



**HAL**  
open science

# Étalement urbain et rareté des fonds publics : quel arbitrage pour le transport interurbain en périphérie de l'agglomération lyonnaise ? Exemple du Nord Isère

Nawelle Najib Bernié

## ► To cite this version:

Nawelle Najib Bernié. Étalement urbain et rareté des fonds publics : quel arbitrage pour le transport interurbain en périphérie de l'agglomération lyonnaise ? Exemple du Nord Isère. Gestion et management. 2014. dumas-02914721

**HAL Id: dumas-02914721**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02914721v1>**

Submitted on 12 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.

**Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat**

**Université Lumière Lyon II**

Faculté des Sciences Economiques et Sociales


**Conseil général de l'Isère**



# Étalement urbain et rareté des fonds publics :

## Quel arbitrage pour les transports interurbains en périphérie de l'agglomération lyonnaise ?

### Exemple du Nord Isère



**Mémoire de Master 2 TURP**

Période de stage : Avril 2014 à Août 2014

Présenté par

**Nawelle NAJIB BERNIÉ**

Sous la direction de

**Elodie COCHEY**

**Pascal Pochet**



9 Septembre 2014

UNIVERSITÉ  
**LUMIÈRE**  
LYON 2  
UNIVERSITÉ DE LYON



# Fiche bibliographique

<b>[Intitulé du diplôme]</b> Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
<b>[Tutelles]</b> - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
<b>[Titre]</b> Etalement urbain et rareté des fonds publics : quel arbitrage pour le transport interurbain en périphérie de l'agglomération lyonnaise ?		
<b>[Sous-titre]</b> Exemple du Nord Isère		
<b>[Auteur]</b> Nawelle NAJIB BERNIE		
<b>[Membres du Jury (nom et affiliation)]</b> Olivier KLEIN, LET Pascal POCHET, ENTPE Elodie COCHEY, Lauriane FERRIERE Conseil général Isère		
<b>[Nom et adresse du lieu du stage]</b> Conseil général de l'Isère 7 rue Fantin Latour, 38000 GRENOBLE		
<b>[Résumé]</b>  <p>Dans un contexte paradoxal de rareté des fonds publics et d'étalement urbain, la question des transports interurbains est au cœur des préoccupations des Conseil généraux.</p> <p>La problématique est en effet de continuer, dans des conditions financières tendues, de développer l'offre de transports publics afin de satisfaire une clientèle toujours plus importante et en attente d'une haute qualité de service.</p> <p>Le secteur Nord de l'Isère, porte d'entrée Est de l'agglomération lyonnaise, est l'une des zones qui ont connu et connaissent encore une expansion due à l'étalement urbain. Ceci implique notamment une augmentation de la demande de transport, car la plupart des « expatriés » conservent une activité dans Lyon, et effectuent donc des trajets pendulaires. Ce secteur comptant une population plutôt jeune et de classe moyenne possède l'un des taux de motorisation les plus élevés de la Région. L'impact de la congestion sur les transports en commun est bien entendu particulièrement négatif, et contraint fortement les moyens du Conseil général de l'Isère pour offrir une desserte de qualité.</p> <p>Comment, dans ces conditions, arriver à restructurer l'existant pour relever le défi de l'attractivité tout en respectant la contrainte financière imposée par la rigueur budgétaire ? Comment rationaliser une offre décousue et peu lisible ?</p> <p>Mais encore, au-delà de ces considérations techniques, quelle est la place du transport routier interurbain aujourd'hui aux abords des grandes agglomérations ? Doit-on continuer d'alimenter l'offre, quitte à soutenir le phénomène d'étalement urbain ?</p>		
<b>[Mots clés]</b> Interurbain, Routier, Rareté des fonds publics, Restructuration, Etalement Urbain	<b>Diffusion :</b> - papier : [oui/non]* - électronique : [oui/non]* (* : Rayer la mention inutile)	<b>Confidentiel jusqu'au : 31 Août 2015</b>
<b>[Date de publication]</b> 31 Août 2014	<b>[Nombre de pages]</b> 181	<b>[Bibliographie (nombre)]</b> 5

# Publication data form

<b>[Entitled of Diploma]</b> Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
<b>[Supervision by authorities]</b> - Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
<b>[Title]</b> Urban spreading and rarity of public money: what arbitration for the interurban transport in the periphery of the conglomeration of Lyon ?		
<b>[Subtitle]</b> The example of the North Isère		
<b>[Author]</b> Nawelle NAJIB BERNIE		
<b>[Members of the Jury (name and affiliation)]</b> Olivier KLEIN, Laboratory of Transportation's Economy Pascal POCHET, National School of Public State's Work (ENTPE) Elodie COCHEY and Lauriane FERRIERE, General Counsel of Isère		
<b>[Place of training]</b> General Counsel of Isère 7 rue Fantin Latour, 38000 GRENOBLE		
<b>[Summary]</b> In a paradoxical context of rarity of public money and urban spreading, the question of interurban transportation is at the heart of the deals for General Counsels. The problematic is to continue, with a tensed financial situation, to develop public transportation offer, in order to satisfy an always numerous and in expectation of a high level of service custom. The sector of North Isère, East door to the city of Lyon, is one of the zones that have known, and still do, the phenomenon of urban spreading. That implies an increase of the transportation demand, mostly because those expatriates still have a professional activity in the town, and have a pendulum rhythm. This area counts a mostly young and mid-level classed population and has also one of the highest rates of motorization in the entire region of Rhône Alpes. The impact of congestion on common transports is of course particularly negative, and highly compels the means of the General counsel to act in favor of a high quality service.  How, with these conditions, being able to restructure the existing to reach the goal of the attractiveness, by respecting also the financial constraint imposed by budgetary rigor? How to rationalize a disjointed and hardly readable transportation offer? Moreover, beyond the technical considerations, what is nowadays the room of road interurban transport around vast cities conglomeration? Shall we keep developing the offer, even if it means supporting urban spreading?		
<b>[Key Words]</b> Interurban, Road, Public money rarity, Restructuration, Urban spreading	<b>Distribution statement :</b> - Paper : [yes / no] <sup>*</sup> - Electronic : [yes / no] <sup>*</sup> (* Scratch the useless mention)  <b>Declassification date : August 31th 2015</b>	
<b>[Publication date]</b> August 31th 2014	<b>[Nb of pages]</b> 181	<b>[Bibliography]</b> 5

# Sommaire

<b>Remerciements</b> .....	<b>5</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>7</b>
<b>I - Organisme de stage et contexte de l'activité transport interurbain sur le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné</b> .....	<b>9</b>
1 - Image d'ensemble du Conseil général de l'Isère .....	9
2 - La direction des mobilités .....	10
3 - Le pôle étude .....	10
<b>II - Méthodologie et enjeux de la mission</b> .....	<b>11</b>
1 - Description de la mission et méthodologie employée .....	11
2 - Définition des enjeux .....	12
<b>III - Concertation et consolidation des projets de transport, la place du Conseil Général</b> .....	<b>15</b>
1 - Contexte de la gouvernance transport et importance de la concertation.....	15
2 - Application des instances de concertation dans le déroulé du stage .....	16
<b>IV - Analyse territoriale, usages de la ligne et habitudes de déplacements</b> .....	<b>21</b>
1 - Analyse du contexte institutionnel, économique, social et de l'infrastructure ; un territoire prometteur mais contraint .....	21
2 - Usages de la ligne et habitudes de déplacements.....	29
3 - La question du terminus lyonnais .....	42
4 - Conclusions du diagnostic territorial et orientations de réorganisation.....	44
<b>V - Projets de réorganisation et schéma de desserte finale</b> .....	<b>47</b>
1 - Scénarii de réorganisation pour la ligne 1980.....	49
2 - Scénarii de réorganisation pour la ligne 1990.....	55
3 - Proposition de report des flux scolaires .....	58
<b>VI - Quel devenir pour les lignes de transport interurbain ?</b> .....	<b>65</b>
1- De la théorie à la pratique, genèse accélérée de la définition de l'interurbain.....	65
2 - Du dilemme des transports routiers interurbains.....	67
<b>VII - Conclusions</b> .....	<b>71</b>
<b>Bibliographie</b> .....	<b>73</b>

## Remerciements

J'ai rencontré au cours de ce stage des personnes qui m'ont énormément transmis. J'ai beaucoup appris, et je garderai des souvenirs mémorables de ces cinq mois à la direction des mobilités.

Je souhaite remercier tout d'abord Elodie Cochey et Lauriane Ferrière. Tutrices attentives et bienveillantes, elles m'ont laissé l'autonomie dont j'avais besoin et ont su me faire confiance, tout en m'orientant aux moments où j'en avais besoin. Elles m'ont transmis leurs savoirs sur bien des sujets. Elodie, merci pour l'aide en cartographie, pour tes conseils avisés. Lauriane, merci d'avoir toujours été présente et disponible pour répondre à mes questions, et merci également pour ton aide et tes conseils avisés. A toutes les deux, merci pour les bons moments, ceux que je n'oublierai pas, merci pour la bonne humeur, les pique-niques et autres joies !

Un remerciement particulier doit être adressé à Marie-Pierre Fléchon, Directrice des mobilités, pour la confiance qu'elle m'a accordée durant ces cinq mois de stage. La confiance est l'un de ces sentiments si puissants qu'il peut conditionner le cours des choses et le comportement des personnes. Merci Marie-Pierre de m'avoir poussée par la confiance et la bienveillance à avoir accompli ce travail.

Un grand merci aussi à Valérie Hérin, référente transport à la Maison du Territoire de Crémieu. Valérie, merci de m'avoir donné de ton temps pour trouver un moyen de transporter les petits isérois jusqu'à leurs lieux respectifs d'instruction ! Merci pour ton accueil en territoire et pour ta bonne humeur, encore.

François Lirola, Mathieu Fourquet, Yves Abel et David Uhlen, je vous remercie tous les quatre pour votre aide, et aussi et surtout pour tous ces moments partagés. Yves, ta connaissance du terrain et ta patience pour m'accompagner sur tous les itinéraires et points d'arrêt de cette longue ligne m'ont permis de mieux saisir et de m'approprier le contexte et les enjeux du territoire. Merci pour ta bonne humeur Yves. François, partenaire de tous les jours, merci pour ta joie et ton positivisme à toutes épreuves, merci pour les pauses café au soleil et pour ton expérience du transport. Mathieu, l'épicier du pôle études, merci de ta présence quand j'en avais besoin, merci de ton aide et de ta bonne humeur. Sans ton astuce Excel, mes fiches horaires auraient été une longue séance de torture ! David, merci pour ton aide précieuse pour le graphicage, pour les débats philosophiques, pour le chocolat et le thé aussi !

Je souhaite adresser un remerciement très spécial à Véronique Lespinats. Je te remercie Véronique pour avoir fait de moi ton accompagnatrice aux réunions du SMT, j'y ai appris beaucoup de choses et ai eu l'occasion de m'intéresser à des

sujets qui m'ont beaucoup inspirée. Je te remercie également pour ton aide sur un plan plus personnel. Merci pour nos discussions et pour ton accessibilité.

J'ai tellement de personnes à remercier... pour tellement de choses aussi. J'ai une pensée très spéciale pour chacune des personnes suivantes : Laurence, Sana, Patrick, Olivier, Emilie, Pierre-Eric, Carole P, Carole L, Julia, Kareen, Stéphanie, Melika, Chantale, Christine, Nathalie, Arnaud, Cécile, Pierre, et tous les agents de la Direction des Mobilités qu'il m'a été donné de croiser. Merci à tous.

Bien évidemment, ce stage ni ce mémoire n'auraient pu se dérouler de la sorte sans les enseignements de mes professeurs cette année. Ce fut un parcours digne d'un décathlon, épuisant mais satisfaisant. Le Master TURP est reconnu, et je sais aujourd'hui pourquoi. Merci à vous tous chers professeurs.

Merci à ma petite maman, qui cette année à mené beaucoup de choses de front, et m'a montré qu'il était possible d'écrire un mémoire de sociologie en soutenant une famille dans laquelle la mise en application des principes qu'elle étudie serait une expérience certainement très instructive, et en continuant d'assurer un poste à responsabilité... rien n'est impossible pour SuperWoman.

Наиболее важную поддержку, в течении этого времени, я получила от своего любимого будущего мужа. Бесконечное спасибо тебе за то, что был рядом и подталкивал меня. Спасибо тебе за твою любовь и энергию. Я надеюсь эти черты характера я смогу получить от тебя.

Я тебя люблю.

## Introduction

La problématique ayant poussé le Conseil général de l'Isère à repenser la structure de certaines lignes régulières interurbaines est partagée par l'ensemble des collectivités et la plupart des autorités organisatrices des transports en France. Il s'agit, dans un contexte budgétaire tendu, voire en baisse, de continuer à développer un service public de transport en mesure de satisfaire une demande toujours plus importante dans sa quantité et exigeante dans sa qualité.

Depuis une vingtaine d'années, l'agglomération lyonnaise est la cible d'un fort phénomène de périurbanisation. Le secteur Nord de l'Isère, porte d'entrée Est de la ville, est l'une des zones ayant connu et connaissant encore une expansion due à l'étalement urbain. Ceci implique notamment une augmentation de la demande de transport, car la plupart des « expatriés » conservent une activité dans Lyon, et effectuent donc des trajets pendulaires.

Cette augmentation de la demande de transport peut être absorbée de deux façons : par le transport collectif, ou le transport individuel. Or, avec un taux de motorisation plus élevé en périphérie que dans la ville, une part importante des déplacements sont effectués en voiture, créant la congestion routière si bien connue autour des grandes agglomérations françaises.

L'effet est très négatif sur les transports interurbains, en termes de vitesse commerciale et de temps de parcours. Les infrastructures ne permettant pas systématiquement de préserver des espaces dédiés aux transports en commun, les lignes départementales se retrouvent alors acteur et victime de la congestion.

Enfin, il existe une problématique spécifique au transport dans les zones peu urbanisées. Elle a trait à la définition du niveau de service des offres de transport interurbaines.

Dans les zones peu densément peuplées, ou en cas de manque de compétence en matière de transports, ou encore quand les finances ne le permettent pas, les collectivités (communes ou communautés de communes) ne se constituent pas Autorités Organisatrices des Transports, et ne proposent donc aucune offre de transport au niveau local. Dans cette situation (cas de la zone d'étude de ce mémoire), le maillage du territoire est assuré par les lignes interurbaines. La vocation du transport interurbain, qui est de relier, rapidement et par les grands axes, des pôles urbains, se trouve profondément modifiée, contrainte et forcée à faire du cabotage. Les temps de parcours sont allongés, les itinéraires parfois complexes et multiples, et la desserte peut devenir très aléatoire (pas ou peu de fréquentation, arrêts isolés), créant un risque supplémentaire de difficulté de suivi de l'exploitation (arrêt non marqués, cars passés en avance, itinéraires « simplifiés » par le transporteur, ...etc.).



Dans ces conditions, comment aborder la restructuration des lignes interurbaines en veillant à rationaliser la desserte tout en garantissant son efficacité ? Quelle méthodologie pour construire un service attractif et cohérent avec la demande de transport ? Enfin comment parvenir à impliquer les différents acteurs afin de consolider la nouvelle proposition de desserte ?

# I - Organisme de stage et contexte de l'activité de transport interurbain sur le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné

Afin d'introduire mon travail au sein du Conseil général de l'Isère, cette partie présentera les éléments importants de l'organisme, ainsi que le contexte d'exercice de la mission transports.

## 1 - Image d'ensemble du Conseil général de l'Isère

Le département de l'Isère, rattaché administrativement à la Région Rhône Alpes, compte 1,22 million d'habitants, répartis sur 7 431km<sup>2</sup>. Il peut être de deux façons. D'abord géographiquement, puis de manière organisationnelle.

Géographiquement, trois zones se dessinent :

«

- Les plaines et collines du Nord-Ouest, plutôt rurales avec un fort développement urbain et économique dans la couronne lyonnaise (Vienne, l'Isle d'Abeau, Bourgoin- Jallieu) ;
- Le Sud-Est, alpin, constitué de massifs montagneux (plateau du Vercors, Chartreuse, Belledonne, Oisans) voués à l'hydroélectricité et au tourisme;
- Entre ces deux parties, la vallée de l'Isère, qui abrite l'agglomération grenobloise et des espaces de péri urbanisation où se développent les industries et les services. »

*Extrait de [www.isere.fr](http://www.isere.fr)*

Administrativement, le département est divisé en 13 territoires, bénéficiant pour chacun de référents locaux (transport par exemple), prolongation du Conseil général au plus proche des habitants.

*(Cf. annexe 1, Carte des 13 territoires du département, p.75)*

## **2 - La direction des mobilités**

La direction des mobilités est issue de la fusion entre la direction des routes et de celle des transports en Février 2012. Cette mutualisation des compétences permet à la direction des mobilités de couvrir l'ensemble des problématiques liées aux axes routiers interurbains.

Le budget alloué aux transports a plus que doublé en Isère depuis 2001, passant en 2014 à près de 174 millions d'euros (*Transisère* et hors *Transisère* compris), dont 52% environ alloués au réseau *Transisère*. Les recettes s'élèvent quant à elles à un peu plus de 91 millions d'euros (*Transisère* et hors *Transisère* compris), aboutissant à un ratio recettes/dépenses de **52,4%**, rendu possible par plus de 95 millions d'euros de subventions et contributions (Etat, Région, et Syndicat Mixte des Transports en Commun –SMTC- de Grenoble).

*(Cf. annexe 2, Détails des comptes transports du Conseil général, p. 76)*

La palette de responsabilités de la direction des mobilités est très étendue. Elle compte est composée de dix services.

Parmi les missions nécessitant un volume de travail important, nous pouvons souligner la desserte scolaire. Elle relève de la compétence du département, et demande une organisation très particulière car millimétrée et évaluée au plus près des individualités des élèves.

## **3 - Le pôle étude**

Le pôle étude, entité du service Expertise Transport, est la division au sein de laquelle ce stage s'est déroulé. Il est composé de 7 chargés d'études, et est dirigé par Elodie COCHEY.

La mission du pôle étude est d'adapter les horaires, itinéraires et missions globales des services de transports du réseau interurbain *Transisère* (nom commercial du réseau gérés par le Département). Il intervient donc en amont et en aval de l'exploitation des lignes. Il est l'interlocuteur n°2 des exploitants du réseau (après le Poste de Commandement Itinisère, qui gère les incidents d'exploitation). Le pôle étude est donc présent à court, moyen et long terme sur le réseau.

## II - Méthodologie et enjeux de la mission :

Le Conseil général de l'Isère m'a confié une mission importante, parce qu'elle comprend de nombreux enjeux. Cette partie présentera donc la mission en détail, mais également la méthodologie que j'ai employée pour y répondre, et les enjeux qu'elle comprend.

### 1 - Description de la mission et méthodologie employée

J'ai été chargée par le Conseil Général de l'Isère de l'étude de restructuration de la ligne 1980, et de son service express 1990. Cette liaison radiale effectue les trajets entre Crémieu (secteur Nord Isère), et Lyon Part Dieu, en traversant l'Est lyonnais notamment.

Proposant un temps de parcours élevé et des itinéraires multiples (51 itinéraires différents à ce jour), l'offre est très peu lisible, et peu attractive, notamment pour les usagers non captifs.

La mission consiste à évaluer la desserte actuelle, apprécier le contexte global de gestion de la ligne, et enfin proposer une solution de réorganisation, afin que la ligne soit mise en appel d'offre en Septembre 2015.

J'ai souhaité articuler mon stage en deux phases. La première phase consiste à effectuer un diagnostic complet de la desserte actuelle. Il s'agit donc de comprendre le fonctionnement du territoire, ses spécificités, ainsi que le contexte de l'activité transport, de la ligne, et ce sous plusieurs aspects. L'étude du territoire s'est donc axée sur le contexte économique, social, politique. L'étude de la ligne et de la desserte s'est basée sur les éléments de connaissance de la clientèle, des rencontres avec les différentes parties (autorité organisatrice, transporteur, référents locaux). Cette première phase a permis d'identifier les principaux points noirs de la ligne, et de découvrir que l'usage actuel ne correspond que très partiellement à l'offre mise en place. En effet, 60% environ de la fréquentation sur la ligne est constituée de scolaires, qui empruntent souvent des services tronqués, visant à répondre à cette demande spécifique. Un double travail est donc mené depuis ce temps, puisque j'ai proposé la séparation de l'usage scolaire, en reportant le flux sur d'autres lignes (existantes ou à créer).

La seconde phase de la mission est la conception. Elle contient trois étapes. D'abord la définition des cibles. Afin de bâtir une desserte en cohérence avec les besoins, il m'est apparu indispensable de comprendre les usages et les potentiels d'usage, en fonction des éléments de la fréquentation actuelle, mais également en fonction du contexte étudié dans la phase 1.

La deuxième étape de cette phase est la définition des pistes d'action. Plusieurs dessertes sont possibles, et dépendent aussi des volontés politiques locales. La particularité de la ligne étudiée est qu'elle traverse 4 zones de compétence

transport différentes (Département de l'Isère, département de l'Ain, Département du Rhône, périmètre du SYTRAL). Le but de cette étape est de savoir ce qu'il est possible et impossible de faire quant au niveau d'offre, à/aux itinéraire(s), ...etc. en prenant en compte les éléments issus de la concertation.

La troisième et dernière étape de cette phase, et aussi de la mission consiste à proposer la version finale de réorganisation. Il se peut aussi que plusieurs propositions soient formulées, et soumises au vote des élus du Conseil général. Cette étape devra comporter les éléments financiers nécessaires à l'appréciation de la nouvelle ligne, ainsi que des éléments pratiques tels que la fiche horaire, voire le graphicathéorique des services.

## **2 - Définition des enjeux**

Les enjeux de la mission qui m'a été confiée sont multiples.

Le Conseil Général de l'Isère, comme de nombreuses administrations territoriale, fait face à des difficultés financière la poussant à rechercher des sources d'économie. Il est un fait avéré qu'en matière de transport, la charge n'est que très peu supportée par les usagers. Selon le contexte d'exercice, le coût est donc supporté par les entreprises via le versement transport lorsque l'autorité organisatrice est un Syndicat (le plus souvent en milieu urbain), ou par les collectivités. Le Conseil Général de l'Isère ne bénéficiant pas des ressources du versement transport, il doit assumer quasiment seul la charge financière des transports sur son territoire. Le budget alloué aux transports a plus que doublé en Isère depuis 2001, passant en 2014 à près de 174 millions d'euros (*Transisère* et hors *Transisère* compris), dont 52% environ alloués au réseau *Transisère*. Les recettes s'élèvent quant à elles à un peu plus de 91 millions d'euros (*Transisère* et hors *Transisère* compris), aboutissant à un ratio recettes/dépenses de **52,4%**, rendu possible grâce à plus de 95 millions d'euros de subventions et contributions (Etat, Région, et Syndicat Mixte des Transports en Commun –SMTC- de Grenoble).

La mission qui m'a été confiée s'inscrit donc dans une recherche de rationalisation des dépenses en matière de transports.

Ensuite, il s'agit de renouer avec la/les demande(s) de déplacement. Pendant longtemps, les transports du territoire Dauphinois étaient assurés par la Société d'Economie Mixte VFD (Voies Ferrées du Dauphiné) avec le statut de Régie. Assurant à la fois le développement et l'exploitation des services, la SEM VFD a bâti un réseau correspondant à la demande de l'époque, prenant en compte des particularités territoriales fortes et des demandes parfois isolées, et ce dans un contexte budgétaire favorable.

Les choix faits alors ne correspondent plus forcément aux problématiques d'aujourd'hui. Les lignes 1980 et 1990 attirent peu, tirées vers le bas par leur complexité et leur manque de visibilité. Le service proposé sous forme de

cabotage entraînant des temps de parcours longs ne correspond plus aux besoins de déplacement des habitants du Nord Isère, très attirés économiquement par la tâche urbaine lyonnaise.

Comprendre les besoins et les habitudes de déplacement, bâtir une offre en cohérence, c'est donc améliorer le service offert. Le troisième enjeu de cette mission sera de réaliser cette avancée à budget constant.

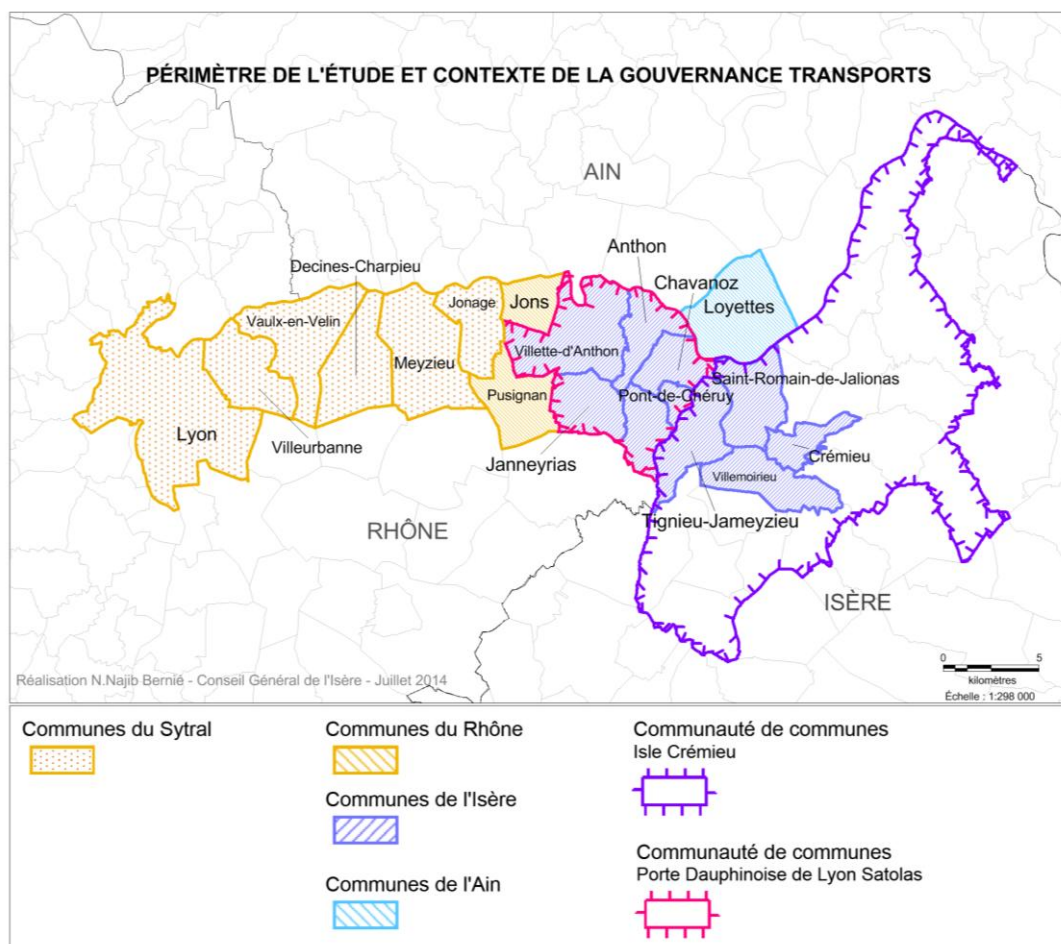
Enfin, dans le contexte politique et de gouvernance complexe ci-dessus abordé, le quatrième et dernier enjeu de la mission sera de mener mon étude et construire l'offre future en conservant un lien fort avec l'ensemble des acteurs, habitants, élus, relais locaux du Département, communes et communautés de communes, et autorités organisatrices.



### III - Concertation et consolidation des projets de transport, la place du Conseil Général

Evoqué précédemment, l'enjeu de la concertation a été l'un des éléments important lors de mon stage, et l'est par ailleurs pour l'ensemble des projets et missions menées par le Conseil général.

#### 1 - Contexte de la gouvernance transport et importance de la concertation



Carte 1 – Périmètre de l'étude et contexte de la gouvernance transports

La carte ci-dessus fait un état des lieux du contexte de la gouvernance transports sur le périmètre de l'étude.

Comme je l'avais précédemment souligné, ce contexte est complexe, marqué par de nombreux acteurs mais également par une différence de couleur politique, et donc de sensibilité en matière de transports. En effet, le Nord Isère, positionné à droite, défend des projets parfois différents des orientations prises par le Conseil Général, à gauche.

Soulignons que l'ensemble des communes appartenant aux Communautés de Communes Isle Crémieu et Porte Dauphinoise de Lyon Satolas sont adhérente au SYMBORD, Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné, porteur du SCOT Nord Isère et engagé pour une réhabilitation du CFEL (Chemin de Fer de



l'Est Lyonnais), abandonné depuis des années, et ré exploité partiellement par la ligne T3 gérée par le Sytral. Le SYMBORD, bien que porteur du SCOT, ne s'est (pour l'instant) pas constitué AOT de second rang, et laisse donc la charge du transport sur son territoire au Conseil général de l'Isère.

Au-delà des différences politiques, il n'est qui qu'il en soit pas aisé de mettre autant de monde d'accord. Pourtant c'est bien la clé pour réussir à faire porter localement un projet de restructuration de ligne.

Le changement fait peur. Parce qu'on sait ce qu'on avait, pas ce qu'on aura. Le relai local, qu'il soit technique ou politique est donc particulièrement important, d'autant plus que le sujet des transports est un sujet quotidien pour les habitants. Il implique un nombre important de changement d'habitudes, un bouleversement des horaires, des itinéraires, et donc de la qualité de la vie.

La coopération locale est aussi une arme contre la fuite des usagers qui, angoissés, préfèrent se reporter, même temporairement, sur d'autres modes de transport (le plus souvent la voiture), comportement qui inconsciemment nuit tant à l'image de la nouvelle ligne qu'à la qualité du voyage (congestion supplémentaire créée par les nouveaux automobilistes et impact négatif sur le temps de parcours des services de TC présentés jusque-là comme un progrès pour l'utilisateur).

Dans ce contexte, il est du devoir de l'autorité organisatrice porteuse du projet de rassembler les acteurs, faire face à leur crainte et tenter de partager les objectifs, afin de s'assurer d'un certain degré de soutien au niveau local.

D'autre part, il est important, pour concevoir des services de transports qui soient à la hauteur des attentes des usagers, de décloisonner la conception du projet de ses cibles finales. La concertation doit également avoir ce rôle de confrontation à la réalité des usagers, au-delà des chiffres recueillis par des enquêtes ou des données de fréquentation.

## **2 - Application des instances de concertation dans le déroulé du stage**

Dans le cadre de ma mission, la concertation et la consolidation du projet se sont fait sur trois échelons.

D'abord, l'échelon interne. Le Conseil Général de l'Isère a mis en place pour chacun de ses territoires (13), un relai local appelé Maison du Département, au sein desquelles des agents sont chargés de relayer et d'appliquer au plus près des habitants les décisions prises plus haut. Plusieurs rencontres avec la référente transports de la Maison du Département de Crémieu m'ont permis de mieux comprendre la vie et les attentes des usagers/habitants, mais également de posséder des repères chronologiques et factuels quant au contexte territorial, de transport, et politique.

D'autre part j'ai été amenée à rencontrer plusieurs agents du Département, qui au travers de leur fonction avaient des éléments à apporter.

Ensuite, l'échelon des organismes relatifs aux transports, externes au Conseil général. Il s'agit de :

- L'Agence de Mobilité Nord Isère
- Le SYTRAL
- Les Aéroports de Lyon
- Le Grand Lyon
- Le transporteur
- Le Conseil général du Rhône dans une moindre mesure

Ces acteurs ont été consultés une ou plusieurs fois (Sytral notamment) au cours de ma mission, au travers de rencontres ou d'entretiens téléphoniques, chacun détenant une part du puzzle.

Au regard des faibles performances actuelles de la ligne étudiée, il semble naturel de penser à un itinéraire plus direct lors de la réorganisation. Ceci fait apparaître un besoin en solutions de rabattement, permettant aux usagers non motorisés notamment, de rejoindre leur arrêt de prise en charge. C'est dans ce cadre que l'agence de Mobilité Nord Isère a été contactée. Référente en matière de mobilités alternatives et communication locale, et très bien intégré dans le tissu local, il a fallu s'assurer que le projet serait partagé et porté à ce niveau.

Le SYTRAL, gestionnaire du réseau des Transports en Commun Lyonnais, a été une pièce maîtresse dans mon travail de concertation. En effet, plusieurs raisons qui seront évoquées plus en détail ultérieurement ont menées à l'étude d'un nouveau terminus de la ligne. Cela implique une rupture de charge sur un point d'entrée du réseau des TCL. Il a donc été indispensable, et ce très rapidement, que je sois en contact quasi permanent avec le SYTRAL, afin de discuter des possibilités d'entrées et de conditions de dépose sur le réseau lyonnais.

Le Grand Lyon, gestionnaire de voirie, a été un partenaire à deux niveaux lors de cette mission. Non seulement sur la question de l'aménagement du point d'arrêt au niveau du terminus lyonnais, mais également parce que le Grand Lyon a engagé, de son propre fait, et en collaboration avec un bureau d'étude, une étude sur les terminus des cars *Transisère* dans l'agglomération lyonnaise.

Le transporteur (ici SEM VFD) est un appui technique important dans la réalisation des études. Il possède des informations permettant de comprendre la ligne -et son historique dans le cas présent- son exploitation et ses contraintes. Dans le cas d'une ligne dont l'appel d'offre est imminent, l'exercice devient délicat. Il faut dans la mesure du possible collecter les informations importantes pouvant éclairer le diagnostic et éviter les erreurs d'interprétation, tout en restant neutre et sans donner d'information ou d'orientations quant aux éléments

qui constitueront le cahier des charges de l'appel d'offre à venir. J'ai pour ma part, afin de palier à cette difficulté, choisi de rencontrer très tôt le transporteur. Ce choix m'a permis de ne pas me mettre en danger, dans la mesure où aucun élément n'avait encore été décidé, et que le diagnostic venait à peine d'être entamé. Cette rencontre s'est avérée très utile puisqu'elle m'a permis d'avoir accès à des éléments de connaissance de la ligne, d'exploitation, ...etc., dont seuls le transporteur peut disposer.

Le troisième échelon a été évoqué plus haut. C'est celui des élus du Nord Isère, pour lesquels ont été organisés deux rencontres de concertation. La 1<sup>ère</sup> qui s'est déroulée en Juillet a eu pour objet la présentation du diagnostic territorial des déplacements, ainsi que la discussion des orientations impulsées par le Conseil général suite à mon travail. Lors de cette réunion, à laquelle avait été conviés l'ensemble des communes desservies sur les trois territoires, ainsi que les deux communautés de communes, le syndicat mixte porteur du Schéma de Cohérence Territoriale, les Conseillers Généraux du secteur, et l'Agence de Mobilité Nord Isère, des débats ont eu lieu suite à la présentation, au centre desquels l'avis partagé par tous de l'importance d'un service de transport recentré sur les besoins des habitants, et avec une lisibilité améliorée, ainsi que l'opportunité de proposer un terminus à l'entrée du Périmètre des Transports Urbains à Meyzieu, en correspondance avec le tramway.

Cette réunion avait pour but de présenter les premières conclusions de l'analyse du territoire, et les préconisations transports en conséquence<sup>1</sup>. Soulignons ici que cette réunion a été un point marquant dans le déroulement de mon stage. Non seulement, les objectifs et les enjeux du projet ont été partagés par tous, mais un débat constructif a été ouvert. Il est d'une importance capitale que les instances de concertation soient activées tout au long des projets, car comme évoqué précédemment, elles sont les garantes d'un soutien au niveau local, et d'une implication des territoires dans la réalisation des plans lancés par le Conseil général.

La création de tels liens m'a permis non seulement de mener mon étude dans les meilleures conditions, en accord avec les partenaires, notamment le SYTRAL, mais également de consolider la position du Conseil général de l'Isère en termes de concertation.

Il est évident toutefois qu'un tel positionnement ne se limite pas à des considérations techniques de réalisation des projets. Il recouvre un engagement politique fort, notamment sur la question de la place des transports en commun interurbains dans le périmètre urbain. Cette étude a questionné la place et le rôle

---

<sup>1</sup> Cf. Annexe 3 *Présentation faite aux élus lors de la Réunion du 24 Juillet*, p.90 et Annexe 4 *Compte-rendu de la réunion du 24 Juillet*, p.100

des liaisons interurbaines, et fera certainement date de ce point de vue pour celles à suivre.

Les conséquences de cette complexité politique doivent être envisagées sur deux plans : celui tout d'abord du nombre important d'interlocuteurs. Il n'est parfois pas facile de s'entendre avec un partenaire. Avec cinq acteurs (possédant la compétence transports) réunis sur le projet, la tâche est encore plus rude.

D'autre part celui des divergences intrinsèques quant à la manière de concevoir le transport public. Nous sommes ici en présence d'un dossier rassemblant des élus de la majorité et de l'opposition (élus du Nord Isère). Les différences de point de vue sont assez marquées, et peuvent être un frein au changement, surtout dans un temps réduit.

Toujours sur les questions institutionnelles, notons que l'absence d'AOT de second rang sur le territoire constitue une difficulté supplémentaire pour le transport public, pouvant expliquer l'aspect actuel de la ligne 1980 notamment. En effet, l'absence de solution de transport local assurant un maillage dense de la zone a pour effet de laisser le soin au transport interurbain d'assurer ce type de desserte, allant donc à l'encontre de la performance recherchée par les usagers. Cette situation est un véritable casse-tête car tout ne peut pas être financé. La solution serait alors une prise de position politique, à savoir faire un choix entre la desserte fine et la performance -d'où la difficulté de dialoguer avec autant d'acteurs, qui plus est de l'opposition-.

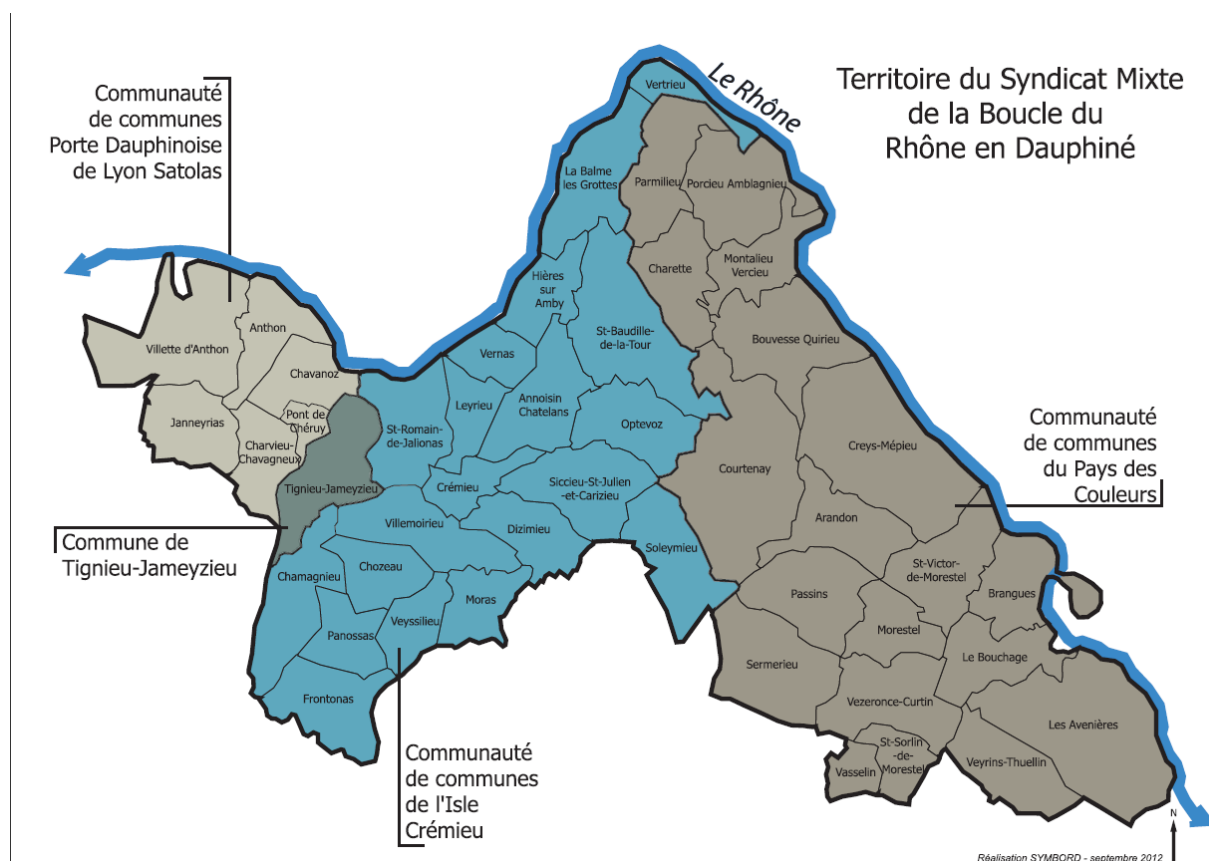


## IV - Analyse territoriale, usages de la ligne et habitudes de déplacements

Afin d'appréhender les enjeux et cibles d'une ligne de transport, il est important de comprendre le contexte territorial de la Boucle du Rhône en Dauphiné, et d'en saisir les subtilités. En effet, tant la situation géographique que le contexte économique, social et politique ont des impacts sur la structure de l'offre de transports. Il faut avoir connaissance des différents éléments et enjeux, se placer sous différents angles, afin de prendre en compte au mieux les attentes et contraintes des usagers, mais aussi pour posséder les arguments qui seront nécessaires au Conseil général de l'Isère dans sa prise de position.

### 1 - Analyse du contexte institutionnel, économique, social et de l'infrastructure ; un territoire prometteur mais contraint

La section précédente nous avait permis de mieux comprendre les multiples couches institutionnelles intervenant sur le périmètre de la ligne (Cf. carte 1 – *Périmètre de l'étude et contexte de la gouvernance transports*, p.15).



Carte 2 - Territoire du SYMBORD – source SYMBORD

L'analyse économique et sociale du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné (territoire présenté dans la carte ci-dessus) montre un territoire jeune et

dynamique, mais peu touché par la culture des transports en commun, bien qu'étant plus que jamais concerné par les problématiques d'étalement urbain.

Bien que la population rencontrée sur le territoire cible soit légèrement plus jeune que sur l'ensemble de Rhône Alpes, les proportions sont plutôt bien respectées, à savoir que la grande majorité des habitants est constituée de jeunes et d'actifs. Cette répartition des âges implique à priori une forte demande en matière de transport scolaire, sous responsabilité du Conseil général.

Le tableau ci-après compare l'évolution de la population au sein du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné, et sur l'ensemble de la région Rhône Alpes,

Répartition de la population par âge en 1999 et 2009

		Territoire	Rhône-Alpes
1999	Moins de 14 ans (en %)	22,4	19,6
	De 15 à 59 ans (en %)	61,4	61,1
	Plus de 60 ans (en %)	16,1	19,3
	Population (en unités)	67 580	5 645 847
2009	Moins de 14 ans (en %)	22,4	19,1
	De 15 à 59 ans (en %)	59,3	59,3
	Plus de 60 ans (en %)	18,3	21,6
	Population (en unités)	79 879	6 174 040

Source : Insee - Recensements de la population (exploitation principale)

Tableau 1 – Répartition de la population par âge en 1999 et 2009

Il existe donc une forte probabilité pour que cette forte croissance soit liée aux effets de l'étalement urbain sévissant depuis une vingtaine d'années autour de l'agglomération lyonnaise. En effet, le Nord de l'Isère, et notamment la zone de Pont-de-Chéruf, sont l'une des zone « refuges » des expatriés de la ville.

Évolution annuelle moyenne de la population

		Territoire	Rhône-Alpes
Période 1982-1990	Taux annuel moyen total	1,8	0,8
	- Variation due au solde naturel	0,7	0,5
	- Variation due au solde migratoire	1,1	0,3
Période 1990-1999	Taux annuel moyen total	0,9	0,6
	- Variation due au solde naturel	0,5	0,5
	- Variation due au solde migratoire	0,4	0,1
Période 1999-2009	Taux annuel moyen total	1,7	0,9
	- Variation due au solde naturel	0,7	0,5
	- Variation due au solde migratoire	1,0	0,4

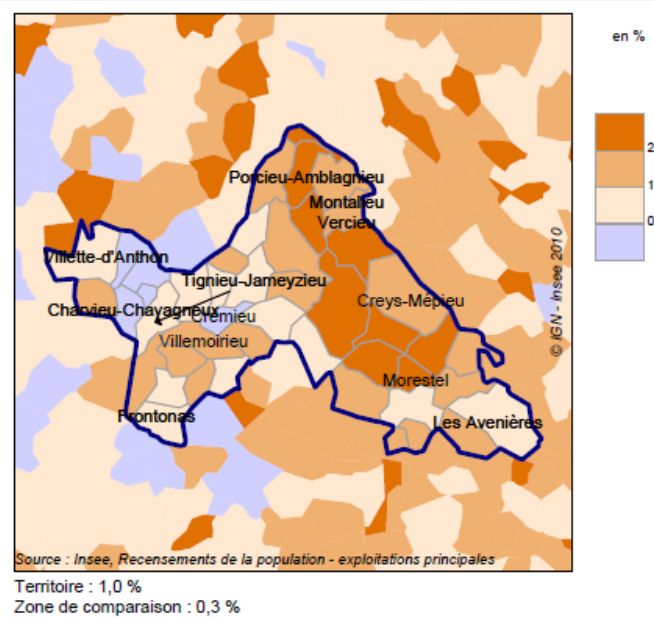
Source : Insee - Recensements de la population (exploitation principale)

Tableau 2 – Evolution annuelle moyenne de la population

Le marché immobilier y est plus favorable à l'acquisition, les espaces sont plus grands, tout en conservant une proximité apparente avec l'agglomération Lyonnaise.

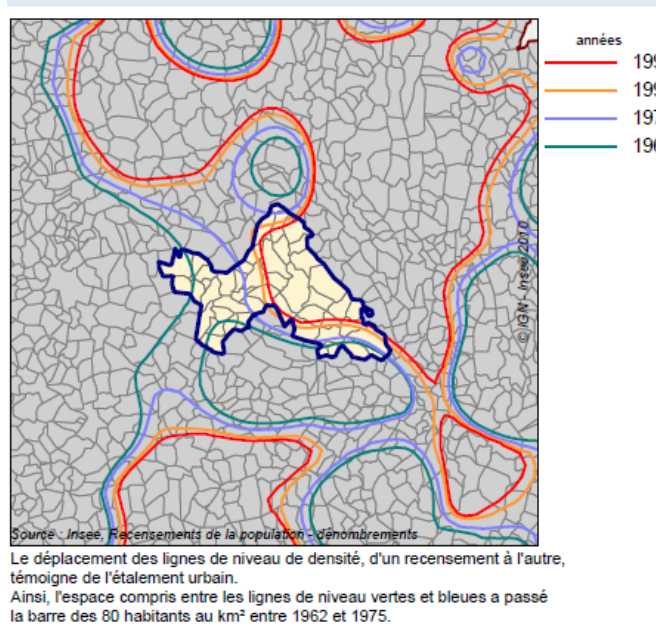
Dans sa revue de territoire, l'INSEE propose deux cartographies illustrant le phénomène de périurbanisation.

**Taux d'évolution annuel moyen 1999-2006  
du au solde migratoire**



Carte 3 - Croissance démographique due au solde migratoire entre 1999 et 2009 - INSEE 2010

**Seuil de densité à 80 hab/km<sup>2</sup>  
Evolution 1962-1999**



Carte 4 - Etalement urbain sur le Haut Rhône Dauphiné - INSEE 2010

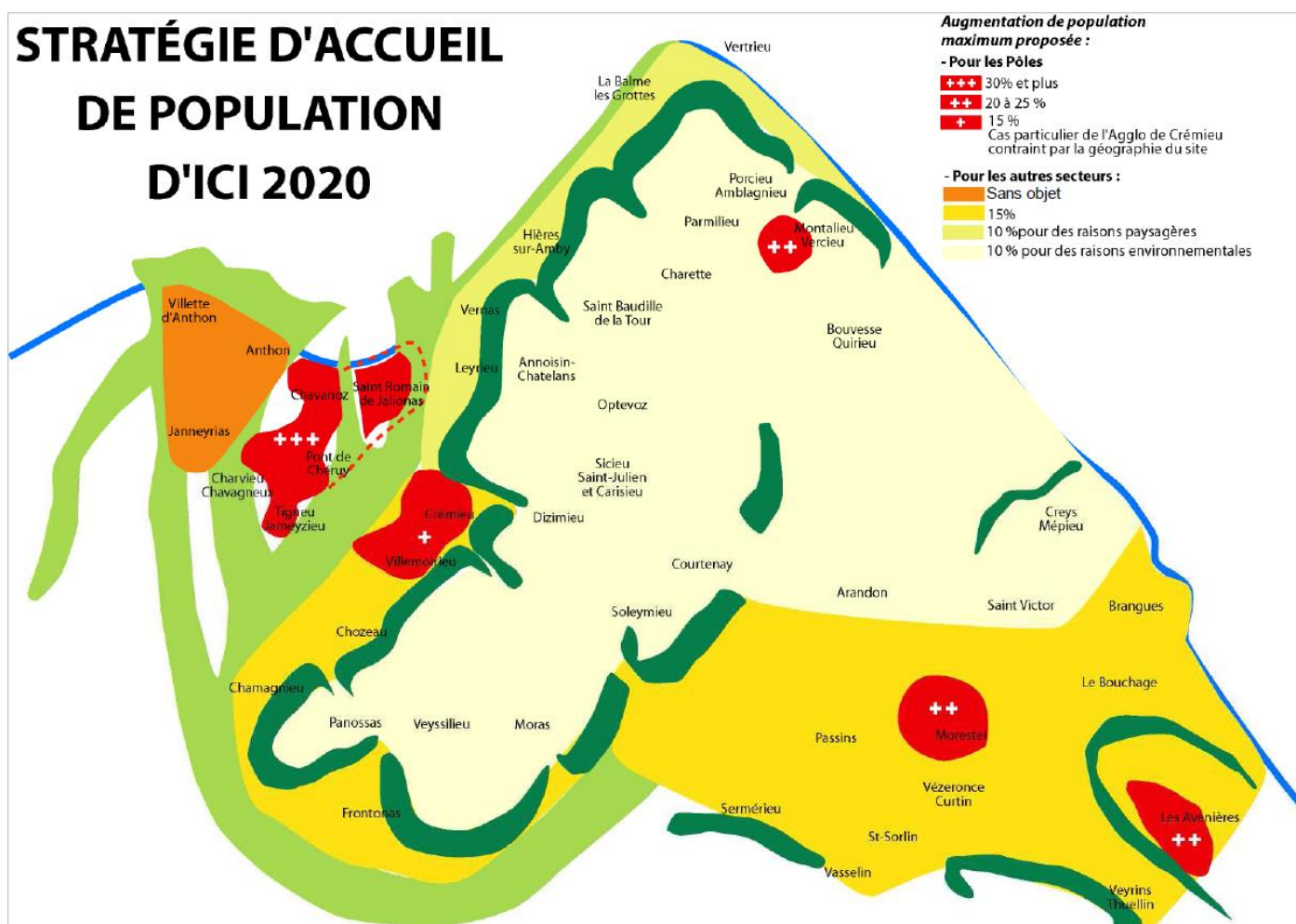
Elles valident l'hypothèse que les communes étudiées sont la cible de l'étalement urbain. La carte de droite montre de façon très nette qu'entre 1962 et 1999, le phénomène a pris de l'ampleur notamment par la distance parcourue : on va s'installer toujours plus loin du centre-ville.

La carte de gauche confirme largement cette tendance en montrant que les communes les plus éloignées du Nord Isère ont connu depuis 1999 le plus fort taux de migration entrante. Si l'on devait dessiner une autre ligne de niveau de densité, sur le modèle de la carte de droite, on constaterait encore un déplacement vers la droite.

Pour compléter ce propos, nous pouvons nous appuyer sur les chiffres INSEE 2009 issus du recensement, montrant que la plupart des habitants du territoire sont propriétaires de leur bien. Les prix, plus abordables, de l'immobilier, attirent les ménages qui ne peuvent devenir propriétaire en centre-ville ou proche banlieue. Cet élément contribue également à expliquer la jeunesse de la population.



Concernant l'augmentation à venir de la population, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) élaboré par le SYMBORD (Syndicat de la Boucle du Rhône en Dauphiné) prévoit de maintenir la croissance de population, notamment « *au niveau des pôles urbains et de l'agglomération Pontoise [...] L'accueil de nouveaux habitants y sera plus important car ces communes sont ou seront plus facilement desservies par le Transport en Commun* », mais souhaite la maîtriser sur la commune de Crémieu. (Source [www.symbord.fr](http://www.symbord.fr) – dossier SCOT)



Carte 5 – Stratégie d'accueil de population d'ici 2020  
Source [www.symbord.fr/telechargement](http://www.symbord.fr/telechargement) dossier SCOT

Cette augmentation programmée de la population aura pour effet de faire augmenter la demande de transport. Si au moment du choix du mode l'offre de transports en commun est médiocre, alors il se fera en faveur de la voiture, aggravant ainsi la congestion et donc la faiblesse d'attractivité des lignes interurbaines. Le SYMBORD avance d'ailleurs l'hypothèse que les pôles urbains seront mieux desservis par les transports en commun, justifiant ainsi les orientations du SCOT (Cf. citation ci-dessus).

Concernant le taux d'activité de la population de référence, les chiffres INSEE montrent qu'elle est non seulement plus active, mais aussi moins touchée par le chômage. En effet, sur le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné, 44% de l'ensemble des habitants étaient en 2009 des actifs occupés (au sens du recensement), contre 37% pour l'ensemble de la région.

**Population active résidente en 2009**

	<b>Territoire</b>	<b>Rhône-Alpes</b>	<b>Territoire / Rhône-Alpes (en %)</b>
Pop. active résidente totale	39 129	2 927 409	1,3
dont hommes	20 937	1 530 719	1,4
dont femmes	18 192	1 396 690	1,3
Pop. active résidente occupé	35 504	2 640 482	1,3
dont hommes occupés	19 395	1 393 598	1,4
dont femmes occupées	16 110	1 246 884	1,3
dont salariés	32 185	2 356 739	1,4
dont non salariés	3 320	283 743	1,2

Source : Insee - Recensement de la population (exploitation complémentaire)

Tableau 3 – Population active résidente en 2009

**Population active résidente ayant un emploi selon le lieu de travail en 2009**

	<b>Territoire en %</b>
Lieu de résidence et lieu de travail sur la même commune du territoire	18,4
Lieu de travail sur une autre commune du territoire	20,2
Lieu de travail sur une commune de Rhône-Alpes mais hors territoire	60,2
Lieu de travail sur une commune de Métropole mais hors Rhône-Alpes	1,1
Lieu de travail hors de France	0,1

Source : Insee - Recensement de la population (exploitation principale)

**Population active résidente ayant un emploi selon le lieu de travail en 1999**

	<b>Territoire en %</b>
Lieu de résidence et lieu de travail sur la même commune du territoire	25,2
Lieu de travail sur une autre commune du territoire	22,9
Lieu de travail sur une commune de Rhône-Alpes mais hors territoire	50,9
Lieu de travail sur une commune de Métropole mais hors Rhône-Alpes	1,0

Source : Insee - Recensement de la population (exploitation principale)

Tableau 4 – Population active résidente ayant un emploi selon le lieu de travail en 2009 et en 1999

Cependant, le lieu de l'exercice professionnel semble se situer en dehors du territoire pour une part importante de ces actifs. En effet, le tableau ci-dessus nous apprend qu'en 10 ans, le nombre d'habitants du territoire de la Boucle en

Dauphiné travaillant hors du territoire a augmenté de 10 points, passant de 50 à 60% de la population active résidente. Ce chiffre impressionnant établit un lien clair avec le phénomène d'étalement urbain, déjà mis en lumière par la croissance démographique importante due au solde migratoire.

Les conclusions de l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) 2006 nous permettent quant à elles de mieux comprendre comment ces personnes travaillant hors du territoire se déplacent-elles.

Sur le secteur « Pont-de-Chéruy – Heyrieux » la part modale de la voiture (75,8%) y est plus élevée que sur le périmètre total de l'aire métropolitaine lyonnaise. La possession de voitures y est d'ailleurs plus forte (92% des ménages contre 83% pour l'ensemble du périmètre d'étude).

La distance moyenne parcourue quotidiennement par habitant est par ailleurs bien plus élevée dans le secteur « Pont-de-Chéruy – Heyrieux » que sur l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise (31km contre 21km).

La mobilité en transports en commun y est par contre moindre. Elle représente seulement 4% (TC urbains et non urbains). Cependant, sur les relations avec Lyon-Villeurbanne, la part modale des TC atteint 7%, et 9% dans les relations avec le Nord-Isère (secteur Bourgoin-Jallieu, L'Isle d'Abeau).

Le dernier élément observable ici est la part importante de déplacements internes à la zone. Ils sont en effet supérieurs aux flux en échange avec les autres zones de l'aire métropolitaine.

Cf. annexe 5 « Déplacements de l'ensemble des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise avec le secteur Pont-de-Chéruy – Heyrieux lors d'un jour ouvrable et parts de marché selon le mode utilisé hors trajets terminaux », *Enquête Ménages Déplacements de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise*, 2006,p.103

Au niveau du profil des habitants, on dénombre parmi les actifs une majorité d'employés et ouvriers (environ 56%). Cette frange de la population est la plus sensible financièrement, et la plus impactée par la précarité énergétique. L'une des explications potentielles à la faible part modale du transport dans ce secteur du Nord Isère, malgré un public bien présent et dont le besoin est réel, serait alors l'inefficacité du service actuel pour répondre aux besoins de déplacements.

Population active de 15 à 64 ans par csp en 2009

	Territoire	Rhône-Alpes	Territoire / Rhône-Alpes (en %)
Agriculteurs exploitants	320	36 085	0,9
Artisans,commerçants, chefs	2 503	180 669	1,4
Cadres,professions intellec	4 303	440 348	1,0
Employés	10 088	799 481	1,3
Ouvriers	11 854	693 858	1,7
Professions intermédiaires	9 837	755 824	1,3

Tableau 5 – Population active de 15 à 64 ans par CSP en 2009

Le besoin est d'autant plus important que le territoire étudié ne compte que peu de grosses entreprises. Il est plutôt maillé de petites structures et d'artisans. Ce qui signifie qu'une partie des employés et ouvriers doivent se rendre dans l'agglomération lyonnaise afin de travailler, constituant donc les flux automobiles recensés par l'EMD 2006.

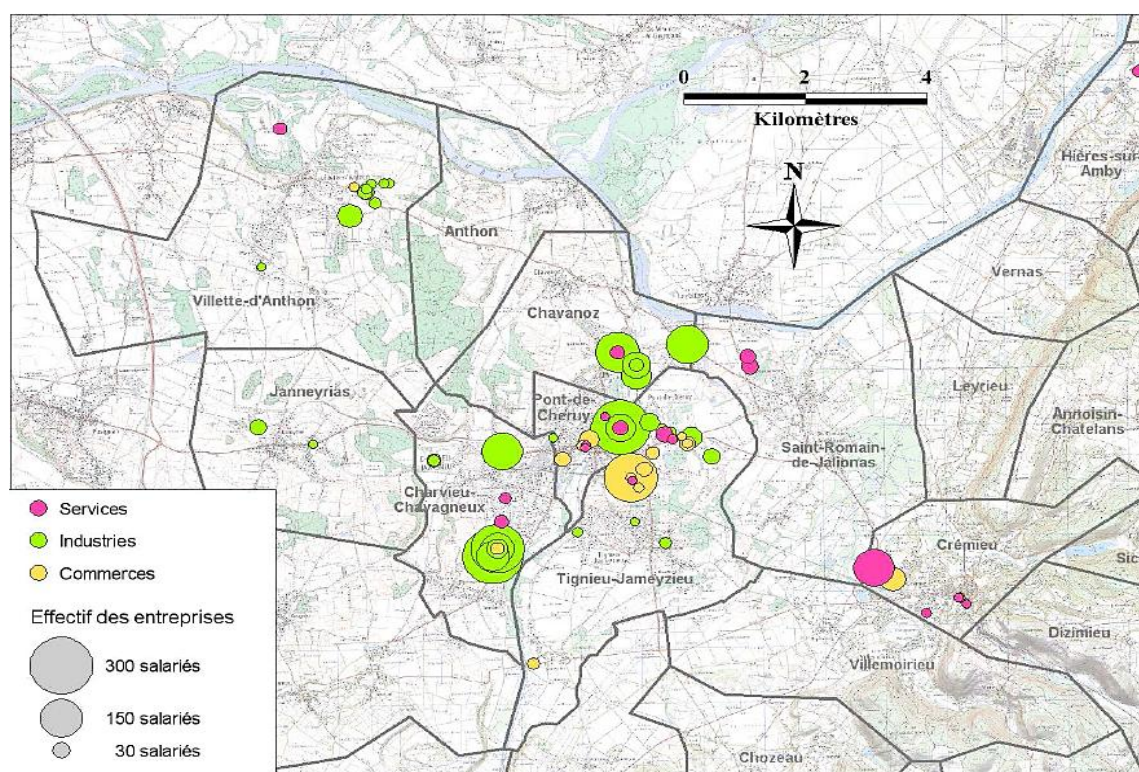
Nombre d'établissements par tranches d'effectifs au 31/12/2010

	Territoire	Rhône-Alpes	Territoire / Rhône-Alpes (%)
0 salarié ou effectif inconnu	2 264	227 248	1,0
1 à 9 salariés	1 154	114 234	1,0
10 à 19 salariés	121	14 272	0,8
20 à 99 salariés	94	11 537	0,8
100 à 499 salariés	15	1 832	0,8

Source : Insee - Répertoire d'entreprises et d'établissements

Tableau 6 – Nombre d'établissements par tranches d'effectifs au 31/12/2010

Notons que parmi les 10 plus grandes entreprises de la zone, la moitié se situent dans des communes desservies par la ligne 1980.



Carte 6 - Entreprises du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné - E.Cochey ,2012

Pour terminer cette analyse territoriale, il semble important de se pencher sur l'infrastructure, notamment routière, de la zone d'étude. En effet, si elle seule ne peut expliquer le désamour des habitants pour les transports en commun, elle peut en partie expliquer la congestion, qui impacte négativement les transports en commun, ...ainsi de suite.

Sur l'ensemble du parcours reliant Crémieu à Lyon, l'infrastructure routière consiste en 1x2 voies, le plus souvent en traversée de ville, ne laissant pas la possibilité de doubler la voirie, ou plus intéressant de créer une voie réservée aux transports en commun.

Ainsi, en heures de pointe, c'est une succession de voitures vides au 4/5<sup>ème</sup> qui défile sur la Départementale.

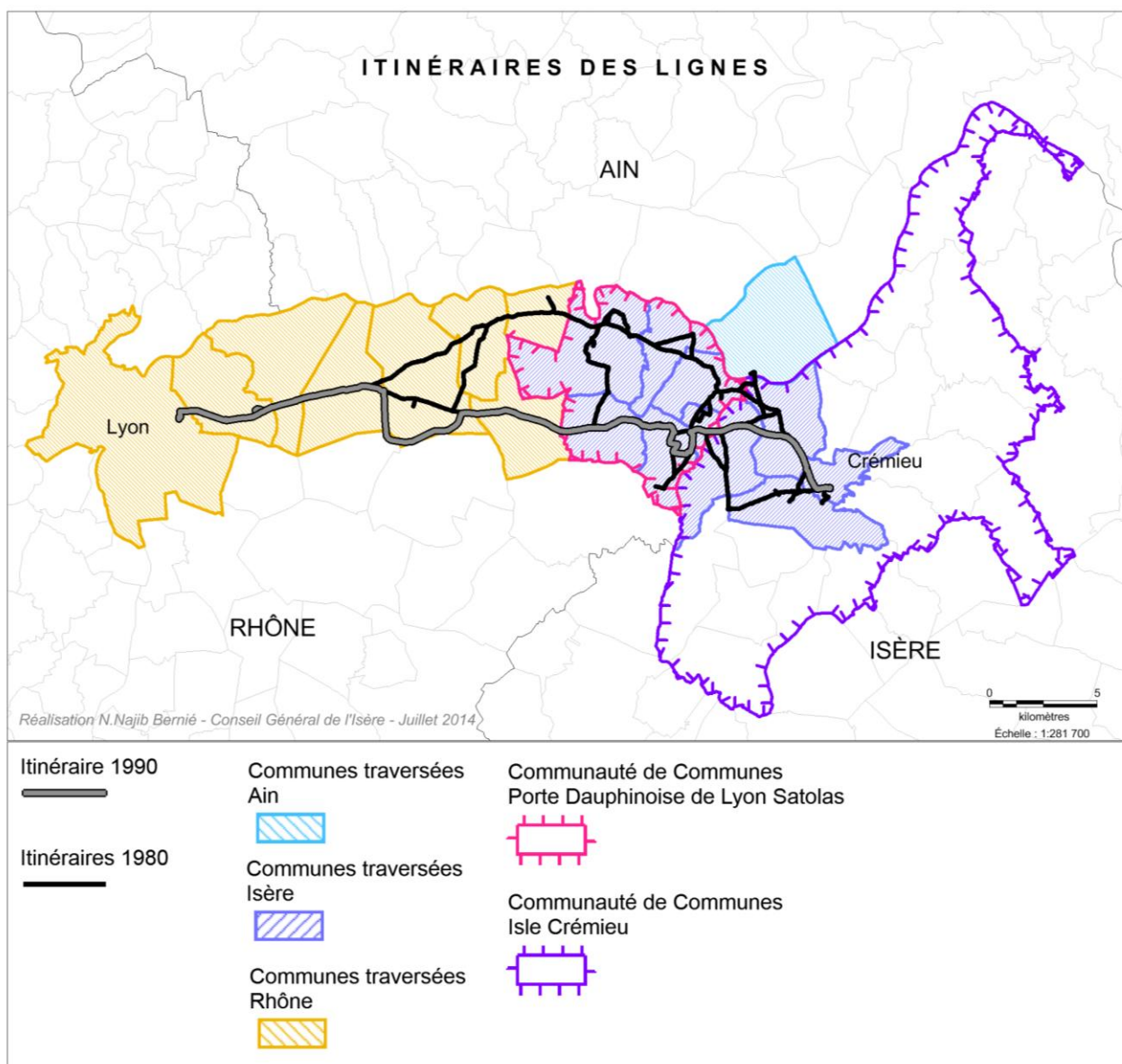
Cette contrainte intrinsèque est importante à prendre en compte, notamment pour avoir conscience des limites du transport en commun sur ce type de parcours.

