

Coopération  
métropolitaine  
Sillon alpin



**COOPERATION METROPOLITAINE**

# STRATEGIE SILLON ALPIN

**ETAT DES LIEUX**

**Avril 2006**

Rhône-Alpes

Ville de Valence



|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUCTION</b>  | <b>4</b>  |
| <hr/>  |           |
| <b>CONTEXTE</b>  | <b>4</b>  |
| <b>OBJECTIFS</b>   | <b>4</b>  |
| <b>LIMITES</b>   | <b>4</b>  |
| <br>   |           |
| <b>OFFRE FERROVIAIRE</b>   | <b>6</b>  |
| <hr/>  |           |
| <b>I. INFRASTRUCTURE FERREE ET MATERIEL ROULANT EN VOIE D'AMELIORATION</b>       | <b>6</b>  |
| UNE INFRASTRUCTURE HETEROGENE  | 6         |
| Réflexion sur le doublement des voies uniques                                    | 6         |
| Réflexion sur l'électrification  | 7         |
| Réflexion sur la réduction des cantons et sur la signalisation                   | 7         |
| Réflexion sur le cadencement   | 7         |
| DES EVOLUTIONS PREVUES SUR L'INFRASTRUCTURE ET LE MATERIEL ROULANT               | 7         |
| Modernisation de l'infrastructure  | 7         |
| Modernisation du matériel roulant  | 8         |
| <b>II. RENOVATION DE L'ENSEMBLE DES GARES</b>                                    | <b>8</b>  |
| REMISE A NIVEAU DES GARES ET HALTES  | 8         |
| TRAVAUX SUR LES ABORDS   | 9         |
| <b>III. DES FREQUENCES DE LIAISONS FERROVIAIRES INTERCITES HETEROGENES</b>       | <b>9</b>  |
| UNE OFFRE DE SERVICE PLUS IMPORTANTE EN HEURES DE POINTE QU'EN HEURES CREUSES    | 9         |
| UNE FREQUENCE DIFFERENTE SUIVANT LA FONCTION DE LA LIAISON                       | 12        |
| Fréquence des liaisons en fonctions C et D                                       | 13        |
| Fréquence des liaisons en fonction B   | 13        |
| Fréquence des liaisons en fonction A   | 14        |
| Fréquence des liaisons en fonction A TGV   | 14        |
| <b>V. COMPETITIVITE DES LIAISONS EN TRAIN AVEC L'EXTERIEUR DU TERRITOIRE</b>     | <b>15</b> |
| <b>VI. LA CARTE OuRA : UNE BILLETTE QUI SE DEPLOIE SUR LE SILLON ALPIN</b>       | <b>16</b> |
| <b>VII. DES ENJEUX POUR L'AMELIORATION DE L'OFFRE FERREE</b>                     | <b>16</b> |
| <br>   |           |
| <b>OFFRE TRANSPORT ROUTIER DEPARTEMENTAL</b>                                     | <b>18</b> |
| <hr/>  |           |
| <b>I. DES RESEAUX DEPARTEMENTAUX HETEROGENES</b>                                 | <b>18</b> |
| DONNEES GENERALES  | 18        |
| LIGNE GENEVE - NICE  | 18        |
| <b>II. DES AMPLITUDES ET FREQUENCES ORIENTEES VERS LES BESOINS DES SCOLAIRES</b> | <b>19</b> |
| <b>III. DES POLITIQUES TARIFAIRES DIVERSIFIEES</b>                               | <b>19</b> |
| <b>IV. UNE BONNE INFORMATION, MAIS UNE COMMUNICATION INSUFFISANTE</b>            | <b>20</b> |
| UNE OFFRE D'INFORMATIONS AUX USAGERS SUFFISANTE                                  | 20        |
| UNE COMMUNICATION LIMITEE  | 20        |
| <b>V. DES ENJEUX POUR L'AMELIORATION DE L'OFFRE INTERURBAINE</b>                 | <b>21</b> |
| <br>   |           |
| <b>L'OFFRE URBAINE</b>   | <b>22</b> |
| <hr/>  |           |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>I. DES RESEAUX MARQUES PAR L'IMPORTANCE DE L'AGGLOMERATION DANS LAQUELLE ILS SONT IMPLANTES</b>           | <b>22</b> |
| TAILLE DES RESEAUX VARIABLE SUIVANT LA POPULATION DE L'AGGLOMERATION   | 22        |
| KILOMETRAGES PRODUITS FONCTION DE LA POPULATION DE L'AGGLOMERATION   | 22        |
| AMPLITUDES HORAIRES ET FREQUENCES PERMETTANT LE PLUS SOUVENT DE REPOUDRE A UN BESOIN DES SCOLAIRES ET ACTIFS | 23        |
| UNE INTERMODALITE ENCORE PEU DEVELOPEE   | 24        |
| <b>II. DES POLITIQUES TARIFAIRES TRES DIVERSIFIEES</b>   | <b>24</b> |
| <b>III. UNE BONNE INFORMATION, MAIS UNE COMMUNICATION PARFOIS INSUFFISANTE</b>                               | <b>25</b> |
| <b>IV. DES ENJEUX POUR L'AMELIORATION DE L'OFFRE URBAINE</b>   | <b>26</b> |

## **LES DEPLACEMENTS FERROVIAIRES** **27**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>I. DES DONNEES GENERALES SUR L'ENSEMBLE DE LA REGION RHONE-ALPES</b>    | <b>27</b> |
| UTILISATION DES TER PAR LES USAGERS  | 27        |
| MODE D'ACCES AUX GARES   | 27        |
| DONNEES 2005 DE LA REGION RHONE-ALPES                                      | 27        |
| <b>II. DES DONNEES PLUS PRECISES SUR LE SILLON ALPIN</b>                   | <b>28</b> |
| UNE FREQUENTATION PLUS IMPORTANTE DES GARES DANS LE CENTRE DU SILLON ALPIN | 28        |
| EVOLUTION DE LA FREQUENTATION DU RESEAU FERRE SUR L'AXE SILLON ALPIN       | 29        |

## **LES DEPLACEMENTS SUR LES RESEAUX INTERURBAINS** **30**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>I. UNE FREQUENTATION ESSENTIELLEMENT SCOLAIRE</b> | <b>30</b> |
| <b>II. UN FAIBLE NOMBRE DE CLIENTS INTERMODAUX</b>   | <b>30</b> |

## **LES DEPLACEMENTS SUR LES RESEAUX URBAINS** **31**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>I. VARIABILITE DES FREQUENTATIONS DES RESEAUX EN FONCTION DE LEUR TAILLE</b> | <b>31</b> |
| <b>II. UNE INTERMODALITE PEU QUANTIFIEE, MAIS QUI PARAIT FAIBLE</b>             | <b>32</b> |

## **COMPARAISON AVEC LES DEPLACEMENTS ROUTIERS INDIVIDUELS ; A TERME, OBSERVATION DU TRANSFERT MODAL** **33**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>I. DES TARIFS FAVORABLES A L'UTILISATION DU TRAIN</b>  | <b>33</b> |
| <b>II. DES TEMPS DE PARCOURS PLUTOT FAVORABLES A L'UTILISATION DE LA VOITURE</b>                          | <b>33</b> |
| <b>III. LES DEPLACEMENTS PAR AUTOROUTE</b>  | <b>34</b> |
| DEPLACEMENTS AUTOROUTIERS ENTRE AGGLOMERATIONS  | 34        |
| LES ABONNEMENTS PERMETTANT DES REDUCTIONS AUX AUTOMOBILISTES  | 35        |
| PROLONGEMENT DE L'A41 : UNE MESURE FAVORABLE A L'UTILISATION DE LA VOITURE SUR LA LIAISON ANNECY – GENEVE | 36        |
| <b>IV. UNE INFRASTRUCTURE ROUTIERE EN EVOLUTION</b>   | <b>37</b> |
| <b>V. DES ENJEUX POUR UN REPORT MODAL</b>   | <b>37</b> |

## **CONCLUSION** **38**

|  |    |
|--|----|
| LES GRANDES LIGNES D'ACTIONS POUVANT ETRE PROPOSEES SONT ISSUES DE CES CONCLUSIONS | 39 |
|--|----|

## **SOURCES** **40**

---

## INTRODUCTION

---

### Contexte

Le Chantier Déplacement est partie prenante dans la réflexion sur l'émergence au niveau européen, du territoire Sillon Alpin. Ce territoire se structure autour de l'axe Genève – Valence et regroupe la Région Rhône-Alpes, le canton de Genève, quatre départements : Haute-Savoie, Savoie, Isère et Drôme, ainsi que les principales agglomérations situées dans ces départements. Pour une meilleure attractivité du Sillon Alpin, le Chantier Déplacement doit promouvoir un niveau de service exemplaire et innovant qui permette de se déplacer dans l'ensemble multipolaire quelle que soit sa motivation en faisant un point fort de la qualité d'accueil à l'international.

Pour parvenir à cet objectif, il est apparu nécessaire de réaliser un état des lieux pour mieux comprendre le fonctionnement de ce territoire et pouvoir agir sur les points les plus stratégiques. Une première réflexion avait été menée en 2003 par le biais de l'étude Systra. Cette dernière présente un diagnostic sur l'organisation fonctionnelle des transports et d'élabore des propositions.

Aujourd'hui cet état des lieux permet de réactualiser l'étude Systra sur l'aspect diagnostic et de l'approfondir sur les thématiques des transports urbains et interurbains.

### Objectifs

L'objectif de cet état des lieux est double :

- avoir une vision de la situation actuelle de l'offre de transport et des déplacements sur le Sillon Alpin et dans ses relations avec le territoire national  
⇒ *valoriser les aspects positifs et améliorer les aspects négatifs*
- établir le n° de l'observatoire  
⇒ *comparer dans le temps les évolutions de l'ensemble des indicateurs et réaliser un suivi des actions engagées et de leur efficacité*

L'état des lieux permet non seulement d'avoir une vision d'ensemble, mais également de mettre en relief les besoins en terme de déplacements sur le Sillon Alpin. Les conclusions permettront de faire émerger des actions.

### Limites

Ce dossier connaît trois principales limites :

- il est élaboré à partir de données de base parfois incomplètes et hétérogènes ;
- il ne fait pas état de données sur les relations avec l'international ;
- seul a été pris en compte le transport de personnes ; le fret n'est pas intégré à ce dossier.



L'infrastructure ferrée traverse le Sillon Alpin du Nord au Sud. Elle apparaît comme l'axe structurant de ce territoire. Ce chapitre permet de faire le point sur l'état actuel de l'infrastructure, des gares et du matériel roulant, ainsi que des projets d'amélioration. Outre l'aspect matériel, il traite également des liaisons entre les agglomérations de ce territoire et des liens avec l'extérieur.

### I. Infrastructure ferrée et matériel roulant en voie d'amélioration

L'infrastructure ferrée n'est pas homogène sur l'ensemble de l'axe Genève-Valence. Cette situation conduit à une réflexion sur l'amélioration de l'infrastructure mais également du matériel roulant.

#### *Une infrastructure hétérogène*

Entre Genève et Valence, l'infrastructure ferrée s'étend sur 259 kilomètres via Bellegarde, et sur 267 kilomètres via Annemasse.

Comme le présente l'étude Systra "Organisation fonctionnelle des transports – Schéma de déplacements dans le Sillon Alpin" de décembre 2003, l'infrastructure ferrée sur le Sillon Alpin est hétérogène. Le tableau suivant permet de constater cette situation :

|                            | <b>voie</b> | <b>électrification</b> | <b>signalisation</b> |
|----------------------------|-------------|------------------------|----------------------|
| Genève – Annemasse         | unique      | oui                    | bloc manuel          |
| Annemasse – Annecy         | unique      | oui                    | bloc manuel          |
| Annecy – Aix-les-Bains     | unique      | oui                    | bloc automatique     |
| Genève – Culoz             | double      | oui                    | bloc manuel          |
| Culoz – Aix les Bains      | double      | oui                    | bloc automatique     |
| Aix-les-Bains – Montmélian | double      | oui                    | bloc automatique     |
| Montmélian – Gières        | double      | non                    | bloc manuel          |
| Gières – Moirans           | double      | oui                    | bloc automatique     |
| Moirans – Saint-Marcellin  | unique      | non                    | bloc automatique     |
| Saint-Marcellin – Romans   | unique      | non                    | bloc manuel          |
| Romans – Saint-Marcel      | double      | non                    | bloc automatique     |
| Saint-Marcel – Valence     | double      | oui                    | bloc automatique     |

#### **Réflexion sur le doublement des voies uniques**

Le doublement de la voie permet une plus grande capacité sur le réseau. Mais les coûts correspondant à la réalisation d'une deuxième voie étant élevés, il est difficile d'imaginer un doublement total du réseau dans les prochaines années.

### Réflexion sur l'électrification

L'électrification sur l'ensemble des voies du Sillon Alpin permettrait une homogénéisation du réseau pour une amélioration des liaisons. Elle permettrait également de mieux respecter l'environnement en réduisant les émissions de gaz à effet de serre grâce à la suppression de la traction thermique.

### Réflexion sur la réduction des cantons et sur la signalisation

Les cantons correspondent à des distances entre deux signaux. Sur chaque canton ne peut circuler qu'un train. Plus les cantons sont longs sur une ligne, plus la capacité de cette dernière est faible. Au contraire, des cantons plus rapprochés permettent de faire circuler plus de trains.

La signalisation peut se faire automatiquement ou manuellement. L'automatisation de l'ensemble de la signalisation permet d'augmenter la capacité sur un tronçon sans forcément doubler les voies ferrées. En effet, une signalisation automatique nécessite moins de distance de sécurité entre deux trains : deux cantons + une longueur de train au lieu d'une distance entre deux gares pour une signalisation manuelle.

### Réflexion sur le cadencement

La planification des travaux d'infrastructure ferrée et de signalisation est pleinement intégrée à celles du cadencement. En effet, le projet de cadencement du réseau régional doit permettre de mieux répondre au besoin de déplacement en optimisant la gestion de l'infrastructure actuelle et en recherchant les investissements les plus judicieux pour améliorer la desserte à des coûts maîtrisés.

Le cadencement peut permettre dans ces conditions d'améliorer l'offre de transport à infrastructure constante : "c'est en identifiant les besoins précis d'amélioration du service de transport que l'horaire cadencé est construit. C'est de cet horaire cadencé que découlent les infrastructures et le matériel roulant suffisants à la réalisation de cet objectif." (*LE CADENCEMENT ; région Rhône-Alpes ; 6 décembre 2006*). Cette démarche vise à une optimisation du système ferroviaire.

Une réflexion sur l'ensemble de ces données permet d'améliorer l'offre de transport ferré, sans forcément engager de lourds travaux ayant des conséquences financières importantes.

## **Des évolutions prévues sur l'infrastructure et le matériel roulant**

### Modernisation de l'infrastructure

Du Sud au Nord du Sillon Alpin, plusieurs projets d'amélioration de l'infrastructure sont actés ou à l'étude :

Valence – Grenoble :

- doublement de la ligne Moirans – Saint-Marcellin (2007 – 2009)
- Moirans : saut de Mouton de Moirans (livraison : 2009-2010)
- aménagements Saint-Marcellin – Romans (livraison : 2010)
- électrification et raccordement à la Ligne Grande Vitesse Méditerranée et mise au gabarit de trois tunnels (entre Valence et Moirans) (2012)

Gières – Montmélian :

- réduction de la longueur des cantons (modernisation de la signalisation)
- électrification à l'étude (lancement AVP 2006)
- troisième voie à Gières (2007)

Montmélian – Aix-les-Bains :

- mise au gabarit des tunnels pour l'axe fret Dijon-Modane

Aix-les-Bains – Annecy :

- optimisation de la capacité
- doublement partiel de la ligne
- actuellement : étude préliminaire d'amélioration de capacité

Culoz – Bellegarde – Genève et La Roche sur Foron – Annemasse :

- bloc automatique en projet

Projet CEVA (Cornavin –Eaux-Vives – Annemasse) :

Le projet CEVA multiplie les possibilités de desserte par le rail, entre les territoires suisse et français. La liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse permettra de relier Annemasse à Genève en 17 minutes en Trains Grandes Lignes (avec arrêt aux Eaux-Vives), et Cornavin aux Eaux-Vives en 9 minutes.

CEVA s'inscrit dans le cadre du développement de la région franco-valdo-genevoise. Il intervient alors que les échanges transfrontaliers s'intensifient. En avril 2006, le projet est arrêté côté suisse ; il le sera dans les prochains mois côté français.

### **Modernisation du matériel roulant**

Aujourd'hui, près de 60 % du parc a été rénové ou renouvelé. La Région prévoit la rénovation ou le renouvellement de l'ensemble du parc en 2010.

Le nouveau programme d'investissement en matériel ferroviaire (2006 – 2012) prévoit également pour la Région Rhône-Alpes l'accroissement de la capacité du parc d'environ 25%. Ce programme envisage l'acquisition de l'équivalent de 22000 places neuves et incorporation de 5000 places Corail d'occasion. En 2006, commande de 260 million d'euros de matériel essentiellement TER à deux niveaux.

## **II. Rénovation de l'ensemble des gares**

Les gares et leurs abords sont concernés par des rénovations, qu'elles soient déjà réalisées ou en cours de projet.

### **Remise à niveau des gares et haltes**

En 2005 l'ensemble des gares entre Grenoble et Saint Gervais a été remis à niveau : façade, mobilier, revêtement des quais et information. Le tronçon Valence – Grenoble sera traité en même temps que les travaux d'infrastructure en 2009.

Toutes les gares de Rhône-Alpes seront remises à niveau en 2009.

## **Travaux sur les abords**

Les projets de gares qui concernent les abords et l'intermodalité, au-delà des espaces ferroviaires, sont traités avec les collectivités en fonction de la volonté locale. Pour les gares importantes, les projets se traduisent par des interventions phasées dans le temps.

Interventions sur les principales gares du Sillon Alpin sur la période 2000-2005 :

- Bellegarde : réaménagement en pôle d'échange TER/TGV pour 2008 (étude AVP terminée, convention de travaux prévue fin 2006 avec réalisation complète livrée en 2008)
- Annemasse : réaménagement de la gare
- Annecy : création d'un troisième quai + réaménagement en pôle d'échange avec déplacement de la gare routière (convention de travaux)
- Aix-les-Bains : projet de pôle d'échange en cours
- Grenoble : réaménagement d'une seconde traversée de voie au niveau du tramways, extension à 400 places de la vélostation réalisé entre 2003 et 2005. Amélioration de l'accessibilité (ascenseur et rehaussement de quai) ; livraison en 2007
- Voirion : réaménagements de pôle d'échange à l'étude
- Valence : gare Valence TGV

## **III. Des fréquences de liaisons ferroviaires intercités hétérogènes**

La liaison Genève – Grenoble connaît deux itinéraires : un passant par Bellegarde, et l'autre par Annemasse :

- **Genève (gare CFF) – Grenoble via Bellegarde** : 2h10 de trajet (il existe 3 aller-retours directs et un quatrième à l'étude pour décembre 2006, l'objectif cible étant de 8 aller-retours par jour)
- **Genève (Eaux-Vives) – Grenoble via Annemasse** : 3h de trajet (il n'existe pas d'aller-retours directs par cet itinéraire)

### ***Une offre de service plus importante en heures de pointe qu'en heures creuses***

L'étude de l'offre de transport en heures de pointe permet de considérer si l'offre est ou non suffisante pour permettre aux actifs et étudiants se déplaçant quotidiennement, de réaliser en train leurs trajets domicile – travail / études.

L'étude de l'offre en heures creuses permet de définir si l'offre paraît ou non suffisante pour répondre à d'autres besoins (trajets entre universités pour les étudiants, loisirs, etc.)

Pour définir si la fréquence des trains entre deux agglomérations est très bonne, bonne, moyenne, ou mauvaise, la base de travail choisie est la suivante :

- extraction à partir du site internet SNCF-TER du nombre de trajets en heures de pointe et en heures creuses entre agglomérations (données pour un jour ouvrable de base : 16/05/06) ;
- seuls sont pris en compte les trajets compétitifs : les liaisons dont les durées de parcours sont trop importantes n'ont pas été intégrées ; (trop importantes = hors cadre par rapport aux temps de parcours de la majorité des autres trains ou en véhicule personnel) ;
- établissement d'un qualificatif aux liaisons (très bonne / bonne / moyenne / mauvaise) en fonction de leurs fréquences : ce qualificatif peut correspondre à différentes fréquences suivant que l'on se situe en heures de pointe ou en heures creuses.

