un autre côté, le scénario stratégique « ville de Beaune » n'a pas été défini et devra se conformer au déroulement actuel à l'échelle de l'agglomération. Les élus auront donc le choix :

- de se présenter à nouveau à un comité de pilotage dédié à Beaune en sachant que la stratégie sur leurs propres territoires a déjà été définie, le risque étant le manque d'intérêt pour le cas beunois
- de repousser totalement l'étude de restructuration après la phase 3 du PGD en restant en cohérence avec les orientations à l'échelle de l'agglomération

Cela signifie principalement que l'étude de restructuration peut aussi être réalisée à deux échelles différentes. Dans le PDU de Boulogne, le plus important jamais réalisé par Inddigo Paris, on différencie aussi ces deux échelles (cœur urbain et reste de l'agglomération).

Ainsi, il est possible de continuer à émettre des propositions détaillées à partir de la stratégie globale, dans l'attente d'une décision du commanditaire sur la partie urbaine.

3.3.2.3 Suite de l'étude jusqu'à la fin du stage

Le choix du bureau d'études a été de continuer à travailler sur la restructuration TC en parallèle de la proposition de plan d'actions. A l'intérieur de celui-ci, les propositions pour les TC ne seront pas aussi détaillées que les propositions sur les autres thématiques. En outre, l'étude de restructuration se chargera de détailler les propositions.

Pour établir un programme d'actions TC qui puisse porter l'étude jusqu'au choix du mode de gestion, le bureau d'études s'est basé sur chacune des « lignes de désirs » du schéma stratégique choisi (schéma page 56), l'objectif étant de définir le service le plus adéquat (aussi bien au niveau de la qualité de service que du niveau de service) en analysant les cibles potentielles qui pourraient être amenés à utiliser les TC. Cette analyse reprend la méthodologie de la phase 2 prévue initialement dans l'offre (voir annexe offre) en définissant sur chaque service les conditions suivantes :

- Une définition des parcours (tracé exact de la ligne)
- Les cibles d'utilisateurs

- L'autorité organisatrice compétente sur le territoire et l'incidence juridique qui en découle
- Les conséquences sur les complémentarités entre modes et notamment avec les lignes du département (régulières et scolaires) et ferrées
- La fréquence des parcours
- Le type d'exploitation du service : lignes régulières, à la demande...
- Une estimation des voyageurs en fonction des données du diagnostic notamment
- Les modalités de fonctionnement des services (techniques et humains)
- Les coûts d'exploitation et des investissements principaux à réaliser par l'autorité organisatrice,
- Une estimation des recettes ; cette estimation sera approximative, elle se basera sur des hypothèses d'usages (répartition actuelle et cible visée par la desserte),
- Un calendrier de réalisation et de mise en oeuvre du scénario.

L'ensemble des services formera ainsi l'armature interurbaine du réseau. Toutefois, le bureau d'études devra veiller à la cohérence future du réseau entier. En effet, les services interurbains définis auront certainement un impact sur le réseau de la ville de Beaune (notamment financiers et budgétaires voire techniques). Ainsi, lors de la définition des services interurbains, le bureau d'études devra avant tout anticiper les services du réseau urbain notamment à partir des objectifs de budget fixés en relation avec le commanditaire, mais aussi en cohérence avec les actions définies dans les autres thématiques dans le PGD.

4. Discussion et validation de l'hypothèse

4.1 La stratégie globale, pivot des études

Les difficultés inhérentes au changement de méthodologie tout au long des étapes de l'étude ont permis de montrer l'importance de l'organisation de l'articulation entre deux études de différentes natures ; dans le cas de Beaune, le PGD, étude stratégique et intégrée et la restructuration du réseau TC, étude opérationnelle et sectorielle.

Notre hypothèse reposait sur l'importance de la définition de la stratégie globale du PGD et en faisait le pivot de l'étude. En effet, elle définit en résumé la vision du territoire tant recherchée initialement et doit être la source de toutes décisions communes. Ainsi, nous pensons que l'étude de restructuration du réseau TC devait, a minima, suivre cette étape de définition de stratégie. En termes méthodologiques, la définition des services ne peut s'effectuer qu'à partir de la stratégie de desserte globale.

D'une part, en montrant l'incohérence entre les données et des résultats attendus dans une des phases particulières du cahier des charges et par défaut de l'offre du bureau d'études de la mission de Beaune (en l'occurrence, la phase de la définition des objectifs et enjeux), nous avons pu observer l'importance de la cohérence du contenu des phases et de la logique que devait respecter le PGD, celle qu'a notamment défini le CERTU pour les PDU. Le non-respect de cette logique a vraisemblablement perturbé les élus qui n'ont pas pu intégrer les éléments présentés du diagnostic (mélangeant aspects sociodémographiques et organisationnels qui n'ont a priori pas de liens

entre eux) et qui semblaient loin de leurs préoccupations. Cela peut trouver un écho non seulement méthodologique pour les raisons que nous avons évoquées, mais aussi politique car la stratégie d'agglomération est un élément fédérateur pour tous les élus de l'agglomération et qui justifie les efforts pour réaliser ce genre d'études. Cette stratégie définit en effet la ligne de conduite des déplacements pour 10 ans tandis que la restructuration d'un réseau de bus ne dure que le temps d'un contrat, d'une durée moyenne de 5 ans. Ainsi, la conduite de manière concomitante les deux études aurait pu figer l'organisation des TC pour les 10 ans à venir. Ainsi, on peut aussi se poser la question de la cohérence avec le SCoT qui a une vision sur 20 ans.

D'autre part, nous devons montrer aussi que l'étude de restructuration TC, si elle devait être réalisée avec une étude de PGD, être pensée en fonction de l'étude PGD. En effet, la définition de scénarios spécifiques aux TC parallèlement à celle du PGD comme il était prévu dans l'offre du bureau d'études, peut conduire à des doublons inutiles alors qu'il s'agit au départ d'une démarche de mutualisation et de rationalisation des moyens. De manière générale, les enjeux identifiés pour le PGD peuvent trouver un écho dans les TC. La définition de scénarios pour les TC peut toutefois être réalisée dans la phase « plan d'actions » ou le degré de volontarisme intervient aussi, les variables principales des services TC étant la qualité et le niveau de service qui sont ajustables proportionnellement aux moyens ou aux objectifs souhaités.

Pour l'étude de Beaune, cette articulation s'est faite dans le sens PGD – Restructuration TC, mais nous n'avons pas étudié le cas où l'étude de restructuration précédait la démarche globale de PGD. Cet ordre demeure techniquement possible et déjà réalisé par certaines agglomérations (ex : Beauvais). Néanmoins, il semblerait que ce genre de

démarche réponde à une autre logique que celle d'une agglomération comme Beaune qui souhaite avant tout se structurer.

Toutefois, si l'étude de restructuration TC suit la définition de la stratégie globale, elle peut également suivre l'adoption du PGD. Ainsi, l'articulation des deux études ne se résumerait dans ce cas là qu'à une mise en cohérence des organisations des TC avec les principes décidés dans le PGD.

4.2 L'essentiel est à définir en amont

Nous pensons aussi que l'articulation doit être pensée bien en amont, avant même la publication de l'appel d'offres entre les techniciens de l'autorité organisatrice des transports (AOT) et les élus de cet AOT. Ainsi, la phase de prédiagnostic ne doit pas être négligée dans tous ces aspects : elle doit d'abord permettre de constater une situation des déplacements au sein du territoire, mais aussi de donner aux élus des ressources suffisantes pour décider des priorités d'étude ou des pistes à approfondir dans les études menées. Ainsi, l'importance d'expliquer la démarche aux élus est primordiale pour le bon déroulement de ce genre d'études.

Mais afin de pouvoir suivre ce précepte, il faut d'abord que la démarche soit clairement définie pour les techniciens, qui représentent les référents méthodologiques pour les élus. En effet, l'élaboration du cahier des charges doit être pensée en étudiant chacune des phases, de leurs contenus et de leurs éventuelles conclusions pour articuler les études entre elles. En effet, les bureaux d'études candidats ne vont que très rarement à l'encontre du cahier des charges car la notation méthodologique est calée sur chaque phase notamment au niveau des

heures passées qui pourraient largement différer si la méthodologie devait être ajustée.

Dans le doute, les techniciens peuvent autoriser les variantes mais doivent préciser dans ce cas-là, les éléments

Ainsi, la collectivité dans l'élaboration du cahier des charges détient la plus grande partie des clés de la réussite de ses études lancées.

De plus, cette structuration servirait aussi, pendant l'étude, à organiser le suivi de manière plus efficace car claire pour les deux parties, la collectivité et le bureau d'études.

4.3 Les marges de manœuvre du bureau d'études

Comme nous avons pu le percevoir tout au long de ce mémoire, le bureau d'études a du rester très actif au niveau de la méthodologie pour essayer d'articuler au mieux les deux études et s'adapter à une nouvelle organisation.

Cela montre que le BE possède certaines marges de manœuvre durant l'étude. En effet, durant la phase de réponse à appel d'offres, le bureau d'études était obligé de suivre le cahier des charges imposé par le commanditaire sous peine de ne pas être choisi. Ainsi, il est capable de s'adapter aux situations telles que nous avons connu sur Beaune à condition que le nombre total d'heures passées sur l'étude ne dépasse pas ce qui a été prévu dans l'offre. Néanmoins, chaque adaptation demande du temps qu'il est possible d'éviter si la préparation se fait aussi en amont du début de l'étude.

Le bureau d'études, et de conseil, doit être force de propositions quand il s'agit d'un changement de méthodes. Ainsi, cela lui donne non seulement la maîtrise de son étude, mais aussi le temps d'organisation de ses moyens face aux changements.

4.4 L'articulation idéale ?

Des éléments contenus dans le rapport, est ressortie une organisation qui pourrait paraître idéale pour l'articulation des deux études (schéma ci-contre).

Néanmoins, cette organisation de l'étude correspond au contexte beunois particulier : un réseau TC qui n'attire pas d'usagers, qui reste à optimiser au niveau des services, sans historique, et surtout une intercommunalité jeune qui souhaite structurer son territoire et maîtriser ses déplacements.

La méthode est toutefois transposable car elle ne tient pas compte d'une organisation ou d'un contexte spécifique. Néanmoins, elle ne constitue pas une formule idéale dans le cadre d'une collectivité qui souhaiterait lancer ces deux études particulières en ayant d'autres paramètres à prendre en compte notamment aux niveaux politique et institutionnel.

En effet, l'articulation qui a été bâtie à Beaune a tenu compte notamment des avis des élus qui souhaitaient fédérer les communes de l'agglomération autour du projet de PGD et non pas autour du projet de restructuration du réseau TC. Ainsi, le PGD est devenu prioritaire et pour cette raison, l'étude s'est recentrée autour de la stratégie de déplacements à l'échelle de l'agglomération.

Par ailleurs, l'impact des élus des communes de l'agglomération n'est pas négligeable. Rappelons que le territoire de la CABCS fonctionne de manière relativement polycentrique et le poids des élus non beunois dans les différentes instances décisionnelles est très important. A ce titre, la réalisation d'une étude axée sur le cœur urbain beunois paraît, en effet, moins pertinente.