Il existe cependant des améliorations possibles. L'analyse de la desserte actuelle qui va suivre nous montrera par exemple que, sur la même Origine-Destination, la voiture a un temps de parcours 1,5 à 2 fois inférieur à celui de la ligne 1980.

## 2 - Usages de la ligne et habitudes de déplacements

L'analyse du territoire nous a permis de mieux connaître le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné et ses habitants, notamment du point de vue économique et social.

Penchons-nous à présent sur les lignes et leurs usages.



Carte 7 – Itinéraires des lignes 1980 et 1990

Cette cartographie présente les itinéraires des deux lignes qui font l'objet de la réorganisation. En gris la 1990, plutôt simple, et en noirs, les multiples tours et détours de la ligne 1980, qui est une ligne difficile à comprendre et à étudier, tant elle mêle les usages, les complexités, les individualités même.

En quelques points clés, la ligne 1980 peut être résumée par l'infographie suivante.

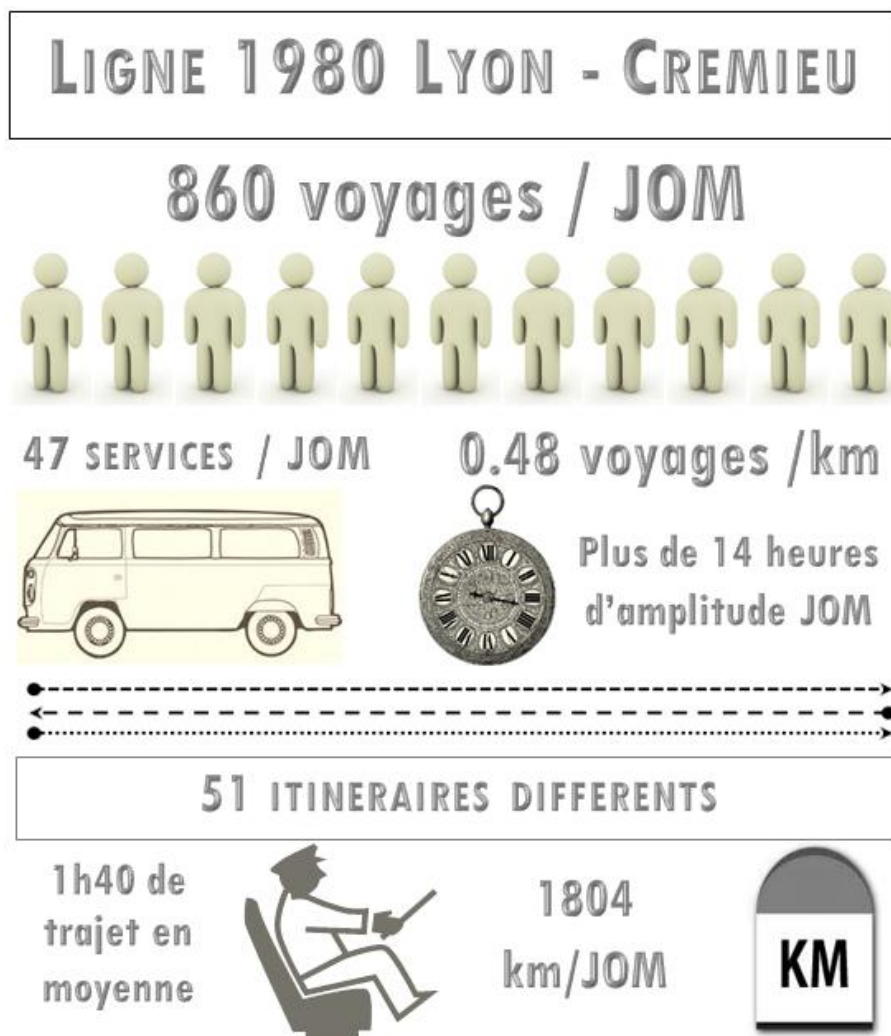


Figure 1 - Infographie de la ligne 1980

La ligne 1990 quant à elle assure la même mission Crémieu-Lyon, mais cible une clientèle d'actifs. Elle ne circule donc qu'en heure de pointe, à raison de 13 allers le matin et 10 retours le soir.

Ce qu'il faut retenir du schéma actuel de desserte, c'est un manque de lisibilité important dû à l'irrégularité des itinéraires, des temps de parcours très supérieur à ceux offerts par la voiture à cause des infrastructures routières d'une part, et à cause de la multiplicité des points d'arrêt d'autre part (93 points d'arrêts étaient desservis en 2012 sur la ligne. Le nombre a été réduit à 67 en 2013), et des lignes qui n'atteignent donc pas leur(s) cible(s).

Certains itinéraires ne sont d'ailleurs que partiels, de type Pont-de-Chéruy>Lyon, ou Vilette d'Anthon>Crémieu. Ces services avaient vocation à répondre à des demandes particulières, mais aussi pour certains, à absorber les flux scolaires greffés à l'usage interurbain « classique ».

Notons tout de même que, malgré son manque de lisibilité et sa complexité, elle reste une ligne fréquentée, et possède un potentiel non négligeable, en grande partie dû à sa proximité avec l'agglomération lyonnaise.

La réorganisation de la ligne devrait avoir pour effet d'attirer plus de voyageurs, et de révéler le potentiel de cette liaison.

Afin de cerner le profil des usagers de nos lignes, et de comprendre les usages qui en sont fait, nous utiliserons les outils suivants :

- Une enquête de satisfaction datant de 2012
- Des comptages réalisés en 2014 par les conducteurs
- Une enquête des Origines-Destination datant d'Avril 2014

Une enquête de satisfaction a été réalisée sur les lignes 1980 et 1990 dans le courant de l'année 2012, et permet de posséder de premiers éléments quant au profil des usagers, et aux points noirs qu'ils identifient.

D'abord sur la fréquence d'utilisation des lignes.

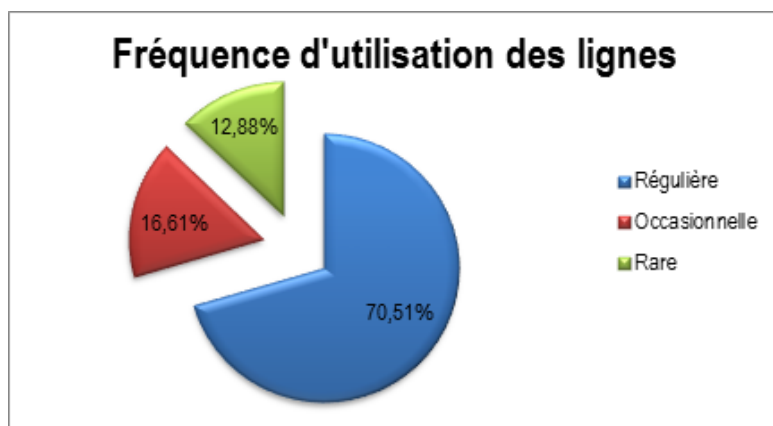


Figure 2 - Diagramme de fréquence d'usage des lignes 1980 et 1990, Enquête de satisfaction 2012 du réseau Transisère

Sans surprise, les enquêtes montrent que la 1980 et 1990 sont utilisées de façon plutôt régulière. En effet, il n'est point surprenant de faire ce genre de constat au regard des éléments donnés par l'analyse du territoire, et qui préfigurent d'un usage de type plutôt captif (ligne peu attractive, dans un territoire où la voiture règne). D'autre part, la proximité avec l'agglomération lyonnaise ainsi que les flux identifiés grâce aux chiffres INSEE et EMD 2006 confirment les mouvements pendulaires professionnels, voire étudiants.



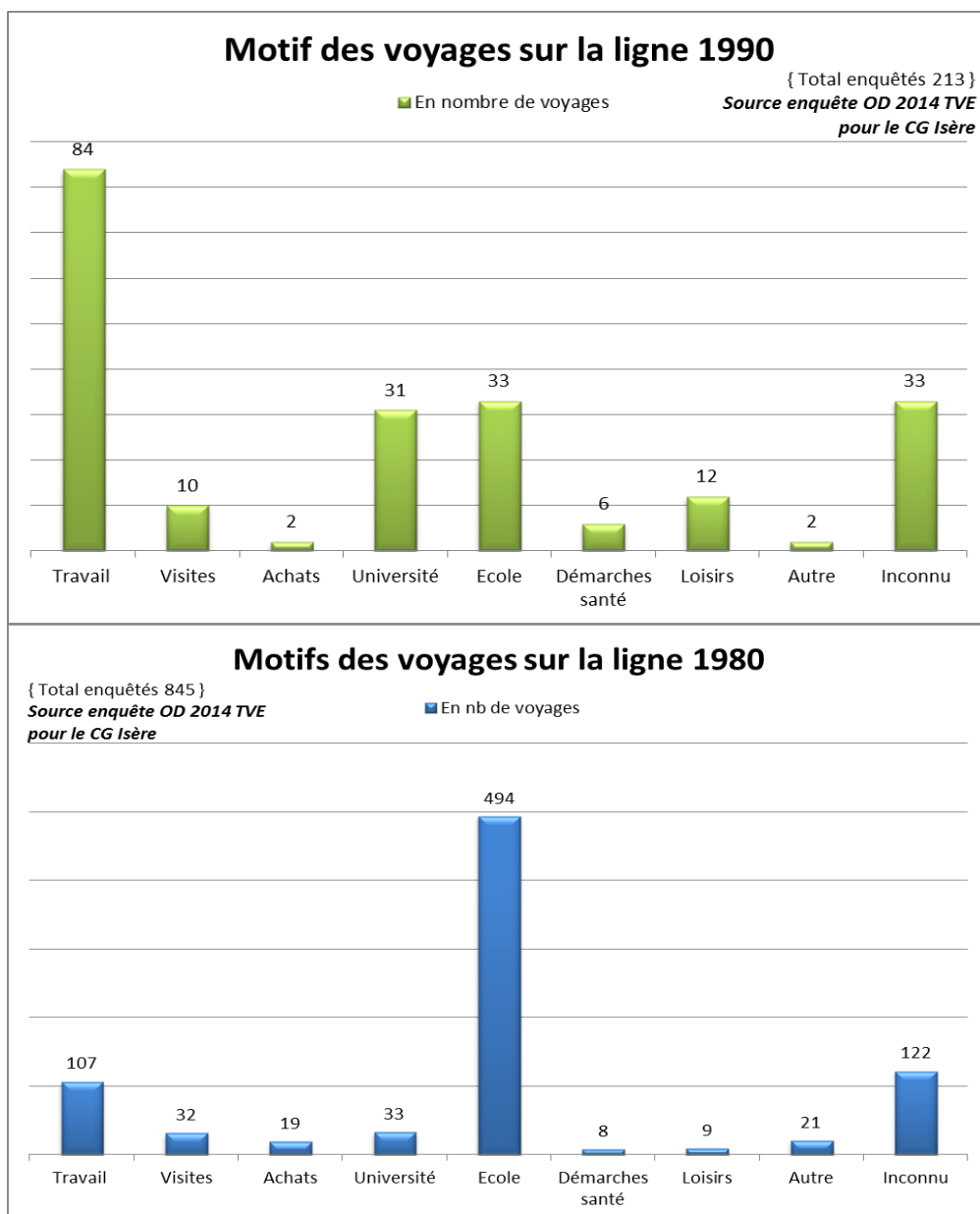


Figure 3 - Motif des déplacements, Enquête de satisfaction 2012 du réseau Transisère

Concernant les motifs de déplacement sur les lignes.

Ces graphiques confirment tout d'abord l'hypothèse des flux professionnels vers Lyon et agglomération. En effet, une majorité des usagers de la ligne 1990 se déplacent pour motif professionnel.

Cependant, et ceci est plus préoccupant, il faut noter la présence à très forte échelle du public scolaire (60% des usagers de la 1980). Si cela correspond en effet aux analyses faites par l'INSEE, montrant la jeunesse de la population du territoire, cela signifie que les lignes étudiées ont été détournées de leur cible première.

Ce qui est préoccupant dans cette prépondérance des scolaires, c'est justement la prépondérance d'un public par rapport aux autres, qui plus est quand celui-ci possède des besoins très spécifiques.

La desserte scolaire est la seule compétence obligatoire laissée aujourd'hui aux départements. Elle répond à des règles spécifiques, et s'il est plutôt bon d'envisager une mixité des usages, notamment pour les économies que cela permet de réaliser, il est peu probable que des lignes à ce point marquées par le public scolaire soient susceptibles d'attirer un autre profil d'utilisateur.

Enfin, il apparaît qu'une proportion non négligeable de personnes emprunte les lignes 1980 et 1990 pour les loisirs. Ce public est important à prendre en compte notamment dans les heures creuses et les weekends.

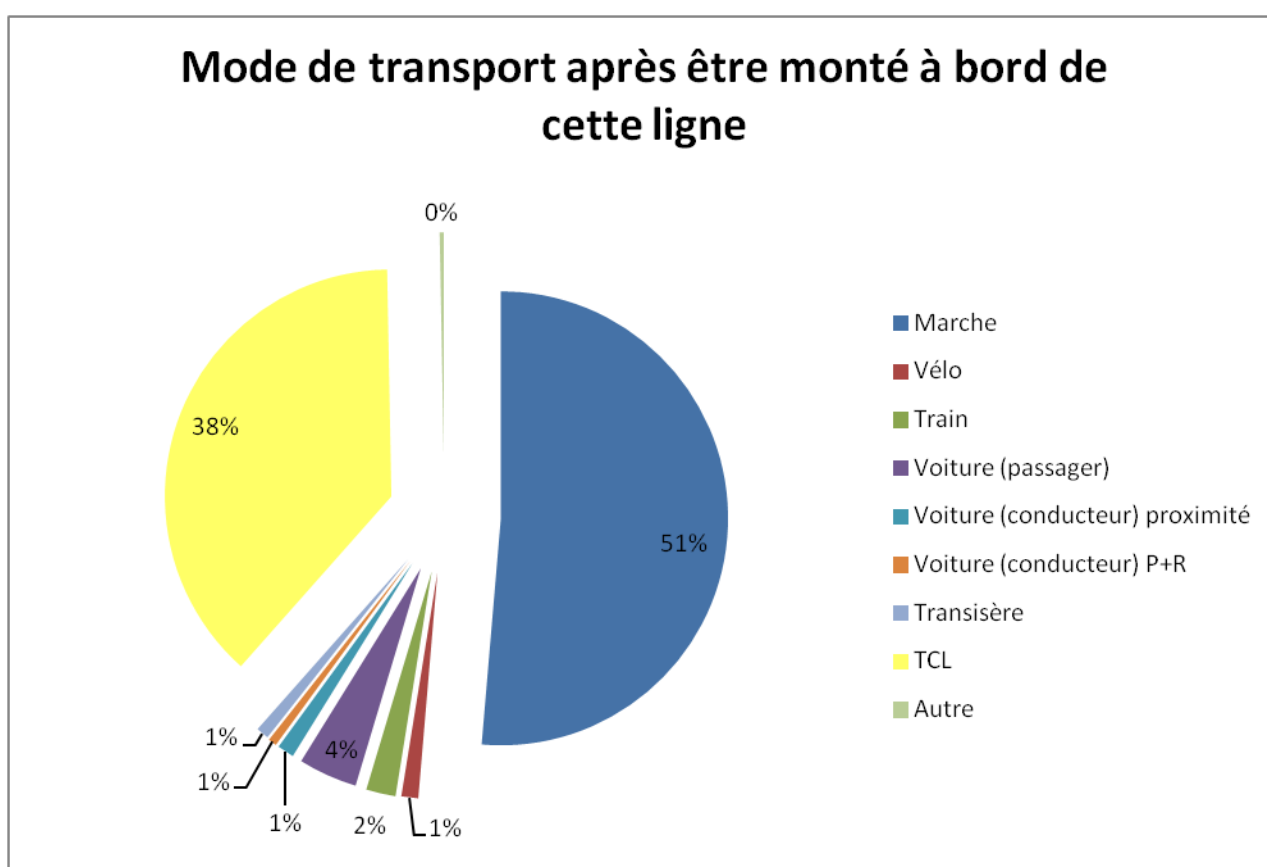


Figure 4 - Modes de déplacement terminaux, Enquête de satisfaction du réseau Transisère, 2012

Le graphique ci-dessus est intéressant en cela qu'il montre que près de 40% des voyages se font en correspondance aval avec une ligne du réseau des TCL. Cela prouve deux choses. Tout d'abord, cela confirme l'existence d'un lien économique important entre le territoire Nord Isère et l'agglomération lyonnaise. D'autre part, il présage de la durée impressionnante de certains trajets, et démontre ainsi la nécessité de travailler à la réduction des temps de parcours.

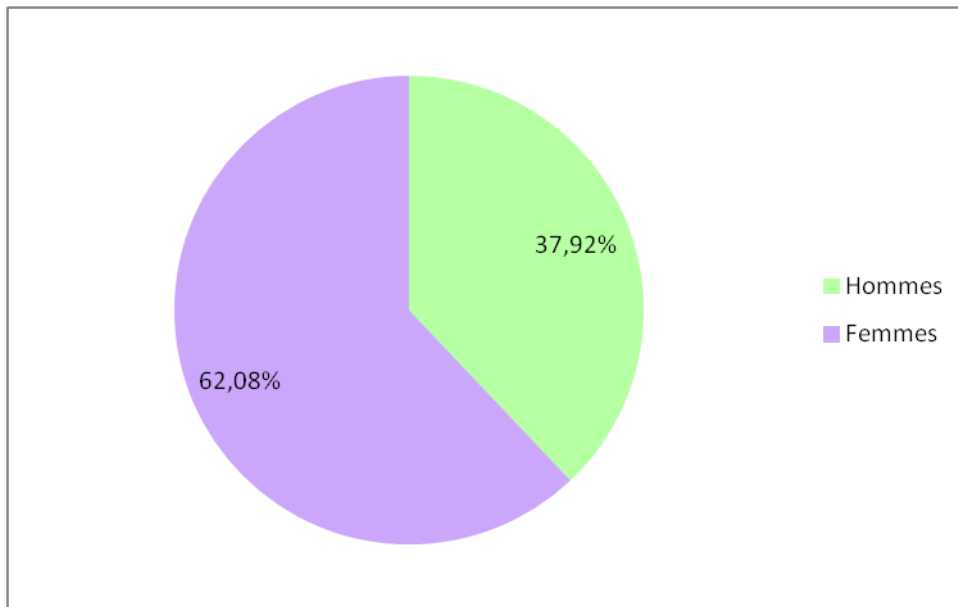


Figure 5 - *Genre des usagers*, Enquête de satisfaction du réseau Transisère, 2012

Il n'est pas rare de constater lors d'enquêtes dans les transports en commun que la majorité des usagers sont des femmes. Les lignes 1980 et 1990 ne font pas exception à cette règle. Cette constatation n'apporte rien en matière de restructuration, mais constitue un élément de connaissance supplémentaire.

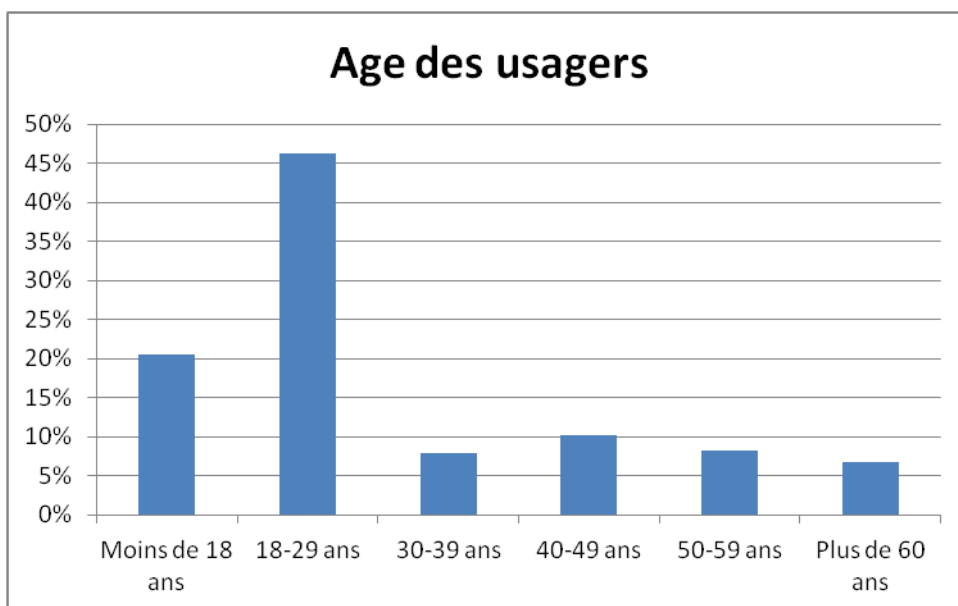


Figure 6 - *Âge des usagers*, Enquête de satisfaction du réseau Transisère, 2012

L'analyse ci-dessus apporte par contre d'importants éléments de compréhension. Avec un taux d'usagers âgés de moins de 30 ans dépassant les 65%, nous avons la confirmation que les lignes qui nous occupent sont particulièrement prisées par les scolaires et étudiants, et pouvons nous poser la question de l'opportunité de conserver une desserte mutualisée dans ces conditions.

Les comptages de 2014 ont été réalisés par les conducteurs de manière exhaustive, mais ne permettent pas d'identifier le profil des usagers. Cependant,

les points de montée ou de descente, ainsi que l'heure d'utilisation permettra de reconnaître les usagers dans une moindre mesure.

L'étude des résultats non redressés donne ainsi des tendances inexplicables dans le cadre d'une fréquentation a priori pendulaire. Le graphique suivant présente un exemple des résultats obtenus sans redressement des données pour la ligne 1980 (sur laquelle nous axerons la plupart des études car c'est la plus complexe et la plus circulante des deux lignes).

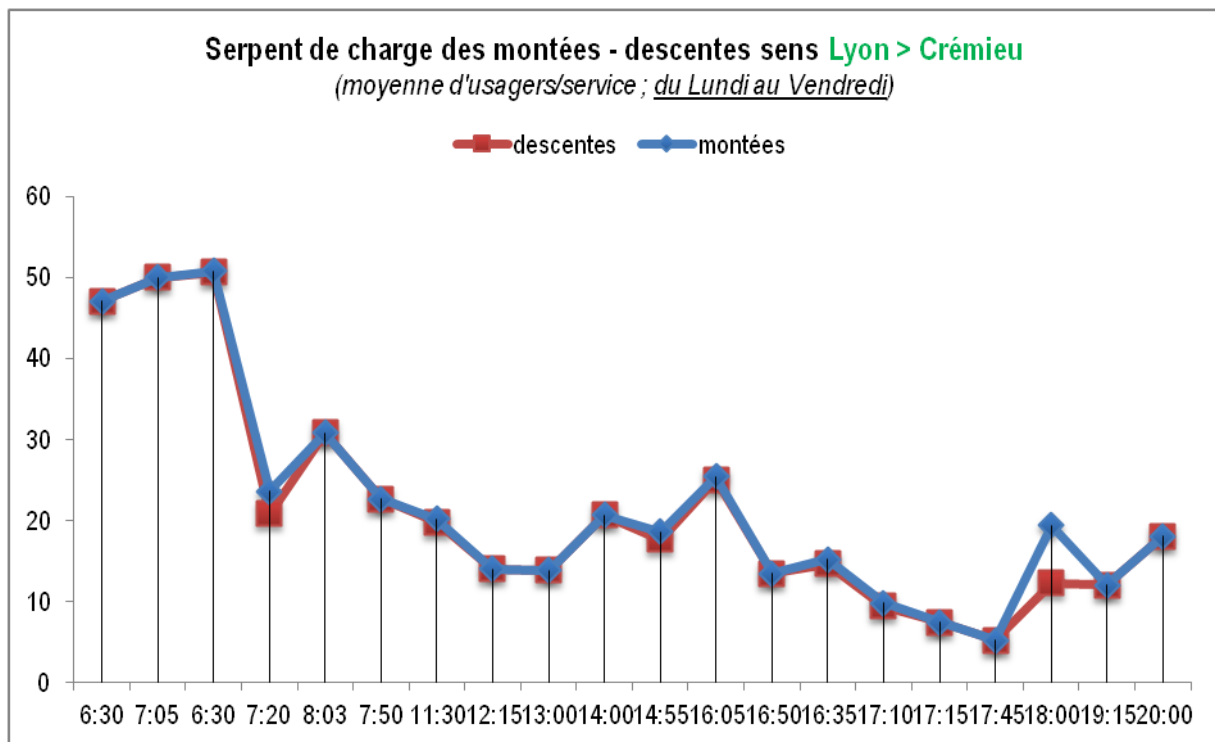


Figure 7 – Serpent de charge des montées descentes sens Lyon-Crémieu

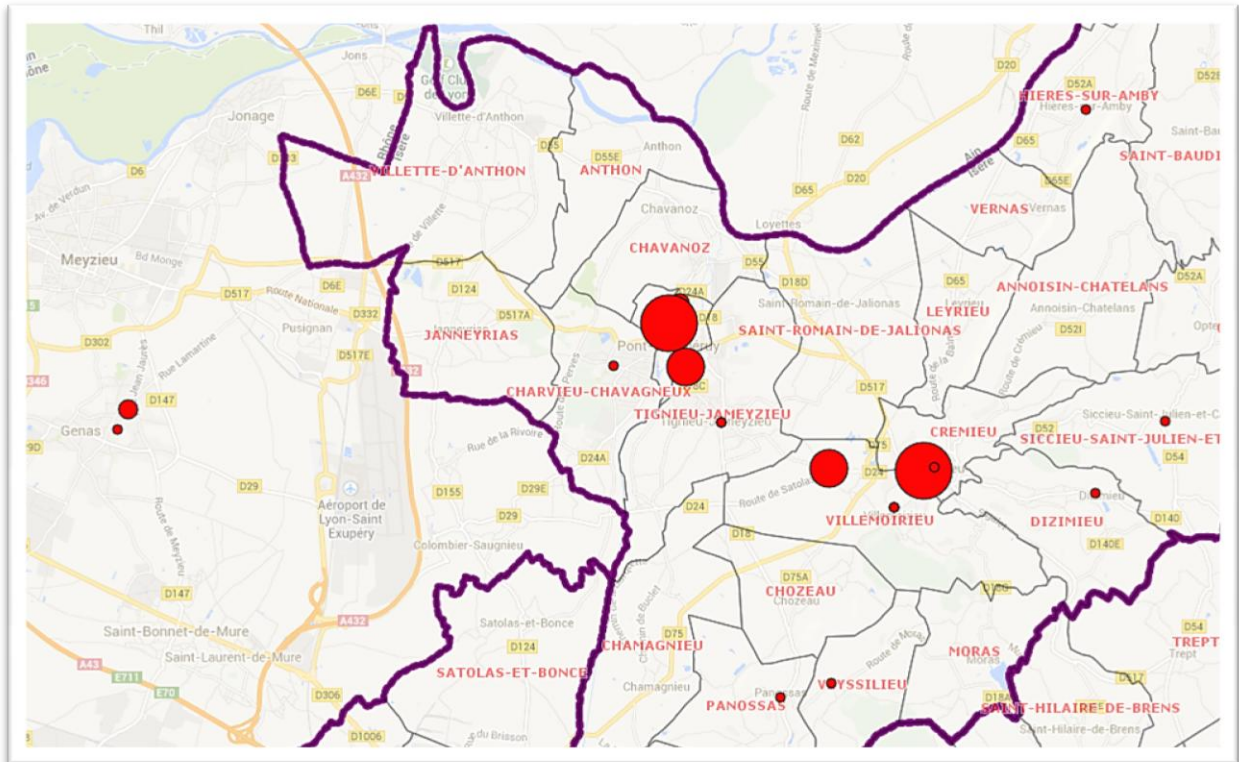
Le sens Lyon > Crémieu, qui est le sens retour de la ligne, ne devrait logiquement pas être chargé à ce point le matin. Cela signifierait que les principaux flux de travailleurs vont en direction de Crémieu et pas de Lyon.

D'autre part, nous ne pouvons ici, pas distinguer de tendances franches concernant la charge. Certes, il existe une pointe du matin, mais on a l'impression que le reste des flux s'étale au fil de la journée, sans marquer de pointe du soir, pourtant caractéristique des flux pendulaires attendus ici.

L'explication logique à ces anomalies constatées est qu'il existe un usage sous-estimé ou mal connu de la ligne 1980, en sus de l'usage pendulaire des travailleurs.

Cet usage semble être celui des scolaires, puisque cette même base de données de comptages nous apprend que les arrêts desservant les établissements d'enseignement affichent une charge et une décharge importante aux heures classiques d'ouverture/fermeture des écoles, et le flux identifié dans le sens Lyon

> Crémieu correspond en effet à ce « couloir » scolaire entre Crémieu et Pont-de-Chéry.



Carte 8 - Etablissements scolaires du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné, OpenCarto 2014

En comptabilisant les descentes aux arrêts desservant les établissements le matin, et les montées aux mêmes points d'arrêt le soir ou le mercredi midi, il est possible d'obtenir les flux scolaires absorbés par la ligne 1980 et ainsi de redresser les comptages, pour n'obtenir que les flux non scolaires, jusqu'ici littéralement cachés par la fréquentation scolaire.

Après redressement des données via la méthode décrite (Cf. annexe6 Identification quantitative et géographique de la fréquentation scolaire et redressement des données, p.105), les résultats obtenus montrent tout d'abord un rétablissement des pics de fréquentation selon le modèle classique, c'est-à-dire approximativement entre 7h et 9h puis entre 16h30 et 18h30 (la définition des heures de pointe varie selon les organismes voire les agents). Le rétablissement de ce schéma de fréquentation peut notamment signifier un usage assez classique de ligne interurbaine, à savoir des déplacements pendulaires en heures de pointe, correspondant aux travailleurs voire à quelques étudiants, et des déplacements liés aux loisirs ou aux démarches qui s'étalent en flux plus réduit tout au long de la journée.

Ensuite, un constat doit être fait quant aux chiffres de fréquentation eux même. Certains services sont tout simplement vides, et d'une manière générale, la charge hors scolaire dépasse rarement les 20 usagers.

Les causes peuvent être multiples et complexes. Cependant nous pouvons en relever deux qui seront présentées en tant qu'hypothèses :

- La lecture de la ligne étant assez complexe, certains usagers préfèrent se reporter sur d'autres modes de transport
- La présence du public scolaire (parfois massive) dans les cars décourage certains usagers d'emprunter la ligne. Cette dernière hypothèse ne peut être fondée, mais ne peut être écartée. Chahut ou simple incompréhension vis-à-vis du public cible de la ligne, peut être existe-il un lien de cause à effet.

Ces hypothèses confirment le besoin de **séparer les usages et les besoins pour mieux y répondre.**

Afin de préciser encore un peu plus la connaissance du public scolaire de la ligne, les chiffres de fréquentation correspondant à ce public ont été isolés (*Cf. annexe 7, Fréquentation scolaire après redressement, p. 113*).

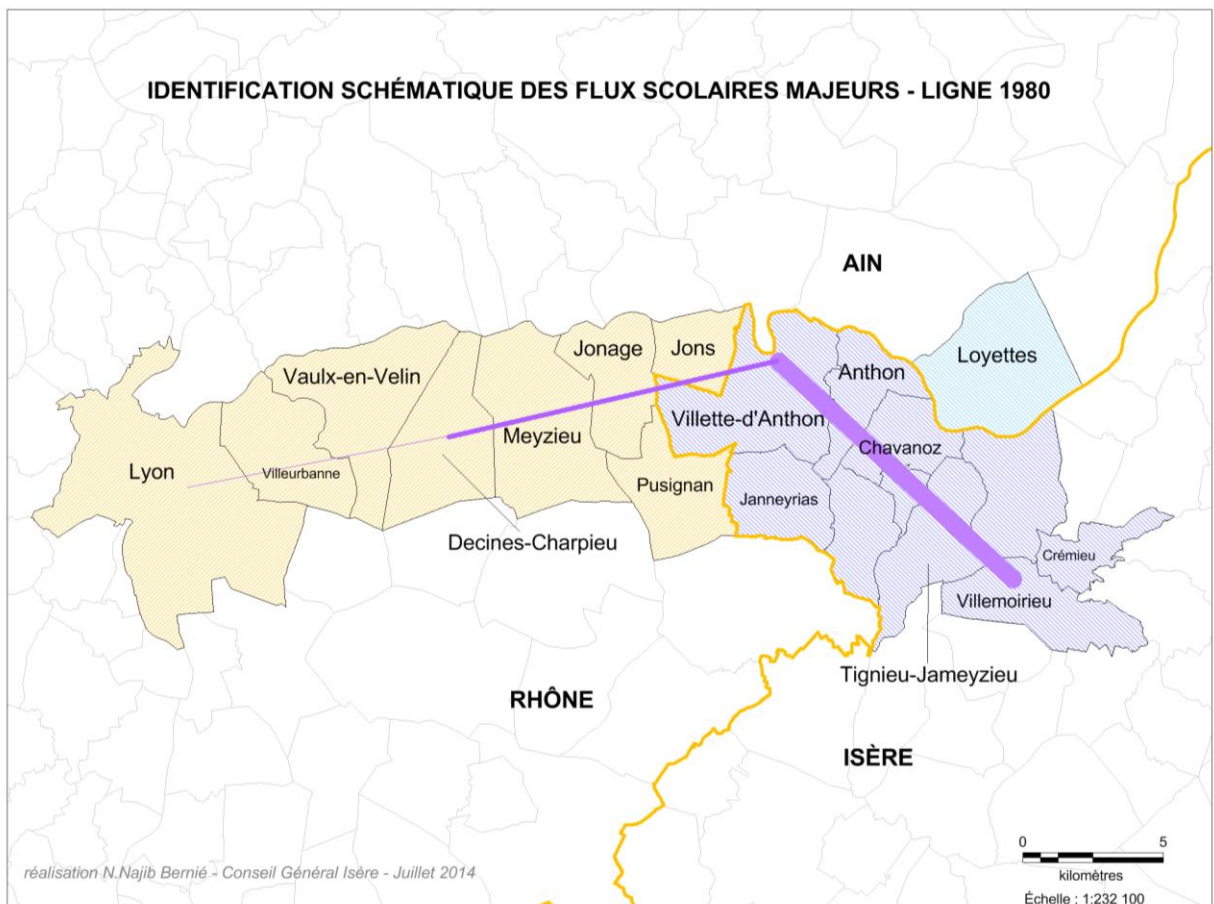
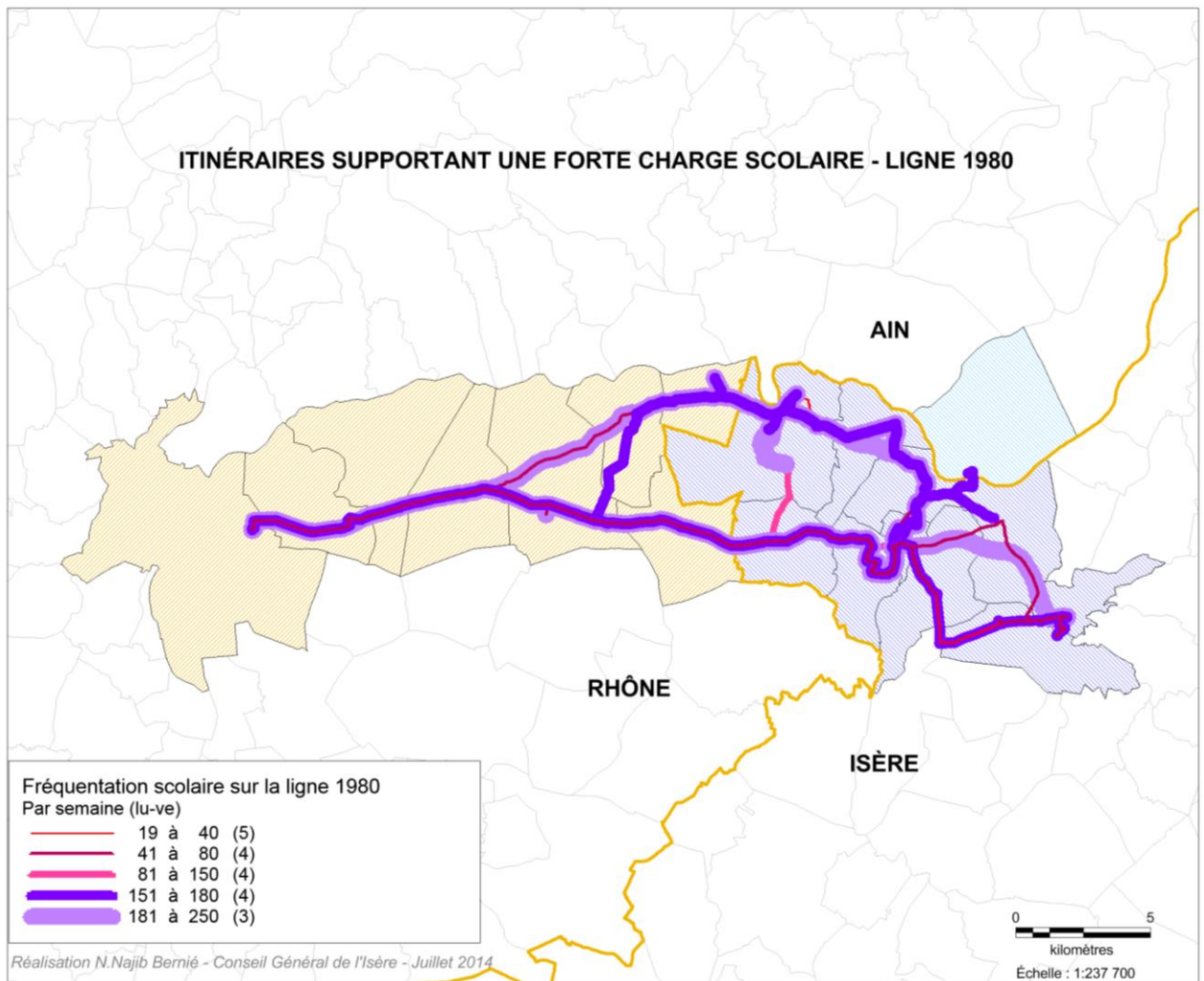
De nouveaux, deux constats doivent être faits. D'abord sur le fait que la fréquentation scolaire sur la ligne 1980 atteint des seuils de remplissage du car à 100% sur certains services, et dépasse souvent les chiffres de fréquentation non scolaire.

Ensuite sur la périodicité des déplacements scolaires. Les pics de fréquentation ne correspondent souvent pas à ceux de l'utilisation pendulaire. Le rythme scolaire implique des périodes de pointes plus longues et légèrement décalées, ainsi qu'une pointe en milieu de journée.

Les cartographies ci-après présentent d'une part les itinéraires particulièrement fréquentés par le public scolaire, et ce par importance de la charge hebdomadaire (en chiffres absolus du lundi au vendredi).

Cette cartographie ne signifie pas que les élèves sont transportés d'un bout à l'autre de la ligne, mais permet d'avoir une idée globale, et surtout de constater que l'ensemble des Origines Destinations sont concernées.

La seconde cartographie présente le schéma des principaux flux scolaires. Ils se concentrent pour la plupart dans un couloir allant du nord-ouest au sud-est de la zone d'étude, soit entre les communes de Villette d'Anthon et Villemoirieu, en passant par les établissements de Pont-de-Chéruy.



Carte 9 – Itinéraires supportant une forte charge scolaire, Ligne 1980

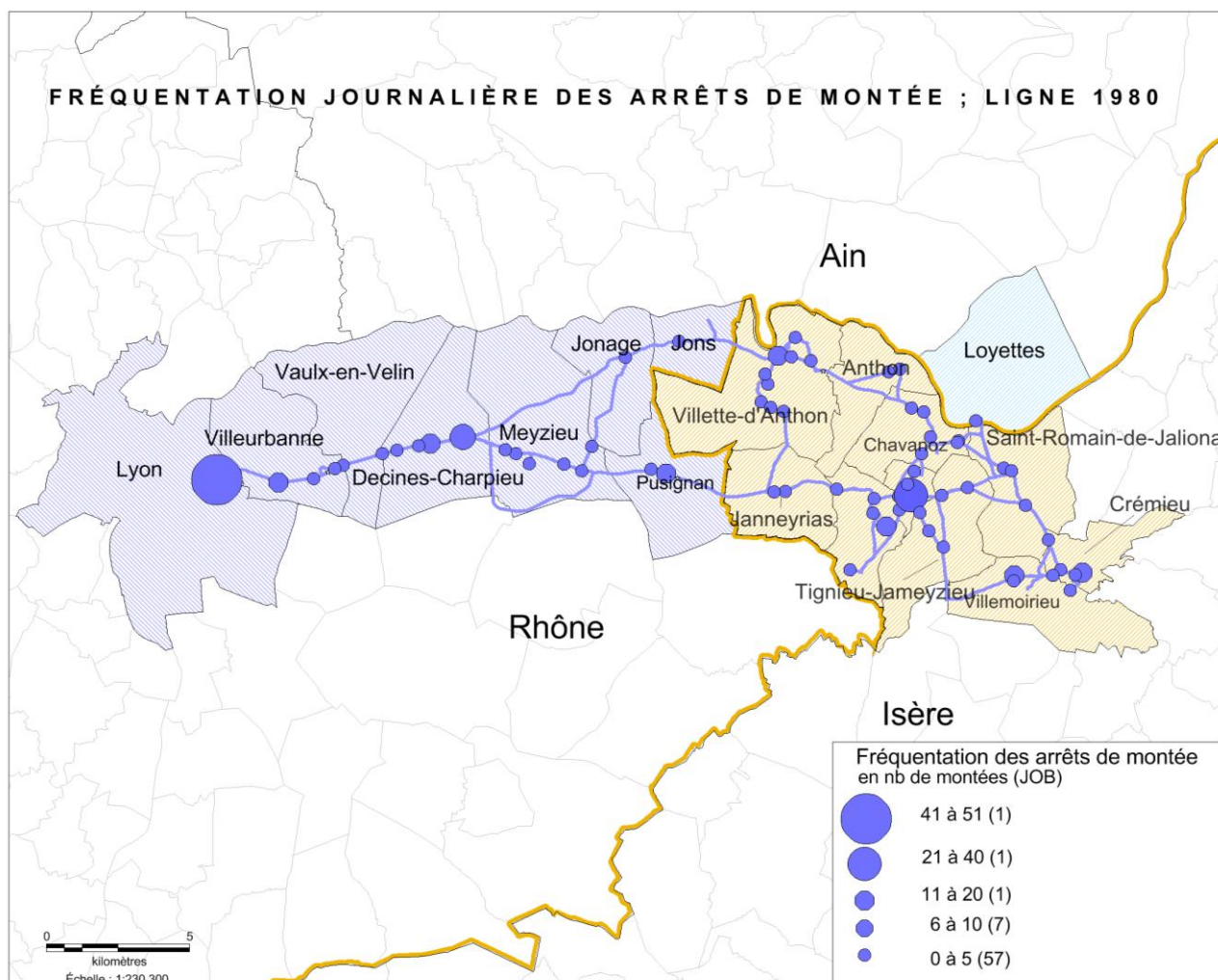
Carte 10 – Identification schématique des flux scolaires majeurs, Ligne 1980

L'enquête Origines-Destination dont les résultats m'ont servi de base de travail a été réalisée sur l'ensemble des lignes et des services du réseau Transisère, par une société d'enquêtes. Elle est une ressource très importante de par son exhaustivité. Le profil des usagers, leur âge, leur parcours exact, ...etc. Une multiplicité d'informations est contenue dans cette base de données.

Ainsi, ces éléments m'ont servis à réaliser des analyses et cartographies précises, apportant une connaissance encore un peu plus complète des usages de la ligne.

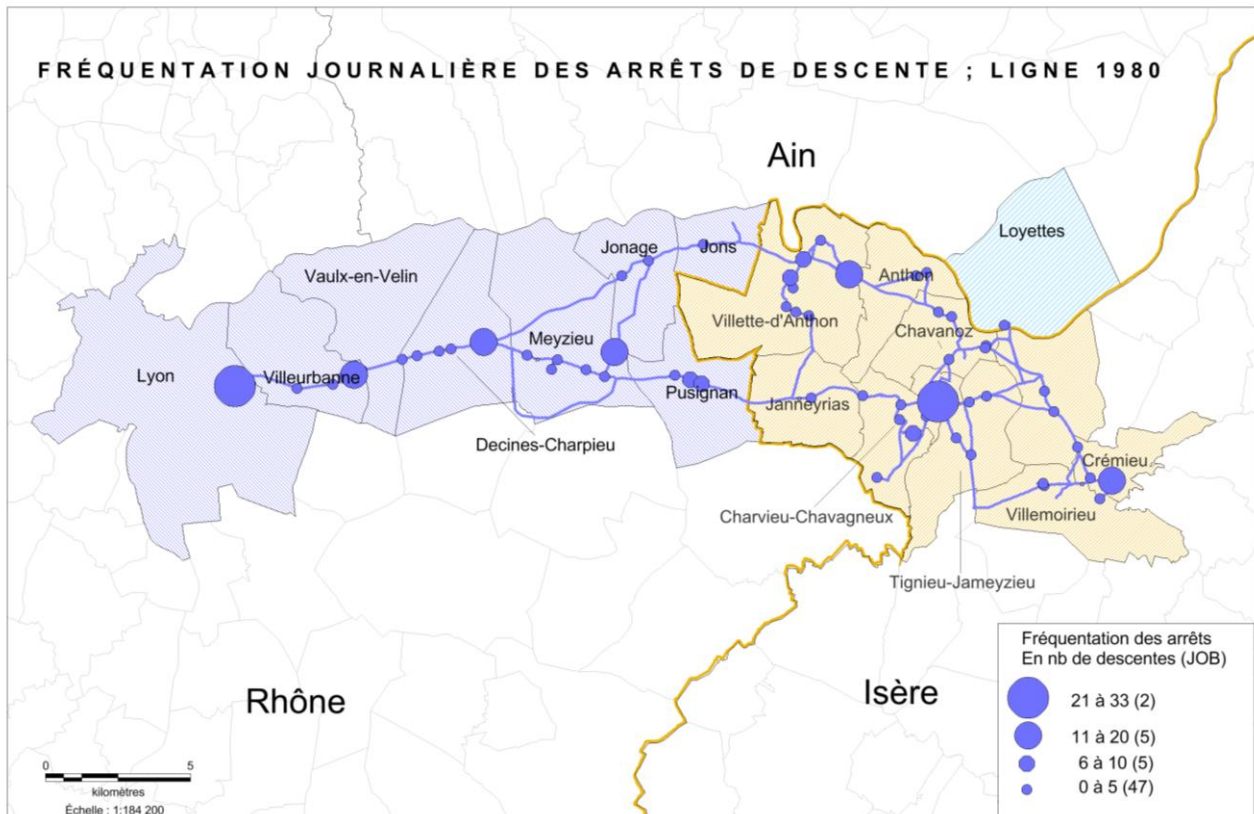
Clôturons pour le moment le sujet des scolaires. Nous y reviendrons un peu plus tard avec des mesures précises pour la réorganisation notamment.

Les données de l'enquête Origines-Destination ont en outre permis de connaître avec précision la fréquentation journalière de chaque arrêt. Bien que pouvant être obtenue via les comptages conducteurs de 2014, cette information est ici plus « propre », car récente et surtout faisant état du profil des usagers, et pouvant donc être traitée par filtres.



Carte 11 – Fréquentation journalière des arrêts de montée, Ligne 1980





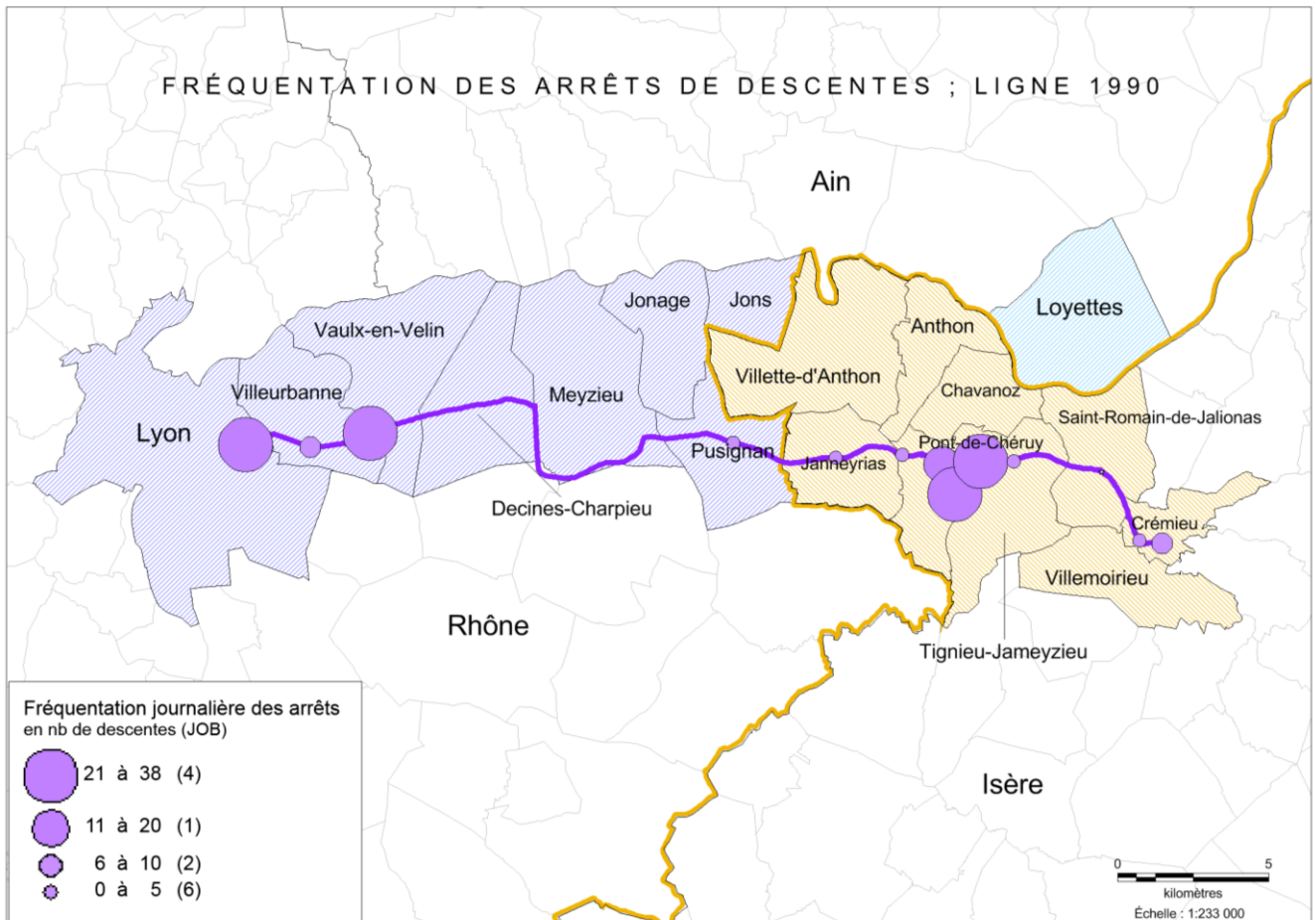
Réalisation Nawelle Najib Bernié - Conseil Général de l'Isère - Juin 2014

Carte 12, *Fréquentation journalière des arrêts de descente, Ligne 1980*

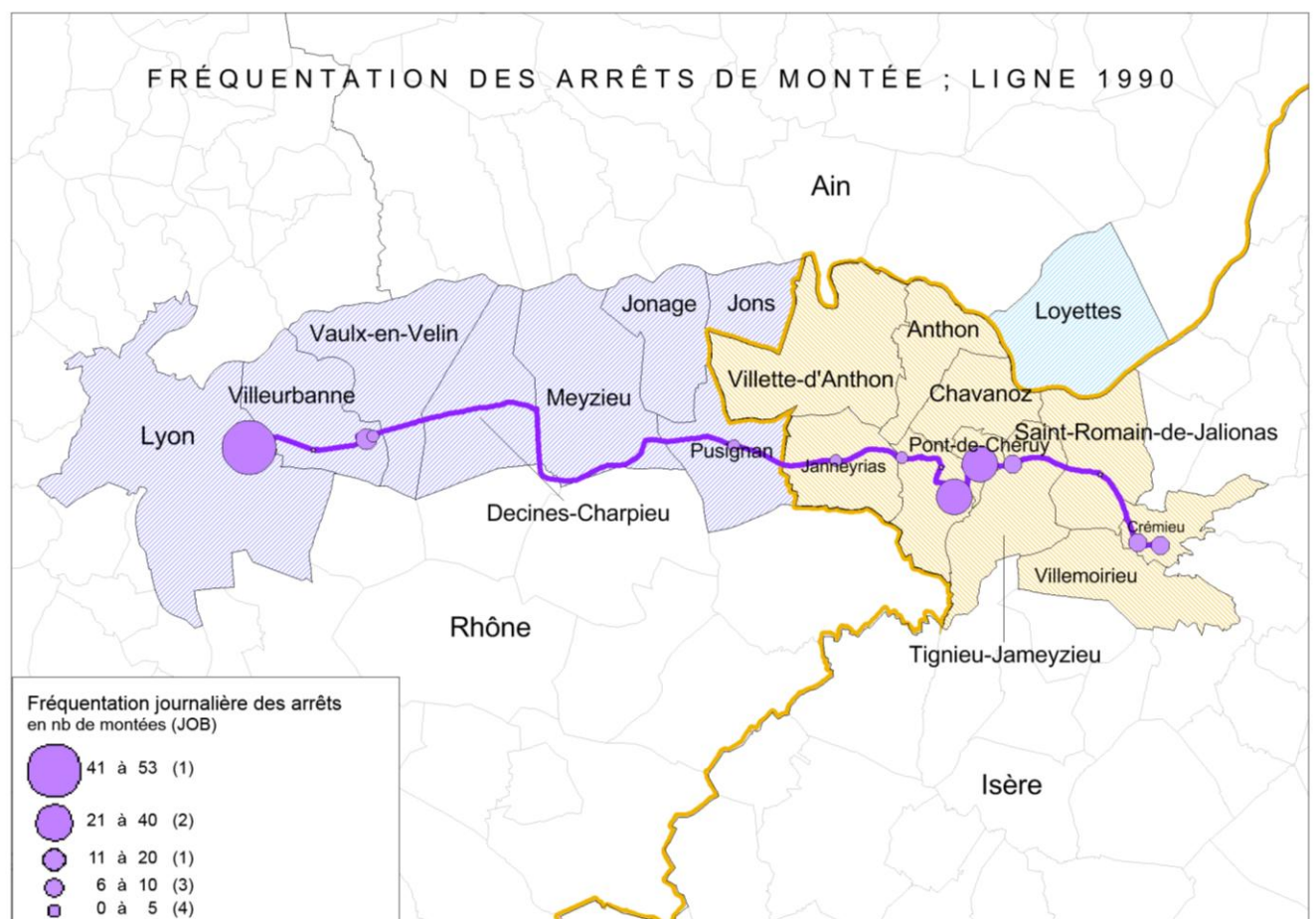
Ces cartographies réalisées grâce aux chiffres de l'enquête présentent la fréquentation journalière par arrêt. 85% des arrêts de montée et 80% des arrêts de descente (qui ne sont parfois pas symétriques) comptent moins de 5 usagers par jour ! Les conséquences sont aisément imaginables en termes de coûts, mais également pour l'image du réseau. J'aime à croire que le domaine des transports fonctionnent un peu comme celui de la restauration. Un établissement plein attirera plus qu'un vide dont le consommateur se méfiera malgré lui.

Les arrêts les plus fréquentés, et cela concerne aussi bien la montée que la descente, correspondent aux pôles urbains, à savoir Pont-de-Chérury, Décines, puis Lyon et son agglomération.

On retrouve ces mêmes proportions sur la ligne express 1990. Celle-ci dessert moins d'arrêts cependant, et a donc plus vocation à se consacrer à des pôles. Pourtant en tant que ligne express, peut être mériterait elle de se débarrasser de ses arrêts non fréquentés, qui pèsent lourd sur le temps de parcours et donc sur le potentiel de fréquentation.



Réalisation Nawelle Najib Bernié - Conseil Général de l'Isère - Juin 2014



Réalisation Nawelle Najib Bernié - Conseil Général de l'Isère - Juin 2014

Carte 13 – Fréquentation journalière des arrêts de descente, Ligne 1990  
 Carte 14 – Fréquentation journalière des arrêts de montée, Ligne 1990

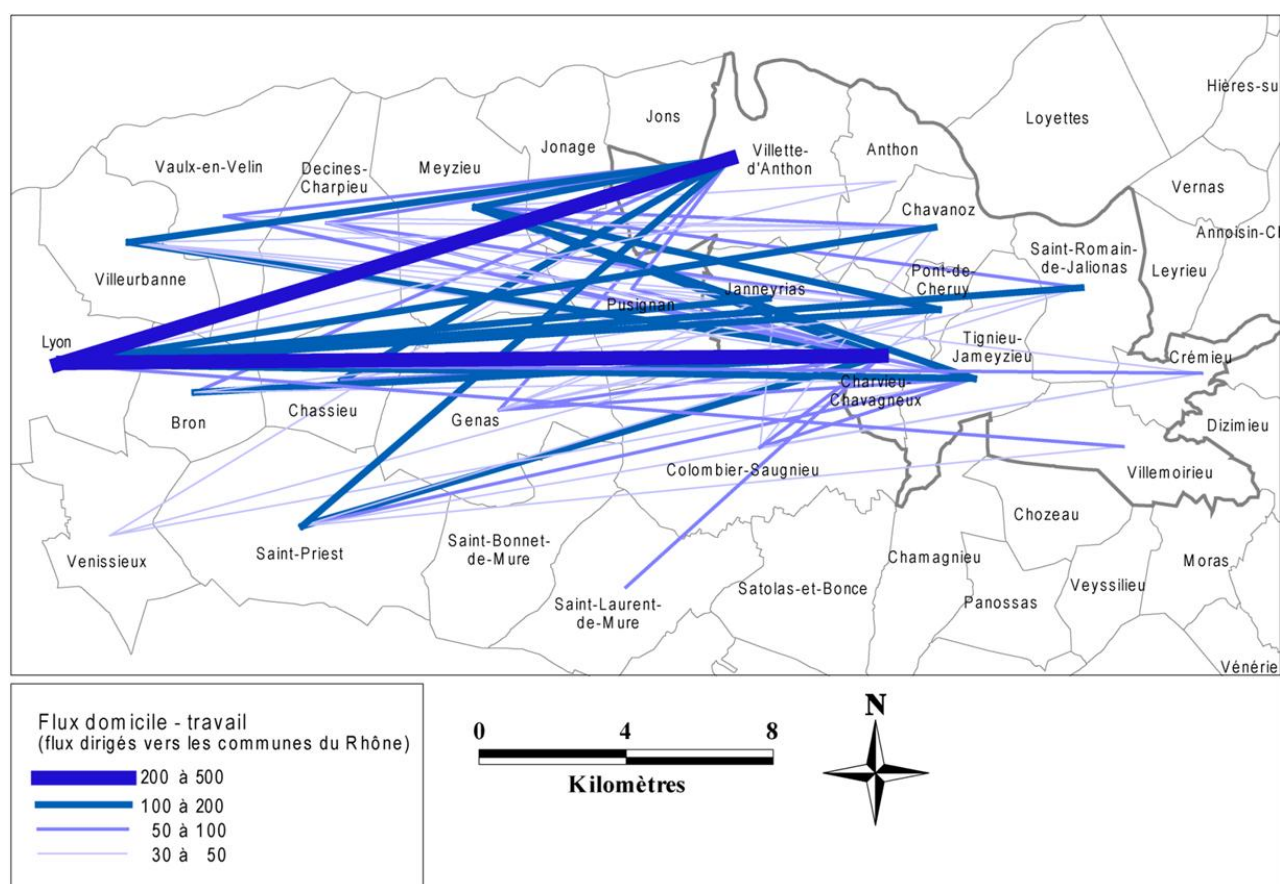
Tel qu'évoqué entre parenthèses, les arrêts ne sont pas tous symétriques. De même, la multiplicité des services et des itinéraires fait qu'ils ne sont pas tous desservis le même nombre de fois dans la journée. Ainsi, afin de rétablir un certain niveau de comparabilité, j'ai lissé les chiffres par nombre de desserte par jour, obtenant une indication moyenne. En moyenne donc, aucun arrêt n'est jamais fréquenté par plus de 3,5 personnes par jour (ce chiffre correspond à la Part Dieu, arrêt le plus fréquenté) montées et descentes confondues.

### 3 - La question du terminus lyonnais

Le diagnostic des lignes ne pourrait être complet sans que nous nous attardions sur les conditions d'entrée et de dépose à l'arrivée à Lyon.

Bien que situé à proximité immédiate de l'agglomération lyonnaise, le Nord Isère connaît des conditions d'entrée particulièrement contraintes. L'absence d'infrastructures capacitaires entraîne une surcharge de l'ensemble des voiries périphériques et radiales, laissant peu de marge de manœuvre aux transports collectifs.

Les lignes 1980 et 1990 effectuent actuellement leur terminus à la Gare routière de Lyon Part Dieu. L'entrée y est donc contrainte certes, mais les analyses de flux montrent que Lyon Part Dieu reste très fréquenté par les Nord Isérois.



Carte 15 - Flux domicile-travail en direction du Rhône, E.Cochey, 2012

Cependant, et cela pourrait bien avoir des conséquences sur la restructuration des lignes, le pôle Part Dieu dans sa totalité va entrer dans une longue phase de travaux, ayant pour but de palier à la sous capacité de la gare, ainsi que de repenser les accès routiers, piétons et vélos autour de ce pôle structurant de la ville.

Bien que le projet prévoie de conserver des quais pour les cars Transisère, reste que les accès vont être contraints pendant la durée des travaux (qui s'étaleront en deux phases). D'autre part, et cela ne peut être ignoré, la préférence du SYTRAL irait à une solution alternative de terminus pour les lignes interurbaines. Cette position relevant d'enjeux politiques et de gouvernance complexes, il ne m'apparaît ni opportun ni utile de la commenter.

En tout état de cause et quelle que soit la raison évoquée, le Conseil général de l'Isère a souhaité profiter de cette étude de restructuration pour s'interroger, et de proposer des alternatives, qui seront au moment voulu retenues ou non.

Le graphique ci-dessous émane de l'enquête qualité menée en 2012. Il montre qu'une grande majorité des usagers ne sont pas opposés à remettre en question le terminus à Lyon Part Dieu, si tant est que le temps de parcours global n'est pas dégradé. C'est donc avec cet objectif en tête que j'ai mené cette étude.

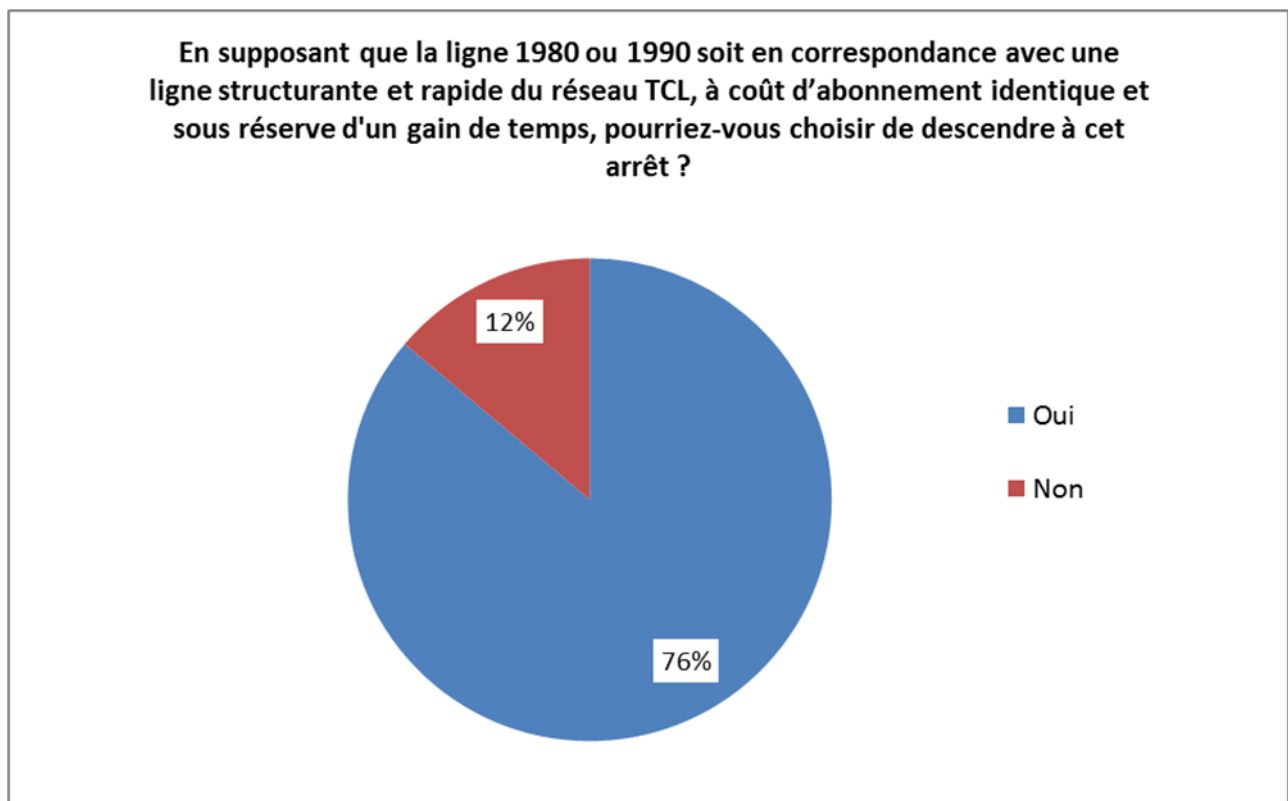


Figure 8 - *Question d'un terminus anticipé*, Enquête de satisfaction du réseau Transisère 2012

## 4 - Conclusions du diagnostic territorial et orientations de réorganisation

Pour résumer ce diagnostic, voici une matrice des opportunités, menaces, forces et faiblesses.