### En heures de pointe matin (7h – 9h)

| destination origine | Genève | Annemasse | Bellegarde | Annecy | Aix les bains | Chambéry | Grenoble | Voiron | Romans | Valence |
|---------------------|--------|-----------|------------|--------|---------------|----------|----------|--------|--------|---------|
| Genève              | /      | 4         | 4          | 2      | 1             | 2        | 1        | 0      | 0      | 0       |
| Annemasse           | 2      | /         | 1          | 2      | 1             | 0        | 0        | 0      | 0      | 0       |
| Bellegarde          | 3      | 1         | /          | 0      | 1             | 1        | 0        | 0      | 0      | 0       |
| Annecy              | 1      | 1         | 0          | /      | 5             | 5        | 2        | 0      | 0      | 0       |
| Aix les bains       | 2      | 0         | 2          | 4      | /             | 9        | 4        | 0      | 1      | 0       |
| Chambéry            | 1      | 0         | 1          | 3      | 7             | /        | 4        | 0      | 1      | 0       |
| Grenoble            | 0      | 0         | 0          | 1      | 3             | 3        | /        | 5      | 2      | 1       |
| Voiron              | 0      | 0         | 0          | 0      | 2             | 2        | 9        | /      | 2      | 1       |
| Romans              | 0      | 0         | 0          | 0      | 0             | 0        | 2        | 0      | /      | 3       |
| Valence             | 0      | 0         | 0          | 0      | 0             | 0        | 2        | 0      | 4      | /       |

très bonne fréquence : tous les 1/4 d'heure environ

bonne fréquence : toutes les 20 min environ

fréquence moyenne : toutes les 35 min environ

fréquence faible : toutes les heures ou une seule liaison

fréquence nulle : absence de liaison

### En heures de pointe soir (17h30 – 19h)

| destination origine | Genève | Annemasse | Bellegarde | Annecy | Aix les bains | Chambéry | Grenoble | Voiron | Romans | Valence |
|---------------------|--------|-----------|------------|--------|---------------|----------|----------|--------|--------|---------|
| Genève              | /      | 3         | 4          | 1      | 1             | 1        | 1        | 1      | 0      | 0       |
| Annemasse           | 3      | /         | 2          | 2      | 1             | 1        | 0        | 0      | 0      | 0       |
| Bellegarde          | 3      | 2         | /          | 1      | 1             | 1        | 1        | 1      | 0      | 0       |
| Annecy              | 1      | 1         | 1          | /      | 2             | 2        | 2        | 1      | 1      | 1       |
| Aix les bains       | 3      | 1         | 2          | 3      | /             | 5        | 2        | 1      | 1      | 1       |
| Chambéry            | 2      | 1         | 2          | 3      | 3             | /        | 4        | 4      | 2      | 2       |
| Grenoble            | 1      | 0         | 1          | 3      | 4             | 5        | /        | 5      | 2      | 1       |
| Voiron              | 0      | 0         | 0          | 1      | 3             | 4        | 4        | /      | 1      | 1       |
| Romans              | 0      | 0         | 0          | 1      | 2             | 2        | 2        | 1      | /      | 4       |
| Valence             | 0      | 0         | 0          | 1      | 1             | 1        | 2        | 1      | 4      | /       |

très bonne fréquence : tous les 1/4 d'heure environ

bonne fréquence : toutes les 20 min environ

fréquence moyenne : toutes les 35 min environ

fréquence faible : toutes les heures ou une seule liaison

fréquence nulle : absence de liaison

### En heures creuses (9h – 17h30)

| destination origine | Genève | Annemasse | Bellegarde | Annecy | Aix les bains | Chambéry | Grenoble | Voiron | Romans | Valence |
|---------------------|--------|-----------|------------|--------|---------------|----------|----------|--------|--------|---------|
| Genève              | /      | 8         | 11         | 4      | 6             | 5        | 4        | 2      | 2      | 3       |
| Annemasse           | 8      | /         | 3          | 4      | 4             | 4        | 2        | 2      | 2      | 2       |
| Bellegarde          | 9      | 5         | /          | 3      | 3             | 3        | 3        | 1      | 2      | 3       |
| Annecy              | 5      | 4         | 2          | /      | 12            | 9        | 6        | 5      | 5      | 5       |
| Aix les bains       | 5      | 5         | 2          | 13     | /             | 16       | 8        | 7      | 5      | 6       |
| Chambéry            | 5      | 5         | 2          | 11     | 17            | /        | 11       | 11     | 4      | 6       |
| Grenoble            | 5      | 4         | 2          | 6      | 8             | 11       | /        | 19     | 8      | 11      |
| Voiron              | 2      | 2         | 1          | 5      | 6             | 9        | 19       | /      | 6      | 7       |
| Romans              | 2      | 2         | 2          | 6      | 6             | 6        | 7        | 6      | /      | 7       |
| Valence             | 3      | 1         | 4          | 5      | 8             | 8        | 9        | 6      | 8      | /       |

très bonne fréquence : entre 25 et 35 min

bonne fréquence : entre 40 et 60 min

fréquence moyenne : entre 1h et 1h30

fréquence faible : entre 1h30 et 2h10

fréquence très faible : < 2h50

Seules les liaisons comportant les qualificatifs **très bonne** et **bonne** fréquence sont compétitives pour les personnes voyageant quotidiennement. Les **fréquences moyennes** n'offrent que peu de possibilité aux actifs : les horaires de trains doivent coïncider avec ceux de travail pour que les trajets domicile – travail / études puissent être réalisés en train. Les fréquences **faibles** et **très faibles** ou **nulles** ne sont pas suffisantes pour permettre de répondre aux besoins de ce type de déplacements.

Il est à noter que les liaisons de faibles et très faibles fréquences sont en majorité des liaisons de longue distance et dont les durées de transport sont très peu compétitives par rapport aux déplacements en voiture. Le qualificatif "nulle" appliqué à la fréquence sur de nombreuses liaisons ne signifie pas uniquement qu'il n'existe pas de trains desservant les agglomérations dans les heures ciblées, mais également que la durée du trajet est telle qu'elle ne permet pas des déplacements compétitifs par rapport à la majorité des autres trains et à l'utilisation de la voiture.

Ces tableaux mettent en relief quatre points :

- les déplacements en train sont performants pour des trajets courts, en général, d'agglomérations satellites à agglomérations centrales. Plus la distance est longue, moins la fréquence est bonne ;
- les agglomérations centrales du Sillon Alpin (Grenoble et Chambéry) sont les mieux desservies : elles profitent de liaisons de plusieurs agglomérations ;
- Annecy connaît des fréquences peu importantes : les liaisons entre Annecy et Genève et entre Annecy et Aix-les-Bains sont réalisées sur une infrastructure à voie unique dans un relief contraint qui impose des vitesses réduites ;
- les fréquences en heures creuses sont très diversifiées. Mais 56% des liaisons ont une faible ou une très faible fréquence (au maximum 1 train / 1h30).

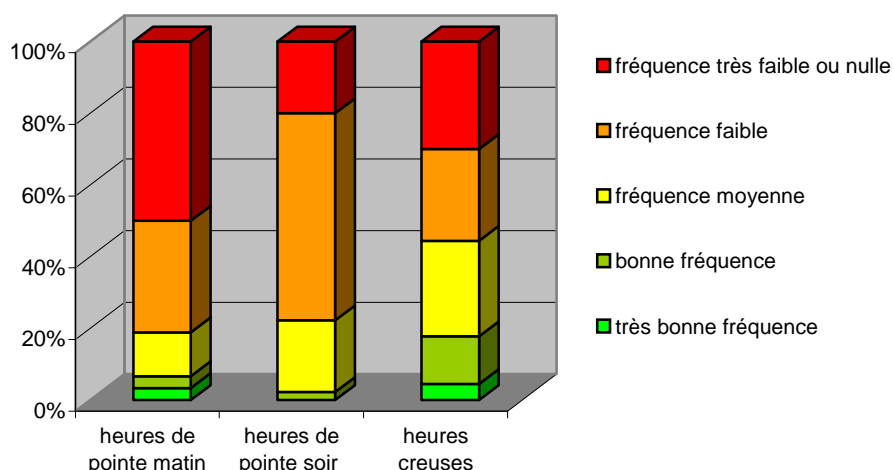
Ces tableaux ne mettent pas en évidence d'autres aspects, qui peuvent paraître comme déterminants dans le choix d'un moyen de transport pour les voyageurs :

- la saturation de certains trains aux heures de pointe le matin et le soir en semaine (essentiellement : Saint-Marcellin – Chambéry, Grenoble – Chambéry, et Chambéry - Grenoble) ;
- la variabilité du confort des trains liée à la saturation et à l'âge des trains.

Le graphique suivant permet de mieux visualiser les fréquences suivant les heures de pointe matin et soir et les heures creuses.

**Avertissement** : les données en heures de pointe le matin et le soir sont comparables. Mais, bien que les données en "heures creuses" reprennent la même légende, elles ne peuvent être directement comparées aux deux premières. En effet, alors que "très bonne fréquence" correspond à un train tous les quarts d'heure environ en heures de pointe, ce qualificatif correspond à un train toutes les 25-35 minutes en heures creuses. Il en est de même pour les autres fréquences. (cf. légende des tableaux ci-dessus)

## Répartition des fréquences des liaisons suivant les heures



Ce graphique met en évidence que les relations assurées en heure de pointe le matin et le soir sont en moyenne équivalentes : les liaisons de fréquence moyenne à très bonne représentent environ 1/5<sup>ème</sup> de l'ensemble des liaisons, et celles de faible ou très faible fréquence les 4/5<sup>ème</sup>.

Il fait également apparaître des carences qui varient entre le matin et le soir : en heures de pointe du matin, la moitié des liaisons entre les principales agglomérations du Sillon Alpin ne sont pas assurées et 20% en pointe du soir. Cette amélioration sensible de l'offre le soir ne permet cependant pas d'attirer les actifs : s'ils n'ont pas de train le matin, ils opteront pour un autre mode de transport pour le trajet aller et retour.

En heures creuses, le nombre de trains ayant une fréquence minimum à l'heure représente 18%. Ces 18% correspondent à des fréquences bonnes et très bonnes.

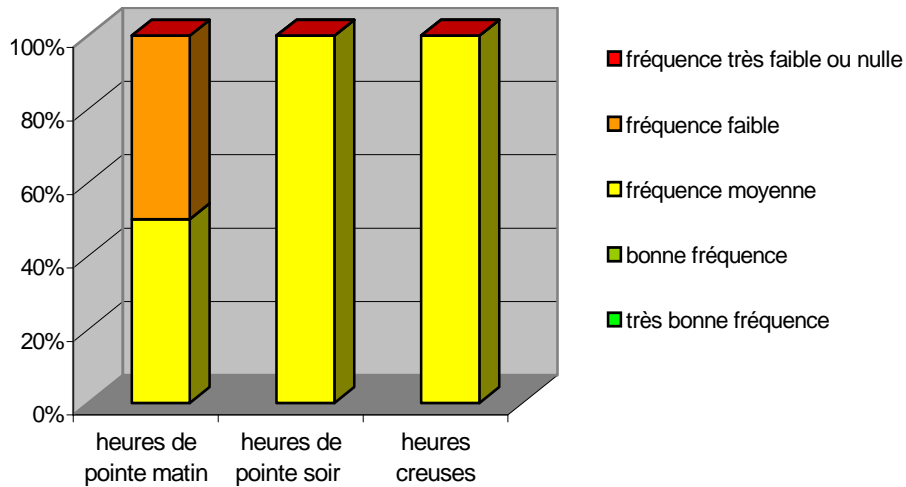
### Une fréquence différente suivant la fonction de la liaison

Le découpage de ces dessertes en fonction de la distance intercity permet de faire apparaître plus précisément la répartition des fréquences :

|                        |                  |                                |
|------------------------|------------------|--------------------------------|
| Fonction <b>A TGV</b>  | à plus de 100 km | très longue distance           |
| Fonction <b>A</b>      | de 40 à 100 km   | longue distance                |
| Fonction <b>B</b>      | de 15 à 40 km    | intervilles (moyenne distance) |
| Fonction <b>C et D</b> | à moins de 15 km | périurbain                     |

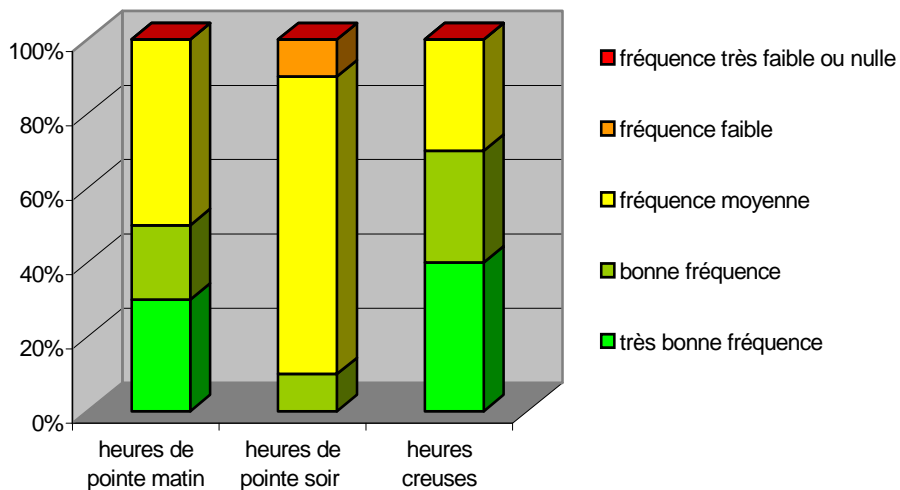
| destination origine | Genève        | Annemasse     | Bellegarde   | Annecy       | Aix les bains | Chambéry     | Grenoble     | Voiron       | Romans       | Valence      |
|---------------------|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Genève              | /             | <b>C et D</b> | <b>B</b>     | <b>A</b>     | <b>A</b>      | <b>A</b>     | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> |
| Annemasse           | <b>C et D</b> | /             | <b>A</b>     | <b>A</b>     | <b>A</b>      | <b>A</b>     | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> |
| Bellegarde          | <b>B</b>      | <b>A</b>      | /            | <b>A</b>     | <b>A</b>      | <b>A</b>     | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> |
| Annecy              | <b>A</b>      | <b>A</b>      | <b>A</b>     | /            | <b>B</b>      | <b>A</b>     | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> |
| Aix les bains       | <b>A</b>      | <b>A</b>      | <b>A</b>     | <b>B</b>     | /             | <b>B</b>     | <b>A</b>     | <b>A</b>     | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> |
| Chambéry            | <b>A</b>      | <b>A</b>      | <b>A</b>     | <b>A</b>     | <b>B</b>      | /            | <b>A</b>     | <b>A</b>     | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> |
| Grenoble            | <b>A TGV</b>  | <b>A TGV</b>  | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A</b>      | <b>A</b>     | /            | <b>B</b>     | <b>A</b>     | <b>A</b>     |
| Voiron              | <b>A TGV</b>  | <b>A TGV</b>  | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A</b>      | <b>A</b>     | <b>B</b>     | /            | <b>A</b>     | <b>A</b>     |
| Romans              | <b>A TGV</b>  | <b>A TGV</b>  | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b>  | <b>A TGV</b> | <b>A</b>     | <b>A</b>     | /            | <b>B</b>     |
| Valence             | <b>A TGV</b>  | <b>A TGV</b>  | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b> | <b>A TGV</b>  | <b>A TGV</b> | <b>A</b>     | <b>A</b>     | <b>B</b>     | /            |

### Fréquence des liaisons en fonctions C et D



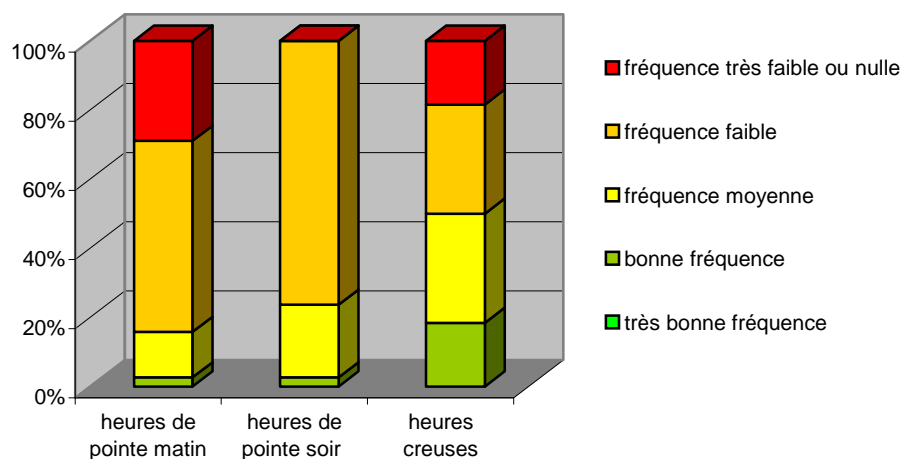
Cette fonction connaît une meilleure fréquence en heures de pointe le soir que le matin. En heures creuses, la fréquence ne dépasse pas un train toutes les heures. Cependant, il est difficile d'extraire des conclusions générales sur les fréquences de ces fonctions, puisque ce graphique est constitué à partir des données sur la seule liaison Genève – Annemasse. Elle ne peut être représentative de l'ensemble des trajets de ce types (ex. : Chambéry – Montmélian ; Voiron – Moirans, etc.).

### Fréquence des liaisons en fonction B



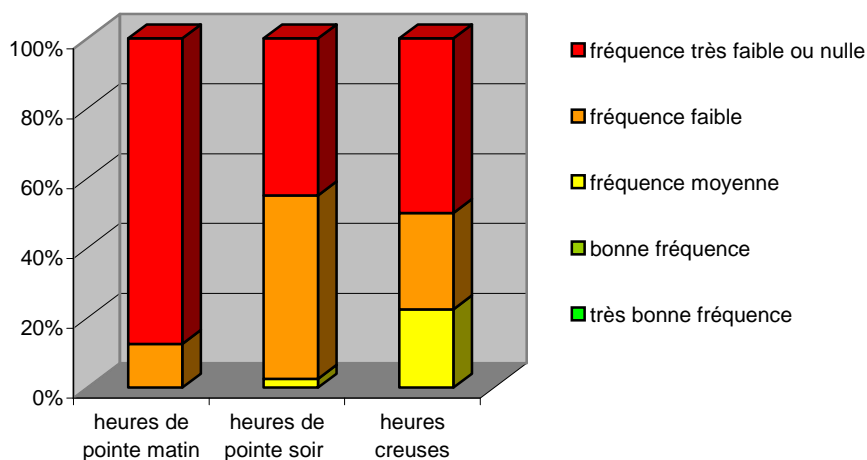
La fonction B rassemble principalement des liaisons entre les agglomérations satellites et les agglomérations centrales. Les liaisons comportant de bonnes et très bonnes fréquences représentent la moitié des trajets en heures de pointe le matin. Le soir la fréquence est moins bonne puisque les trajets de fréquences moyennes ou faibles représentent 90%. En heures creuses, 70% des trajets ont une fréquence entre 25 et 60 minutes ; cette fréquence est considérée comme bonne à très bonne.

## Fréquence des liaisons en fonction A



La fonction A comprend principalement des liaisons entre principales agglomérations (ex : Grenoble – Valence). Les fréquences faibles et très faibles ou nulles sont très majoritaires sur ces trajets. En heures de pointe le matin, ces fréquences représentent 84% des liaisons et 76% le soir. Il existe donc peu de variations entre le matin et le soir. De même, en heures creuses, les fréquences sont peu importantes, puisque les fréquences maximum (entre 40 et 60 minutes) représentent 18% de l'ensemble des liaisons, et les fréquences faibles et très faibles ou nulles représentent 50%.

## Fréquence des liaisons en fonction A TGV



Les fréquences de la fonction A TGV sont très peu importantes. Dans cette fonction, sont intégrés les liaisons entre les agglomérations éloignées du Sillon Alpin (ex : Annecy – Romans). Le principal problème qui se pose ici est que les temps de parcours sont souvent hors cadre en comparaison des temps de parcours en voiture. De fait, les horaires ne sont le plus souvent pas adaptés, et ces trajets ne sont pas intégrés dans ce graphique.

Le matin en heures de pointe, 88% des liaisons ont une fréquence très faible ou nulle. Le soir en heures de pointes, ce sont 45% des liaisons qui sont dans ce cas et 53% qui sont considérées comme ayant une faible fréquence.

En heures creuses, comme la considération des temps de parcours est moins stricte, un plus grand nombre de trains sont pris en compte et la fréquence paraît donc être meilleure.

## V. Compétitivité des liaisons en train avec l'extérieur du territoire

Le Sillon Alpin souhaitant se positionner comme un territoire attractif, des liaisons ferrées performantes doivent permettre de relier ce territoire à Paris et aux pôles les plus proches.

Sources : données train : site internet SNCF  
Données route : site internet Viamichelin

|                     | Nombre de liaisons en train (en JOB) |        | Temps minimum en train | Temps moyen en train |        | Temps minimum en véhicule personnel |
|---------------------|--------------------------------------|--------|------------------------|----------------------|--------|-------------------------------------|
|                     | Aller                                | Retour |                        | Aller                | Retour |                                     |
| Paris - Genève      | 11                                   | 11     | 3h 22                  | 4h00                 | 3h57   | 5h 00                               |
| Paris - Annecy      | 15                                   | 22     | 3h 49                  | 4h11                 | 4h17   | 5h 16                               |
| Paris - Chambéry    | 19                                   | 20     | 2h 48                  | 3h23                 | 3h29   | 5h 23                               |
| Paris - Grenoble    | 25                                   | 29     | 2h 55                  | 3h35                 | 3h41   | 5h 24                               |
| Paris - Valence     | 12                                   | 12     | 2h 10                  | 2h25                 | 2h22   | 5h 21                               |
| Lyon - Genève       | 22                                   | 24     | 1h 39                  | 2h16                 | 2h19   | 1h 40                               |
| Lyon - Annecy       | 25                                   | 18     | 1h 50                  | 2h21                 | 2h31   | 1h 42                               |
| Lyon - Chambéry     | 19                                   | 13     | 1h 10                  | 1h33                 | 1h32   | 1h 21                               |
| Lyon - Grenoble     | 28                                   | 30     | 1h 13                  | 1h37                 | 1h37   | 1h 23                               |
| Lyon - Valence      | 45                                   | 56     | 0h 33                  | 0h59                 | 1h05   | 1h 11                               |
| Valence - Marseille | 18                                   | 18     | 1h 01                  | 2h05                 | 1h58   | 2h 08                               |

En terme de durées de trajets, les voyages en train sont les plus avantageux sur les parcours de plus longues distances :

|                     | Différence entre les temps de trajet minimum VP et train |           |
|---------------------|--|-----------|
|                     | absolue  | relative* |
| Paris - Genève      | 1h 38  | 49%       |
| Paris - Annecy      | 1h 27  | 38%       |
| Paris - Chambéry    | 2h 35  | 92%       |
| Paris - Grenoble    | 2h 29  | 85%       |
| Paris - Valence     | 3h 11  | 146%      |
| Lyon - Genève       | 0h 01  | 1%        |
| Lyon - Annecy       | 0h 08  | 7%        |
| Lyon - Chambéry     | 0h 11  | 15%       |
| Lyon - Grenoble     | 0h 10  | 82%       |
| Lyon - Valence      | 0h 38  | 114%      |
| Valence - Marseille | 1h 07  | 110%      |

\* différence entre les temps minimum en train et en VP : exemple, entre Paris et Genève, les trajets en VP mettent 49% de temps en plus qu'en train

Les trajets effectués en train apparaissent être très compétitifs par rapport à l'utilisation d'un véhicule personnel sur les longues distances.