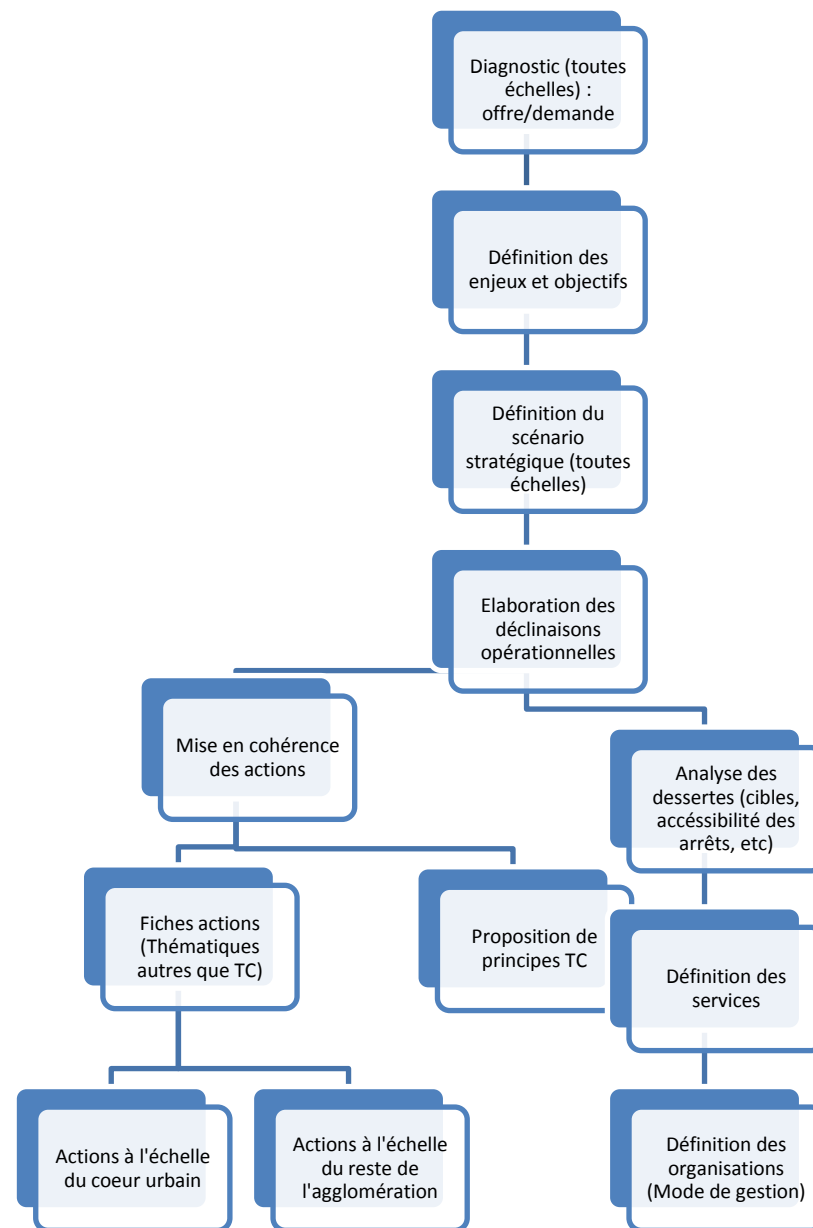


Schéma 18 : Schéma de principe d'articulation des études de PGD et de restructuration de réseaux TC issu des réflexions menées lors de la mission pour la CABCS

Conclusion

La CABCS est une collectivité jeune et ambitieuse dans ses objectifs de déplacements. En s'appropriant la compétence « transports », elle a confirmé son indépendance vis-à-vis des aires urbaines alentour et ainsi montré sa volonté d'organiser de façon durable les déplacements au sein de son territoire. A ce titre, elle a décidé de se structurer en lançant dans le même temps une étude de plan global de déplacements (PGD) et de restructuration de son réseau de transports en commun.

L'hypothèse que nous avons rédigé au départ paraît validé d'emblée si on tient compte de la nature des documents, du phasage des études, de leurs contenus et de leurs horizons respectifs. Néanmoins, la situation de notre étude a montré que le problème de l'articulation n'était pas aussi clair pour une collectivité comme la CABCS.

Ainsi, l'objectif de l'étude était de reconsidérer la méthodologie décidée au départ par l'agglomération et de proposer un nouveau cadre pour l'articulation des deux études qui pourrait par ailleurs s'adapter à d'autres contextes sur d'autres territoires.

En faisant ressortir les difficultés qu'a eues le bureau d'études à adapter la méthode, les étapes et le contenu des phases, une méthode est apparue, qui confirme que l'étude de restructuration de réseau TC doit se réaliser après les études stratégiques mais qui propose aussi une articulation particulière entre les phases d'études.

Cependant, la méthode qui est ressortie de ce mémoire est propre aux collectivités qui ressemblent à la CABCS, aussi bien en termes institutionnels qu'en termes géographiques, et pourrait ne pas paraître

idéale dans d'autres contextes, notamment où les réseaux TC ont déjà un passif relativement important et sur des territoires plus monocentriques.

Bibliographie

Publications :

- Plans de déplacements urbains PDU – guide, CERTU, 1996
- Le transport à la demande dans les villes moyennes, Fiche n°1 Déplacements en villes moyennes, CERTU, février 2007
- Les chiffres du transport public en villes moyennes, Fiche n°2 Déplacements en villes moyennes, CERTU, mai 2008
- Le stationnement en villes moyennes, Fiche n°3 Déplacements en villes moyennes, CERTU, septembre 2009
- Navettes Parc Centre : nouvel outil au service de la mobilité durable dans les villes moyennes, Fiche n°4 Déplacements en villes moyennes, CERTU, novembre 2009
- Les pratiques tarifaires des transports publics en villes moyennes, Fiche n°5 Déplacements en villes moyennes, CERTU, janvier 2010
- Qualité des transports publics en villes moyennes : répondre à la demande des usagers, Fiche n°6 Déplacements en villes moyennes, CERTU, février 2010
- Promouvoir les transports collectifs en villes moyennes, Fiche n°7 Déplacements en villes moyennes, CERTU, novembre 2010

Etudes :

- Plan Global de Déplacements et redéfinition du réseau de transport de la communauté d'agglomération de Beaune Côte et Sud, 2012
- Plan Global de Déplacements de la communauté d'agglomération de l'Auxerrois, INDDIGO, 2010
- Plan de Déplacements Urbains de la communauté d'agglomération du Boulonnais, INDDIGO, 2012

Webographie :

- **Texte de loi de la LOTI (et ses modifications issues de la LAURE, de la loi SRU et de la loi Grenelle I et II) :**

<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006068730>

Table des illustrations

▪ Cartes

CARTE 1 : PERIMETRE DE LA CABCS, DES 7 SECTEURS IDENTIFIES ET DES 54 COMMUNES, SOURCE : INDDIGO.....	5
CARTE 2 : PERIMETRE DU SCOT DE BEAUNE – NUITS-ST-GEORGES, SOURCE : URBACAND (2010)	7
CARTE 3 : HIERARCHIE DES VOIRIES DE LA CABCS ET LIEUX DES COMPTAGES ROUTIERS, SOURCE : INDDIGO	18
CARTE 4 : POPULATION DES COMMUNES DU TERRITOIRE DE LA CABCS	29
CARTE 5 : DENSITE DES COMMUNES DU TERRITOIRE DE LA CABCS	29
CARTE 6 : RATIO DES EMPLOIS/ACTIFS PAR COMMUNES ET LOCALISATION DES PRINCIPALES ZONES D’ACTIVITES DE LA CABCS.....	30
CARTE 7 : RELIEF DU TERRITOIRE DE LA CABCS.....	31
CARTE 8 : TAUX D’EVOLUTION ANNUEL DE LA POPULATION DES COMMUNES DE LA CABCS ENTRE 1999 ET 2008	32
CARTE 9 : CARTE DE L’ENSEMBLE DES POLES GENERATEURS (AUTRES QU’EMPLOIS) SUR LE TERRITOIRE DE LA CABCS	37
CARTE 10 : OFFRE INTERURBAINE DE TC SUR LE TERRITOIRE DE LA CABCS.....	42
CARTE 11 : CARTE SYNTHESE DES POLARITES IDENTIFIEES DANS LE DIAGNOSTIC	45
CARTE 12 : CARTE SYNTHESE DE LA DESSERTE TC INTERURBAINE SUR LES COMMUNES DU TERRITOIRE DE LA CABCS	47
CARTE 13 : CARTE DE SYNTHESE DE L’ORGANISATION DES FLUX DE DEPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE DE LA CABCS	48
CARTE 14 : CARTE DE SYNTHESE DU CROISEMENT DE L’OFFRE ET DE LA DEMANDE SUR LE TERRITOIRE DE LA CABCS	49
CARTE 15 : SCHEMA DE PRINCIPE D’ORGANISATION DES DEPLACEMENTS DU SCOT, SOURCE : URBACAND.....	53
CARTE 16 : CARTE DES « LIGNES DE DESIRS » DU SCENARIO « FIL DE L’EAU » DU PGD DE LA CABCS	54

CARTE 17 : CARTE DES « LIGNES DE DESIRS » DU SCENARIO « COHERENCE SCOT » DU PGD DE LA CABCS	55
--	----

▪ Figures

FIGURE 1 : SCHEMA DE REALISATION DU DIAGNOSTIC, SOURCE : INDDIGO PARIS	16
FIGURE 2 : CALENDRIER INITIAL DE LA REALISATION DE LA MISSION, SOURCE : INDDIGO.....	23
FIGURE 3 : CALENDRIER REVU DE REALISATION DE LA MISSION, SOURCE : INDDIGO.....	24
FIGURE 4 : REPARTITION DES COMMUNES SELON L’INTERET POUR LE MODE « VELO », 39 REPENDANTS	27
FIGURE 5 : REPARTITION DES COMMUNES SELON L’INTERET POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN, 41 REPENDANTS	27
FIGURE 6 : REPARTITION DES COMMUNES SELON LE TYPE DE COMMUNE, 43 REPENDANTS.....	27
FIGURE 7 : POTENTIEL DE REPORT MODAL DES AUTOMOBILISTES, 500 REPENDANTS.....	28
FIGURE 8 : REPARTITION DES DEPLACEMENTS EN FRANCE PAR MOTIFS, SOURCE : ENQUETE TRANSPORTS, MEDDAT.....	33
FIGURE 9 : REPARTITION PAR TYPE D’ELEVES DES FLUX DOMICILE-ETUDES SUR LE TERRITOIRE DE LA CABCS, SOURCE : INSEE (2008), REALISATION : INDDIGO	38
FIGURE 10 : PART MODALE DES DEPLACEMENTS PENDULAIRES, SOURCE : ENQUETE 500 MENAGES, PGD DE LA CABCS.....	39
FIGURE 11: PART MODALE DES DEPLACEMENTS COURSES, SOURCE : ENQUETE 500 MENAGES, PGD DE LA CABCS.....	39
FIGURE 12 : VOLUME DE TRAFIC SUR LA ROUTE DE SEURRE VERS LE CENTRE-VILLE DE BEAUNE, SOURCE : COMPTAGES ROUTIERS, PGD DE LA CABCS	40
FIGURE 13: VOLUME DE TRAFIC SUR LA ROUTE DE VERDUN VERS LE CENTRE-VILLE DE BEAUNE, SOURCE : COMPTAGES ROUTIERS, PGD DE LA CABCS	40