<p><b>Forces</b></p> <p>Assure un maillage dense du territoire</p> <p>Ligne particulièrement efficace sur la desserte scolaire au-delà même du territoire isérois</p> <p>Reste fréquentée malgré ses défauts</p>	<p><b>Faiblesses</b></p> <p>Proposent des temps de trajet trop importants pour concurrencer la voiture</p> <p>Les nombreux détours de la 1980 est un frein dans la conquête des actifs</p> <p>La lisibilité de la ligne 1980 est trop faible</p> <p>Horaires non cadencés</p>
<p><b>Opportunités</b></p> <p>Il est possible de séparer les usages en affectant les scolaires sur des lignes dédiées</p> <p>La cible potentielle est importante (flux professionnels dus à l'étalement urbain notamment)</p> <p>La question du terminus lyonnais se pose, et peut constituer une opportunité comme une menace</p>	<p><b>Menaces</b></p> <p>La confusion des usages peut créer une incompréhension pour les usagers non scolaires</p> <p>Forte concurrence de la voiture (de part l'importance des temps de trajets, mais aussi la « culture voiture » du territoire</p> <p>Le terminus lyonnais</p>

Tableau 7 – Matrice SWOT de la ligne 1980

Afin de compléter la conclusion de cette partie, il me semble opportun d'ajouter un mot quant au travail que toutes ces analyses ont représenté. Il m'en a coûté les quatre premiers mois de mon stage, parce que j'ai souhaité lutter jusqu'au terme de cet exercice pour ne pas me faire d'idées préconçues, et pour aller chercher plus loin que les *a priori* que j'avais.

J'ai souhaité retravailler les bases de données mises à ma disposition, et repartir du départ pour comprendre les lignes et leurs usages. J'ai pour cela été épaulée par mes responsables de stage bien sûr, et par d'autres intervenants possédant une place de choix dans ma page de remerciements.

Il m'a fallu avancer à tâtons et réaliser la plupart du temps un travail de fourmi, pour retracer les parcours des usagers, comprendre que la fréquentation scolaire était en réalité très importante, ...etc.

Suite à cette phase importante pour mon stage, ma mission, pour le Conseil général et aussi pour moi-même, j'ai pu proposer des pistes d'actions, en ayant la conscience de connaître mon sujet et donc de formuler des propositions réalistes.

Voici ces orientations, validées par la Direction des Mobilités, et défendues devant les élus du Nord Isère et de l'Est Lyonnais le 24 Juillet dernier.

**Orientation première** : séparer l'usage scolaire de la ligne 1980. Il m'a en effet semblé que de telles proportions méritaient de réelles mesures.

Ainsi j'ai proposé de procéder au report des flux scolaires sur des lignes dédiées, existantes ou à créer. Je présenterai ce travail dans la partie suivante de mon mémoire.

**Orientation seconde** : étudier les alternatives quant au terminus lyonnais. En gardant à l'esprit que cette solution ne pourrait être acceptable que si elle constituait une amélioration pour les usagers, j'ai donc entrepris d'analyser les opportunités et les contraintes pour un ou des nouveau(x) terminus.

**Orientation troisième** : elle prend plutôt la forme d'un choix, celui du niveau de desserte ou du temps de parcours. En effet, ces quelques mois d'étude ont démontrés entre autres que les nombreux points d'arrêt et itinéraire ne servaient en fait pas ou très peu, pénalisant fortement les temps de parcours. Cependant, malgré une amélioration, on ne peut espérer des temps de parcours drastiquement réduits, et ce pour deux raisons principales ; les infrastructures routières tout d'abord ne permettent pas de créer un espace réservé aux transports en commun, et contraint ces derniers à être sujet à la congestion routière. Ensuite parce que même si le nombre d'arrêts desservi est en effet réduit, il serait déraisonnable et contraire aux principes d'équité de proposer un maillage trop faible. Des améliorations sont possibles, mais nécessitent de faire le choix entre maillage dense et efficacité, et certainement de trouver là un juste milieu.

**Quatrième orientation** : étudier les possibilités de desserte de l'aéroport. Parmi les requêtes concernant le transport dans la zone, revient souvent celle de la desserte de la plateforme aéroportuaire de Lyon St Exupéry. Un bassin d'emploi important a en effet été identifié sur la commune de Crémieu et ses alentours par la société des aéroports, mais également par les élus locaux, et il serait de l'ordre de 630 salariés. Ces travailleurs, ainsi que les voyageurs de façon plus ponctuelle, n'ont aujourd'hui pas d'autres moyens que la voiture pour se

rendre à l'aéroport depuis cette zone. L'une des améliorations de la ligne pourrait alors être de proposer ou de faciliter la desserte de l'aéroport.

Ces orientations, issues d'une étude minutieuse des lignes et de leurs enjeux ont donc été validées par la Direction des Mobilités, mon commanditaire pour ce stage, me donnant ainsi le feu vert pour formuler des propositions plus précises.

## V - Projets de réorganisation et schéma de desserte finale

Si, en termes techniques, une solution de réorganisation apparaît comme étant la plus pertinente, les choix politiques ou influencés par d'autres enjeux ne penchent pas toujours dans le même sens. Afin de respecter cette condition inéluctable du fonctionnement d'une collectivité publique, j'ai choisi de formuler plusieurs propositions sous forme de scénarii, plus exactement quatre pour la 1980, et deux pour la ligne 1990. De plus, cette partie présentera les propositions de report du flux scolaire sur des lignes existantes ou créées réservées au transport scolaire.

Avant de s'intéresser au détail des propositions, il convient de relever que certains éléments sont communs à l'ensemble des scénarii.

Il s'agit en tout premier lieu de la politique d'arrêts (Cf. Annexe 8, *Politique de points d'arrêt*, p114). Les analyses montraient en effet selon les lignes, de 80 à 85% des arrêts fréquentés par moins de 5 personnes par jour. Il existe un seuil technique au Conseil général de l'Isère, appelé seuil écologique, en dessous duquel il est considéré que le transport par car des individus pollue plus que l'utilisation d'une voiture. Ainsi, sauf exception, les arrêts ne respectant pas ce seuil ne sont plus desservis dans le cadre d'une restructuration.

Il est toutefois un principe général en économie des transports qui doit être placé au dessus du principe de seuil écologique. C'est celui de l'équité, notamment territoriale. Il fait « référence à la dimension spatiale de la justice sociale » (*ENS Lyon*), et pose le principe de l'équité dans l'accès aux infrastructures et aux emplois. Cette notion a été pour la première fois introduite par l'économiste américain John Rawls dans son ouvrage *A Theory of Justice* (John Rawl, 1971), qu'il définit comme la combinaison dans les politiques publiques de deux principes ; celui de la différence, qui entraîne la mise en place de mesures garantissant le plus possible aux plus défavorisés, et celui de la réparation, que l'on peut assimiler à des actions de discrimination positive.

Le principe d'équité territoriale est présent implicitement dans les textes fondateurs, notamment en termes d'aménagement du territoire, de l'Europe, et est très fortement lié à la question des transports.

Ainsi, la notion d'équité territoriale a été prise en compte dans les projets de réorganisation, afin de rétablir une égalité qui aurait eu tendance à être gommée par les chiffres seuls. En effet, à l'étude de la fréquentation des points d'arrêt, certaines communes ne sont tout simplement plus desservies.

Il n'est pas envisageable de stopper totalement la prise en charge des passagers, même au nombre de 2, sur l'ensemble de la commune. Il a donc été choisi de regrouper ces usagers sur un seul point d'arrêt, le plus central possible, ou assurant un maillage important pour l'équilibre local (Cf. annexe 8 *Politique de points d'arrêt*, p.114)



Le second point commun aux propositions est relatif à la quatrième orientation exposée précédemment. Il s'agit de la mise en correspondance de la ligne 1980 Sud avec la ligne 46 du réseau des Cars du Rhône, desservant l'aéroport St Exupéry depuis ce point en 11 minutes. Bien qu'il ne soit aujourd'hui pas possible de proposer une tarification combinée, qui pourrait notamment servir aux employés de la plateforme aéroportuaire, cela est prévu dans le courant de l'année 2015 avec l'ouverture de la plateforme Oûra, un projet suivi par le SMTAML, et qui permettra de charger tous les titres disponibles en Rhône Alpes sur un seul et même support.

Enfin, l'autre dénominateur commun aux trois scénarii de la ligne 1980 réside dans la présence constante de deux itinéraires Sud et Nord. La ligne effectuait précédemment des coupures et passages d'un axe à l'autre notamment via les établissements scolaires de Pont-de-Chéruy. Ces arrêts seront dorénavant desservis par des lignes dédiées, et les itinéraires de la ligne 1980 n'auront plus à se croiser, ce qui avait par ailleurs tendance à rallonger drastiquement les temps de parcours.

Avant de passer à la description des scénarii, ouvrons une parenthèse qui s'est avérée structurante et d'une importance toute particulière dans mon travail. Il s'agit de la question du terminus lyonnais.

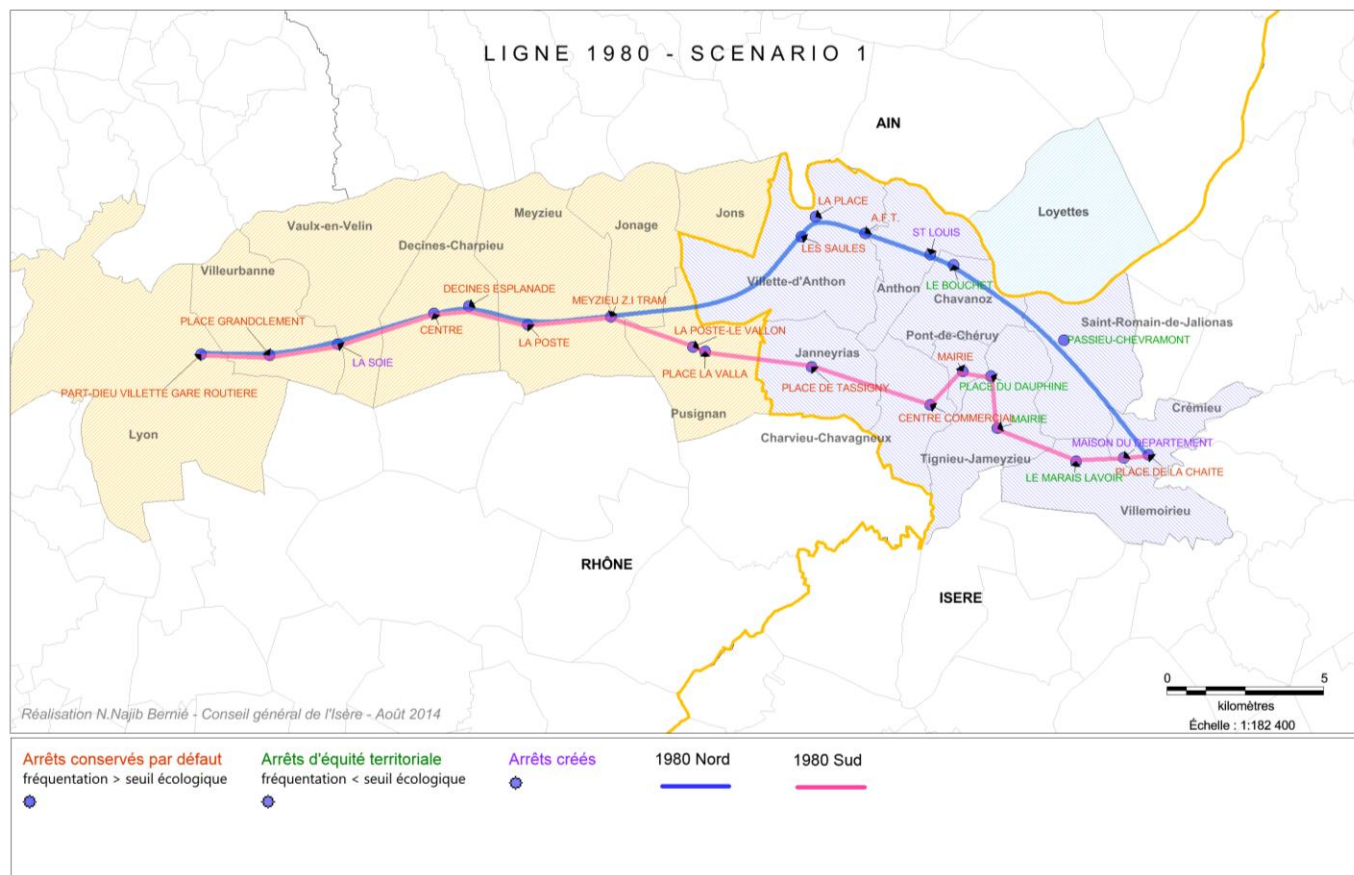
J'ai, à plusieurs reprises et dans des contextes différents, eu à discuter de cette question avec le Sytral et le Grand Lyon. Au-delà de la décision qui sera prise sur les lignes 1980 et 1990, il s'agit d'un questionnement général sur la place des lignes interurbaines dans le périmètre urbain. Aujourd'hui, bien que plusieurs lignes Transisère finissent leurs courses en gare routière de Lyon Part Dieu, la tendance, impulsée par tantôt le Grand Lyon, le Sytral, ou même la SNCF, serait plutôt à les couper en amont, avec un rabattement sur le réseau des TCL.

Plusieurs questions doivent alors se poser.

D'abord, quel rôle attribue-t-on aux lignes interurbaines lors de l'entrée dans les agglomérations ? Amènent-elles sur les réseaux urbains des clients supplémentaires, ou des usagers supplémentaires dont on ne sait que faire ?

# 1 –Scenarii de réorganisation pour la ligne 1980

## Scénario 1



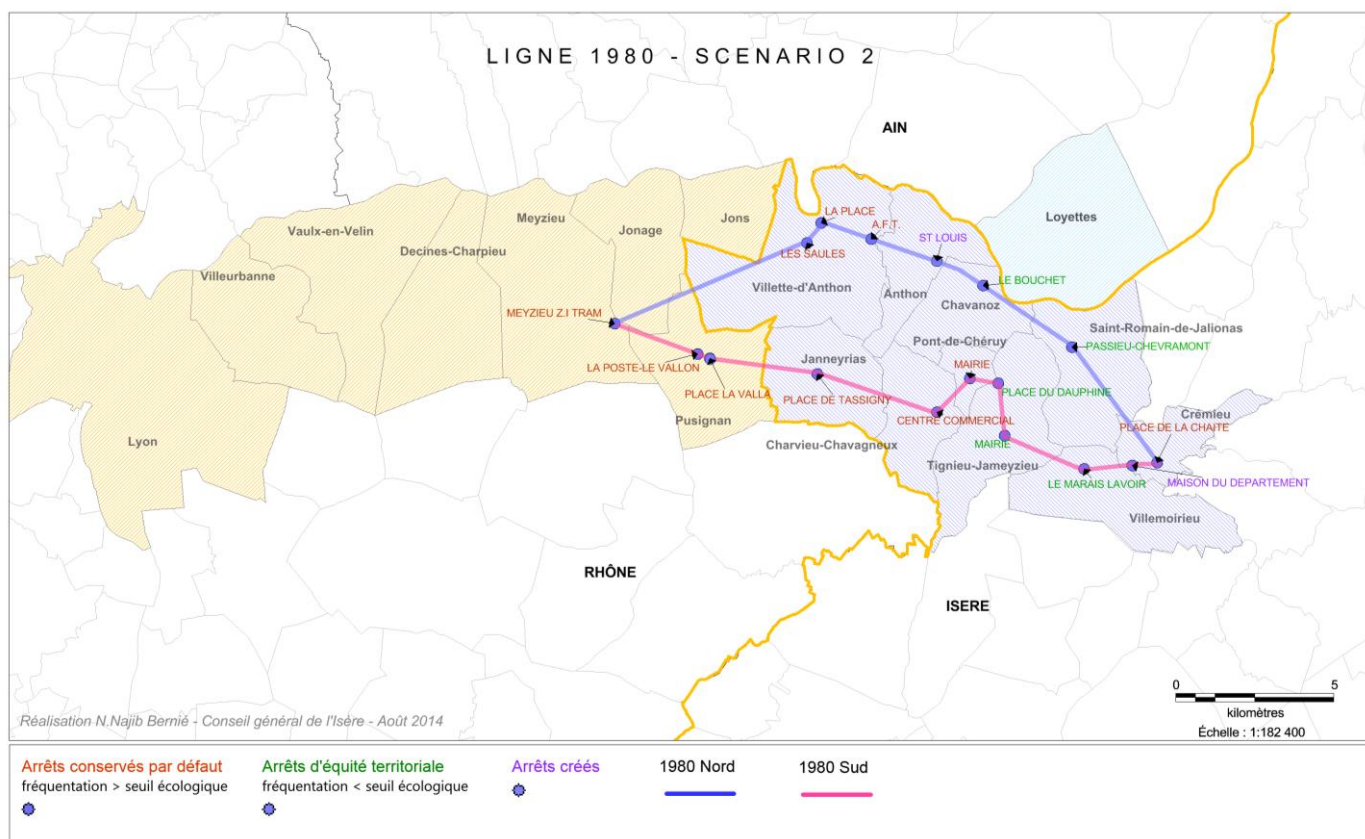
Carte 16 – Ligne 1980, scénario 1

Assurant un bon maillage du territoire, ce scénario conserve l'option de terminus à la Part Dieu, pour deux raisons principales : d'abord afin de préserver les habitudes des usagers, et ensuite pour préserver une image de ligne pénétrante. Toutefois, ce choix implique deux contraintes majeures. D'abord le coût, puisque ce scénario représente un coût total de **2 564 114€**, soit une augmentation d'environ 27% du budget antérieur de la ligne (2 020 300€ environ). Ensuite, la portion située entre les arrêts Meyzieu Z.I. et Lyon Part Dieu est doublée, entraînant un surplus de kilomètres et donc de budget, qui ne peut de ce fait être réinjecté dans l'offre.

Temps de parcours	1h20
Fréquence heures de pointe (semaine)	50min (21 services)
Fréquence heures creuses (semaine)	1h (12 services)
Nb de services au total (semaine)	33
Fréquence (weekend)	1h30
Nb de services (weekend)	18
Nb de véhicules requis	8

Cf. Annexe 9 Fiche scénario 1, p.116

## Scénario 2



Carte 17 – Ligne 1980, scénario 2

Le risque politique sur ce scénario est important. Une coupure à Meyzieu est en effet un moyen de réduire les coûts et donc de pouvoir potentiellement réinjecter de l'offre (budget global **1 901 300€**, soit une économie de presque 6%), mais il est aussi un risque important pour deux raisons. Tout d'abord, le Sytral s'est affirmé lors de toutes les rencontres, formellement contre cette perspective. Le tramway T3 est surchargé aux heures de pointes, et ne peut plus absorber de nouvelles charges de passagers. D'autre part, et il s'agit cette fois-ci d'un pur confort pour les usagers, ce scénario n'offre pas d'autre correspondance que le T3. L'infrastructure est bondée, peu capacitaire en comparaison d'un métro, et n'offre pas de possibilité de se rendre dans le centre de Lyon dans des temps corrects.

Temps de parcours	50 min
Fréquence heures de pointe (semaine)	50min (21 services)
Fréquence heures creuses (semaine)	1h (12 services)
Nb de services au total (semaine)	33
Fréquence (weekend)	1h30
Nb de services (weekend)	18
Nb de véhicules requis	8

Cf. annexe 10 *Fiche scénario 2*, p.124

## Scénario 3



Carte 18 –Ligne 1980, scénario 3

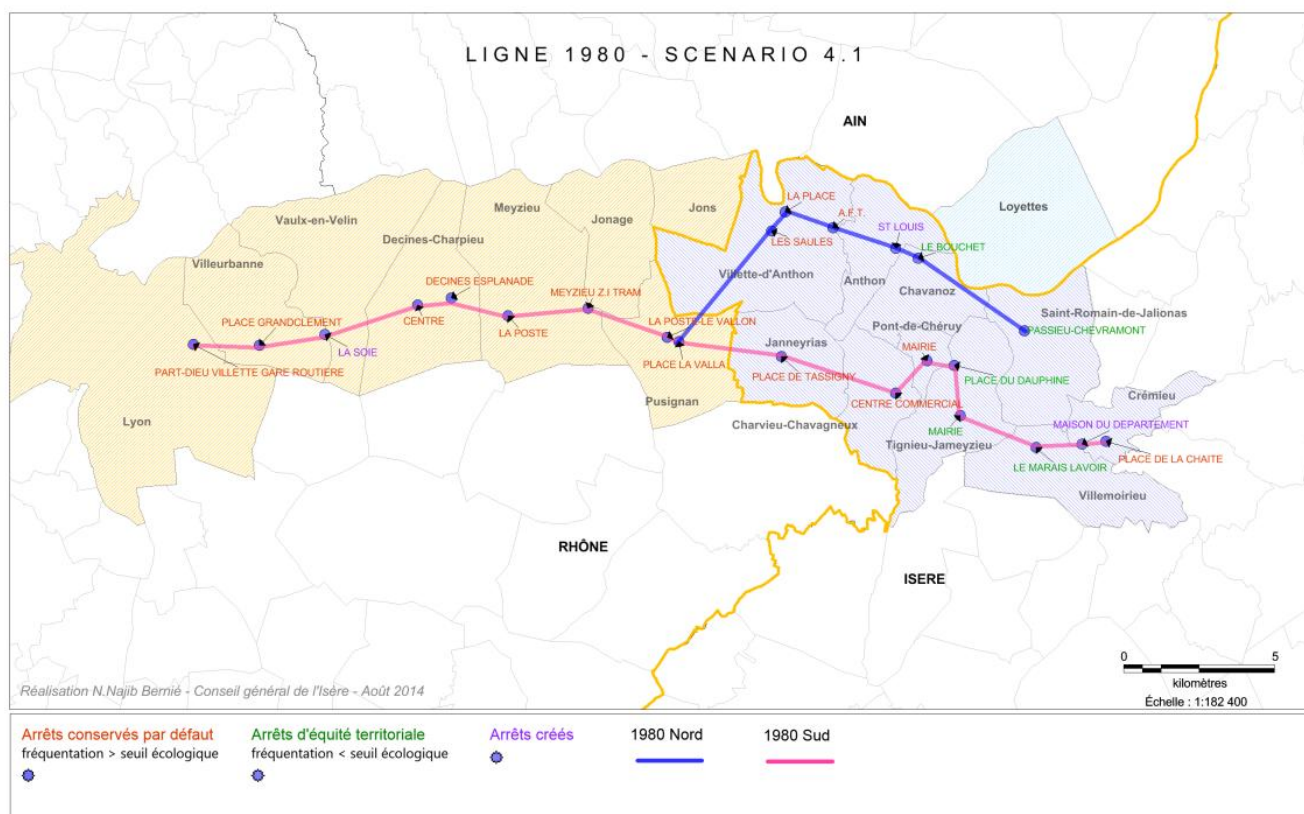
Ce troisième scénario propose un entre-deux par rapport aux précédents. La coupure en amont de la Part Dieu permet de faire les économies nécessaires pour respecter le budget initial de la ligne, tout en proposant une alternative plus complète aux usagers en termes de correspondances sur le réseau des TCL, et tout cela sans s’opposer au Sytral. Une nouvelle fois cependant, le doublage de la ligne entre Meyzieu Z.I. et le terminus représente un coût supplémentaire vide, en ce sens qu’il n’apporte rien à l’offre.

Le budget global ici est de **2 328 874€**, soit une augmentation de 15% par rapport au budget initial.

Temps de parcours	1h10 min
Fréquence heures de pointe (semaine)	50min (21 services)
Fréquence heures creuses (semaine)	1h (12 services)
Nb de services au total (semaine)	33
Fréquence (weekend)	1h30
Nb de services (weekend)	18
Nb de véhicules requis	8

Cf. Annexe 11 *Fiche scénario 3*, p.132

## Scénario 4



Carte 19 – Ligne 1980, scénario 4.1

Au regard des coûts supplémentaires vides entraînés par le doublage des portions entre Meyzieu Z.I. et le terminus envisagé, j'ai choisi de proposer un autre scénario, déclinable en trois options. Il s'agit de mettre en place une ligne de « ramassage » au Nord, puisqu'il s'agit de l'axe le moins fréquenté et comportant le moins d'arrêt, qui rejoindra la ligne du Sud à hauteur de Pusignan, là où la correspondance se fait avec la ligne 46 des Cars du Rhône, qui propose une desserte de l'aéroport en 11 minutes.

Evidemment, ce scénario permet de gagner financièrement, mais pas d'augmenter l'offre. En effet, la conservation du terminus à Part Dieu implique des kilomètres supplémentaires et donc un budget conséquent. Le chiffrage pour ce scénario s'élève à **2 036 667€**, soit une augmentation de 0,8% du budget initial.

Temps de parcours	1h20min (Sud) et 30min (Nord)
Fréquence heures de pointe (semaine)	50min (21 services)
Fréquence heures creuses (semaine)	1h (12 services)
Nb de services au total/jour (semaine)	33
Fréquence (weekend)	1h30
Nb de services (weekend)	18
Nb de véhicules requis	6

Cf. annexe 12 *Fiche scénario 4*, p.139

## Scénario 4.2.



Carte 20 –Ligne 1980, scénario 4.2

Le même principe a donc été utilisé pour cette deuxième version du scénario 4, avec cette fois un terminus à Meyzieu Z.I.. Il va sans dire que le risque politique implicite est donc toujours présent, le Sytral étant en forte opposition pour ce terminus.

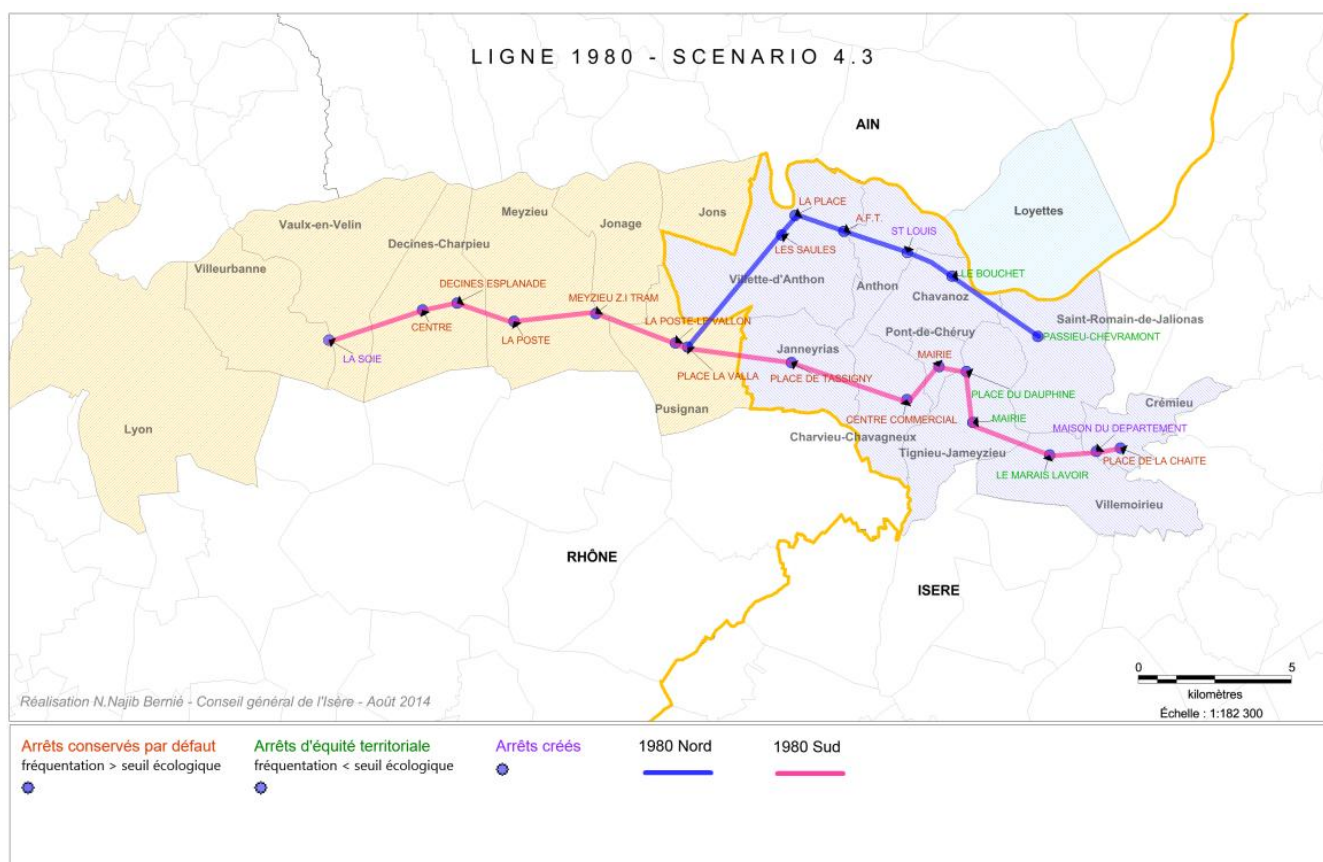
La réduction drastique des kilomètres parcourus permet de réinjecter de l'offre, et de proposer des temps de parcours psychologiquement attractifs. Cependant, le problème sous-jacent est toujours celui des correspondances médiocres sur le T3, notamment pour les usagers souhaitant se rendre dans le centre ville de Lyon.

Le budget pour ce scénario s'élève à **1 979 208€**, soit une économie de 2% par rapport au budget initial de la ligne.

Temps de parcours	50min (Sud) et 30min (Nord)
Fréquence heures de pointe (semaine)	30min (28 services)
Fréquence heures creuses (semaine)	1h (16 services)
Nb de services au total/jour (semaine)	44
Fréquence (weekend)	1h30
Nb de services (weekend)	18
Nb de véhicules requis	9

Cf. annexe 12 *Fiche scénario 4*, rubrique 4.2, p.139

## Scénario 4.3



Carte 21 –Ligne 1980, scénario 4.3

Dernière déclinaison du scénario 4, avec un terminus à Vaulx-en-Velin La Soie. On retrouve donc les avantages précédemment énoncés quant aux choix de ce terminus, couplés à une réduction des coûts qui permet de renforcer l'offre proposée dans le scénario 3.

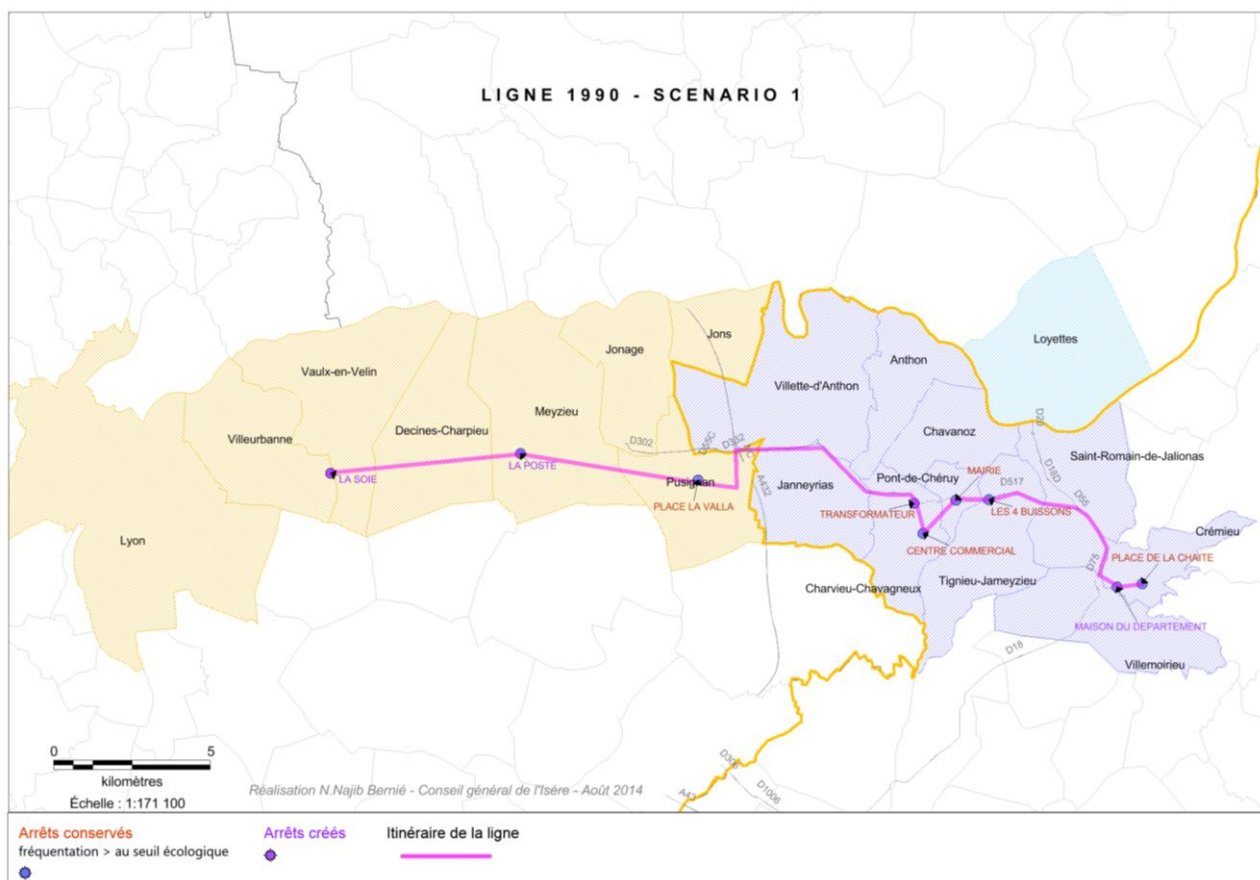
Le budget de cette proposition est de **2 060 648€**, soit une augmentation de presque 2% par rapport au budget initial de la ligne.

Temps de parcours	1h10min (Sud) et 30min (Nord)
Fréquence heures de pointe (semaine)	40min (22 services)
Fréquence heures creuses (semaine)	1h (16 services)
Nb de services au total/jour (semaine)	38
Fréquence (weekend)	1h30
Nb de services (weekend)	18
Nb de véhicules requis	7

Cf. annexe 12 *Fiche scénario 4*, rubrique 4.3, p.139

## 2 – Scenarii de réorganisation pour la ligne 1990

### Scénario 1



Carte 22 –Ligne 1990, scénario 1

Ici, les arrêts les plus fréquentés ont été conservés, et trois arrêts ont été ajoutés. Le terminus proposé se trouve à La Soie, offrant de très bonnes correspondances au réseau TCL. La ligne express étant destiné à des actifs souhaitant se rendre rapidement à leur destination finale, il est important de formuler des propositions sûres en termes de correspondance et de régularité. Tel que cela a été précisé, l'infrastructure T3 est d'ores et déjà en surcharge aux heures de pointe entre Meyzieu et Vaulx-en-Velin. La ligne 1990 étant exempte de pression politiques sur un terminus ou une desserte de ce pôle, le choix a été fait de ne pas l'inclure à la proposition.

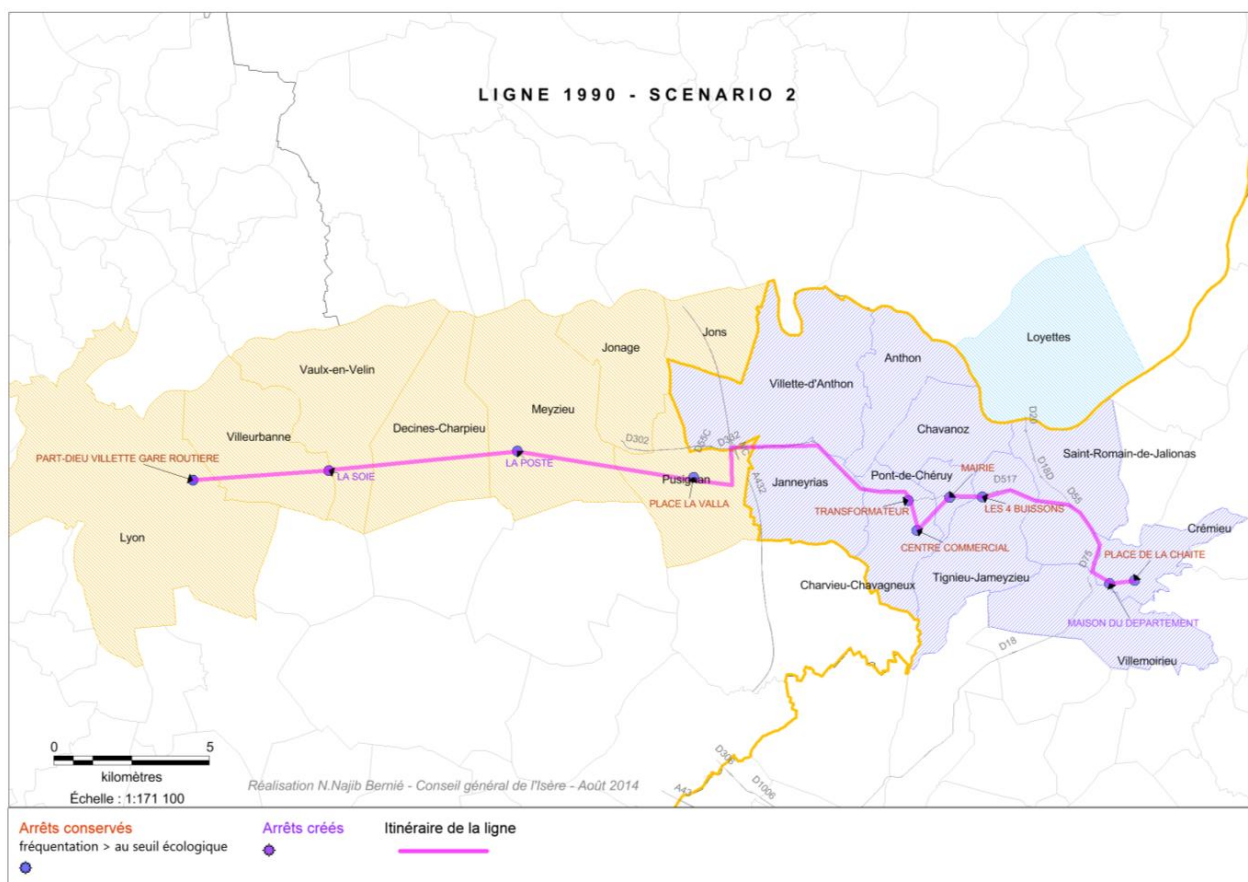
Le budget de cette proposition s'élève à **532 300€**, soit une diminution de plus de 13 % du budget initial de la ligne.

Temps de parcours	1h10min
Fréquence heures de pointe (semaine)	20min
Nb de services au total/jour (semaine)	18
Nb de véhicules requis	3

Cf. annexe 13 *Fiche scénario 1 (1990)*, p.167



## Scénario 2



Carte 23 –Ligne 1990, scénario 2

Cette proposition de restructuration de la ligne 1990 est une déclinaison du premier scénario. Il s’agit ici de la question du terminus lyonnais. La conservation de l’actuel à Lyon Part Dieu est un moyen de ne pas contraindre les usagers à la double tarification, et de préserver leurs habitudes de déplacements.

Le budget pour ce scénario est de **580 800€**, soit une diminution de presque 4 % sur le budget initial de la ligne.

Temps de parcours	1h10min
Fréquence heures de pointe (semaine)	20min
Nb de services au total/jour (semaine)	18
Nb de véhicules requis	3

Cf. annexe 14 *Fiche scénario 1 (1990)*, p.170

Il me semble à ce point important d'avancer l'argument suivant. Au regard des propositions de restructuration de la ligne 1980, faisant de cette desserte une liaison forte vers l'agglomération Lyonnaise, avec une offre soutenue une desserte rationalisée, nous devons nous poser la question de l'utilité et de la nécessité de conserver une ligne expresse.

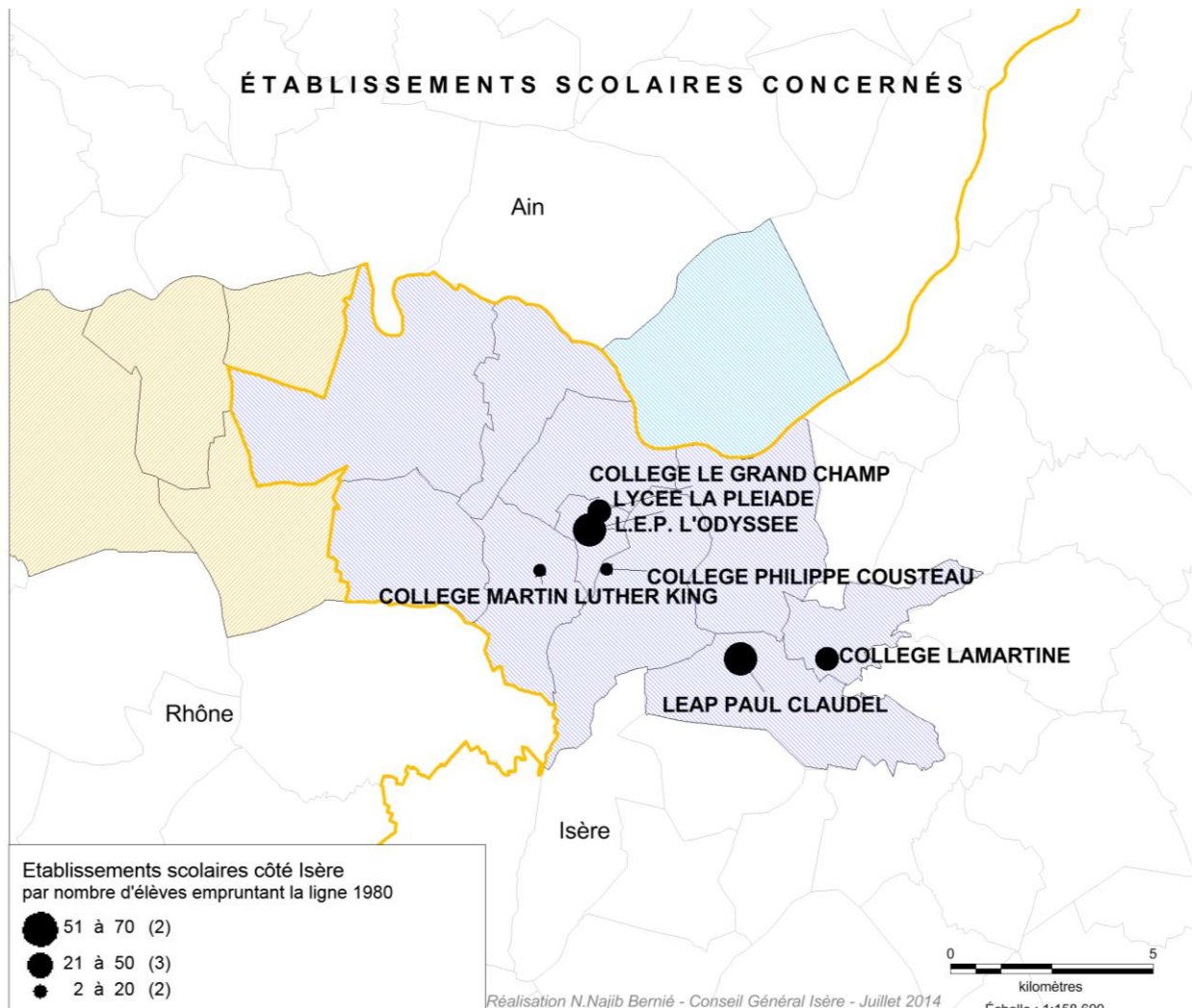
En effet, la fréquentation scolaire a été sortie de la ligne 1980, sa desserte a été minutieusement étudiée de façon à être efficace en quantité et en qualité. Le temps de parcours ne peut, structurellement au regard des infrastructures traversées sur le parcours, réduit.

Dans ces conditions, ne vaudrait-il mieux pas supprimer la ligne expresse et considérer qu'elle n'a plus de sens, ce qui pourrait constituer un troisième scénario, et de ce fait se donner les moyens d'augmenter la fréquence de la ligne 1980 en heures de pointe ?

Bien qu'il ne soit pas de mon ressort d'effectuer un choix, je constate ici la limite des propositions formulées sur la ligne 1990.

### 3 - Proposition de report des flux scolaires

Commençons par faire un rappel sur le contexte et sur la nature des flux concernés.

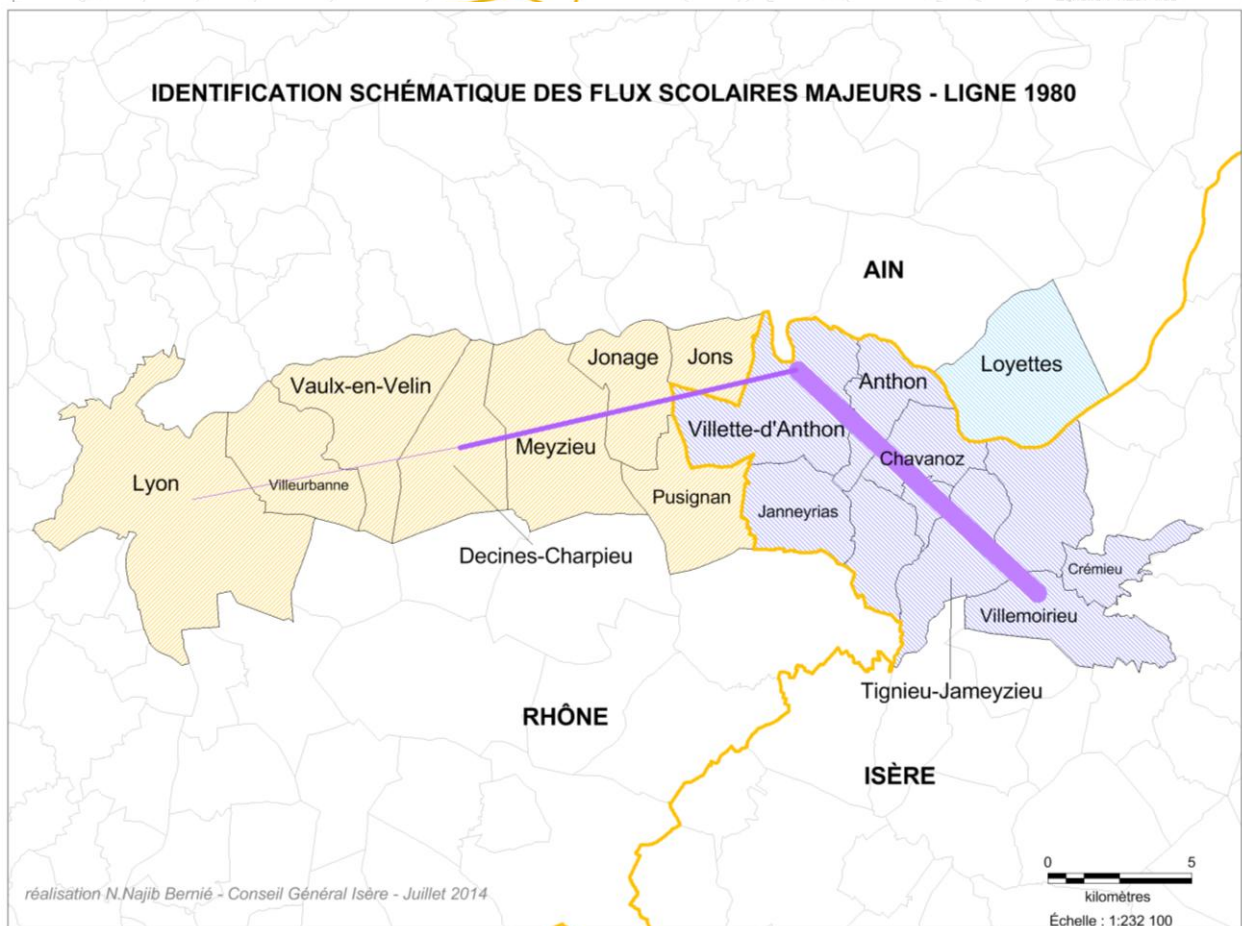
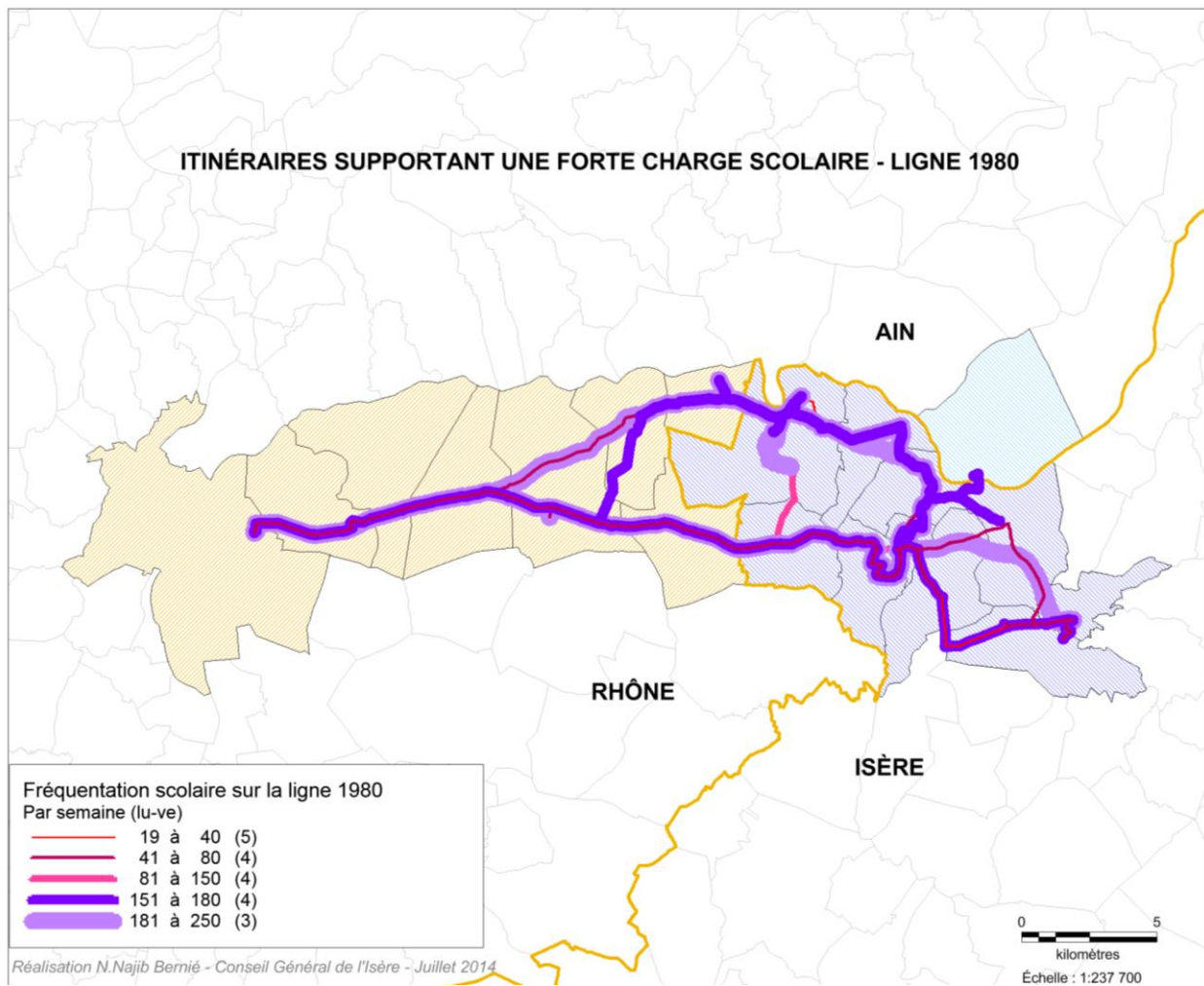


Carte 24 – Etablissements scolaires concernés par le report de flux

Sept établissements sont concernés par cette mesure, dont quatre concentrent la majorité des flux. Il s'agit du Lycée Professionnel Paul Claudel, et des établissements de Pont-de-Chéry, traités comme un seul et même pôle puisque les établissements sont concentrés dans une zone de quelque centaine de mètres.

Les deux cartographies ci-après sont complémentaires, et présentent la nature des flux. Elles permettent d'identifier la prépondérance des flux internes au territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné, et principalement contenus entre Vilette d'Anthon et Villemoirieu, en passant par Pont-de-Chéry.

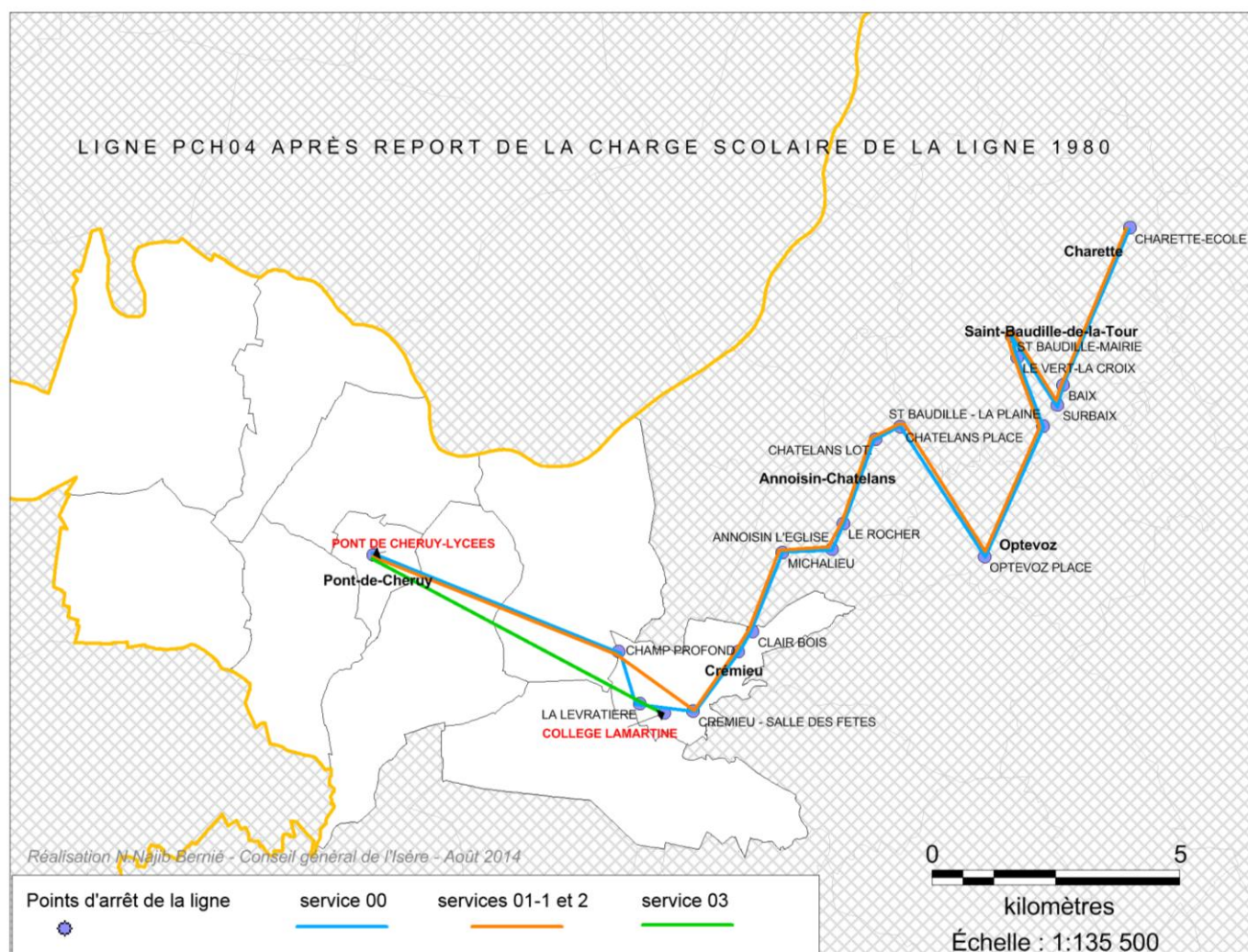
Afin de réaliser un travail de report précis et cohérent, j'ai choisi de procéder, aidée de Lauriane Ferrière, chargée d'étude, et Valérie Hérim, référente transport du territoire, par établissement.



Carte 9 – Itinéraires supportant une forte charge scolaire, Ligne 1980

Carte 10 – Identification schématique des flux scolaires majeurs, Ligne 1980

## Modifications effectuées sur la ligne PCH04



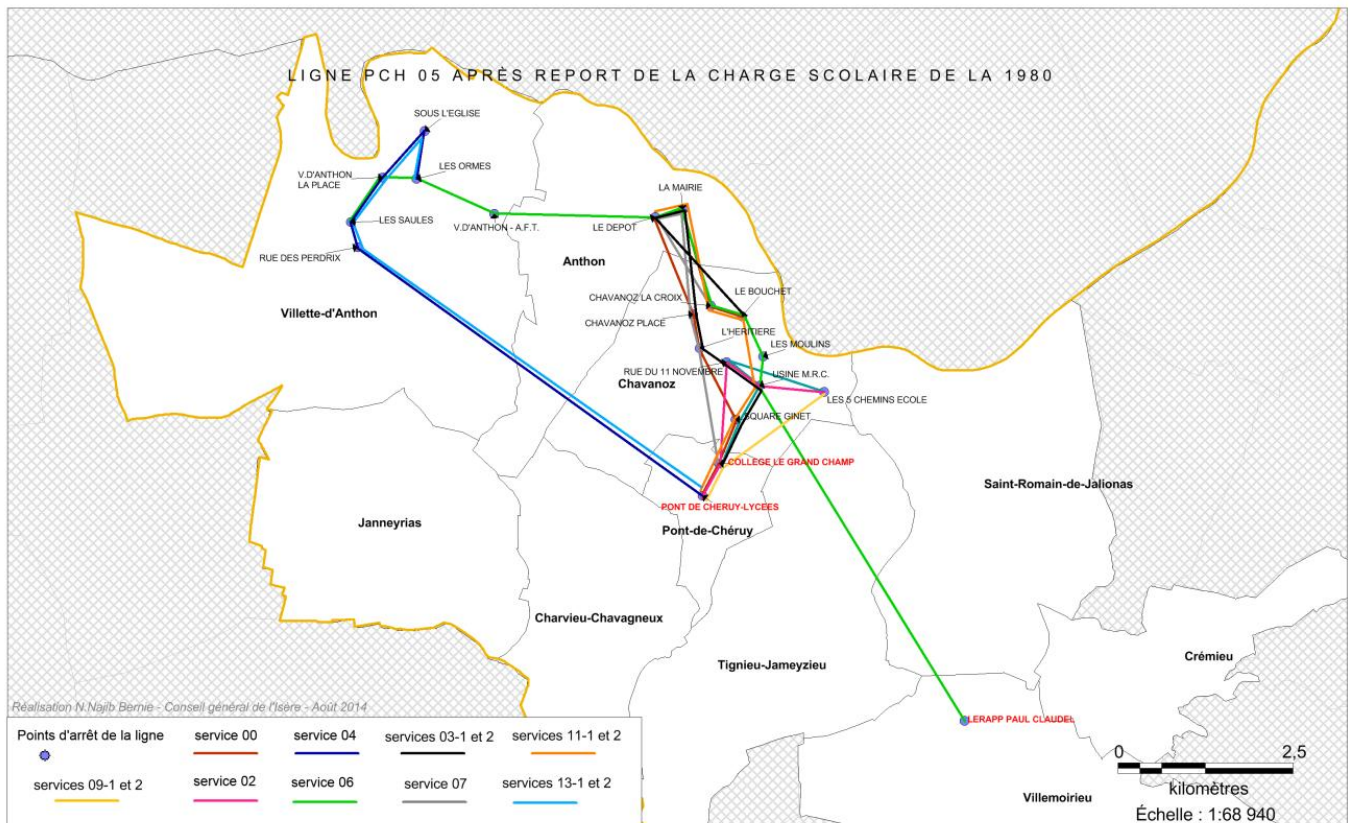
Carte 25 – Ligne PCH04 après report de la charge scolaire de la ligne 1980

La ligne PCH04 desservait d'ores et déjà les établissements de Pont-de-Chérury. Nous avons ici ajouté une navette, copiée sur les services actuels de la 1980, entre les Lycées et le Collège Lamartine (service 03) à 16h du lundi au vendredi. Cette navette était en effet destinée aux élèves venant d'autres communes situées plus au Sud ou à l'Est, et devant prendre des navettes le soir partant du Collège de Crémieu.

Cet ajout représente un surcoût de **2 960€** par an, soit une augmentation de 6.6% des éléments de la ligne PCH04.

*Cf. Annexe 15 fiche PCH04, p.174*

## Modifications effectuées sur la ligne PCH05



Carte 26 – Ligne PCH05 après report de la charge scolaire de la ligne 1980

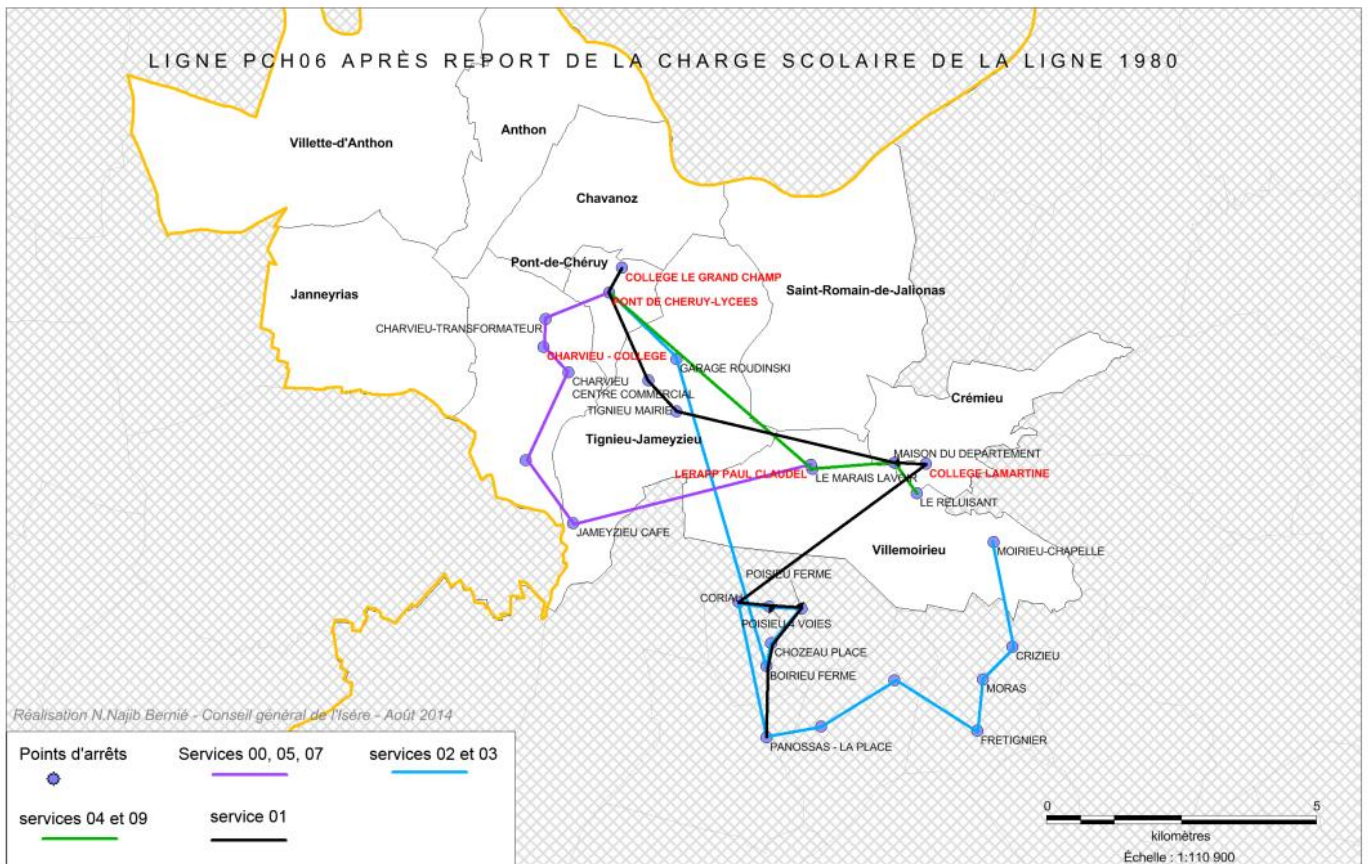
Cette ligne ne desservait pas les Lycées de Pont-de-Chérury, s'arrêtant au Collège Le Grand Champ. Nous avons donc ajouté un arrêt à l'ensemble des services. La seconde modification, la plus conséquente aussi, a été l'ajout de navettes directes depuis Villette d'Anthon (services 04 et 13). En effet, les flux sont tels depuis cette commune qu'il était difficilement envisageable de rallonger la ligne depuis Anthon. Nous aurions alors couru le risque de cars surchargés, contraints de laisser des élèves sans prise en charge. De plus, sur la liaison existante Anthon-Chavanoz-Pont-de-Chérury, a été ajouté un arrêt sur la commune de Chavanoz (La Croix), auparavant desservi par la 1980. Enfin, afin d'acheminer les élèves du Nord vers le LEAP Paul Claudel, dont j'ai évoqué l'importance pour le territoire de par sa spécificité en termes de formation, une liaison a été mise en place depuis Villette d'Anthon, desservant les communes d'Anthon et de Chavanoz (service 06).

De plus, un car supplémentaire sera nécessaire pour assurer ces ajustements.

L'ensemble de ces modifications représentent un budget de **28 400€** par an, soit une augmentation de 27,1% des coûts de la ligne.