Entre Paris et les principales agglomérations du Sillon Alpin, ainsi qu'entre Marseille et Valence, les temps de parcours en train sont très attractifs par rapport ceux réalisés en voiture. Au sein de la région Rhône-Alpes, le constat est différent puisque les temps de voyages les plus courts en train -entre les agglomérations de Lyon et Genève, Chambéry ou Grenoble- correspondent au temps minimum des trajets en voiture : la desserte ferrée est insuffisamment compétitive par rapport à l'utilisation d'un véhicule personnel en Rhône-Alpes. Dans ce cadre, les trajets en véhicule personnel sont le plus souvent privilégiés par rapport aux voyages en train bien que ces temps de parcours en VP ne prennent pas en compte les éventuelles difficultés de circulation et de stationnement.

Nota : sur une journée, seuls un ou deux trains effectuent les trajets dans le temps minimum indiqué. La comparaison entre les temps moyens et les temps minimum en train accentue le constat selon lequel les voyages en trains sur la Région Rhône-Alpes sont peu attractifs du fait de leur durée.

## VI. La carte OÙRA : une billettique qui se déploie sur le Sillon Alpin

La billettique constitue un outil de facilitation de l'accès aux transports collectifs en offrant à l'utilisateur un support de titre unique pour ses déplacements et un outil de développement de la multimodalité (définition de la Charte d'interopérabilité sur la région Rhône-Alpes du 14 juin 2004).

La Région Rhône-Alpes travaille à un projet d'interopérabilité de cartes à puce à l'échelle de son territoire. La Région pilote ce projet qu'elle mène en concertation avec les 8 départements et les 23 autorités organisatrices de transports urbains. Elle participe à hauteur de 18 millions d'euros. Il est prévu un déploiement progressif en Rhône-Alpes.

La carte OÙRA s'adresse donc pour sa première mise en œuvre sur le bassin de vie grenoblois.

Le déploiement du système billettique TER Rhône-Alpes s'effectue jusqu'en 2009, en concertation avec le déploiement des systèmes billettiques des partenaires :

- 2005 : Voiron, Grenoble
- 2007 : Valence, Romans, Saint Marcellin, Pontcharra, Chambéry, Aix-les-Bains
- 2008 : Annecy, La Roche sur Foron, Annemasse, Bellegarde, Genève

## VII. Des enjeux pour l'amélioration de l'offre ferrée

A partir des constats effectués ci-dessus et des données de la Région Rhône-Alpes, découlent les principaux enjeux suivants :

### *Amélioration de l'infrastructure et du matériel roulant :*

- homogénéisation de l'infrastructure
- fiabilisation des dessertes
- gains de capacité

### *Rénovation des gares et des abords :*

- amélioration de l'accès au réseau TER (confort, information, lisibilité...)
- meilleure articulation avec les autres réseaux pour desservir plus finement le territoire
- développement du rabattement sur les gares en TC ou mode doux préférentiellement à la voiture pour lesquelles les possibilités d'extension de parking sont limitées
- allongement des quais permettant d'accueillir des trains comportant plus de rames (pour répondre à l'augmentation de la fréquentation des trains)

### *Desserte ferroviaire intercity :*

- mise en place du cadencement
- fréquences plus soutenues pour les liaisons longues distances

### *Liens avec l'extérieur du territoire Sillon Alpin :*

- amélioration des performances du système ferroviaire entre les villes de la région
- multiplication des possibilités de liaisons ferroviaires avec Paris et l'Arc Méditerranéen

*Une infrastructure hétérogène : voie double/voie unique ; électrification de certaines zones ; signalisation automatique/manuelle*

⇒ *homogénéisation progressive de l'infrastructure sur l'électrification et la signalisation*

*L'ensemble des gares du Sillon Alpin concerné par une remise à niveau et / ou des travaux sur les abords*

⇒ *fin des travaux prévue en 2009*

*Une desserte ferroviaire intercity plutôt compétitive sur des courtes distances, mais moins sur les longues*

⇒ *mise en place du cadencement*

*Attractivité des liaisons en train avec l'extérieur du territoire Sillon Alpin*

⇒ *multiplication des possibilités de liaisons ferroviaires sur ces destinations*

⇒ *améliorations sur les trajets entre les agglomérations de la Région Rhône-Alpes*

## OFFRE TRANSPORT ROUTIER DEPARTEMENTAL

L'offre de transport routier départemental permet de compléter l'offre régionale TER. Les lignes considérées par cet état des lieux sont uniquement celles situées sur le territoire Sillon Alpin. Sont donc exclues l'ensemble des lignes scolaires et des lignes extérieures à l'axe Valence – Genève (exemple : lignes touristiques vers les massifs).

### I. Des réseaux départementaux hétérogènes

#### *Données générales*

Les réseaux des quatre départements sont vastes, mais seules quelques lignes sont situées sur le territoire Sillon Alpin. Ces lignes suivent donc le plus souvent les voies ferrées, mais n'ont pas la même vocation. Les réseaux départementaux quadrillent plus finement le territoire et complètent l'offre TER.

| département  | nombre de lignes situées sur le Sillon Alpin |
|--------------|--|
| Haute-Savoie | 6  |
| Savoie       | 2  |
| Isère        | 8  |
| Drôme        | 1  |

Les réseaux départementaux desservent les autres réseaux, en particulier les principales gares du réseau ferré : les gares routières et SNCF sont en général situées au même endroit ou proches les unes des autres.

#### *Ligne Genève - Nice*

Le cas de la ligne Genève-Grenoble-Nice est particulier, puisque cette liaison dessert à la fois plusieurs départements, régions et pays.

Sur le Sillon Alpin, cette ligne dessert : Genève, Annemasse, Annecy, Aix-les-Bains, Chambéry et Grenoble. Cette ligne est organisée par les Etats français et helvète. La société exploitante VFD, étant régie par le département de l'Isère, ce dernier doit supporter les déficits de cette ligne.

Les données suivantes permettent de comparer l'offre routière et l'offre ferroviaire sur le trajet Genève-Nice :

|   | Car  | Train   |
|---|--|---|
| <b>Nombre d'allers-retours par jour</b> | 1  | 5   |
| <b>Durée du trajet</b>                  | 10h  | Entre 6h30 et 11h30   |
| <b>Correspondance</b>                   | non  | oui (Valence et / ou Avignon)   |
| <b>Plein tarif</b>                      | 75,50 euros  | entre 66 et 101 euros suivant la durée du trajet  |
| <b>Réductions</b>                       | -30% pour les -26 ans et pour les familles nombreuses<br>-50% pour +60 ans et les 4-11 ans | Réductions classiques SNCF :<br>réductions de 25 à 50% suivant le statut (étudiant, carte 12-25, carte Vermeil, etc.) |

La liaison en car ne comporte qu'un aller-retour par jour, alors que le train en propose cinq. La durée du trajet est plus courte en train (pour les trains les plus rapides). Quant aux tarifs peuvent être considérés comme équivalents. L'avantage du car sur ce trajet est qu'il permet aux voyageurs d'effectuer le voyage sans correspondance.

## II. Des amplitudes et fréquences orientées vers les besoins des scolaires

L'étude de l'amplitude et de la fréquence des lignes des réseaux interurbains prises en compte, permet de mieux comprendre à quels publics ces lignes sont destinées :

|                     | <b>Amplitude</b> | <b>Fréquence (pour les trajets considérés)</b> |
|---------------------|------------------|--|
| <b>Haute-Savoie</b> | 6h15 – 19h10     | de 2 à 10 AR / jour                            |
| <b>Savoie</b>       | 6h25 – 19h00     | de 1 à 2 AR / jour                             |
| <b>Isère</b>        | 6h00 – 22h00     | de 10 min (lignes express) à 4 AR / jour       |
| <b>Drôme</b>        | 6h30 – 20h15     | de 35 min à 1h                                 |

L'heure de début de service sur les quatre départements est relativement homogène le matin: elle correspond en général à des horaires pour une desserte scolaire. Bien qu'elle permette essentiellement de répondre à un besoin de déplacement quotidien des scolaires, elle peut également répondre à un besoin de déplacement des actifs. Le dernier service du soir se réalise entre 19h et 22h suivant le département et peut permettre de répondre à un besoin des actifs. Cependant, cette constatation est à nuancer, puisqu'il s'agit ici de l'amplitude globale du réseau et non pas de chaque ligne. Certaines lignes peuvent donc avoir une amplitude inférieure, qui ne corresponde pas à ce type de besoins.

La fréquence est très hétérogène à la fois entre les quatre réseaux, mais également au sein même des réseaux. Les fréquences sont en général peu élevées sauf pour les lignes express de l'Isère. Lorsqu'une desserte ne comporte que quelques allers-retours par jour, cela met en évidence que le service est principalement formaté pour les scolaires. Au contraire, les liaisons comportant une fréquence importante peuvent être très attractives pour les actifs. C'est le cas essentiellement pour les départements de l'Isère et de la Drôme.

## III. Des politiques tarifaires diversifiées

Les politiques tarifaires des départements sont très diversifiées :

|              | <b>Type de tarification</b>                                      | <b>Gamme tarifaire</b>  | <b>Réductions tarifaires jeunes et sur critères sociaux</b>  | <b>Intermodalité</b> |
|--------------|--|---|--|----------------------|
| Haute-Savoie | <b>par origine / destination</b> , établie par les transporteurs | billets unitaires   | <b>non</b>   | <b>non</b>           |
| Savoie       | <b>par origine / destination</b> , établie par les transporteurs | billets unitaires   | <b>oui</b><br>mais les lignes situées sur le Sillon Alpin ne sont pas concernées   | <b>non</b>           |
| Isère        | <b>tarification zonale</b><br>6 zones                            | billets unitaires<br>cartes 10 trajets<br>billets 1 jour<br>abonnements mensuels et annuels | <b>oui</b><br>jeunes <18 ans, étudiants <27 ans ;<br>personnes à faibles ressources,<br>demandeurs d'emploi, familles nombreuses, handicapés | <b>oui</b>           |
| Drôme        | <b>tarification zonale</b><br>4 zones                            | billets unitaires<br>abonnements mensuels   | <b>oui</b><br>jeunes <26 ans ; familles nombreuses,<br>RMIstes, handicapés   | <b>oui</b>           |

Les quatre réseaux départementaux sont structurés de façon différente : les départements de la Drôme et de l'Isère raisonnent en terme de tarification zonale et la Savoie et la Haute-Savoie en terme d'origine – destination :

- tarification zonale : elle dépend du nombre de zone(s) choisie(s) par le voyageur
- tarification par origine – destination : elle dépend à la fois du transporteur, du nombre de kilomètres effectués sur le trajet et si le trajet est réalisé en plaine ou en montagne (sur l'axe Sillon Alpin, les trajets sont uniquement réalisés en plaine)

La gamme tarifaire est également hétérogène entre les quatre départements. Seul le billet unitaire leur est commun. Les abonnements mensuels et annuels sont proposés par l'Isère et la Drôme. L'Isère propose en plus la carte 10 trajets et le billet 1 jour. La Haute-Savoie souhaite une simplification et une homogénéisation de sa tarification.

Concernant les réductions suivant le statut du voyageur, les offres sont très différentes d'un département à l'autre. Il n'existe pas de dénominateur commun. Les réductions proposées peuvent concerner les jeunes, les personnes à faibles ressources, les demandeurs d'emploi, les familles nombreuses et les personnes handicapées.

Il est à noter que la Haute-Savoie réfléchit actuellement à une réduction de 50% sur un ticket unitaire ou un abonnement, uniquement sur un trajet défini, pour les jeunes de moins de 26 ans (quelque soit son statut).

L'intermodalité n'est aujourd'hui pas proposée par l'ensemble des quatre départements. L'Isère offre un accès au réseau urbain isérois, et la Drôme un accès gratuit aux réseaux urbains de l'agglomération valentinoise et de Romans et Bourg de Péage.

#### **IV. Une bonne information, mais une communication insuffisante**

##### ***Une offre d'informations aux usagers suffisante***

Les départements disposent de bonnes ressources pour informer les usagers. Leur site internet permet de présenter les services proposés : lignes et trajets, tarification, réductions, informations pratiques, etc. Il est à noter que le site internet de la Haute-Savoie possède un calculateur d'itinéraire.

##### ***Une communication limitée***

L'aspect communication est peu présent, mis à part dans le département de l'Isère. Ce dernier propose la palette la plus complète en terme de communication : charte graphique du réseau Transisère très présente sur l'ensemble des cars ; publication dans des journaux institutionnels, dans la presse locale, dans les revues et magazines régionaux et dans les gratuits ; annonces radio ; partenariat d'événement (tour de France et coupe Icare) ; car promotionnel et stylo, crayon, sacs, canotiers aux couleurs Transisère.

## V. Des enjeux pour l'amélioration de l'offre interurbaine

Les constats ci-dessus et des données des départements permettent de mettre en évidence les enjeux suivants :

- amélioration de l'interopérabilité entre les transports en communs interurbains, urbains et ferroviaires
- création d'une interopérabilité entre les TC interurbains
- recherche d'une meilleure complémentarité entre les lignes routières et ferroviaires
- développement du transport à la demande en interurbain
- amélioration de l'information et la communication auprès des voyageurs

*Une offre très diversifiée de services et de tarifs*

- ⇒ *création d'une interopérabilité entre les transports collectifs interurbains*
- ⇒ *pour aller plus loin, création d'une interopérabilité et d'une intermodalité entre les transports collectifs interurbains, urbains et ferroviaires*

*Insuffisance de la communication auprès des voyageurs potentiels*

- ⇒ *améliorer cet aspect pour attirer un plus grand nombre de voyageurs*

L'offre urbaine permet de répondre aux besoins de déplacement au sein des agglomérations. Sur le Sillon Alpin, il existe actuellement 10 AOTU (autorités organisatrices de transport urbain) : Canton de Genève, ville de Bellegarde sur Valserine, Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne, Communauté d'Agglomération d'Annecy, Communauté de Communes du Lac du Bourget, Chambéry Métropole, Syndicat Mixte des Transports en Communs de Grenoble, Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, Agglomération Romano-Péageoise et Valence Major.

### I. Des réseaux marqués par l'importance de l'agglomération dans laquelle ils sont implantés

#### *Taille des réseaux variable suivant la population de l'agglomération*

Le tableau suivant reprend les informations fournies par les AOTU. Concernant les données sur la taille du réseau, certaines AO ont donné le nombre de kilomètres sans cumuler les parcours communs entre plusieurs lignes, alors que d'autres les ont cumulés. Les données sur le nombre de kilomètres de réseau ne peuvent donc pas être comparées de façon très précise. Cependant, le tableau permet d'avoir une vision globale de la situation.

|   | population du PTU | nbre de km du réseau | ratio km réseau / population |
|---|-------------------|----------------------|------------------------------|
| Canton de Genève  | 440 000           | 494 (TPG uniquement) | 1,12 m / hab.                |
| Bellegarde  | 11 329            | 17                   | 1,50 m / hab.                |
| Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne | 57 619            | 92,8                 | 1,61 m / hab.                |
| Communauté d'Agglomération d'Annecy                     | 133 329           | 324                  | 2,43 m / hab.                |
| Communauté de Communes du Lac du Bourget                | 49 238            | 168                  | 3,41 m / hab.                |
| Chambéry Métropole                                      | 115 838           | 220,6                | 1,90 m / hab.                |
| Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grenoble     | 380 645           | 361                  | 0,95 m / hab.                |
| Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais           | 87 469            | 219,1                | 2,50 m / hab.                |
| Agglomération Romano-Péageoise                          | 43 745            | 89,5                 | 2,05 m / hab.                |
| Valence Major   | 117 559           | 123                  | 1,05 m / hab.                |
| <b>Total</b>  | <b>1 436 771</b>  | <b>1 615</b>         | <b>1,12 m / hab.</b>         |

Ce tableau permet de constater que plus une agglomération est importante (importance considérée en fonction de sa population), plus son réseau est vaste. Cependant, lorsque le ratio réseau / population est calculé, on s'aperçoit que l'effort n'est pas plus important pour les grandes agglomérations.

#### *Kilométrages produits fonction de la population de l'agglomération*

Le tableau suivant permet de voir les différences entre agglomérations suivant le nombre de kilomètres annuels produits par an et par habitants.

|   | Nbre de km produits / an | population du PTU | Nbre de km / hab |
|---|--------------------------|-------------------|------------------|
| Canton de Genève  | 17 448 000               | 440 000           | 40               |
| Bellegarde  | 87 000                   | 11 329            | 8                |
| Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne | 975 380                  | 57 619            | 17               |
| Communauté d'Agglomération d'Annecy                     | 4 043 279                | 133 329           | 30               |
| Communauté de Communes du Lac du Bourget                | 602 102                  | 49 238            | 12               |
| Chambéry Métropole                                      | 3 639 758                | 115 838           | 31               |
| Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grenoble     | 15 215 000               | 380 645           | 40               |
| Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais           | 761 111                  | 87 469            | 9                |
| Agglomération Romano-Péageoise                          | 431 744                  | 43 745            | 10               |
| Valence Major   | 3 452 475                | 117 559           | 29               |
| <b>Total</b>  | <b>46 655 849</b>        | <b>1 436 771</b>  | <b>32</b>        |

Le canton de Genève "pèse" lourd dans le nombre de kilomètres total (37%) et dans la population totale (31%). Le nombre moyen de kilomètre par habitant peut donc paraître élevé. Ce tableau permet de constater que le nombre de kilomètres effectués par an et par habitants est plus important pour les plus grandes agglomérations.

### *Amplitudes horaires et fréquences permettant le plus souvent de répondre à un besoin des scolaires et actifs*

Les amplitudes horaires et les fréquences varient d'un réseau à l'autre :

|   | amplitude    | fréquence la plus importante |
|---|--------------|------------------------------|
| Canton de Genève  | 5h30 – 0h30  | 6 min                        |
| Bellegarde  | 5h55 – 18h52 | 30 min                       |
| Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne | 5h09 – 21h49 | 15 min                       |
| Communauté d'Agglomération d'Annecy                     | 6h – 21h     | 7 min                        |
| Communauté de Communes du Lac du Bourget                | 6h45 – 19h20 | 30 min                       |
| Chambéry Métropole                                      | 5h30 – 23h27 | 5 min                        |
| Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grenoble     | 4h34 – 0h49  | 5 min                        |
| Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais           | 6h30 – 19h30 | 20 min                       |
| Agglomération Romano-Péageoise                          | 6h27 – 19h28 | 15 min                       |
| Valence Major   | 6h15 – 20h45 | 8 min                        |

Les amplitudes horaires permettent de répondre à l'attente des scolaires et de la majorité des actifs. Cependant, bien qu'il existe dans quelques AO des lignes de nuit, les amplitudes horaires des réseaux ne permettent pas de répondre à une demande en terme de déplacements pour les loisirs le soir, et une demande des actifs qui travaillent de nuit.

Concernant les fréquences, elles varient suivant l'importance de l'agglomération : moins l'agglomération est importante, plus la fréquence est faible, et inversement, plus l'agglomération est importante, plus la fréquence est élevée.

## Une intermodalité encore peu développée

Les gares SNCF et routières sont très bien desservies par les réseaux urbains. Il existe à l'heure actuelle une véritable possibilité de réaliser de l'intermodalité, mais cette dernière est peu exploitée.

Cinq réseaux sur les neuf dont les données ont été fournies desservent de véritables pôles intermodaux (Genève, Annecy, Chambéry, Grenoble et Voiron). Ces derniers comportent le plus souvent les services suivants : pôle d'information et de vente de titres de transport et location de vélos. Deux réseaux sur ces neuf ne possèdent pas de pôle intermodal (Bellegarde et l'Agglomération Romano-Péageoise). Sur les deux réseaux restant, Valence ne propose pas un réel pôle intermodal, mais un simple pôle d'échange avec le réseau interurbain, et la Communauté de Communes du Lac du Bourget est en voie de mettre en place un tel dispositif.

## II. Des politiques tarifaires très diversifiées

Les politiques tarifaires des AOTU du Sillon Alpin sont très variables. Elles correspondent à la taille du réseau : plus elle est importante, plus les tarifs pratiqués sont élevés, mais il est à noter que l'offre de service y est également plus importante.

De plus, il existe d'importantes disparités tarifaires entre la France et la Suisse, qui peuvent en partie s'expliquer par la forte offre proposée par le réseau de transport public genevois et par la monnaie.