▪ Schémas

SCHEMA 1 : DEROULEMENT DE L’ETUDE, ETAPE DIAGNOSTIC	26
---	----

SCHEMA 2 : FLUX GLOBAUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL SUR LE TERRITOIRE DE LA CABCS, SOURCE : INSEE (2008), REALISATION : INDDIGO	33
SCHEMA 3 : FLUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL DU SECTEUR 1, SOURCE : INSEE (2008), REALISATION : INDDIGO	34
SCHEMA 4 : FLUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL DU SECTEUR 2, SOURCE : INSEE (2008), REALISATION : INDDIGO	35
SCHEMA 5 : FLUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL DU SECTEUR 3, SOURCE : INSEE (2008), REALISATION : INDDIGO	35
SCHEMA 6 : FLUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL DU SECTEUR 4, SOURCE : INSEE (2008), REALISATION : INDDIGO	35
SCHEMA 7 : FLUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL DU SECTEUR 5, SOURCE : INSEE (2008), REALISATION : INDDIGO	36
SCHEMA 8 : FLUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL DU SECTEUR 6, SOURCE : INSEE (2008), REALISATION : INDDIGO	36
SCHEMA 9 : FLUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL DU SECTEUR 7, SOURCE : INSEE (2008), REALISATION : INDDIGO	36
SCHEMA 10 : FLUX DE DEPLACEMENTS DOMICILE-ETUDES SUR LE TERRITOIRE DE LA CABCS, SOURCE : INSEE (2008), REALISATION : INDDIGO	38
SCHEMA 11 : DEROULEMENT DE L'ETUDE, ETAPE « ENJEUX ».....	43
SCHEMA 12 : SYNTHESE DES FLUX DE DEPLACEMENTS DT AU SEIN DU TERRITOIRE DE LA CABCS	44
SCHEMA 13 : DEROULEMENT DE L'ETUDE, ETAPE « CHOIX DU SCENARIO STRATEGIQUE ».....	51
SCHEMA 14 : SCHEMA DES POLES IDENTIFIES DANS LE SCOT, SOURCE : URBACAND.....	52
SCHEMA 15 : SCHEMA DE SYNTHESE DES ENJEUX DE DESSERTE ISSU DU COMITE DE PILOTAGE DE LA PHASE 2 DU PGD DE LA CABCS	56
SCHEMA 16 : SCHEMA DE SYNTHESE DES ENJEUX DE DESSERTE HORS AGGLOMERATION ISSU DU COMITE DE PILOTAGE DE LA PHASE 2 DU PGD DE LA CABCS	57
SCHEMA 17 : DEROULEMENT DE L'ETUDE, ETAPE « DECLINAISONS OPERATIONNELLES »	58
SCHEMA 18 : SCHEMA DE PRINCIPE D'ARTICULATION DES ETUDES DE PGD ET DE RESTRUCTURATION DE RESEAUX TC ISSU DES REFLEXIONS MENEES LORS DE LA MISSION POUR LA CABCS	63

▪ Tableaux

TABLEAU 1 : TABLEAU DE SYNTHESE DES PROCEDURES PDU ET RESPECT DE CELLE-CI PAR LE PGD DE LA CABCS	10
TABLEAU 2 : TAUX DE MOTORISATION DES MENAGES PAR SECTEURS D'ENQUETE, 500 REpondants	28
TABLEAU 3 : POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE PAR AGE DES ENQUETES, 500 REpondants	28

Acronymes

CABCS : Communauté d'agglomération de Beaune Côte et Sud

CERTU : Centre d'études sur les réseaux de transports urbains

CCTP : Cahier des clauses techniques particulières

LAURE : Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs

PGD : Plan global de déplacements

PLH : Plan local de l'habitat

PLU : Plan local d'urbanisme

SCoT : Schéma de cohérence territorial

TC : Transports en commun

Table des matières

INTRODUCTION	2
1. CONTEXTE DU STAGE	3
1.1 LA GENESE DU PROJET	3
1.1.1 Une ville caractéristique de la ville moyenne	3
1.1.2 Le périmètre d'étude	4
1.1.3 Une poursuite des initiatives déjà lancées.....	6
1.2 UN PROJET DOUBLEMENT VOLONTARISTE	8
1.2.1 ... d'un document stratégique.....	8
1.2.2 ... et d'un document opérationnel	11
1.3 VERS UN MELANGE DES GENRES ?.....	13
1.3.1 L'articulation des études en question	13
1.3.2 Le choix d'un marché commun.....	13
2. LA METHODE.....	15
2.1 DESCRIPTION DE LA METHODE DU BUREAU D'ETUDES.....	15
2.1.1 Phase 1 : L'état des lieux	16
2.1.1.1 Production de données	17
2.1.1.2 Analyse des données existantes.....	19
2.1.1.3 Analyse thématique à partie des données produites et données recueillies.....	19
2.1.2 Phase 2 : Définition des enjeux et des scenarios	19
2.1.2.1 Les ateliers de secteurs :	19
2.1.2.2. Formalisation des objectifs et des enjeux	20
2.1.3 Phase 3 : Scenario et plan d'actions	21
2.2 EMERGENCE DE LA PROBLEMATIQUE	23
2.2.1 Problématisation du thème de l'étude	23
2.2.2. Hypothèse principale du mémoire.....	24
2.2.3 Objectifs du mémoire	25

3. DEROULEMENT DE L'ETUDE.....	26
3.1 ETAT DES LIEUX	26
3.1.1 Présentation des enquêtes	26
3.1.1.1 Questionnaire destiné aux élus 54 communes	27
3.1.1.2 Enquête téléphonique usagers et non usagers, sur la mobilité des habitants (type enquête ménages) sur un échantillon de 500 personnes	28
3.1.2 Analyse thématique.....	29
3.1.2.1 Une concentration des habitants sur les centres denses.....	29
3.1.2.2 Un territoire au fonctionnement ambivalent	31
3.1.2.3 Une mobilité qui confirme les potentiels.....	33
3.1.2.4 Une hégémonie de la voiture tous motifs confondus.....	39
3.1.3 Analyse de l'offre TC à l'échelle de l'agglomération.....	41
3.2 FORMALISATION DES OBJECTIFS ET ENJEUX	43
3.2.1 Synthèse de l'analyse thématique de la demande	43
3.2.2 Synthèse de l'analyse de l'offre TC au niveau de l'agglomération	46
3.2.3. Synthèse croisée des enjeux de desserte de l'agglomération .	48
3.2.4 Ateliers de secteurs, identification des enjeux à l'échelle des secteurs.....	50
3.2.5 Identification des enjeux à l'échelle de l'agglomération	50
3.3 SCENARIOS ET ELABORATION DU PLAN D' ACTIONS	51
3.3.1 Elaboration des scénarios.....	51
3.3.1.1 Le scénario « fil de l'eau ».....	54
3.3.1.2 Scénario cohérence avec le SCoT.....	55
3.3.2 La réintégration de l'étude TC au projet de PGD	58
3.3.2.1 Définition du plan d'actions.....	58
3.3.2.2 Une différence d'échelles à appréhender.....	59
3.3.2.3 Suite de l'étude jusqu'à la fin du stage	59
4. DISCUSSION ET VALIDATION DE L'HYPOTHESE	61
4.1 LA STRATEGIE GLOBALE, PIVOT DES ETUDES.....	61

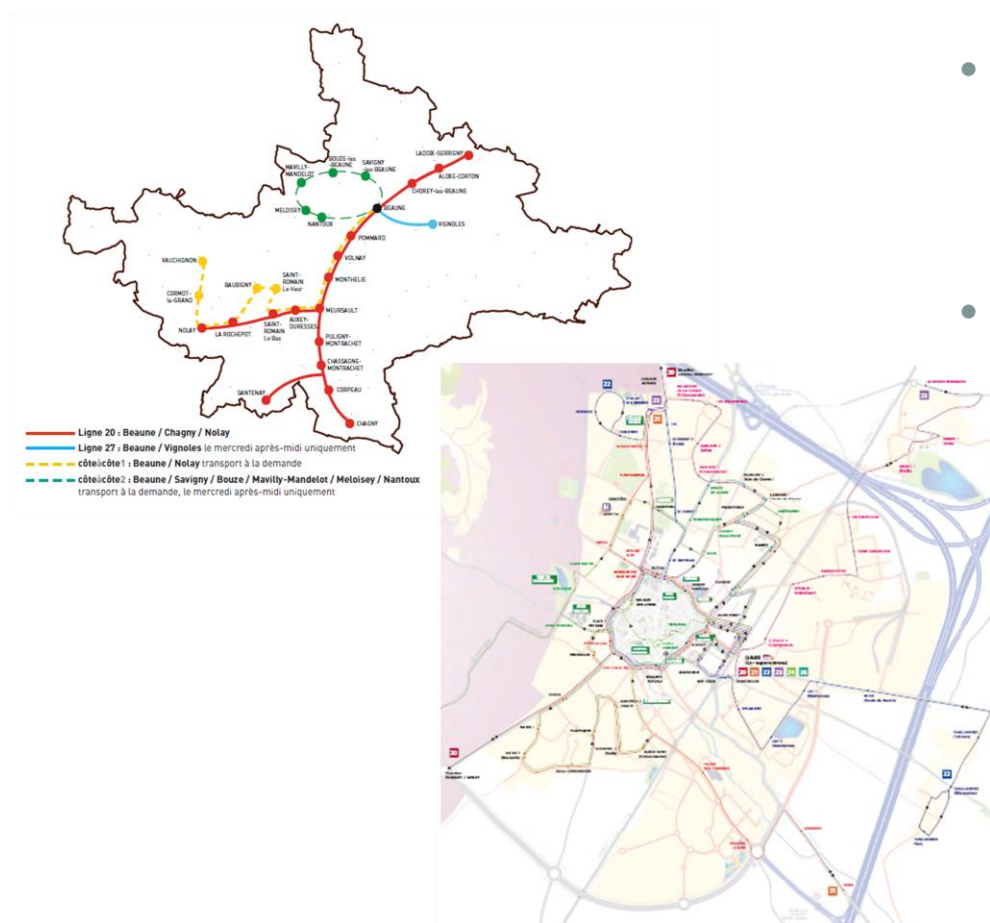
4.2 L'ESSENTIEL EST A DEFINIR EN AMONT.....	62
4.3 LES MARGES DE MANŒUVRE DU BUREAU D'ETUDES.....	62
4.4 L'ARTICULATION IDEALE ?	63
CONCLUSION	64
BIBLIOGRAPHIE	65
TABLE DES ILLUSTRATIONS	66
ACRONYMES.....	68

TABLE DES MATIERES	69
ANNEXES	70

Annexes

Les transports en commun : le réseau communautaire « Le Vingt »

L'offre en transport en commun



- Une agglomération compétente en matière de transports depuis 2007
- Un territoire desservi par plusieurs opérateurs :
 - Le réseau « le Vingt » de CABCS géré en régie
 - Services scolaires gérés par différents exploitants (Transdev, Keolis,...)
 - 3 lignes du CG : réseau Transco
 - 1 ligne régionale