*Cf. Annexe 16 Fiche PCH05, p.176*

## Modifications effectuées sur la ligne PCH06



Carte 27 – Ligne PCH06 après report de la charge scolaire de la ligne 1980

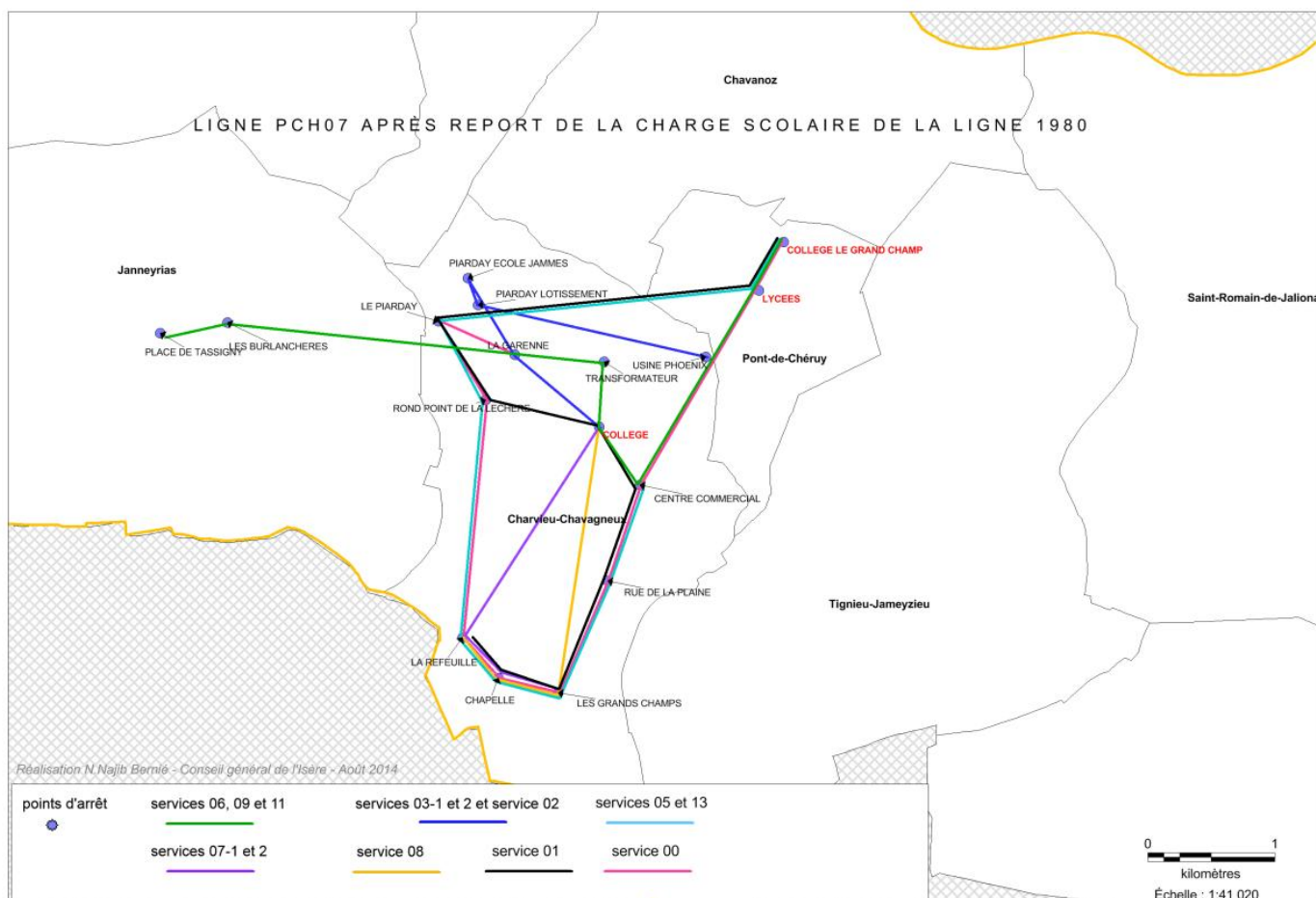
Ici, la seule modification consiste dans l'ajout d'une navette aller et de deux retours servant à acheminer les élèves de Villemoirieu vers les établissements de Pont-de-Chérury (services 04 et 09). En effet, la desserte inverse existait déjà sur cette ligne (c'est à dire l'acheminement des élèves depuis Pont-de-Chérury jusqu'au LEAP Paul Claudel). La restructuration de la ligne 1980 a donc rendu nécessaire la mise en place de solutions pour les élèves de Villemoirieu non scolarisés dans le Lycée professionnel du secteur.

Un car supplémentaire sera ici aussi nécessaire.

Cet ajout représente un budget de **27 043€**, soit une augmentation de 25,7% des coûts de la ligne.

*Cf. Annexe 17 Fiche PCH06, p.178*

## Modifications effectuées sur la ligne PCH07



Carte 28 – Ligne PCH07 après report de la charge scolaire de la ligne 1980

Dans le sens aller, cette ligne a été rallongée jusqu'à la commune de Janneyrias, modifiant donc la tête de la ligne et amenant les élèves jusqu'au Collège de Charvieu et aux établissements de Pont-de-Chérury (service 06). Dans le sens retour, il s'agit d'une refonte de deux services (services 09 et 11), afin de répondre aux mêmes objectifs.

Ces modifications représentent donc un budget total de **7 805€** par an, soit une augmentation de 6% des éléments de coûts de la ligne PCH07.

*Cf. Annexe 18 Fiche PCH07, p.180*



Le coût total des modifications effectuées sur les lignes scolaires représente donc **66 208€**. Elles permettront de garantir à la nouvelle ligne 1980 plus d'efficacité, tant dans ses temps de parcours que dans son attractivité. Imaginez-vous, le matin, vous rendant au travail dans un car rempli de collégiens et lycéens. Il est plutôt aisé d'imaginer le bruit et le chahut que cela peut représenter. Ce détail peut paraître...un détail, mais il ne l'est pas en vérité. Pas lorsque la situation est vécue quotidiennement, sur un trajet long qui plus est. Nous devons tenter d'offrir un maximum de confort à nos usagers, que cela soit sur le temps de parcours, ou sur le confort physique du voyage.

Notons que, dans un souci d'économie, certains élèves continueront d'être pris en charge par la ligne 1980. En effet, leur nombre très faible n'a pas pu justifier la mise en place de lignes dédiées, et nous n'avons pu, dans la configuration existante des lignes scolaires, trouver un moyen de rabattre ces élèves. Ainsi, les usagers scolaires de Tignieu-Jamezieu seront pris en charge aux arrêts "Mairie" ou "Place du Dauphiné", et acheminé dans un sens aux établissements de Pont-de-Chéruy desservis par l'arrêt "Mairie" situé à proximité, ou au LEAP Paul Claul et Collège Lamartine dans l'autre sens, desservis par les arrêts "Marais Lavoir" et "Place de la Chaite" situés à proximité.

Notons également que l'établissement professionnel AFT, situé sur la commune de Villette d'Anthon, n'a volontairement pas été intégré dans la liste des établissements scolaires dont les flux sont à détourner de la ligne 1980, et ce pour deux raisons principales. La première tient dans le fait que l'établissement est destiné à accueillir des professionnels de tous âges ou presque, et donc difficilement assimilables à des scolaires, de par la différence d'âge, certes, mais aussi et surtout parce que, plus autonomes, ils peuvent venir de bien plus loin, et leurs flux sont donc difficilement identifiables (de plus, les personnes scolarisées à l'AFT semblent aujourd'hui peu fréquenter la ligne 1980, rendant donc leur déplacements difficiles à quantifier). La seconde raison tient au fait que l'établissement accueille majoritairement des élèves en alternance, passant la moitié de leur temps à l'école, l'autre en entreprise. Il n'est donc, à ce titre, pas envisageable de leur proposer des navettes ne circulant qu'en période scolaire.

Ces nouveaux services, s'ils sont validés, feront donc l'objet d'un avenant au contrat liant le Conseil général de l'Isère à la société de transport Berthelet.

## VI - Quel devenir pour les lignes de transport interurbain ?

La mission que l'on m'a confiée relève d'une problématique bien plus générale que la réorganisation de deux lignes. Le transport coûte cher, et les Conseils généraux semblent être dans une impasse, coincés entre les problématiques des Régions et celles des réseaux urbains, bien plus populaires et exposées que celles ayant trait au transport interurbain.

Il existe en fait une seule compétence obligatoire laissée aux départements à ce jour ; c'est celle du transport scolaire. Le reste relève d'une volonté politique de maintenir un maillage du réseau par les transports en commun, notamment pour réduire l'utilisation de la voiture et son effet néfaste sur l'environnement et la santé, mais également pour garantir aux administrés les plus vulnérables un moyen de se déplacer. Parce qu'il ne représente pas une compétence obligatoire, le transport interurbain a bien du mal à convaincre de son rôle structurant et vital pour les territoires. Pire encore, il a du mal à être financé autrement que par les Conseils généraux eux-mêmes. En effet, ces derniers n'ont pas la capacité juridique de lever du versement transport, et le désengagement de l'Etat sur ce budget est un trou à combler pour les départements. Ainsi donc, les sources de financement proviennent pour une petite partie de l'Etat, pour une petite partie encore des usagers (à titre d'exemple sur la ligne 1980, un voyage coûte 3,70€ à l'utilisateur non abonné, quand il en coûte 11€ au Conseil général de l'Isère. La moyenne des lignes Transisèrese situées aux alentours des 7€), et enfin par le Conseil général pour le reste.

Ainsi donc, la denrée financière se faisant rare, les budgets ne cessent de se réduire, mettant en péril le devenir des liaisons interurbaines.

### **1- De la théorie à la pratique, genèse accélérée de la définition de l'interurbain**

Il est en réalité tâche ardue que de trouver une définition des transports interurbains. Le mot interurbain peut d'ailleurs, par essence, être interprété de deux façons. Il peut correspondre à ce qui n'est pas urbain par défaut, et donc s'agir d'un espace non urbanisé situé entre deux espaces continus de surface urbanisée (définition d'un périmètre urbain) ne servant qu'à l'agriculture par exemple, ou en tout cas exempt des activités économiques présentes en zones urbaines. Il peut aussi être compris comme définissant un territoire urbanisé à une échelle faible, et constitué d'une succession de parcelles urbanisées et non urbanisées, constituant un tout vivant en « autosuffisance » hors des périmètres urbains.

Cependant, notre société dans son état actuel, notamment de par son développement économique, pousse les habitants des espaces interurbains à se muer vers les tâches urbaines car c'est là que se trouve la ressource économique

et de l'emploi. Paradoxalement, ces mêmes tâches urbaines poussent en dehors de ses frontières les habitants, par manque de place et en imposant un mode de vie « urbain » (habitat dense souvent en appartement, temps de trajets internes au réseau urbain important, bruit, pollution, ... etc.).

Les espaces interurbains se retrouvent alors dans le doute quant à leur rôle dans le système économique. Doit-on continuer d'alimenter les lignes permettant aux personnes d'entrer dans les villes le matin pour en sortir le soir, quitte à, comme le soutiennent les détracteurs, encourager l'étalement urbain et faire de ces espaces des dortoirs, ou doit-on au contraire laisser aux tâches urbaines le soin de se développer et de développer leur réseau, considérant que ceux qui habitent à l'extérieur, dans ces zones interurbaines, n'ont pas par essence vocation à se rendre de façon pendulaire dans les villes ?

La LOTI de 1982 puis de 1983 stipule que les transports interurbains effectuent des missions de transport « non urbains ». Reviennent donc aux départements par transfert des compétences les transports réguliers interurbains, la desserte scolaire sous réserve qu'elle ne se situe pas en périmètre urbain, le transport à la demande, le transport privé, et le transport exceptionnel.

Ce qui n'est pas interurbain, et donc ne relève pas de la compétence des départements peut être soit de compétence urbaine, soit de compétence étatique, si une ligne est déclarée « d'intérêt national ». Bien que ces termes ne soient pas définis de façon précise, la LOTI stipule que les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont gérés par le Conseil Régional, après avis du Conseil Général, et desservent respectivement au moins deux départements ou régions (Décret d'application du 16 Août 1985, art 30 et 31).

*« Les transports non urbains ou interurbains (hors PTU) relèvent de la compétence départementale.*

*Les transports interurbains départementaux comprennent les services réguliers et les services à la demande de transport routier qui peuvent être délégués, par le département, à des autorités organisatrices de transports secondaires que sont les communes ou leurs groupements.*

*Font également partie des services de transports non urbains d'intérêt départemental les services routiers de substitution aux services ferroviaires non-inscrits au plan de transport régional (bus ou autocars par exemple) et les services d'intérêt national organisés et mis en œuvre par les départements sur délégation de l'État.*

*Ainsi, en matière d'organisation des transports publics, les départements sont chargés :*

- D'élaborer le plan départemental relatif à la gestion des transports publics (services réguliers ou à la demande) ;*
  - D'organiser les transports routiers non urbains de personnes ;*
  - D'exploiter des infrastructures de transports ferroviaires ou de transports guidés non urbains ;*
  - D'assurer, à la demande des communes, tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un service de transport ;*
- De mener des politiques de désenclavement des territoires ruraux par des transports collectifs destinés aux citoyens. »<sup>2</sup>*

---

<sup>2</sup>Source : <http://www.collectivites-locales.gouv.fr/competences-des-collectivites-territoriales-matiere-transports>

Cette définition des transports interurbains donnée par le site officiel des collectivités locales de France fait le portrait d'un genre laissé par défaut à l'appréciation des Départements, après attribution des autres compétences transport. C'est pourtant dans ces mots que se trouve la source de la mise en application des services de transports interurbains. Il est donc assez commun de constater une appropriation très locale des attributions de ce service public. En Nord Isère par exemple, ou la compagnie des Voies Ferrées du Dauphiné (VFD), très longtemps Régie des transports de l'Isère, est encore exploitant des lignes régulières, les services ont été adaptés, modifiés, tronqués, allongés, doublés, ...etc., pour répondre à des exceptions et demandes locales. Il s'agit plutôt d'un transport à la demande opéré de manière régulière que de lignes centrales destinées à constituer un axe de rabattement. Ce qui peut être perçu comme un immense atout par certains (habitants de petits hameaux, villages ou lotissements excentrés par exemple) s'avère, à l'échelle des intérêts collectifs être non seulement un gouffre financier, mais aussi et surtout un fiasco pour les actifs ayant besoin de se déplacer rapidement et quotidiennement.

## **2 - Du dilemme des transports routiers interurbains**

Voici donc tout le dilemme des transports routiers interurbains. D'un côté, la ressource financière est trop rare pour développer des services nombreux, fournis, et assurant à la fois le rôle de cabotage et celui de transports quotidien des actifs, et de l'autre, l'étalement urbain et la migration des populations urbaines vers les périphéries entraîne en effet cette mixité de la demande, pour laquelle les départements ne possèdent pas les armes nécessaires.

De même que les définitions du transport routier interurbain sont une denrée rare, les ouvrages sur le sujet sont peu répandus. Dans leur ouvrage sur l'avenir des transports routiers interurbains, le Professeur Alain Bonnafouet *al.* (*Les transports collectifs interurbains, des transports pour demain ?*, 1994), parlent des transports interurbains comme d'une activité dont le cadre légal s'est développé progressivement et « à tâtons », au travers d'un autre type de transports, telle une extension (ou un « sous-produit », selon la manière de l'interpréter) des transports urbains.

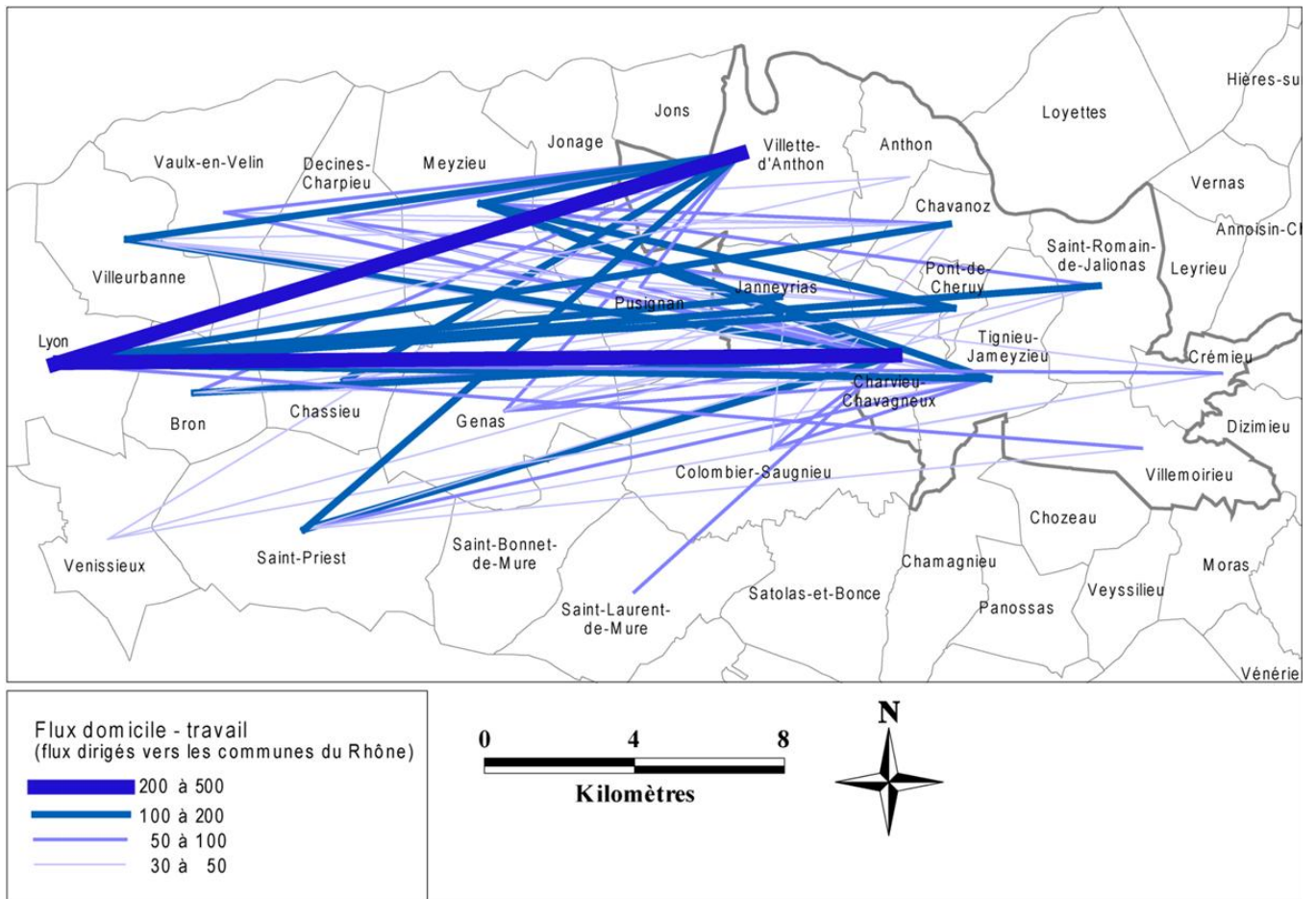
Dans cet ouvrage datant de 1994, les auteurs identifient déjà une problématique que l'on constate encore aujourd'hui, relative aux périmètres de compétences.

*« [...] toute une zone mal définie en périphérie des agglomérations, comprises entre la zone urbaine et la zone rurale est encore mal desservie par les transports urbains [...] Aujourd'hui, on voit parfois apparaître une sorte de nouveau partenariat entre Autorité urbaine et Autorité non urbaine pour que les transports interurbains soient de nouveau autorisés à exploiter dans le périmètre urbain »*

C'est en effet la délicate situation dans laquelle se trouve le périmètre desservi par les lignes 1980 et 1990. En périphérie de l'agglomération lyonnaise mais non comprises dans le périmètre du Sytral, les communes du Nord Isère ne se sont pas dotées de la compétence transport, et leur mobilité dépend de ce fait exclusivement de la voiture individuelle ou des services mis en place par le Département.

La seconde partie de la phrase fait référence aux lignes interurbaines « de nouveau autorisées » à circuler, prendre en charge et déposer des passagers dans le périmètre urbain. Ceci est une situation particulièrement commune pour les lignes du réseau *Transisère*, qui exploitent dans le périmètre de la TAG à Grenoble, et du Sytral à Lyon. La raison est, me semble-t-il, multiple. Tout d'abord, il s'agit du rôle attribué aux lignes interurbaines. En l'absence d'un positionnement politique fort sur le sujet, ce sont souvent les considérations techniques et de confort des usagers (favoriser la tarification unique par exemple), qui prévalent, et les lignes interurbaines acheminent donc les usagers jusqu'à un point central de l'agglomération. Peut être cette configuration s'est-elle installée de façon progressive, toujours est-il qu'aujourd'hui, il n'est pas choquant de constater la présence de cars d'autres départements dans le cœur de Lyon. Une étude menée en ce moment par le Syndicat Mixte des Transports de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, avec lequel j'ai par ailleurs eu la chance d'échanger de nombreuses fois au cours de ce stage, montre que les lignes interurbaines les plus fréquentées sont les pénétrantes, c'est-à-dire que leur terminus se trouve en cœur de ville. Cette constatation intervient alors que le Grand Lyon réalise des études pour proposer de nouveaux terminus dans l'agglomération pour les lignes interurbaines, et que la priorité est donnée au rabattement sur le réseau urbain.

L'autre raison pour laquelle les lignes interurbaines exploitent en périmètre urbain tient me semble-t-il dans la constitution même des flux de déplacements. Les études faites sur le secteur des lignes qu'il m'a été donné de réorganiser montrent que les usagers ne se rendent pas tous dans le centre ville, mais aussi dans la périphérie proche. Par exemple pour les habitants du Nord Isère, Décines-Charpieu, Meyzieu et Villeurbanne sont des zones de destination non négligeables.



Carte 15 - Flux domicile-travail en direction du Rhône, E.Cochey, 2012

Cette cartographie montre la complexité des flux domicile-travail dans le secteur concerné. De ce fait, il est difficile d'envisager des lignes interurbaines se contentant de passer à travers la périphérie des agglomérations sans y déposer de passagers, ou même de s'arrêter à la lisière des périmètres urbains, qui sont aujourd'hui particulièrement étendus.

Aujourd'hui, alors que l'on s'appête à supprimer les départements et à développer les métropoles, la question du transfert des compétences est entière, et relance le débat sur le transport routier interurbain. Mal aimé et disposant de peu de moyens pour se développer de manière satisfaisante, cette modification des textes peut tout aussi bien signer la fin du transport routier interurbain tel qu'on le connaît, ou marquer une renaissance, notamment par l'attribution de cette compétence à une instance administrative capable de soulever plus de ressources financière pour assurer son développement.

Cependant, le transport interurbain repose sur l'existence même de zones interurbaines. Nous pouvons imaginer qu'avec la création et le développement des métropoles, ces zones disparaissent tout simplement peu à peu. Alors le transport interurbain deviendrait du transport urbain, capable de lever du versement transport, et donc de se développer plus efficacement. Cela relancera

alors la question de l'étalement urbain. Le développement des infrastructures dans les bassins de vie entraînera certainement l'augmentation progressive des habitations, des activités. Alors, jusqu'où étendra-t-on les périmètres urbains ?

Bien que le transport routier interurbain soit donc souvent éclipsé par le transport ferré voire aérien, il est peut être à l'aube d'une mutation. Cela se passe à la SNCF, par des sociétés de transport régulier ou touristique. Ces dernières proposent des trajets en cars sur de longues distances, notamment pour palier pour certains, et profiter pour les autres du déclin du TGV. Souvent moins cher que leurs homologues ferrés, ces trajets interurbains semblent connaître un succès certain chez les jeunes notamment. Sous réserve d'avoir une faible valeur du temps, ces liaisons constituent en effet des moyens efficaces et peu chers de se déplacer d'une ville à une autre.

Les auteurs Alain Bonnafou, Laurent Gargaillo et Olivier Planche considéraient en 1994 dans leur ouvrage que les transports routiers interurbains étaient destinés à se développer et à devenir une composante indispensable du transport français. Aujourd'hui, les flux drainés par ces lignes sont difficiles à évaluer dans leur ensemble, et semblent représenter une part moindre que le transport ferré, mais toutefois non négligeable, notamment de par leur contribution au financement des transports urbains. En effet, la plupart des usagers des lignes interurbaines sont aussi des abonnés des réseaux urbains (nous avons vu que la plupart des lignes exploitent au sein même de ces périmètres), leur destination finale ne correspondant pas toujours au terminus de la ligne.

Difficile donc de présager d'un avenir certain pour les transports interurbains. A la lumière de ces cinq mois de stage et des connaissances qu'ils m'ont apportées, je dois avouer posséder aujourd'hui un regard différent de celui que j'avais auparavant. Je suis convaincue de leur rôle dans le développement des zones « coincées » pour reprendre les termes contenus dans l'ouvrage du Pr. Alain Bonnafouet *al.*, entre les périmètres urbains et les zones rurales. Ces zones sont souvent peuplées de personnes peu aisées, et les transports collectifs sont un moyen de maintenir leur activité. De plus, au sein même de ces zones, un tissu économique existe, et une part des déplacements, qui peut s'avérer importante, s'effectue en interne. Le rôle des transports collectifs est donc encore une fois au centre d'une logique de soutien de l'activité économique et de la mobilité des personnes. Enfin, le rôle qui m'apparaît aujourd'hui premier et d'une importance capitale des transports routiers interurbain est l'encouragement du report modal. Dans des zones où la possession d'automobiles dépassent l'entendement, il est plus que nécessaire de maintenir, développer les transports, d'attirer de nouveaux voyageurs, car ce sont autant de voitures qui ne circuleront pas. Ceci est indispensable pour l'environnement, mais aussi pour garantir l'efficacité des transports en commun. En effet, comment proposer une alternative crédible à la

voiture quand la congestion routière est telle que le trajet en car est plus long que celui qu'offre la voiture ?

Les transports routiers interurbains me semblent à ce titre indispensables et sains dans une politique de soutien à l'économie locale, de solidarité, dans une politique sociale, écologiques, et encore à bien d'autres titres. Ils ne peuvent cependant je crois, s'auto-suffire. Dans le cas du périmètre étudié (Boucle du Rhône en Dauphiné), l'absence de transport local contraint les services de transport interurbain à assurer tous les rôles : celui de transporter rapidement et efficacement les actifs et les scolaires de façon quotidienne, celui (compatible avec le premier) d'assurer les déplacements de loisirs, démarches administrative, visites ou autres, et celui d'effectuer des missions de cabotages destinées à desservir les hameaux, villages ou maisons reculés. Cette dernière mission ne me semble pas compatible avec les deux premières. Elle nécessite de ne pas compter le temps, et touche donc un autre public. L'assemblage de deux besoins si différents mène certainement à des configurations de services tels que ceux qui étaient proposés par la ligne 1980, c'est-à-dire longs, peu lisibles et peu réguliers, donc peu attractifs.

Je conclurai donc cette dernière partie en exprimant la nécessité que j'ai ressentie tout au long de mon stage, de promouvoir la constitution d'Autorités Organisatrices des Transports de second rang au sein des communautés de communes. Seul ce soutien pourra il me semble, garantir une place de choix au transport routier interurbain dans la configuration de nos métropoles de demain, quelle que soit l'entité en ayant la compétence.

## VII - Conclusions

Les propositions formulées pour restructurer les lignes concluent ma mission au sein du Conseil général de l'Isère. Si d'un point de vue technique, c'est le scénario 4.1 avec suppression de la ligne 1990 et renforcement de l'offre qui serait le plus à même d'être choisi, le choix reste entier du côté décisionnel, notamment parce que les enjeux politiques sont forts, et leurs intérêts divergent peut être de l'aspect technique. Deux réunions sont prévues avec le Sytral, l'une technique et la seconde politique. Ce qui s'y jouera aura sans doute un impact fort sur le choix final.

C'est l'esprit léger que je clôture ce mémoire aujourd'hui. J'ai apprécié ce tout dernier stage par bien des aspects, et suis infiniment reconnaissante pour tous les enseignements que j'en ai tiré.

Le chemin n'a cependant pas toujours été facile. Loin de là.



La première difficulté a été de s'approprier l'histoire et les caractéristiques de cette ligne au lourd passé. Anciennement gérée par la Société d'Economie Mixte VFD (SEM VFD), cette liaison a subi de nombreuses modifications, la plupart minimes, mais qui ont fini par créer une desserte illisible, répondant à des individualités qui pour certaines n'existent plus. Il a donc fallu séparer l'essentiel de l'historique, l'utile de l'inutile, ...etc. C'est un travail que j'ai mené jour après jour, pas à pas et je dois avouer en avoir appris jusqu'aux derniers jours.

Ensuite, et cela a été et reste la principale difficulté d'ordre technique, j'ai dû, lorsque je me suis rendue compte du niveau de fréquentation des scolaires, « redresser » les comptages, pour essayer de posséder une vision précise tant sur les scolaires et leurs déplacements, que sur les autres usagers, et leur nombre réel. Ne disposant pas du profil précis de l'ensemble des usagers, j'ai dû inventer une méthode, dont j'ai présenté les détails précédemment, pour tenter de comprendre la composition des cars. Cette méthode m'a en effet permis de posséder une idée plus précise et certainement plus juste du nombre effectif de passagers non scolaires à bord des cars. Elle comporte cependant ses limites, et élimine certainement une part d'information. Toutefois, j'ai pu vérifier et confirmer mes résultats à quelques écarts près un peu plus tard, grâce aux rendus d'une enquête commandée par le Conseil général, comportant le profil de chacun des usagers enquêtés.

Ces rendus ont été rendus disponibles par le prestataire dans le courant du mois de Juin, et n'auraient donc pas pu être attendus sans tenter une première approche préalable avec les éléments que je possédais.

D'autre part, il existe une difficulté qui a perduré tout au long du stage et qui risque de perdurer encore après, qui réside dans la complexité du contexte de gouvernance. Quatre zones de gouvernance différentes, de multiples interlocuteurs, et une desserte ancienne dont la réorganisation n'est pas toujours bien acceptée. Cette difficulté réside d'ailleurs tant dans le nombre d'acteurs, que dans la complexité des relations purement politiques (les élus du Nord Isère sont de l'opposition, ce qui peut compliquer le dialogue). J'ai, dans la troisième partie de ce mémoire, présenté les instances de concertation mises en place au cours de mon stage, faisant apparaître la complexité des relations et des prises de positions dans ce territoire représenté par des élus de l'opposition. Cependant, la disparition programmée des départements et le transfert de compétences qui l'accompagnera devrait modifier les rapports de force et les instances de concertations.

J'ai été très accompagnée durant ce stage, par des collègues et tutrices bienveillants et qui m'ont fait confiance. La disponibilité et la gentillesse des personnes que j'ai rencontrées et qui ont rendu mon quotidien doux, et ma

motivation plus forte encore doivent être soulignées. Elles ont été une véritable ressource, un refuge.

J'ai grandi et énormément appris. Je suis cependant consciente des limites de mon travail. En effet, j'aurais souhaité disposer d'encore un mois, pour affiner encore les analyses par exemple, ou encore assister la discussion et la mise en place des nouveaux arrêts proposés. J'aurais aussi souhaité approfondir la question du rabattement par modes doux autour de la nouvelle ligne. L'Agence de Mobilité Nord Isère travaille à la démocratisation des modes alternatifs de déplacement, et je pense que les lignes *Transisère* peuvent être un moyen efficace d'insuffler ces nouvelles habitudes aux habitants. En effet, en faisant des lignes 1980 et 1990 des axes centraux, cela peut être l'occasion pour les communes de développer les pistes cyclables pour rejoindre facilement les points d'arrêt.

J'ai bon espoir que mon travail contribue au bon développement des transports en commun sur le territoire des Boucles du Rhône en Dauphiné. Un relai fort au niveau du territoire et notamment des communes me paraît cependant indispensable. L'aménagement des routes pour les cyclistes, la mise en place de voies balisées pour rejoindre les points d'arrêt, ou encore l'abaissement voire la suppression des très nombreux ralentisseurs du parcours serait par exemple des mesures salutaires pour commencer à rendre aux transports en commun la place qu'ils méritent dans ce royaume de la voiture.

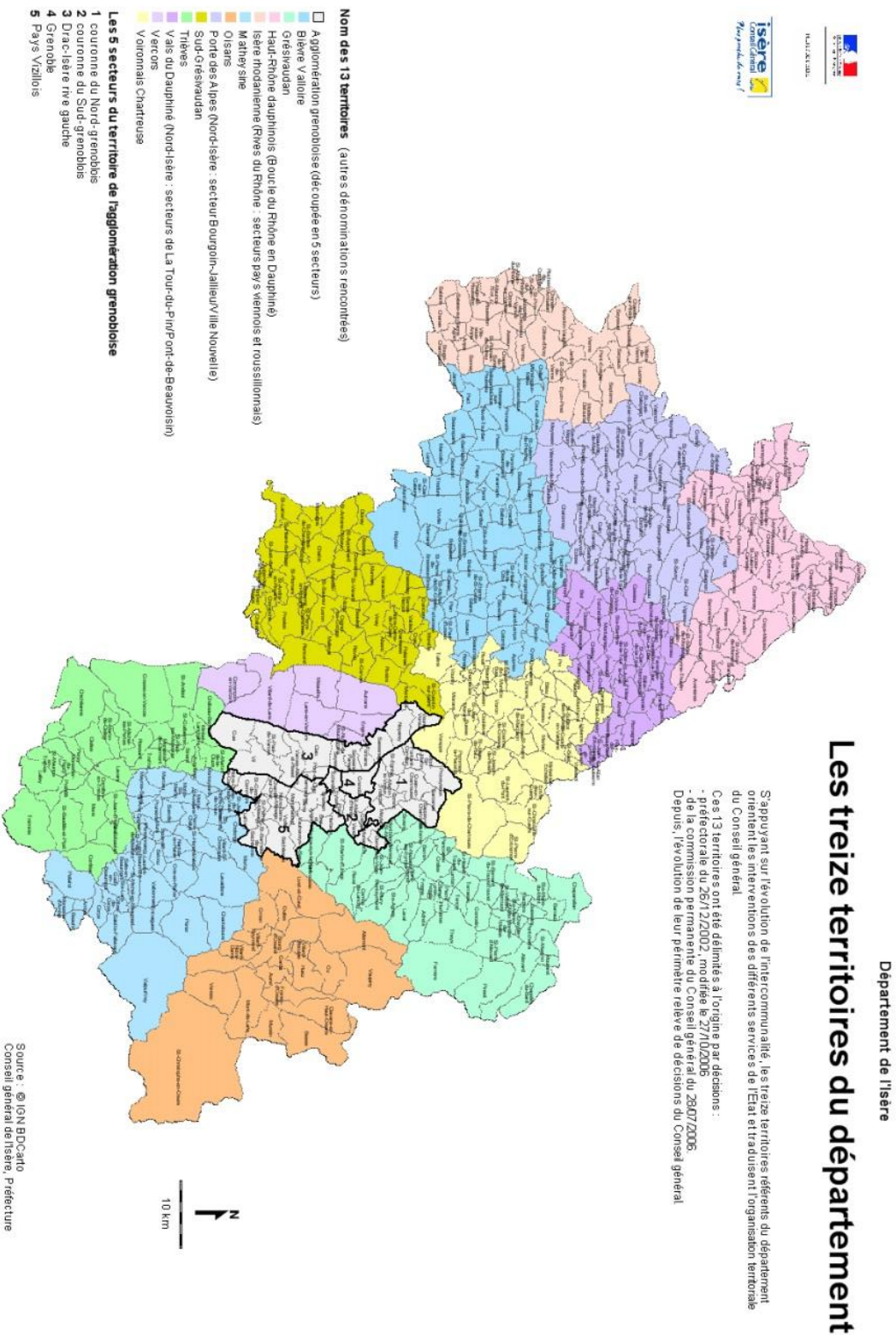
## Bibliographie et sources

- Professeur Alain Bonnafou, Laurent Gargaillo, Olivier Planche (1994), *Les transports collectifs interurbains, des transports pour demain ?*, Celse, Les Presses du Management
- John Rawl (1971), *A Theory of Justice*, Belknap Press of Harvard University Press, version 1999
- Didier Roche (2007), *Rédiger et soutenir un mémoire avec succès*, Eyrolles, ED Organisation
- Emilie Faghel (2009), *La crise économique, catalyseur de l'optimisation des finances des transports isérois*, Mémoire de Master TURP, Promotion 2009
- Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres PREDIT (2010), *Etalement urbain et mobilité*, La Documentation Française
- Site officiel de l'INSEE, données locales ([INSEE Rhône Alpes](#))
- Base documentaire des partenaires de la Région Rhône Alpes ([Boucle du Rhône en Dauphiné](#))
- [Site officiel du SYndcat Mixte de la BOucle du Rhône en Dauphiné](#)
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Nord Isère, contact du Conseil général de l'Isère
- Enquête Ménages Déplacements pour l'Agglomération Lyonnaise, 2006
- Enquête de satisfaction du réseau **Transisère**, 2012
- Comptages conducteurs, 2014
- Données des acheminements scolaires, Pégase, 2011-2012
- Partenaires : Sytral, Grand Lyon, Transporteur, Référents locaux, Agence de Mobilité Nord Isère, Aéroports de Lyon
- Enquête Origines-Destination Juin 2014, TVE pour le Conseil général de l'Isère
- Données internes

## Sommaire des annexes

Annexe 1, <i>Carte des 13 territoires du département</i> .....	75
Annexe 2, <i>Détails des comptes transports du Conseil général</i> .....	76
Annexe 3, <i>Présentation faite aux élus lors de la Réunion du 24 Juillet</i> .....	90
Annexe 4, <i>Compte-rendu de la réunion du 24 Juillet</i> .....	100
Annexe 5, <i>Déplacements de l'ensemble des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise avec le secteur Pont-de-Chéruy – Heyrieux lors d'un jour ouvrable et parts de marché selon le mode utilisé hors trajets terminaux,</i> <i>Enquête Ménages Déplacements de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, 2006</i> .....	103
Annexe 6, <i>Identification quantitative et géographique de la fréquentation scolaire et redressement des données</i> .....	105
Annexe 7, <i>Fréquentation scolaire après redressement</i> .....	113
Annexe 8, <i>Politique de points d'arrêt</i> .....	114
Annexe 9, <i>Fiche scénario 1</i> .....	116
Annexe 10, <i>Fiche scénario 2</i> .....	124
Annexe 11, <i>Fiche scénario 3</i> .....	132
Annexe 12, <i>Fiche scénario 4</i> .....	139
Annexe 13, <i>Fiche scénario 1 (1990)</i> .....	167
Annexe 14, <i>Fiche scénario 2 (1990)</i> .....	170
Annexe 15, <i>Fiche PCH04</i> .....	174
Annexe 16, <i>Fiche PCH05</i> .....	176
Annexe 17, <i>Fiche PCH06</i> .....	178
Annexe 18, <i>Fiche PCH07</i> .....	180

# Annexe 1 : Carte 29 -Les treize territoires de l'Isère





**EXTRAIT DES DÉLIBÉRATIONS**

Séance du 12 décembre 2013

**DOSSIER N° 2013 BP F 10 03**

**Politique : - Transports**

Programme(s) : - **budget principal** : réseaux urbains, transport aérien, transport ferroviaire, transport collectif frais généraux hors Translsère, transport scolaire hors Translsère, centrale de mobilité et subventions de fonctionnement ;

- **budget annexe Translsère** : fonctionnement du réseau, aménagement du réseau, billettique, poste de commandement Translsère, gestion multimodale centralisée des déplacements, études transports et réseau Translsère (SEM VFD).

Objet : BP 2014 - Transports

Service instructeur : DGAD - Direction des mobilités

- Sans incidence financière  
 Dépenses et (ou) recettes budgétées  
 Dépenses et (ou) recettes inscrites à la présente session  Fiche financière jointe

Dépenses investissement	8 480 159 €	
Fonctionnement	219 260 192 €	- 954 073 € (Amendement)
Recettes investissement	0 €	
Fonctionnement	91 124 003 €	- 1 300 000 € (Amendement)

- Dépenses à budgéter ultérieurement  Annexe jointe  
Année .....  
Montant .....

Rapporteur : Monsieur Didier RAMBAUD

Dépôt en Préfecture le : 27 déc 2013

Publication le :

Notification le :

Exécutoire le :

Acte réglementaire :  
ou à publier

Non

## DÉLIBÉRATION DE L'ASSEMBLÉE

### 1 – RAPPORT DU PRÉSIDENT

Notre Département est soumis à une contrainte financière forte. C'est donc dans ce contexte de maîtrise budgétaire que je vous présente par programme les propositions pour l'année 2014 au titre de la politique des transports.

Le montant global à inscrire en dépenses s'élève donc à **152 768 418 €**, dont :

**61 787 215 €** au titre du budget principal,  
**90 981 203 €** au titre du budget annexe Translsère.

Les recettes proposées représentent une inscription de **16 152 070 €**, dont :

**142 800 €** au titre du budget principal,  
**16 009 270 €** au titre du budget annexe Translsère.

A ces montants s'ajoute la subvention d'équilibre du budget principal vers le budget annexe Translsère et qui s'élève à **74 971 933 €**.

### A – BUDGET PRINCIPAL

#### I – RESEAUX URBAINS

Dans le cadre des conventions liant le Département aux autorités organisatrices de transport urbain (AOTU), je vous propose d'inscrire **47 940 375 €** au titre de sa contribution, répartis comme suit :

- **35 113 211 €** pour le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (SMTC),
- **3 012 751 €** pour le réseau de la Communauté d'agglomération du Pays viennois,
- **2 982 863 €** pour la Communauté d'agglomération du Pays voironnais,
- **2 751 921 €** pour la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère,
- **4 079 629 €** pour la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan.

En tant que membre du SMTC à hauteur de 50 %, et dans le contexte budgétaire actuel, le Conseil général demande au SMTC :

- d'être attentif à bien maîtriser le niveau de sa dette,
- d'éviter tout nouvel investissement coûteux qui induirait un risque sur sa situation financière, et de privilégier des solutions techniques économiques et souples pour améliorer la vitesse commerciale des services,
- de veiller à la performance de gestion de son délégataire et à ses propres coûts de fonctionnement,
- de se concentrer sur ses compétences dans le respect des recommandations de la Chambre régionale des comptes

## **II – TRANSPORT AERIEN**

### **➤ Dépenses :**

En application de la convention de délégation de service public, entrée en vigueur au 1er janvier 2009, le Département a confié l'exploitation de l'aéroport international de Grenoble-Isère à la SEAGI (Société d'exploitation de l'aéroport Grenoble-Isère). Il finance par ailleurs les travaux d'aménagement nécessaires à son fonctionnement.

Je vous propose donc d'inscrire **2 080 000 €** ventilés comme indiqué ci-après :

- **1 569 000 €** à verser au délégataire au titre de la *contribution au service public (fonctionnement)*. Cette contribution correspond au complément tarifaire qui doit permettre au délégataire d'atteindre les objectifs de trafic attendus et la mise en place de liaisons low-cost sur l'aéroport, hors samedi en période de neige. Elle est établie en fonction du nombre de voyageurs transportés,
- **375 000 €** à verser au délégataire au titre de la *contribution d'équipement (investissement)* pour financer le renouvellement, l'entretien courant et le gros entretien du site,
- **36 000 €** au titre des *frais divers* pour le marché d'expertise financière des comptes de l'aéroport et pour la mise à jour de l'inventaire des biens,
- **100 000 €** en crédits de paiement 2014 sur *l'autorisation de programme 1A8C* pour avancer sur les acquisitions foncières dans le cadre de la réalisation des travaux de clôture (hors DSP).

### **➤ Recettes :**

Il convient d'inscrire une somme de **3 000 €** (versement HT) au titre de la redevance d'occupation du domaine public départemental par le délégataire. Ce montant correspond à la part fixe versée par l'exploitant, et à laquelle peut s'ajouter une part variable en fonction du résultat.

## **III – TRANSPORT FERROVIAIRE**

### **1) Pôles d'échanges**

Par convention, le Département a transféré à *SNCF-Gares et connexions* la maîtrise d'ouvrage des études concernant le projet de réalisation de la nouvelle gare routière de Grenoble.



En ce qui concerne le financement du nouveau « pôle d'échange multimodal de Grenoble-ville », dont le permis de construire a été déposé en juin, la convention pour la phase réalisation du sous-projet « Cœur de PEM », dite REA1, a été approuvée par la commission permanente du 22 novembre 2013. Elle prévoit une participation du Département à hauteur de 5,686 M€ HT.

En 2014, un premier acompte sera appelé par *SNCF Gares & Connexions*, à hauteur de **656 000 €** imputés sur l'autorisation de programme 6A5D et ventilés comme suit :

- **136 000 €** en *subventions d'investissement* pour la participation du Département de l'Isère au titre des travaux réalisés par la *SNCF-Gares et connexions* sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage, et versés hors TVA,
- **520 000 €** pour les *travaux* qui concernent la reconstruction de la gare routière et qui seront remboursés TTC à *SNCF-Gares et connexions*.

## **2) Sillon alpin ferroviaire**

Le Conseil général, au-delà de ses compétences obligatoires, participe à l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire entre le Grésivaudan et Valence.

Dans le cadre de l'autorisation de programme 6A4B votée en 2011 pour la réalisation de la phase II du Sillon alpin, je vous propose d'inscrire en 2014 un crédit de **1 273 000 €** afin d'honorer notre engagement conventionnel.

## **IV – TRANSPORT COLLECTIF - FRAIS GENERAUX HORS TRANSISERE**

### ➤ **Dépenses :**

Les crédits nécessaires en 2014 au titre des frais généraux hors Transisère s'élèvent à **76 293 033 €** dont :

- **61 400 €** de *participations à verser aux organismes* auxquels le Département adhère (TRANSALPINE pour partager les enjeux de ce territoire, GART, UAF et AGIR qui permettent de bénéficier d'une expertise métier),
- **20 000 €** en *prestations études* pour des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage sur les projets de syndicats mixtes de transport sur les aires métropolitaines,
- **309 000 €** pour les *prestations d'études pour les nouvelles mobilités* dont **215 000 €** pour poursuivre l'exploitation du site de covoiturage y compris en temps réel, et la promotion de ce mode de déplacement, **70 000 €** pour la centrale de mobilité (hébergement du serveur informatique), et **24 000 €** en prévision de la relance d'un nouveau projet de « libre-service automobile », suite à l'arrêt en fin d'année 2013 du projet « Lisa », autopartage interprofessionnel dont l'objet de l'expérimentation était de tester le « one way » et qui s'est interrompue en raison du manque de sollicitations par les partenaires, et du déploiement d'un service proche sur l'agglomération grenobloise et destiné au tout public,
- **917 000 €** au titre de la *participation* contractuelle du Département pour la DSP « neige », correspondant au montant inscrit en 2013 augmenté de la révision de prix prévue au contrat (+1,79%),
- **12 000 €** pour les *annonces et insertions*,
- **1 700 €** pour les *intérêts moratoires*,
- **74 971 933 €** de subvention d'équilibre à verser au budget annexe.

➤ **Recettes :**

En application de la convention d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la mutualisation de la vente de titres en gare de Grenoble, il peut être inscrit une recette de **93 300 €** correspondant au financement par la Région Rhône-Alpes (40%) et par le SMTC (20%) de l'étape 2 de ladite convention.

## **V – TRANSPORT SCOLAIRE HORS TRANSISERE**

➤ **Dépenses :**

Je vous propose de voter **8 185 740 €** au titre de la participation au transport scolaire des élèves isérois, répartis comme suit :

- **1 320 400 €** pour les *aides individualisées aux transports* (bourses),
- **6 004 030 €** pour le *transport des élèves handicapés*, sachant que cette dépense est directement impactée par la réforme des rythmes scolaires, et par l'augmentation de TVA de 3 points dès le 1er janvier 2014,
- **861 310 €** au titre de la compensation transport scolaire dont **120 000 €** pour financer des actions d'amélioration de la sécurité des élèves, et **741 310 €** pour le remboursement des frais de transport des élèves isérois pris en charge par la SNCF ou par les départements limitrophes.

➤ **Recettes :**

La participation des Départements du Rhône, de la Savoie et de l'Ain au transport de leurs élèves sur le réseau Transisère est estimée pour 2014 à **46 500 €**.

## **VI – SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT (programme miroir)**

Je vous propose d'inscrire **221 000 €** sur l'enveloppe allouée aux *subventions de fonctionnement* dont 80 000 € au titre des conventions passées entre le Département et les Chambres de commerce et d'industrie de l'Isère (Grenoble et Nord Isère) relatives aux actions d'accompagnement des entreprises pour le développement des plans de déplacement d'entreprises et inter-entreprises, et 141 000 € pour les subventions aux associations qui œuvrent pour le transport collectif (Agence de mobilité Nord Isère, Mobil'Emploi, le Tacot et l'ADTC).

## **VII – CENTRALE DE MOBILITE – Partenariat Public Privé**

La centrale de mobilité Itinisère a pour vocation d'offrir aux usagers et aux professionnels un ensemble de services en temps réel, facilitant l'accès à tous les modes de transport disponibles : Transisère, SNCF, réseaux urbains, nouvelles mobilités, modes doux. Parmi ces services, sont prévus le calcul d'itinéraires, l'information sur les perturbations en temps réel, l'achat de services, et la centrale d'appels.

Conformément à la délibération du 28 janvier 2011, le développement et le fonctionnement de la nouvelle version de la centrale de mobilité seront confiés à un prestataire privé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé (PPP). En raison d'un référé, la signature de ce contrat, prévu pour une durée de 12 ans, a été retardée et devrait intervenir en 2014.

Les crédits nécessaires en 2014 sur l'autorisation d'engagement 6AE2 s'élèvent à **110 000 €** dont **60 000 €** pour le paiement de l'indemnisation de 2 candidats dans le cadre de la reprise du dialogue compétitif, et **50 000 €** pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage juridique et financière.

## **B – BUDGET ANNEXE TRANSISERE**

### **I – RESEAU TRANSISERE - RECAPITALISATION DE LA SEM VFD**

#### **➤ Dépenses :**

La SEM VFD doit actuellement faire face à une dégradation de sa situation financière liée en particulier à son manque de compétitivité dans un contexte économique difficile et un environnement concurrentiel de plus en plus agressif.

Elle a ainsi clôturé son exercice 2012 avec une perte nette de 3,8 M€, et une perte d'exploitation de 3,0 M€.

Ces difficultés financières rencontrées par la SEM VFD ont conduit les actionnaires et la société à prendre les mesures suivantes :

- le versement d'une avance en compte courant d'associés, par le Département à la SEM, d'un montant de 5 M€. Cette avance a été versée en juillet 2013 ;
- l'élaboration, par les dirigeants de la SEM, d'un plan de redressement centré sur une réduction des coûts de revient. Ce plan a été arrêté à l'unanimité par le conseil d'administration de la SEM le 30 mai 2013 ;
- la recapitalisation de la SEM, par les trois actionnaires, dont la première partie, 948 k€ (764 k€ par le Département) a d'ores et déjà été versée à l'entreprise début 2013, et dont la seconde partie, qui fait l'objet de la présente délibération, s'élève à 5,4 M€, appelée en deux temps :

4,5 M€, début 2014,

0,9 M€, début 2015.

L'augmentation de capital, d'un montant de 4 500 000 €, prévue en 2014, sera répartie entre les 3 actionnaires de la façon suivante : **3 725 100 €** pour le Département, 675 000 € pour Keolis et 99 900 € pour le Crédit Agricole.

La participation du Département se répartira entre un apport en nature évalué à ce jour à 3 155 530 € correspondant à l'apport de véhicule repris dans le patrimoine du Département (à l'issue de la dissolution de la régie Isère gestion le 31 décembre 2011) et un apport en numéraire de 569 570 €. Etant précisé qu'il reviendra à notre commission permanente d'acter la répartition définitive afin notamment de tenir compte des conclusions du Commissaire aux apports désigné à l'occasion de cette augmentation de capital.

A l'issue de cette augmentation de capital, la répartition des parts entre les actionnaires sera modifiée comme suit :

- 81,22% pour le Département (contre 80,56 % actuellement),
- 15% pour Kéolis (contre 15 % actuellement),
- 3,78% pour le Crédit Agricole (contre 4,44 % actuellement).

Par ailleurs, Monsieur Rossot, qui détient une action de la SEM d'une valeur de **10 €**, a fait part à la SEM VFD de sa volonté de la céder. Par courrier du 15 novembre 2013, la SEM VFD propose que le Département rachète cette action.

Enfin, lors de la recapitalisation d'octobre 2011, le Département a versé 3 730 000 € alors que sa souscription s'élevait à 3 729 930 €. Il convient donc de rectifier cette erreur matérielle.

## Recettes :

Il convient d'inscrire en recette sur cette ligne **3 305 530 €** dont :

- **150 000 €** correspondant aux Intérêts récupérés sur l'avance en compte courant versée en 2013 par le Département à la SEM VFD courant 2013,
- **3 155 530 €** correspondant à la valeur d'apport en nature des bus à la SEM VFD.

## II – FONCTIONNEMENT DU RESEAU TRANSISERE

### 1) Fonctionnement du réseau :

#### ➤ Dépenses :

Au titre du fonctionnement du réseau Transisère, le montant à inscrire s'établit à **78 268 710 €**, répartis comme suit :

- **78 249 710 €** pour couvrir le coût de fonctionnement du réseau Transisère en 2014, dont 799 900 € correspondant au financement de la desserte *Inovallée - Crolles* intégrée dans la ligne Transisère 6070, et qui fait l'objet d'un remboursement par la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan (recette). Cette dépense est directement impactée par la réforme des rythmes scolaires qui se généralisera à toutes les communes à compter du dernier trimestre 2014,
- **11 000 €** pour les *intérêts moratoires*,
- **8 000 €** pour les *annonces et insertions*.

Le budget départemental de fonctionnement des transports a plus que doublé depuis 2001 avec une participation des usagers très modeste puisqu'elle représente en moyenne 15% du coût du transport payé par le Département. Tout développement du réseau pèse donc significativement sur le budget du Département, sans compter les facteurs exogènes tel que par exemple l'ajout d'une demi-journée de classe dans les écoles. Le Département est donc inévitablement conduit à repréciser sa politique de transport afin d'en maîtriser l'évolution dans un contexte de raréfaction des ressources de la collectivité ; cela concerne en particulier nos objectifs en matière d'offre de service, l'organisation du service et la politique de tarification.

#### - **Les objectifs**

Il est proposé que le Département concentre son action sur :

- l'organisation des transports scolaires, à destination des établissements publics de secteur,
- la mise en place d'une offre de transport performante dans les secteurs où le trafic routier est congestionné,
- la continuité des transports longue distance en direction de nos principaux pôles touristiques,

tout en veillant à la mise en œuvre d'une offre constituée de services au bilan écologique positif (impact environnemental plus favorable qu'un déplacement en voiture) et à un coût ramené à l'usager acceptable pour la collectivité.

Concernant l'offre de transport à destination des scolaires :

- pour les élèves scolarisés en école maternelle ou en école primaire, il est nécessaire de se recentrer sur la desserte des écoles situées au sein des regroupements pédagogiques intercommunaux en se limitant aux trajets reliant les écoles entre elles,
- pour les collégiens et des lycéens, l'offre de transports sera construite sur la base de la carte scolaire départementale et de la sectorisation définie par l'académie de Grenoble, qui prend en compte les différentes filières de l'enseignement général et technologique pour les lycéens.

Le règlement des transports sera adapté en conséquence.

- **Les modalités d'organisation des services pour une maîtrise des coûts**

- *l'optimisation des lignes à vocation scolaire*

La maîtrise du budget passe par la limitation du nombre de cars mis en circulation en simultané, en particulier pour les lignes à vocation scolaire pour lesquelles le coût du véhicule et du chauffeur est presque intégralement répercuté sur le coût facturé au Département, les transporteurs ne pouvant réutiliser ces moyens en journée pour le compte d'autres donneurs d'ordre. Il convient donc d'optimiser le remplissage des cars, ce qui pourra conduire à l'allongement des temps de parcours vers les établissements, tout en restant inférieurs à la limite fixée dans le règlement des transports.

- *modalités de dévolution des contrats passés avec les entreprises de transport*

Le Département devra poursuivre ses efforts de rationalisation du nombre de contrats passés avec les entreprises de transports. Cette démarche entamée en 2008 a permis d'endiguer la hausse des prix unitaires qui était nettement plus rapide que l'inflation jusqu'alors. Elle a aussi favorisé la concurrence entre les transporteurs et la stabilisation des prix.

Le Département doit donc continuer de proposer des contrats offrant :

- une bonne possibilité de mutualisation des cars et des chauffeurs entre plusieurs lignes,
- une durée permettant aux entreprises d'amortir leurs investissements,
- une ampleur de marché attractive pour la plupart des entreprises de transport.

Par ailleurs, lors de sa séance du 19 octobre 2013, la commission permanente a décidé de mettre en place une délégation de service public pour l'exploitation des lignes express de l'agglomération grenobloise. Ce mode de contractualisation permet de profiter des capacités d'ingénierie et de réactivité du délégataire pour proposer une offre de transport optimisée.

Le délégataire sera ainsi responsable de la production de l'offre de transport incluant l'élaboration des itinéraires, le choix des terminus, la définition des fréquences de passage dans les limites qui lui seront fixées par le Département. Ainsi, il pourra faire le choix

d'itinéraires différents, d'abandonner l'exploitation de certains tronçons de ces lignes et d'en créer d'autres, de réduire la fréquence dans certains secteurs ou à certaines heures et d'en augmenter d'autres etc...

Les possibilités qui sont offertes au délégataire par ce mode de contractualisation sont là aussi pour répondre aux objectifs de maîtrise du budget de fonctionnement des transports départementaux.

#### - la tarification

Il est proposé :

- de rééquilibrer progressivement la part prise en charge par le Département et la part supportée par les usagers,
- d'ores et déjà pour le transport des publics scolaires, la part prise en charge par le Département doit rester fortement prépondérante pour les élèves qui fréquentent leur établissement public de secteur. En revanche, pour les élèves qui font le choix d'une scolarité dans un autre établissement, le Département limitera son aide financière à ce qu'il aurait octroyé pour un élève scolarisé dans son établissement de secteur.

#### ➤ Recettes :

Aux **74 971 933 €** de subvention d'équilibre reçue s'ajoutent **12 638 900 €** correspondant aux inscriptions de recettes suivantes,

- **270 000 €** de *commissions* venant des partenaires utilisant le réseau de vente Transisère (agence du Square, gare routière),
- **15 000 €** de redevance de quai à la gare routière,
- **12 353 900 €** au titre des recettes voyageurs dont : les recettes scolaires pour 2 660 000 €, les recettes classiques pour 8 894 000 €, et 799 900 € correspondant au remboursement par la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan des dépenses engagées par le Département pour la desserte *Inovallée – Crolles*.

## 2) Gestion de la relation clientèle

Le marché des services associés au réseau Transisère comprend :

- la gestion de la relation clientèle : animation du numéro « Allo Transisère », du site Internet [www.transisere.fr](http://www.transisere.fr) et gestion des réclamations,
- la gestion de la billetterie départementale : animation du réseau de vente, fabrication et distribution des titres de transport,
- la gestion des recettes et avances,
- la gestion directe d'établissements : gare routière de Grenoble et autres gares routières, agence commerciale du Square, parking-relais,
- des missions relatives à la billetterie et la gestion des équipements d'information voyageurs.

Je vous propose d'inscrire les crédits nécessaires au financement de ces prestations qui sont estimées pour 2014 à **2 501 872 €**, auxquels il convient d'ajouter **55 000 €** pour permettre au prestataire de renforcer la cellule du pack rentrée (télédistribution) comme cela a été fait en 2013.

Je vous propose également de compléter cette inscription par les montants suivants :

- **82 000 €** pour la numérisation des dossiers du pack rentrée,
- **37 000 €** pour les *loyers* afférents aux terrains de la gare routière appartenant à la SNCF,
- **21 000 €** pour les *impôts fonciers et taxes foncières*.

### 3) Contrôle qualité – sécurité

#### ➤ Dépenses

L'entreprise titulaire du marché de contrôle qualité sur le réseau TransIsère doit assurer :

- le contrôle de la conformité du transport aux cahiers des charges,
- la conformité de la situation des usagers avec les conditions générales de vente,
- le respect par les dépositaires de la charte qualité pour l'accueil des usagers,
- la mise en place de la mesure de la qualité du réseau effective depuis septembre 2012.

Les crédits nécessaires à l'exécution de ce marché sont estimés à **700 000 €**.

#### ➤ Recettes

Les procès-verbaux dressés à l'encontre des usagers en infraction par rapport au règlement départemental des transports génèrent l'inscription de recettes. Sur la base de la somme constatée en 2013, un montant de **13 000 €** peut être inscrit.

### 4) Promotion du réseau et communication

La communication, l'information des voyageurs et la promotion du réseau TransIsère, nécessitent une inscription de **239 000 €** qui se ventile come suit :

- **35 000 €** pour les actions liées au plan de communication et réalisées au titre du marché correspondant,
- **50 000 €** pour les dépenses de communication par voie de presse,
- **130 000 €** pour l'impression des documents nécessaires à l'information des usagers,
- **24 000 €** pour financer la promotion du réseau par des campagnes d'affichage dans les abribus.

### 5) Délégation de compétence (Autorités organisatrices de niveau 2)

Le montant des crédits nécessaires au financement des délégations de compétence pour 2014 s'élève à **750 000 €**.

Ce montant est estimé à partir de la consommation de crédit 2013 dans l'attente de précisions définitives (conventions en cours). L'augmentation induite par l'application de la réforme sur les rythmes scolaires (semaine de 4,5 jours) devrait être compensée par l'économie qui pourra être obtenue suite à l'application des nouvelles modalités financières définies dans le règlement des transports.

## 6) Reprise d'activité de la Régie d'Isère gestion

### ➤ Dépenses

Je vous propose d'inscrire **327 870 €** liés à la gestion des véhicules issus de la régie Isère gestion.

- **50 170 €** pour *l'achat de pneumatiques*,
- **4 180 €** pour *l'entretien et la réparation du matériel roulant*,
- **5 020 €** pour des dépenses de *prestations diverses*.
- **175 590 €** de *redevance de crédit-bail (pour les bus)*,
- **89 050 €** d'*impôts et taxes foncières*,
- **3 430 €** au titre de la *cotisation foncière des entreprises*,
- **430 €** au titre de la *cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises*,

### ➤ Recettes :

Il convient de prévoir l'inscription de **51 840 €** au titre des recettes générées par diverses locations.

## III – AMENAGEMENT DU RESEAU TRANSISERE

Je vous propose d'inscrire un crédit de **275 500 €** pour financer l'entretien, le déplacement et l'aménagement des points d'arrêts, soit :

- **193 500 €** pour *l'entretien des arrêts (balises et abribus)*,
- **82 000 €** au titre de *l'aménagement et l'équipement des arrêts*, dont **22 000 €** pour l'acquisition de matériel divers et **60 000 €** de subventions aux communes pour l'aménagement et la mise en sécurité des points d'arrêt (abribus et alvéoles d'arrêt).

## IV – BILLETTIQUE

Les crédits nécessaires en 2014 pour le projet *billettique* s'élèvent à **1 325 694 €**. Ce montant se décompose comme indiqué ci-après :

- **217 730 €** pour compléter les équipements terrains du système de billettique, dont **197 730 €** inscrits sur l'autorisation de programme 5A16 pour l'acquisition de GPS et pidions dans le cadre du marché complémentaire conclu en 2012, et **20 000 €**, inscrits hors AP, pour l'équipement des cars en pupitres et terminaux,



- **709 650 €** dont 450 330 € pour le *marché de prestations de services* passé avec ACS pour l'hébergement et la maintenance du système, la téléphonie et l'interopérabilité, 50 000 € pour la mise aux normes bancaires, 85 320 € pour l'installation des pupitres, 79 000 € pour une prestation d'AMO technique pour le groupement de commandes et 45 000 € pour la personnalisation de cartes Ourà pour les scolaires.
- **27 000 €** pour une assistance juridique dans le cadre de la mise en place d'un groupement de commandes,
- **137 614 €** pour une *subvention d'équipement* à la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan conformément à la convention conclue avec cette collectivité pour le déploiement de son système billettique,
- **233 700 €** au titre de la convention avec la Région Rhône-Alpes pour la mise en place d'une plate-forme billettique intermodale dans le cadre du dispositif mutualisé Oura.

#### **V – Poste de commandement Itinisière**

Pour la poursuite du projet Itinisière, il convient d'inscrire **2 211 319 €** au vu du calendrier de réalisation des marchés en cours, soit :

- **1 760 319 €** pour *l'acquisition de matériel*, dépense affectée sur l'autorisation de programme 4A53,
- **351 000 €** pour les *études*, également sur l'autorisation de programme 4A53,
- **100 000 €** en *prestations diverses* (hors AP) pour permettre d'assurer en 2014 la maintenance des logiciels.

#### **VI – GESTION MULTIMODALE CENTRALISEE DES DEPLACEMENTS (GMCD)**

Une inscription de **220 000 €** au titre des subventions d'exploitation aux groupements de collectivités est nécessaire, dont

- **200 000 €** pour le *fonctionnement du projet GMCD* en raison de retard sans la mise en œuvre du PPP Itinisière,
- **20 000 €** pour le *fonctionnement du projet Multitud*, projet similaire au projet GMCD auquel participe par ailleurs le Département, et qui concerne l'agglomération lyonnaise.

#### **VII – ETUDES TRANSPORTS**

La programmation d'études pour le réseau TransIsère en 2014 nécessite l'inscription d'un crédit de **241 128 €**, dont :

- **84 000 €** pour couvrir les dépenses prévues en 2014 au titre de *l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la passation des contrats de délégation de service public* pour les lignes express et Transalitude,
- **135 000 €** pour financer les *études diverses en vue de la restructuration du réseau* et qui seront commandées en 2014, notamment les enquêtes et sondages (120 000 €), et pour provisionner les frais des référés dans le cadre de l'attribution des marchés de transport (15 000 €),
- **22 128 €** pour régulariser une annulation de titres datant de 2009.

Je vous propose donc :

- d'approuver ce budget,
- et en particulier pour ce qui concerne la SEM VFD :
  - d'approuver le principe de l'augmentation en capital selon les montants visés ci-dessus ;
  - d'approuver le principe du rachat d'une action par le Département à un actionnaire privé ;
  - de rectifier l'erreur matérielle constatée sur le montant de la recapitalisation d'octobre 2011 ;
  - de donner délégation à la commission permanente pour délibérer sur les modalités de la recapitalisation de la SEM et notamment sur la répartition de la participation départementale entre apport en nature et numéraire ;
  - de donner délégation à la commission permanente pour délibérer sur le rachat de l'unique action détenue par un des actionnaires privés de la SEM ;
  - de déléguer à la commission permanente toute décision afférente.

## **2 – DÉCISION**

Le Conseil général de l'Isère adopte le rapport de son Président avec l'amendement suivant :

Depuis la rédaction du présent rapport, le Président du SMTC a proposé que :

- le Département maintienne sa contribution statutaire au SMTC au niveau de 2013, soit 36 760 000 €, montant supérieur de 1 645 927 € à la proposition figurant dans le projet de budget ;
- en contrepartie, le SMTC ne demande pas au Département la compensation de 1,3 M€ budgétés sur le budget Transisère au titre du transfert des lignes départementales qui se retrouveront au 1<sup>er</sup> janvier 2014 dans le nouveau périmètre de la Métro, élargi au Sud-Grenoblois et au balcon Sud de Chartreuse.

Il vous est proposé d'accéder à cette proposition en augmentant de 1 645 927 € la contribution du Département au SMTC, et en finançant cette hausse par :

- une réduction de 1 300 000 € de la dépense relative aux lignes Transisère ;

- un prélèvement de 345 927 € sur les crédits prévus en fonctionnement pour les dépenses imprévues.

Au plan budgétaire, cet amendement se traduit par les modifications suivantes :

Chapitres/Articles	Montants
<i>Fonctionnement</i>	
<b>BUDGET ANNEXE TRANSISERE</b>	
<u>Dépenses</u>	
611 – Services extérieurs – <i>sous-traitance générale</i>	-1 300 000 €
<u>Recettes</u>	
7473 – Subventions d'exploitation	-1 300 000 €
<b>BUDGET PRINCIPAL</b>	
<u>Dépenses</u>	
6561 – Autres charges de gestion courante – <i>Organismes de regroupement (syndicats mixtes et ententes)</i>	+1 645 927 €
65736 - Autres charges de gestion courante - <i>Subvention de fonctionnement SPIC</i>	-1 300 000 €
022 - Dépenses imprévues (fonctionnement)	-345 927 €

Les annexes à la délibération sont modifiées en conséquence.