Tableau récapitulatif des principales données des réseaux (tableau complet en annexe)

|   | Canton de Genève                   | Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne | Bellegarde                 | Communauté d'Agglomération d'Annecy | Communauté de Communes du Lac du Bourget | Chambéry Métropole                         | Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grenoble | Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais | Agglomération Romano-Péageoise     | Valence Major              |
|---|------------------------------------|---|----------------------------|-------------------------------------|--|--|---|---|------------------------------------|----------------------------|
| Gratuité pour les jeunes enfants            | <b>oui</b><br><6 ans               | <b>oui</b><br><7 ans                                    | <b>oui</b><br><6ans        | <b>oui</b><br><5ans                 | <b>oui</b><br><4 ans                     | <b>oui</b><br><3 ans                       | <b>oui</b><br><4 ans                                | <b>oui</b><br><5 ans                          | <b>oui</b><br><6 ans               | <b>oui</b><br><6 ans       |
| Billet unitaire                             | <b>oui</b><br>3 CHF (+/- 1,88€)    | <b>oui</b><br>1,10 €                                    | <b>oui</b><br>1,10 €       | <b>oui</b><br>1€                    | <b>oui</b><br>1,05 €                     | <b>oui</b><br>1€                           | <b>oui</b><br>1,30 €                                | <b>oui</b><br>1€                              | <b>oui</b><br>1€                   | <b>oui</b><br>1,10€        |
| Carte / carnet 10 trajets                   | <b>non</b>                         | <b>oui</b><br>8,60 €                                    | <b>oui</b><br>7,50€        | <b>oui</b><br>8,80€                 | <b>oui</b><br>8,50€                      | <b>oui</b><br>6,38€                        | <b>oui</b><br>10,50€                                | <b>oui</b><br>8€                              | <b>oui</b><br>7€                   | <b>oui</b><br>10€          |
| Tarification 1 jour                         | <b>oui</b><br>10 CHF (+/- 6,25 €)  | <b>non</b>  | <b>non</b>                 | <b>oui</b><br>2,60€                 | <b>non</b>                               | <b>oui</b><br>2,60€                        | <b>oui</b><br>3,50€                                 | <b>non</b>                                    | <b>non</b>                         | <b>non</b>                 |
| Tarification hebdomadaire                   | <b>oui</b><br>35 CHF (+/- 21,88 €) | <b>non</b>  | <b>non</b>                 | <b>oui</b><br>10€                   | <b>oui</b><br>10,50€                     | <b>oui</b><br>6,90 €                       | <b>oui</b><br>12€                                   | <b>non</b>                                    | <b>non</b>                         | <b>non</b>                 |
| Tarification mensuelle                      | <b>oui</b><br>70 CHF (+/- 43,75€)  | <b>oui</b><br>28€                                       | <b>oui</b><br>22€          | <b>oui</b><br>33,50€                | <b>oui</b><br>32€                        | <b>oui</b><br>26,04€                       | <b>oui</b><br>40€                                   | <b>oui</b><br>25€                             | <b>oui</b><br>19€                  | <b>oui</b><br>30€          |
| Tarification annuelle                       | <b>oui</b><br>650 CH (+/- 406,25€) | <b>oui</b><br>280 €                                     | <b>oui</b><br>198€         | <b>oui</b><br>255€                  | <b>oui</b><br>208€                       | <b>oui</b><br>233,65€                      | <b>oui</b><br>400€                                  | <b>oui</b><br>250€                            | <b>oui</b><br>155€                 | <b>oui</b><br>300€         |
| Tarifications mens. et ann. pour les jeunes | <b>oui</b>                         | <b>oui</b>  | <b>oui</b>                 | <b>oui</b>                          | <b>non</b>                               | <b>oui</b>                                 | <b>oui</b>  | <b>oui</b>                                    | <b>oui</b>                         | <b>oui</b>                 |
| Tarifs sur critères sociaux                 | <b>oui</b>                         | <b>oui</b>  | <b>oui</b>                 | <b>oui</b>                          | <b>oui</b>                               | <b>oui</b>                                 | <b>oui</b>  | <b>oui</b>                                    | <b>oui</b>                         | <b>oui</b>                 |
| Tarification multimodale                    | <b>oui</b><br>(réseau TER)         | <b>oui</b><br>(unireso et réseau TER)                   | <b>oui</b><br>(réseau TER) | <b>oui</b><br>(réseau STAC)         | <b>non</b>                               | <b>oui</b><br>(réseau TER et réseau SIBRA) | <b>oui</b><br>(réseau TER)                          | <b>oui</b><br>(réseau TER)                    | <b>oui</b><br>(réseau interurbain) | <b>oui</b><br>(réseau TER) |

La **gratuité pour les jeunes enfants** est reconnue par toutes les AOTU du Sillon Alpin. Cependant, l'âge maximum fixé par ces AO pour pouvoir bénéficier de cette gratuité varie (de 3 à 7 ans).

L'ensemble des réseaux urbains propose une tarification au **billet unitaire**. Il varie en France entre 1€ et 1,30€. La moyenne se situe à 1,06€ ; sur les neuf réseaux français, cinq facturent le billet à 1€.

Le **carnet de 10 tickets** est proposé par tous les réseaux français. Le canton de Genève se démarque en ne proposant pas ce type de tarification. Côté français, les prix du carnet varient de 6,38€ à 10,50€, avec une moyenne à 8,25€

La **tarification à la journée** n'est prévue que sur les agglomérations genevoise, annécienne, chambérienne et grenobloise. La tarification suisse est plus de deux fois plus élevée que la moyenne des tarifs sur les agglomérations françaises (qui est de 2,90€).

Concernant les **abonnements mensuels et annuels**, tous les réseaux proposent cette tarification. Ces derniers comportent également de nombreuses disparités au niveau des prix. Seuls les tarifs pratiqués sur les agglomérations françaises sont comparés ici : les prix y varient du simple au double (de 19€ à 40€) pour l'abonnement mensuel, avec une moyenne de 28€. Les abonnements annuels connaissent aussi de fortes disparités : de 155 € pour l'agglomération Romano-Péageoise, à 400€ pour l'agglomération grenobloise. La moyenne se situe à 257€. Mise à part la Communauté de Communes du Lac du Bourget, toutes les AOTU proposent des abonnements mensuels et annuels à tarifs réduits pour les jeunes. Ces réductions ne sont pas accordées de la même manière partout. Certaines AO ne prennent en compte que l'âge, d'autres prennent en compte le statut (scolaire ou étudiant), et d'autres enfin se basent sur ces deux critères.

Des **tarifs réduits** sont proposés en fonction de critères sociaux par l'ensemble des AOTU. Il n'y a aucune homogénéité dans la fixation des statuts des personnes pouvant en bénéficier. De même, les tarifs pratiqués sont hétérogènes.

La **tarification multimodale** est proposée par huit des dix AO concernées. Il existe là encore une grande variété de tarifs combinés, mais il est possible de retenir que les tarifs combinés réseau urbain - réseau SNCF sont les plus nombreux.

### III. Une bonne information, mais une communication parfois insuffisante

Les usagers ont le plus souvent une bonne information par le biais des sites internet des AO ou des réseaux, des guides et des plans distribués.

L'aspect communication est plus important sur les réseaux urbains qu'interurbains. Sur les huit AOTU dont on connaît les données, seules deux ne disposent pas de réel plan de communication. Sur les autres réseaux urbains, cette communication passe essentiellement par voie d'affichage et relation presse.

La signalétique des lignes et des points de vente ne semble poser aucun problème. Elle est présente sur tous les réseaux urbains.

#### IV. Des enjeux pour l'amélioration de l'offre urbaine

L'ensemble de ces données et les informations fournies par les AOTU permettent de mettre en évidence un certain nombre d'enjeux :

- meilleure interopérabilité et complémentarité des TC urbains avec les TC interurbains et le réseau ferroviaire
- application de la loi handicap de février 2005

*Source : Tarification et multimodalité sur la Région Rhône-Alpes – Etude Analyse de la valeur*

Le système de tarification doit :

- faciliter l'accès à des déplacements multimodaux par l'achat d'un titre unique pour un déplacement à 2 ou 3 modes
- être associé à un support qui puisse être lu et validé dans chaque réseau concerné
- correspondre à la réalité d'une offre intermodale

Les AO doivent veiller à ne pas s'engager dans des situations trop complexes, avec des dépenses difficiles à maîtriser.

*Des réseaux urbains de bonne qualité :*

- *amplitudes horaires qui répondent aux besoins des scolaires, étudiants et actifs*
- *information homogène et suffisante*
- *présence de pôles d'échanges entre les différents réseaux*  
⇒ *application de la loi handicap*

*Une tarification diversifiée, mais quelques dénominateurs communs :*

- *gratuité pour les jeunes enfants*
- *billet unitaire*
- *abonnements mensuels et annuels*
- *réductions jeunes et sur critères sociaux*

*Une tarification combinée peu importante et très hétérogène suivant les AO*

- ⇒ *interopérabilité et intermodalité des transports collectifs urbains avec les transports interurbains et le réseau ferroviaire*

Les données sur les déplacements étant difficiles à renseigner sur une partie du territoire de Rhône-Alpes, peu d'informations précises sont disponibles sur le Sillon Alpin seul. L'étude Systra reste une étude de référence sur certains points. Des données sur l'ensemble de la Région peuvent en revanche permettre de connaître la tendance générale.

### I. Des données générales sur l'ensemble de la région Rhône-Alpes

#### **Utilisation des TER par les usagers**

(source : Etude Tarification et Multimodalité sur la Région Rhône-Alpes – Etude Analyse de la valeur – Avril 2004)

Cette étude précise pour l'ensemble de la région que :

- 20% des habitants de la région prennent le TER au moins une fois par an ;
- sur les clients du TER, 80% ne l'utilisent que 1, 2 ou 3 fois par an ;
- la clientèle représente une très faible part de la population, mais les réguliers font 80% des voyages en TER.

#### **Mode d'accès aux gares**

(source : étude Tarification et multimodalité sur la Région Rhône-Alpes – Etude Analyse de la valeur – Avril 2004)

- importance de la marche à pied (entre 30 et 90%) ;
- l'accès par les TCU reste peu utilisée (10 à 18%) tant que la ville est de petite taille et qu'elle ne dispose pas de TC lourd (tramway, métro) ;
- très bonne utilisation du tramway à Grenoble : 47% ;
- mode d'accès aux gares marginal de l'autocar : 0,5% à 2% ;
- accès avec une voiture très variable (10 à 50%), suivant la taille de la ville, la présence ou non de TCU performants et la position de la gare par rapport à l'urbanisation.

#### **Données 2005 de la Région Rhône-Alpes**

- 75% des voyages sont réalisés par des abonnés, mais au niveau des recettes, ils représentent moins de 50% ;
- la fréquentation évolue en moyenne de 5% par an. En 2003, les déplacements au sein du Sillon Alpin représentaient 12 500 voyages par jour de semaine ;
- en 2005, la fréquentation du réseau TER sur l'ensemble de la région Rhône-Alpes a augmenté de 9% par rapport à 2004. Cette augmentation plus rapide que les années précédentes est due notamment à la hausse des prix du carburant qui incite à l'utilisation du transport ferré régional.

## II. Des données plus précises sur le Sillon Alpin

### *Une fréquentation plus importante des gares dans le centre du Sillon Alpin*

Le tableau suivant est réalisé à partir de comptages en gare en JOB (jour ouvrable de base) sur les trajets entre Genève et Valence en octobre 2003 (2004 pour Genève et Bellegarde). Ces données comprennent uniquement les voyages à l'intérieur du Sillon Alpin :

Source : données Région Rhône-Alpes

|                             | Total des montées | Total des descentes | Total montées + descentes | Total nombre d'arrêts |
|-----------------------------|-------------------|---------------------|---------------------------|-----------------------|
| Genève*                     | 270               | 358                 | 628                       | 24                    |
| Bellegarde*                 | 204               | 178                 | 382                       | 24                    |
| Annemasse                   | 213               | 331                 | 544                       | 52                    |
| <b>Annecy</b>               | 1 195             | 1 431               | <b>2 626</b>              | 56                    |
| Rumilly                     | 550               | 595                 | 1 145                     | 54                    |
| Albens                      | 57                | 64                  | 121                       | 21                    |
| Grésy sur Aix               | 18                | 24                  | 42                        | 17                    |
| <b>Aix les Bains</b>        | 1 123             | 1 294               | <b>2 417</b>              | 88                    |
| Viviers du Lac              | 34                | 4                   | 38                        | 10                    |
| <b>Chambéry</b>             | 2 535             | 2 246               | <b>4 781</b>              | 106                   |
| Montmélian                  | 286               | 342                 | 628                       | 39                    |
| Pontcharra                  | 463               | 404                 | 867                       | 39                    |
| Le Cheylas                  | 40                | 47                  | 87                        | 19                    |
| Goncelin                    | 241               | 245                 | 486                       | 45                    |
| Brignoud                    | 141               | 173                 | 314                       | 26                    |
| Grenoble université Gières  | 423               | 472                 | 895                       | 53                    |
| <b>Grenoble</b>             | 2 574             | 2 508               | <b>5 082</b>              | 78                    |
| Saint Egrève                | 42                | 75                  | 117                       | 15                    |
| Moirans                     | 233               | 191                 | 424                       | 31                    |
| Moirans Galifette           | 84                | 94                  | 178                       | 16                    |
| Tullins Fures               | 225               | 234                 | 459                       | 31                    |
| Polienas                    | 25                | 17                  | 42                        | 16                    |
| Vinay                       | 78                | 72                  | 150                       | 16                    |
| Saint Marcellin             | 448               | 469                 | 917                       | 44                    |
| Saint Hilaire Saint Nazaire | 27                | 28                  | 55                        | 10                    |
| Romans                      | 408               | 513                 | 921                       | 38                    |
| Valence TGV                 | 599               | 589                 | 1 188                     | 46                    |
| Valence Ville               | 697               | 545                 | 1 242                     | 46                    |

\* comptage JOB oct 2004 sur les trains Grenoble Genève et Bellegarde-Genève Cornavin

Les déplacements internes au Sillon Alpin doublent en jour de semaine par rapport au samedi et au dimanche (12 500 voyageurs) ce qui confirme les résultats d'une étude tarifaire qui fait apparaître en premier lieu les ventes de billets domicile-étude et domicile-travail. De plus, ces chiffres mettent en évidence que cette ligne n'a pas de vocation touristique.

Ce tableau met en évidence l'importance de la gare de Grenoble dans les échanges internes au Sillon Alpin. C'est également une gare dont le trafic à destination de l'extérieur de ce territoire représente les 3/5<sup>ème</sup> de son trafic total. Les gares "centres" du Sillon Alpin sont les plus importantes en terme de montées et descente.

## Evolution de la fréquentation du réseau ferré sur l'axe Sillon Alpin

Cette évolution est mesurée entre mars 2004-février 2005 et mars 2005-février 2006.

Source : données comités de lignes (site internet Région Rhône-Alpes) ; nombre de billet vendu par la SNCF (ne comprend pas les billets vendus par les CFF notamment en gare de Genève)

| Origine - Destination      | Voyages / jour | Evolution   |
|----------------------------|----------------|-------------|
| Genève – Annemasse         | 302            | +10%        |
| Bellegarde – Genève        | 812            | <b>+21%</b> |
| Annemasse – Bellegarde     | 64             | +16%        |
| Grenoble – Genève          | 56             | <b>+27%</b> |
| Chambéry – Genève          | 51             | <b>+62%</b> |
| Annecy – Aix-les-Bains     | 447            | +6%         |
| Annecy – Chambéry          | <b>690</b>     | +8%         |
| Chambéry – Aix-les-Bains   | <b>1951</b>    | +1%         |
| Chambéry – Grenoble        | <b>1234</b>    | +5%         |
| Romans – Grenoble          | 173            | +15%        |
| Grenoble – Valence (ville) | 672            | +10%        |
| Grenoble – Valence (TGV)   | 208            | +18%        |
| Romans – Valence (ville)   | <b>841</b>     | +15%        |

La fréquentation est plus importante sur les liaisons courtes distances. Cela peut en partie s'expliquer par la compétitivité de l'offre TER sur ces liaisons. Elle est également plus importante sur les liaisons situées au centre du Sillon Alpin. En revanche, la fréquentation est moindre sur le nord de ce territoire. Cela s'explique par le fait que la liaison Annecy-Genève reste peu compétitive.

Concernant l'évolution de cette fréquentation, ce sont les liaisons sur le nord du Sillon Alpin qui connaissent la plus importante évolution du nombre de voyageurs (Bellegarde-Genève, Grenoble- Genève et Chambéry-Genève). En revanche, les trajets sur le centre du Sillon Alpin (Annecy – Aix-les-Bains, Annecy – Chambéry, Chambéry – Aix-les-Bains et Chambéry – Grenoble) ne progressent que très peu.

*Importance des montées et descentes dans les gares situées au centre du Sillon Alpin (la gare de Grenoble étant la plus importante)*

*Fréquentation plus importante sur les trajets de courtes distances (Chambéry – Aix-les-Bains, Chambéry – Grenoble par exemple)*

*Fréquentation moindre dans le nord du Sillon Alpin, bien que ce soit le secteur qui connaisse les plus fortes évolutions*

*Des données restent indisponibles :*

- *nombre d'abonnements vendus sur le Sillon Alpin*
- *données plus précises sur l'usage du train sur le Sillon Alpin (répartition voyageurs occasionnels/voyageurs réguliers, modes d'accès aux gares, etc.)*

## LES DEPLACEMENTS SUR LES RESEAUX INTERURBAINS

Les déplacements sur les réseaux interurbains sont peu quantifiés. Il existe donc peu de données précises.

### I. Une fréquentation essentiellement scolaire

La fréquentation de l'ensemble des réseaux interurbains est essentiellement scolaire. Quelque soit le département, la part la plus forte des utilisateurs est scolaire.

Ici, l'étude porte uniquement sur les lignes régulières et le périmètre considéré concerne l'axe du Sillon Alpin. Les fréquentations pour les lignes examinées ne sont pas disponibles, sauf pour la Savoie : 481 voyages sur l'année 2004 sur la ligne Annecy – Chambéry, et 1375 voyages de septembre 2004 à août 2005 sur la ligne Chamoux sur Gelon – Chambéry (tronçon Pontcharra – Chambéry).

Le manque d'informations sur ce point ne permet pas une analyse précise de la fréquentation.

### II. Un faible nombre de clients intermodaux

Aucune donnée n'est disponible à ce sujet, mais il semblerait que la part des voyageurs intermodaux soit très faible.

*Peu de données sur la fréquentation des cars départementaux*

*Le nombre de voyageurs intermodaux reste à définir ; actuellement, il paraît faible*

*⇒ des informations plus précises pourraient permettre de mieux connaître les usagers des transports interurbains*

## LES DEPLACEMENTS SUR LES RESEAUX URBAINS

Contrairement aux déplacements interurbains, la fréquentation sur les réseaux urbains sont mieux connus. L'intermodalité reste cependant peu quantifiée.

### I. Variabilité des fréquentations des réseaux en fonction de leur taille

Remarques :

- pour une plus grande homogénéité des réponses, la population du PTU donnée est celle de 1999, date du recensement de la population. Ne sont donc pas prises en compte ici les évolutions de population intégrées dans les derniers recensements ;
- les données concernant le nombre de voyages effectués sur un an sont relativement hétérogènes puisque certains sont donnés à l'arrondissement, et d'autres plus précisément. Certaines données datent de 2004 et d'autres de 2005.

Malgré l'hétérogénéité de ces données, le tableau suivant permet de donner une idée générale du nombre de voyages annuels effectués par PTU et par habitant :

|   | Population du PTU | Total des voyages (pour l'année 2004 ou 2005) | Nbre de voyages par an et par habitant du PTU |
|---|-------------------|---|---|
| Canton de Genève  | 440 000           | 104 447 000                                   | 237   |
| Bellegarde  | 11 329            | 150 000                                       | 13  |
| Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne | 57 619            | 2 103 000                                     | 37  |
| Communauté d'Agglomération d'Annecy                     | 133 329           | 12 067 996                                    | 91  |
| Communauté de Communes du Lac du Bourget                | 49 238            | 1 578 525                                     | 32  |
| Chambéry Métropole                                      | 115 838           | 10 291 000                                    | 89  |
| Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grenoble     | 380 645           | 63 771 000                                    | 168   |
| Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais           | 87 469            | 2 250 000                                     | 26  |
| Agglomération Romano-Péageoise                          | 43 745            | 842 000                                       | 19  |
| Valence Major   | 117 559           | 7 774 601                                     | 66  |
| <b>Total</b>  | <b>1 436 771</b>  | <b>205 275 122</b>                            | <b>143</b>                                    |

Ce tableau met en évidence que les agglomérations les plus importantes sont celles dont le nombre de voyages par an et par habitant est le plus élevé. Cela peut s'expliquer par le fait que l'offre proposée est meilleure dans les plus grandes agglomérations ; elle permet à un plus grand nombre de personnes de prendre les transports collectifs. D'autre part, dans ces agglomérations, il est souvent plus difficile de circuler en voiture et de se stationner. Le transfert modal peut donc jouer un rôle dans ces chiffres.