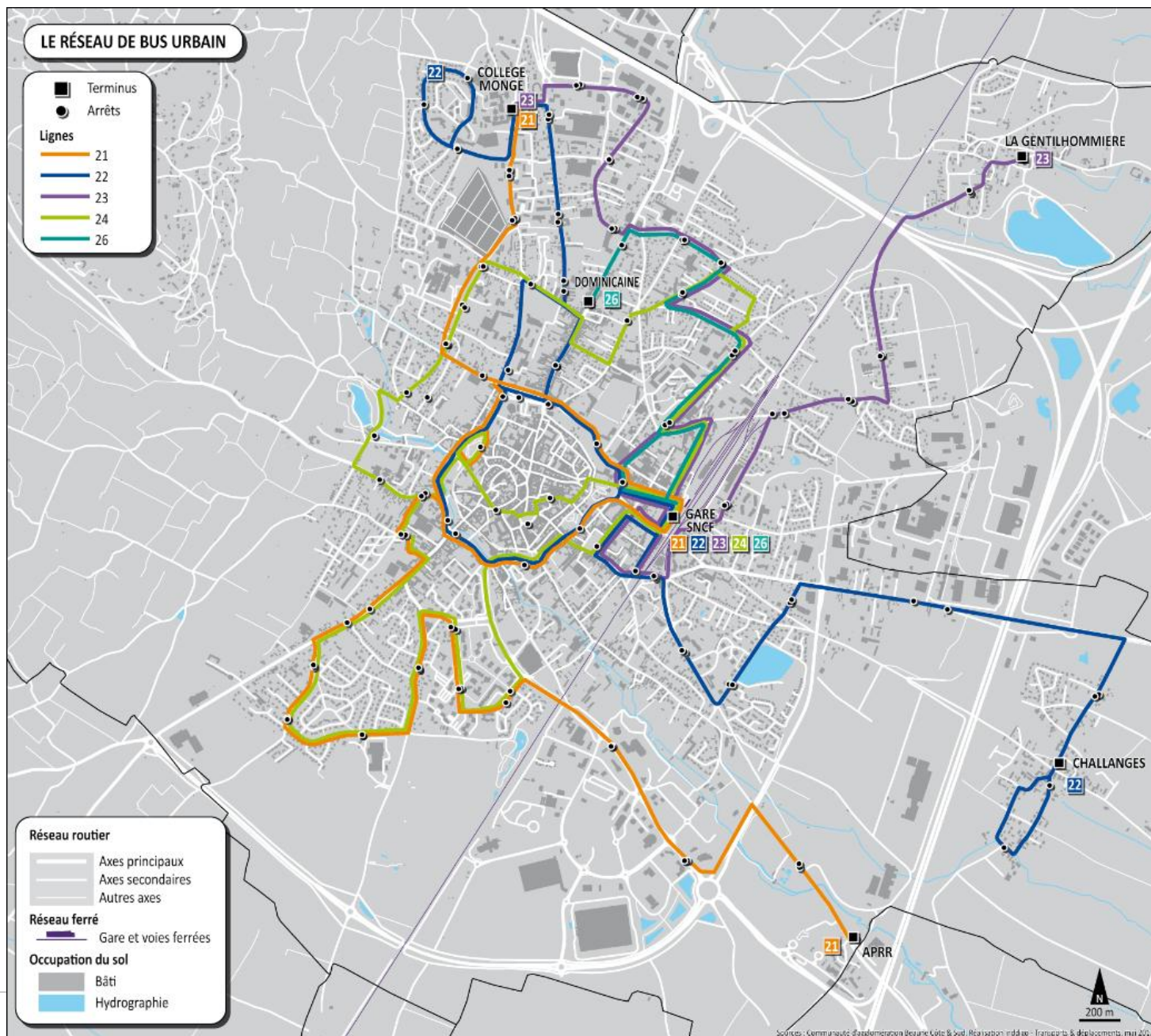
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de communes 	<ul style="list-style-type: none"> • 54 communes : 17 desservies en ligne régulière + 9 en TAD ou autres lignes
<ul style="list-style-type: none"> • Population 	<ul style="list-style-type: none"> • 52034 habitants (INSEE, 2008)
<ul style="list-style-type: none"> • Type de desserte 	<ul style="list-style-type: none"> • Le réseau incluant: <ul style="list-style-type: none"> • - 5 lignes régulières urbaines fonctionnant du lundi au samedi midi (21, 22, 23, 24 et 26, 25 pendant vacances scolaires) • - 2 lignes régulières à vocation plus interurbaine 20 et 27. • - 2 services de TAD (Côte à côte 1 et Côte à Côte 2)
	<ul style="list-style-type: none"> • Les services RPI et services scolaires • Depuis le 01 septembre 2008, gestion des TC scolaires sur le territoire : 59 circuits scolaires ouverts à tous publics
<ul style="list-style-type: none"> • Exploitant(s) 	<ul style="list-style-type: none"> • Régie (21 à 24) et divers exploitants (20, 26, TAD, scolaires)
<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de véhicules Régie 	<ul style="list-style-type: none"> • 6 bus standards (essence et gasoil) et 1 minibus gasoil
<ul style="list-style-type: none"> • Kilomètres parcourus/an 	<ul style="list-style-type: none"> • 742 000 km (2011) régie + contrats
<ul style="list-style-type: none"> • Voyages effectués/an 	<ul style="list-style-type: none"> • 309 451 voyages/an (réseau Le Vingt) • – 3952 élèves transportés (RPI et T. scolaires)
<ul style="list-style-type: none"> • Voyages/km 	<ul style="list-style-type: none"> • 1,40 voyages/km (réseau Le Vingt)

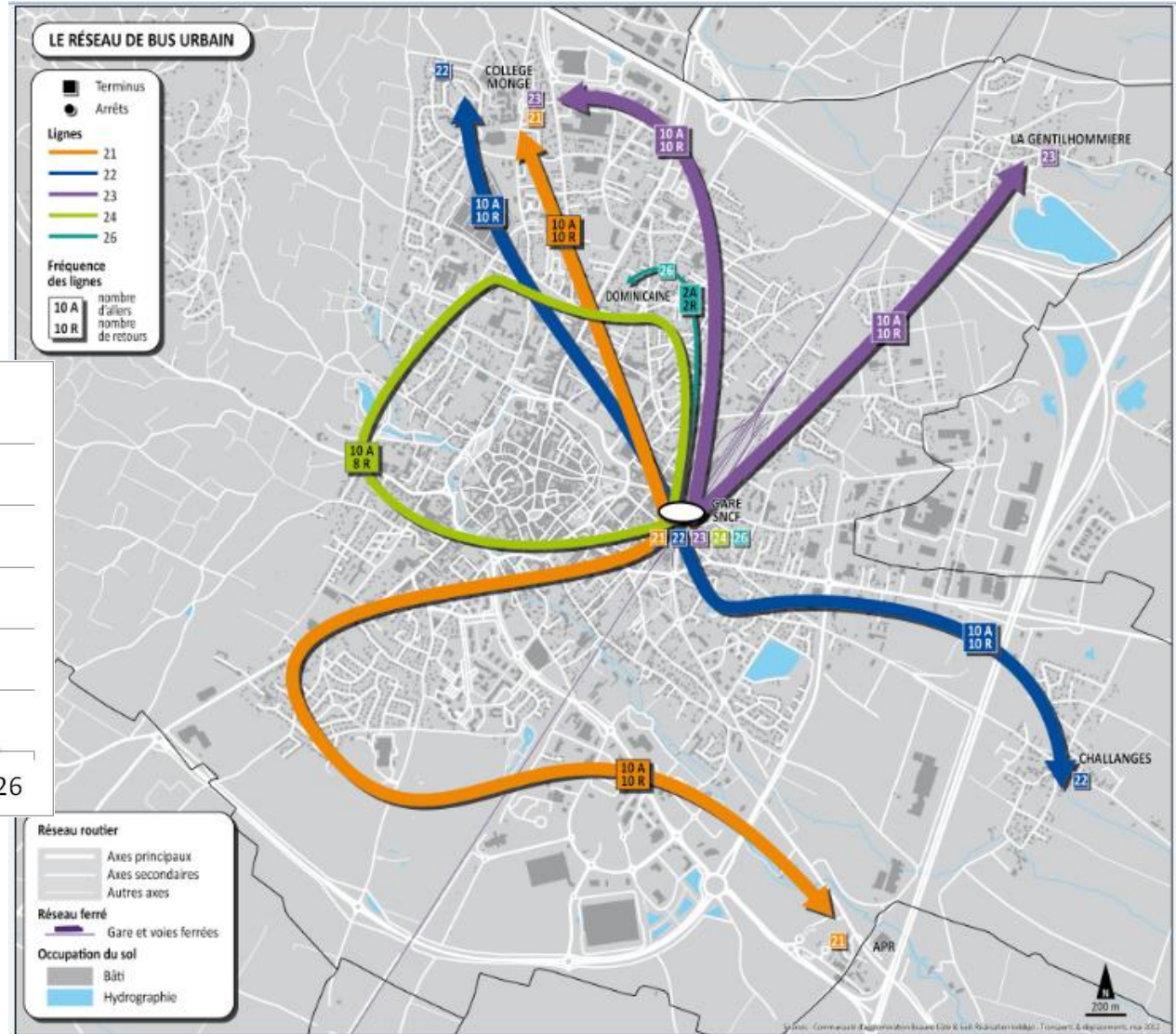
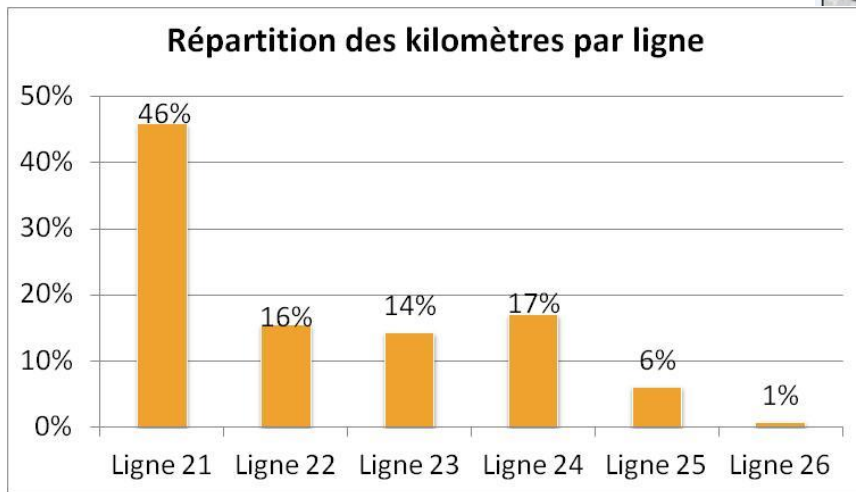
L'intermodalité

<ul style="list-style-type: none"> • Pôle d'échanges 	<ul style="list-style-type: none"> • Modes de transports
<ul style="list-style-type: none"> • Réseau Le Vingt 	<ul style="list-style-type: none"> • - Points d'arrêts desservis par au moins 3 lignes (cf. carte)
<ul style="list-style-type: none"> • Gare SNCF Beaune 	<ul style="list-style-type: none"> • - Les cars du réseau départemental (44 et 74) • - Ligne fer Dijon – Macon - Lyon • - Ligne fer Dijon - Nevers • - Ligne fer Dijon – Montchanin - Autun • - Les bus du réseau (20, 21, 22, 23, 24, 26) • - Les taxis • - Garage à vélo couvert
<ul style="list-style-type: none"> • Gare SNCF de Meursault 	<ul style="list-style-type: none"> • - Ligner fer TER Dijon – Macon - Lyon
<ul style="list-style-type: none"> • Gare SNCF de Chagny 	<ul style="list-style-type: none"> • - Ligne fer TER Dijon – Macon - Lyon • - Ligne fer TER Chalon - Montchanin • - Ligne routière TER Autun-Chagny • - Garage à vélo couvert

Offre urbaine consistance de service

	km ligne	km parcourus en 2010	Vitesse commerciale	nombre d'arrêt Aller	Nombre d'arrêt Retour	Distance inter-arrêt (en mètre)	Fréquence par jour sem scol	Fréq par jour Vac scol	Temps de parcours AR	Amplitude	Période de fonctionnement	NB de jours de fonctionnement par an 2010
Ligne 21 Circuit long	20,3	58 911	22,56	26	23	864	60	60	00:54	11:14	L. à S. midi hors vacs et Ma. à S midi vacs	304
Ligne 21 Circuit court	15,9	33 708	19,88	23	20	776	60	60	00:48	11:06	L. à S. midi hors vacs et Ma. à S midi vacs	212
Ligne 22 Gigny / Gare / Collège Monge	16,2	34 344	18,69	22	19	831	60	60	00:52	11:07	L. à S. midi hors vacs	212
Ligne 23 Gigny / Gare / Collège Monge	14,9	31588	16,25	20	20	784	60	60	00:55	11:12	L. à S. midi hors vacs	212
Ligne 24 Gare / Place Carnot / St Jacques / Gare	14,5	37 671	16,42	18	19	829	60	60	00:53	10:32	L. à S. midi hors vacs et Ma. à S midi vacs	304
Ligne 26 Dominicaines / Gare		-	-	8	8	0	-	-	00:20	09:53	L. à V. hors vacs et Me. matin hors vacs	