Pour extrait conforme,

Le Président,



André Vallini

# Étude de restructuration des lignes 1980 Crémieu - Lyon 1990 Express Crémieu - Lyon

2<sup>nd</sup>e réunion de concertation

24 Juillet 2014

Maison du Territoire à Crémieu



[www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)  
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

**Transisère**  
CONSEIL GÉNÉRAL

## Sommaire

- > Objectifs de l'étude
- > Diagnostic territorial des déplacements
- > Structure de la ligne
- > Usages de la ligne
- > Orientations



[www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)  
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

**Transisère**  
CONSEIL GÉNÉRAL

## Sources

- Données INSEE
- Enquête Ménages Déplacements de l'Agglomération Lyonnaise 2006
- Enquête de satisfaction 2012
- Comptages 2014
- Données des acheminements scolaires
- Visites de terrain
- Entretiens (internes CG, Sytral, transporteur, référents locaux, agence de mobilité, Aéroports de Lyon)
- CCI Nord Isère et CCI de Lyon
- Enquête Origines-Destinations 2014
- SYMBORD (documents du SCOT)
- Données internes

[www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)  
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

**Transisère**  
CONSEIL GÉNÉRAL

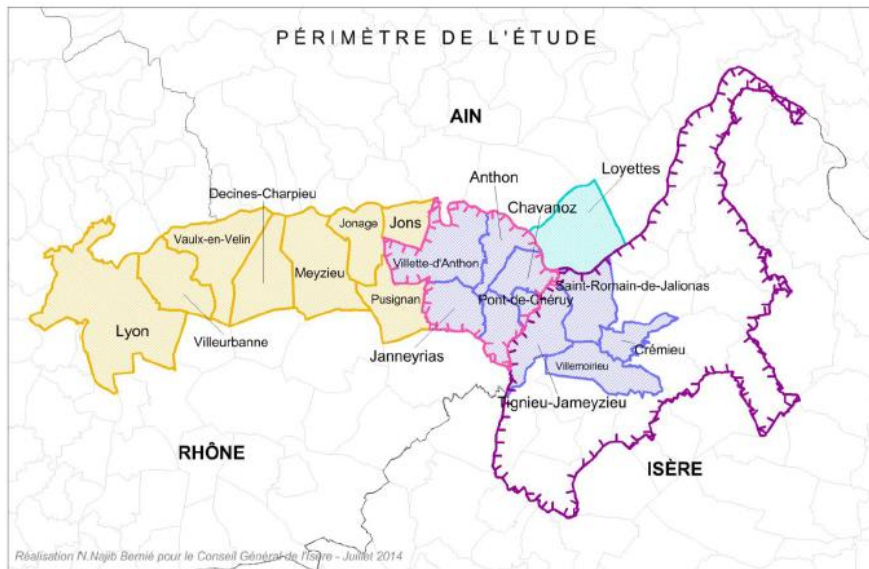
## Objectifs de l'étude

- > Affiner la connaissance des **usages** de la ligne
- > Proposer une offre plus **lisible** et plus **attractive**
- > Mieux répondre aux **besoins de déplacements**
- > Travailler sur les **temps de parcours**
- > Favoriser le **report modal**

[www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)  
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

**Transisère**  
CONSEIL GÉNÉRAL

# Diagnostic territorial des déplacements



3 départements

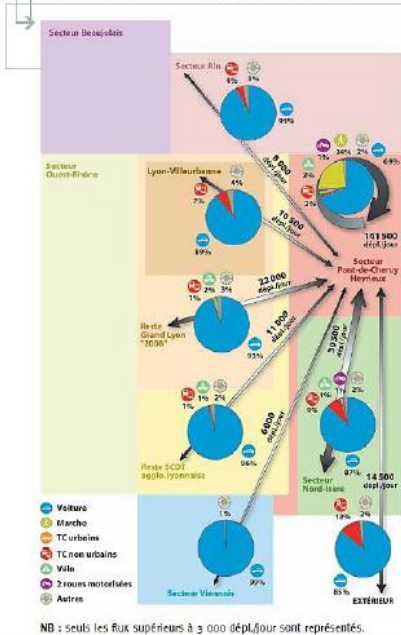
1 PTU

Tarifcation multiple  
(Transisère, Cars du Rhône, TCL)



# Diagnostic territorial des déplacements

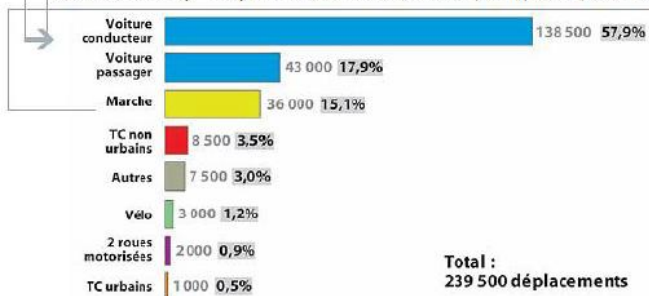
Déplacements de l'ensemble des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise avec le secteur Pont-de-Chéruy - Heyrieux lors d'un jour ouvrable et parts de marché selon le mode utilisé hors trajets terminaux



NB : seuls les flux supérieurs à 3 000 dépl./jour sont représentés.

[www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)  
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

Nombre de déplacements quotidiens des habitants du secteur Pont-de-Chéruy - Heyrieux selon le seul mode principal et parts de marché



Source enquête EMD 2006 – Secteur Pont-de-Chéruy Heyrieux



# Diagnostic territorial des déplacements

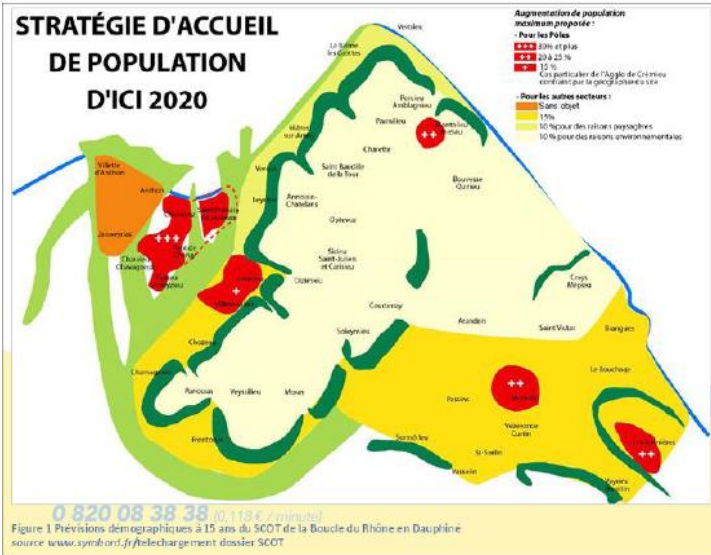
Une population plutôt jeune\* → *de nombreux déplacements (scolaires et loisirs)*

Une proportion d'actifs plus élevée que la moyenne de Rhône Alpes\* → *déplacements professionnels pendulaires*

Majorité d'employés\* → *rôle important des TC pour les déplacements professionnels (précarité énergétique)*

Un fort taux de possession de voitures\* → *congestion qui nuit aux TC et crée un cercle vicieux*

\*Chiffres INSEE 2009



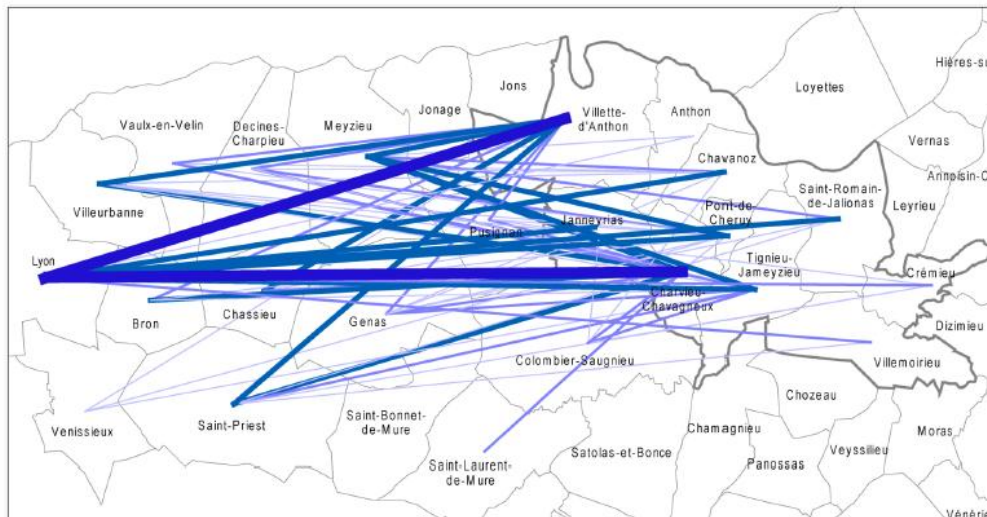
La population est amenée à augmenter (prévisions SCOT)

→ *Nécessité d'offrir un service de transport efficace*

→ *Proposer une alternative fiable à la voiture*



# Diagnostic territorial des déplacements – Principaux flux



Flux domicile - travail  
 (flux dirigés vers les communes du Rhône)

- 200 à 500
- 100 à 200
- 50 à 100
- 30 à 50

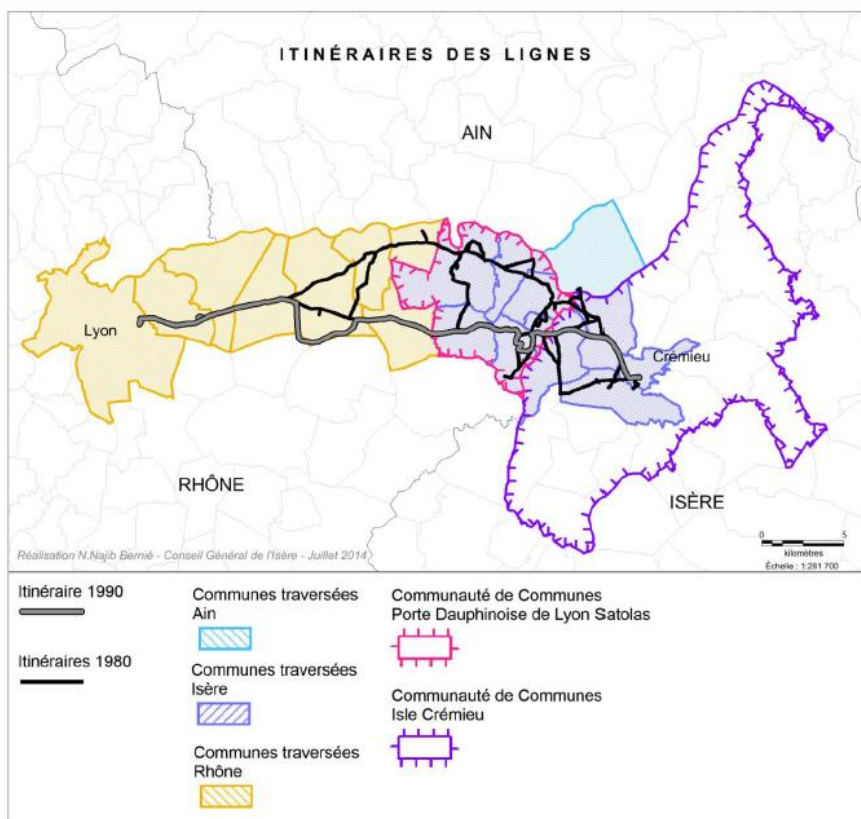
0 4 8  
 Kilomètres



www.transisere.fr  
 0 820 08 38 38 (0,119 € / minute)  
 Réalisation E. Cochey 2012



## Structure de la ligne



> 51 itinéraires et 93 arrêts sur la 1980

> Des tracés complexes

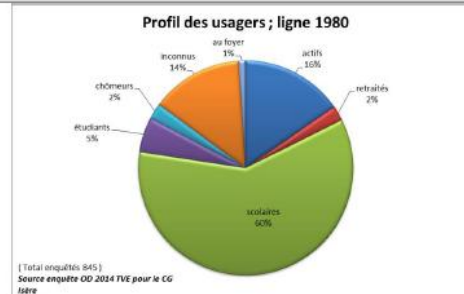
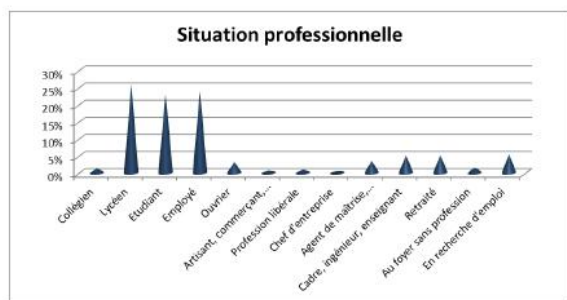
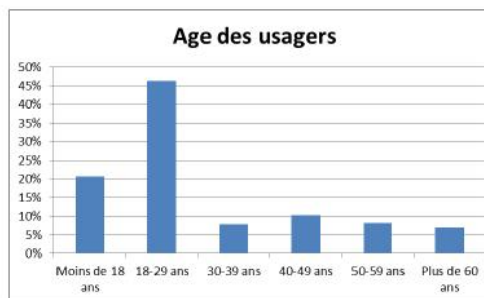
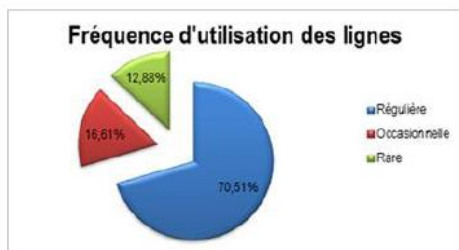
> Des temps de trajet importants (1h40 sur la 1980 et 1h15 sur la 1990)

> De nombreux services tronqués

> Un coût par voyage très important : 11€ pour la 1980, 13€ pour la 1990

> Une part modale faible (la majorité des déplacements sont effectués en voiture)

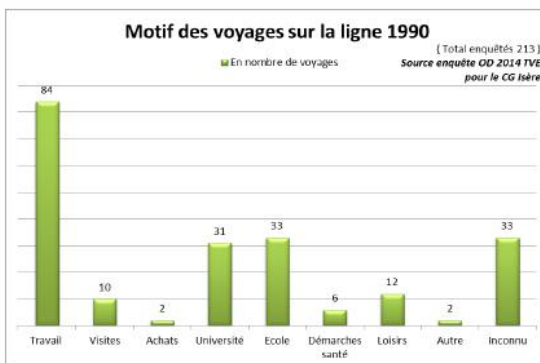
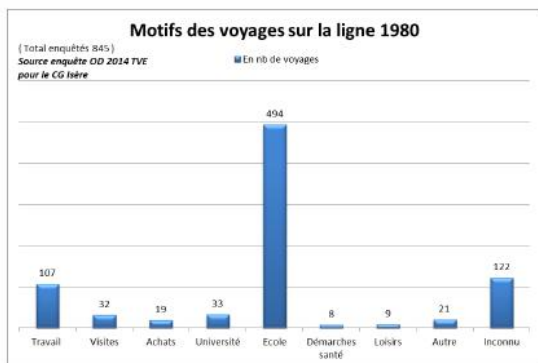
## Usages de la ligne – Profil des usagers



Sources : Enquête de satisfaction 2012  
Enquête OD 2014 (Tve)



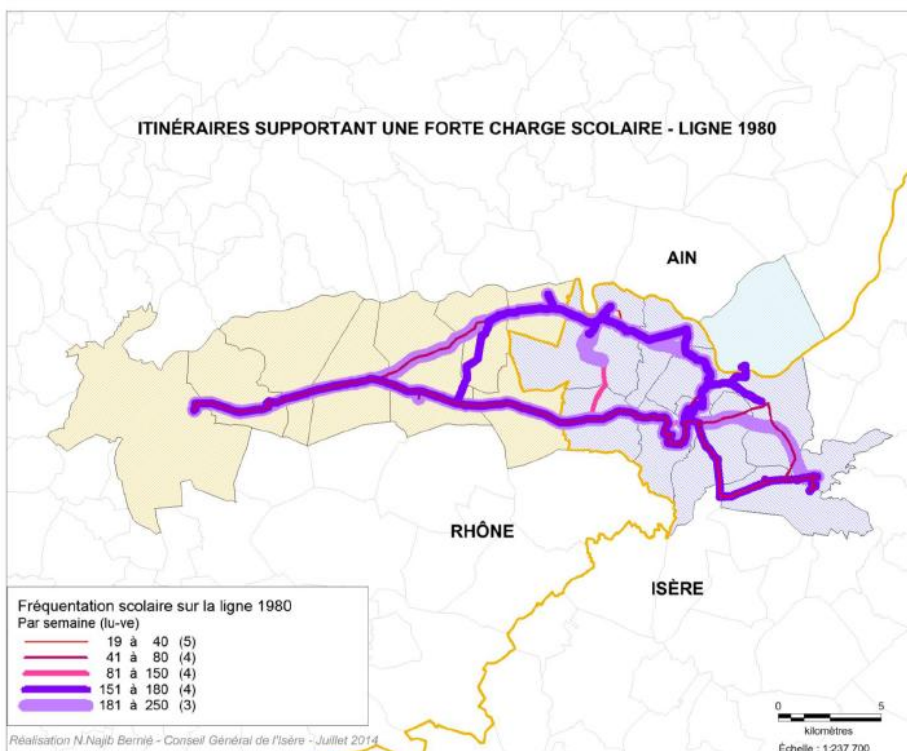
## Usages de la ligne – Profil des usagers



[www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)  
 0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

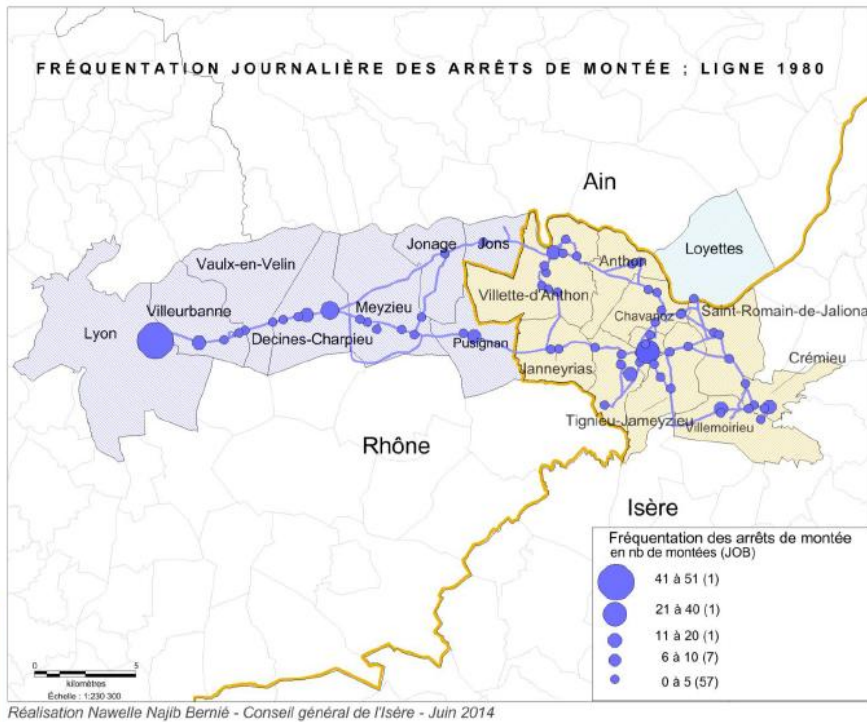
**Transisère**  
 CONSEIL GÉNÉRAL

## Usages de la ligne – prépondérance de l'usage scolaire sur la 1980



**Transisère**  
 CONSEIL GÉNÉRAL

## Usages de la ligne – Des arrêts peu fréquentés



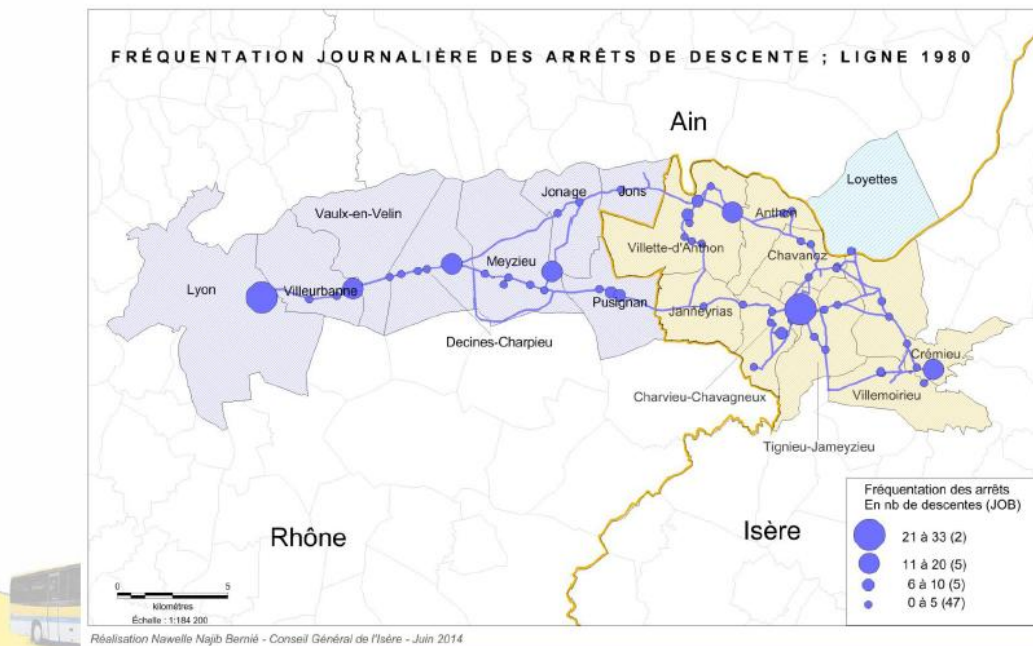
→ 85 % des arrêts comptent moins de 5 montées par jour

→ Les arrêts les plus fréquentés sont ceux des pôles urbains

0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

Transisère  
CONSEIL GÉNÉRAL

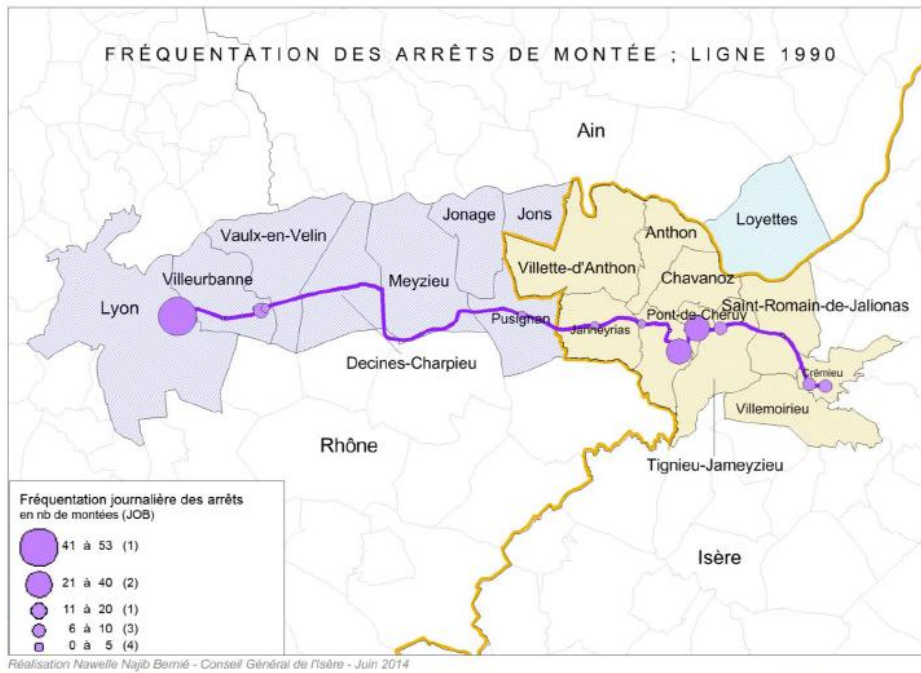
## Usages de la ligne – Des arrêts peu fréquentés



www.transisere.fr  
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

Transisère  
CONSEIL GÉNÉRAL

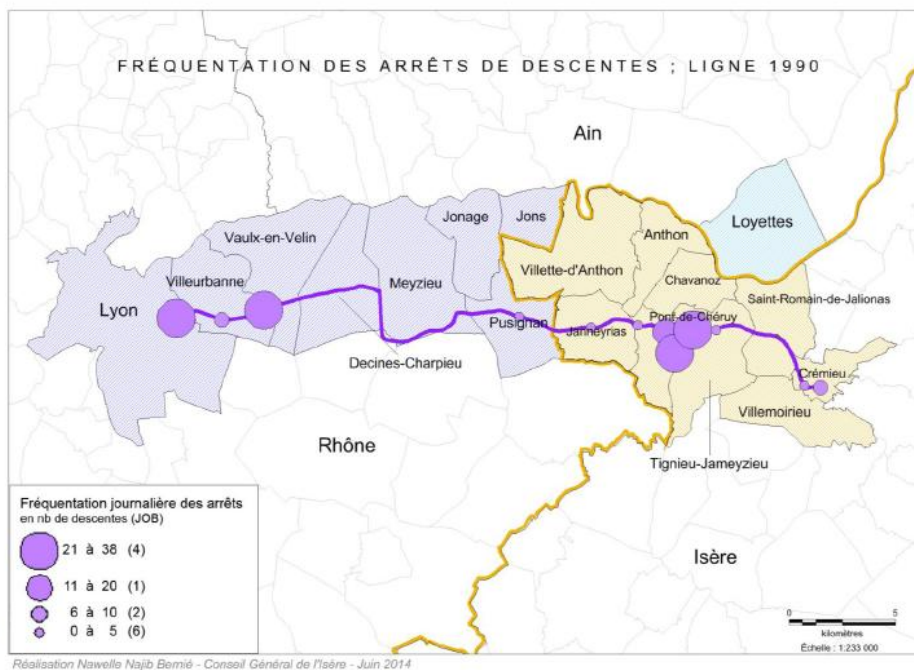
## Usages de la ligne – Des arrêts peu fréquentés



[www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)  
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

**Transisère**  
CONSEIL GÉNÉRAL

## Usages de la ligne – Des arrêts peu fréquentés



[www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)  
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

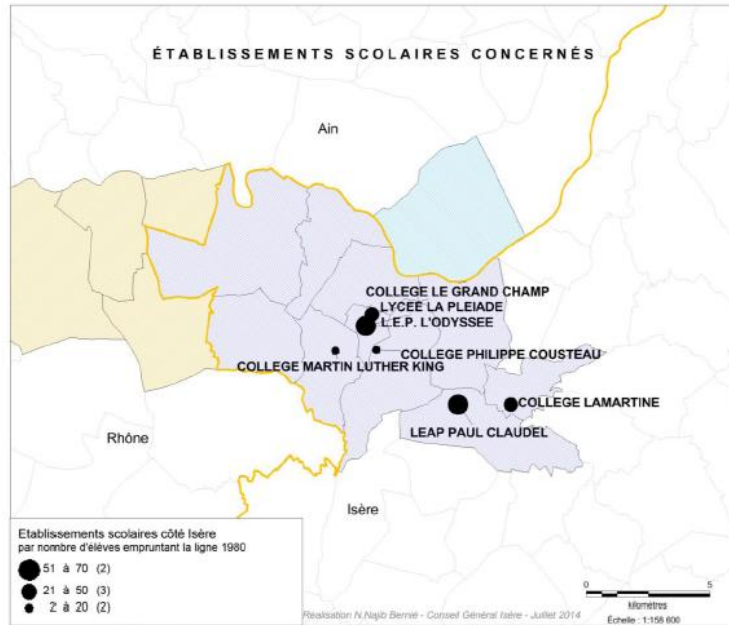
**Transisère**  
CONSEIL GÉNÉRAL

## Orientations

### > Séparation de l'usage scolaire

Afin de garantir la lisibilité de la ligne, la régularité du tracé et offrir un service efficace aux actifs notamment

Création de services dédiés aux scolaires



## Orientations

Pôles étudiés

La Soie (1)

Laurent Bonneval (2)

Part Dieu (3)

Meyzieu Z.I. (4)



[www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)  
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

Transisère  
CONSEIL GÉNÉRAL

## Orientations

### > Un choix sera à effectuer entre desserte et temps de parcours

Le niveau de desserte actuel sous forme de cabotage entraîne un temps de parcours important et peu attractif

### > Simplification de la ligne et travail sur les temps de parcours

Améliorer la lisibilité et la régularité du tracé

Rendre la ligne plus attractive aux actifs et provoquer du transfert modal



[www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)  
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

**Transisère**  
CONSEIL GÉNÉRAL

## Orientations

### > Étudier la desserte de l'aéroport

Optimisation technique de la correspondance avec la ligne 46 du réseau des Cars du Rhône à Pusignan (La Valla ou Le Vallon)

Il existe des contraintes de tarifications.



Source : Plaquette commerciale des Cars du Rhône



[www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)  
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

**Transisère**  
CONSEIL GÉNÉRAL

## Annexe 4 : Compte rendu de la réunion du 24 Juillet

**Date** : 24 Juillet 2014

**Lieu** : Maison du département de Crémieu

**Présents** :

Pour le Conseil général de l'Isère

**Annick MERLE**, Conseillère générale Crémieu  
**Marie-Pierre FLÉCHON**, Directrice des Mobilités  
**Sébastien GOETHALS**, Directeur Haut Rhône Dauphinois  
**Eric BROGERE**, Chef de service AME  
**Elodie COCHEY**, Responsable du Pôle Etudes  
**Lauriane FERRIERE**, Chargée d'études  
**Nawelle NAJIB BERNIÉ**, Stagiaire du Pôle Etudes

Pour la commune de Crémieu

**Alain MOYNE BRESSAND**, Député Maire

Pour la commune de Janneyrias

**Jean-Louis TURMAUD**, 1<sup>er</sup> adjoint

Pour la commune de Villette d'Anthon

**Daniel BERETTA**, Maire

Pour la commune de Villemoirieu

**Daniel HÔTE**, Maire

Pour la commune Loyettes

**Marinette REGERDY**, Adjointe

Pour la commune de Jons

**Claude VILLARD**, Maire

Pour la commune de Pusignan

**Gilbert MARBOEUF**, Maire

Pour l'Agence de Mobilité Nord Isère

**Claire LABEL**, Directrice  
**André MANSIAUX**, Président du Conseil Local de Développement

Pour le SYMBORD

**Gérard JOANNON**, Président  
**Pascal N'KAOUA**, Vice-Président  
**Marine CAUSSE**, Chargée de mission

Pour la Communauté de communes  
 Porte Dauphinoise de Lyon Satolas

**Gérard JOANNON**, Vice-Président

Pour la Communauté de Communes  
 Isle Crémieu

**Amandine MAISSE**, Directrice Générale Adjointe  
**Adolphe MOLINA**, Président  
**Aurélie MATHEVON**, Chargée de développement économique

Pour le Lycée et Collège de Villemoirieu

**Pierre PERROT**, Président du Conseil d'Administration

Afin de travailler à l'attractivité et à l'efficacité des transports en commun du Nord Isère, le Conseil général de l'Isère étudie les possibilités de restructuration des lignes 1980 et 1990, effectuant la liaison entre Crémieu et Lyon.

Lors de la réunion de concertation du 24 Juillet, a été présenté le diagnostic « déplacements » du territoire et des lignes actuelles, ainsi que les orientations de la restructuration des services. La nouvelle offre de service doit être définie à l'automne 2014 pour une mise en œuvre en septembre 2015, compte-tenu des délais de consultation des entreprises.

**Les objectifs** de cette étude sont de mieux comprendre les habitudes de déplacement des habitants, et de mieux y répondre en proposant un service plus lisible et plus attractif.

**Le diagnostic territorial des déplacements** a démontré qu'avec une population plutôt jeune, active et mobile, le rôle des transports en commun s'avère structurant. De plus, la proximité géographique de l'aire lyonnaise entraîne de nombreux déplacements pendulaires, aujourd'hui effectués pour la plupart en voiture.

**L'analyse de la ligne et de ses usages** a montré qu'avec une offre complexe et des usages scolaires/actifs trop intégrés, la clientèle captée est faible, et plutôt captive.

De plus, la prédominance du public scolaire, notamment sur la ligne 1980, s'avère préjudiciable dans notre objectif d'efficacité et de lisibilité.

**Les orientations** présentées sont au nombre de 3 :

- La séparation des services scolaires, soit par création de service, soit par rabattement sur des lignes existantes.
- L'étude du terminus lyonnais. Les deux lignes effectuent actuellement leur terminus en gare routière de Lyon Part Dieu. Le secteur se contraignant fortement, l'étude se penche actuellement sur les possibilités de report sur des axes structurants du réseau des Transports en Commun Lyonnais, en veillant à l'efficacité de la correspondance, et ce afin de se prémunir de toute dégradation des temps de parcours.
- L'amélioration de la desserte de l'aéroport St Exupéry, par optimisation de la correspondance entre la ligne 1980 et la ligne 46 du réseau des Cars du Rhône, à hauteur de Pusignan. L'arrivée de la plateforme Oûra permettra à terme aux usagers de posséder un titre combiné leur permettant de se rendre à l'aéroport en tant que passager ou en tant que travailleur.

Suite à la présentation, des avis se sont exprimés quant au besoin de concertation entre les autorités organisatrices, à savoir le Conseil général de l'Isère, le Conseil général du Rhône, et le SYTRAL, notamment sur les questions de tarification et d'absorption des voyageurs sur le tramway T3 à Meyzieu. Les élus locaux ont exprimé le sentiment que leur territoire était sinistré en matière d'infrastructures de transport et offres de services de transport en commun attractives. Ils souhaitent l'organisation d'une rencontre avec les élus du Sytral et des Départements pour partager les ambitions. Les services ont fait état des travaux engagés avec le syndicat mixte des transports de l'aire métropolitaine lyonnaise avec l'élaboration d'un schéma de mobilité à horizon 2030 et de l'adhésion des départements à la structure ainsi que des réflexions sur la mobilité menées dans le cadre du schéma de référence de la plaine de Saint Exupéry.

D'autre part, des craintes se sont exprimées quant à la poursuite de la desserte au-delà de Meyzieu, mettant en cause des temps de parcours dissuasifs. La question du rôle du réseau Transisère dans la desserte du centre de Lyon a également été posée.

Les élus demandent la mise en place à court terme d'une ligne attractive, ce qui passe également par l'amplitude horaire des services, la présence de services les soirs et les weekends, ainsi que par un cadencement de la ligne.

Enfin, sur la question de la desserte de l'aéroport, les participants ont rappelé que la plateforme aéroportuaire représente un vivier d'emploi conséquent, auquel ne peuvent pas accéder aujourd'hui les habitants du Nord Isère, faute de transports en commun. Le nombre d'employés de l'aéroport résidant aux alentours de Crémieu a été estimé à 630.

Environ 300 habitants du territoire travaillent sur la ZI de Meyzieu. Il y a un réel potentiel d'usagers salariés.

Une réunion de présentation de la nouvelle offre se tiendra à la rentrée. Les participants ont été invités à poursuivre leurs contributions au diagnostic jusqu'à fin août en les adressant à la direction des Mobilités.



# Annexe 5 : Fiche territoriale, secteur Pont-de-Chéruy - Heyrieux, Enquête Ménages Déplacements de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, 2006

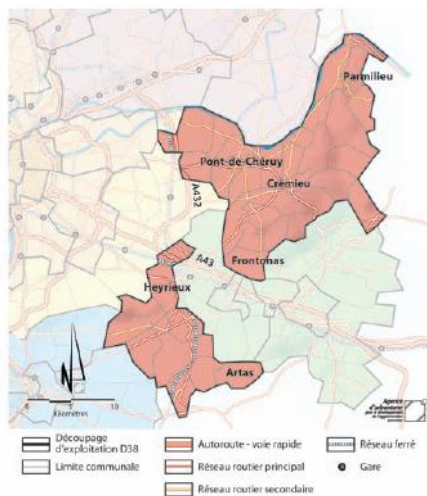
ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2006 DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE

## FICHE TERRITORIALE

### SECTEUR PONT-DE-CHÉRUY - HEYRIEUX

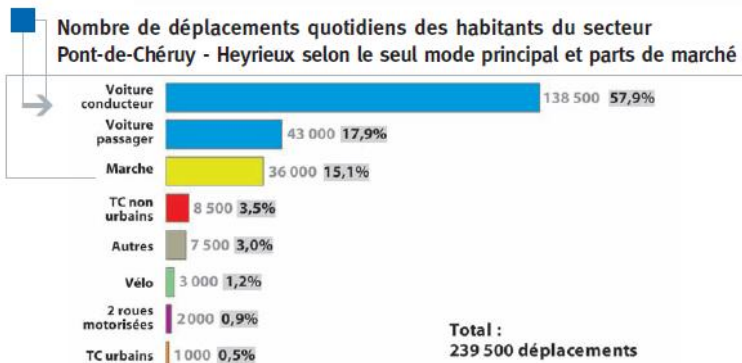
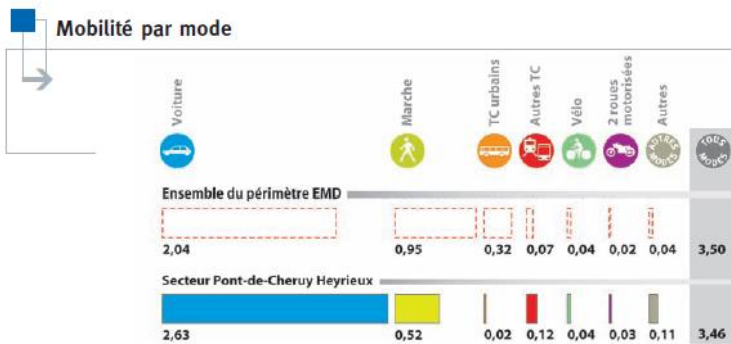


LE SECTEUR PONT-DE-CHÉRUY - HEYRIEUX DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'EMD 2006



	Secteur Pont-de-Chéruy	Chiffres et moyennes sur l'ensemble du périmètre de l'EMD
<b>Population</b> (source : estimation Filocom 2003)	69 100 habitants	1 975 300 habitants
<b>Nombre de ménages</b> (source : estimation Filocom 2003)	24 500 ménages	832 600 ménages
<b>Taille moyenne des ménages</b>	2,82 personnes par ménage	2,37 personnes par ménage
<b>Part des habitants qui ont un emploi ou qui étudient</b>	64,8%	63,9%
<b>Nombre de voitures possédées pour 1 000 habitants</b>	590	510
<b>Part des ménages ayant au moins une voiture à disposition</b>	92%	83%
<b>Taux d'occupation moyen des voitures particulières (quel que soit le motif de déplacement)</b>	1,40 personne par voiture par déplacement	1,37 personne par voiture par déplacement
<b>Temps moyen consacré par habitant à l'ensemble de ses déplacements quotidiens dans l'aire métropolitaine lyonnaise</b>	65 minutes	68 minutes
<b>Distance moyenne parcourue quotidiennement par habitant dans l'aire métropolitaine lyonnaise</b>	31 km	21 km

Situé à l'est du périmètre, le secteur Pont-de-Chéruy - Heyrieux compte 39 communes et accueille 3,5% de la population du périmètre de cette enquête ménages 2006. Les habitants du secteur Pont-de-Chéruy - Heyrieux font chaque jour 239 500 déplacements, soit en moyenne 3,46 par personne. L'usage de la voiture, avec une mobilité de 2,63 et une part de marché de 75,8%, est plus répandu que sur l'ensemble de l'aire métropolitaine. Les habitants du secteur Pont-de-Chéruy - Heyrieux possèdent d'ailleurs davantage de voitures que la moyenne.



# COMMENT SE RÉPARTISSENT LES DÉPLACEMENTS

DE L'ENSEMBLE DES HABITANTS DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE LYONNAISE EN LIEN AVEC LE SECTEUR PONT-DE-CHÉRU - HEYRIEUX ?

LE SECTEUR EST LE LIEU DE 141 500 DÉPLACEMENTS INTERNES. IL EST CONCERNÉ PAR 89 500 DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES AVEC LE RESTE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE

Ces déplacements sont effectués à la fois par les habitants du secteur Pont-de-Chéruy - Heyrieux et ceux du reste du périmètre de l'enquête.

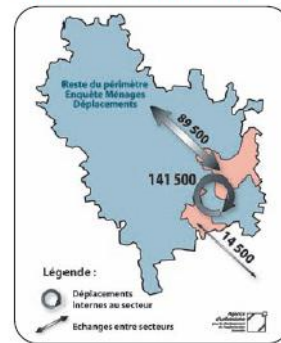
DE NOMBREUX ÉCHANGES SURTOUT AVEC L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE ET LE SECTEUR NORD-ISÈRE

La répartition détaillée des déplacements montre que le secteur Pont-de-Chéruy - Heyrieux génère des déplacements d'échanges avec ses secteurs limitrophes de l'aire métropolitaine, principalement l'agglomération lyonnaise et le secteur Nord-Isère.

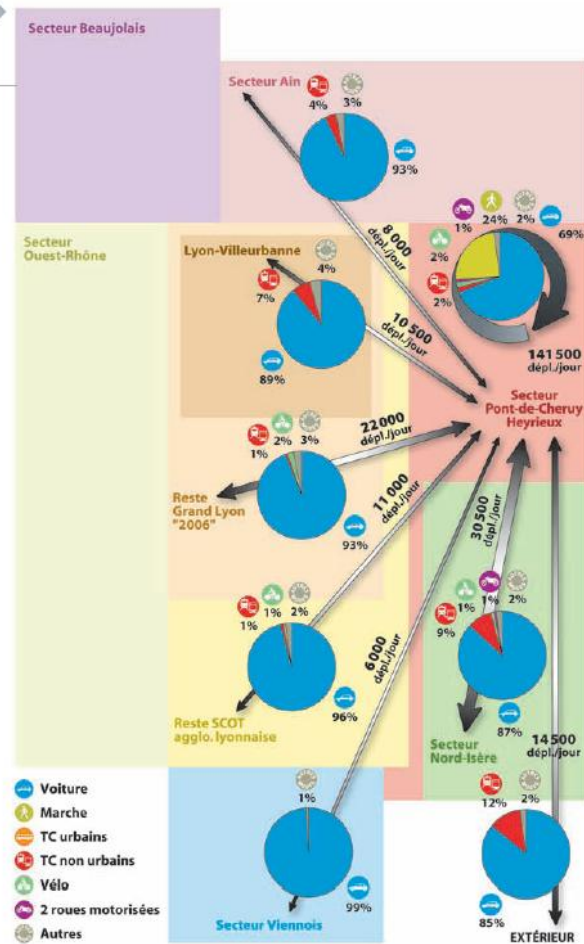
L'USAGE DE LA VOITURE EST GÉNÉRALISÉ SAUF POUR LES DÉPLACEMENTS VERS LYON VILLEURBANNE

Les déplacements d'échanges se font à plus de 85% en voiture. On note cependant des parts de marché en TC non urbains de 7% sur la relation avec Lyon et de 9% avec le secteur Nord-Isère, qui correspondent à l'usage des cars interurbains et scolaires (réseau du Département de l'Isère).

LE SECTEUR PONT-DE-CHÉRU - HEYRIEUX DANS LE PÉRIMÈTRE DE L'EMD 2006



Déplacements de l'ensemble des habitants de l'aire métropolitaine lyonnaise avec le secteur Pont-de-Chéruy - Heyrieux lors d'un jour ouvrable et parts de marché selon le mode utilisé hors trajets terminaux

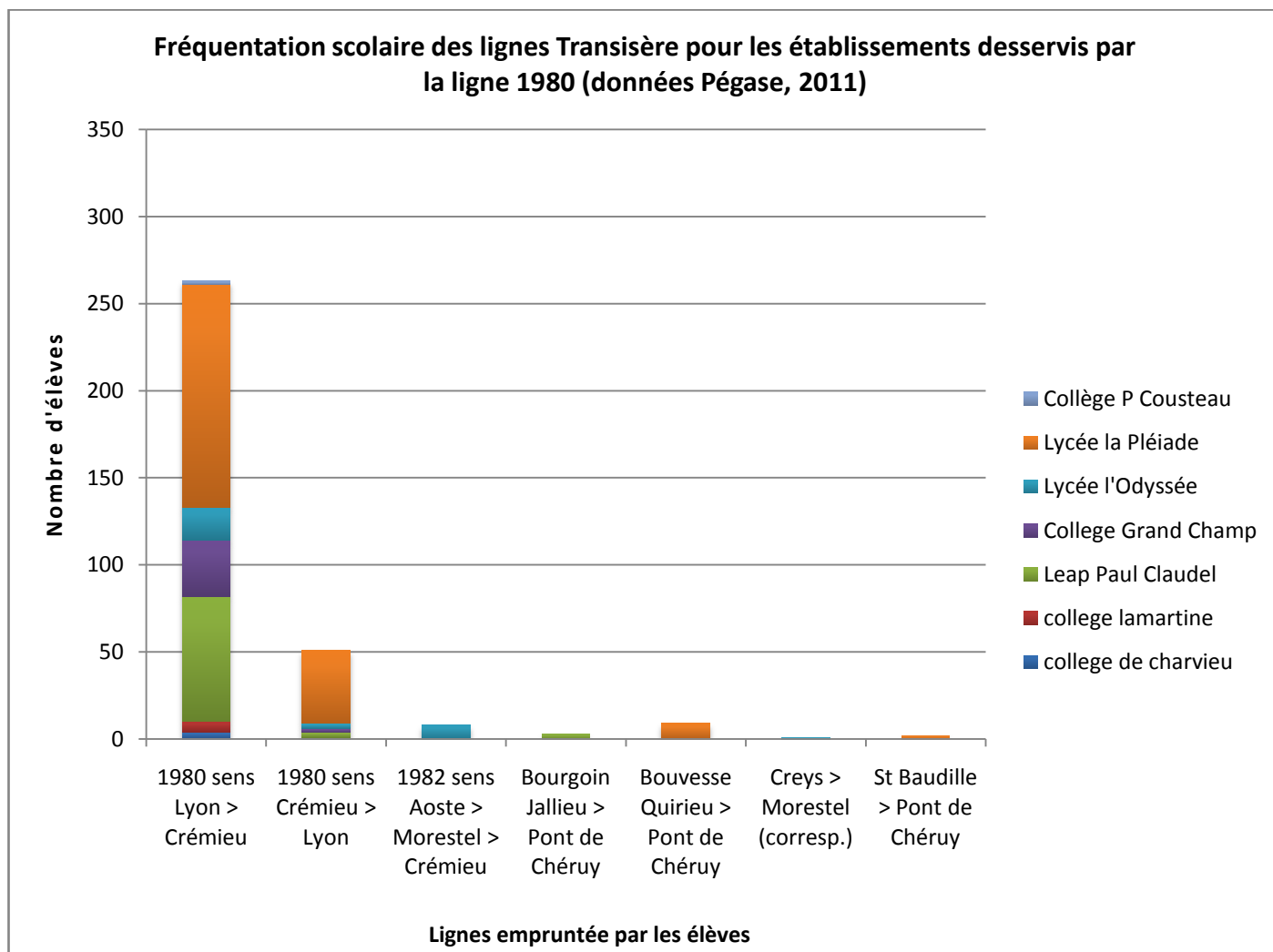


NB : seuls les flux supérieurs à 3 000 dépl./jour sont représentés.

## Annexe 6 : Identification quantitative et géographique de la fréquentation scolaire et redressement des données

Une analyse des derniers chiffres connus sur la desserte scolaire (chiffres de 2011 – données Pégase), nous donne des éléments de dimensionnement pour construire la nouvelle desserte scolaire.

Sur les 337 élèves de la base de données fréquentant les établissements desservis par la ligne 1980, nous avons pu réaliser les analyses suivantes :



Ce graphique nous apprend les choses suivantes :

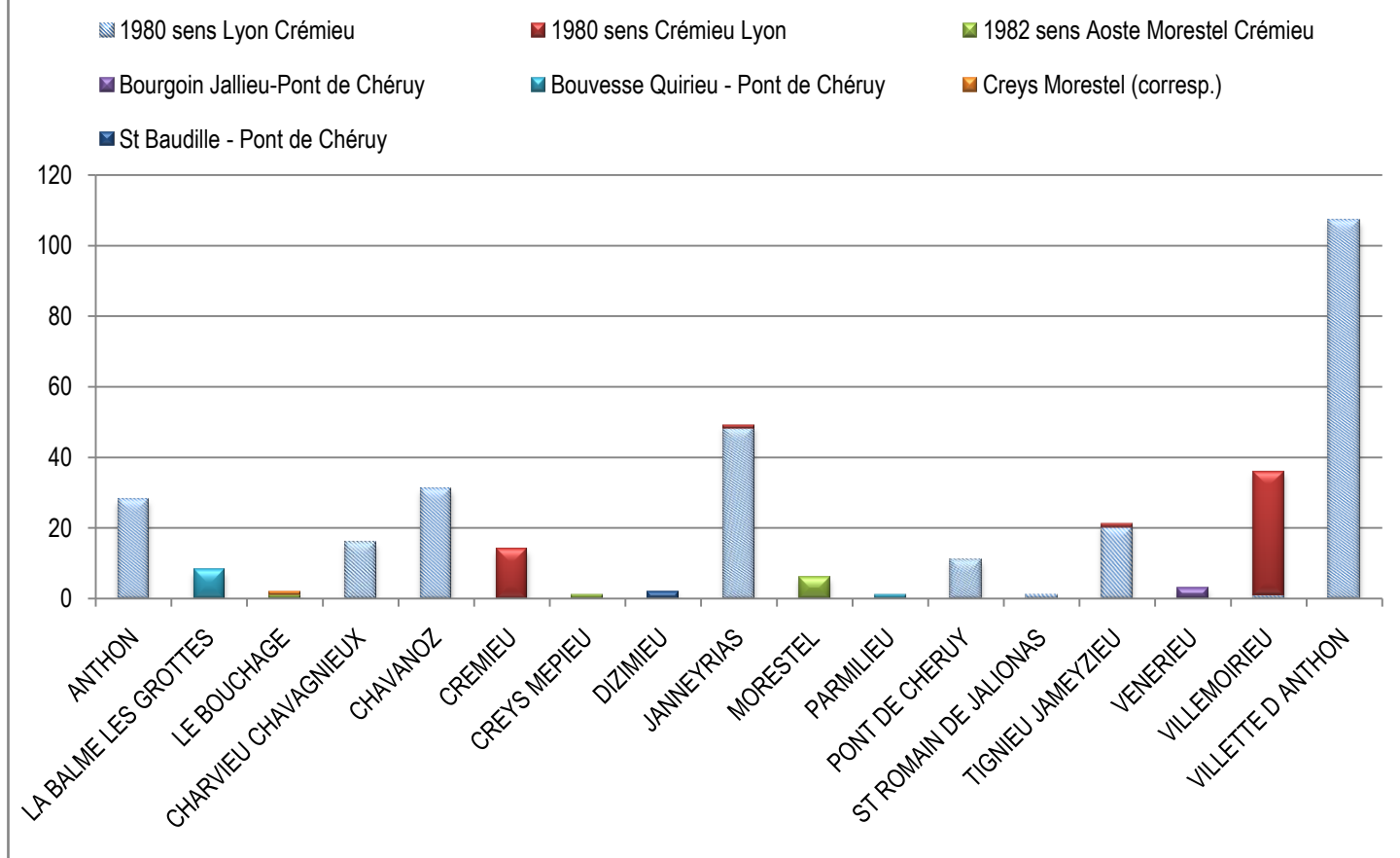
- Beaucoup d'élèves se rendent dans leur établissement via des lignes Transisère non dédiées à la desserte scolaire
- La plupart utilisent la 1980, en sens aller (Crémieu > Lyon **51 élèves**), ou sens retour (Lyon > Crémieu **263 élèves**) indistinctement.

Ces éléments signifient que la 1980 non seulement dévie de sa fonction primaire (transport interurbain pour Lyon), pour effectuer du cabotage scolaire, mais également que les cars déchargent certainement de façon importante une fois desservis tous les établissements cités ci-dessus.

Isoler la desserte scolaire permettrait donc une rationalisation de l'offre dédiée à relier Lyon, mais également de mieux connaître les usagers et donc adapter l'offre plus facilement.

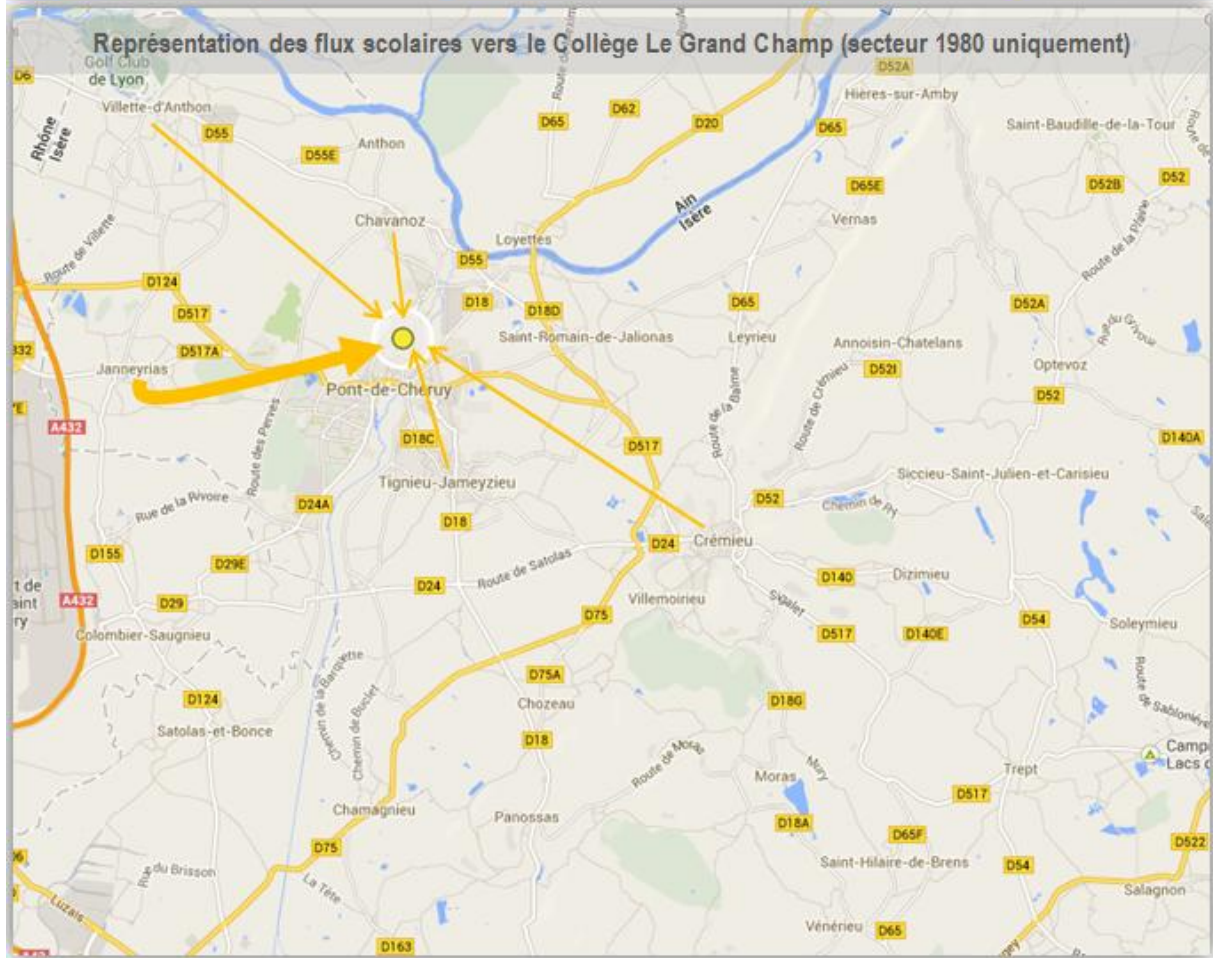
Ci-dessous, le graphique de répartition des élèves selon leur commune de résidence nous permettra d'étudier les possibles lignes de remplacement en fonction de l'existant.

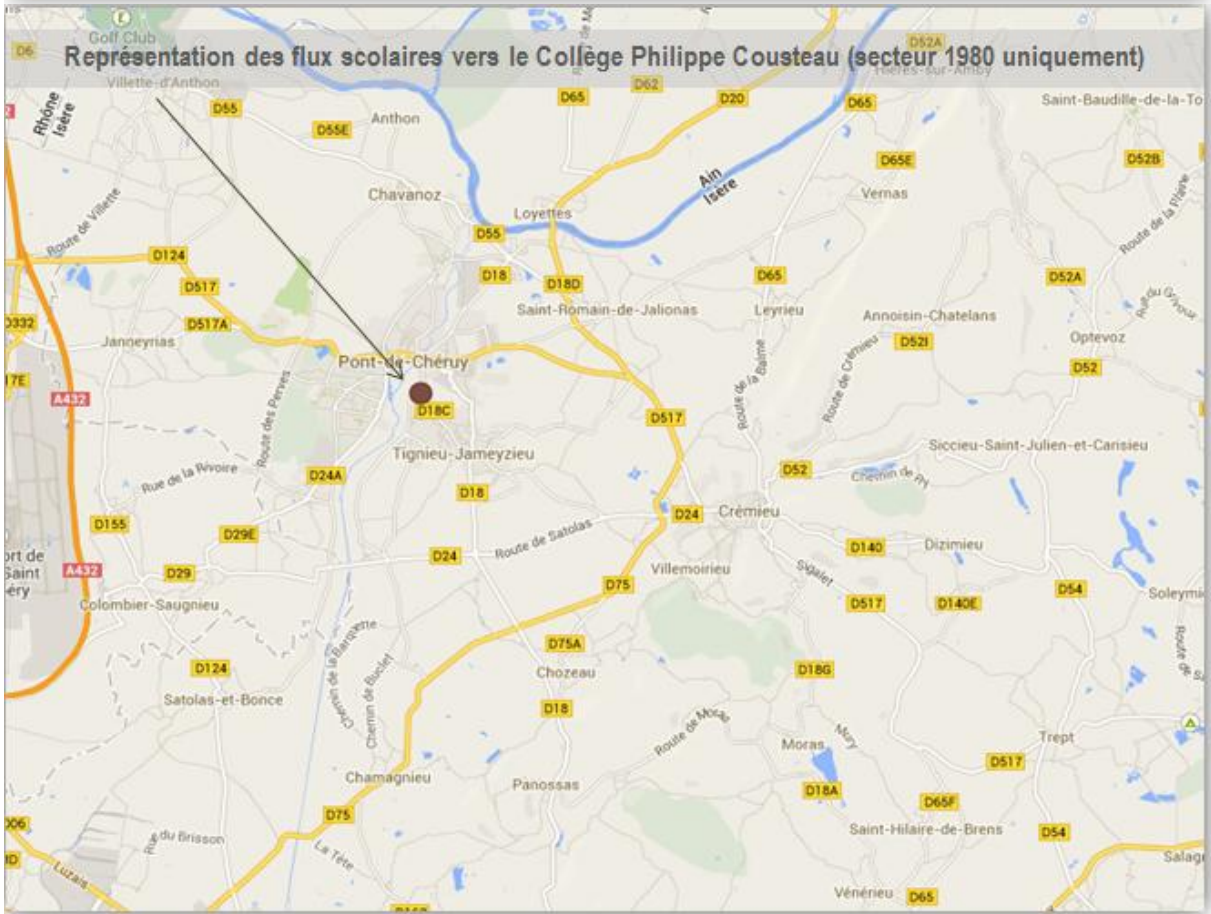
### Répartition des élèves sur les lignes en fonction de leur commune de résidence

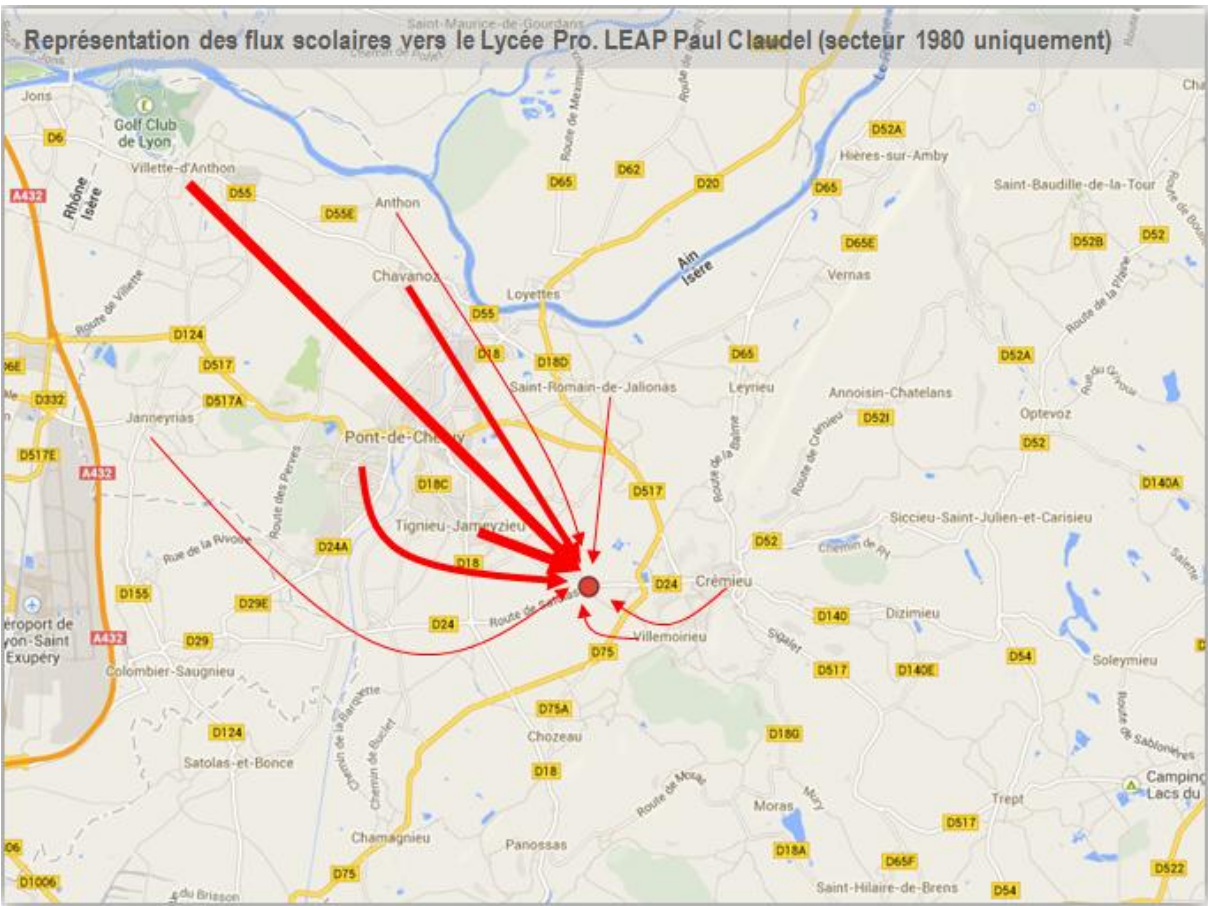


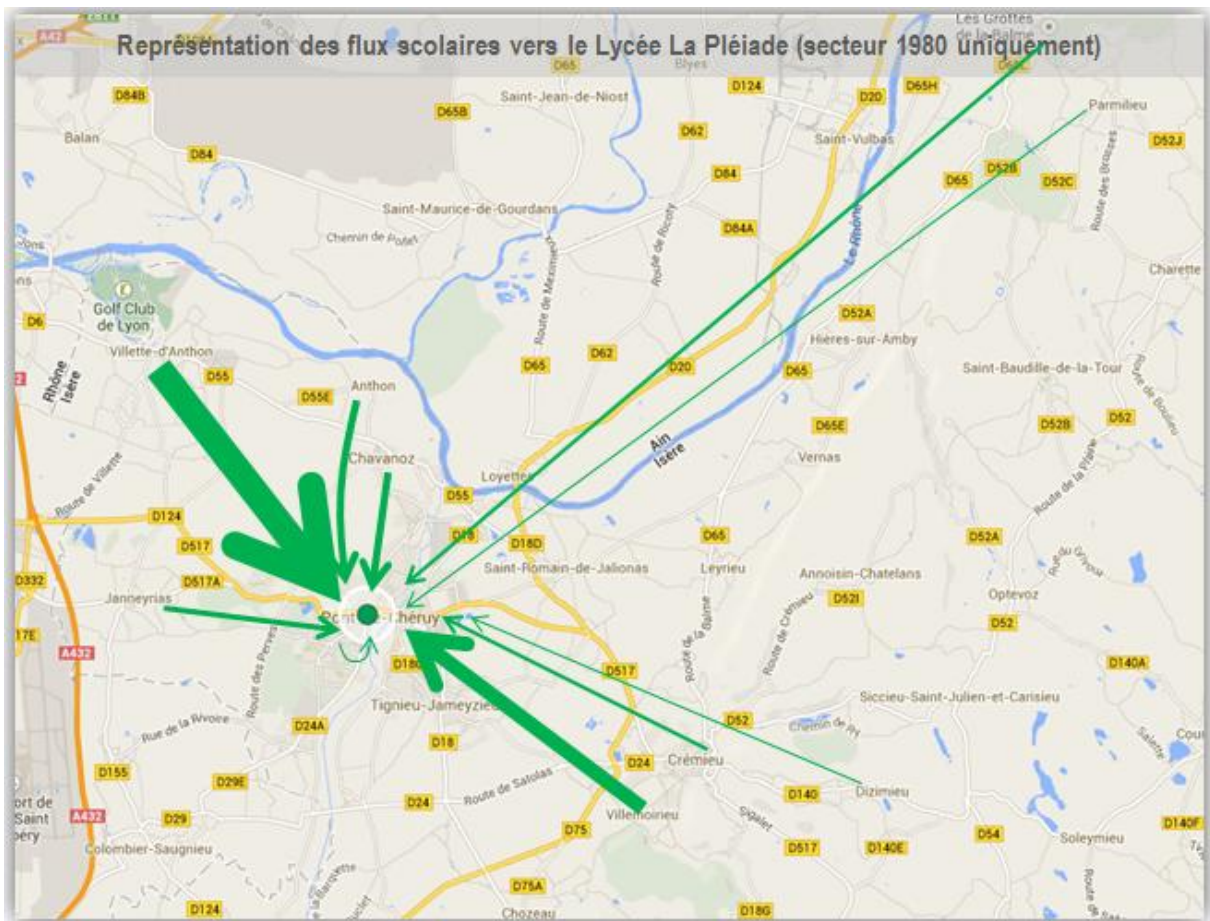
La plus grande part des élèves empruntant actuellement la 1980 pour se rendre à l'école vient de :

- Vilette d'Anthon (107 élèves)
- Janneyrias (48 élèves)
- Chavanoz (31 élèves)
- Anthon (28 élèves)
- TignieuJameyzieu (20 élèves)
- CharviuChavagneux (16 élèves)









	COLLEGE DE CHARVIEU	COLLEGE LAMARTINE	LEAP PAUL CLAUDEL	COLLEGE GRAND CHAMP	L.E.P. L'ODYSSEE	LYCEE LA PLEIADE	COLLEGE P.COUSTEAU	
ANTHON	0	0	6	0	0	5	17	0
LA BALME LES GROTTES	0	0	0	0	0	0	8	0
LE BOUCHAGE	0	0	0	0	0	2	0	0
CHARVIEU CHAVAGNIEUX	0	5	10	0	0	0	1	0
CHAVANOZ	0	0	10	1	3	17	0	0
CREMIEU	0	0	2	1	0	11	0	0
GREYS MEPIEU	0	0	0	0	0	1	0	0
DIZIMIEU	0	0	0	0	0	0	2	0
JANNEYRIAS	1	0	5	28	1	14	0	0
MORESTEL	0	0	0	0	6	0	0	0
PARMILIEU	0	0	0	0	0	0	1	0
PONT DE CHERUY	1	0	10	0	0	0	0	0
ST ROMAIN DE JALIONAS	0	0	1	0	0	0	0	0
TIGNIEU JAMEYZIEU	2	1	17	1	0	0	0	0
VENERIEU	0	0	3	0	0	0	0	0
VILLEMOIRIEU	1	0	1	0	3	31	0	0
VILLETTE D ANTHON	0	0	13	3	10	79	2	0
<b>TOTAL</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>78</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>181</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>SUB Total</b>	<b>337</b>							

Figure 1 tableau récapitulatif des établissements desservis avec prise en compte des Origines Destinations



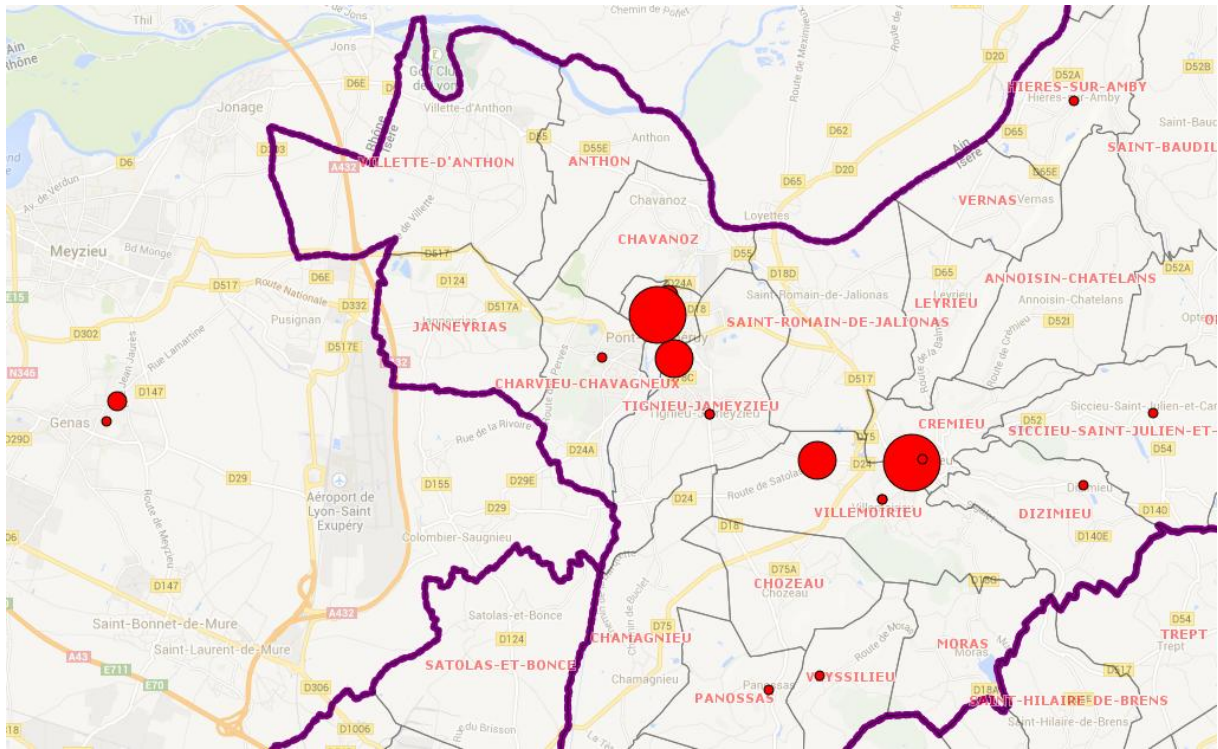


Figure 2 Etablissements scolaires desservis par la ligne 1980

Il existe donc des flux scolaires importants entre Crémieu et Villette d'Anthon notamment, formant un couloir traversé notamment par la ligne 1980. A noter que ces flux sont plus importants dans le sens Lyon > Crémieu le matin. Ceci explique donc les chiffres de fréquentation en pointe du matin et du soir, allant dans le sens « contraire » aux flux logiques allers et retours de la ligne.