## II. Une intermodalité peu quantifiée, mais qui paraît faible

Il existe peu de données disponibles sur l'intermodalité. Cependant, un premier constat fait état d'une clientèle intermodale très faible. Quant aux données sur les déplacements, elles sont très hétérogènes d'une autorité organisatrice à l'autre : diversité des études, dates de réalisation des enquêtes variables, etc.

|   | <b>enquêtes déplacements</b>  | <b>poids de l'intermodalité</b>   |
|---|---|---|
| Canton de Genève  | micro recensement transport + enquête aux frontières  | faible  |
| Bellegarde  | aucune  | négligeable   |
| Communauté de Communes de l'Agglomération Annemassienne | résultats de l'enquête O/D 2006 attendus pour mai 2006  | environ 5% des voyages utilisent les réseaux TAC et UNIRESO (TPG, Mouettes, CFF)  |
| Communauté d'Agglomération d'Annecy                     | en 2005, 3,31 déplacements / jour pour les personnes de 11 ans et + dans le bassin<br>- dont 67,6% en voiture<br>- dont 19,5% en marche à pied<br>- dont 8,1% en bus<br>- dont 4,8% en vélo | sur les 4000 voyageurs / jour à la gare en 2000 :<br>- 8,9% font train - bus urbain<br>- 6,7% font bus - bus<br>- 6,4% font train - autocar |
| Communauté de Communes du Lac du Bourget                | non   | inconnu   |
| Chambéry Métropole                                      | enquêtes O/D de 2002 et 2003  | inconnu   |
| Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grenoble     | ?   | forte offre d'abonnements intermodaux   |
| Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais           | - enquête ménage de 2002 avant la création du réseau urbain et la restructuration du réseau scolaire : part de marché des TC : 5 %<br>- études marketing en cours en 2006                   | 5 % de la clientèle du réseau utilise également le train (données inconnues sur le taux de correspondance à ce jour)                        |
| Agglomération Romano-Péageoise                          | non   | très faible   |
| Valence Major   | enquêtes OD / MD de 1999 + données du système billettique   | non évalué de manière fiable ; données éparses  |

Bien qu'il existe des enquêtes déplacement, le poids de l'intermodalité reste peu connu. Le plus souvent, les AO le qualifient de faible.

*Un nombre de voyages par habitant et par an plus élevé dans les agglomérations les plus importantes et qui propose un réseau plus important*

*Une intermodalité qui reste à mesurer et à améliorer*

## COMPARAISON AVEC LES DEPLACEMENTS ROUTIERS INDIVIDUELS ; A TERME, OBSERVATION DU TRANSFERT MODAL

Cette partie permet de mettre en parallèle l'offre en transport collectif et les possibilités de transport individuel.

### I. Des tarifs favorables à l'utilisation du train

Le tableau suivant permet de comparer la différence de prix entre un trajet en véhicule personnel et un trajet en train.

Source : site internet SNCF-TER et site internet Viamichelin

| Origine  | Destination | Plein tarif train<br>2 <sup>ème</sup> classe<br>(en euros) | Tarif VL pour le trajet<br>le plus rapide*<br>(en euros) | Différence entre VL et train |             |
|----------|-------------|--|--|------------------------------|-------------|
|          |             |  |  | absolue                      | relative**  |
| Genève   | Annecy      | 10,00  | 10,60  | 0,60                         | 6%          |
| Genève   | Chambéry    | 14,00  | 24,50  | 10,50                        | 75%         |
| Genève   | Grenoble    | 21,00  | 42,40  | 21,40                        | 102%        |
| Genève   | Valence     | 30,80  | 75,60  | 44,80                        | <b>145%</b> |
| Annecy   | Chambéry    | 8,20   | 15,10  | 6,90                         | 84%         |
| Annecy   | Grenoble    | 15,90  | 33,00  | 17,10                        | 107%        |
| Annecy   | Valence     | 23,30  | 64,24  | 40,94                        | <b>127%</b> |
| Chambéry | Grenoble    | 9,50   | 17,90  | 8,40                         | 88%         |
| Chambéry | Valence     | 21,70  | 46,50  | 24,80                        | <b>114%</b> |
| Grenoble | Valence     | 14,40  | 28,40  | 14                           | 97%         |

\* tarif VL = nombre de km x tarif kilométrique (0,224€ : donnée du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles) + frais de péage

\*\*différence entre les tarifs en train et en VP : exemple, entre Annecy et Genève, les tarifs sont 6% plus cher en VP qu'en train

En ce qui concerne le prix du trajet, l'avantage est nettement au train, surtout pour les trajets les plus longs : les tarifs SNCF sont basés au kilomètre, avec un tarif dégressif avec l'augmentation de la distance du trajet.

De plus, les trajets quotidiens pour lesquels les utilisateurs bénéficient de fortes réductions sur le plein tarif (jusqu'à -75% avec l'abonnement travail) sont très attractifs sur le plan économique. Les sociétés d'autoroute proposent également des abonnements réduisant les coûts de péages, mais les réductions proposées sont plus faibles.

Il est à noter que le train est plus avantageux pour une personne voyageant seule. En revanche, un voyage en covoiturage à partir de deux personnes revient souvent moins cher.

### II. Des temps de parcours plutôt favorables à l'utilisation de la voiture

Les temps de parcours entre les principales agglomérations du Sillon Alpin sont mesurés pour le train et pour la voiture. Ne sont pris en compte que les temps de parcours minimum. Les données pour le train sont de gare à gare. Cette étude ne tient pas compte des temps de parcours pour venir jusqu'à la gare et pour aller de la gare au point de rendez-vous. De même, concernant les temps de trajet en voiture, ces tableaux ne prennent pas en compte les éventuelles difficultés de circulation et de stationnement dans les agglomérations.

Sources : données trajets en train : site internet SNCF-TER  
données trajets en véhicule personnel : site internet viamichelin

| Trajet              | en train                      |        |                           |        |             |        | en véhicule personnel     |
|---------------------|-------------------------------|--------|---------------------------|--------|-------------|--------|---------------------------|
|                     | Nombre de trains dans un sens |        | Temps de parcours minimum |        | Temps moyen |        | Temps de parcours minimum |
|                     | aller                         | retour | aller                     | retour | aller       | retour |                           |
| Genève - Annecy     | 14                            | 11     | 1h 16                     | 1h 17  | 1h 41       | 1h 41  | 00h 45                    |
| Genève - Chambéry   | 10                            | 15     | 1h 13                     | 1h 22  | 1h 56       | 2h 23  | 01h 11                    |
| Genève - Grenoble   | 14                            | 15     | 1h 59                     | 2h 06  | 3h 19       | 2h 42  | 01h 44                    |
| Genève - Valence    | 13                            | 13     | 2h 51                     | 2h 58  | 3h 43       | 3h 40  | 02h 28                    |
| Annecy - Chambéry   | 22                            | 27     | 0h 45                     | 0h 43  | 0h 54       | 0h 55  | 00h 43                    |
| Annecy - Grenoble   | 15                            | 18     | 1h 33                     | 1h 23  | 1h 48       | 1h 45  | 01h 16                    |
| Annecy - Valence    | 13                            | 15     | 2h 42                     | 2h 37  | 3h 09       | 3h 07  | 02h 04                    |
| Chambéry - Grenoble | 28                            | 28     | 0h 42                     | 0h 38  | 0h 53       | 0h 50  | 00h 41                    |
| Chambéry - Valence  | 15                            | 16     | 1h 51                     | 1h 52  | 2h 19       | 2h 23  | 01h 40                    |
| Grenoble - Valence  | 18                            | 20     | 1h 06                     | 1h 08  | 1h 17       | 1h 19  | 01h 01                    |

| trajet              | Différence entre le temps en train et en voiture |            |
|---------------------|--|------------|
|                     | absolue  | relative*  |
| Genève - Annecy     | 0h 31  | <b>69%</b> |
| Genève - Chambéry   | 0h 02  | 3%         |
| Genève - Grenoble   | 0h 15  | 14%        |
| Genève - Valence    | 0h 37  | <b>25%</b> |
| Annecy - Chambéry   | 0h 02  | 5%         |
| Annecy - Grenoble   | 0h 07  | 9%         |
| Annecy - Valence    | 0h 38  | 31%        |
| Chambéry - Grenoble | 0h 03  | 2%         |
| Chambéry - Valence  | 0h 11  | 11%        |
| Grenoble - Valence  | 0h 05  | 8%         |

\*différence entre les temps de parcours en train et en VP : exemple, entre Annecy et Genève, le temps de parcours en VL est 69% moins important que le temps de parcours en en train

Le train est moins compétitif en terme de temps de trajet que la voiture sur les déplacements inter agglomérations. Ce constat est d'autant plus fort pour les déplacements sur le nord du Sillon Alpin, entre Annecy et Genève. Cette différence de temps entre ces deux modes de transport et entre ces deux agglomérations risque de s'accroître, puisque le prolongement de l'A41 permettra de relier Annecy à Genève en 25 minutes.

Seuls un ou deux trains par jour effectuent les liaisons dans le temps minimum indiqué. Mais dans le laps de temps entre le temps minimum et le temps minimum + 5 minutes, 23% des trains effectuent le trajet, par jour. Ce sont les trajets les plus courts qui font augmenter ce pourcentage.

### III. Les déplacements par autoroute

#### *Déplacements autoroutiers entre agglomérations*

Les tableaux suivants donnent le trafic moyen journalier annuel (TMJA) établi à partir des données du mois de novembre 2005 et comptabilisant uniquement les véhicules légers. Certaines données sont indisponibles (ex : Cruseilles – Crolles), puisque l'autoroute n'est pas continue sur l'ensemble de l'axe Sillon Alpin.

Source : données AREA pour le mois de novembre 2005 pas trop impacté ni par les travaux de l'Epine, ni par de trop fortes vacances

|  | Cruseilles | Annecy<br>(nord et sud) | Aix-les-Bains<br>(nord et sud) | Chambéry | Chignin<br>(Chambéry sud) | Crolles /<br>Brignoud<br>(Grenoble nord) | Voreppe | Chatuzange<br>(Valence) |
|--|------------|-------------------------|--------------------------------|----------|---------------------------|--|---------|-------------------------|
| Cruseilles                               | -          | 7057                    | 607                            | 2226     | -                         | -  | 20      | 382                     |
| Annecy<br>(nord et sud)                  | 6907       | -                       | 1518                           | 2758     | -                         | -  | 2       | 39                      |
| Aix-les-Bains<br>(nord et sud)           | 604        | 1528                    | -                              | -        | -                         | -  | 2       | 43                      |
| Chambéry                                 | 2259       | 2884                    | -                              | -        | -                         | -  | 4       | 66                      |
| Chignin<br>(Chambéry Sud)                | -          | -                       | -                              | -        | -                         | 5224                                     | -       | -                       |
| Crolles /<br>Brignoud<br>(Grenoble nord) | -          | -                       | -                              | -        | 5024                      | -  | -       | -                       |
| Voreppe                                  | 9          | 3                       | 2                              | 4        | -                         | -  | -       | 3273                    |
| Chatuzange<br>(Valence)                  | 477        | 187                     | 52                             | 91       | -                         | -  | 3345    | -                       |

Calcul du TMJA (trafic moyen journalier annuel) : nombre de véhicules passant quotidiennement sur un tronçon de voie et calculé sur une base annuelle.

**Mise en parallèle des données autoroutières et ferrées** (sur les origines – destinations dont les informations sont disponibles)

| Origine - Destination  | en train                                  | en véhicule léger (en TMJA) |
|------------------------|---|-----------------------------|
| Annecy – Aix-les-Bains | 447                                       | 1518                        |
| Annecy – Chambéry      | 690                                       | 2758                        |
| Chambéry – Grenoble    | 1234                                      | 5224                        |
| Grenoble – Valence     | 880 (jusqu'à Valence ville + Valence TGV) | 3273                        |

Ce tableau fait apparaître que les liaisons en trains sur le Sillon Alpin peuvent capter au moins une partie du trafic autoroutier.

### **Les abonnements permettant des réductions aux automobilistes**

Sur le Sillon Alpin, quatre abonnements peuvent être utilisés, chacun ayant sa spécificité. Les données chiffrées suivantes correspondent au nombre d'abonnements actifs au 31 mars 2006.

#### **Directicimes**

25 % de réduction (+ paiement d'un droit d'usage annuel) sur la totalité des réseaux autoroutiers AREA, ATMB et SFTRF.

**4 668 abonnements**  
sur l'ensemble du  
réseau AREA

## Diagon'alpes

25 % de réduction (+ paiement d'un droit d'usage annuel) sur les réseaux autoroutiers AREA et SFTRF.

**72 521 abonnements**  
sur l'ensemble du  
réseau AREA

## Viva'cité

40 % de réduction (+ paiement d'un droit d'usage annuel).  
En association avec le Conseil général de la Savoie, cet abonnement vise à faciliter l'accès à l'autoroute à tous ceux qui effectuent des déplacements sur les trajets :

- Chambéry – Chignin Les Marches (A43 n°21)
- Chambéry Nord – Aix Sud (A41 n°13)
- Chambéry Nord – Aix Nord (A41 n°14)

Sur ces 40% de réduction, 15% sont pris en charge par le Conseil général de la Savoie et 25% par AREA. Cet abonnement vise à limiter l'engorgement des routes nationales et départementales entre Aix-les-Bains, Chambéry et Les Marches.

**380 abonnements**  
sur l'agglomération  
chambérienne

## Tandem

Gamme de forfaits mensuels permettant d'effectuer 36, 40 ou 46 trajets par mois et d'obtenir des réductions de 30 % à 50 % selon le trajet choisi (+ paiement d'un droit d'usage annuel).

**3 912 abonnements**  
sur le Sillon Alpin

La comparaison dans le temps du nombre d'abonnements vendus peut permettre de voir si la mise en place d'une mesure sur le Sillon Alpin (par exemple le cadencement des trains) a un impact sur la vente de ces abonnements. Elle peut permettre à son niveau d'évaluer l'efficacité d'une mesure. Cependant, certains abonnements ayant une portée sur l'ensemble du réseau AREA, il sera difficile d'établir des comparatifs précis avec ces derniers.

## ***Prolongement de l'A41 : une mesure favorable à l'utilisation de la voiture sur la liaison Annecy – Genève***

Source : Préfecture de la Haute-Savoie - Service de l'information et des relations publiques - Annecy le 08/09/05

La future autoroute A41, longue d'environ 19 kilomètres, va relier l'A40 à Saint-Julien-en-Genevois et l'A41 existante à Villy-le-Pelloux. Elle permettra le raccordement direct du bassin annécien à la métropole genevoise. Elle s'inscrit également comme un élément de la structuration du Sillon Alpin entre Genève et Valence et comme un élément du maillage des réseaux français et européen. Les dernières études faisaient état d'un trafic prévisible variant selon les sections de 35000 à 37000 véhicules par jour en 2020.

La création de cette autoroute, dont la mise en service est prévue pour 2009, permet de faciliter les trajets en véhicules personnels entre Annecy et Genève. Cependant, cela signifie que les déplacements en train entre ces deux agglomérations ne seront plus compétitifs. La possibilité qui s'ouvre au département de la Haute-Savoie est de faire circuler des cars sur cette autoroute pour permettre aux voyageurs une meilleure desserte entre ces deux agglomérations. En effet, le train entre Annecy et Genève effectue le trajet en 1h16 minimum, alors qu'Annecy sera à environ 25 minutes de Genève avec la future autoroute.

#### IV. Une infrastructure routière en évolution

Actuellement, les agglomérations de Chambéry et de Valence connaissent une phase de réflexion pour le désengorgement de leur territoire, par la mise en place d'un contournement. Cependant, les discussions sur ce sujet semblent sensibles : opportunité ou non de réaliser ces contournements, choix des tracés, etc. Actuellement, aucune proposition n'est actée.

L'ouverture des contournement aurait entre autre pour conséquences de pouvoir dégager de l'espace dans les centres et de pouvoir ainsi faciliter des lignes de transport collectif en site propre, mais également d'intensifier le trafic routier intercity.

#### V. Des enjeux pour un report modal

L'étude tarification et multimodalité sur la Région Rhône-Alpes (avril 2004) met en évidence les difficultés de passer d'un mode à l'autre. Les attentes sont fortes sur les points suivants :

- une bonne organisation de l'interconnexion modale
- moins d'attente au guichet pour acheter un billet TCU
- une simplification de la gamme tarifaire
- une information plus accessible et plus rigoureuse
- des titres multimodaux

- *des tarifs très attractifs pour les voyages en train pouvant permettre une évolution du nombre de voyageurs*
- *mais des temps de parcours peu compétitifs par rapport aux trajets en véhicule personnel*

Cette étude permet de tirer les conclusions générales sur les trois types de réseaux

### *Conclusion générale sur l'offre ferroviaire*

- l'infrastructure ferroviaire est hétérogène, mais des travaux d'homogénéisation sont en cours ;
- les gares du Sillon Alpin sont toutes concernées par une remise à niveau et / ou des travaux sur les abords. La fin de ces travaux sont prévus pour 2009 ;
- la desserte ferroviaire intercité est plutôt compétitive sur des courtes distances, mais moins sur les longues. Les liaisons en train avec l'extérieur du territoire Sillon Alpin sont compétitives par rapport à l'utilisation d'un véhicule personnel, essentiellement sur les trajets de plus longues distances (Paris, Marseille). Cette compétitivité tient à des temps de parcours plus faible et des tarifs attractifs.

De ces données sur l'offre en découlent des grandes caractéristiques d'utilisation du train :

- ⇒ une fréquentation plus importante sur les trajets de courtes distances ;
- ⇒ la gare de Grenoble apparaît comme la plus importante du Sillon Alpin, puisque son trafic est important à la fois pour des trajets internes et pour des liaisons vers l'extérieur de ce territoire ;
- ⇒ fréquentation moindre dans le nord du Sillon Alpin (l'infrastructure ne correspond pas aux besoins actuels).

### *Conclusion générale sur l'offre interurbaine*

- l'offre interurbaine est très hétérogène, tant sur l'offre de services proposée que sur les tarifs appliqués
- cette offre interurbaine souffre d'une trop faible importance accordée à la communication de ces services.

Les déplacements sur ces réseaux par des voyageurs autres que scolaires ne sont pas connus. Il en est de même pour les déplacements intermodaux qui ne sont pas quantifiés, mais qui paraissent faibles. Aucune conclusion précise ne peut être tirée faute d'informations concrètes

### *Conclusion générale sur l'offre urbaine*

- les réseaux urbains possèdent une offre de bonne qualité ;
- les amplitudes horaires et les fréquences permettent le plus souvent de répondre correctement à des besoins de déplacements de scolaires, d'étudiants et d'actifs ;
- l'information proposée est relativement homogène et semble suffisante ;
- des possibilités de multimodalité peuvent être envisagées avec les autres réseaux, puisque des pôles d'échanges entre ces réseaux existent ;
- la tarification est très diversifiée, mais des dénominateurs communs pourraient permettre de faciliter l'interopérabilité. La tarification combinée est elle peu importante et très hétérogène suivant les AOTU.

Les données sur la fréquentation font apparaître un nombre de voyages par habitant et par an plus élevé dans les agglomérations les plus importantes. En effet, ces dernières possèdent des réseaux plus importants permettant d'apporter une meilleure réponse aux besoins des usagers. En revanche, aucune donnée précise ne permet d'évaluer l'intermodalité qui semble cependant à améliorer.

***Les grandes lignes d'actions pouvant être proposées sont issues de ces conclusions***

- organisation d'une enquête photo à l'échelle du Sillon Alpin qui aura pour but de mieux connaître les déplacements sur les réseaux du Sillon Alpin et de mesurer le poids de l'intermodalité ;
- établissement d'un maillage cohérent du territoire avec les différents réseaux ;
- mise en œuvre d'une réelle politique intermodale permettant à chaque mode de faire valoir ses atouts en organisant leur articulation ;
- développement de l'interopérabilité entre les transports collectifs urbains, interurbains et le réseau ferré.

Une réflexion permettra de préciser ces actions afin qu'elles aboutissent à la mise en œuvre concrète de mesures facilitant les déplacements sur le Sillon Alpin.