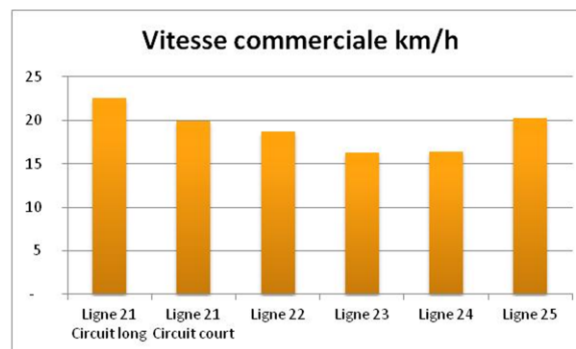


- Consistance de service

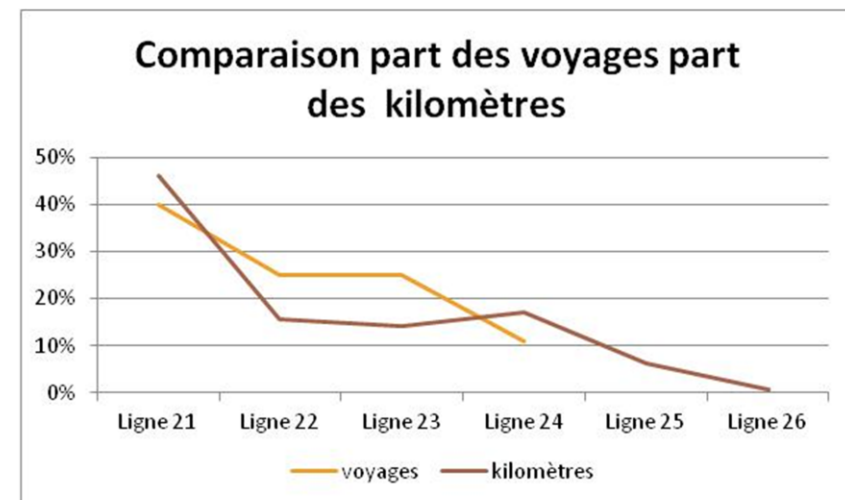
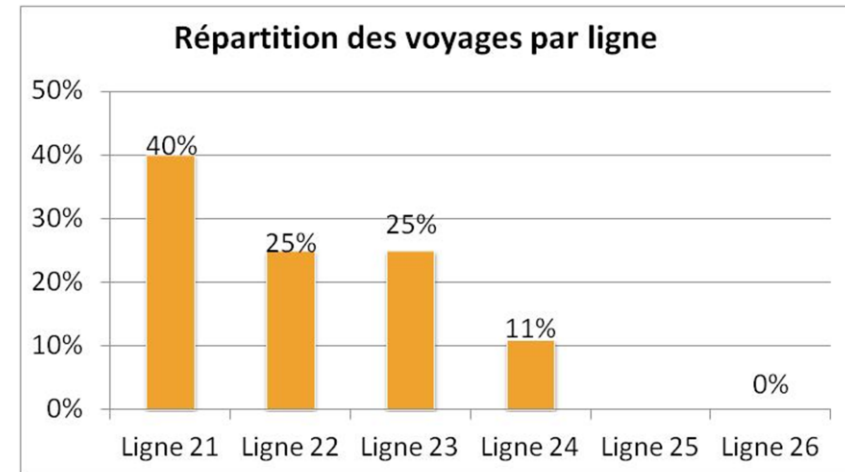
- Amplitude des services (mini-maxi) : 07h15-18h50
- Ligne 21 la plus importante en km parcourus alors que la fréquence est à peu près identique aux autres lignes : explication : parcours long + doublage scolaire + spécial vacances
- Une fréquence de ligne non hiérarchisée : toutes les lignes (hors ligne 25 et 26) avec env. 20 allers-retours
- Une ligne 24 spécifique avec un minibus
- Une ligne 25 de vacances souvent mal connue

- Performance du service

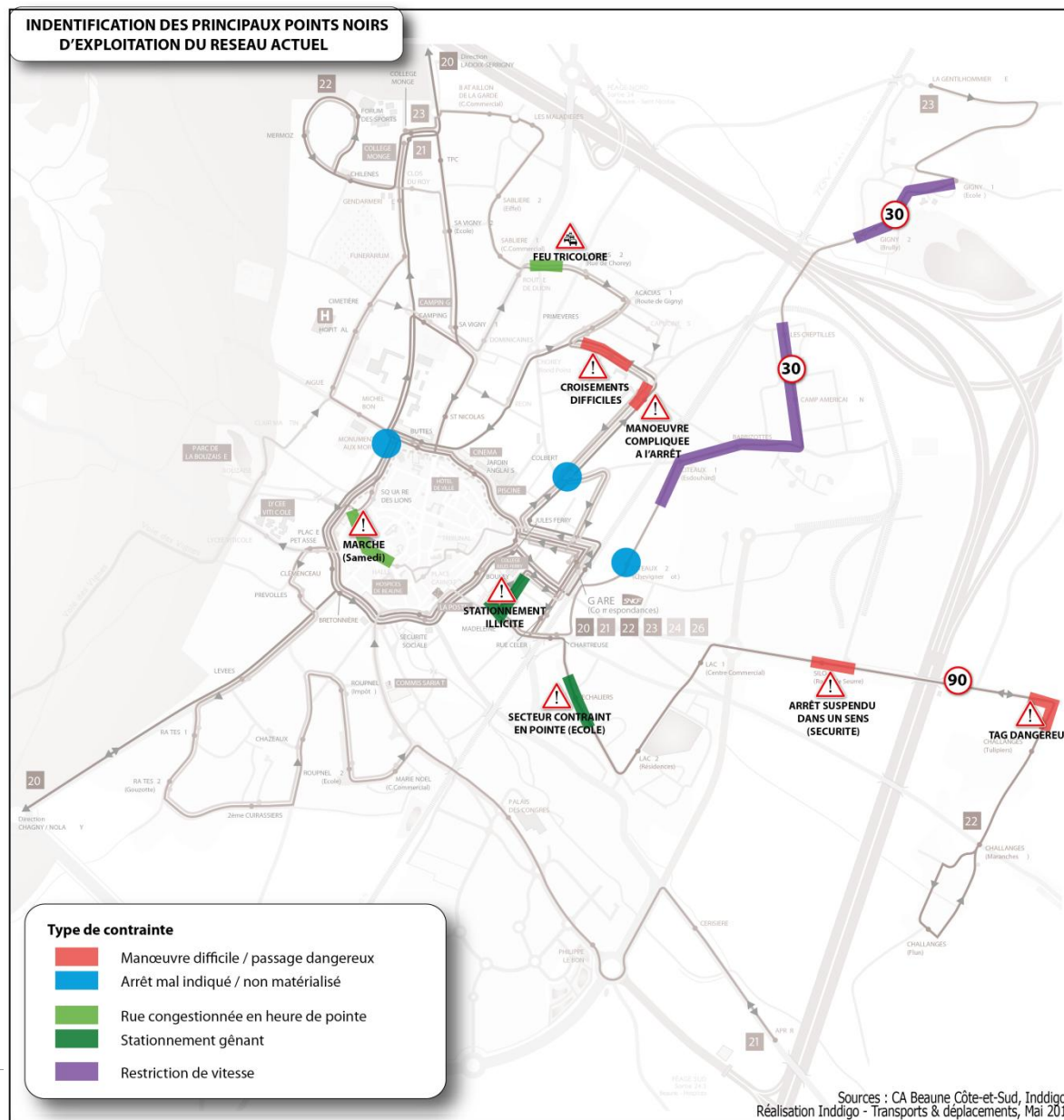
- Une vitesse commerciale à env. 22 km/heure, mais avec des grandes différences par ligne
- Une vitesse élevée
- Un suivi de ponctualité
- Un SAE (système d'aide à l'exploitation) depuis 2008 avec un suivi GPS
- Un dépôt plutôt bien situé limitant les hauts le pied



- L'usage des services



Les points noirs du réseau urbain



Les arrêts

- Des arrêts pas toujours matérialisés
- Une matérialisation au sol variable
- Parfois une défaillance sur les règles de sécurité



- Matériel roulant (réseau urbain)

Véhicule	Omninova	Cito	Van Hool	Volvo 1	Volvo 2	Volvo 3	Vehixel
Âge	9 ans	10 ans	8 ans	4 ans	2,5 ans	0,5 an	0,5 an
Nombre de places	23	67	114	104	104	104	34
Kms 2010	25 628	29 238	25 325	34 616	32 361	13 165	9 443
Consommation 2010	18,02 L/100	30,30 L/100	49,75 L/100	49,18 L/100	48,47 L/100	49,93 L/100	18,29 L/100

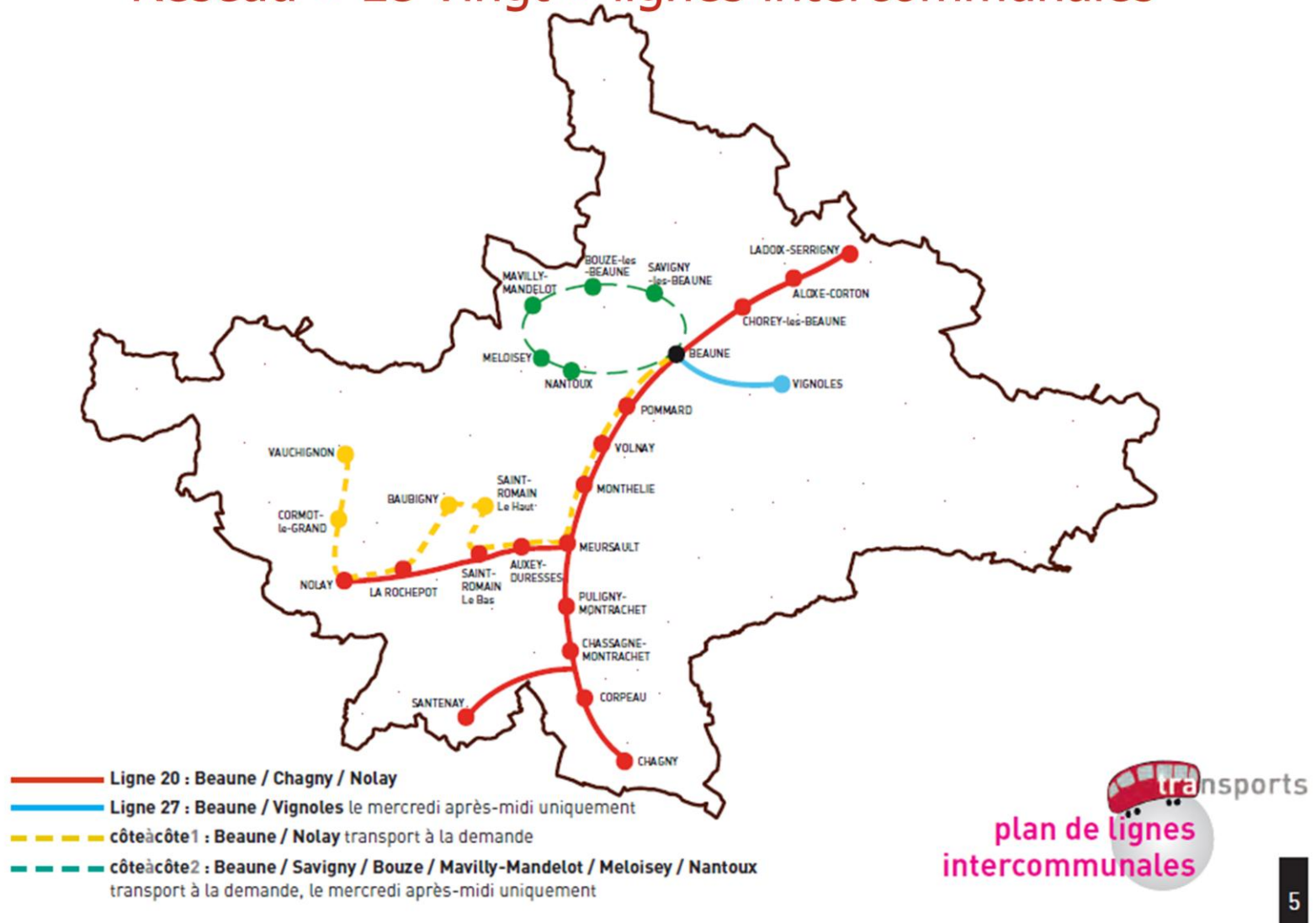
- 7 véhicules dont un minibus (moyenne d'âge du parc de 5 ans en 2010)
- Location de 5 véhicules en 2010
- 1 utilitaire

« 2 parcs de véhicules en 1 » : une partie dépassant les 8 ans d'âge (âge moyen de fin de vie) et une autre partie jeune en dessous de 4 ans d'âge.