Afin de séparer les usages et de comprendre dans quelle mesure la ligne devra être adaptée à la demande des usagers dont la destination est en effet Lyon, il faut réussir à identifier les services servant aujourd'hui à la desserte scolaire, afin de redresser les données de fréquentation.

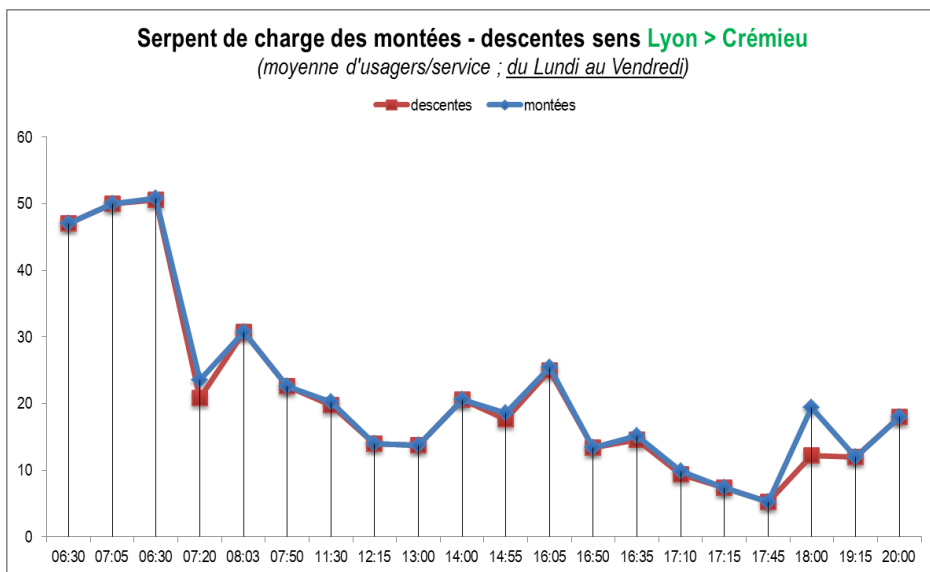


Figure 3 Illustration du biais induit par l'utilisation de la ligne par les scolaires

Le graphique ci-dessus analyse la charge de la ligne 1980 sur la période du lundi au vendredi, dans le sens Lyon > Crémieu (sens retour). On constate en heure de pointe du matin un usage « illogique » de la ligne, qui ne correspond a priori pas à la cible d'usagers considérée. Nous pensons que ce biais est dû à l'utilisation de la ligne 1980 par les scolaires, dans le couloir Crémieu – Villette d'Anthon.

Certains services sont d'ailleurs tronqués, et n'effectuent que la partie du trajet située sur le tracé des établissements scolaire des alentours (cf. carte des établissements scolaires desservis par la ligne 1980 ci-dessus)

Afin de redresser les chiffres de fréquentation en heures de pointe, plusieurs options sont possibles :

- Nous pouvons choisir de supprimer purement et simplement des analyses les services dont nous constatons une charge et/ou décharge importante entre Crémieu et Villette d'Anthon, présumant ainsi de l'usage majoritairement scolaire de ceux-ci
- Nous pouvons choisir de ne supprimer des analyses que les services tronqués (effectuant une liaison partielle), pressentis comme scolaires majoritairement
- Nous pouvons aussi considérer que les montées / descentes aux abords des établissements scolaires ne correspondent qu'à des élèves, et ainsi retirer ces chiffres des analyses
- Nous pouvons enfin choisir de ne considérer que les montées/descentes au terminus Lyon Part Dieu

Avec la conscience que **le redressement de données ne peut se faire avec une certitude pleine**, nous considéreront la solution n°3 comme la plus pertinente, et la moins pénalisante quant à la possible perte d'informations. Nous retirerons donc des comptages les descentes aux arrêts scolaires le matin, et les montées à ces mêmes arrêts l'après-midi. Le problème de cette méthode est qu'on comptabilise tout de même les scolaires sur leur arrêt de montée le matin et descente le soir.

Etape 1 : identification des arrêts considérés comme 100% scolaires

Etape 2 : redressement des données

Les arrêts que nous considérerons à usage scolaire sont :

Commune	Désignation de l'arrêt
Villemoirieu	LEAP Paul Claudel
Chavanoz	Les 5 chemins école
Pont de Chéruy	Lycées
Pont de Chéruy	Collège le Grand Champ
CharvieuChavagneux	Collège
Villette d'Anthon	A.F.T.

## Annexe 7 : Fréquentation scolaire après redressement

Grâce aux comptages de 2014, et en isolant les montées/descentes aux points d'arrêts desservant des établissements scolaires, nous pouvons sortir les chiffres suivants quant à la présence de population scolaire dans les cars de la ligne 1980 :

<b>dans le sens aller Crémieu &gt; Lyon</b>																				
service	198000	198004	198002	198008	198014	198016	198018	198054	198026	198028	198030	198056	198000	198034	198088	198092	198038	198042	198090	198046
Heure départ	05:10	05:45	05:45	06:05	07:05	07:15	07:35	08:18	11:00	11:30	12:00	13:00	14:00	16:00	16:05	17:20	17:20	17:40	18:00	18:30
pt de départ	crémieu	villemoirieu	crémieu	villemoirieu	pusignan	crémieu	St R. Jalionas	crémieu	crémieu	crémieu	crémieu	crémieu	crémieu	crémieu	crémieu	crémieu	crémieu	St R. Jalionas	crémieu	crémieu
Lundi	0	0	1	0	0	38	40	19	0	0	0	0	0	1	3	22	41	4	33	50
Mardi	0	0	0	0	0	45	1	0	0	0	0	0	0	0	38	24	34	46	38	0
Jeudi	0	0	1	0	0	32	39	21	0	0	0	0	0	0	0	26	0	46	43	0
Vendredi	0	0	0	0	0	36	43	0	0	0	0	0	0	2	34	22	26	27	16	0
<b>dans le sens retour Lyon &gt; Crémieu</b>																				
service	198000	198004	198002	198008	198014	198016	198018	198054	198026	198028	198082	198030	198086	198084	198056	198000	198034	198038	198044	198046
Heure départ	05:10	05:45	05:45	06:05	07:05	07:15	07:35	08:18	11:00	11:30	12:05	12:00	12:10	12:35	13:00	14:00	16:00	17:20	17:40	18:30
pt de départ	crémieu	villemoirieu	crémieu	villemoirieu	pusignan	crémieu	St R. Jalionas	crémieu	crémieu	crémieu	pont de chérny	crémieu	villemoirieu	pont de chérny	crémieu	crémieu	crémieu	crémieu	loyettes	crémieu
Mercredi	0	0	0	0	0	28	38	0	0	4	27	19	30	35	0	0	0	0	1	0
<b>dans le sens retour Lyon &gt; Crémieu</b>																				
service	198007	198093	198001	198009	198057	198011	198021	198023	198003	198003	198003	198097	198033	198029	198035	198037	198039	198061	198045	198003
Heure départ	06:30	07:05	06:30	07:20	08:03	07:50	11:30	12:15	13:00	14:00	14:55	16:05	16:50	16:35	17:10	17:15	17:45	18:00	19:15	20:00
pt de départ	lyon	illette d'anthoine	lyon	lyon	pusignan	meyzieu	lyon	lyon	lyon	lyon	lyon	pont de chérny	villeurbanne	lyon	lyon	lyon	lyon	pont de chérny	lyon	lyon
Lundi	46	47	42	5	39	21	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	24	0	0
Mardi	37	60	42	10	37	12	0	0	0	0	1	28	0	0	0	0	0	18	0	0
Jeudi	42	47	49	3	43	19	0	0	0	2	0	25	0	0	0	0	0	18	0	0
Vendredi	47	52	57	26	8	15	0	0	0	0	0	42	0	0	0	0	0	7	0	0
<b>dans le sens retour Lyon &gt; Crémieu</b>																				
service	198007	198093	198001	198009	198057	198011	198021	198059	198023	198003	198003	198003	198025	198033	198031	198035	198037	198039	198045	198003
Heure départ	06:30	07:05	06:30	07:20	08:03	07:50	11:30	12:35	12:15	13:00	14:00	14:55	16:15	16:50	16:35	17:10	17:15	17:45	19:15	20:00
pt de départ	lyon	illette d'anthoine	lyon	lyon	pusignan	meyzieu	lyon	pont de chérny	lyon	lyon	lyon	lyon	décines	villeurbanne	lyon	lyon	lyon	lyon	lyon	lyon
Mercredi	43	44	40	7	25	10	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Ces chiffres confirment les analyses précédentes, à savoir que la ligne sert de desserte scolaire lors de certains services, notamment dans le sens Lyon>Crémieu, censé être celui de contre-pointe, d'où une difficulté de compréhension des usages, et donc d'adaptation de l'offre.

## **Annexe 8 : Politique de points d'arrêt**

La politique de points d'arrêt est la même proposée pour tous les scénarii. Elle a pour objet de respecter à la fois l'équité territoriale et le maillage cohérent du territoire, tout en essayant de garantir une certaine efficacité aux lignes.

Les arrêts respectant le seuil écologique ont donc été conservés « par défaut ». Les communes se trouvant hors de la desserte ont été intégrées via un ou deux arrêts centraux et/ou structurants.

L'arrêt « Le Marais Lavoisier » vient combler un trou d'offre sur la commune de Villemaurieu. Cet arrêt a été retenu car il est celui qui rassemble le plus d'usagers, il est situé sur l'axe central et ne dévie donc pas la ligne, et permet enfin de passer à proximité immédiate de l'établissement privé professionnel Paul Claudel. Les effectifs sur cet établissement sont tels qu'il est apparu adapté de faire passer la ligne à sa proximité, de façon à absorber les éventuels élèves laissés sans place dans les lignes scolaires prévues pour sa desserte. D'autre part, cet établissement propose des formations uniques dans un périmètre très vaste, et les jeunes se déplacent de loin pour y avoir accès.

Sur la commune de Tignieu-Jamezieu, laissée pour compte par les chiffres de fréquentation, j'ai choisi de réintroduire deux arrêts. Cette commune est particulièrement étendue dans le sens de la longueur, ce qui la rend difficile à desservir sans compromettre les temps de parcours. L'arrêt « La Mairie » a été choisi pour son aspect central. Le centre commercial « Place du Dauphiné » m'est également paru avoir sa place dans cette réorganisation, du fait de son rôle structurant localement. Ce centre commercial situé à la lisière de Pont-de-Chéruy est le seul avant la commune de Charvieu-Chavagneux, et il est important de considérer son poids dans l'économie locale. De plus, la desserte de ce type de pôle par les transports en commun est un moyen de garantir l'équité territoriale, en termes d'emploi ou d'accès aux loisirs, et donc de préserver la mobilité des publics les plus sensibles financièrement.

Sur l'axe Nord, j'ai choisi de préserver l'arrêt « Passieu-Chevramont » sur la commune de St-Romain-de-Jalionas, pour deux raisons. Tout d'abord, il est assez central (la commune compte peu de points d'arrêt). Ensuite et surtout, il assure la correspondance avec la ligne 1981 venant des communes situées plus à l'Ouest du département. Il était impératif pour moi de conserver cette correspondance.

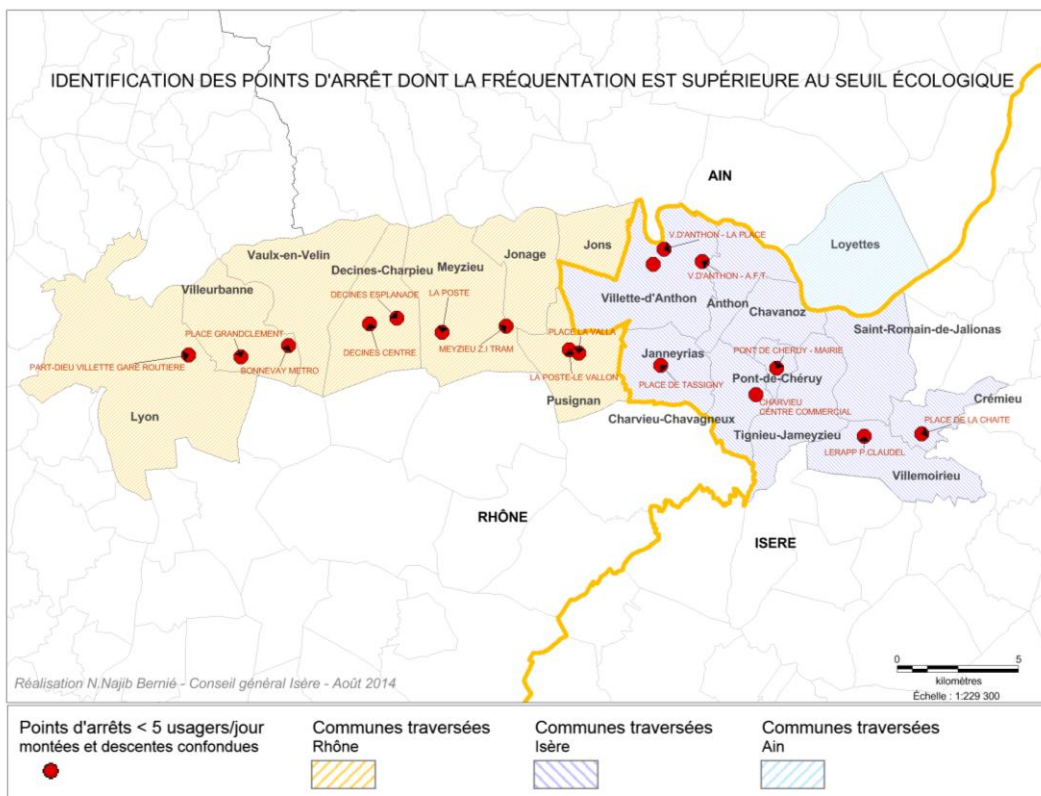
Enfin, sur la commune de Chavanoz, le point d'arrêt « Le Bouchet » a été conservé pour son aspect central, tant au niveau géographique pour la commune, qu'au niveau de la route départementale, permettant de ne pas détourner la ligne.

Par ailleurs, j'ai ajouté à la ligne 3 nouveaux points d'arrêt. Celui de « Maison du Département » sur la commune de Crémieu, qui permet de couvrir l'ensemble de la commune, et demeure sur l'axe central. De plus, c'est un arrêt stratégiquement situé devant la maison du département, et à proximité immédiate du centre

commercial de Crémieu. Cet arrêt est par ailleurs d'ores et déjà utilisé par d'autres lignes locales.

Ensuite, sur la commune d'Anthon sur l'itinéraire Nord, l'arrêt « St Louis », actuellement en test, répond à une problématique complexe. Le village d'Anthon est géographiquement renfoncé (il correspond au triangle créé par les routes), sans éléments structurants, et semblant peu client des transports en commun. Il représente par contre un détour conséquent d'environ 3km de l'itinéraire. Ainsi, il m'a semblé intéressant de proposer un nouvel arrêt à la lisière du village, sur l'embranchement menant au centre. La condition pour la réalisation de cette modification étant la sécurité des passagers lors de l'attente, à la montée et à la descente, les tests sont en cours pour déterminer la faisabilité.

Enfin, la grande nouveauté de la ligne est l'ajout de l'arrêt Vaulx-en-Velin La Soie Métro. Auparavant, la ligne effectuait en réalité un arrêt qui passait totalement inaperçu devant le centre commercial du même nom. Trop loin du métro et ne correspondant pas au besoin des usagers, il ne servait à personne, et imposait ensuite un itinéraire contraint par le cours Tolstoï puis par le cours Lafayette jusqu'à Villeurbanne (route en mauvais état, stationnement intempestif). L'ajout de l'arrêt La Soie devant le métro a notamment deux immenses avantages ; celui tout d'abord de proposer en amont de la Part Dieu une correspondance avec le métro A, en capacité d'absorber d'importants flux de passagers. Ensuite, celui de proposer aux usagers de rejoindre le centre-ville en un temps record (15min), ce qui n'était pas possible auparavant avec une arrivée exclusive à la Part Dieu. Les séances de travail que j'ai organisé avec le Sytral ont conclu à la pertinence de ce point d'entrée sur le réseau TCL.



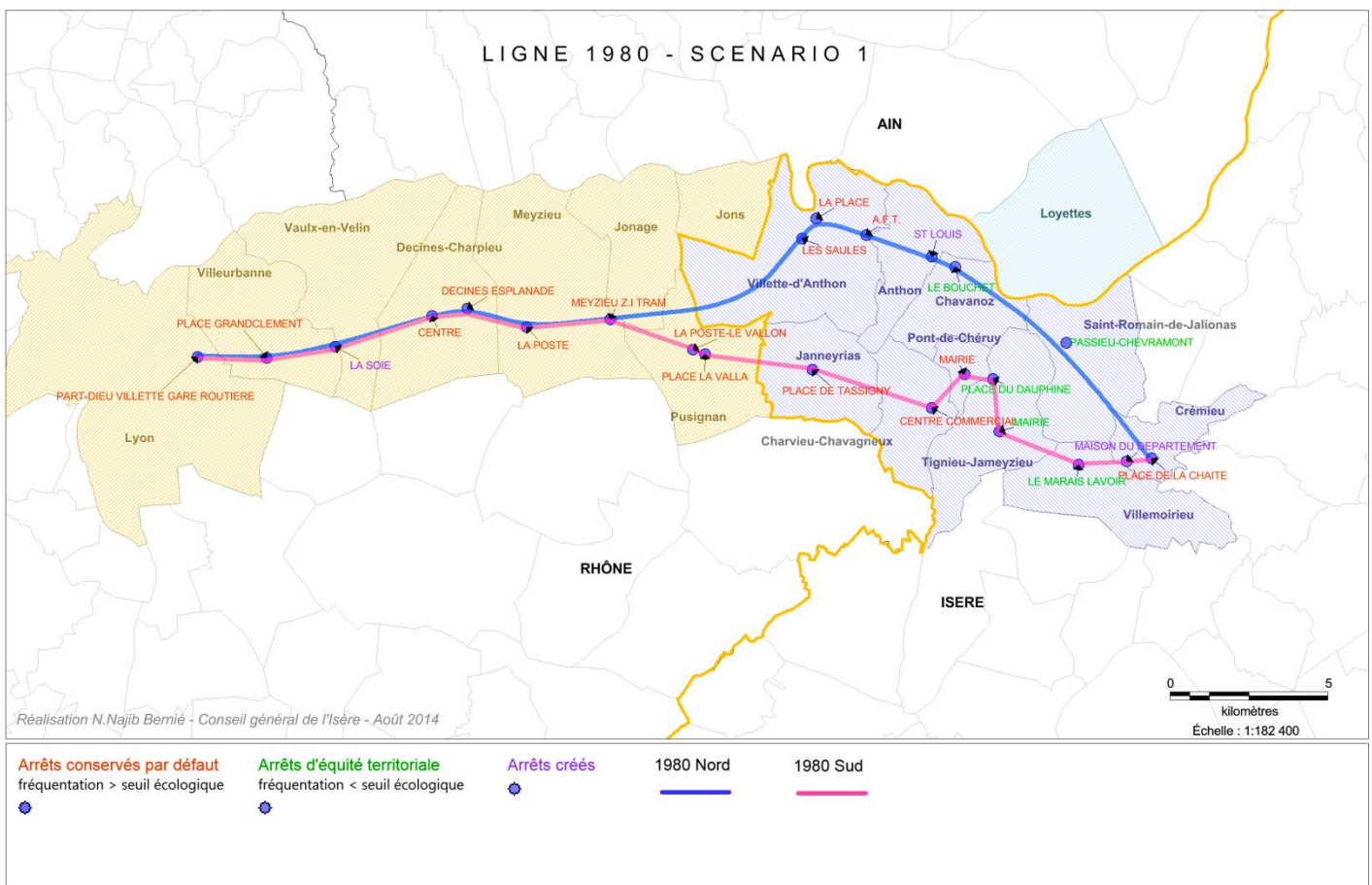
## Annexe 9 : Fiche scénario 1, Ligne 1980

### Ligne 1980 Scénario 1

#### Désignation des OD

1980 Nord	Crémieu Place de la Chaite – Lyon Part Dieu Vivier Merle
1980 Sud	Crémieu Place de la Chaite – Lyon Part Dieu Vivier Merle

#### Itinéraires



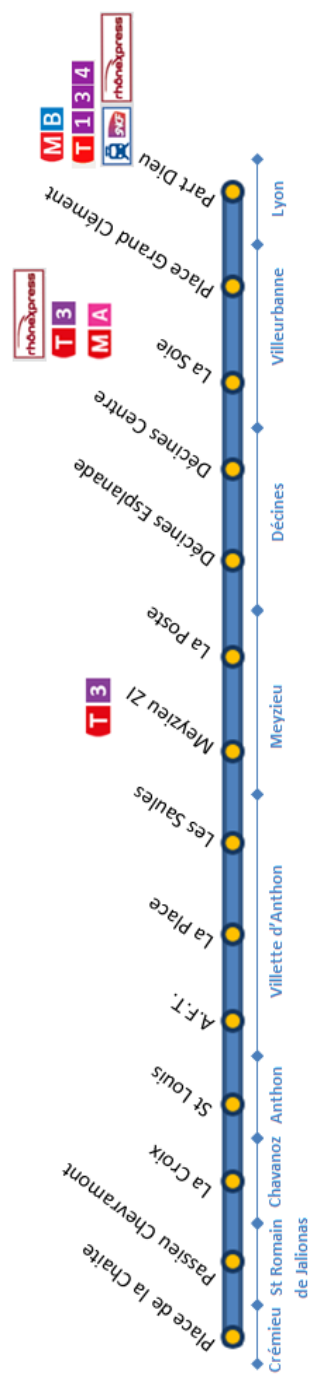
#### Temps de parcours et kilométrage

1h20	40 kilomètres
------	---------------

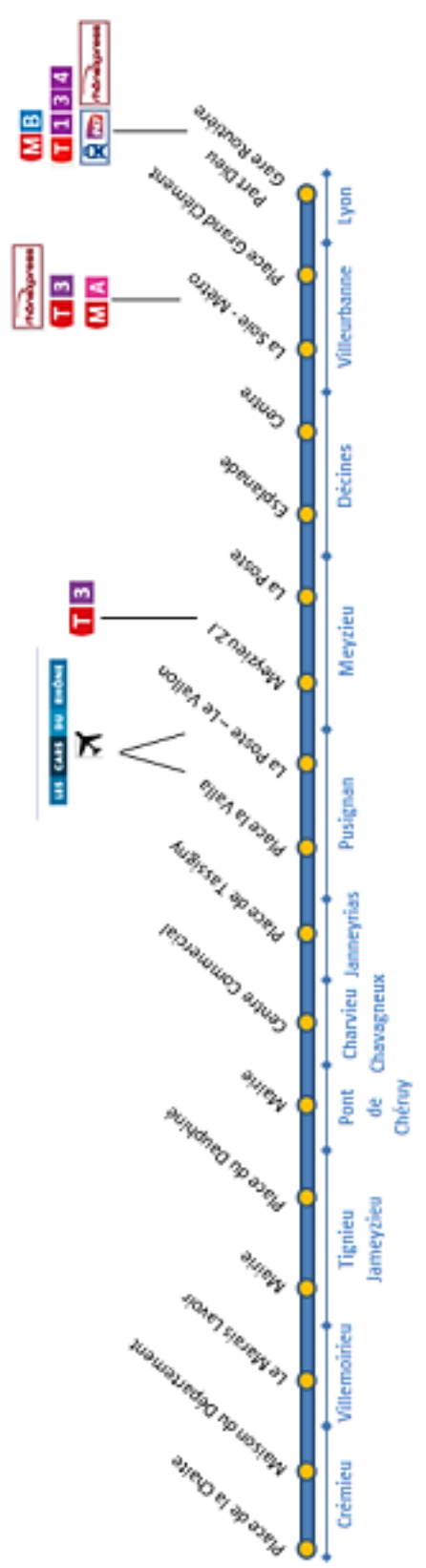
#### Exemples de déplacements

Origine – Destination	Temps global de parcours	Schéma de parcours
Crémieu-Place de la Chaite > Lyon Cordeliers	1h25	1980 La Soie Métro + Métro A
Crémieu-Place de la Chaite > Lyon Part Dieu	1h20	1980 terminus Ou 1980 Meyzieu ZI + T3

## Nord



## Sud



1980 Sud / scénario 1								
px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total	
kilomètres								
0,98	40,8	251	33	331 187 €	3,67%	12 154,58 €	343 342,05 €	
0,98	40,8	113	18	81 327 €	3,67%	2 984,72 €	84 312,17 €	
heures								
48,23	0,8	251	33	319 591 €	3,67%	11 729,00 €	331 320,27 €	
48,23	0,8	113	18	78 480 €	3,67%	2 880,21 €	81 360,07 €	
Véhicules								
1101	4	12		52 848 €	3,67%	1 939,52 €	54 787,52 €	
Structure								
63133	1	12		757 596 €	3,67%	27 804 €	785 400 €	
							1 680 522 €	
1980 Nord / scénario 1								
px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total	
kilomètres								
0,98	39,7	251	33	322 258 €	3,67%	11 826,88 €	334 085,28 €	
0,98	39,7	113	18	79 135 €	3,67%	2 904,25 €	82 039,05 €	
heures								
48,23	0,8	251	33	319 591 €	3,67%	11 729,00 €	331 320,27 €	
48,23	0,8	113	18	78 480 €	3,67%	2 880,21 €	81 360,07 €	
Véhicules								
1101	4	12		52 848 €	3,67%	1 939,52 €	54 787,52 €	
							883 592,19 €	
							total scénario 1	
							2 564 114,05 €	

### Amplitudehoraire

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
Départ du premier service : 5h10	Départ du premier service : 8h30
Départ du dernier service : 20h50	Départ du dernier service : 20h40

### Nombre de services et fréquence

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
En heures de pointe (5h10 à 8h30 puis 16h30 à 20h50) : 50min – 22 services	1h30 – 18 services
En heures creuses : 1h – 14 services	



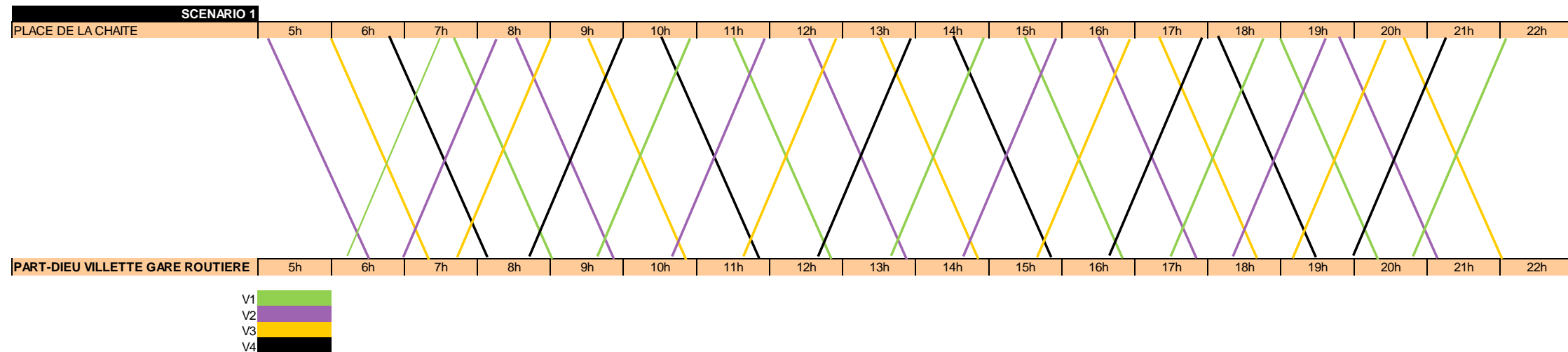








## Graphicage Nord et Sud



Atouts	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conservation du terminus à la Part Dieu (image de la ligne et habitudes des usagers)</li> <li>- Desserte de tous les points structurants</li> <li>- Offre la correspondance à La Soie avec le métro A qui relie le centre de Lyon en 15min, et avec de nombreuses lignes de BHNS du réseau des TCL</li> <li>- Ce scénario ne contraint pas les usagers à la double tarification CG38+TCL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chiffrage défavorable</li> <li>- Temps de parcours peu attractif</li> <li>- Le secteur de La Part Dieu n'étant pas stable, il y a un risque de devoir modifier l'offre en cours de marché</li> <li>- Du fait de l'importance des kilomètres parcourus, il n'est pas possible de proposer une offre plus étoffée</li> </ul>

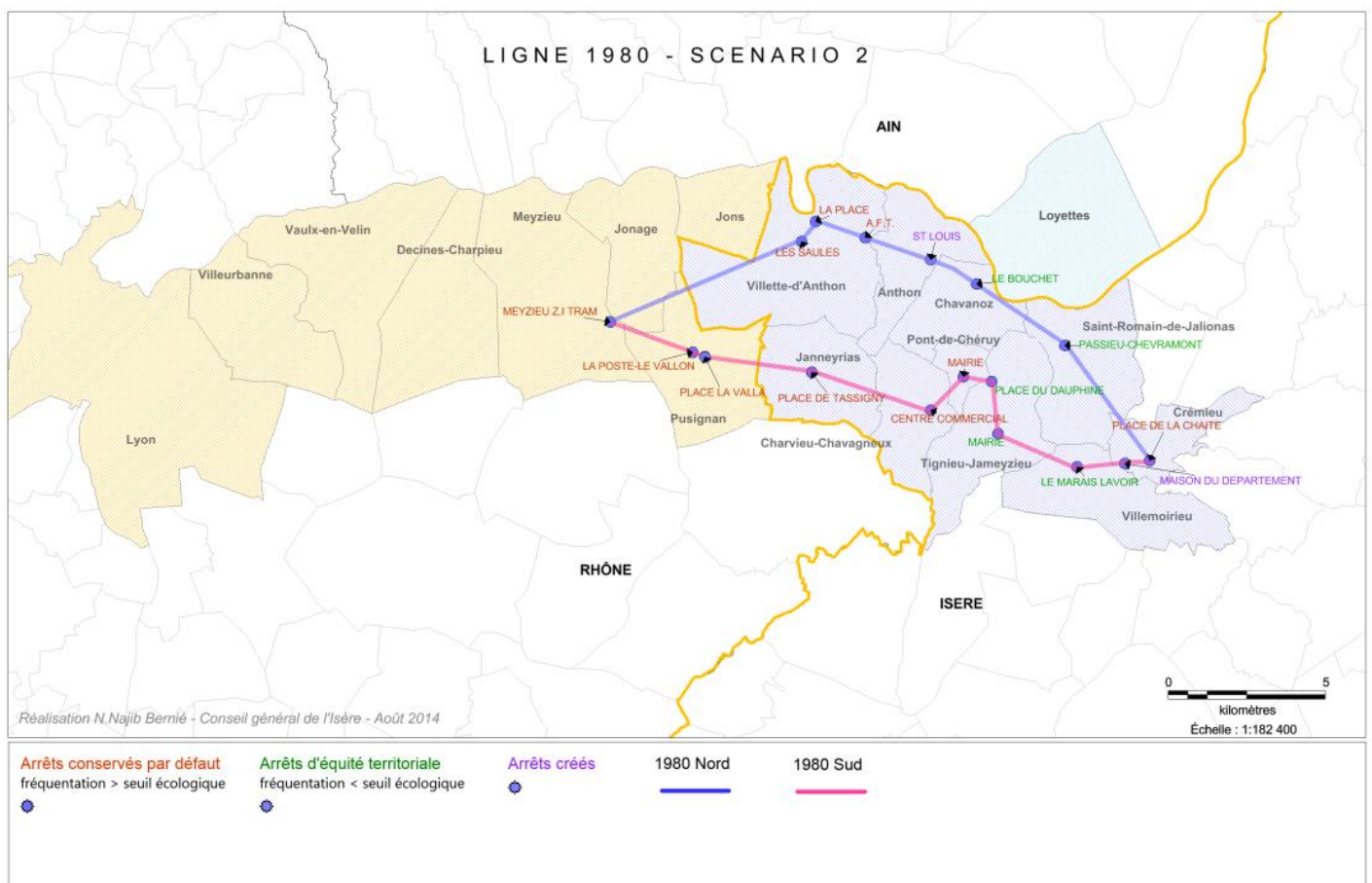
## Annexe 10 : Fiche scénario 2, Ligne 1980

### Ligne 1980 Scénario 2

#### Désignation des OD

1980 Nord	Crémieu Place de la Chaite – Meyzieu Z.I. Tramway
1980 Sud	Crémieu Place de la Chaite – Meyzieu Z.I. Tramway

#### Itinéraires



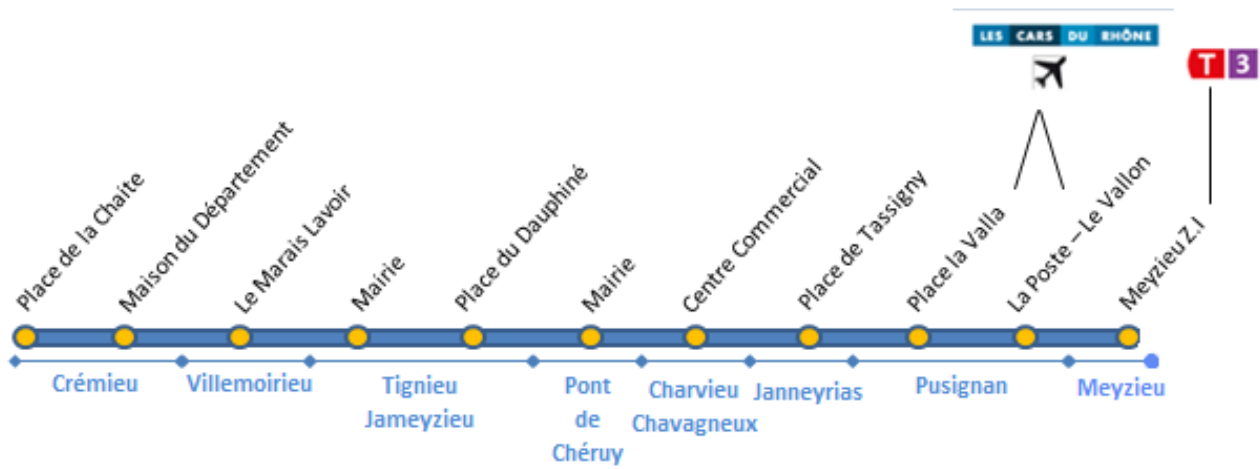
#### Temps de parcours et kilométrage

50 min	25 kilomètres
--------	---------------

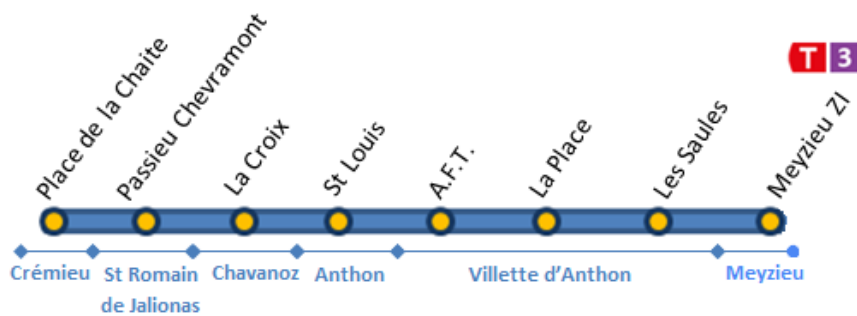
#### Exemples de déplacements

Origine – Destination	Temps global de parcours	Schéma de parcours
Crémieu-Place de la Chaite > Lyon Cordeliers	1h30	1980 Meyzieu ZI + T3 La Soie + Métro A
Crémieu-Place de la Chaite > Lyon Part Dieu	1h20	1980 Meyzieu ZI + T3

## Sud



## Nord



### Amplitudehoraire

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
Départ du premier service : 5h10	Départ du premier service : 8h30
Départ du dernier service : 20h50	Départ du dernier service : 20h40

### Nombre de services et fréquence

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
En heures de pointe (5h10 à 8h30 puis 16h30 à 20h50) : 50min – 22 services	1h30 – 18 services
En heures creuses : 1h – 14 services	

1980 Sud / scénario 2								
	px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total
	kilomètres							
	0,98	24,6	251	33	199 687 €	3,67%	7 328,50 €	207 015,06 €
	0,98	24,6	113	18	49 036 €	3,67%	1 799,61 €	50 835,28 €
	heures							
	48,23	0,5	251	33	199 745 €	3,67%	7 330,62 €	207 075,17 €
	48,23	0,5	113	18	49 050 €	3,67%	1 800,13 €	50 850,04 €
	Véhicules							
	1101	4	12		52 848 €	3,67%	1 939,52 €	54 787,52 €
	Structure							
	63133	1	12		757 596 €	3,67%	27 804 €	785 400 €
	<b>1 355 963 €</b>							
1980 Nord / scénario 2								
	px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total
	kilomètres							
	0,98	23,5	251	33	190 757 €	3,67%	7 000,80 €	197 758,29 €
	0,98	23,5	113	18	46 843 €	3,67%	1 719,14 €	48 562,16 €
	heures							
	48,23	0,5	251	33	199 745 €	3,67%	7 330,62 €	207 075,17 €
	48,23	0,5	113	18	49 050 €	3,67%	1 800,13 €	50 850,04 €
	Véhicules							
	1101	3	12		39 636 €	3,67%	1 454,64 €	41 090,64 €
	<b>545 336,30 €</b>							
	<b>total scénario 2</b>							
	<b>1 901 299,15 €</b>							



## Ligne Sud sens Aller

			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Jours fériés (PS) :																		
			Jours fériés (PVS) :																		
			Jours fériés (PVE) :																		
			Nota :																		
Lundi -> Vendredi			Itinéraires Services	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	
INSEE	Commune	Code	Point d'arrêt	1 lmmjv--	2 lmmjv--	3 lmmjv--	4 lmmjv--	5 lmmjv--	6 lmmjv--	7 lmmjv--	8 lmmjv--	9 lmmjv--	10 lmmjv--	11 lmmjv--	12 lmmjv--	13 lmmjv--	14 lmmjv--	15 lmmjv--	16 lmmjv--	17 lmmjv--	18 lmmjv--
38138 00	CREMEU	19443	PLACE DE LA CHAITE	05:10	06:00	06:50	07:40	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:20	18:10	19:00	19:50	20:40
		20130	MAISON DU DEPARTEMENT	05:11	06:01	06:51	07:41	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:21	18:11	19:01	19:51	20:41
38554 00	VILLEMOIRIEU	19410	LE MARAIS LAVOIR	05:14	06:04	06:54	07:44	08:34	09:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:24	18:14	19:04	19:54	20:44
38507 00	TIGNIEU JAMEYZIEU	19420	MAIRIE	05:22	06:12	07:02	07:52	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:32	18:22	19:12	20:02	20:52
		19423	PLACE DU DAUPHINE	05:26	06:16	07:06	07:56	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:36	18:26	19:16	20:06	20:56
38316 00	PONT DE CHERUY	19376	MAIRIE	05:28	06:18	07:08	07:58	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:38	18:28	19:18	20:08	20:58
38085 00	CHARVIEU CHAVAGNEUX	19381	CENTRE COMMERCIAL	05:32	06:22	07:12	08:02	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:42	18:32	19:22	20:12	21:02
38197 00	JANNEYRIAS	19364	PLACE DE TASSIGNY	05:42	06:32	07:22	08:12	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	17:52	18:42	19:32	20:22	21:12
69279 00	PUSIGNAN	19665	PLACE LA VALLA	05:49	06:39	07:29	08:19	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	17:59	18:49	19:39	20:29	21:19
		19662	LA POSTE-LE VALLON	05:50	06:40	07:30	08:20	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:00	18:50	19:40	20:30	21:20
69285 00	MEYZIEU	19987	MEYZIEU ZI TRAM	05:58	06:48	07:38	08:28	09:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:08	18:58	19:48	20:38	21:28
			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Jours fériés (PS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Jours fériés (PVS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Jours fériés (PVE) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Nota :																		
Samedi, Dimanche et jours de fête			Dimanche et fêtes																		
			Itinéraires Services	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000
			Point d'arrêt	19 ---sdf	20 ---sdf	21 ---sdf	22 ---sdf	23 ---sdf	24 ---sdf	25 ---sdf	26 ---sdf	27 ---sdf									
			PLACE DE LA CHAITE	08:30	10:00	11:30	13:00	14:30	16:00	17:30	19:00	20:30									
			MAISON DU DEPARTEMENT	08:31	10:01	11:31	13:01	14:31	16:01	17:31	19:01	20:31									
			LE MARAIS LAVOIR	08:34	10:04	11:34	13:04	14:34	16:04	17:34	19:04	20:34									
			MAIRIE	08:42	10:12	11:42	13:12	14:42	16:12	17:42	19:12	20:42									
			PLACE DU DAUPHINE	08:46	10:16	11:46	13:16	14:46	16:16	17:46	19:16	20:46									
			MAIRIE	08:48	10:18	11:48	13:18	14:48	16:18	17:48	19:18	20:48									
			CENTRE COMMERCIAL	08:52	10:22	11:52	13:22	14:52	16:22	17:52	19:22	20:52									
			PLACE DE TASSIGNY	09:02	10:32	12:02	13:32	15:02	16:32	18:02	19:32	21:02									
			PLACE LA VALLA	09:09	10:39	12:09	13:39	15:09	16:39	18:09	19:39	21:09									
			LA POSTE-LE VALLON	09:10	10:40	12:10	13:40	15:10	16:40	18:10	19:40	21:10									
			MEYZIEU ZI TRAM	09:18	10:48	12:18	13:48	15:18	16:48	18:18	19:48	21:18									

## Ligne Sud sens Retour

			Période scolaire :	X	X	X														
			Période vacances scolaires :	X	X	X														
			Période vacances été :	X	X	X														
			Jours fériés (PS) :																	
			Jours fériés (PVS) :																	
			Jours fériés (PVE) :																	
<b>Lundi -&gt; Vendredi</b>			Nota :																	
			Itinéraires Services	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001		
INSEE	Commune	Code	Point d'arrêt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
				Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	Immjv---	
69285 00	MEYZIEU	19987	MEYZIEU ZI TRAM	07:00	07:50	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:30	18:20	19:10	20:00	20:50	
		19662	LA POSTE-LE VALLON	07:08	07:58	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:38	18:28	19:18	20:08	20:58	
69279 00	PUSIGNAN	19665	PLACE LA VALLA	07:09	07:59	08:49	09:49	10:49	11:49	12:49	13:49	14:49	15:49	16:49	17:39	18:29	19:19	20:09	20:59	
38197 00	JANNEYRIAS	19364	PLACE DE TASSIGNY	07:16	08:06	08:56	09:56	10:56	11:56	12:56	13:56	14:56	15:56	16:56	17:46	18:36	19:26	20:16	21:06	
38085 00	CHARVIEU CHAVAGNEUX	19381	CENTRE COMMERCIAL	07:26	08:16	09:06	10:06	11:06	12:06	13:06	14:06	15:06	16:06	17:06	17:56	18:46	19:36	20:26	21:16	
38316 00	PONT DE CHERUY	19376	MAIRIE	07:30	08:20	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:00	18:50	19:40	20:30	21:20	
		19423	PLACE DU DAUPHINE	07:32	08:22	09:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	17:12	18:02	18:52	19:42	20:32	21:22	
38507 00	TIGNIEU JAMEYZIEU	19420	MAIRIE	07:36	08:26	09:16	10:16	11:16	12:16	13:16	14:16	15:16	16:16	17:16	18:06	18:56	19:46	20:36	21:26	
38554 00	VILLEMORIEU	19410	LE MARAIS LAVOIR	07:44	08:34	09:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:14	19:04	19:54	20:44	21:34	
		20130	MAISON DU DEPARTEMENT	07:47	08:37	09:27	10:27	11:27	12:27	13:27	14:27	15:27	16:27	17:27	18:17	19:07	19:57	20:47	21:37	
38138 00	CREMIEU	19443	PLACE DE LA CHAITE	07:48	08:38	09:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:18	19:08	19:58	20:48	21:38	
			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Jours fériés (PS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Jours fériés (PVS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
<b>Samedi, Dimanche et jours de fête</b>			Jours fériés (PVE) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Nota :																	
			Itinéraires Services	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	198001	
				17	18	19	20	21	22	23	24	25								
				---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf							
				Point d'arrêt																
			MEYZIEU ZI TRAM	08:40	10:10	11:40	13:10	14:40	16:10	17:40	19:10	20:40								
			LA POSTE-LE VALLON	08:48	10:18	11:48	13:18	14:48	16:18	17:48	19:18	20:48								
			PLACE LA VALLA	08:49	10:19	11:49	13:19	14:49	16:19	17:49	19:19	20:49								
			PLACE DE TASSIGNY	08:56	10:26	11:56	13:26	14:56	16:26	17:56	19:26	20:56								
			CENTRE COMMERCIAL	09:06	10:36	12:06	13:36	15:06	16:36	18:06	19:36	21:06								
			MAIRIE	09:10	10:40	12:10	13:40	15:10	16:40	18:10	19:40	21:10								
			PLACE DU DAUPHINE	09:12	10:42	12:12	13:42	15:12	16:42	18:12	19:42	21:12								
			MAIRIE	09:16	10:46	12:16	13:46	15:16	16:46	18:16	19:46	21:16								
			LE MARAIS LAVOIR	09:24	10:54	12:24	13:54	15:24	16:54	18:24	19:54	21:24								
			MAISON DU DEPARTEMENT	09:27	10:57	12:27	13:57	15:27	16:57	18:27	19:57	21:27								
			PLACE DE LA CHAITE	09:28	10:58	12:28	13:58	15:28	16:58	18:28	19:58	21:28								

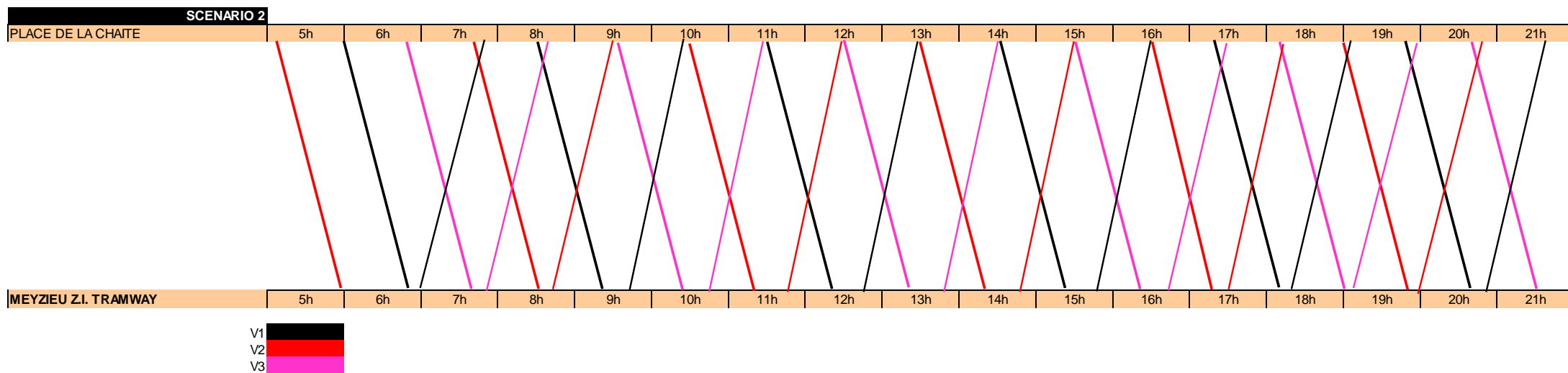
## Ligne Nord sens Aller

			<b>Période scolaire :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			<b>Période vacances scolaires :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			<b>Période vacances été :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			<b>Jours fériés (PS) :</b>																		
			<b>Jours fériés (PVS) :</b>																		
			<b>Jours fériés (PVE) :</b>																		
<b>Lundi -&gt; Vendredi</b>				<b>Nota :</b>																	
			<b>Itinéraires Services</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>
<b>INSEE</b>	<b>Commune</b>	<b>Code</b>	<b>Point d'arrêt</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>18</b>
				<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>	<b>Immjv--</b>
38138 00	CREMIEU	19443	PLACE DE LA CHAITE	05:10	06:00	06:50	07:40	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:20	18:10	19:00	19:50	20:40
38451 00	SAINTE ROMAIN DE JALIONAS	19736	PASSIEU-CHEVRAMONT	05:21	06:11	07:01	07:51	08:41	09:41	10:41	11:41	12:41	13:41	14:41	15:41	16:41	17:31	18:21	19:11	20:01	20:51
38097 00	CHAVANOZ	19713	LE BOUCHET	05:28	06:18	07:08	07:58	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:38	18:28	19:18	20:08	20:58
38011 00	ANTHON		ST LOUIS	05:31	06:21	07:11	08:01	08:51	09:51	10:51	11:51	12:51	13:51	14:51	15:51	16:51	17:41	18:31	19:21	20:11	21:01
38557 00	VILLETTE D'ANTHON	19685	A.F.T.	05:35	06:25	07:15	08:05	08:55	09:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:55	15:55	16:55	17:45	18:35	19:25	20:15	21:05
		19678	LA PLACE	05:39	06:29	07:19	08:09	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:49	18:39	19:29	20:19	21:09
		19688	LES SAULES	05:41	06:31	07:21	08:11	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	17:01	17:51	18:41	19:31	20:21	21:11
69285 00	MEYZIEU	19987	MEYZIEU ZI TRAM	05:58	06:48	07:38	08:28	09:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:08	18:58	19:48	20:38	21:28
			<b>Période scolaire :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			<b>Période vacances scolaires :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			<b>Période vacances été :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			<b>Jours fériés (PS) :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			<b>Jours fériés (PVS) :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			<b>Jours fériés (PVE) :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Samedi, Dimanche et jours de fête</b>				<b>Nota :</b>																	
			<b>Itinéraires Services</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>
			<b>Point d'arrêt</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>									
				<b>---sdf</b>	<b>---sdf</b>	<b>---sdf</b>	<b>---sdf</b>	<b>---sdf</b>	<b>---sdf</b>	<b>---sdf</b>	<b>---sdf</b>	<b>---sdf</b>	<b>---sdf</b>								
			PLACE DE LA CHAITE	08:30	10:00	11:30	13:00	14:30	16:00	17:30	19:00	20:30									
			PASSIEU-CHEVRAMONT	08:41	10:11	11:41	13:11	14:41	16:11	17:41	19:11	20:41									
			LE BOUCHET	08:48	10:18	11:48	13:18	14:48	16:18	17:48	19:18	20:48									
			ST LOUIS	08:51	10:21	11:51	13:21	14:51	16:21	17:51	19:21	20:51									
			A.F.T.	08:55	10:25	11:55	13:25	14:55	16:25	17:55	19:25	20:55									
			LA PLACE	08:59	10:29	11:59	13:29	14:59	16:29	17:59	19:29	20:59									
			LES SAULES	09:01	10:31	12:01	13:31	15:01	16:31	18:01	19:31	21:01									
			MEYZIEU ZI TRAM	09:18	10:48	12:18	13:48	15:18	16:48	18:18	19:48	21:18									

### Ligne Nord sens Retour

			<b>Période scolaire :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			<b>Période vacances scolaires :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			<b>Période vacances été :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			<b>Jours fériés (PS) :</b>																
			<b>Jours fériés (PVS) :</b>																
			<b>Jours fériés (PVE) :</b>																
<b>Lundi -&gt; Vendredi</b>			<b>Nota :</b>																
			<b>Itinéraires Services</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	<b>198003</b>	
<b>INSEE</b>	<b>Commune</b>	<b>Code</b>	<b>Point d'arrêt</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>16</b>
69285 00	MEYZIEU	19987	MEYZIEU ZI TRAM	07:00	07:50	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:30	18:20	19:10	20:00	20:50
		19688	LES SAULES	07:17	08:07	08:57	09:57	10:57	11:57	12:57	13:57	14:57	15:57	16:57	17:47	18:37	19:27	20:17	21:07
		19678	LA PLACE	07:19	08:09	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:59	17:49	18:39	19:29	20:19	21:09
38557 00	VILLETTE D'ANTHON	19685	A.F.T.	07:23	08:13	09:03	10:03	11:03	12:03	13:03	14:03	15:03	16:03	17:03	17:53	18:43	19:33	20:23	21:13
38011 00	ANTHON		ST LOUIS	07:27	08:17	09:07	10:07	11:07	12:07	13:07	14:07	15:07	16:07	17:07	17:57	18:47	19:37	20:27	21:17
38097 00	CHAVANOS	19713	LE BOUCHET	07:30	08:20	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:00	18:50	19:40	20:30	21:20
38451 00	SAINT ROMAIN DE JALONAS	19736	PASSIEU-CHEVRAMONT	07:37	08:27	09:17	10:17	11:17	12:17	13:17	14:17	15:17	16:17	17:17	18:07	18:57	19:47	20:37	21:27
38138 00	CREMIEU	19443	PLACE DE LA CHAITE	07:48	08:38	09:28	10:28	11:28	12:28	13:28	14:28	15:28	16:28	17:28	18:18	19:08	19:58	20:48	21:38
			<b>Période scolaire :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
			<b>Période vacances scolaires :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
			<b>Période vacances été :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
			<b>Jours fériés (PS) :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
			<b>Jours fériés (PVS) :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
			<b>Jours fériés (PVE) :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
<b>Samedi, Dimanche et jours de fête</b>			<b>Nota :</b>	X	X	X	X	X	X	X	X	X							
			<b>Itinéraires Services</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>	<b>198002</b>						
			<b>Point d'arrêt</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>							
				---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf							
			MEYZIEU ZI TRAM	08:40	10:10	11:40	13:10	14:40	16:10	17:40	19:10	20:40							
			LES SAULES	08:57	10:27	11:57	13:27	14:57	16:27	17:57	19:27	20:57							
			LA PLACE	08:59	10:29	11:59	13:29	14:59	16:29	17:59	19:29	20:59							
			A.F.T.	09:03	10:33	12:03	13:33	15:03	16:33	18:03	19:33	21:03							
			ST LOUIS	09:07	10:37	12:07	13:37	15:07	16:37	18:07	19:37	21:07							
			LE BOUCHET	09:10	10:40	12:10	13:40	15:10	16:40	18:10	19:40	21:10							
			PASSIEU-CHEVRAMONT	09:17	10:47	12:17	13:47	15:17	16:47	18:17	19:47	21:17							
			PLACE DE LA CHAITE	09:28	10:58	12:28	13:58	15:28	16:58	18:28	19:58	21:28							

## Graphicage Nord ou Sud



Atouts	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps de parcours attractif</li> <li>- Chiffrage très favorable</li> <li>- Ne nécessite que 6 véhicules</li> <li>- Correspondance T3</li> <li>- L'offre horaire pourrait être encore augmentée</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ne propose la correspondance qu'avec le T3 (infrastructure déjà en surcharge aux heures de pointe)</li> <li>- Les correspondances ne sont pas intéressantes (même temps de parcours pour Part Dieu, parcours plus long pour rejoindre le centre de Lyon)</li> <li>- Le SYTRAL est en opposition forte sur ce scénario (à cause de la surcharge déjà existante à Meyzieu)</li> <li>- Double tarification : Les usagers devront être munis d'un abonnement TCL (pas de contribution SYTRAL)</li> </ul>

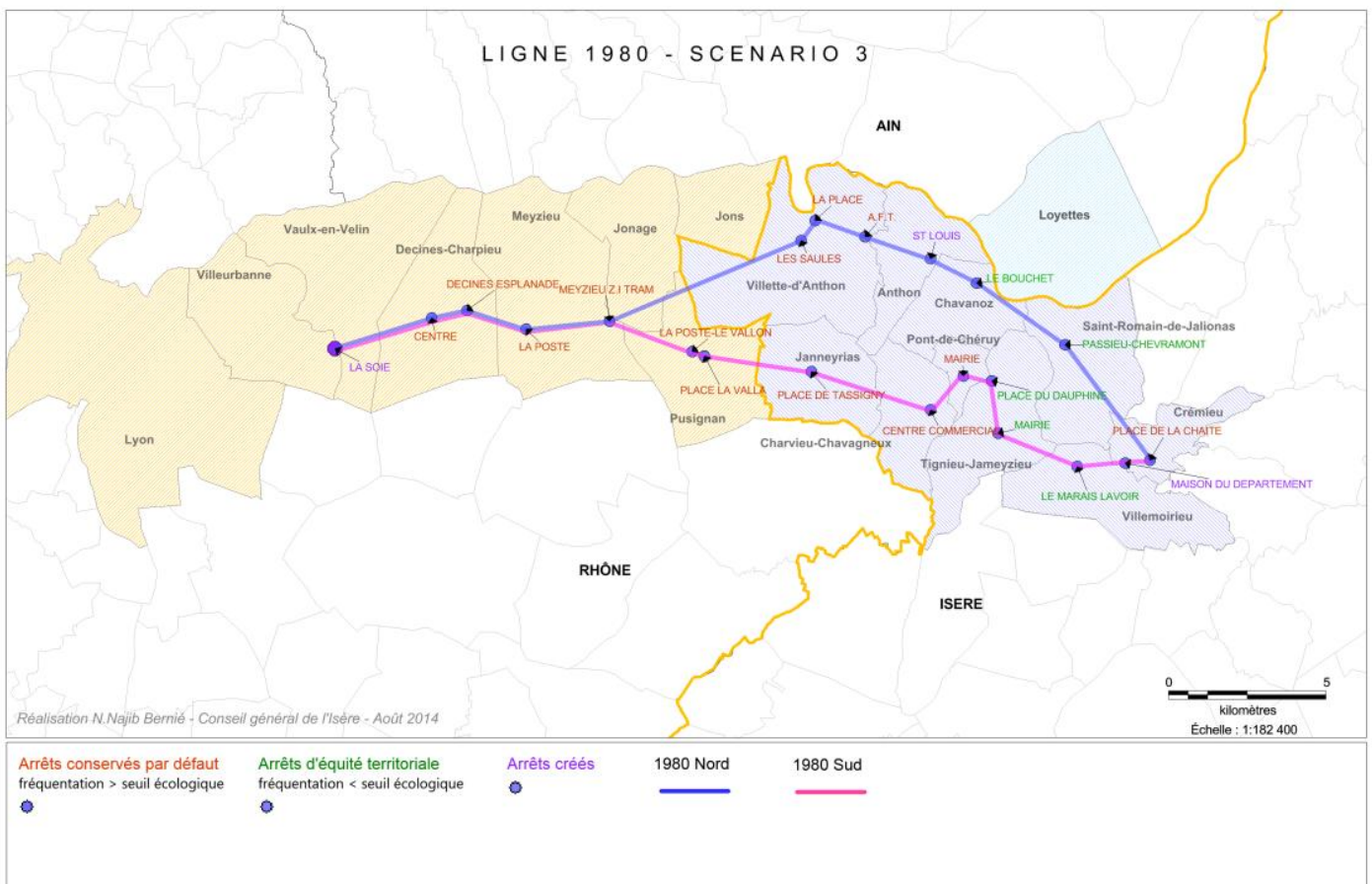
## Annexe 11 : Fiche scénario 3, Ligne 1980

### Ligne 1980 Scénario 3

#### Désignation des OD

1980 Nord	Crémieu Place de la Chaite – La Soie Métro
1980 Sud	Crémieu Place de la Chaite – La Soie Métro

#### Itinéraires



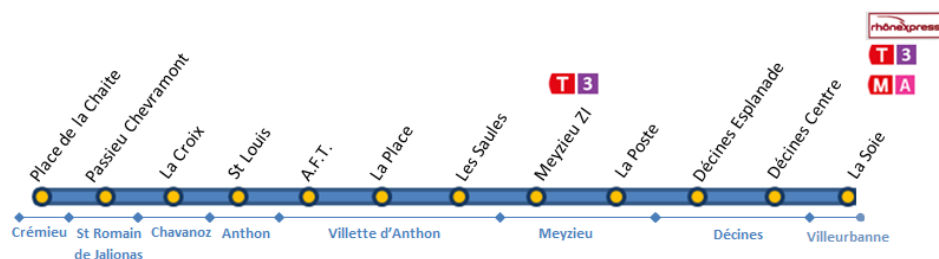
#### Temps de parcours et kilométrage

1H10	34 kilomètres
------	---------------

#### Exemples de déplacements

Origine – Destination	Temps global de parcours	Schéma de parcours
Crémieu-Place de la Chaite > Lyon Cordeliers	1H25	1980 La Soie Métro + Métro A
Crémieu-Place de la Chaite > Lyon Part Dieu	1h25	1980 La Soie Métro + T3

## Nord



## Sud



### 1980 Sud / scénario 3

px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total
kilomètres							
0,98	34,5	251	33	280 048 €	3,67%	10 277,77 €	290 326,00 €
0,98	34,5	113	18	68 770 €	3,67%	2 523,84 €	71 293,38 €
heures							
48,23	0,7	251	33	279 642 €	3,67%	10 262,87 €	289 905,24 €
48,23	0,7	113	18	68 670 €	3,67%	2 520,18 €	71 190,06 €
Véhicules							
1101	4	12		52 848 €	3,67%	1 939,52 €	54 787,52 €
Structure							
63133	1	12		757 596 €	3,67%	27 804 €	785 400 €
							<b>1 562 902 €</b>