### Etudes

Etude Systra ; Organisation fonctionnelle des transports – schéma de déplacements dans le Sillon Alpin ; décembre 2003

Tarifcation et multimodalité sur la région Rhône-Alpes – Etude Analyse de la Valeur ; Rapport d'étude avril 2004 ; Région Rhône-Alpes

### Observatoires

"Observatoire des déplacements en Savoie" ; n°1 jan vier 2006

"Observatoire des déplacements à l'échelle du Sillon Alpin" ; CETE Lyon ; novembre 2005

### Sites internet

Région Rhône-Alpes : [www.cr-rhone-alpes.fr](http://www.cr-rhone-alpes.fr)

#### Réseaux départements

Haute-Savoie : [www.infotransports.cg74.fr](http://www.infotransports.cg74.fr)

Savoie : [www.cg73.fr](http://www.cg73.fr)

Isère : [www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)

Drôme : [www.ladrome.fr](http://www.ladrome.fr)

#### Réseaux urbains

Réseau urbain du canton de Genève et réseau de bus de l'Agglomération annemassienne : [www.unireso.com](http://www.unireso.com)

Réseau urbain de Bellegarde : [www.bellegardesurvalserine.fr](http://www.bellegardesurvalserine.fr)

Réseau urbain de l'agglomération d'Annecy : [www.sibra.fr](http://www.sibra.fr)

Réseau urbain de l'agglomération d'Aix-les-Bains : [www.st2a.net](http://www.st2a.net)

Réseau urbain de l'agglomération de Chambéry : [www.bus-stac.fr](http://www.bus-stac.fr)

Réseau urbain de l'agglomération de Grenoble : [www.semitag.com](http://www.semitag.com)

Réseau urbain du Pays Voironnais : [www.paysvoironnais.com](http://www.paysvoironnais.com)

Réseau urbain de Romans – Bourg de Péage : [www.citebus.com](http://www.citebus.com)

Réseau urbain de l'agglomération de Valence : [www.valence-major.fr](http://www.valence-major.fr)

**Annexe 1** : Données réseaux interurbains

**Annexe 2** : Données réseaux urbains

**Annexe 3** : Politique tarifaire régionale

**Annexe 4** : Tarification réseaux interurbains

**Annexe 5** : Tarification réseaux urbains

**Annexe 6** : Tableau récapitulatif des tarifications

## ANNEXE 1

# DONNEES RESEAUX INTERURBAINS

## DEPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

Données 2005

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b>        |   |
|---|---|
| Réseau<br>sur le territoire<br>sillon alpin | <p>Population du département : 630 000 habitants</p> <p>Nombre de lignes régulières sur les réseaux :<br/>47 lignes régulières dont 6 sur le Sillon Alpin :<br/>- ligne 171 : Annecy – Genève<br/>- ligne 172 A : Annecy – Annemasse<br/>- ligne 172 B : Annemasse – Saint-Julien<br/>- ligne 191 : Annecy – Bellegarde<br/>- ligne 201 : Annecy – Genève<br/>- ligne 211 : Annecy – Chambéry</p> <p>Kilométrage de lignes régulières sur le Sillon Alpin : 282 km</p> <p>Communes desservies par le réseau (précision des lignes) :<br/>- ligne 171 : Annecy – Cruseilles – Saint-Julien – Genève<br/>- ligne 172 A : Annecy – Cruseilles – Archamps – Annemasse<br/>- ligne 172 B : Annemasse – Archamps – Le Chable - Saint-Julien<br/>- ligne 191 : Annecy – Frangy – Bellegarde<br/>- ligne 201 : Annecy – La Roche sur Foron – Annemasse – Genève<br/>- ligne 211 : Annecy – Aix-les-Bains – Chambéry</p> <p>Amplitude du service en semaine : 6h15 – 19h10</p> <p>Fréquence :<br/>- 2 AR / jour : ligne 211<br/>- 3 AR / jour : lignes 172 A et 201<br/>- 4 AR / jour : lignes 172 B et 191<br/>- 10 AR / jour : ligne 171</p> <p>Evolutions prévues du réseau : -</p> |
| Mobilité                                    | <p>Fréquentation du réseau : -</p> <p>Poids de l'intermodalité : -</p> <p>Données sur la demande : -</p>  |
| Cadencement<br>du réseau /<br>des lignes    | <p>Nombre et précision des lignes desservant les gares SNCF et CFF:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gare de Genève : lignes 171, 201</li> <li>- gare de Bellegarde : ligne 191</li> <li>- gare d'Annemasse : lignes 172 A, 172 B, 201</li> <li>- gare d'Annecy : lignes 171, 172 A, 191, 201, 211</li> <li>- gare d'Aix- les-Bains : ligne 211</li> <li>- gare de Chambéry : ligne 211</li> </ul>  |
| <b>Intégration des réseaux</b>              |   |
| Signalétique                                | <p>Signalétique réseau et lignes : insuffisante</p> <p>Signalétique points de vente : insuffisante</p>  |

|  |  |
|--|--|
| Coopération<br>tarifaire                 | <p>Evolution prévue de la politique tarifaire :<br/> 50% de réduction sur un ticket unitaire ou un abonnement sur un trajet pour les jeunes &lt; 26 ans (quelque soit son statut)<br/> Réflexion sur une simplification et une homogénéisation de la tarification</p> <p>Tarifications combinées prévues :<br/> réflexion sur une tarification combinée d'une part avec le réseau SIBRA et d'autre part avec le réseau TAC</p> |
| <b>L'information et la communication</b> |  |
| Information<br>&<br>Communi-<br>cation   | <p>Type d'information disponible : site internet</p> <p>Communication menée : -</p>  |

## DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

Donnée 2004 - 2005

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b>        |   |
|---|---|
| Réseau<br>sur le territoire<br>sillon alpin | <p>Population du département : 375 000 habitants</p> <p>Nombre de lignes régulières sur le réseau sur le Sillon Alpin : 2<br/>- Annecy – Chambéry<br/>- Chamoux/Gelon – Chambéry (tronçon Pontcharra – Montmélian – Chambéry sur le Sillon Alpin)</p> <p>Kilométrage de lignes régulières sur le Sillon Alpin : 75 km</p> <p>Kilométrage annuel produit<br/>Ligne Annecy – Chambéry : 15 994 km en charge<br/>Ligne Chamoux/Gelon – Chambéry : 87 260 km sur la totalité de la ligne<br/>Pontcharra – Montmélian – Chambéry : 60 000 km environ</p> <p>Communes desservies par ces lignes :<br/>- <b>Ligne Annecy – Chambéry</b> : Annecy, Seynod, Chaux Balmont, Alby sur Chéran, St Félix, Albens, La Biolle, Grésy sur Aix, Aix-les-Bains, Le Vivier du Lac, Chambéry<br/>- <b>Ligne Chamoux/Gelon – Chambéry</b> (tronçon Pontcharra – Chambéry) : Pontcharra, Laissaud, Les Molettes, Ste Hélène du Lac, Montmélian, Challes les Eaux, La Ravoire, St Alban Leysse, Bassens, Chambéry</p> <p>Amplitude du service en semaine : 6h25 – 19h</p> <p>Fréquence :<br/><b>Ligne Annecy – Chambéry</b> :<br/>période scolaire : 2 AR / jour + 1 retour en ½ journée le mercredi<br/>période de vacances scolaires : 1 AR en ½ journée le mercredi et le vendredi<br/><b>Ligne Chamoux/Gelon – Chambéry</b> (tronçon Pontcharra - Chambéry) :<br/>période scolaire : 1 AR / jour + 1 retour en ½ journée le mercredi<br/>période de vacances scolaires : 1 AR / jour</p> <p>Evolutions prévues du réseau : -</p> |
| Mobilité                                    | <p>Fréquentation du réseau :<br/>- ligne Annecy – Chambéry : 481 voyages sur l'année 2004<br/>- ligne Chamoux/Gelon – Chambéry (tronçon Pontcharra – Chambéry) : 1 375 voyages de septembre 2004 à août 2005</p> <p>Poids de l'intermodalité : -</p> <p>Données sur la demande : -</p>  |
| Cadencement<br>du réseau /<br>des lignes    | <p>Lignes desservant les gares SNCF :<br/>- gare de Chambéry : les 2 lignes<br/>- gare d'Aix-les-Bains : ligne Chambéry - Annecy<br/>- gare d'Annecy : ligne Chambéry - Annecy</p> <p>Desserte des réseaux urbains : oui pour les 2 lignes</p>  |

| <b>L'intégration des réseaux</b>         |   |
|--|---|
| Points de correspondance                 | <p>Présence de pôle(s) intermodal(aux) : Chambéry et Annecy</p> <p>Services proposés dans le(s) pôle(s) intermodal(aux) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vente de titre en gare routière pour les lignes interurbaines</li> <li>- Location de vélos en gare SNCF</li> </ul> <p>Principaux points de correspondance du réseau : pas de point de correspondance particulier</p>   |
| Signalétique                             | <p>Signalétique réseau et lignes :</p> <p>Ensemble des arrêts matérialisés sur les lignes régulières</p>  |
| Coopération tarifaire                    | <p>Evolutions prévues sur la tarification :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aucune sur ces 2 lignes</li> <li>- la tarification combinée titre interurbain/réseau urbain devrait être développée dans les prochaines années</li> </ul>  |
| <b>L'information et la communication</b> |   |
| Information & Communication              | <p>Type d'information disponible :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fiche horaires</li> <li>- site internet CG73 où l'on retrouve les fiches horaires en ligne</li> <li>- site altibus.com qui permet de consulter les horaires et de réserver en ligne. Ce système fonctionne pour les dessertes des principales stations ; il sera peut être possible de l'étendre à d'autres lignes dont la vocation ne serait pas touristique.</li> </ul> |

## DEPARTEMENT DE L'ISERE

Données 2005

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b>        |  |                           |          |          |            |          |                           |                  |              |                |                   |                        |           |           |                           |  |
|---|--|---------------------------|----------|----------|------------|----------|---------------------------|------------------|--------------|----------------|-------------------|------------------------|-----------|-----------|---------------------------|--|
| Réseau<br>sur le territoire<br>sillon alpin | <p>Population du département : environ 1 000 000 habitants</p> <p>population desservie sur le territoire Sillon Alpin : environ 400 000 habitants (POP RGP 1999) sur les communes sélectionnées (Cf carte et liste ci-après)</p> <p>Nombre de lignes régulières sur les réseaux : 8 lignes régulières principales</p> <p>Kilométrage annuel produit sur les lignes principales<br/>Attention, ces chiffres sont des kilométrages théoriques extrapolés pour l'année 2005-2006 et donnent simplement un ordre d'idée des kilométrages réellement produits : 4 350 000 km</p> <p>Lignes principales</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Express Crolles Grenoble Voiron</li> <li>- 6020 : Grenoble – Meylan - Crolles</li> <li>- 6040 : Grenoble – Champs près Frogès - Tencin</li> <li>- 6060 : Grenoble - Chambéry</li> <li>- 7150 : Grenoble – Voreppe - Voiron</li> <li>- 7010 : Voiron - Chambéry</li> <li>- 5200 : Grenoble – Voreppe – St Marcellin</li> <li>- 5000 : Grenoble – Pont en Royans</li> </ul> <p>Communes desservies par le réseau (précision des lignes)</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td>- Crolles</td> <td>- Domène</td> <td>- Gières</td> </tr> <tr> <td>- Grenoble</td> <td>- Meylan</td> <td>- Montbonnot-Saint-Martin</td> </tr> <tr> <td>- Pont-en-Royans</td> <td>- Pontcharra</td> <td>- Saint-Egrève</td> </tr> <tr> <td>- Saint-Marcellin</td> <td>- Saint-Martin-d'Hères</td> <td>- Tullins</td> </tr> <tr> <td>- Voreppe</td> <td>- Villard-Bonnot - Voiron</td> <td></td> </tr> </table> <p>Amplitude du service en semaine :<br/>amplitude horaire moyenne de 6h à 22h en semaine, variable selon les périodes (vacances scolaires ...),</p> <p>Fréquences :<br/>de 10 min en heures de pointe (lignes express) à 4 AR / jour selon les lignes</p> <p>Evolutions prévues du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- développement du transport à la demande</li> <li>- si création d'une AOTU dans le Gresivaudan, réorganisation des services de - transport Transisère</li> <li>- favoriser le rabattement sur les gares</li> <li>- expérimentation de voies réservées TC sur autoroute (bande d'arrêt d'urgence) pour favoriser la vitesse commercial et l'attractivité des lignes</li> </ul> | - Crolles                 | - Domène | - Gières | - Grenoble | - Meylan | - Montbonnot-Saint-Martin | - Pont-en-Royans | - Pontcharra | - Saint-Egrève | - Saint-Marcellin | - Saint-Martin-d'Hères | - Tullins | - Voreppe | - Villard-Bonnot - Voiron |  |
| - Crolles                                   | - Domène   | - Gières                  |          |          |            |          |                           |                  |              |                |                   |                        |           |           |                           |  |
| - Grenoble                                  | - Meylan   | - Montbonnot-Saint-Martin |          |          |            |          |                           |                  |              |                |                   |                        |           |           |                           |  |
| - Pont-en-Royans                            | - Pontcharra   | - Saint-Egrève            |          |          |            |          |                           |                  |              |                |                   |                        |           |           |                           |  |
| - Saint-Marcellin                           | - Saint-Martin-d'Hères   | - Tullins                 |          |          |            |          |                           |                  |              |                |                   |                        |           |           |                           |  |
| - Voreppe                                   | - Villard-Bonnot - Voiron  |                           |          |          |            |          |                           |                  |              |                |                   |                        |           |           |                           |  |
| Mobilité                                    | <p>Fréquentation du réseau : 18 millions de voyages sur le réseau Transisère</p> <p>Poids de l'intermodalité : inconnu</p> <p>Données sur la demande : inconnu</p>   |                           |          |          |            |          |                           |                  |              |                |                   |                        |           |           |                           |  |

|                                    |  |
|------------------------------------|--|
| Cadencement du réseau / des lignes | <p>Nombre et précision des lignes desservant les gares SNCF :<br/>Grenoble : 7150, 6020, 6040, 6060, Express, 5200, 5000<br/>Voiron : 7150, express, 7010</p> <p>Fréquence à la gare des principales lignes :<br/>Variable, de 10 mn en Heure de pointe à 4 AR / jour selon les lignes</p> <p>Desserte d'au moins un des points de correspondance des réseaux urbains :<br/>De nombreux arrêts communs avec les réseaux urbains dans les PTU de la Metro (grenoble) et Capv (Voiron)</p>   |
| <b>Intégration des réseaux</b>     |  |
| Points de correspondance           | <p>Présence de pôles intermodaux :<br/>Gare de : Grenoble, Voiron, Gières, Pontcharra, Rives, etc.</p> <p>Services proposés dans le(s) pôle(s) intermodal(aux) :<br/>aucun services spécifiques transisère hors gare routière de Grenoble</p> <p>Principaux points de correspondance du réseau : en cours de définition</p> <p>Distance entre les points de correspondance du réseau interurbain et les points de correspondance des autres réseaux : les arrêts sont souvent communs</p>  |
| Signalétique                       | <p>Signalétique réseau et lignes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Livrée véhicule</li> <li>- Identification des Points d'arrêts Par logo sur Balise et/ou abribus (environ 1000 balises et 300 abribus, sur 4000 point d'arrêts)</li> <li>- Certains arrêts ne sont pas matérialisés, ou pas identifiés Transisère lorsqu'ils utilise des équipements communaux</li> <li>- Autocollant sécurité sur les cars ( ce bus peut cacher un piéton)</li> </ul> <p>Signalétique points de vente</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Charte graphique des titres</li> <li>- Les points de ventes sont identifiés par un visuel (92 relais a l'heure actuelle)</li> </ul>   |
| Coopération tarifaire              | <p>Politiques tarifaires<br/>Règles de multimodalité des titres Transisère :</p> <p>Les abonnements Pass 1 jour, Pass mensuel et Pass annuels Transisère sont multimodaux et donnent accès à l'ensemble à toutes les lignes départementales iséroises et à tous les réseaux urbains isérois pour effectuer des déplacements dans la limite de la ou des zone(s) achetée(s) et dans la limite de la période de validité du titre (1 jour, 1 mois, 1 an). Le pass mensuels permet d'utiliser le réseau TCL dans les conditions ci-dessous.</p> <p>L'utilisation d'un pass mensuel, annuel ou 1 jour tarif éco est subordonnée à l'établissement d'une carte "pass identité", délivrée par les agences commerciales Transisère. La carte "PASS identité" doit obligatoirement accompagner le coupon PASS mensuel plein tarif, tarif réduit "éco" et tarif réduit "micro". La présentation du PASS identité est obligatoire lors de l'achat du coupon ou du contrôle du titre.</p> <p>Restrictions d'usages des PASS mensuel Transisère sur le réseau TCL : PASS mensuel plein tarif : sans restriction<br/>PASS mensuel tarif réduit "éco" : circulation sur réseau TCL accessible uniquement aux mineurs, étudiants, à l'exclusion de tout autre ayant droit à réduction "éco"<br/>PASS mensuel tarif réduit "micro" : interdit.</p> |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Evolutions prévues :</p> <p>Evolution vers un système billettique interopérable</p> <p>Evolution vers un tarification zonale intégrée à l'échelle de la région</p> <p>Tarifictions combinées prévues :</p> <p>Pas encore connues</p>  |
| <b>L'information et la communication</b> |  |
| Information<br>&<br>Communi-<br>cation   | <p>Type d'information disponible :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Carte du réseau format plan (affiche) et poche.</li> <li>- Dépliant tarifaire</li> <li>- Dépliant promotionnel ( info/com)</li> <li>- Journal du réseau pour les partenaires</li> <li>- Classeur horaire.</li> <li>- Fiches horaires individuelles.</li> <li>- Site internet (<a href="http://www.transisere.fr">www.transisere.fr</a>).</li> </ul> <p>Communication menée (affichage, presse, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Charte graphique transisère pour toute la communication et l'information</li> <li>- communiqué de presse dans les quotidien</li> <li>- Publication Journaux institutionnel</li> <li>- Info / com dans presse locale, revue et magazines régionaux et dans les gratuits</li> <li>- Affichage dans abribus transisère et espace publicitaire (gares, parking)</li> <li>- Annonces radio (France bleu isere, europe2, cherry FM ...)</li> <li>- Partenaires événement (tour de France, coupe icare ...)</li> <li>- Car promotionnel à la livraison pour silloner departement et événements locaux.</li> <li>- Stylo, crayon, sacs, canotiers aux couleurs transisère</li> <li>- Blocs notes, réglettes avec message de sécurité pour les transports à destination des usagers scolaires</li> <li>- Infos réglementaire dans les véhicules (ceinture de sécurité, verbalisation) + pictogrammes a l'arrière des sièges (je m'assied j'ai ma ceinture)</li> </ul> |

Les trois enjeux du schéma départemental des transports :

- Développer le transport en commun pour remédier à la saturation des accès routier à Lyon et Grenoble ;
- Offrir un transport public équitable et accessible à tous les Isérois ;
- Relier l'Isère aux grands axes de transport européen.

## DEPARTEMENT DE LA DROME

Données 2005

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b>                       |  |
|--|--|
| Réseau<br>Départemental<br>pour les lignes<br>Sillon Alpin | <p>Population du département : 437 800 habitants</p> <p>Nombre de lignes régulières sur les réseaux :<br/>44 lignes<br/>dont 1 sur le Sillon Alpin : lignes 6 (Valence- Romans - St Marcellin)</p> <p>Taille (en km) :<br/>du réseau : non calculée<br/>de la ligne 6 : 49 km</p> <p>Kilométrage annuel produit sur l'ensemble du réseau : 4 200 000 km<br/>Amplitude du service en semaine (ligne 6) : 6h30 - 20h15</p> <p>Fréquence : 22 services (dans chaque sens) dont 6 à destination ou en provenance de Grenoble, dont 13 services express entre Romans et Valence</p> <p>Fréquence : 35 minutes en moyenne en heure de pointe, 1 heure en heure creuse</p> <p>Evolutions prévues du réseau : ligne restructurée depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2005 avec clarification des missions express et de desserte fine</p> <p>Autocars :<br/>Moyenne d'âge des véhicules affectés : 5 à 6 ans<br/>Autocars tous équipés de girouettes électroniques , vidéo surveillance (les principaux), climatisation</p> |
| Mobilité   | <p>Fréquentation du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- environ 28 000 voyages par jour sur le réseau lignes régulières dont 80 % de scolaires</li> <li>- en 2005 sur le ligne 6 : 476 000 voyages dont 250 000 scolaires (5% d'urbains et 95 % d'interurbains)</li> </ul> <p>Poids de l'intermodalité : 5 à 10 % selon les lignes</p> <p>Données sur la demande : une enquête clientèle réalisée sur la ligne 6 par le service</p>  |
| Cadencement<br>du réseau /<br>des lignes                   | <p>Nombre et précision des lignes desservant la gare SNCF : les 10 lignes desservant l'agglomération Valentinoise desservent les gares SNCF et routières. Elles desservent également le réseau urbain</p>  |
| <b>L'intégration des réseaux</b>                           |  |
| Points de<br>correspon-<br>dance                           | <p>Présence de pôles intermodaux :<br/>Pôle multi-modal de Valence, Valence TGV et Romans sur le territoire Sillon Alpin</p> <p>Services proposés dans ces pôles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- accueil</li> <li>- info voyageurs</li> <li>- vente de billets</li> <li>- commerces à proximité des pôles</li> </ul> <p>Principaux points de correspondance du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur les gares routières départementales précitées</li> </ul>   |

|  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- avec les pôles d'échanges du réseau urbain sur Valence notamment</li> <li>Distance entre les points de correspondance du réseau interurbain et les points de correspondance des autres réseaux :</li> <li>- aucune avec la SNCF</li> <li>- aucune sur Valence entre interurbain (sur Sillon Alpin) et urbain</li> </ul>  |
| Signalétique                             | <p>Signalétique réseau et lignes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1300 arrêts signalisés et sécurisés sur l'ensemble du réseau,</li> <li>- environ 60 arrêts signalisés et sécurisés sur la ligne Valence Romans St Marcellin</li> </ul> <p>Signalétique points de vente :</p> <p>Téléaffichage des horaires sur les 3 pôles d'échanges , en projet sur Romans</p>  |
| Coopération tarifaire                    | <p>Evolution de la politiques tarifaire :</p> <p>Non dans l'immédiat compte tenu de l'absence de billettique pour développer les titres multi-modaux</p> <p>Tarifcations combinées prévues :</p> <p>Début de réflexion sur un abonnement travail plus attractif combiné avec réseau urbain</p>  |
| <b>L'information et la communication</b> |   |
| Information & Communication              | <p>Type d'information disponible :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- fiches horaires grand public</li> <li>- guide horaire pour les institutions</li> <li>- plaquette d'information sur les tarifs</li> <li>- site transport existant avec les lignes les horaires les tarifs (rénovation prévue du site)</li> </ul> <p>Communication menée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- numéros spéciaux dans le journal du Département la Drôme</li> <li>- campagne sécurité aux points d'arrêt</li> </ul> |

## LES ENJEUX

### **A court terme (2 ans)**

- réflexion sur la réorganisation du transport à la demande en milieu rural et notamment de la mission de correspondance avec le réseau régulier interurbain dans la perspective du reconventionnement transdrôme en 2007 ;
- élaboration d'un schéma de transport interdépartemental sur la Drôme Provençale dans le cadre d'une politique de "pays" ;
- rénovation du site transport du CG26 ;
- élaboration d'un projet billettique (en cours) ;
- expérimentation de la télé-inscription des abonnés scolaires en ligne.