Les véhicules sont bien entretenus, les plus vieux véhicules consommant presque autant que les jeunes véhicules (en tenant compte de la capacité).

- **Accessibilité**
 - Toutes les lignes urbaines hors ligne 26 sont accessibles d'un point de vue véhicules
 - Un SDA élaboré en attente de validation
- **Qualité du service**
 - Pas de kiosque d'information hors site de la Communauté d'agglomération
- **Documents de communication**
 - Présence aux arrêts de l'information et communication
 - Un guide horaire clair avec des cartes, des thermomètres de lignes, une information précise
 - Une carte de réseau claire et précise, avec toutefois quelques erreurs de tracé et d'horaires
 - Une carte de réseau pas identique à celle publiée sur le site internet de l'office de tourisme
 - Pas de site dédié hors Mobigo
- **Sécurité**
 - Pas de vidéosurveillance dans les bus
- **Tarifs**
 - Taux de fraude : 9%
 - Une grille originale par rapport à d'autres agglomérations de taille similaire
 - Une grille tarifaire zonale avec distinction heures pleines, heures creuses
 - Beaucoup de titres gratuits ou sociaux
 - Titre CMU respectant la loi SRU et très rarement mis en place ailleurs
 - Plus de dépositaires
 - Un accueil pour l'inscription aux abonnements

Réseau « Le Vingt » lignes intercommunales



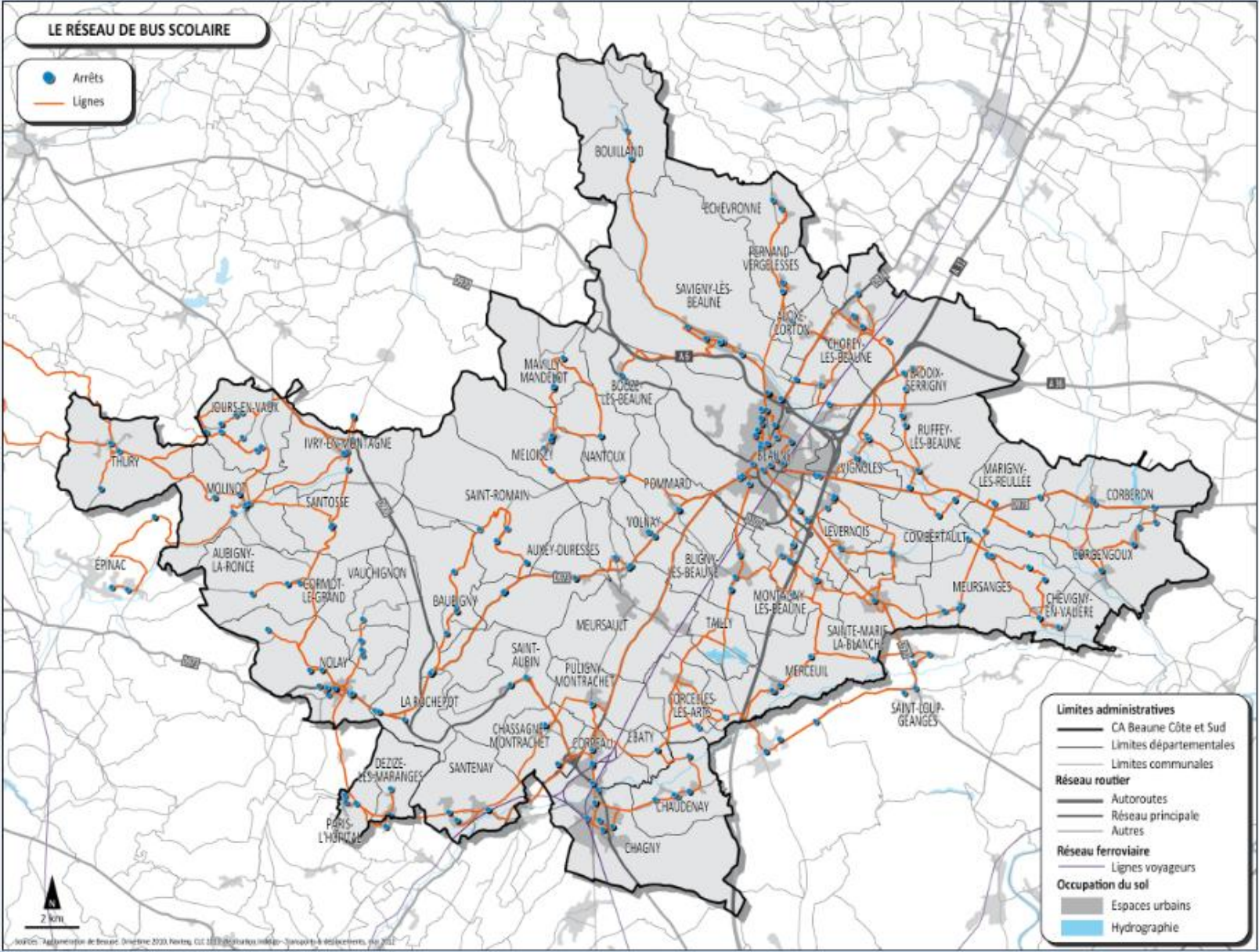
- Consistance de l'offre
 - Ligne 20 composée de 27 services différents entre Nolay, Chagny, Beaune et Ladoix
 - 70 300 km / an dont 31% effectués en lien avec Chagny et 36% en lien avec Nolay ...
 - ... mais seulement 3 allers retours pour Chagny et 3 pour Nolay (Meursault : 5)
 - Une amplitude globale satisfaisante (7h05 – 19h00)
 - Côte à Côte 1 satisfaisant mais Côte à Côte 2 et L27 disponible seulement le mercredi après midi d'où un manque d'offre sur la plupart des communes de l'agglomération
 - Vitesse commerciale satisfaisante de 31 km/h environ mais temps de parcours en moyenne de 40 min mais plus de la moitié des parcours supérieurs à 40 min voire 1h
 - Vitesse commerciale très faible pour la 27 (13km/h)
- Matériel roulant
 - Cars (Transdev)
- Points d'arrêts
 - En moyenne 14 arrêts par service qui ne semblent pas affecter la vitesse commerciale.
- Tarifs
 - Tarification différente du réseau urbain
 - Tarifs du carnet de 10 et PMR à repenser (ticket unitaire +50% en zone 2 mais +100% sur ces titres)
- Communication
- Usage généraux
- Usage très faible par kilomètre effectué et succès fort pour le TAD entre Beaune et Nolay
 - L20 : 647 tickets vendus en 2010...
 - Côte à Côte 1 : 1253 titres vendus (tickets + abonnements)
 - L26 : 700 tickets vendus
 - Côte à Côte 2 : 60 usagers
 - L 27 : 360 usagers
- Usage plutôt touristique pour le Côte à Côte (pointe l'été)

Offre intercommunale consistance de service

	km ligne	km parcourus en 2010	Vitesse commerciale	nombre d'arrêt Aller	Nombre d'arrêt Retour	Distance inter-arrêt (en mètre)	Fréquence par jour sem scol	Fréq par jour Vac scol	Temps de parcours AR	Amplitude	Période de fonctionnement	NB de jours de fonctionnement par an 2010
Ligne 20 Beaune Chagny Nolay		70 300	-						01:20	11:55	L. à V. hors vacs et Me. vacs	
Ligne 25 Gare / Challanges / Intermarché / Gigny / Gare	19,6	13 524	20,28	21	24	912	-	60	00:58	08:59	Ma. À S le matin et L. à V. l'après midi (uniquement vacances scolaires)	92
Ligne 27 Marie-Noël / Gare par Vignoles	16,0	1148	13,29	22	22	760	-	-	01:12	03:24	Me. Hors vacs	36

LE RÉSEAU DE BUS SCOLAIRE

- Arrêts
- Lignes



- Limites administratives**
 - CA Beauce Côte et Sud
 - Limites départementales
 - Limites communales
- Réseau routier**
 - Autoroutes
 - Réseau principale
 - Autres
- Réseau ferroviaire**
 - Lignes voyageurs
- Occupation du sol**
 - Espaces urbains
 - Hydrographie

Source : Agglomération de Beauce, Direction 2020, février, CC-BY-SA, données INSEE - Services et établissements, mai 2012

- Consistance de l'offre
 - 7 transporteurs sur 60 circuits (23 primaires et 37 secondaires)
 - 417 000 km parcourus par an
- Temps de parcours
 - Un temps de parcours moyen de 33 minutes (inclus RPI)
 - 12 circuits avec des temps supérieurs à 40 minutes
 - Coût unitaire : 750€/an par élève
- Matériel roulant
 - Cars scolaires
- Points d'arrêts
 - Très mal entretenus
- Tarif
 - Transport gratuit pour les scolaires
 - Patch transport peu coûteux dégressif au nombre d'enfants
 - Indemnités de rabattement de 6,60€ pour les internes et 33€ pour les autres
- Communication
- Usage généraux
 - 3952 élèves transportés (3343 cartes scolaires et 609 patches)

Temps scolaires supérieurs à 40 minutes

Numéro de la ligne	Trajet	Temps de parcours aller	Temps de parcours AR
S305	<i>Corberon - Beaucourt Marey</i>	00:45	01:38
S306	<i>Corberon - Beaucourt Champagne St Nicolas</i>	01:05	02:09
S309	<i>Cherigny - Beaucourt Monge</i>	00:45	01:32
S312	<i>Cherigny - Mearsaques - Beaucourt Monge</i>	00:51	01:39
S313	<i>Georges - Beaucourt Bultes</i>	00:53	01:53
S314	<i>Nantoux - Beaucourt Monge</i>	00:41	01:21
S315	<i>Demigny - Beaucourt Monge</i>	00:55	01:51
S317	<i>Bouze-Sarigny-Beaucourt Marey 2</i>	00:42	01:30
S322	<i>Eckeroenne - Beaucourt Marey</i>	00:44	01:14
S325	<i>St Aubin - Beaucourt Monge</i>	00:57	01:47
S327	<i>Georges - Beaucourt Monge</i>	00:55	01:49
S331	<i>Ebaty-Corcelles-Bliqny-Beaucourt</i>	00:41	01:20

Potentiel de développement et enjeux

Principaux points forts et dysfonctionnements

Satisfaisant	En cours d'amélioration	Pouvant être amélioré
--------------	-------------------------	-----------------------

Une exploitation des lignes urbaines + intercommunales optimisées (affectation véhicule/conducteur/horaires de travail/points d'arrêts)		
Une information mise en place sur Mobigo		
Des distances inter-arrêts pertinentes		
Un SDA en cours (mais pas validé)		
Un nombre d'arrêts suffisant		
Des voiries larges globalement, très peu de problématiques d'insertion des bus et cars sauf points noirs (cf. carte)		
Un service de maintenance et réparation au sein de la Régie		
Un service de doublage en renfort de la ligne 21		
Des liens existants entre les différents exploitants et un pilotage de la part de la régie		
Des quartiers denses desservis		
Peu de projets urbains à priori, mais un lien semblant exister		
Des conducteurs connaissant toutes les lignes et services		

Satisfaisant	En cours d'amélioration	Pouvant être amélioré

Des arrêts desservis par plusieurs lignes	
Des horaires calés pour créer des correspondances bus/bus	
Une livrée de véhicules homogène pour les lignes de la Régie	
Des outils de communication clairs et lisibles	
Une sensibilisation au sujet de la part des élus	
Des services scolaires qui fonctionnent avec une satisfaction à priori des élus et usagers	

Satisfaisant	En cours d'amélioration	Pouvant être amélioré
--------------	-------------------------	-----------------------

Une voirie assez abimée Centre ville pavé	
Un nom commercial du réseau et quelques noms d'arrêts qui peuvent dévaloriser le réseau en termes d'image pour capter les touristes notamment Problématique de lisibilité du nom le vingt et des services inhérents	
Des arrêts non matérialisés limitant l'usage aux habitués	
Des pastilles de couleur de la ligne non identifiés sur certains abribus	
Une carte du réseau sur l'office du tourisme qui n'est pas à jour	
Des horaires un peu tendus le matin, avec des vitesses commerciales élevées	
un véhicule de réserve, en location solution transitoire mais trop limitée	
Des vraies contraintes pour les bus le jour de marché	
Des horaires non calés aux trains et cars départementaux	
Aucune hiérarchisation des lignes	
Pas de toilettes pour les conducteurs en terminus de lignes	
Existence d'arrêt en encoche gênant l'insertion	
Certains arrêts non positionnés dans une logique de sécurité (positionnement du zébra, devant une borne incendies...)	