### 1980 Nord / scénario 3

px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total
kilomètres							
0,98	33,4	251	33	271 119 €	3,67%	9 950,07 €	281 069,23 €
0,98	33,4	113	18	66 577 €	3,67%	2 443,37 €	69 020,26 €
heures							
48,23	0,7	251	33	279 642 €	3,67%	10 262,87 €	289 905,24 €
48,23	0,7	113	18	68 670 €	3,67%	2 520,18 €	71 190,06 €
Véhicules							
1101	4	12		52 848 €	3,67%	1 939,52 €	54 787,52 €
							<b>765 972,31 €</b>
							<b>total scénario 3</b>
							<b>2 328 874,28 €</b>

## Amplitudehoraire

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
Départ du premier service : 5h10	Départ du premier service : 8h30
Départ du dernier service : 20h50	Départ du dernier service : 20h40

## Nombre de services et fréquence

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
En heures de pointe (5h10 à 8h30 puis 16h30 à 20h50) : 50min – 22 services	1h30 – 18 services
En heures creuses : 1h – 14 services	

### Ligne Sud sens Aller

			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
			Jours fériés (PS) :																		
			Jours fériés (PVS) :																		
			Jours fériés (PVE) :																		
			Nota :																		
lundi > vendredi			Itinéraires Services	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	198000	
INSEE	Commune	Code	Point d'arrêt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
				Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--
38138 00	CREMIEU	19443	PLACE DE LA CHAITE	05:10	06:00	06:50	07:40	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:20	18:10	19:00	19:50	20:40
		20130	MAISON DU DEPARTEMENT	05:11	06:01	06:51	07:41	08:31	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:21	18:11	19:01	19:51	20:41
38554 00	VILLEMOIRIEU	19410	LE MARAIS LAVOIR	05:14	06:04	06:54	07:44	08:34	09:34	10:34	11:34	12:34	13:34	14:34	15:34	16:34	17:24	18:14	19:04	19:54	20:44
38507 00	TIGNIEU JAMEYZIEU	19420	Mairie	05:22	06:12	07:02	07:52	08:42	09:42	10:42	11:42	12:42	13:42	14:42	15:42	16:42	17:32	18:22	19:12	20:02	20:52
		19423	PLACE DU DAUPHINE	05:26	06:16	07:06	07:56	08:46	09:46	10:46	11:46	12:46	13:46	14:46	15:46	16:46	17:36	18:26	19:16	20:06	20:56
38316 00	PONT DE CHERUY	19376	Mairie	05:28	06:18	07:08	07:58	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:38	18:28	19:18	20:08	20:58
38085 00	CHARVIEU CHAVAGNEUX	19381	CENTRE COMMERCIAL	05:32	06:22	07:12	08:02	08:52	09:52	10:52	11:52	12:52	13:52	14:52	15:52	16:52	17:42	18:32	19:22	20:12	21:02
38197 00	JANNEYRIAS	19364	PLACE DE TASSIGNY	05:42	06:32	07:22	08:12	09:02	10:02	11:02	12:02	13:02	14:02	15:02	16:02	17:02	17:52	18:42	19:32	20:22	21:12
69279 00	PUSIGNAN	19665	PLACE LA VALLA	05:49	06:39	07:29	08:19	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	17:59	18:49	19:39	20:29	21:19
		19662	LA POSTE-LE VALLON	05:50	06:40	07:30	08:20	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:00	18:50	19:40	20:30	21:20
69285 00	MEYZIEU	19987	MEYZIEU ZI TRAM	05:58	06:48	07:38	08:28	09:18	10:18	11:18	12:18	13:18	14:18	15:18	16:18	17:18	18:08	18:58	19:48	20:38	21:28
		19619	LA POSTE	06:04	06:54	07:44	08:34	09:24	10:24	11:24	12:24	13:24	14:24	15:24	16:24	17:24	18:14	19:04	19:54	20:44	21:34
69282 00	DECINES CHARPIEU	19631	DECINES ESPLANADE	06:09	06:59	07:49	08:39	09:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:19	19:09	19:59	20:49	21:39
		19606	CENTRE	06:11	07:01	07:51	08:41	09:31	10:31	11:31	12:31	13:31	14:31	15:31	16:31	17:31	18:19	19:11	20:01	20:51	21:41
69275 00	VAULX EN VELIN		LA SOIE METRO	06:18	07:08	07:58	08:48	09:38	10:38	11:38	12:38	13:38	14:38	15:38	16:38	17:38	18:28	19:18	20:08	20:58	21:48

samedi dimanche et fêtes									
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

19	20	21	22	23	24	25	26	27
---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf
08:30	10:00	11:30	13:00	14:30	16:00	17:30	19:00	20:30
08:31	10:01	11:31	13:01	14:31	16:01	17:31	19:01	20:31
08:34	10:04	11:34	13:04	14:34	16:04	17:34	19:04	20:34
08:42	10:12	11:42	13:12	14:42	16:12	17:42	19:12	20:42
08:46	10:16	11:46	13:16	14:46	16:16	17:46	19:16	20:46
08:48	10:18	11:48	13:18	14:48	16:18	17:48	19:18	20:48
08:52	10:22	11:52	13:22	14:52	16:22	17:52	19:22	20:52
09:02	10:32	12:02	13:32	15:02	16:32	18:02	19:32	21:02
09:09	10:39	12:09	13:39	15:09	16:39	18:09	19:39	21:09
09:10	10:40	12:10	13:40	15:10	16:40	18:10	19:40	21:10
09:18	10:48	12:18	13:48	15:18	16:48	18:18	19:48	21:18
09:24	10:54	12:24	13:54	15:24	16:54	18:24	19:54	21:24
09:29	10:59	12:29	13:59	15:29	16:59	18:29	19:59	21:29
09:31	11:01	12:31	14:01	15:31	17:01	18:31	20:01	21:31
09:38	11:08	12:38	14:08	15:38	17:08	18:38	20:08	21:38

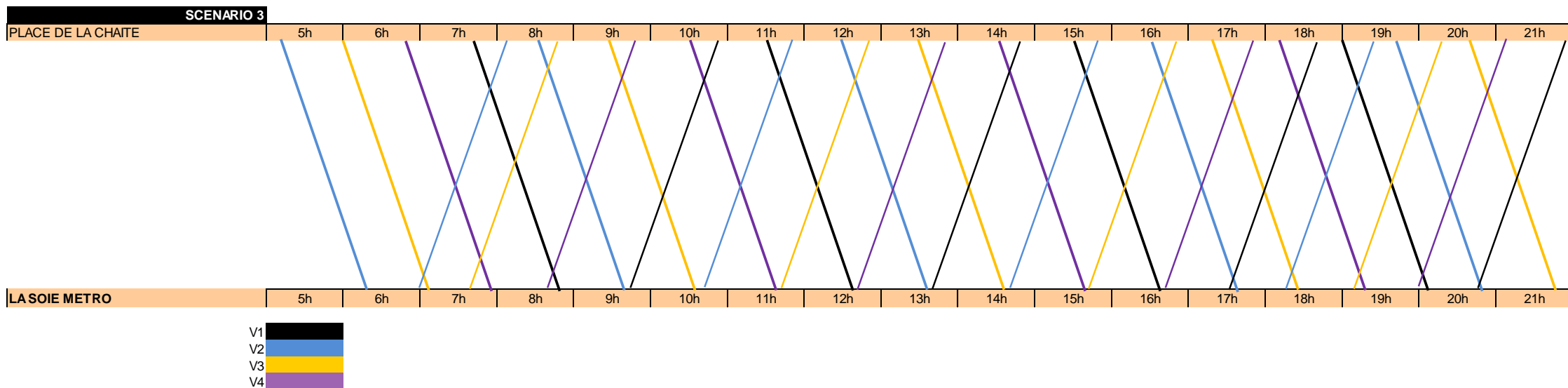








## Graphicage Nord ou Sud



Atouts	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coupure plus progressive que le scénario 2</li> <li>- Un terminus à La Soie offre de très bonnes correspondances (Métro A 14min pour rejoindre le centre de Lyon, T3 14min pour La Part Dieu, nombreuses lignes de BHNS structurantes du réseau des TCL)</li> <li>- Pas de coupure dans la desserte car Villeurbanne est desservi par le T3 en quelques minutes</li> <li>- Position favorable du SYTRAL pour ce scénario</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chiffrage peu favorable</li> <li>- Contrainte de double tarification CG38 + TCL pour tous les usagers</li> <li>- Temps de parcours amélioré mais psychologiquement moyennement attractif</li> <li>- L'offre ne peut être augmentée en raison du chiffrage</li> </ul>

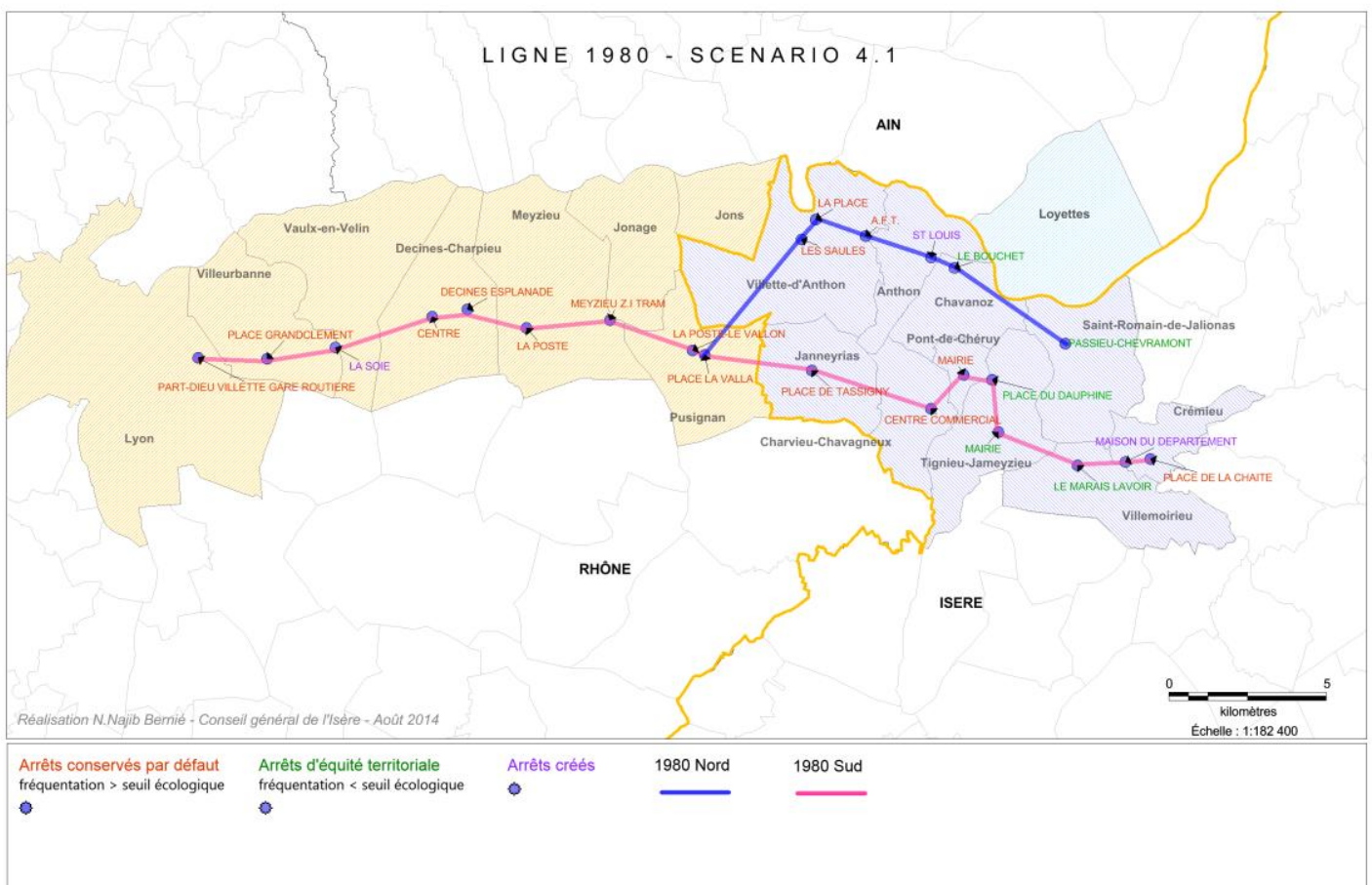
## Annexe 12 : Fiche scénario 4, Ligne 1980

### Ligne 1980 Scénario 4

#### Désignation des OD

1980 Nord	St-Romain-de-Jalionas – Pusignan Place la Valla
1980 Sud	Crémieu Place de la Chaite – Lyon Part Dieu Vivier Merle

#### Itinéraires



#### Temps de parcours et kilométrage

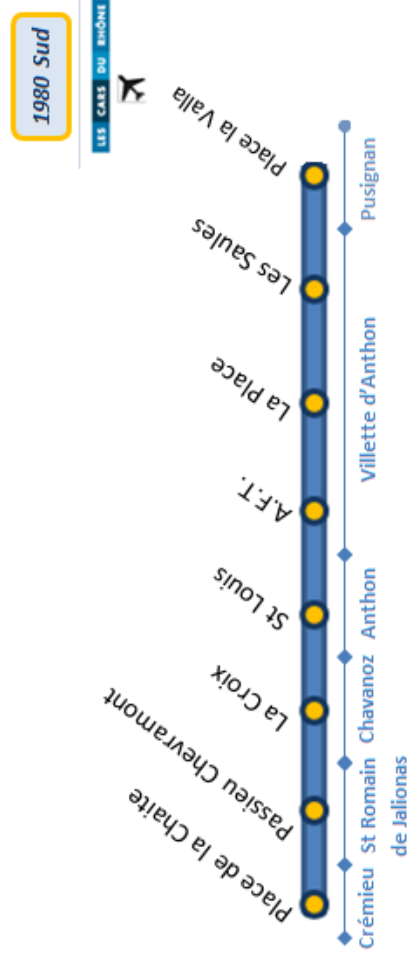
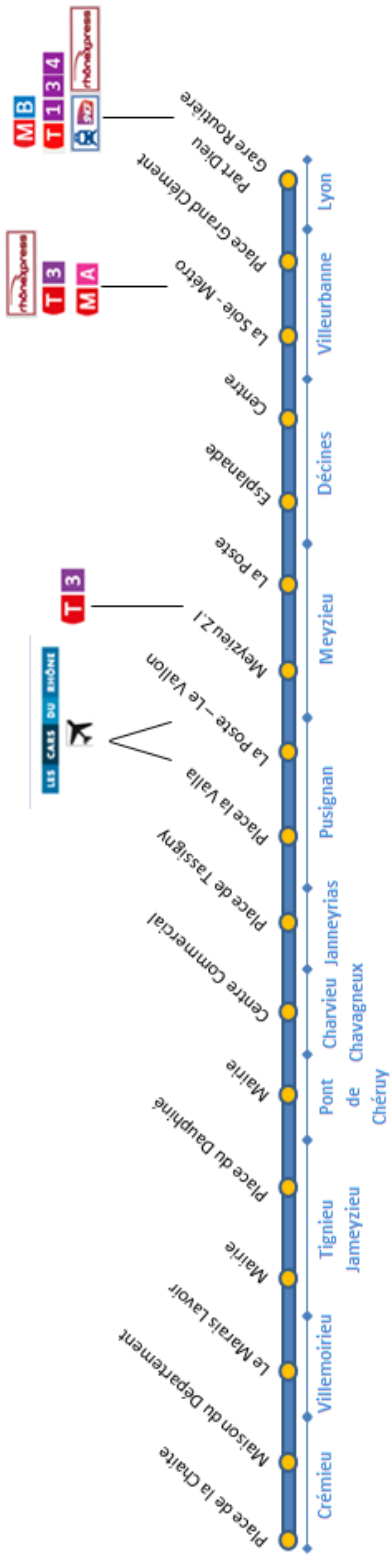
1980 Sud	1h20	40 kilomètres
1980 Nord	30 min	17 kilomètres

#### Exemples de déplacements

Origine – Destination	Temps global de parcours	Schéma de parcours
Crémieu-Place de la Chaite > Lyon Cordeliers	1H25	1980 La Soie Métro + Métro A
Villette d'Anthon – La Place > Lyon Part Dieu	1h15	1980 Nord + 1980 Sud

Sud

Nord



1980 Sud / scénario 4								
px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total	
kilomètres								
0,98	40,8	251	33	331 187 €	3,67%	12 154,58 €	343 342,05 €	
0,98	40,8	113	18	81 327 €	3,67%	2 984,72 €	84 312,17 €	
heures								
48,23	0,8	251	33	319 591 €	3,67%	11 729,00 €	331 320,27 €	
48,23	0,8	113	18	78 480 €	3,67%	2 880,21 €	81 360,07 €	
Véhicules								
1101	4	12		52 848 €	3,67%	1 939,52 €	54 787,52 €	
Structure								
63133	1	12		757 596 €	3,67%	27 804 €	785 400 €	
							1 680 522 €	
1980 Nord / scénario 4								
px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total	
kilomètres								
0,98	16,6	251	33	134 748 €	3,67%	4 945,25 €	139 693,09 €	
0,98	16,6	113	18	33 089 €	3,67%	1 214,37 €	34 303,48 €	
heures								
48,23	0,3	251	33	119 847 €	3,67%	4 398,37 €	124 245,10 €	
48,23	0,3	113	18	29 430 €	3,67%	1 080,08 €	30 510,03 €	
Véhicules								
1101	2	12		26 424 €	3,67%	969,76 €	27 393,76 €	
							356 145,46 €	
							total scénario 4	
							2 036 667,32 €	

#### Amplitudehoraire

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
Départ du premier service : 5h10	Départ du premier service : 8h30
Départ du dernier service : 20h50	Départ du dernier service : 20h40

#### Nombre de services et fréquence

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
En heures de pointe (5h10 à 8h30 puis 16h30 à 20h50) : 50min – 21 services	1h30 – 18 services
En heures creuses : 1h – 12 services	







### Ligne Nord sens Aller

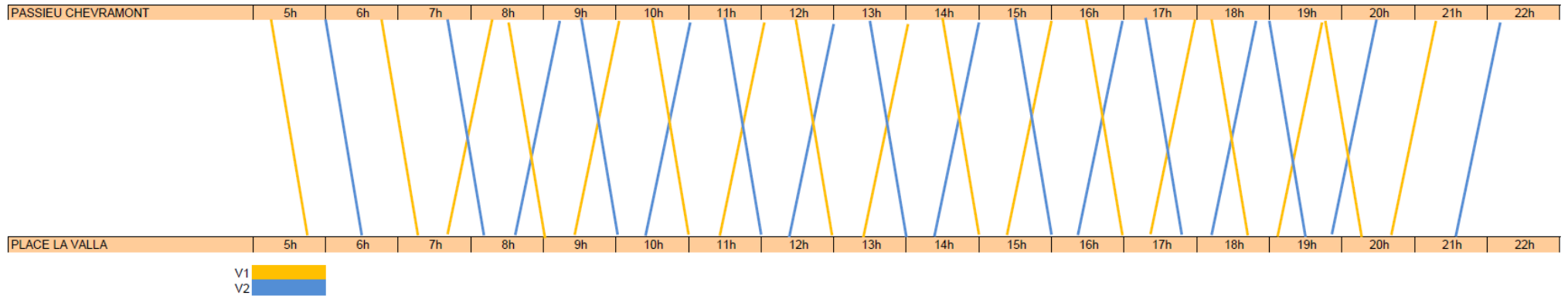
			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Jours fériés (PS) :																	
			Jours fériés (PVS) :																	
			Jours fériés (PVE) :																	
lundi > vendredi			Nota :	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	
			Itinéraires Services	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	
INSEE	Commune	Code	Point d'arrêt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
38451 00	SAINT ROMAIN DE JALIONAS	19736	PASSIEU-CHEVRAMONT	05:10	06:00	06:50	07:40	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:20	18:10	19:00	19:50
38097 00	CHAVANOZ	19713	LE BOUCHET	05:17	06:07	06:57	07:47	08:37	09:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:27	18:17	19:07	19:57
38011 00	ANTHON		ST LOUIS	05:20	06:10	07:00	07:50	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:30	18:20	19:10	20:00
38557 00	VILLETTE D'ANTHON	19685	A.F.T.	05:24	06:14	07:04	07:54	08:44	09:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:34	18:24	19:14	20:04
		19678	LA PLACE	05:28	06:18	07:08	07:58	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:38	18:28	19:18	20:08
		19688	LES SAULES	05:30	06:20	07:10	08:00	08:50	09:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:40	18:30	19:20	20:10
69279 00	PUSIGNAN	19665	PLACE LA VALLA (6,7km)	05:44	06:34	07:24	08:14	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	17:54	18:44	19:34	20:24
			samedi dimanche et fêtes																	
			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Jours fériés (PS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Jours fériés (PVS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Jours fériés (PVE) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Nota :	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC
			Itinéraires Services	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002
			Point d'arrêt	18	19	20	21	22	23	24	25	26								
			PASSIEU-CHEVRAMONT	08:30	10:00	11:30	13:00	14:30	16:00	17:30	19:00	20:30								
			LE BOUCHET	08:37	10:07	11:37	13:07	14:37	16:07	17:37	19:07	20:37								
			ST LOUIS	08:40	10:10	11:40	13:10	14:40	16:10	17:40	19:10	20:40								
			A.F.T.	08:44	10:14	11:44	13:14	14:44	16:14	17:44	19:14	20:44								
			LA PLACE	08:48	10:18	11:48	13:18	14:48	16:18	17:48	19:18	20:48								
			LES SAULES	08:50	10:20	11:50	13:20	14:50	16:20	17:50	19:20	20:50								
			PLACE LA VALLA (6,7km)	09:04	10:34	12:04	13:34	15:04	16:34	18:04	19:34	21:04								

A : Ce service est en correspondance avec la ligne 1980 Sud en direction de Lyon

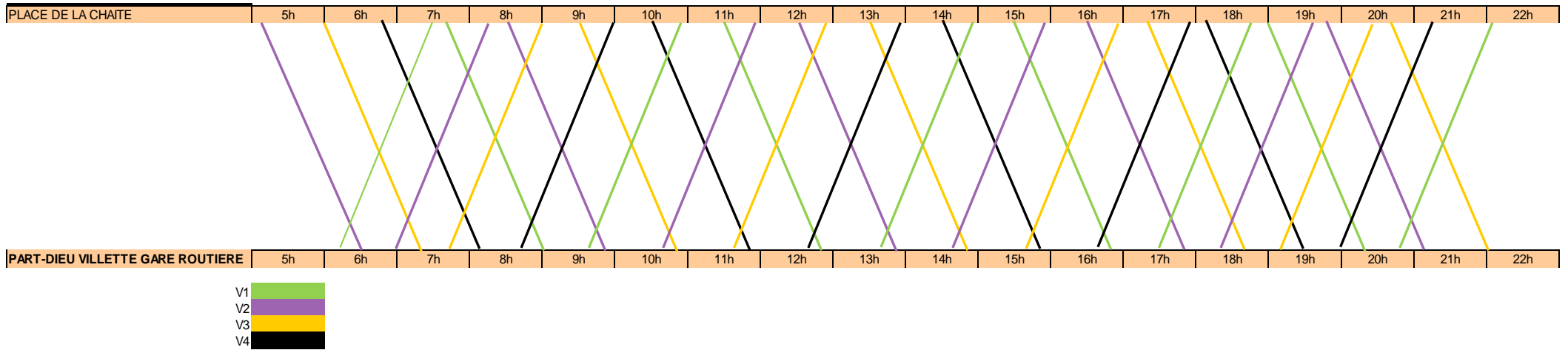
C : Cette ligne est en correspondance avec la ligne 46 des Cars du Rhône en direction de Aéroport St Exupéry à l'arrêt Pusignan-La Valla



### Graphicage Ligne Nord



### Graphicage Ligne Sud



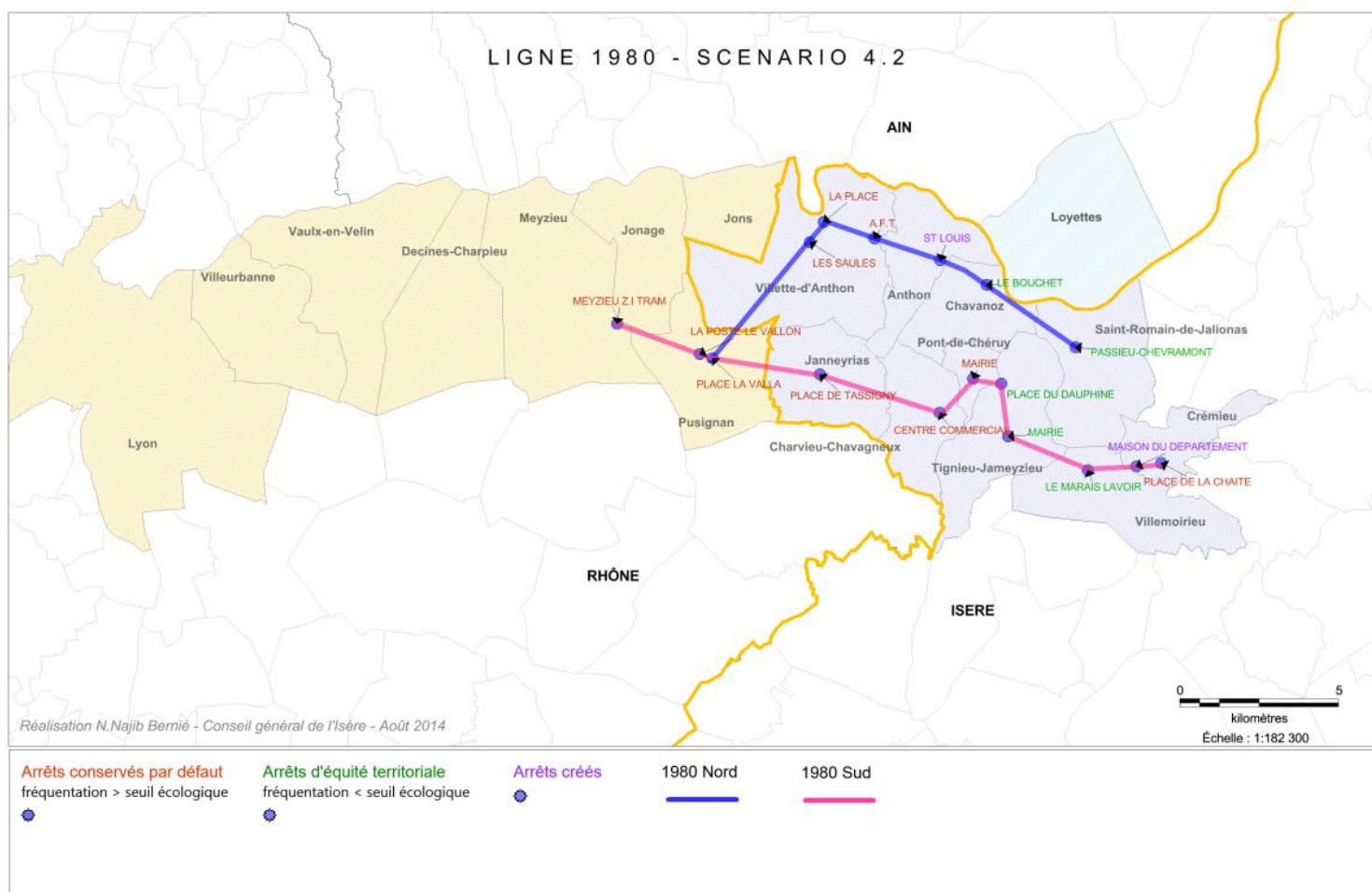
Atouts	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chiffrage favorable</li> <li>- Seulement 6 véhicules nécessaires</li> <li>- Maintien d'une desserte fournie sans doublage sur la portion Rhône/SYTRAL</li> <li>- Conservation du terminus Part Dieu (image de la ligne et habitudes des usagers)</li> <li>- Offre de bonnes correspondances (T3, Métro A, BHNS, Part Dieu)</li> <li>- Optimisation de l'arrêt Pusignan-Place la Valla et promotion de la correspondance pour Aéroport St Exupéry</li> <li>- Il est possible d'envisager sur le même modèle deux autres scénarii avec coupure anticipée et donc de proposer de l'offre supplémentaire</li> <li>- Ne contraint pas les usagers à la double tarification CG38 + TCL</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instabilité du secteur Part Dieu et risque de modifier l'offre en cours de marché</li> <li>- Le maintien du parcours jusqu'à la Part Dieu entraîne un coût important, qui ne peut donc pas être réinjecté dans l'offre</li> <li>- Contraint les usagers du secteur Nord à effectuer une correspondance à Pusignan (impact cependant minimisé par la mise en correspondance des lignes et le fait que la ligne Nord soit en tête de ligne à cet arrêt)</li> </ul>

## Scénario 4.2

### Désignation des OD

1980 Nord	St-Romain-de-Jalionas – Pusignan Place la Valla
1980 Sud	Crémieu Place de la Chaite – Meyzieu Z.I.

### Itinéraires



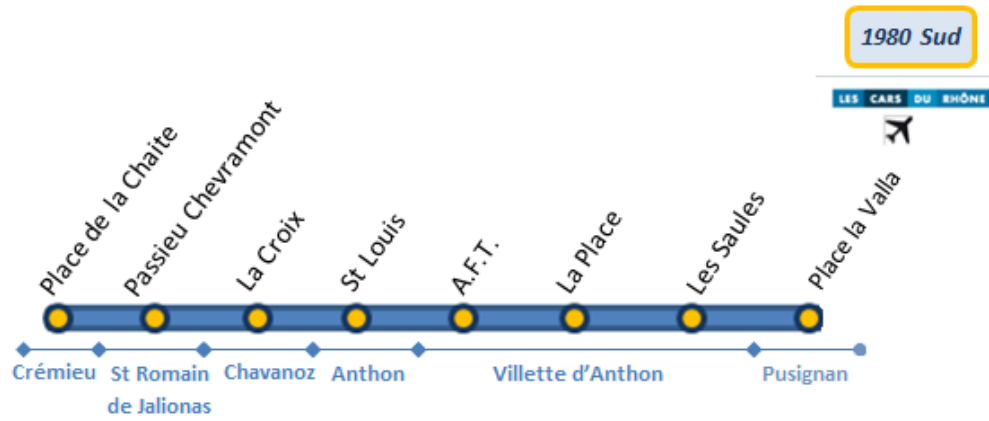
### Temps de parcours et kilométrage

1980 Sud	50 min	25 kilomètres
1980 Nord	30 min	17 kilomètres

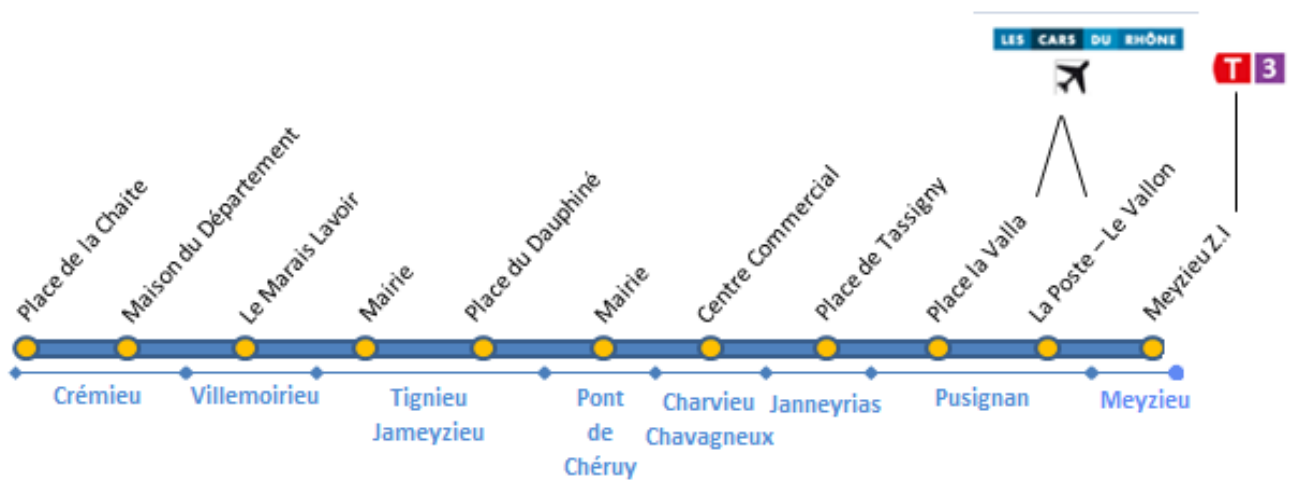
### Exemples de déplacements

Origine – Destination	Temps global de parcours	Schéma de parcours
Crémieu-Place de la Chaite > Lyon Cordeliers	1h25	1980 + T3 + Métro A
Villette d'Anthon – La Place > Lyon Part Dieu	1h15	1980 Nord + 1980 Sud + T3

## Nord



## Sud



1980 Sud / scénario 4.2								
px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total	
kilomètres								
0,98	24,6	251	44	266 249 €	3,67%	9 771,33 €	276 020,08 €	
0,98	24,6	113	18	49 036 €	3,67%	1 799,61 €	50 835,28 €	
heures								
48,23	0,5	251	44	266 326 €	3,67%	9 774,17 €	276 100,23 €	
48,23	0,5	113	18	49 050 €	3,67%	1 800,13 €	50 850,04 €	
Véhicules								
1101	5	12		66 060 €	3,67%	2 424,40 €	68 484,40 €	
Structure								
63133	1	12		757 596 €	3,67%	27 804 €	785 400 €	
							1 507 690 €	
1980 Nord / scénario 4.2								
px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total	
kilomètres								
0,98	16,6	251	44	179 664 €	3,67%	6 593,66 €	186 257,45 €	
0,98	16,6	113	18	33 089 €	3,67%	1 214,37 €	34 303,48 €	
heures								
48,23	0,3	251	44	159 796 €	3,67%	5 864,50 €	165 660,14 €	
48,23	0,3	113	18	29 430 €	3,67%	1 080,08 €	30 510,03 €	
Véhicules								
1101	4	12		52 848 €	3,67%	1 939,52 €	54 787,52 €	
							471 518,62 €	
							total scénario 4	
							1 979 208,42 €	

### Amplitudehoraire

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
Départ du premier service : 5h10	Départ du premier service : 8h30
Départ du dernier service : 21h	Départ du dernier service : 20h40

### Nombre de services et fréquence

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
En heures de pointe (5h10 à 8h30 puis 16h30 à 20h50) : 30min – 28 services	1h30 – 18 services
En heures creuses : 1h – 16 services	







## Ligne Nord sens Aller

			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
			Jours fériés (PS) :																								
			Jours fériés (PVS) :																								
			Jours fériés (PVE) :																								
lundi > vendredi			Nota :	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC			
			Itinéraires Services	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002			
INSEE	Commune	Code	Point d'arrêt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
38451 00	SAIN ROMAIN DE JALIONAS	19736	PASSIEU-CHEVRAMONT	05:10	05:40	06:10	06:40	07:10	07:40	08:10	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:10	17:40	18:10	18:40	19:10	19:40	20:10	
38097 00	CHAVANOZ	19713	LE BOUCHET	05:17	05:47	06:17	06:47	07:17	07:47	08:17	08:47	09:47	10:47	11:47	12:47	13:47	14:47	15:47	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	
38011 00	ANTHON		ST LOUIS	05:20	05:50	06:20	06:50	07:20	07:50	08:20	08:50	09:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	
38557 00	VILLETTE D'ANTHON	19685	A.F.T.	05:24	05:54	06:24	06:54	07:24	07:54	08:24	08:54	09:54	10:54	11:54	12:54	13:54	14:54	15:54	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:24	
		19678	LA PLACE	05:28	05:58	06:28	06:58	07:28	07:58	08:28	08:58	09:58	10:58	11:58	12:58	13:58	14:58	15:58	16:58	17:28	17:58	18:28	18:58	19:28	19:58	20:28	
		19688	LES SAULES	05:30	06:00	06:30	07:00	07:30	08:00	08:30	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	
69279 00	PUSIGNAN	19665	PLACE LA VALLA (6,7km)	05:44	06:14	06:44	07:14	07:44	08:14	08:44	09:14	10:14	11:14	12:14	13:14	14:14	15:14	16:14	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:14	20:44	
			samedi dimanche et fêtes																								
			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													
			Jours fériés (PS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													
			Jours fériés (PVS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													
			Jours fériés (PVE) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													
			Nota :	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC													
			Itinéraires Services	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002												
			Point d'arrêt	24	25	26	27	28	29	30	31	32															
			PASSIEU-CHEVRAMONT	08:30	10:00	11:30	13:00	14:30	16:00	17:30	19:00	20:30															
			LE BOUCHET	08:37	10:07	11:37	13:07	14:37	16:07	17:37	19:07	20:37															
			ST LOUIS	08:40	10:10	11:40	13:10	14:40	16:10	17:40	19:10	20:40															
			A.F.T.	08:44	10:14	11:44	13:14	14:44	16:14	17:44	19:14	20:44															
			LA PLACE	08:48	10:18	11:48	13:18	14:48	16:18	17:48	19:18	20:48															
			LES SAULES	08:50	10:20	11:50	13:20	14:50	16:20	17:50	19:20	20:50															
			PLACE LA VALLA (6,7km)	09:04	10:34	12:04	13:34	15:04	16:34	18:04	19:34	21:04															

A : Ce service est en correspondance avec la ligne 1980 Sud en direction de Lyon

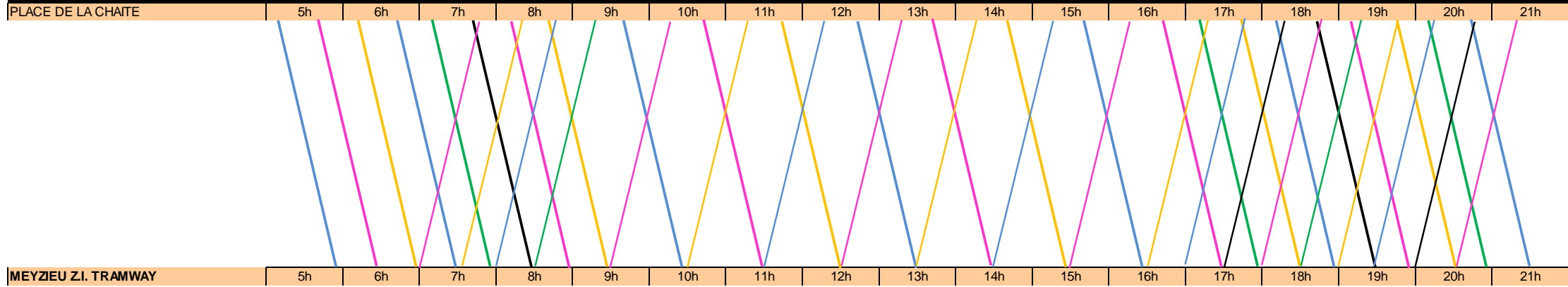
C : Cette ligne est en correspondance avec la ligne 46 des Cars du Rhône en direction de Aéroport St Exupéry à l'arrêt Pusignan-La Valla

## Ligne Nord sens Retour

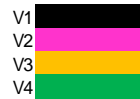
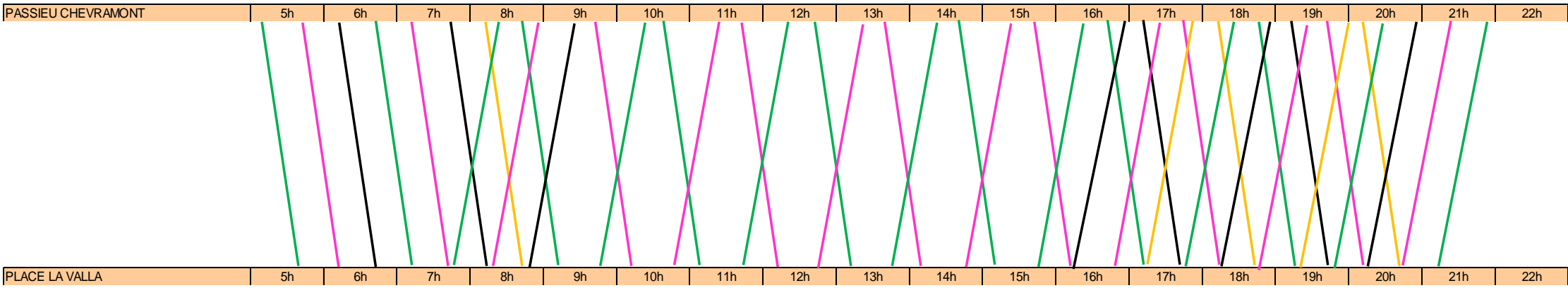
			Période scolaire :																						
			Période vacances scolaires :																						
			Période vacances été :																						
			Jours fériés (PS) :																						
			Jours fériés (PVS) :																						
			Jours fériés (PVE) :																						
lundi > vendredi			Nota :																						
			B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C		
INSEE	Commune	Code	Itinéraires Services	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003		
			Point d'arrêt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
			Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--		
69279 00	PUSIGNAN	19685	PLACE LA VALLA (6,7km)	07:15	07:45	08:15	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:15	17:45	18:15	18:45	19:15	19:45	20:15	20:45	21:15	
38557 00	VILLETTE D'ANTHON	19688	LES SAULES	07:29	07:59	08:29	08:59	09:59	10:59	11:59	12:59	13:59	14:59	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59	20:29	20:59	
		19678	LA PLACE	07:31	08:01	08:31	09:01	10:01	11:01	12:01	13:01	14:01	15:01	16:01	16:31	17:01	17:31	18:01	18:31	19:01	19:31	20:01	20:31	21:01	
		19685	A.F.T.	07:35	08:05	08:35	09:05	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	15:05	16:05	16:35	17:05	17:35	18:05	18:35	19:05	19:35	20:05	20:35	21:05	
38011 00	ANTHON		ST LOUIS	07:39	08:09	08:39	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:39	20:09	20:39	21:09	
38097 00	CHAVANOZ	19713	LE BOUCHET	07:42	08:12	08:42	09:12	10:12	11:12	12:12	13:12	14:12	15:12	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12	20:42	21:12	
38451 00	SAINT ROMAIN DE JALIONAS	19736	PASSIEU-CHEVRAMONT	07:49	08:19	08:49	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:49	20:19	20:49	21:19	
			samedi dimanche et fêtes																						
			Période scolaire :																						
			Période vacances scolaires :																						
			Période vacances été :																						
			Jours fériés (PS) :																						
			Jours fériés (PVS) :																						
			Jours fériés (PVE) :																						
			Nota :																						
			B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	
			Itinéraires Services	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	
			Point d'arrêt	22	23	24	25	26	27	28	29	30													
			---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf	---sdf													
			PLACE LA VALLA (6,7km)	08:55	10:25	11:55	13:25	14:55	16:25	17:55	19:25	20:55													
			LES SAULES	09:09	10:39	12:09	13:39	15:09	16:39	18:09	19:39	21:09													
			LA PLACE	09:11	10:41	12:11	13:41	15:11	16:41	18:11	19:41	21:11													
			A.F.T.	09:15	10:45	12:15	13:45	15:15	16:45	18:15	19:45	21:15													
			ST LOUIS	09:19	10:49	12:19	13:49	15:19	16:49	18:19	19:49	21:19													
			LE BOUCHET	09:22	10:52	12:22	13:52	15:22	16:52	18:22	19:52	21:22													
			PASSIEU-CHEVRAMONT	09:29	10:59	12:29	13:59	15:29	16:59	18:29	19:59	21:29													
<b>B</b> : ce service est en correspondance avec la ligne 1980 Sud en provenance de Lyon																									
<b>C</b> : Cette ligne est en correspondance avec la ligne 46 des Cars du Rhône en provenance de Aéroport St Exupéry à l'arrêt Pusignan-La Valla																									

### Graphicage ligne Sud

SCENARIO 4.2



### Graphicage ligne Nord



Atouts	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"><li>- Offre conséquente</li><li>- Chiffrage très favorable</li><li>- Temps de parcours attractif psychologiquement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Rupture de charge pour les usagers du Nord (impact minime car la ligne Nord sera en tête de ligne à Pusignan-Place la Valla)</li><li>- Opposition forte du SYTRAL pour un terminus à Meyzieu</li><li>- N'offre qu'une correspondance au réseau TCL, qui plus est peu effective (T3 en surcharge)</li><li>- Contrainte de double tarification pour les usagers (CG38 + TCL)</li></ul>

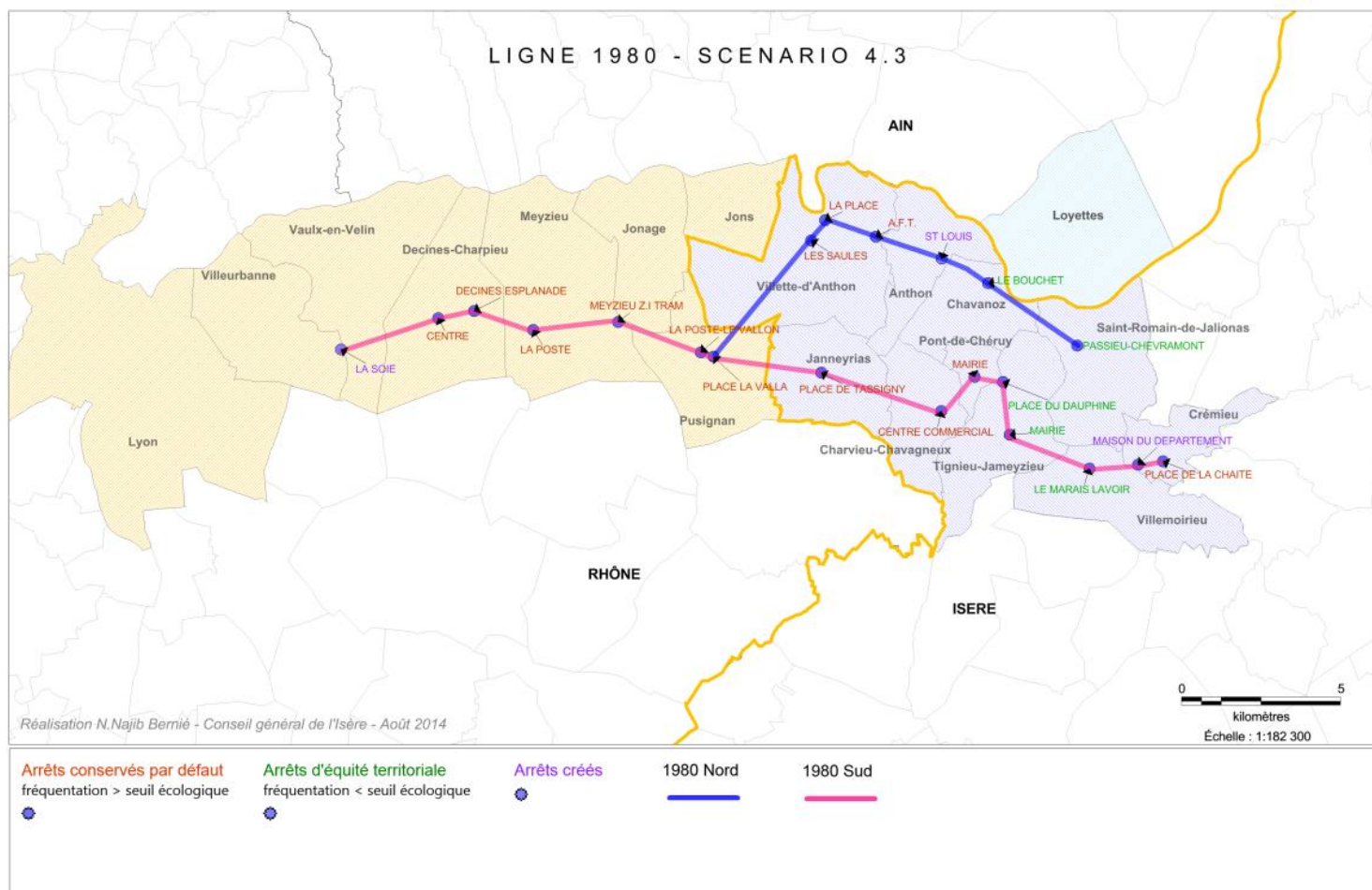
# Ligne 1980

## Scénario 4.3

### Désignation des OD

1980 Nord	St-Romain-de-Jalionas – Pusignan Place la Valla
1980 Sud	Crémieu Place de la Chaite – Vaulx-en-Velin La Soie Métro

### Itinéraires



### Temps de parcours et kilométrage

1980 Sud	1h10	34 kilomètres
1980 Nord	30 min	17 kilomètres

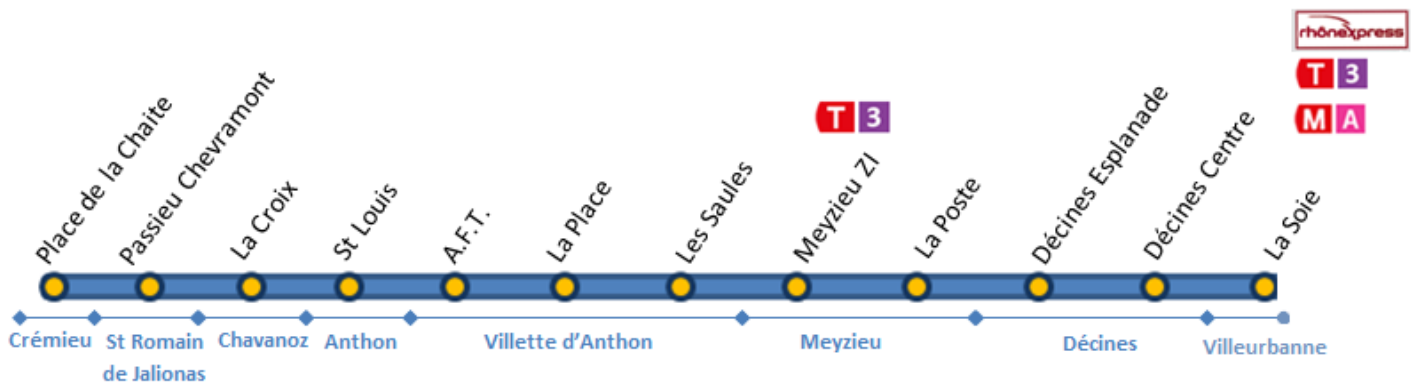
### Exemples de déplacements

Origine – Destination	Temps global de parcours	Schéma de parcours
Crémieu-Place de la Chaite > Lyon Cordeliers	1h25	1980 La Soie Métro + Métro A
Villette d'Anthon – La Place > Lyon Part Dieu	1h15	1980 Nord + 1980 Sud + T3

## Nord



## Sud





1980 Sud / scénario 4.3							
px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total
kilomètres							
0,98	34,5	251	38	322 480 €	3,67%	11 835,01 €	334 314,79 €
0,98	34,5	113	18	68 770 €	3,67%	2 523,84 €	71 293,38 €
heures							
48,23	0,7	251	38	322 012 €	3,67%	11 817,86 €	333 830,27 €
48,23	0,7	113	18	68 670 €	3,67%	2 520,18 €	71 190,06 €
Véhicules							
1101	4	12		52 848 €	3,67%	1 939,52 €	54 787,52 €
Structure							
63133	1	12		757 596 €	3,67%	27 804 €	785 400 €
							<b>1 650 816 €</b>
1980 Nord / scénario 4.3							
px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total
kilomètres							
0,98	16,6	251	38	155 164 €	3,67%	5 694,53 €	160 858,71 €
0,98	16,6	113	18	33 089 €	3,67%	1 214,37 €	34 303,48 €
heures							
48,23	0,3	251	38	138 005 €	3,67%	5 064,80 €	143 070,12 €
48,23	0,3	113	18	29 430 €	3,67%	1 080,08 €	30 510,03 €
Véhicules							
1101	3	12		39 636 €	3,67%	1 454,64 €	41 090,64 €
							<b>409 832,98 €</b>
							<b>total scénario 4</b>
							<b>2 060 648,77 €</b>

#### Amplitudehoraire

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
Départ du premier service : 5h10	Départ du premier service : 8h30
Départ du dernier service : 21h	Départ du dernier service : 20h40

#### Nombre de services et fréquence

En semaine	Samedi, Dimanche et jours de fêtes
En heures de pointe (5h10 à 8h30 puis 16h30 à 20h50) : 40min – 22 services	1h30 – 18 services
En heures creuses : 1h – 16 services	





### Ligne Nord sens Aller

			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Jours fériés (PS) :																				
			Jours fériés (PVS) :																				
			Jours fériés (PVE) :																				
lundi > vendredi			Nota :	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC
INSEE	Commune	Code	Itinéraires Services	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002
			Point d'arrêt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
38451 00	SAINTE ROMAIN DE JALIONAS	19736	PASSIEU-CHEVRAMONT	05:10	05:50	06:30	07:10	07:50	08:30	09:30	10:30	11:30	12:30	13:30	14:30	15:30	16:30	17:10	17:50	18:30	19:10	19:50	20:30
38097 00	CHAVANOZ	19713	LE BOUCHET	05:17	05:57	06:37	07:17	07:57	08:37	09:37	10:37	11:37	12:37	13:37	14:37	15:37	16:37	17:17	17:57	18:37	19:17	19:57	20:37
38011 00	ANTHON		ST LOUIS	05:20	06:00	06:40	07:20	08:00	08:40	09:40	10:40	11:40	12:40	13:40	14:40	15:40	16:40	17:20	18:00	18:40	19:20	20:00	20:40
38557 00	VILLETTE D'ANTHON	19685	A.F.T.	05:24	06:04	06:44	07:24	08:04	08:44	09:44	10:44	11:44	12:44	13:44	14:44	15:44	16:44	17:24	18:04	18:44	19:24	20:04	20:44
		19678	LA PLACE	05:28	06:08	06:48	07:28	08:08	08:48	09:48	10:48	11:48	12:48	13:48	14:48	15:48	16:48	17:28	18:08	18:48	19:28	20:08	20:48
		19688	LES SAULES	05:30	06:10	06:50	07:30	08:10	08:50	09:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:50	15:50	16:50	17:30	18:10	18:50	19:30	20:10	20:50
69279 00	PUSIGNAN	19665	PLACE LA VALLA (6,7km)	05:44	06:24	07:04	07:44	08:24	09:04	10:04	11:04	12:04	13:04	14:04	15:04	16:04	17:04	17:44	18:24	19:04	19:44	20:24	21:04
			samedi dimanche et fêtes																				
			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Jours fériés (PS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Jours fériés (PVS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Jours fériés (PVE) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Nota :	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC	AC
			Itinéraires Services	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002	198002
			Point d'arrêt	21	22	23	24	25	26	27	28	29											
			PASSIEU-CHEVRAMONT	08:30	10:00	11:30	13:00	14:30	16:00	17:30	19:00	20:30											
			LE BOUCHET	08:37	10:07	11:37	13:07	14:37	16:07	17:37	19:07	20:37											
			ST LOUIS	08:40	10:10	11:40	13:10	14:40	16:10	17:40	19:10	20:40											
			A.F.T.	08:44	10:14	11:44	13:14	14:44	16:14	17:44	19:14	20:44											
			LA PLACE	08:48	10:18	11:48	13:18	14:48	16:18	17:48	19:18	20:48											
			LES SAULES	08:50	10:20	11:50	13:20	14:50	16:20	17:50	19:20	20:50											
			PLACE LA VALLA (6,7km)	09:04	10:34	12:04	13:34	15:04	16:34	18:04	19:34	21:04											

A : Ce service est en correspondance avec la ligne 980 Sud en direction de Lyon

C : Cette ligne est en correspondance avec la ligne 46 des Cars du Rhône en direction de Aéroport St Exupéry à l'arrêt Pusignan-La Valla

### Ligne Nord sens Retour

			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
			Jours fériés (PS) :																			
			Jours fériés (PVS) :																			
			Jours fériés (PVE) :																			
lundi > vendredi			Nota :	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C		
INSEE	Commune	Code	Itinéraires Services	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003		
			Point d'arrêt	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
69279 00	PUSIGNAN	19665	PLACE LA VALLA (6,7km)	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	
38557 00	VILLETTE D'ANTHON	19688	LES SAULES	07:49	08:29	09:09	10:09	11:09	12:09	13:09	14:09	15:09	16:09	17:09	17:49	18:29	19:09	19:49	20:29	21:09	21:49	
		19678	LA PLACE	07:51	08:31	09:11	10:11	11:11	12:11	13:11	14:11	15:11	16:11	17:11	17:51	18:31	19:11	19:51	20:31	21:11	21:51	
		19685	A.F.T.	07:55	08:35	09:15	10:15	11:15	12:15	13:15	14:15	15:15	16:15	17:15	17:55	18:35	19:15	19:55	20:35	21:15	21:55	
38011 00	ANTHON		ST LOUIS	07:59	08:39	09:19	10:19	11:19	12:19	13:19	14:19	15:19	16:19	17:19	17:59	18:39	19:19	19:59	20:39	21:19	21:59	
38097 00	CHAVANOZ	19713	LE BOUCHET	08:02	08:42	09:22	10:22	11:22	12:22	13:22	14:22	15:22	16:22	17:22	18:02	18:42	19:22	20:02	20:42	21:22	22:02	
38451 00	SAINT ROMAIN DE JALIONAS	19736	PASSIEU-CHEVRAMONT	08:09	08:49	09:29	10:29	11:29	12:29	13:29	14:29	15:29	16:29	17:29	18:09	18:49	19:29	20:09	20:49	21:29	22:09	
			samedi dimanche et fêtes																			
			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Jours fériés (PS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Jours fériés (PVS) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Jours fériés (PVE) :	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
			Nota :	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	B C	
			Itinéraires Services	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	198003	
			Point d'arrêt	19	20	21	22	23	24	25	26	27										
			PLACE LA VALLA (6,7km)	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	
			LES SAULES	09:25	10:55	12:25	13:55	15:25	16:55	18:25	19:55	21:25										
			LA PLACE	09:39	11:09	12:39	14:09	15:39	17:09	18:39	20:09	21:39										
			A.F.T.	09:41	11:11	12:41	14:11	15:41	17:11	18:41	20:11	21:41										
			ST LOUIS	09:45	11:15	12:45	14:15	15:45	17:15	18:45	20:15	21:45										
			LE BOUCHET	09:49	11:19	12:49	14:19	15:49	17:19	18:49	20:19	21:49										
			PASSIEU-CHEVRAMONT	09:52	11:22	12:52	14:22	15:52	17:22	18:52	20:22	21:52										
				09:59	11:29	12:59	14:29	15:59	17:29	18:59	20:29	21:59										

B : ce service est en correspondance avec la ligne 1980 Sud en provenance de Lyon  
 C : Cette ligne est en correspondance avec la ligne 46 des Cars du Rhône en provenance de Aéroport St Exupéry à l'arrêt Pusignan-La Valla



Atouts	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le terminus en amont de la Part Dieu permet de réinjecter de l'offre (-10 minutes en heures de pointe par rapport à un terminus Part Dieu)</li> <li>- Permet de se prémunir du « risque Part Dieu » sur un marché long</li> <li>- Bon niveau de correspondances (Métro A + T3)</li> <li>- Chiffrage favorable</li> <li>- Maintien des temps de parcours pour la Part Dieu</li> <li>- Ce scénario est favorisé par le SYTRAL</li> <li>- Offre un niveau d'offre satisfaisant</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contraint les usagers à la double tarification CG38+TCL</li> <li>- Le surplus de kilomètre permet moins d'offre qu'un terminus à Meyzieu Z.I.</li> <li>- Rupture de charge pour les usagers du Nord (impact toutefois minimisé car la tête de ligne se trouve à Pusignan-Place la Valla)</li> </ul>

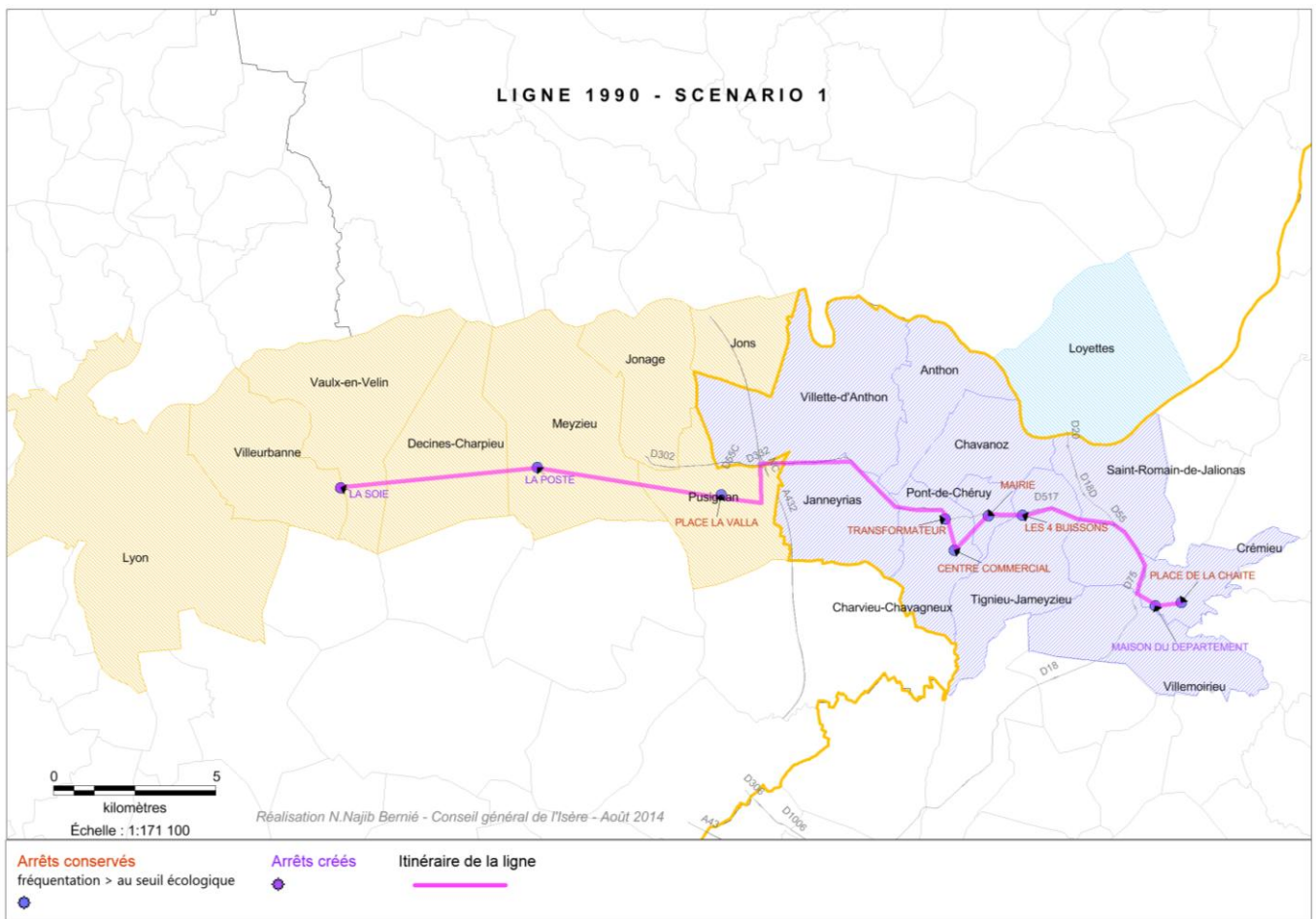
**Annexe 13 : Fiche scénario 1, Ligne 1990**

**Ligne 1990  
Scénario 1**

**Désignation des OD**

Crémieu Place de la Chaite – Vaulx-en-Velin La Soie Métro

**Itinéraires**



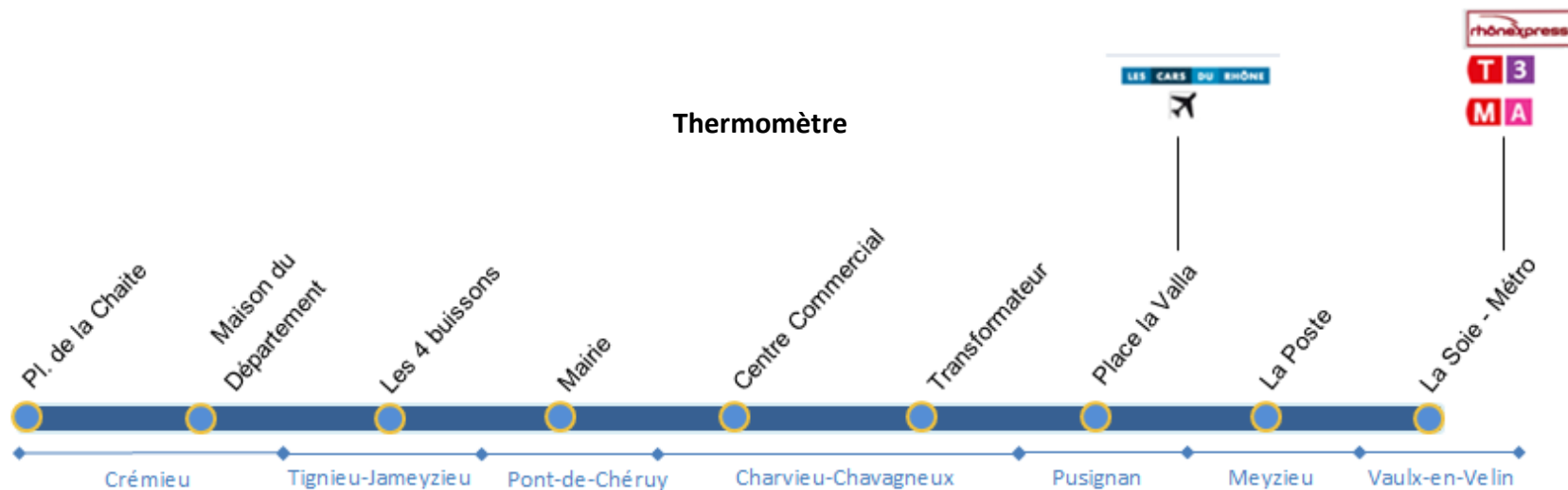
**Temps de parcours et kilométrage**

1H10 | 34 kilomètres

**Exemples de déplacements**

Origine – Destination	Temps global de parcours	Schéma de parcours
Crémieu-Place de la Chaite> Lyon Cordeliers	1H25	1990 La Soie Métro +Métro A
Crémieu-Place de la Chaite> Lyon Part Dieu	1h25	1990 La Soie Métro + T3