### **A moyen long terme**

- projet de cadencement ferroviaire Romans Valence Livron à l'échéance des travaux de modernisation du Sillon Alpin Sud en 2009
- développement d' une tarification intermodale avec la Région RA sur les lignes structurantes complémentaires du TER, dont la ligne 6 Valence Romans
- centrale d'information multi-modale en lien avec la Région RA et le projet métropolitain Sillon Alpin

## ANNEXE 2

# DONNEES RESEAUX URBAINS

**CANTON DE GENEVE**  
**Réseau Unireso**

Données 2005

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b> |  |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
|--------------------------------------|--|-----------------|---------------|--------|---|---------|---|-----------------|---|-------------|--|-----------|---------------------------------|----------------|--|-------|---|--------|--|------|--|-----------------|---|--------|--|---------|---|-----------------|---|
| <b>Réseau</b>                        | <p>Population du PTU : 440 000 habitants</p> <p>Nombre de lignes sur le réseau : 53 lignes tous modes confondus</p> <p>Taille du réseau : 494 km</p> <p>Kilométrage annuel produit : réseau TPG 17 448 000km</p> <p>Principales Communes desservies par le réseau (précision des lignes)</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><b>Communes</b></th> <th style="text-align: left;"><b>Lignes</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Bernex</td> <td><b>Bus</b> 2 . 19 . 20 . 42 . 43 . 47 . S . K . L</td> </tr> <tr> <td>Carouge</td> <td><b>Tram</b> 12 . 13 . 15 . 17 <b>Bus</b> 41 . 44 . 45 . 14 . 18 . 21 . 11</td> </tr> <tr> <td>Chêne-Bougeries</td> <td><b>Tram</b> 12 . 6 <b>Bus</b> 8 . 9 . 27 . 34 . C</td> </tr> <tr> <td>Chêne-Bourg</td> <td><b>Tram</b> 12 . 16 <b>Bus</b> 9 . 31 . 34</td> </tr> <tr> <td>Confignon</td> <td><b>Bus</b> 2 . 19 . 20 . 47 . L</td> </tr> <tr> <td>Grand-Saconnex</td> <td><b>Bus</b> 3 . 5 . 8 . 10 . 18 . 28 . 53 . F . V . Z</td> </tr> <tr> <td>Lancy</td> <td><b>Tram</b> 12 . 13 . 15 . 17<br/><b>Bus</b> 4 . 42 . 46 . D . 2 . 19 . 20 . 10 . 14 . 18 . 43</td> </tr> <tr> <td>Meyrin</td> <td><b>CFF</b> 151 <b>Bus</b> 9 . 10 . 18 . 28 . 29 . 52 . Y</td> </tr> <tr> <td>Onex</td> <td><b>Bus</b> 2 . 10 . 19 . 20 . 43 . k . L</td> </tr> <tr> <td>Plan-Les-Ouates</td> <td><b>Bus</b> 4 . 13 . 24 . 42 . 44 . 46 . D</td> </tr> <tr> <td>Thônex</td> <td><b>Tram</b> 12 . 16 <b>Bus</b> 20 . 27 . <b>C TAC</b> 1 et 2</td> </tr> <tr> <td>Vernier</td> <td><b>Bus</b> 6 . 7 . 14 . 18 . 19 . 27 . 51 . 52 . 54</td> </tr> <tr> <td>Ville de Genève</td> <td><b>CFF</b> 150 <b>CFF</b> 151 <b>SNCF</b><br/><b>Bateaux</b> M1 . M2 . M3 . M4<br/><b>Tram</b> 12 . 13 . 15 . 16 . 17<br/><b>Bus</b> 1 . 2 . 3 . 4 . 5 . 6 . 7 . 8 . 9 . 10 . 11 . 14 . 18 . 19 . 20 . 21 . 27 . 28 . 29 . 32 . 33 . 35 . 36 . 21 . 53 . A . D . E . F . G . K . L . V . Z</td> </tr> </tbody> </table> <p>Amplitude du service en semaine : 05h30 - 00h30</p> <p>Fréquence des lignes principales : 6 à 8 minutes</p> <p>Evolutions prévues du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TCMC (Tram Cornavin - Meyrin)</li> <li>- TCOB ( Tram Cornavin - Onex - Bernex)</li> <li>- Tram Grand-Saconnex</li> </ul> | <b>Communes</b> | <b>Lignes</b> | Bernex | <b>Bus</b> 2 . 19 . 20 . 42 . 43 . 47 . S . K . L | Carouge | <b>Tram</b> 12 . 13 . 15 . 17 <b>Bus</b> 41 . 44 . 45 . 14 . 18 . 21 . 11 | Chêne-Bougeries | <b>Tram</b> 12 . 6 <b>Bus</b> 8 . 9 . 27 . 34 . C | Chêne-Bourg | <b>Tram</b> 12 . 16 <b>Bus</b> 9 . 31 . 34 | Confignon | <b>Bus</b> 2 . 19 . 20 . 47 . L | Grand-Saconnex | <b>Bus</b> 3 . 5 . 8 . 10 . 18 . 28 . 53 . F . V . Z | Lancy | <b>Tram</b> 12 . 13 . 15 . 17<br><b>Bus</b> 4 . 42 . 46 . D . 2 . 19 . 20 . 10 . 14 . 18 . 43 | Meyrin | <b>CFF</b> 151 <b>Bus</b> 9 . 10 . 18 . 28 . 29 . 52 . Y | Onex | <b>Bus</b> 2 . 10 . 19 . 20 . 43 . k . L | Plan-Les-Ouates | <b>Bus</b> 4 . 13 . 24 . 42 . 44 . 46 . D | Thônex | <b>Tram</b> 12 . 16 <b>Bus</b> 20 . 27 . <b>C TAC</b> 1 et 2 | Vernier | <b>Bus</b> 6 . 7 . 14 . 18 . 19 . 27 . 51 . 52 . 54 | Ville de Genève | <b>CFF</b> 150 <b>CFF</b> 151 <b>SNCF</b><br><b>Bateaux</b> M1 . M2 . M3 . M4<br><b>Tram</b> 12 . 13 . 15 . 16 . 17<br><b>Bus</b> 1 . 2 . 3 . 4 . 5 . 6 . 7 . 8 . 9 . 10 . 11 . 14 . 18 . 19 . 20 . 21 . 27 . 28 . 29 . 32 . 33 . 35 . 36 . 21 . 53 . A . D . E . F . G . K . L . V . Z |
| <b>Communes</b>                      | <b>Lignes</b>  |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Bernex                               | <b>Bus</b> 2 . 19 . 20 . 42 . 43 . 47 . S . K . L  |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Carouge                              | <b>Tram</b> 12 . 13 . 15 . 17 <b>Bus</b> 41 . 44 . 45 . 14 . 18 . 21 . 11  |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Chêne-Bougeries                      | <b>Tram</b> 12 . 6 <b>Bus</b> 8 . 9 . 27 . 34 . C  |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Chêne-Bourg                          | <b>Tram</b> 12 . 16 <b>Bus</b> 9 . 31 . 34   |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Confignon                            | <b>Bus</b> 2 . 19 . 20 . 47 . L  |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Grand-Saconnex                       | <b>Bus</b> 3 . 5 . 8 . 10 . 18 . 28 . 53 . F . V . Z   |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Lancy                                | <b>Tram</b> 12 . 13 . 15 . 17<br><b>Bus</b> 4 . 42 . 46 . D . 2 . 19 . 20 . 10 . 14 . 18 . 43  |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Meyrin                               | <b>CFF</b> 151 <b>Bus</b> 9 . 10 . 18 . 28 . 29 . 52 . Y   |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Onex                                 | <b>Bus</b> 2 . 10 . 19 . 20 . 43 . k . L   |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Plan-Les-Ouates                      | <b>Bus</b> 4 . 13 . 24 . 42 . 44 . 46 . D  |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Thônex                               | <b>Tram</b> 12 . 16 <b>Bus</b> 20 . 27 . <b>C TAC</b> 1 et 2   |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Vernier                              | <b>Bus</b> 6 . 7 . 14 . 18 . 19 . 27 . 51 . 52 . 54  |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| Ville de Genève                      | <b>CFF</b> 150 <b>CFF</b> 151 <b>SNCF</b><br><b>Bateaux</b> M1 . M2 . M3 . M4<br><b>Tram</b> 12 . 13 . 15 . 16 . 17<br><b>Bus</b> 1 . 2 . 3 . 4 . 5 . 6 . 7 . 8 . 9 . 10 . 11 . 14 . 18 . 19 . 20 . 21 . 27 . 28 . 29 . 32 . 33 . 35 . 36 . 21 . 53 . A . D . E . F . G . K . L . V . Z  |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |
| <b>Mobilité</b>                      | <p>Fréquentation du réseau : 119 331 978</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autobus urbains: 46 554 000</li> <li>- Tramway : 32 427 000</li> <li>- Trolleybus: 25 466 000</li> <li>- Trains régionaux: 3 150 000</li> <li>- Bateaux: 1 107 978</li> <li>- Autobus secondaire et régionaux: 10 627 000</li> </ul> <p>Poids de l'intermodalité : faible</p> <p>Enquête : micro recensement transport et enquête aux frontières</p>   |                 |               |        |   |         |   |                 |   |             |  |           |                                 |                |  |       |   |        |  |      |  |                 |   |        |  |         |   |                 |   |

|  |   |                            |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
|--|---|----------------------------|--------------------|---------------|------------|-------------|------------------|--------------|-----------------------|---------------------|-----------------|-----------------------|----------------------------|-----------|------------|--------|------------------|------------------|--------------|
| Cadencement du réseau / des lignes       | <p>Nombre et précision des lignes desservant les gares SNCF et CFF :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gare des Eaux-Vives (SNCF) : 2 lignes: <b>Tram 17</b> et <b>Bus 21</b></li> <li>- Gare de Lancy Pont-Rouge (CFF) : 3 lignes: <b>Tram 15 . 17; Bus 21</b></li> <li>- Gare de Cornavin (CFF &amp; SNCF) : 15 lignes: <b>Bus D . F . V . Z . 1 . 3 . 5 . 8 . 9 . 10 . 27 . 29 Tram 13 . 15 . 16</b></li> </ul> <p>Fréquence à la gare des principales lignes : de 6 à 8 minutes</p> <p>Desserte de la gare routière : bus 1 . 6 . 8 . 9 . 27 . 29</p>  |                            |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
| <b>L'intégration des réseaux</b>         |   |                            |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
| Points de correspondance                 | <p>Présence de pôles intermodaux :</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>- P+R Etoile</td> <td>- P+R Genève-Plage</td> <td>- P+R Palexpo</td> </tr> <tr> <td>- P+R Fret</td> <td>- P+R Arena</td> <td>- P+R Blandonnet</td> </tr> <tr> <td>- P+R Bernex</td> <td>- P+R Bachet de Pesay</td> <td>- P+R la Salésienne</td> </tr> <tr> <td>- Gare Cornavin</td> <td>- Gare des Eaux-Vives</td> <td>- Gare de Lancy Pont-Rouge</td> </tr> </table> <p>Principaux points de correspondance du réseau</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>- Bel-Air</td> <td>- Cornavin</td> <td>- Rive</td> </tr> </table> <p>Distance entre les points de correspondance du réseau urbain et les points de correspondance des autres réseau :</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>- Bel-Air : 500m</td> <td>- Cornavin : 0km</td> <td>- Rive : 1km</td> </tr> </table> | - P+R Etoile               | - P+R Genève-Plage | - P+R Palexpo | - P+R Fret | - P+R Arena | - P+R Blandonnet | - P+R Bernex | - P+R Bachet de Pesay | - P+R la Salésienne | - Gare Cornavin | - Gare des Eaux-Vives | - Gare de Lancy Pont-Rouge | - Bel-Air | - Cornavin | - Rive | - Bel-Air : 500m | - Cornavin : 0km | - Rive : 1km |
| - P+R Etoile                             | - P+R Genève-Plage  | - P+R Palexpo              |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
| - P+R Fret                               | - P+R Arena   | - P+R Blandonnet           |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
| - P+R Bernex                             | - P+R Bachet de Pesay   | - P+R la Salésienne        |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
| - Gare Cornavin                          | - Gare des Eaux-Vives   | - Gare de Lancy Pont-Rouge |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
| - Bel-Air                                | - Cornavin  | - Rive                     |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
| - Bel-Air : 500m                         | - Cornavin : 0km  | - Rive : 1km               |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
| Signalétique                             | Signalétique réseau et lignes et points de vente : ok   |                            |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
| Coopération tarifaire                    | Tarifications combinées prévues :<br>Extension sur France et Vaud de la tarification unireso  |                            |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
| <b>L'information et la communication</b> |   |                            |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |
| Information & Communication              | <p>Type d'information disponible :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sites internet (<a href="http://www.tpg.ch">www.tpg.ch</a> ; <a href="http://www.dtp.r.org">www.dtp.r.org</a>; <a href="http://www.unireso.ch">www.unireso.ch</a>)</li> <li>- plan de réseau</li> <li>- fiches horaires</li> </ul>  |                            |                    |               |            |             |                  |              |                       |                     |                 |                       |                            |           |            |        |                  |                  |              |

**BELLEGARDE**  
**Réseau TUB**

Données 2005

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b>     |   |
|--|---|
| Réseau                                   | <p>Population du PTU: 11 500 habitants</p> <p>Nombre de lignes sur le réseau : 5 lignes régulières</p> <p>Taille du réseau : 17 km</p> <p>Kilométrage total annuel produit : 87 000 km</p> <p>Amplitude du service en semaine : 5h55 – 18h52</p> <p>Fréquence des lignes :<br/>- heures de pointe : toutes les demies-heures<br/>- heures creuses : toutes les heures</p> <p>Evolutions prévues du réseau : Pas d'évolution prévues</p> |
| Mobilité                                 | <p>Fréquentation du réseau : 150 000 voyages par an</p> <p>Poids de l'intermodalité : négligeable</p> <p>Données sur les déplacements : aucune</p>  |
| Cadencement<br>du réseau / des<br>lignes | <p>Lignes desservant la gare SNCF :<br/>- 4 lignes<br/>- 30 passages par jour</p> <p>Fréquence à la gare SNCF des principales lignes :<br/>- heures de pointe : toutes les demies-heures<br/>- heures creuses : toutes les heures</p> <p>Lignes desservant la gare routière : pas de gare routière</p>  |
| <b>L'intégration des réseaux</b>         |   |
| Points de<br>correspon-<br>dance         | Présence de pôle intermodal : non   |
| Signalétique                             | Signalétique réseau, lignes et points de vente : logos TUB  |
| Coopération<br>tarifaire                 | <p>Evolutions prévues des politiques tarifaires :<br/>Ajustement tarifaire suivant l'évolution du coût de la vie</p> <p>Evolutions prévues de la tarifications combinées : non</p>  |
| <b>L'information et la communication</b> |   |
| Information<br>&<br>Communi-<br>cation   | <p>Type d'information disponible :<br/>- guide horaire<br/>- site internet</p> <p>Campagne de communication : non</p>   |

**COMMUNAUTE DE COMMUNES DE L'AGGLOMERATION ANNEMASSIENNE**  
**Réseau TAC**

Données 2004

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b> |  |
|--------------------------------------|--|
| Réseau                               | <p>Population du PTU : 56 726 habitants</p> <p>Nombre de lignes sur le réseau :<br/>                     - 5 lignes régulières<br/>                     - transport à la demande (Taxi'Tac)<br/>                     - transport des personnes handicapées (Handi'Tac)<br/>                     - 1 ligne dimanches et jours fériés</p> <p>Taille du réseau : 92,8 km</p> <p>Kilométrage total annuel produit : 975 380 km</p> <p>Communes desservies par le réseau :<br/>                     Lignes 1,2,3,4, 5 : Annemasse, Ambilly, Gaillard, Ville-la-Grand, Vétraz-Monthoux<br/>                     Commune d'Etrembières desservie par le service de transport à la demande</p> <p>Amplitude du service en semaine : 05h09 – 21h49</p> <p>Evolutions prévues du réseau : Pas d'évolution prévues avant 2008</p> |
| Mobilité                             | <p>Fréquentation du réseau :<br/>                     2 103 000 voyageurs en 2004 sur l'ensemble du réseau</p> <p>Poids de l'intermodalité :<br/>                     environ 5% des voyages utilisent les réseau TAC et UNIRESO (TPG, Mouettes,CFF)</p> <p>Données sur les déplacements :<br/>                     résultats de l'enquête OD 2006 attendus pour avril-mai 2006</p>  |
| Cadencement du réseau / des lignes   | <p>Lignes desservant la gare SNCF : lignes 2 et 5</p> <p>Desserte de la gare routière : lignes 2 et 5</p>  |
| <b>L'intégration des réseaux</b>     |  |
| Points de correspondance             | <p>Présence de pôles intermodaux :<br/>                     Douane de Moëllesulaz et Centre-ville d'Annemasse</p> <p>Services proposés dans ces pôles :<br/>                     Boutique TAC en centre-ville</p> <p>Principaux points de correspondance du réseau :<br/>                     Douane de Moëllesulaz et Centre-ville d'Annemasse</p> <p>Distance entre les points de correspondance du réseau urbain et les points de correspondance des autres réseaux :<br/>                     - 20 mètres entre les réseaux TAC et TPG<br/>                     - 20-50 m entre le réseau TAC la gare SNCF et la gare routière</p>   |
| Coopération tarifaire                | <p>Evolutions prévues des politiques tarifaires :<br/>                     Prochaine évolution septembre 2006 – niveau d'évolution non connu aujourd'hui</p> <p>Evolutions prévues de la tarifications combinées : -</p>   |

| <b>L'information et la communication</b> |  |
|--|--|
| Information<br>&<br>Communi-<br>cation   | <p>Type d'information disponible (plaquette, site internet, etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- guide et plan</li> <li>- site internet unireso.com</li> <li>- renouvellement de l'information aux points d'arrêt</li> </ul> <p>Communication menée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- budget annuel de marketing d'environ 60 K€</li> <li>- guides et plans et campagnes d'affichage</li> </ul> |

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION D'ANNECY**  
**Réseau SIBRA**

Données 2005

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b> |   |                                |                             |               |                 |                           |               |                   |                    |                             |             |               |                |                |  |
|--------------------------------------|---|--------------------------------|-----------------------------|---------------|-----------------|---------------------------|---------------|-------------------|--------------------|-----------------------------|-------------|---------------|----------------|----------------|--|
| Réseau                               | <p>Population desservie : 135 000 habitants</p> <p>Nombre de lignes sur le réseau :<br/>16 lignes régulières<br/>4 lignes le dimanche<br/>2 lignes de nuit</p> <p>Taille du réseau : 324 km</p> <p>Kilométrage total annuel produit : 4 043 279 km</p> <p>Communes desservies par le réseau :</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">- Annecy (1-2-3-4-5-6-9-10-11)</td> <td style="width: 50%;">- Annecy-le-Vieux (1,2,4,6)</td> </tr> <tr> <td>- Argonay (9)</td> <td>- Chavanod (55)</td> </tr> <tr> <td>- Cran-Gevrier (1,3,6,10)</td> <td>- Epagny (10)</td> </tr> <tr> <td>- Metz-Tessy (10)</td> <td>- Meythet (1,6,10)</td> </tr> <tr> <td>- Montagny-les-Lanches (55)</td> <td>- Poisy (1)</td> </tr> <tr> <td>- Pringy (10)</td> <td>- Quintal (55)</td> </tr> <tr> <td>- Seynod (4,5)</td> <td></td> </tr> </table> <p>Amplitude du service en semaine : 6h00 - 21h00</p> <p>Fréquence des lignes principales :<br/>entre 7 et 10 min en heures de pointe<br/>entre 12 et 15 min en heures creuses</p> <p>Evolutions prévues du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- en 2007, desserte fréquente du futur centre hospitalier</li> <li>- en 2007, création d'une nouvelle ligne à destination du campus</li> <li>- renforcement des fréquences sur les lignes desservant les communes de 2ème couronne</li> </ul> <p>Enjeux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- politique de P+R à pérenniser</li> <li>- accroître la fréquentation des actifs (PDE mis en place en 2005)</li> <li>- mettre en place des lignes directes depuis les franges de la C2A</li> <li>- travail avec le CG74 dans le cadre du CDRA sur un schéma de services de TC dans le bassin annecien</li> </ul> | - Annecy (1-2-3-4-5-6-9-10-11) | - Annecy-le-Vieux (1,2,4,6) | - Argonay (9) | - Chavanod (55) | - Cran-Gevrier (1,3,6,10) | - Epagny (10) | - Metz-Tessy (10) | - Meythet (1,6,10) | - Montagny-les-Lanches (55) | - Poisy (1) | - Pringy (10) | - Quintal (55) | - Seynod (4,5) |  |
| - Annecy (1-2-3-4-5-6-9-10-11)       | - Annecy-le-Vieux (1,2,4,6)   |                                |                             |               |                 |                           |               |                   |                    |                             |             |               |                |                |  |
| - Argonay (9)                        | - Chavanod (55)   |                                |                             |               |                 |                           |               |                   |                    |                             |             |               |                |                |  |
| - Cran-Gevrier (1,3,6,10)            | - Epagny (10)   |                                |                             |               |                 |                           |               |                   |                    |                             |             |               |                |                |  |
| - Metz-Tessy (10)                    | - Meythet (1,6,10)  |                                |                             |               |                 |                           |               |                   |                    |                             |             |               |                |                |  |
| - Montagny-les-Lanches (55)          | - Poisy (1)   |                                |                             |               |                 |                           |               |                   |                    |                             |             |               |                |                |  |
| - Pringy (10)                        | - Quintal (55)  |                                |                             |               |                 |                           |               |                   |                    |                             |             |               |                |                |  |
| - Seynod (4,5)                       |   |                                |                             |               |                 |                           |               |                   |                    |                             |             |               |                |                |  |
| Mobilité                             | <p>Fréquentation du réseau : 12 067 996 voyages</p> <p>Poids de l'intermodalité :<br/>Sur les 4000 voyageurs / jour à la gare en 2000<br/>6,4% font Train- Autocar<br/>6,7% font Bus-Bus<br/>8,9% font train - bus urbain.</p> <p>Données sur les déplacements :<br/>En 2005, 3,31 déplacements / jour pour les personnes de 11 ans et + dans le bassin<br/>dont 67,6% en voiture<br/>dont 8,1% en bus<br/>dont 19,5% en marche à pied<br/>dont 4,8% en vélo</p>  |                                |                             |               |                 |                           |               |                   |                    |                             |             |               |                |                |  |

|  |  |
|--|--|
| Cadencement du réseau / des lignes       | Lignes desservant la gare SNCF : 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - 9 - 10<br>Fréquence à la gare SNCF des principales lignes : environ 10 mn<br>Desserte de la gare routière : idem gare SNCF  |
| <b>L'intégration des réseaux</b>         |  |
| Points de correspondance                 | Présence de pôle(s) intermodal(aux) :<br>Pôle regroupant la gare SNCF, la gare routière et le SIBRA<br><br>Enjeu : restructuration du pôle à l'horizon 2007-2008 - actuellement en phase de définition du concours<br><br>Services proposés dans le(s) pôle(s) intermodal(aux) :<br>Vente + location de vélos (VELONECY)<br><br>Principaux points de correspondance du réseau :<br>- Gare                    - Piscine                    - Meythet                    - Seynod<br><br>Distance entre les points de correspondance du réseau urbain et les points de correspondance des autres réseaux : 0 km, au même endroit |
| Signalétique                             | Signalétique réseau et lignes : signalétique SIBRA<br><br>Signalétique points de vente : signalétique SIBRA  |
| Coopération tarifaire                    | Enjeu : travail avec le CG74 sur une tarification combinée abonnement et occasionnel   |
| <b>L'information et la communication</b> |  |
| Information & Communication              | Type d'information disponible :<br>- guide bus<br>- site internet<br>- plaquettes spécialisées<br>- information dynamique aux arrêts (SAEIV : Système d'aide à l'exploitation et l'information voyageurs)<br><br>Communication menée :<br>- presse<br>- radio  |