Satisfaisant	En cours d'amélioration	Pouvant être amélioré
--------------	-------------------------	-----------------------

Un dépôt commun avec les services de la ville qui semble sous-dimensionné

Une offre trop faible, des ratios faibles

Des amplitudes horaires calées sur les horaires des scolaires

Dans l'hyper-centre, obligation d'affecter un minibus

Pas d'aménagement de priorisation des bus aux feux et carrefours

Pas d'aménagements de voiries spécifiques aux bus (pas de sites propres)

Pas d'agence d'informations sur le territoire

Plus de dépositaires

Pas de formations des conducteurs en dehors des formations obligatoires pertinence

Une grille tarifaire assez complexe

Le sens de circulation du centre-ville et le boulevard comme contrainte

Un réseau non tourné vers les usagers potentiels (actifs, touristes notamment)

Des communes non desservies par les TC

Chagny mal desservi pour une ville de cette taille

Une ligne 25 « fantôme » en terme de communication et des services été peu lisible

Quelques arrêts de la ligne 20 avec des poteaux indiquant encore TRANSCO

12 circuits scolaires avec des temps supérieurs à 40 minutes

Les enjeux

- Transformer le réseau
- Travailler la grille tarifaire
- Un vrai questionnement sur le positionnement du pôle d'échange « scolaire » à la gare
- Quid du sens de circulation
- Quels objectifs concrets en matière de part modale?
- Avoir une solution de repli pour les véhicules de réserve
- Conserver des services scolaires distincts des communes extérieures vers les collèges
- Circuit urbain vers Chagny?
- Retravailler les circuits pour notamment réduire la taille des services

Quels scénarios?

Méthode

- Priorité 1 : définir une hiérarchisation des lignes avec les questionnements suivants :
 - où s'étend le réseau urbain?
 - faut-il desservir toutes les communes? Sous quelles formes?
 - Quel travail sur les lignes scolaires?Et identifier les marges de manœuvre en terme de moyens (cf. scénarios)
- Priorité 2 : caler la hiérarchie des lignes aux scénarios ci-après et décliner techniquement cette hiérarchisation des lignes
- Priorité 3 : définir les mesures d'accompagnement (en parallèle des deux autres priorités)

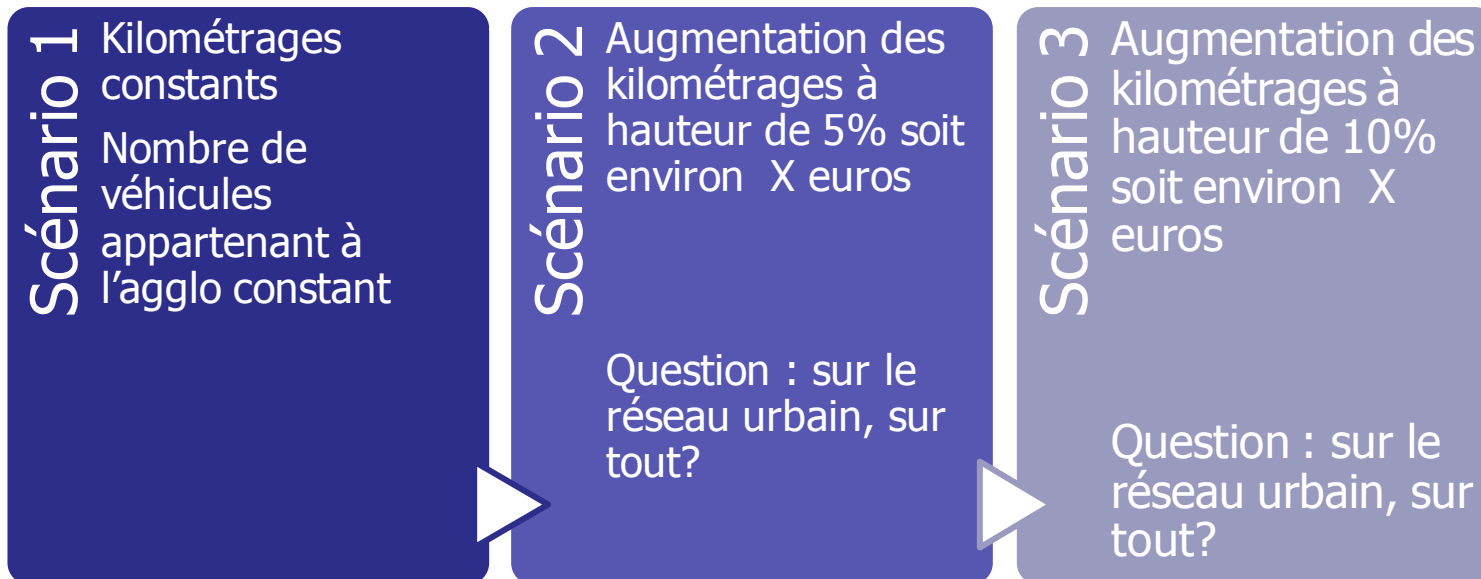
Méthode

3 scénarios

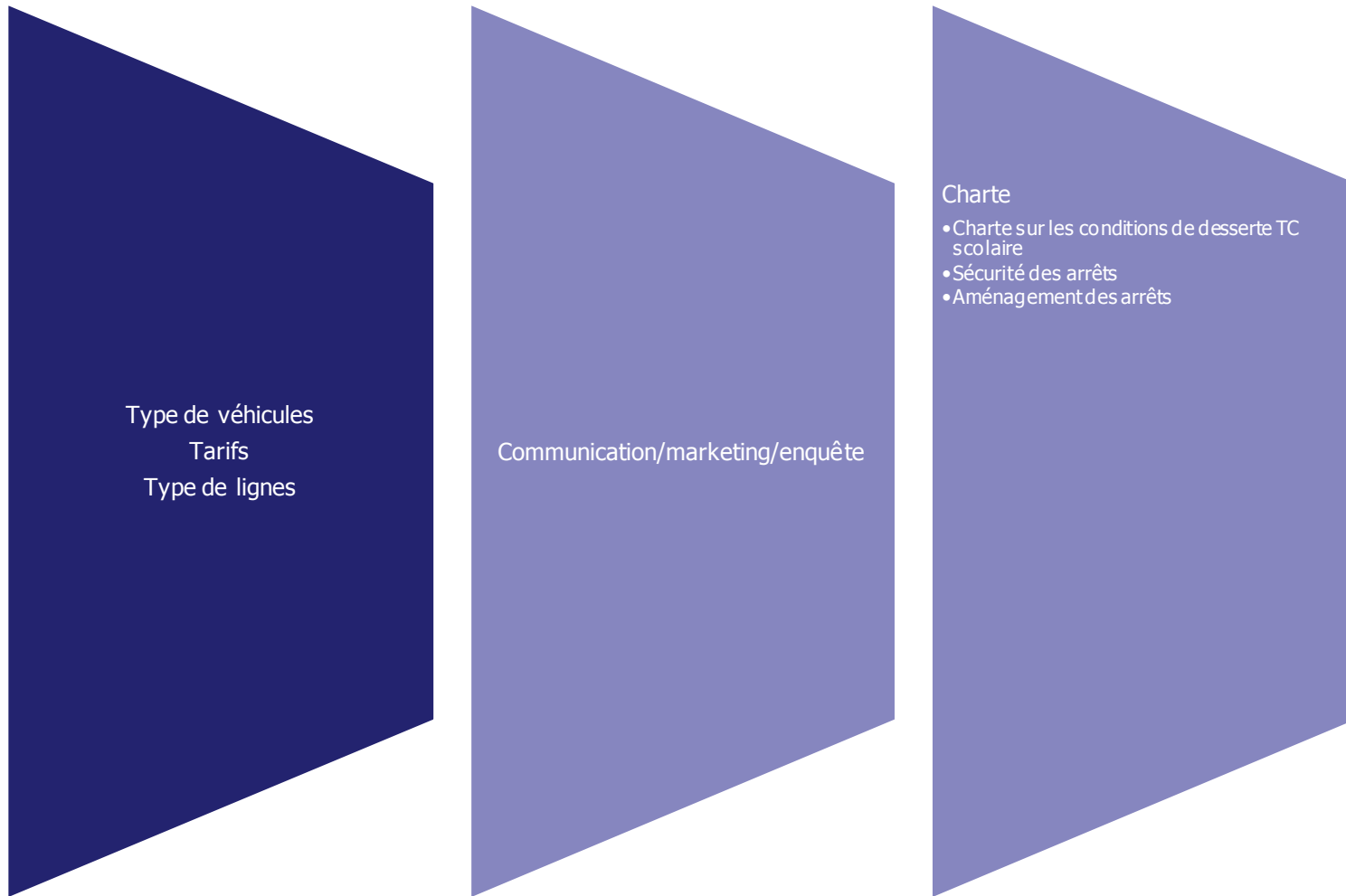
Des variantes
de circuit

Des
préconisations

Les scénarios



Les préconisations



Règles d'accès et de fonctionnement - Transport scolaire

ACCES AU SERVICE SCOLAIRE

○ Enfant scolarisé de plus de 3 ans (au 31 décembre de l'année de la rentrée scolaire) résidant

Existante
non appliquée

Le transport des enfants de moins de 3 ans impose des normes en matière de sécurité qui ne peuvent pas toujours être respectées

○ Suivre un enseignement maternel, primaire, secondaire (relevant du ministère de l'Education nationale ou de l'Agriculture)

Existante

Se pose le problème :
-Des établissements privés non conventionnés
-Des apprentis

○ Etre domicilié à plus de 1,5 km de l'établissement fréquenté pour les primaires et maternelles, et collèges

Existante
non appliquée

La création d'un arrêt c'est à minima 2 min. de temps de trajet supplémentaire (3340 points d'arrêt)

○ Etre scolarisé dans son établissement de rattachement (primaire et schéma des collèges)

Existante et
appliquée

Clarifier les règles de fonctionnement du réseau

○ FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE

○ Durée de trajet inférieure à 1h30 par jour pour chaque élève

Appliquée à 95%

Cette règle pourrait être appliquée à 100% en respectant les règles d'accès au réseau scolaire : limitation des arrêts

○ Limiter à 2 tours maximum le passage d'un itinéraire à l'école primaire ou maternelle

Inexistante

Aujourd'hui sur certains itinéraires on compte jusqu'à 4 tours. Un même transport assurer 4 rotations du fait des véhicules à trop faible capacité.