**Chiffrage**

1990 / scénario 1							
px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total
kilomètres							
0,88	34	251	18	135 179 €	3,67%	4 961,05 €	140 139,61 €
heures							
48,23	0,7	251	18	152 532 €	3,67%	5 597,93 €	158 130,13 €
Véhicules							
1101	3	12		39 636 €	3,67%	1 454,64 €	41 090,64 €
Structure							
15509	1	12		186 108 €	3,67%	6 830 €	192 938 €
							<b>532 299 €</b>

**Amplitude horaire**

Départ du premier service : 5h30  
Départ du dernier service : 19h10

**Nombre de services et fréquence**

En heures de pointe (5h10 à 8h10 puis 16h30 à 19h10) : 20min – 18 services | Pas de service en heures creuses

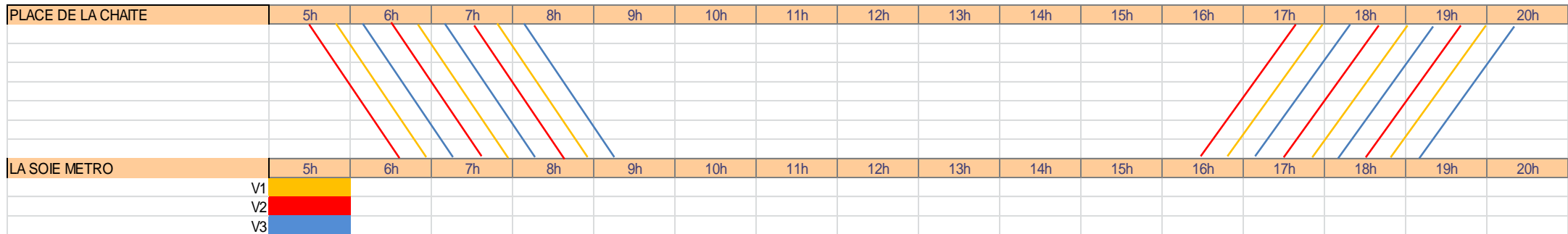
### Aller

			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Lundi &gt; Vendredi</b>			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
INSEE	Commune	Code	Itinéraires Services Point d'arrêt	199000	199000	199000	199000	199000	199000	199000	199000	199000
				1	2	3	4	5	6	7	8	9
				Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--
38138 00	CREMIEU	19443	PLACE DE LA CHAITE	05:30	05:50	06:10	06:30	06:50	07:10	07:30	07:50	08:10
			20130	MAISON DU DEPARTEMENT	05:32	05:52	06:12	06:32	06:52	07:12	07:32	07:52
38507 00	TIGNIEU JAMEYZIEU	19390	LES 4 BUISSONS	05:45	06:05	06:25	06:45	07:05	07:25	07:45	08:05	08:25
38316 00	PONT DE CHERUY	19376	MAIRIE	05:47	06:07	06:27	06:47	07:07	07:27	07:47	08:07	08:27
38085 00	CHARVIEU CHAVAGNEUX	19381	CENTRE COMMERCIAL	05:51	06:11	06:31	06:51	07:11	07:31	07:51	08:11	08:31
			19355	TRANSFORMATEUR	05:54	06:14	06:34	06:54	07:14	07:34	07:54	08:14
69285 00	PUSIGNAN	19665	PLACE LA VALLA	06:11	06:31	06:51	07:11	07:31	07:51	08:11	08:31	08:51
69285 00	MEYZIEU	19619	LA POSTE	06:26	06:46	07:06	07:26	07:46	08:06	08:26	08:46	09:06
69275 00	VAULX EN VELIN		LA SOIE METRO	06:40	07:00	07:20	07:40	08:00	08:20	08:40	09:00	09:20

### Retour

			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Lundi &gt; Vendredi</b>			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
INSEE	Commune	Code	Itinéraires Services Point d'arrêt	199001	199001	199001	199001	199001	199001	199001	199001	199001
				1	2	3	4	5	6	7	8	9
				Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--
69275 00	VAULX EN VELIN		LA SOIE METRO	16:30	16:50	17:10	17:30	17:50	18:10	18:30	18:50	19:10
69285 00	MEYZIEU	19619	LA POSTE	16:44	17:04	17:24	17:44	18:04	18:24	18:44	19:04	19:24
69285 00	PUSIGNAN	19665	PLACE LA VALLA	16:58	17:18	17:38	17:58	18:18	18:38	18:58	19:18	19:38
38085 00	CHARVIEU CHAVAGNEUX	19355	TRANSFORMATEUR	17:12	17:32	17:52	18:12	18:32	18:52	19:12	19:32	19:52
			19381	CENTRE COMMERCIAL	17:15	17:35	17:55	18:15	18:35	18:55	19:15	19:35
38316 00	PONT DE CHERUY	19376	MAIRIE	17:19	17:39	17:59	18:19	18:39	18:59	19:19	19:39	19:59
38507 00	TIGNIEU JAMEYZIEU	19390	LES 4 BUISSONS	17:21	17:41	18:01	18:21	18:41	19:01	19:21	19:41	20:01
38138 00	CREMIEU	20130	MAISON DU DEPARTEMENT	17:34	17:54	18:14	18:34	18:54	19:14	19:34	19:54	20:14
			19443	PLACE DE LA CHAITE	17:36	17:56	18:16	18:36	18:56	19:16	19:36	19:56

## Graphicage



Atouts	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conservation du terminus à la Part Dieu (image de la ligne et habitudes des usagers)</li> <li>- Desserte de tous les points structurants de la ligne précédente</li> <li>- Chiffrage très favorable</li> <li>- Bonne fréquence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N'apporte rien de plus que la ligne 1980 dans sa nouvelle version</li> </ul>

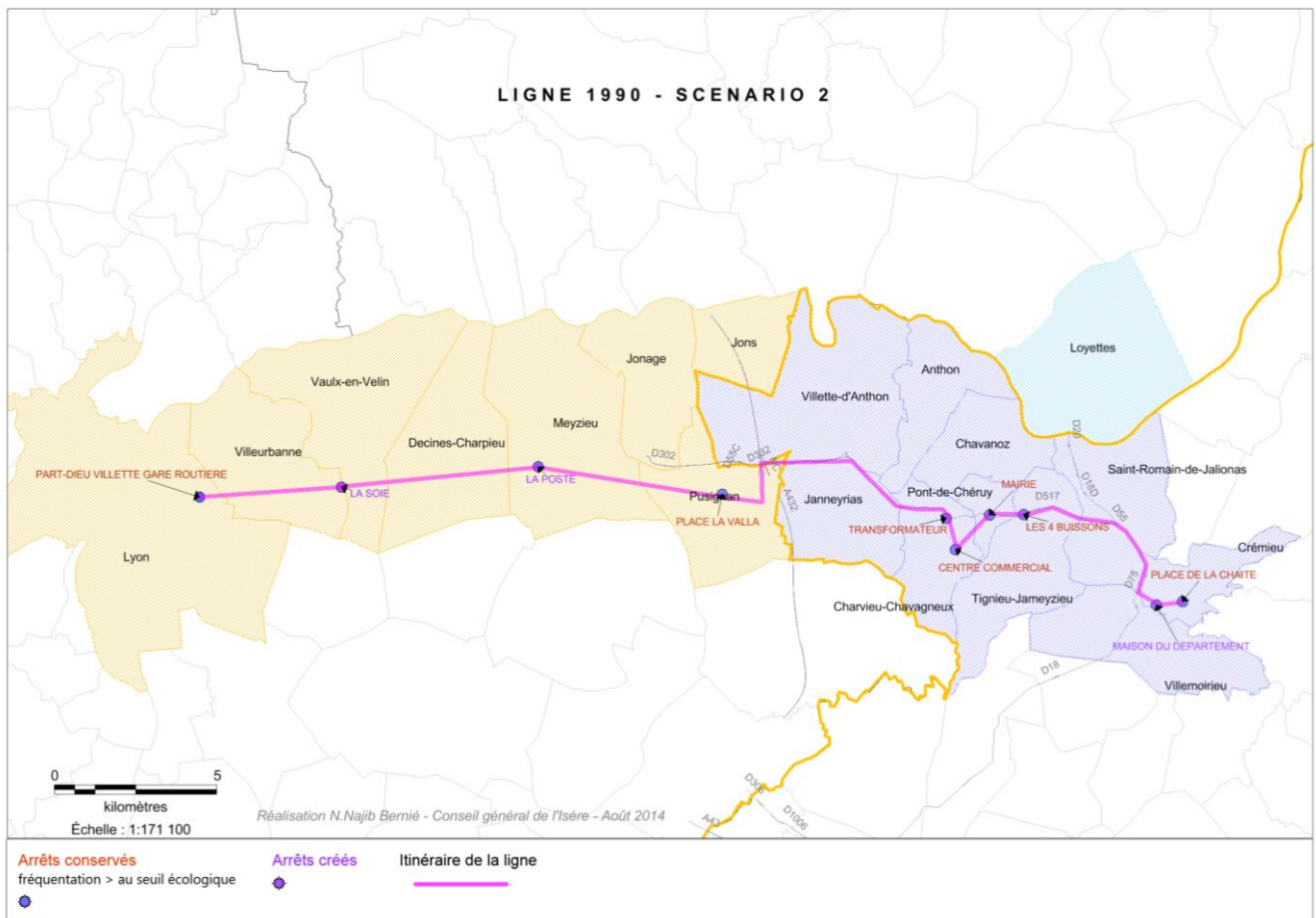
**Annexe 14 : Fiche scénario 2, Ligne 1990**

**Ligne 1990  
Scénario 2**

**Désignation des OD**

Crémieu Place de la Chaite – Lyon Part Dieu Vivier Merle

**Itinéraires**

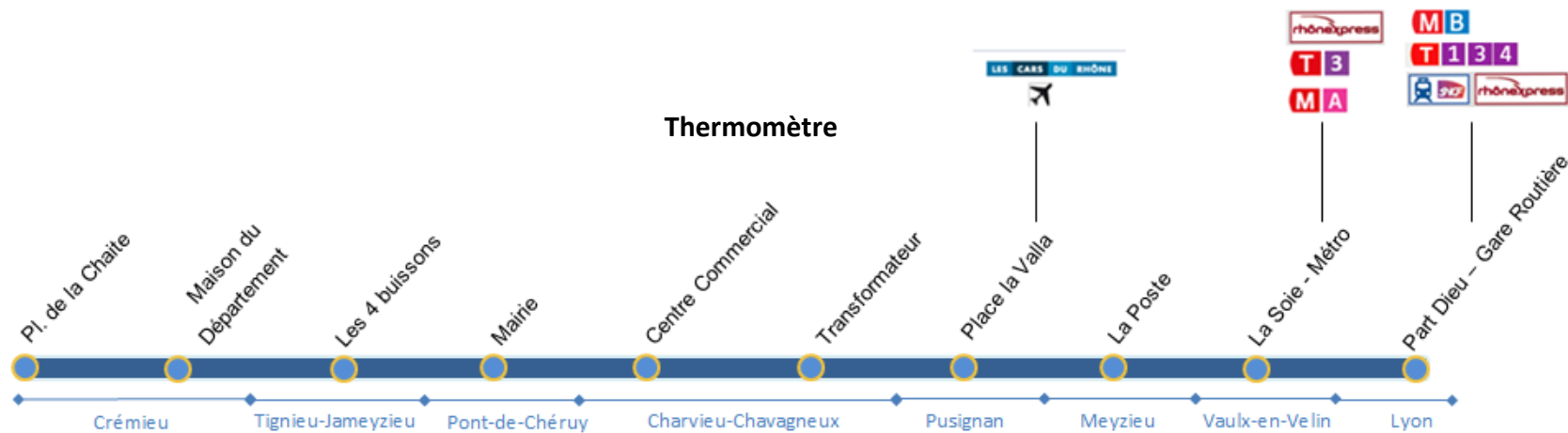


**Temps de parcours et kilométrage**

1H20 | 40 kilomètres

**Exemples de déplacements**

Origine – Destination	Temps global de parcours	Schéma de parcours
Crémieu-Place de la Chaite> Lyon Cordeliers	1H25	1990 La Soie Métro +Métro A
Crémieu-Place de la Chaite> Lyon Part Dieu	1h20	1990 terminus



**Chiffrage**

1990 / scénario 2							
px unit	nb unit	NbJ	services/jour	total sans act	act	total act	sous total
kilomètres							
0,88	40,3	251	18	160 226 €	3,67%	5 880,31 €	166 106,66 €
heures							
48,23	0,8	251	18	174 323 €	3,67%	6 397,64 €	180 720,15 €
Véhicules							
1101	3	12		39 636 €	3,67%	1 454,64 €	41 090,64 €
Structure							
15509	1	12		186 108 €	3,67%	6 830 €	192 938 €
							<b>580 856 €</b>

**Amplitude horaire**

Départ du premier service : 5h30  
Départ du dernier service : 19h10

**Nombre de services et fréquence**

En heures de pointe (5h10 à 8h10 puis 16h30 à 19h10) : 20min – 18 services | Pas de service en heures creuses

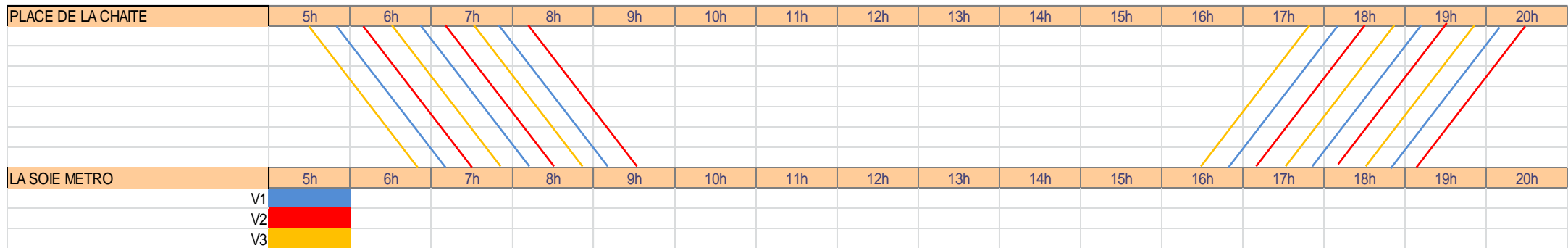
**Aller**

			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Lundi &gt; Vendredi</b>			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
INSEE	Commune	Code	Itinéraires	199000	199000	199000	199000	199000	199000	199000	199000	199000
			Services	1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Point d'arrêt	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--
38138 00	CREMIEU	19443	PLACE DE LA CHAITE	05:30	05:50	06:10	06:30	06:50	07:10	07:30	07:50	08:10
		20130	MAISON DU DEPARTEMENT	05:32	05:52	06:12	06:32	06:52	07:12	07:32	07:52	08:12
38507 00	TIGNIEU JAMEYZIEU	19390	LES 4 BUISSONS	05:45	06:05	06:25	06:45	07:05	07:25	07:45	08:05	08:25
38316 00	PONT DE CHERUY	19376	MAIRIE	05:47	06:07	06:27	06:47	07:07	07:27	07:47	08:07	08:27
38085 00	CHARVIEU CHAVAGNEUX	19381	CENTRE COMMERCIAL	05:51	06:11	06:31	06:51	07:11	07:31	07:51	08:11	08:31
		19355	TRANSFORMATEUR	05:54	06:14	06:34	06:54	07:14	07:34	07:54	08:14	08:34
69285 00	PUSIGNAN	19665	PLACE LA VALLA	06:11	06:31	06:51	07:11	07:31	07:51	08:11	08:31	08:51
69285 00	MEYZIEU	19619	LA POSTE	06:26	06:46	07:06	07:26	07:46	08:06	08:26	08:46	09:06
69275 00	VAULX EN VELIN		LA SOIE METRO	06:40	07:00	07:20	07:40	08:00	08:20	08:40	09:00	09:20
69123 00	LYON	19593	PART-DIEU VILLETTE GARE ROUTIERE	06:52	07:12	07:32	07:52	08:12	08:32	08:52	09:12	09:32

**Retour**

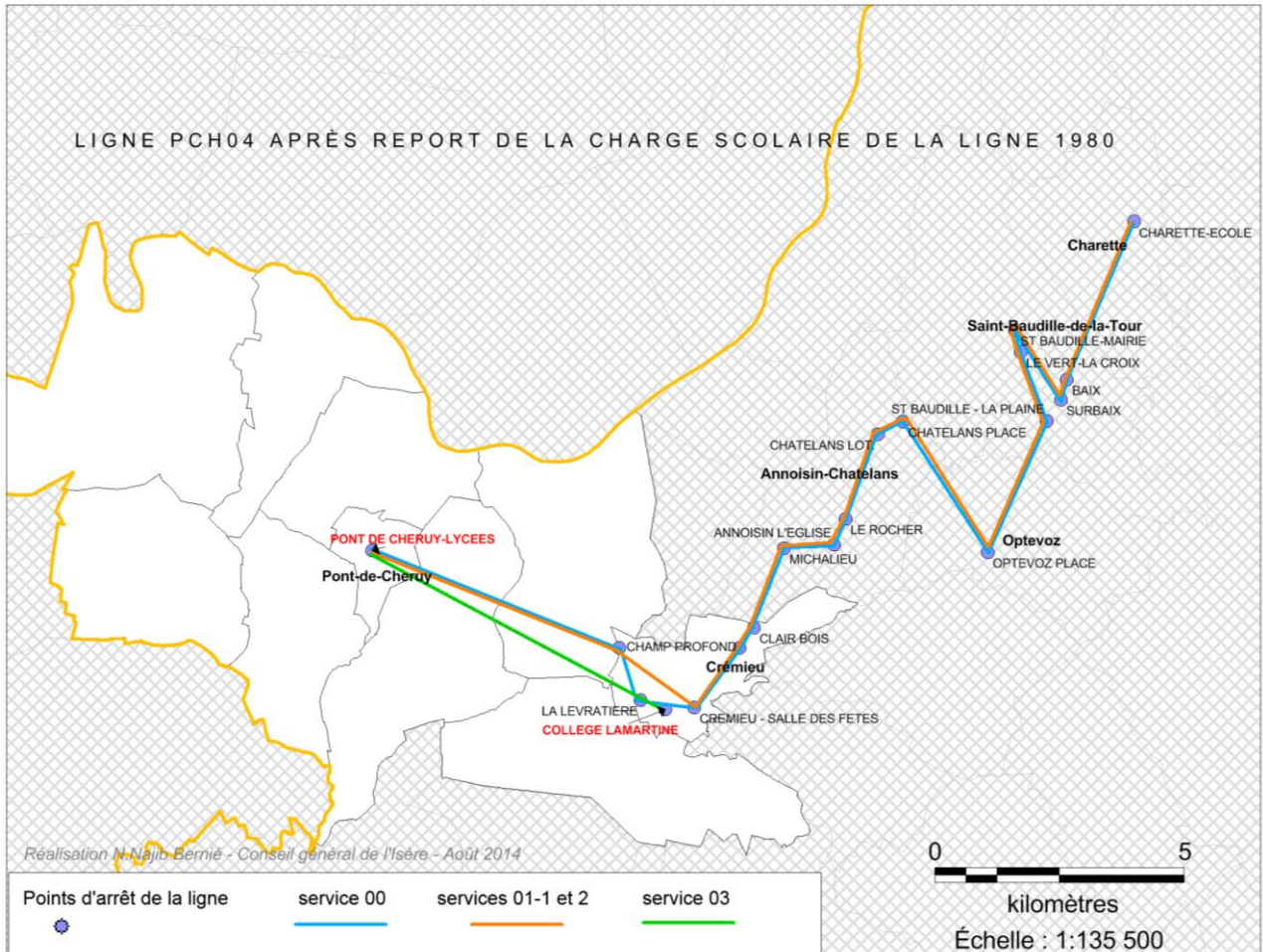
			Période scolaire :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
<b>Lundi &gt; Vendredi</b>			Période vacances scolaires :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
			Période vacances été :	X	X	X	X	X	X	X	X	X
INSEE	Commune	Code	Itinéraires	199001	199001	199001	199001	199001	199001	199001	199001	199001
			Services	1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Point d'arrêt	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--	Immjv--
69123 00	LYON	19593	PART-DIEU VILLETTE GARE ROUTIERE	16:30	16:50	17:10	17:30	17:50	18:10	18:30	18:50	19:10
69275 00	VAULX EN VELIN		LA SOIE METRO	16:42	17:02	17:22	17:42	18:02	18:22	18:42	19:02	19:22
69285 00	MEYZIEU	19619	LA POSTE	16:56	17:16	17:36	17:56	18:16	18:36	18:56	19:16	19:36
69285 00	PUSIGNAN	19665	PLACE LA VALLA	17:11	17:31	17:51	18:11	18:31	18:51	19:11	19:31	19:51
38085 00	CHARVIEU CHAVAGNEUX	19355	TRANSFORMATEUR	17:26	17:46	18:06	18:26	18:46	19:06	19:26	19:46	20:06
		19381	CENTRE COMMERCIAL	17:29	17:49	18:09	18:29	18:49	19:09	19:29	19:49	20:09
38316 00	PONT DE CHERUY	19376	MAIRIE	17:33	17:53	18:13	18:33	18:53	19:13	19:33	19:53	20:13
38507 00	TIGNIEU JAMEYZIEU	19390	LES 4 BUISSONS	17:35	17:55	18:15	18:35	18:55	19:15	19:35	19:55	20:15
38138 00	CREMIEU	20130	MAISON DU DEPARTEMENT	17:48	18:08	18:28	18:48	19:08	19:28	19:48	20:08	20:28
		19443	PLACE DE LA CHAITE	17:51	18:11	18:31	18:51	19:11	19:31	19:51	20:11	20:31

### Graphicage



Atouts	Contraintes
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne correspondance au réseau TCL</li> <li>- Desserte de tous les points structurants de la ligne précédente</li> <li>- Chiffrage très favorable</li> <li>- Bonne fréquence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- N'apporte rien de plus que la ligne 1980 dans sa nouvelle version</li> </ul>

## Annexe 15 : Fiche PCH04



### Modifications :

- Ajout d'un service entre Pont-de-Chéry et le Collège de Crémieu le soir

### Nombre d'élèves concernés :

Inconnu, ce service est copie de la 1980 actuelle. Les derniers comptages montrent une fréquentation de **11** élèves dans ce service (enchaînement sur d'autres services scolaires en direction des communes du Sud et de l'Est du Nord Isère)

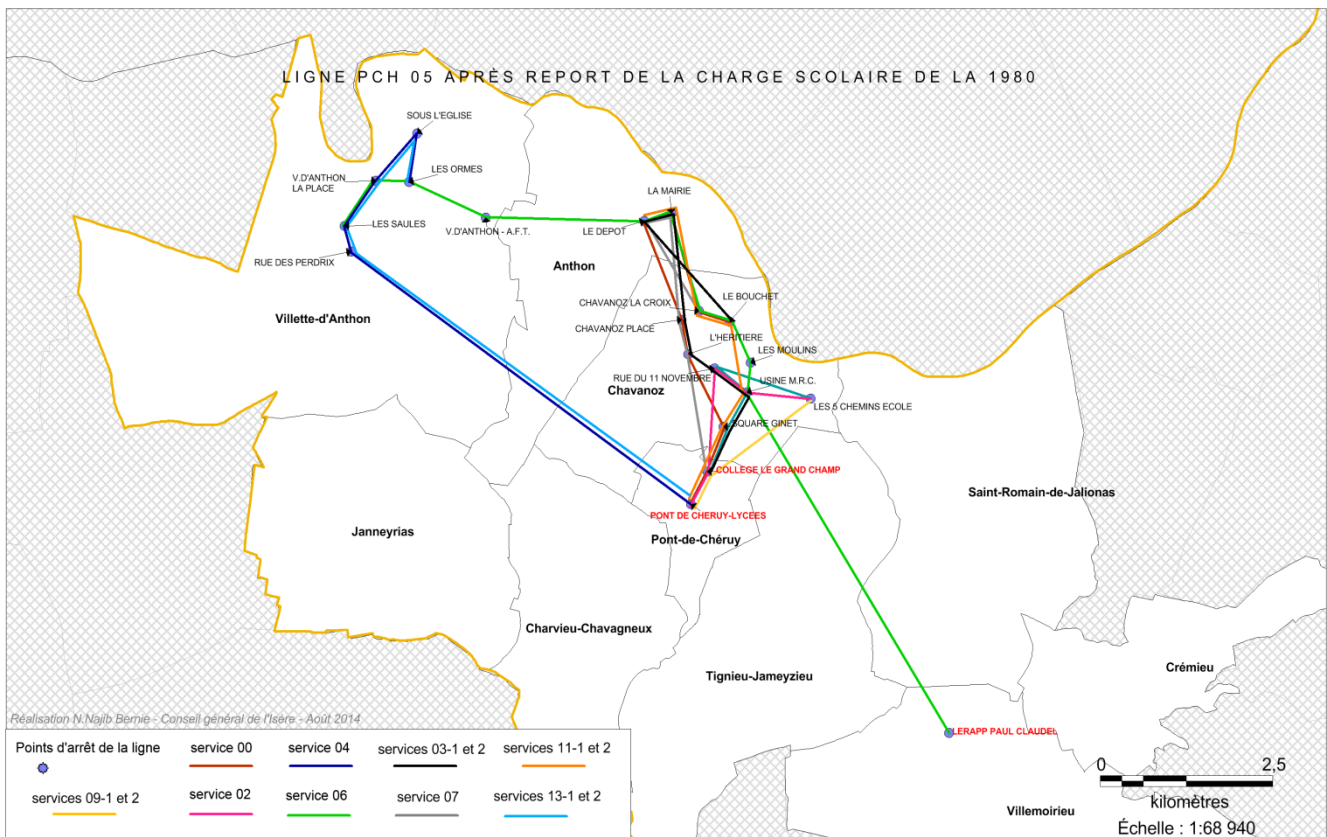


### Marché 2014 140 - Ligne PCH04 (Pégase n°2422)

Ligne	Iti / Serv	A/E/P	LMM eVSD	Lib Transp	Po	Nb Unités	NbJ	Tx Act	Nb Tot Unités	T_P0	T_rev	T_Pr
PCH04	PCH0400 / 1	0/1/2	l'mny--/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	0,84	34,6	174	0	6020,4			
PCH04	PCH0401 / 1	0/1/3	l'm-y--/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	0,84	34,4	138	0	4747,2			
PCH04	PCH0401 / 2	0/1/4	l--m----/0.0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	0,84	34,4	36	0	1238,4			
<b>PCH04</b>	<b>PCH0403 / 1</b>		<b>l'm-y--/34.35.0.35.34.0.0</b>	<b>CARS BERTHELET</b>	<b>0,84</b>	<b>10</b>	<b>138</b>	<b>0</b>	<b>1380</b>			
<b>Somme PCH04 - CARS BERTHELET - 0,84 - Km</b>												
PCH04	PCH0400 / 1	0/1/2	l'mny--/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	39,59	1,03	174	0	179,22			
PCH04	PCH0401 / 1	0/1/3	l'm-y--/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	39,59	1,07	138	0	147,66			
<b>PCH04</b>	<b>PCH0403 / 1</b>		<b>l'm-y--/34.35.0.35.34.0.0</b>	<b>CARS BERTHELET</b>	<b>39,59</b>	<b>0,33</b>	<b>138</b>	<b>0</b>	<b>45,54</b>			
PCH04	PCH0401 / 2	0/1/4	l--m----/0.0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	39,59	0,98	36	0	35,28			
<b>Somme PCH04 - CARS BERTHELET - 39,59 - Heure (base 100)</b>												
PCH04	PCH04 / 0	0/1/1	l'-----/12.0.0.0.0.0.0	CARS BERTHELET	770,8	1	12	0	12			
<b>Somme PCH04 - CARS BERTHELET - 770,81 - Structure</b>												
PCH04	PCH04 / 0	0/1/1	l'-----/12.0.0.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1426	0,47	12	0	5,64			
<b>Somme PCH04 - CARS BERTHELET - 1426,48 - Véhicule</b>												
<b>Total</b>				<b>Somme CARS BERTHELET</b>						<b>41 718,02</b>	<b>0,00</b>	<b>41 718,02</b>
												<b>44 680,15</b>
												<b>2 962,13</b>
												évolution = 6,6%

A\OUT

## Annexe 16 : Fiche PCH05



### Modifications :

- ajout de l'arrêt Lycée de Pont-de-Chéry sur tous les services
- création de services directs entre Villette d'Anthon et Pont-de-Chéry
- ajout de l'arrêt La Croix sur la commune de Chavanoz
- création d'un service entre Villette d'Anthon et le LEAP Paul Claudel de Villemoirieu, par Anthon et Chavanoz

### Nombre d'élèves concernés :

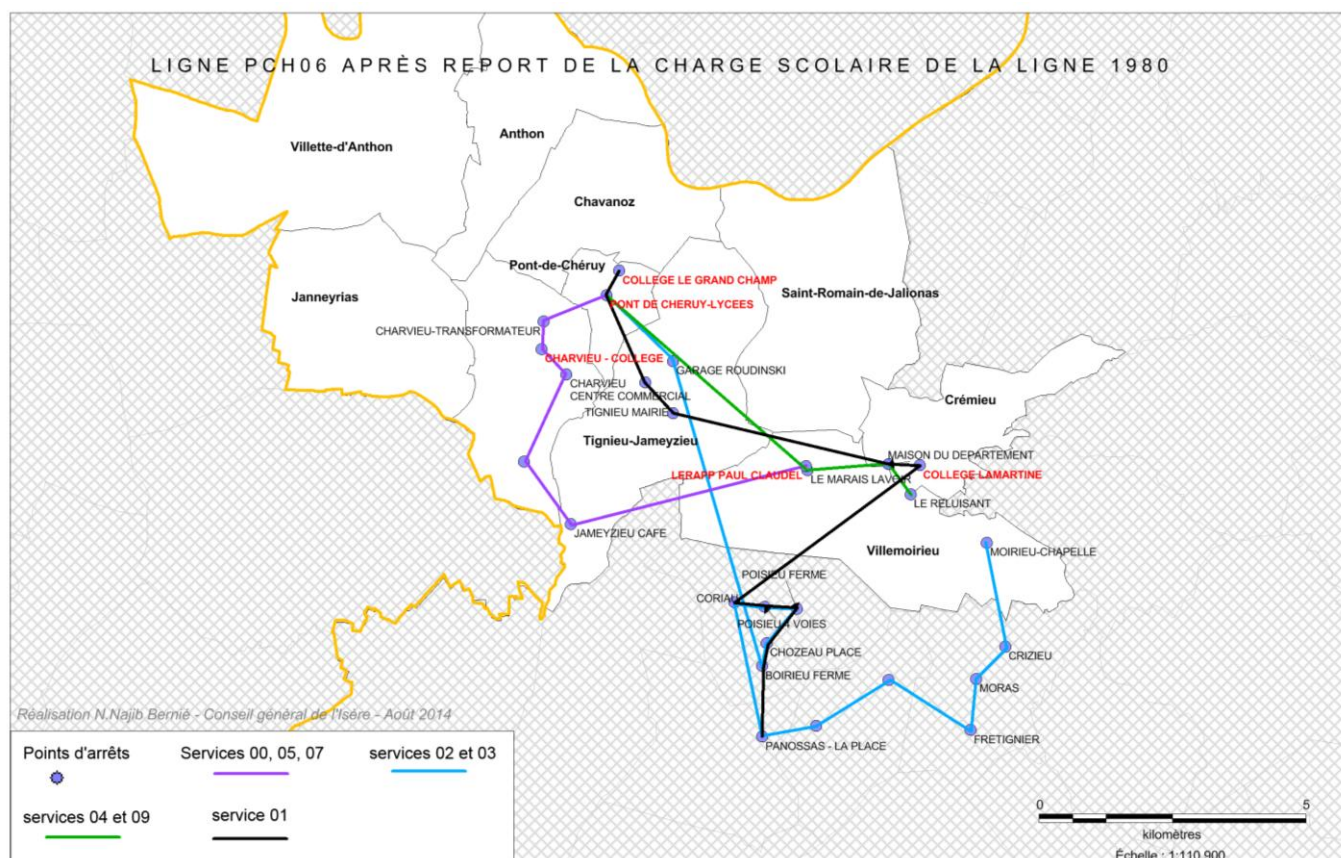
Villette d'Anthon	65
Anthon	7
Chavanoz	13

**Marché 2014 140 - Ligne PCH05 (Pégase n°2423)**

Ligne	Id / Serv	A/E/P	LM/MS/VD	Lib Transp	Po	Nb Unités	NBJ	Tx Act	Nb Tot Unités	T P0	T rev	T Pr	
PCH05	PCH0500 / 1	0/1/2	l'm-y-/-34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,75	13,1	174	0	2279,4				MODIF
PCH05	PCH0501 / 2	0/1/3	l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,75	3,4	138	0	469,2				
PCH05	PCH0502 / 1	0/1/4	l'm-y-/-34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,75	5,9	174	0	1026,6				MODIF
PCH05	PCH0503 / 1	0/1/5	l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,75	7,6	138	0	1048,8				
PCH05	PCH0503 / 2	0/1/6	l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,75	7,6	138	0	1048,8				
PCH05	PCH0505 / 1	0/1/7	l-m-----/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1,75	4	36	0	144				
PCH05	PCH0507 / 1	0/1/8	l-m-----/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1,75	8	36	0	288				
PCH05	PCH0509 / 1	0/1/9	l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,75	4,1	138	0	565,8				
PCH05	PCH0504 / 1		l'm-y-/-34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,75	10,5	174	0	1827				AJOUT
PCH05	PCH0511 / 1		---n-----/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1,75	6,5	36	0	234				AJOUT
PCH05	PCH0511 / 2		l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,75	6,5	138	0	897				AJOUT
PCH05	PCH0513 / 1		---n-----/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1,75	10,5	36	0	378				AJOUT
PCH05	PCH0513 / 2		l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,75	10,5	138	0	1449				AJOUT
<b>Somme PCH05 - CARS BERTHELET - 1,75 - Km</b>									<b>11655,6</b>	<b>20 397,30</b>	<b>0,00</b>	<b>20 397,30</b>	
PCH05	PCH0500 / 1	0/1/2	l'm-y-/-34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,46	174	0	80,04				
PCH05	PCH0501 / 2	0/1/3	l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,17	138	0	23,46				
PCH05	PCH0502 / 1	0/1/4	l'm-y-/-34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,27	174	0	46,98				
PCH05	PCH0503 / 1	0/1/5	l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,33	138	0	45,54				
PCH05	PCH0503 / 2	0/1/6	l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,33	138	0	45,54				
PCH05	PCH0505 / 1	0/1/7	l-m-----/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,18	36	0	6,48				
PCH05	PCH0507 / 1	0/1/8	l-m-----/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,33	36	0	11,88				
PCH05	PCH0509 / 1	0/1/9	l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,33	138	0	45,54				
PCH05	PCH0504 / 1		l'm-y-/-34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,35	174	0	60,9				
PCH05	PCH0511 / 1		---n-----/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,22	36	0	7,92				
PCH05	PCH0511 / 2		l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,22	138	0	30,36				
PCH05	PCH0513 / 1		---n-----/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,35	36	0	12,6				
PCH05	PCH0513 / 2		l'm-y-/-34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	59,4	0,35	138	0	48,3				
<b>Somme PCH05 - CARS BERTHELET - 59,4 - Heure (base100)</b>									<b>305,46</b>	<b>18 144,32</b>	<b>0,00</b>	<b>18 144,32</b>	
PCH05	PCH05 / 0	0/1/1	l-m-----/12.00.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1426	2,37	12	0	28,44				
<b>Somme PCH05 - CARS BERTHELET - 1426,48 - Véhicule</b>									<b>28,44</b>	<b>40 569,09</b>	<b>0,00</b>	<b>40 569,09</b>	
PCH05	PCH05 / 0	0/1/1	l-m-----/12.00.0.0.0.0	CARS BERTHELET	2112	1	12	0	12				
<b>Somme PCH05 - CARS BERTHELET - 2111,79 - Structure</b>									<b>12</b>	<b>25 341,48</b>	<b>0,00</b>	<b>25 341,48</b>	
<b>Total</b>									<b>76 056,80</b>	<b>76 056,80</b>	<b>0,00</b>	<b>76 056,80</b>	
									<b>76 056,80</b>	<b>0,00</b>	<b>76 056,80</b>		
										<b>104 452,19</b>		<b>28 395,39</b>	

évolution = 27,1%

## Annexe 17 : Fiche PCH06



### Modifications :

- ajout d'une liaison entre Villemoirieu et les établissements de Pont-de-Chéruy (service 04 et 09)

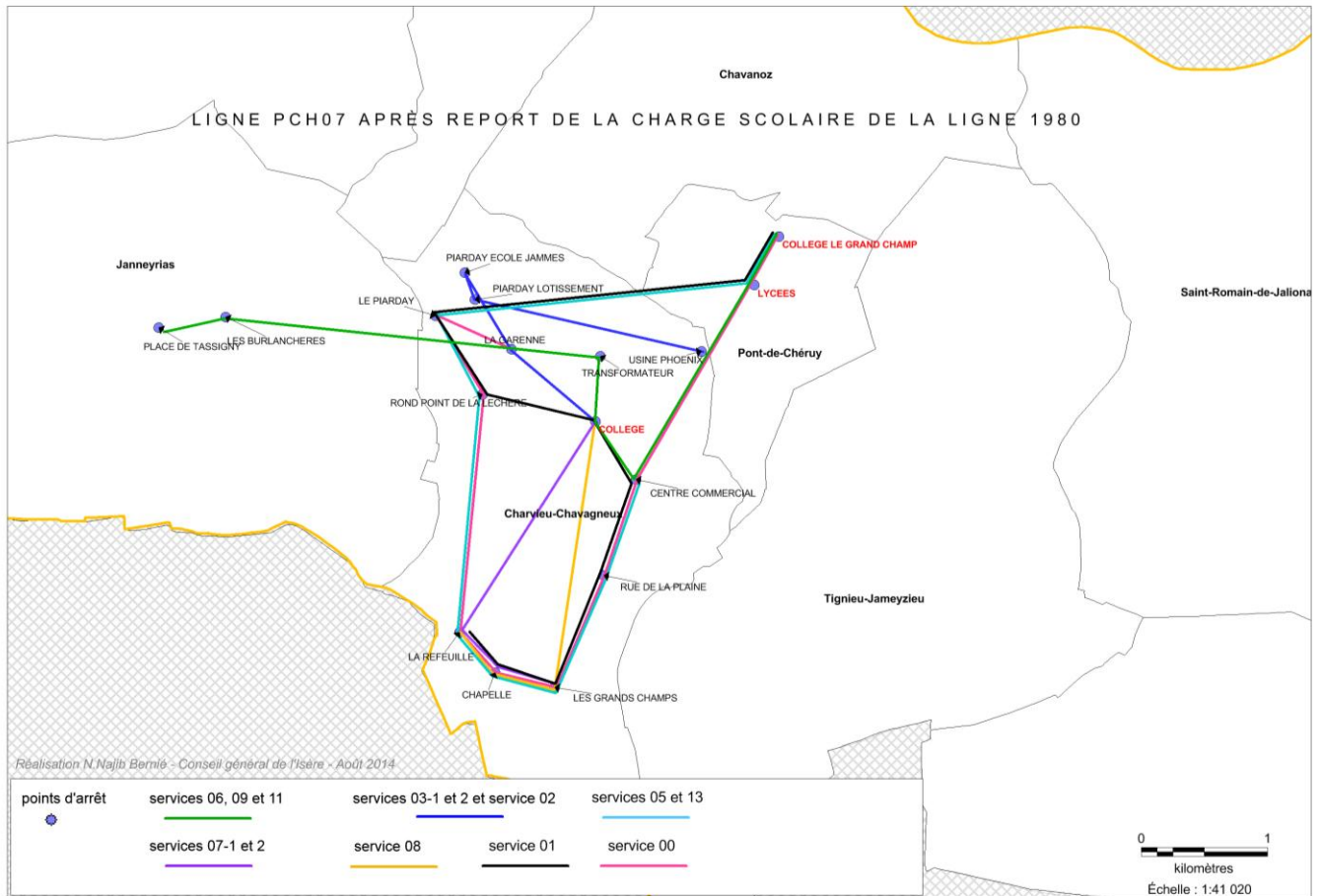
### Nombre d'élèves concernés :

Villemoirieu	31
CharviuChavagneux	13

### Marché 2014 140 - Ligne PCH06 (Pégase n°2424)

Ligne	It / Serv	A/E/P	LMM etVSD	Lib Transp	Po	Nb Unites	NbJ	Tx Act	Tot Unit	T_P0	T_rev	T_Pr
PCH06	PCH0600 / 1	0/1/2	"lmmv--/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	0,88	11,8	174	0	2053,2			
PCH06	PCH0601 / 1	0/1/3	"lmy--/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	0,88	21,6	138	0	2980,8			
PCH06	PCH0602 / 1	0/1/4	"lmmv--/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	0,88	27	174	0	4698			
PCH06	PCH0603 / 1	0/1/5	"lmy--/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	0,88	19,7	138	0	2718,6			
PCH06	PCH0603 / 3	0/1/6	--m---/0.0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	0,88	22,8	36	0	820,8			
PCH06	PCH0605 / 1	0/1/7	"lmy--/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	0,88	11	138	0	1518			
PCH06	PCH0607 / 1	0/1/8	--m---/0.0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	0,88	11	36	0	396			
PCH06	PCH0604 / 1		"lmmv--/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	0,88	12,5	174	0	2175			AJOUT
PCH06	PCH0609 / 1		--m---/0.0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	0,88	12,5	36	0	450			AJOUT
PCH06	PCH0609 / 2		"lmy--/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	0,88	12,5	138	0	1725			AJOUT
<b>Somme PCH06 - CARS BERTHELET - 0,88 - Km</b>									<b>19535,4</b>	<b>17 191,15</b>	<b>0,00</b>	<b>17 191,15</b>
PCH06	PCH0600 / 1	0/1/2	"lmmv--/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	41,72	0,33	174	0	57,42			
PCH06	PCH0601 / 1	0/1/3	"lmy--/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	41,72	1	138	0	138			
PCH06	PCH0602 / 1	0/1/4	"lmmv--/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	41,72	0,75	174	0	130,5			
PCH06	PCH0603 / 1	0/1/5	"lmy--/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	41,72	0,7	138	0	96,6			
PCH06	PCH0603 / 3	0/1/6	--m---/0.0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	41,72	0,7	36	0	25,2			
PCH06	PCH0605 / 1	0/1/7	"lmy--/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	41,72	0,33	138	0	45,54			
PCH06	PCH0607 / 1	0/1/8	--m---/0.0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	41,72	0,33	36	0	11,88			
PCH06	PCH0604 / 1		"lmmv--/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	41,72	0,42	174	0	73,08			
PCH06	PCH0609 / 1		--m---/0.0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	41,72	0,42	36	0	15,12			
PCH06	PCH0609 / 2		"lmy--/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	41,72	0,42	138	0	57,96			
<b>Somme PCH06 - CARS BERTHELET - 41,72 - Heure (base100)</b>									<b>651,3</b>	<b>27 172,24</b>	<b>0,00</b>	<b>27 172,24</b>
PCH06	PCH06 / 0	0/1/1	"l-----/12.0.0.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1426	2,22	12	0	26,64			
<b>Somme PCH06 - CARS BERTHELET - 1426,48 - Véhicule</b>									<b>26,64</b>	<b>38 001,43</b>	<b>0,00</b>	<b>38 001,43</b>
PCH06	PCH06 / 0	0/1/1	"l-----/12.0.0.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1917	1	12	0	12			
<b>Somme PCH06 - CARS BERTHELET - 1917,31 - Structure</b>									<b>12</b>	<b>23 007,72</b>	<b>0,00</b>	<b>23 007,72</b>
<b>Somme CARS BERTHELET</b>									<b>78 328,98</b>	<b>78 328,98</b>	<b>0,00</b>	<b>78 328,98</b>
<b>Total</b>										<b>78 328,98</b>	<b>0,00</b>	<b>78 328,98</b>
												<b>105 372,54</b>
												<b>27 043,56</b>
												évolution = 25,7%

## Annexe 18 :Fiche PCH07



### Modifications :

- Dans le sens aller, rallongement de la ligne jusqu'à Janneyrias
- Dans le sens retour, remplacement des services 09 et 11

### Nombre d'élèves concernés :

Villemoirieu	37
--------------	----

**Marché 2014 140 - Ligne PCH07 (Pégase n°2425)**

Ligne	Hi / Serv	A/E/P	LIMeVUSD	Lib Transp	Po	Nb Unités	NbJ	Tx Act	Tot Unit	T_P0	T_rev	T_Pr
PCH07	PCH0700 / 1	0/1/2	!m-y-/-/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,61	11,2	174	0	1948,8			
PCH07	PCH0701 / 1	0/1/3	!m-y-/-/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,61	10,7	138	0	1476,6			
PCH07	PCH0702 / 1	0/1/4	!m-y-/-/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,61	5,7	174	0	991,8			
PCH07	PCH0703 / 1	0/1/5	!m-y-/-/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,61	5,7	138	0	786,6			
PCH07	PCH0703 / 2	0/1/6	!-m-/-/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1,61	5,7	36	0	205,2			
PCH07	PCH0705 / 2	0/1/7	!-m-/-/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1,61	10,1	36	0	363,6			
PCH07	PCH0706 / 1	0/1/8	!m-y-/-/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,61	9,1	174	0	1583,4			MODIF
PCH07	PCH0707 / 1	0/1/9	!m-y-/-/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,61	4	138	0	552			
PCH07	PCH0707 / 2	0/1/10	!-m-/-/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1,61	4	36	0	144			
PCH07	PCH0708 / 1	0/1/11	!m-y-/-/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,61	3,5	174	0	609			
PCH07	PCH0709 / 2	0/1/12	!-m-/-/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1,61	7,5	36	0	270			MODIF
PCH07	PCH0711 / 1	0/1/13	!m-y-/-/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,61	13,5	138	0	1863			MODIF
PCH07	PCH0713 / 1	0/1/14	!m-y-/-/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	1,61	9,6	138	0	1324,8			
<b>Somme PCH07 - CARS BERTHELET - 1,61 - km</b>												
PCH07	PCH0700 / 1	0/1/2	!m-y-/-/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,5	174	0	12118,8	19 511,27	0,00	19 511,27
PCH07	PCH0701 / 1	0/1/3	!m-y-/-/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,33	138	0	45,54			
PCH07	PCH0702 / 1	0/1/4	!m-y-/-/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,28	174	0	48,72			
PCH07	PCH0703 / 1	0/1/5	!m-y-/-/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,27	138	0	37,26			
PCH07	PCH0703 / 2	0/1/6	!-m-/-/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,27	36	0	9,72			
PCH07	PCH0705 / 2	0/1/7	!-m-/-/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,5	36	0	18			
PCH07	PCH0706 / 1	0/1/8	!m-y-/-/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,46	174	0	80,04			
PCH07	PCH0707 / 1	0/1/9	!m-y-/-/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,13	138	0	17,94			
PCH07	PCH0707 / 2	0/1/10	!-m-/-/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,13	36	0	4,68			
PCH07	PCH0708 / 1	0/1/11	!m-y-/-/34.35.36.35.34.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,2	174	0	34,8			
PCH07	PCH0709 / 2	0/1/12	!-m-/-/0.36.0.0.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,42	36	0	15,12			
PCH07	PCH0711 / 1	0/1/13	!m-y-/-/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,63	138	0	86,94			
PCH07	PCH0713 / 1	0/1/14	!m-y-/-/34.35.0.35.34.0.0	CARS BERTHELET	58,78	0,5	138	0	69			
<b>Somme PCH07 - CARS BERTHELET - 58,78 - Heure (base 100)</b>												
PCH07	PCH07 / 0	0/1/1	!-----/12.0.0.0.0.0	CARS BERTHELET	1426	2,18	12	0	26,16			
<b>Somme PCH07 - CARS BERTHELET - 1426,48 - Véhicule</b>												
PCH07	PCH07 / 0	0/1/1	!-----/12.0.0.0.0.0	CARS BERTHELET	3372	1	12	0	12			
<b>Somme PCH07 - CARS BERTHELET - 3371,89 - Structure</b>												
<b>Total</b>												
										évolution = 6%		
										129 899,46		7 805,59

## Liste des illustrations

### Cartes

Carte 1, *Périmètre de l'étude et contexte de la gouvernance transports*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.15

Carte 2, *Territoire du SYMBORD*, 2014, source SYMBORD, p.21

Carte 3, *Croissance démographie due au solde migratoire entre 1999 et 2009* - INSEE 2010, p.23

Carte 4, *Etalement urbain sur le Haut Rhône Dauphiné* - INSEE 2010, p.23

Carte 5, *Stratégie d'accueil de population d'ici 2020*, SYMBORD, Schéma de Cohérence Territoriale, 2014, p.24

Carte 6 - *Entreprises du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné*, 2012, Elodie Cochey, p.27

Carte 7, *Itinéraires des lignes 1980 et 1990*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.29

Carte 8, *Etablissements scolaires du territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE via OpenCarto, p.36

Carte 9, *Itinéraires supportant une forte charge scolaire, Ligne 1980*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.38 et p.59

Carte 10, *Identification schématique des flux scolaires majeurs, Ligne 1980*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.38 et p.59

Carte 11, *Fréquentation journalière des arrêts de montée, Ligne 1980*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.39

Carte 12, *Fréquentation journalière des arrêts de descente, Ligne 1980*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.40

Carte 13, *Fréquentation journalière des arrêts de descente, Ligne 1990*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.41

Carte 14, *Fréquentation journalière des arrêts de montée, Ligne 1990*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.41



Carte 15, *Flux domicile-travail en direction du Rhône*, 2012, Elodie COCHEY, p.42 et p.69

Carte 16, *Ligne 1980, scénario 1*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.49

Carte 17, *Ligne 1980, scénario 2*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.50

Carte 18, *Ligne 1980, scénario 3*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.51

Carte 19, *Ligne 1980, scénario 4.1*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.52

Carte 20, *Ligne 1980, scénario 4.2*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.53

Carte 21, *Ligne 1980, scénario 4.3*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.54

Carte 22, *Ligne 1990, scénario 1*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.55

Carte 23, *Ligne 1990, scénario 2*, 2014, Nawelle.NAJIB BERNIE, p.56

Carte 24, *Etablissements scolaires concernés par le report de flux*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.58

Carte 25, *Ligne PCH04 après report de la charge scolaire de la ligne 1980*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.60

Carte 26, *Ligne PCH05 après report de la charge scolaire de la ligne 1980*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.61

Carte 27, *Ligne PCH06 après report de la charge scolaire de la ligne 1980*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.62

Carte 28, *Ligne PCH07 après report de la charge scolaire de la ligne 1980*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.63

Carte 29, *Les treize territoires de l'Isère*, 2011, DDT38, p.75

## **Tableaux**

Tableau 1, *Répartition de la population par âge en 1999 et 2009*, INSEE, recensement de la population 2009, p.22

Tableau 2, *Evolution annuelle moyenne de la population*, INSEE, recensement de la population 2009, p.22

Tableau 3, *Population active résidente en 2009*, INSEE, recensement de la population 2009, p.25

Tableau 4, *Population active résidente ayant un emploi selon le lieu de travail en 2009 et en 1999*, INSEE, recensement de la population 2009, p.25

Tableau 5, *Population active de 15 à 64 ans par CSP en 2009*, INSEE, recensement de la population 2009, p.26

Tableau 6 – *Nombre d'établissements par tranches d'effectifs au 31/12/2010*, INSEE, données 2010, p.27

Tableau 7 – *Matrice SWOT de la ligne 1980*, Nawelle NAJIB BERNIE, p.44

## **Figures**

Figure 1, *Infographie de la ligne 1980*, 2014, Nawelle NAJIB BERNIE, p.30

Figure 2, *Diagramme de fréquence d'usage des lignes 1980 et 1990*, Enquête de satisfaction 2012 du réseau Transisère, p.31

Figure 3, *Motif des déplacements*, Enquête de satisfaction 2012 du réseau Transisère, p.32

Figure 4, *Modes de déplacement terminaux*, Enquête de satisfaction du réseau Transisère, 2012, p.33

Figure 5, *Genre des usagers*, Enquête de satisfaction du réseau Transisère, 2012, p.34

Figure 6, *Âge des usagers*, Enquête de satisfaction du réseau Transisère, 2012, p.34

Figure 7, *Serpent de charge des montées descentes sens Lyon-Crémieu*, N.NAJIB BERNIE, 2014, p.35

Figure 8, *Question d'un terminus anticipé*, Enquête de satisfaction du réseau Transisère 2012, p.43

## Table des matières

<b>Remerciements .....</b>	<b>5</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>7</b>
<b>I - Organisme de stage et contexte de l'activité transport interurbain sur le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné .....</b>	<b>9</b>
1 - Image d'ensemble du Conseil général de l'Isère .....	9
2 - La direction des mobilités .....	10
3 - Le pôle étude .....	10
<b>II - Méthodologie et enjeux de la mission .....</b>	<b>11</b>
1 - Description de la mission et méthodologie employée .....	11
2 - Définition des enjeux .....	12
<b>III - Concertation et consolidation des projets de transport, la place du Conseil Général.....</b>	<b>15</b>
1 - Contexte de la gouvernance transport et importance de la concertation.....	15
<i>Etat des lieux du contexte de la gouvernance transports sur le périmètre de l'étude.....</i>	<i>15</i>
<i>Importance de la coopération locale.....</i>	<i>16</i>
2 - Application des instances de concertation dans le déroulé du stage .....	16
Echelon interne de concertation.....	16
Echelon des partenaires externes professionnels du transport.....	17
Echelon politique de concertation.....	18

<b>IV - Analyse territoriale, usages de la ligne et habitudes de déplacements</b>	<b>19</b>
1 - Analyse du contexte institutionnel, économique, social et de l'infrastructure ;	
Un territoire prometteur mais contraint .....	19
<i>Analyse du tissu social</i> .....	22
<i>Phénomène de périurbanisation et conséquences</i> .....	23
<i>Prévisions du Schéma de Cohérence Territoriale 2020</i> .....	24
<i>Analyse du contexte d'emploi et flux de déplacements professionnels</i> .....	25
<i>Éléments contextuels quant aux infrastructures routières</i> .....	28
2 - Usages de la ligne et habitudes de déplacements.....	28
<i>Détail des lignes dans leur état actuel</i> .....	29
<i>Fréquence d'utilisation</i> .....	31
<i>Motifs de déplacements sur les lignes</i> .....	32
<i>Modes de déplacement terminaux</i> .....	33
<i>Profil des usagers</i> .....	34
<i>Approfondissement de la connaissance de l'usage scolaire de la ligne 1980</i> .....	35
<i>Méthode de redressement des données de fréquentation par profil d'usagers</i> .....	36
<i>Identification des flux scolaires</i> .....	37
<i>Analyses sur l'enquête des Origines-Destinations – fréquentation des arrêts sur une base journalière</i> .....	39
3 - La question du terminus lyonnais .....	41
4 - Conclusions du diagnostic territorial et orientations de réorganisation.....	43
<i>Matrice SWOT de la ligne 1980</i> .....	44
<i>Orientations suite aux analyses territoriales et des usages</i> .....	45

<b>V - Projets de réorganisation et schéma de desserte finale .....</b>	<b>45</b>
<i>Points communs aux scénarii de réorganisation.....</i>	<i>46</i>
1 – Scénarii de réorganisation pour la ligne 1980.....	48
<i>Scénario 1 .....</i>	<i>48</i>
<i>Scénario 2 .....</i>	<i>49</i>
<i>Scénario 3 .....</i>	<i>50</i>
<i>Scénario 4.1 .....</i>	<i>51</i>
<i>Scénario 4.2. ....</i>	<i>52</i>
<i>Scénario 4.3. ....</i>	<i>53</i>
2 – Scénarii de réorganisation pour la ligne 1990.....	54
<i>Scénario 1 :Ligne 1990 .....</i>	<i>54</i>
<i>Scénario 2 :Ligne 1990 .....</i>	<i>55</i>
3 - Proposition de report des flux scolaires .....	57
<i>Modifications effectuées sur la ligne PCH04.....</i>	<i>59</i>
<i>Modifications effectuées sur la ligne PCH05.....</i>	<i>60</i>
<i>Modifications effectuées sur la ligne PCH06.....</i>	<i>61</i>
<i>Modifications effectuées sur la ligne PCH07.....</i>	<i>62</i>
<b>VI - Quel devenir pour les lignes de transport interurbain ?.....</b>	<b>64</b>
1-De la théorie à la pratique, genèse accélérée de la définition de l'interurbain.....	64
<i>Une définition par ce qui n'est pas.....</i>	<i>64</i>
<i>Contexte légal du transport interurbain.....</i>	<i>65</i>
2 - Du dilemme des transports routiers interurbains.....	66
<i>Paradoxe du développement des transports interurbains.....</i>	<i>66</i>
<i>Relation entre réseaux urbains et réseau interurbains.....</i>	<i>67</i>

<i>Place du transport interurbain dans le paysage des nouvelles autorités organisatrices des transports de demain.....</i>	
<i>68</i>	
<i>Un renouveau pour les transports routiers interurbains ?.....</i>	<i>69</i>
<i>Les transports interurbains en soutien à la vie locale et vice-versa.....</i>	<i>70</i>
<b>VII - Conclusions .....</b>	<b>71</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>73</b>

## Note d'information

### Définition du public cible :

Ce mémoire s'adresse à des étudiants en transports, des collectivités locales souhaitant restructurer des lignes de transport, des chercheurs en transports, ou toute personne ayant un intérêt dans les transports publics.

### Les raisons de cette étude :

La problématique du Conseil général de l'Isère, ayant poussé à repenser la structure de certaines lignes régulières interurbaines est partagée par l'ensemble des collectivités et la plupart des autorités organisatrices des transports en France. Il s'agit, dans un contexte budgétaire tendu, voire en baisse, de continuer à développer un service public de transport en mesure de satisfaire une demande toujours plus importante dans sa quantité et exigeante dans sa qualité.

Depuis une vingtaine d'années, l'agglomération lyonnaise est par ailleurs la cible d'un fort phénomène de périurbanisation. Le secteur Nord de l'Isère, porte d'entrée Est de la ville, est l'une des zones qui ont connu et connaissent encore une expansion due à l'étalement urbain. Ceci implique notamment une augmentation de la demande de transport, car la plupart des « expatriés » conservent une activité dans Lyon, et effectuent donc des trajets pendulaires.

Cette augmentation de la demande de transport peut être absorbée de deux façons : par le transport collectif, ou le transport individuel. Or, avec un taux de motorisation plus élevé en périphérie que dans la ville, une part importante des déplacements sont effectués en voiture, créant la congestion routière si bien connue autour des grandes agglomérations françaises.

L'effet est très négatif sur les transports interurbains, en termes de vitesse commerciale et de temps de parcours. Les infrastructures ne permettant pas systématiquement de préserver des espaces dédiés aux transports en commun, les lignes départementales se retrouvent alors acteur et victime de la congestion. Enfin, il existe une problématique spécifique au transport dans les zones peu urbanisées. Elle a trait à la définition du niveau de service des offres de transport interurbaines.

Dans les zones peu densément peuplées, ou en cas de manque de compétence en matière de transports, ou encore quand les finances ne le permettent pas, les collectivités (communes ou communautés de communes) ne se constituent pas Autorités Organisatrices des Transports, et ne proposent donc aucune offre de transport au niveau local. Dans cette situation (cas de la zone d'étude de ce mémoire), le maillage du territoire est assuré par les lignes interurbaines. La vocation du transport interurbain, qui est de relier, rapidement et par les grands axes, des pôles urbains, se trouve profondément modifiée, contrainte et forcée à

faire du cabotage. Les temps de parcours sont allongés, les itinéraires parfois complexes et multiples, et la desserte peut devenir très aléatoire (pas ou peu de fréquentation, arrêts isolés), créant un risque supplémentaire de difficulté de suivi de l'exploitation (arrêt non marqués, cars passés en avance, itinéraires « simplifiés » par le transporteur, ...etc.).

Dans ces conditions, comment aborder la restructuration des lignes interurbaines en veillant à rationaliser la desserte tout en garantissant son efficacité ? Quelle méthodologie pour construire un service attractif et cohérent avec la demande de transport ? Enfin comment parvenir à impliquer les différents acteurs afin de consolider la nouvelle proposition de desserte ?

### **Les objectifs du travail réalisé :**

- Répondre à la demande (ou aux demandes) de transport
- Rendre la ligne lisible et plus attractive
- Améliorer le service à budget constant
- Entrer en concertation avec les différents acteurs

### **Méthodologie mise en œuvre :**

J'ai souhaité articuler mon stage en deux phases. La première phase consiste à effectuer un diagnostic complet de la desserte actuelle. Il s'agit donc de comprendre le fonctionnement du territoire, ses spécificités, ainsi que le contexte de l'activité transport, de la ligne, et ce sous plusieurs aspects. L'étude du territoire s'est donc axée sur le contexte économique, social, politique. L'étude de la ligne et de la desserte s'est basée sur les éléments de connaissance de la clientèle, des rencontres avec les différentes parties (autorité organisatrice, transporteur, référents locaux). Cette première phase a permis d'identifier les principaux points noirs de la ligne, et de découvrir que l'usage actuel ne correspond que très partiellement à l'offre mise en place. En effet, 60% environ de la fréquentation sur la ligne est constituée de scolaires, qui empruntent souvent des services tronqués, visant à répondre à cette demande spécifique. Un double travail est donc mené depuis ce temps, puisque j'ai proposé la séparation de l'usage scolaire, en reportant le flux sur d'autres lignes (existantes ou à créer).

La seconde phase de la mission est la conception. Elle contient trois étapes. D'abord la définition des cibles. Afin de bâtir une desserte en cohérence avec les besoins, il m'est apparu indispensable de comprendre les usages et les potentiels d'usage, en fonction des éléments de la fréquentation actuelle, mais également en fonction du contexte étudié dans la phase 1.

La deuxième étape de cette phase est la définition des pistes d'action. Plusieurs dessertes sont possibles, et dépendent aussi des volontés politiques locales. La



particularité de la ligne étudiée est qu'elle traverse 4 zones de compétence transport différentes (Département de l'Isère, département de l'Ain, Département du Rhône, périmètre du SYTRAL). Le but de cette étape est de savoir ce qu'il est possible et impossible de faire quant au niveau d'offre, à/aux itinéraire(s), ...etc. en prenant en compte les éléments issus de la concertation.

La troisième et dernière étape de cette phase, et aussi de la mission consiste à proposer la version finale de réorganisation. Il se peut aussi que plusieurs propositions soient formulées, et soumises au vote des élus du Conseil général. Cette étape devra comporter les éléments financiers nécessaires à l'appréciation de la nouvelle ligne, ainsi que des éléments pratiques tels que la fiche horaire, voire le graphichage des services.

### **Résultats obtenus :**

- Quatre propositions ont été formulées pour restructurer la ligne 1980, trois pour la 1990
- Les flux scolaires ont été affectés sur d'autres lignes dans un souci de lisibilité et d'attractivité
- Les instances de concertation ont été activées tout au long du stage
- Les études ont permis de mieux comprendre les enjeux et contraintes du territoire
- Des discussions ont été engagées au niveau politique avec le Syndicat des Transport de l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL)

### **Difficultés rencontrées et limites du travail effectué :**

La première difficulté a été de s'approprier l'histoire et les caractéristiques de cette ligne au lourd passé. Anciennement gérée par la Société d'Economie Mixte VFD (SEM VFD), cette liaison a subi de nombreuses modifications, la plupart minimes, mais qui ont fini par créer une desserte illisible, répondant à des individualités qui pour certaines n'existent plus. Il a donc fallu séparer l'essentiel de l'historique, l'utile de l'inutile, ...etc. C'est un travail que j'ai mené jour après jour, pas à pas et je dois avouer en avoir appris jusqu'aux derniers jours.

Ensuite, et cela a été et reste la principale difficulté d'ordre technique, j'ai dû, lorsque je me suis rendue compte du niveau de fréquentation des scolaires, « redresser » les comptages, pour essayer de posséder une vision précise tant sur les scolaires et leurs déplacements, que sur les autres usagers, et leur nombre réel. Ne disposant pas du profil précis de l'ensemble des usagers, j'ai dû inventer une méthode, dont j'ai présenté les détails précédemment, pour tenter de comprendre la composition des cars. Cette méthode m'a en effet permis de posséder une idée plus précise et certainement plus juste du nombre effectif de passagers non scolaires à bord des cars. Elle comporte cependant ses limites, et

élimine certainement une part d'information. Toutefois, j'ai pu vérifier et confirmer mes résultats à quelques écarts près un peu plus tard, grâce aux rendus d'une enquête commandée par le Conseil général, comportant le profil de chacun des usagers enquêtés.

Ces rendus ont été rendus disponibles par le prestataire dans le courant du mois de Juin, et n'auraient donc pas pu être attendus sans tenter une première approche préalable avec les éléments que je possédais.

D'autre part, il existe une difficulté qui a perduré tout au long du stage et qui risque de perdurer encore après, qui réside dans la complexité du contexte de gouvernance. Quatre zones de gouvernance différentes, de multiples interlocuteurs, et une desserte ancienne dont la réorganisation n'est pas toujours bien acceptée. Cette difficulté réside d'ailleurs tant dans le nombre d'acteurs, que dans la complexité des relations purement politiques (les élus du Nord Isère sont de l'opposition, ce qui peut compliquer le dialogue). J'ai, dans la troisième partie de ce mémoire, présenté les instances de concertation mises en place au cours de mon stage, faisant apparaître la complexité des relations et des prises de positions dans ce territoire représenté par des élus de l'opposition. Cependant, la disparition programmée des départements et le transfert de compétences qui l'accompagnera devrait modifier les rapports de force et les instances de concertations.

La limite du travail se situe certainement en deux points majeurs. Tout d'abord, la nature des infrastructures routières ne permet pas de réaliser un aménagement réservé aux bus. De ce fait, les services Transisère continueront certainement de souffrir de la congestion, et de proposer des temps de parcours équivalents à ceux proposés au terme de cette étude. D'autre part, sans une prise de responsabilité au niveau local pour satisfaire la demande « de cabotage », les lignes Transisère se trouveront en incapacité de satisfaire l'ensemble des besoins de transport. La constitution par les communautés de communes représentées par le Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (SYMBORD) d'une Autorité Organisatrice des Transports de second rang permettrait par exemple de compléter l'offre de transport interurbaine.

#### **Suites à donner :**

- Choix des scénarii de réorganisation par le Conseil général de l'Isère
- Poursuite des discussions avec le Sytral notamment quant aux terminus des lignes
- Mise en appel d'offre des nouvelles lignes entre Octobre 2014 et Janvier 2015
- Mise en place des nouvelles lignes en Septembre 2015
- Application des modifications sur les lignes locales scolaires