○ Une ligne ne peut plus être modifiée (itinéraire, point d'arrêt ou véhicule) au-delà du 31.12

Inexistante

○ Critères de création d'une ligne : 5 enfants au minimum

Inexistante

○ Critère de création d'un point d'arrêt avec déviation ou extension de la ligne : 2 enfants

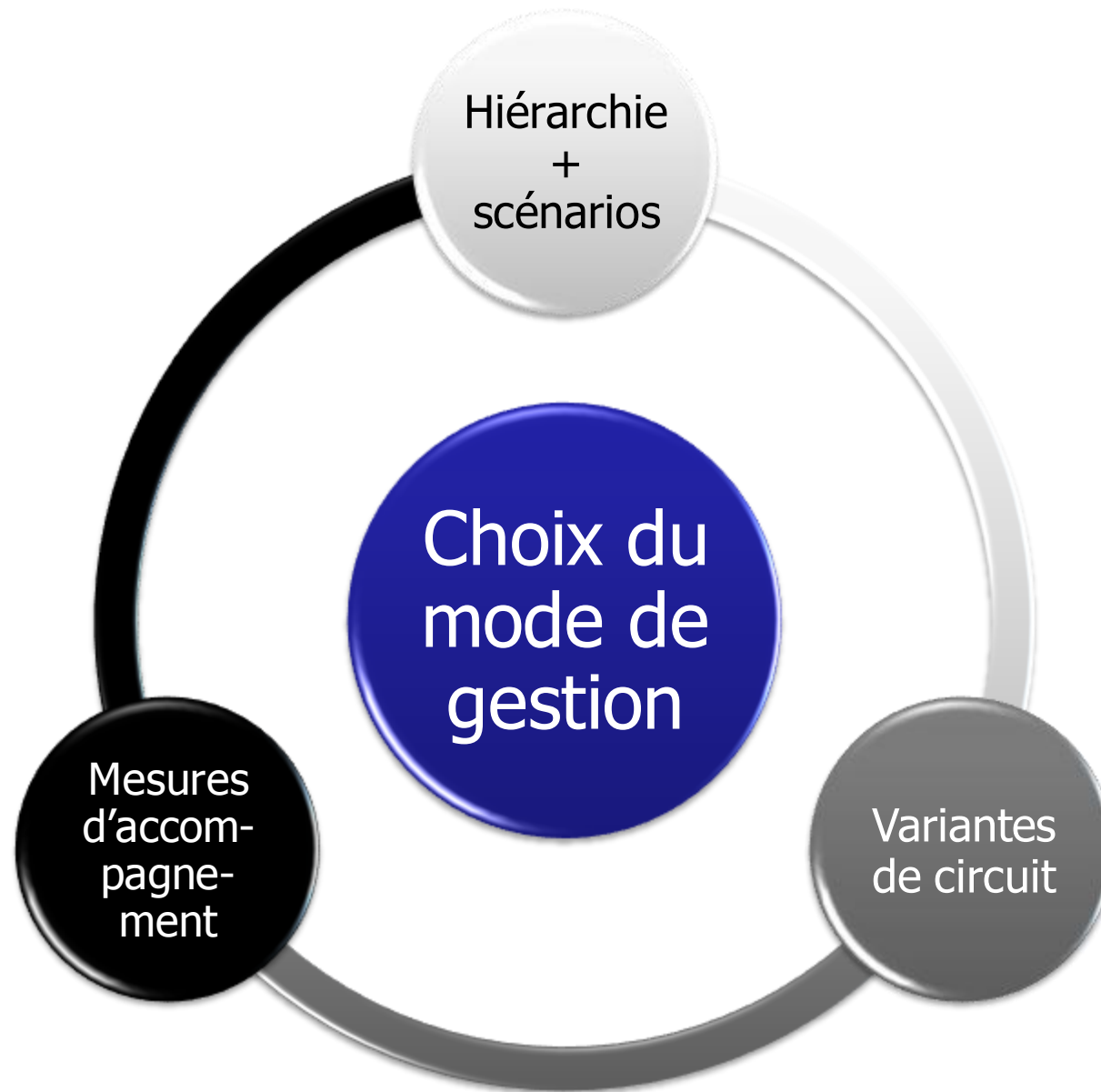
Inexistante

○ Distance inter - arrêt

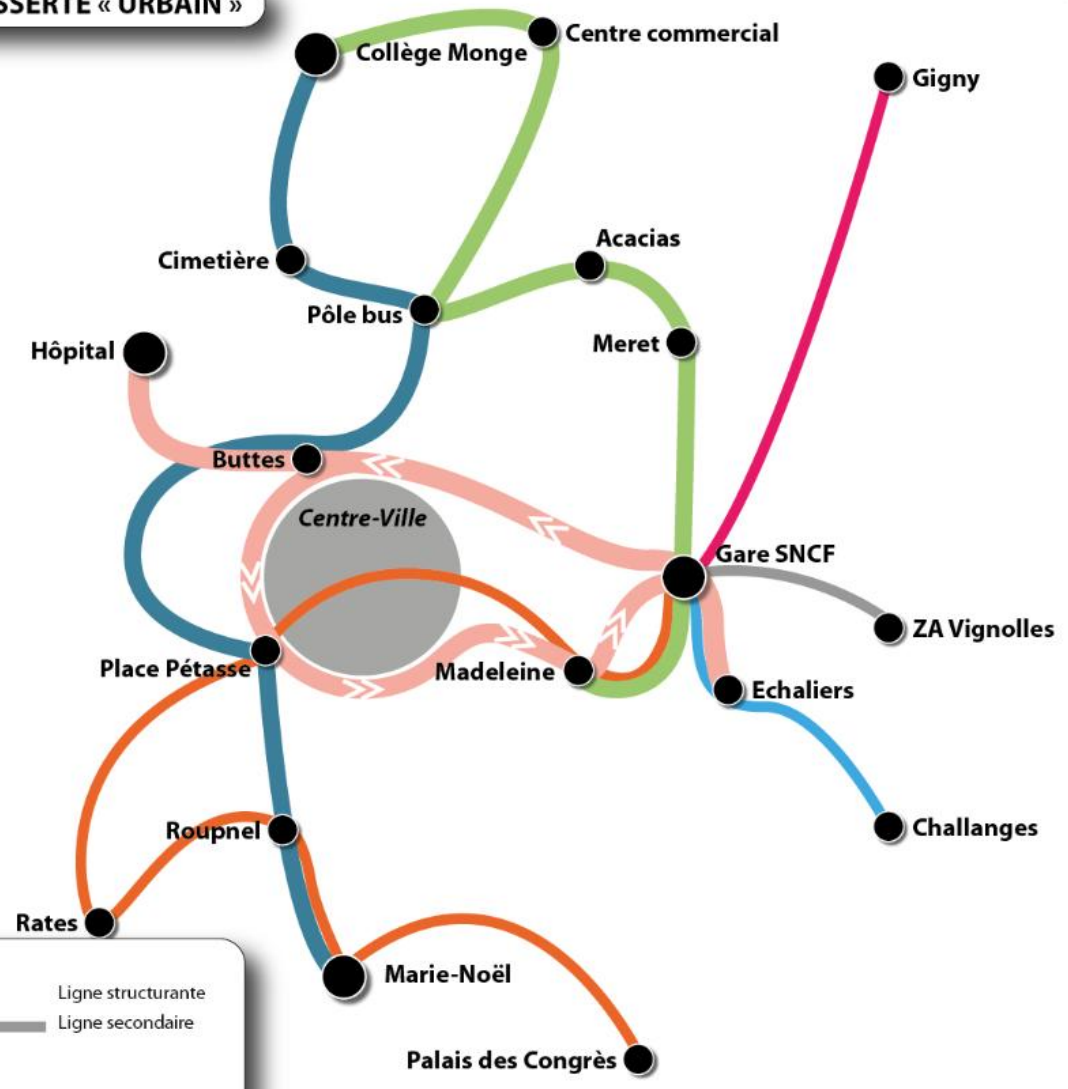
- sur ligne existante : 500 m
- avec extension de ligne : 1 km

Inexistante

Ces règles pourront être territorialisées pour tenir compte des secteurs à faible densité



SCENARIO DE DESSERT « URBAIN »



Typologie de ligne

			Ligne structurante
			Ligne secondaire

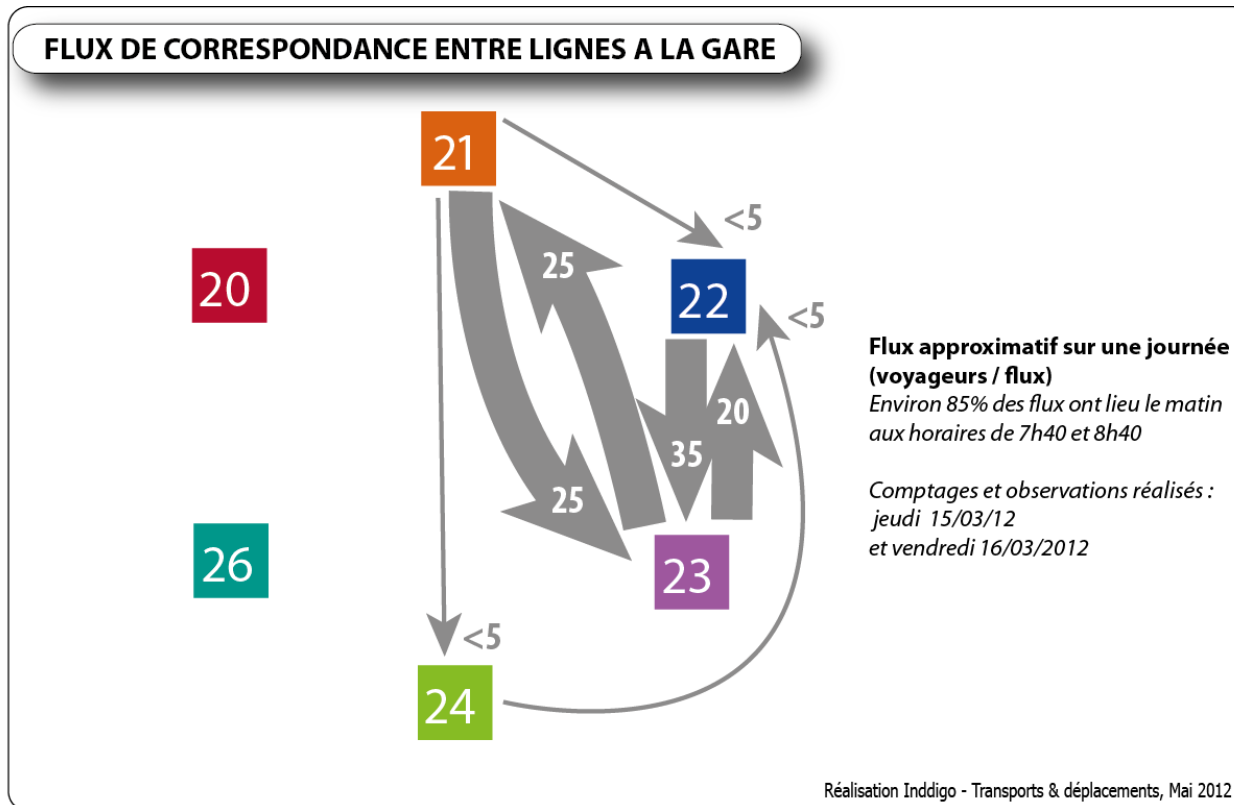
Sens de circulation

Pôles desservis

Pôle majeur	Pôle secondaire / Terminus

Réalisation Inddigo - Transports & déplacements, Mai 2012

Correspondance en gare



La **ligne 23**, seule à desservir efficacement MAREY, accueille des élèves en provenance des deux autres lignes

Les élèves de la **ligne 23** se répartissent équitablement entre les **lignes 21** et **22** pour aller aux lycées

Pas d'emplacement défini par ligne. Le premier véhicule qui arrive se place en tête de quai.

Principaux enjeux identifiés

- Améliorer la desserte des zones d'activités, notamment en limitant le **temps de correspondance** en gare de Beaune
- Rendre **plus direct** le tracé de lignes pour attirer une clientèle d'actifs (notamment vers ZA)
- Penser à **développer certains services** pour limiter les déplacements (midi, visioconférence...)
- Engager des réflexions sur le développement de **navettes privées** (Hillbrandt et Atol disposent déjà de circuits privés)