**COMMUNAUTE DE COMMUNES DU LAC DU BOURGET**  
**Réseau ST2A**

Données 2004

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b> |   |
|--------------------------------------|---|
| Réseau                               | <p>Population CCLB : 50 000 habitants</p> <p>Nombre de lignes sur le réseau :<br/>- 9 lignes régulières<br/>- 6 lignes scolaires</p> <p>Taille du réseau : 168 km</p> <p>Kilométrage total annuel produit : 602 102 km</p> <p>Communes desservies par le réseau :<br/>           - Aix les Bains (lignes 1 à 8)      - Brison Saint Innocent (ligne 4)<br/>           - Drumettaz Clarafond (ligne 1 et 2)      - Grésy sur Aix (lignes 1 et 7)<br/>           - Méry (ligne 1)      - Mouxy (ligne 3)<br/>           - Tresserve (ligne 3)      - Vivier du Lac (lignes 1,5 et 8)<br/>           - Voglans (ligne 5)</p> <p>Amplitude du service en semaine : 6h45 à 19h20</p> <p>Fréquence des lignes principales :<br/>           - ligne 1 : à la demie heure<br/>           - ligne 2 : fréquence variant de la demi heure à l'heure en fonction des horaires<br/>           - ligne 3 : à l'heure en HPM et HPS 3 services à la mi journée</p> <p>Evolutions prévues du réseau :<br/>           Restructuration du réseau prévue début 2008 dans le cadre de l'aménagement du centre intermodal d'Aix les Bains ; toutes les lignes desserviront le centre intermodal</p> |
| Mobilité                             | <p>Fréquentation du réseau : 1 578 525 voyages</p> <p>Poids de l'intermodalité : inconnu</p> <p>Données sur la demande : résultats des enquêtes O/D prévus pour juin 2006</p>   |
| Cadencement du réseau / des lignes   | <p>Lignes desservant la gare SNCF et la gare routière : 6 (toutes sauf la 6)</p> <p>Fréquence à la gare SNCF des principales lignes :<br/>           A la demi-heure ou à l'heure en heure de pointe pour les lignes 1, 2, 3.</p>   |
| <b>L'intégration des réseaux</b>     |   |
| Points de correspondance             | <p>Présence de pôle(s) intermodal(aux) :<br/>           Pas encore ; fin des travaux d'aménagement décembre 2007</p> <p>Services prévus dans ces pôles : réseaux urbains, interurbains et ferroviaires ; vélostation (vélos en location et en consigne) ; guichet multimodal pour délivrance d'informations sur les réseaux et vente de titres monomodaux dans un premier temps</p> <p>Principal points de correspondance du réseau :<br/>           Hôtel de Ville Thermes Nationaux</p> <p>Distance entre les points de correspondance du réseau urbain et les points de correspondance des autres réseaux : environ 300 m de la gare SNCF</p>  |

|  |   |
|--|---|
| Signalétique                             | <p>Signalétique réseau et lignes présente :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur les véhicules</li> <li>- sur les poteaux d'arrêts</li> <li>- sur les abribus</li> <li>- dans les documents d'information</li> </ul> <p>Signalétique points de vente :</p> <p>Sur documents d'information</p> |
| Coopération tarifaire                    | Tarification combinée prévue : abonnement 2 réseaux avec le Stac ; titre multimodal urbain + SNCF dans le cadre de la démarche régionale  |
| <b>L'information et la communication</b> |   |
| Information & Communication              | <p>Type d'information disponible :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>guide bus</li> <li>site internet reprenant les pages du guide bus</li> </ul> <p>Communication menée : aucune</p>  |

Enjeux retenus par la CCLB :

- enjeux liés à l'aménagement du centre intermodal et à la restructuration du réseau autour de cet aménagement
- la CCLB s'inscrit dans les réflexions régionales pour la mise en place d'une tarification combinée réseau urbain – réseau ferroviaire

**CHAMBERY METROPOLE**  
**Réseau Stac**

Données 2004

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b>      |   |
|---|---|
| <b>Réseau</b>                             | <p>Population du PTU et population desservie : 115 838 habitants</p> <p>Nombre de lignes sur le réseau : 26</p> <p>Taille du réseau (km) : 220,6 km</p> <p>Kilométrage annuel produit : 3 639 758 km</p> <p>Communes desservies par les lignes principales (1 à 9) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Barberaz : 3-6</li> <li>- Bassens : 4-7-8</li> <li>- Challes les Eaux : 8</li> <li>- Cognin : 4</li> <li>- La Motte Servolex : 3-5</li> <li>- Saint Alban Leysse : 4-7-8</li> <li>- Saint Jeoire Prieuré : 8</li> <li>- Barby : 7</li> <li>- Bourget du Lac : 9</li> <li>- Chambéry : 1-2-3-4-5-6-7-8-9</li> <li>- Jacob Bellecombette : 5-9</li> <li>- La Ravoire : 3-6-8</li> <li>- Saint Baldoph : 6</li> <li>- Voglans : 6</li> </ul> <p>Amplitude du service en semaine : 5h30 – 23h05</p> <p>Fréquence des lignes principales : entre 5 et 15 mn à l'heure de pointe matin</p> <p>Evolutions prévues du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- amélioration de l'offre en 2005, 2006 et 2008 : augmentation de la fréquence pour les lignes existantes, réorganisation de certaines lignes et création de nouvelles lignes de bus pour mieux desservir le territoire</li> <li>- création d'une agence commerciale en centre ville de Chambéry</li> <li>- mise en place d'un système d'aide à l'exploitation couplé à un système d'aide à l'information des voyageurs pour donner des informations en temps réel (dans le bus ou aux principaux points d'arrêts)</li> <li>- réflexion pour l'aménagement des voies de circulation réservées aux bus (un programme de près de 30 millions d'euros est en cours d'élaboration ; concrétisation courant 2007)</li> </ul> |
| <b>Mobilité</b>                           | <p>Fréquentation du réseau : 10 291 000 voyageurs</p> <p>Poids de l'intermodalité : inconnu</p> <p>Données sur les déplacements:<br/>Enquêtes origines destinations réalisées en 2002 et 2003</p>   |
| <b>Cadencement du réseau / des lignes</b> | <p>Lignes desservant la gare SNCF et la gare routière :<br/>3, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 18, 23, Citel</p> <p>Fréquence à la gare des principales lignes :<br/>Entre 5 et 15mn à l'heure de pointe matin</p>   |

| <b>L'intégration des réseaux</b>         |  |
|--|--|
| Points de correspondance                 | <p>Présence de pôle(s) intermodal(aux) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gare SNCF / Gare routière</li> <li>- Centre d'échanges des bus Stac bd de la Colonne</li> </ul> <p>Services proposés dans le(s) pôle(s) intermodal(aux)</p> <p>Gare SNCF / Gare routière : Vélostation, distribution en libre service des documents commerciaux du Stac, vente des titres Stac à la Gare routière</p> <p>Centre d'échanges des bus Stac bd de la Colonne : Kiosque Stac (point de vente des titres de transport + informations)</p> <p>Principaux points de correspondance du réseau :</p> <p>Gare SNCF / Gare routière</p> <p>Centre d'échanges des bus Stac bd de la Colonne</p> <p>Distance entre les points de correspondance du réseau urbain et les points de correspondance des autres réseaux :</p> <p>Gare SNCF / Gare routière : de 10 à 200 m suivant la ligne et la direction</p> <p>Centre d'échanges des bus Stac bd de la Colonne : 500 m des gares</p> |
| Signalétique                             | <p>Signalétique réseau et lignes :</p> <p>790 points d'arrêts dont 180 non matérialisés par du mobilier urbain (poteau ou abri)</p> <p>Signalétique points de vente :</p> <p>Vitrophanie et éventuellement enseigne</p>  |
| Coopération tarifaire                    | <p>Tarifications combinées prévues :</p> <p>Titre intermodal avec le SMTC de Grenoble et la CCLB</p>   |
| <b>L'information et la communication</b> |  |
| Information & Communication              | <p>Type d'information disponible :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- site internet</li> <li>- centrale téléphonique</li> <li>- documents commerciaux papier (fiches horaires, plans, dépliants tarifaires et commerciaux, guide bus)</li> </ul> <p>Communication menée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- affichages bus et aux arrêts,</li> <li>- campagnes flancs de bus,</li> <li>- mailings</li> <li>- relations presse,</li> <li>- distribution boîtes aux lettres,</li> </ul>   |

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de Chambéry métropole, approuvé le 4 février 2004, traduit le besoin d'anticiper les évolutions futures en tenant compte des impératifs de santé publique et de protection de l'environnement.

#### Enjeux du PDU

- préserver la qualité et l'attractivité de l'agglomération, de la ville centre comme des autres communes,
- satisfaire les besoins de mobilité de l'ensemble de la population tout en diminuant la dépendance à la voiture,
- mettre en cohérence l'urbanisation et les possibilités de desserte des transports en commun.

Objectif de base du PDU : ne pas augmenter le nombre de déplacements effectués en voiture => reporter l'accroissement prévisible de la circulation automobile à l'horizon 2010, estimé à 60 000 déplacements quotidiens supplémentaires, sur les transports en commun et les deux roues, ce qui

implique de doubler le nombre de déplacements effectués par chacun de ces deux modes de transport.

Trois grands axes d'intervention du PDU pour atteindre ces objectifs :

- améliorer les transports en commun,
- développer les circulations douces,
- créer des services pour la mobilité.

Autre enjeu : partenariat avec les autres acteurs du transport sur le territoire afin de faciliter le déplacement des usagers (optimisation de l'offre, des tarifs, etc.)

**SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN  
DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE  
Réseau SEMITAG**

Données 2003

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b>     |   |
|--|---|
| Réseau                                   | Population PTU : 380 645 habitants<br>Nombre de lignes sur le réseau : 24 lignes<br>Taille du réseau : 361 km<br>Kilométrage total annuel produit : 15 215 000 km<br>Communes desservies par le réseau : absence de données<br>Amplitude du service en semaine : 4h34 – 0h49<br>Fréquence des lignes principales :<br>Fréquence maximum : toutes les 5 minutes<br>Evolutions prévues du réseau : absence de données |
| Mobilité                                 | Fréquentation du réseau : 63 771 000 voyages<br>Poids de l'intermodalité : absence de données<br>Données sur la demande : absence de données  |
| Cadencement<br>du réseau /<br>des lignes | Lignes desservant la gare SNCF et routière : 1 – 13 – 30 – 33 – 34<br>Fréquence à la gare SNCF des principales lignes : fréquence maximum : toutes les 5 minutes  |
| <b>L'intégration des réseaux</b>         |   |
| Points de<br>correspon-<br>dance         | Présence de pôle(s) intermodal(aux) : gare SNCF<br>Services proposés dans ces pôles : location métrovélo, vente titre de transport<br>Principal points de correspondance du réseau : absence de données<br>Distance entre les points de correspondance du réseau urbain et les points de correspondance des autres réseaux : absence de données   |
| Signalétique                             | Signalétique réseau, lignes et points de vente : absence de données   |
| Coopération<br>tarifaire                 | Evolutions prévues : absence de données<br>Tarification combinée prévue : absence de données  |
| <b>L'information et la communication</b> |   |
| Information<br>&<br>Communi-<br>cation   | Type d'information disponible : absence de données<br>Communication menée : absence de données  |

**COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS VOIRONNAIS**  
**Réseau Les transports du PAYS VOIRONNAIS**

Données 2004 - 2005

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b> |   |
|--------------------------------------|---|
| Réseau                               | <p>Population du PTU : 84 000 habitants</p> <p>Population desservie : 42 000 habitants environ (la moitié de la population est située à moins de 300 m d'un arrêt de transport en commun)</p> <p>Nombre de lignes sur le réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 lignes urbaines</li> <li>- 1 ligne TAD</li> <li>- 12 lignes régulières interurbaines dont 7 complétées par du Transport à la Demande (TAD)</li> <li>- 25 lignes à vocation majoritairement scolaires mais ouvertes à tous</li> </ul> <p>Taille du réseau (km) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 22, 1 km de lignes urbaines</li> <li>- 197 km de lignes interurbaines</li> <li>- kilométrage non calculé pour les lignes scolaires</li> </ul> <p>Kilométrage annuel produit : (estimation)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 249 895 km commerciaux pour les lignes urbaines</li> <li>- 10 000 km annuels pour le transport à la demande</li> <li>- 501 216 km annuels sur le réseau interurbain et scolaire</li> </ul> <p>Lignes principales et communes desservies par les lignes urbaines :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ligne 1 : Voiron, Saint Jean de Moirans</li> <li>- ligne 2 : Voiron, Coublevie</li> <li>- ligne 3 : Voiron</li> </ul> <p>Communes les plus desservies par les lignes interurbaines :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coublevie                      - Moiran                                      - Rives</li> <li>- Reaumont                      - Saint Jean de Moirans                      - Tullins Fures</li> <li>- Voiron</li> </ul> <p>Amplitude du service en semaine :</p> <p>de 6h30 à 6h55 (suivant les lignes) – 19h30</p> <p>Amplitude des lignes interurbaines :</p> <p>de 6h30 à 17h30-19h30</p> <p>exception pour la ligne Voiron – Voreppe : 5h25 – 20h35</p> <p>Fréquence des lignes principales urbaines :</p> <p>20 min en heures de pointe</p> <p>de 35 à 45 min (suivant les lignes) en heures creuses</p> <p>Evolutions prévues du réseau : (études 2006)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- étude pour une offre spécifique aux personnes à mobilité réduite sur le PTU</li> <li>- études en cours pour une amélioration de l'offre urbaine d'ici 2008</li> <li>- évolution du transport à la demande urbain a l'étude</li> </ul> |

|                                    |   |
|------------------------------------|---|
| Mobilité                           | <p>Fréquentation du réseau : estimation à 2 250 000 voyages / an</p> <p>Chiffres connus :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4230 scolaires gérés dans le PTU</li> <li>- 1320 clients réguliers sur le réseau (hors utilisateurs de titres unités et cartes 10 trajets plein tarif)</li> <li>- 1520 montées jour sur le réseau urbain en période scolaire (fev 2006)</li> <li>- 3192 montées annuelles en TAD</li> <li>- 800 montées commerciales environ par semaine sur le réseau interurbain</li> </ul> <p>Poids de l'intermodalité :</p> <p>5 % de la clientèle du réseau utilise également le train (données inconnues sur le taux de correspondance à ce jour)</p> <p>Données sur la demande :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- enquête ménage en 2002 avant la création du réseau urbain et la restructuration du</li> <li>- réseau scolaire : part de marché des TC : 5 %</li> <li>- études marketing en cours en 2006</li> </ul> |
| Cadencement du réseau / des lignes | <p>Nombre et précision des lignes desservant la gare SNCF : Gare de Voiron desservie par les lignes 1, 2, 3, A, B, C, D, E, F, GH, J, K. soit 12 lignes du Pays Voironnais, dont les lignes interurbaines desservant la gare routière située à côté de la gare SNCF.</p> <p>Fréquence à la gare de Voiron des principales lignes :</p> <p>lignes urbaines : 20min en heures de pointe et 35/45 min en heures creuses</p> <p>lignes interurbaines : entre 4 à 20 AR / jour selon la ligne</p> <p>Desserte de la gare routière :</p> <p>11 lignes de transport du Pays Voironnais (A,B,C,D,J K , E , F, GH, TAD hôpital de Voiron, VOO5)</p>  |
| <b>L'intégration des réseaux</b>   |   |
| Points de correspondance           | <p>Présence de pôle(s) intermodal(aux) :</p> <p>Toutes les gares (7) du Voironnais sont en cours d'amélioration ou de restructuration ; les plus importantes seront structurées en pôle d'échange.</p> <p>Services proposés dans le(s) pôle(s) intermodal(aux) :</p> <p>Sont projetés : parking vélo, offre TC, information transport multimodale, parkings de rabattement pour les usagers du train.</p> <p>Principaux points de correspondance du réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- réseau urbain : tronc commun au centre de Voiron dont gare routière et gare SNCF</li> <li>- réseau interurbain : gare routière, place Général Leclerc et stade Brameret à Voiron</li> </ul> <p>distance entre les points de correspondance du réseau urbain et les points de correspondance des autres réseaux : tronc commun et gare (arrêts identiques ou à 50m) stade Brameret : 300 m des arrêts urbains)</p>                                     |
| Signalétique                       | <p>Signalétique réseau et lignes :</p> <p>existante en urbain et sur les lignes A, B et D à tous les points d'arrêts</p> <p>reste du PTU en cours d'équipement sur les 660 points d'arrêts du réseau</p> <p>Signalétique points de vente : existante</p>  |
| Coopération tarifaire              | <p>Evolutions prévues de la politique tarifaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stabilité de la gamme tarifaire en 2006</li> <li>- étude prix et attractivité de la gamme en cours en 2006</li> </ul> <p>Tarifications combinées prévues :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- intégration dans les réflexions régionales à ce sujet</li> <li>- intégration au projet de billettique départementale (Isère)</li> </ul>  |

| <b>L'information et la communication</b> |  |
|--|--|
| Information<br>&<br>Communi-<br>cation   | <p>Type d'information disponible :<br/>supports d'information du réseau de transport du Pays Voironnais (plans, fiches horaires, guide pratique, plaquettes thématiques)<br/>site internet : <a href="http://www.paysvoironnais.com">www.paysvoironnais.com</a> (horaires et lignes)</p> <p>Communication menée :<br/>Campagnes de communication régulière :<br/>- article mensuel dans le journal du Pays Voironnais<br/>- communication presse</p> |

**Principaux enjeux :**

- développer la fréquentation sur le réseau urbain en phase de montée en charge et le réseau périurbain (pour les lignes les plus fréquentes notamment) et le TAD. Objectifs : capter la clientèle classique des réseaux de transports en commun + amorcer le report modal ;
- appliquer la loi sur le handicap de février 2005 en s'adaptant à la diversité du PTU ;
- favoriser le report modal et la promotion des modes alternatifs à la voiture dans le cadre du PDU en cours d'élaboration.

**ROMANS – BOURG DE PEAGE**  
Réseau Citébus des deux rives

Données 2005

| <b>Le réseau et sa fréquentation</b>     |   |
|--|---|
| Réseau                                   | <p>Population desservie : 43 700 habitants</p> <p>Nombre de lignes sur le réseau : 14 lignes et services scolaires</p> <p>Taille du réseau :<br/>- 41,39 km bus<br/>- 17 km de lignes TAD<br/>- 31,07 km de lignes spécifiques scolaires.</p> <p>Kilométrage annuel produit : 431744 km commerciaux (en 2005)</p> <p>Communes desservies par les lignes principales :<br/>- ligne 1 Romans<br/>- ligne 3 Romans<br/>- ligne 2 Romans et Bourg de Péage<br/>- ligne 5 Romans et Bourg de Péage</p> <p>Amplitude du service en semaine :<br/>6h27 - 19h28</p> <p>Fréquence des lignes principales :<br/>- ligne 1 : 15 minutes<br/>- ligne 3 : 30 minutes</p> <p>Evolutions prévues du réseau :<br/>- ouverture d'un pôle multimodal au printemps 2007<br/>- extension du PTU sur les communes de la première couronne.</p> |
| Mobilité                                 | <p>Fréquentation du réseau : 842000 voyages en 2005</p> <p>Poids de l'intermodalité : très faible</p> <p>Données sur la demande : aucune enquête O/D à ce jour sur le périmètre</p>   |
| Cadencement<br>du réseau /<br>des lignes | <p>Lignes desservant la gare SNCF et la gare routière : lignes 1 et 3</p> <p>Fréquence à la gare des principales lignes :<br/>- 15 minutes en heures de pointe<br/>- 20 minutes en heures creuses</p>   |
| <b>L'intégration des réseaux</b>         |   |
| Points de<br>correspon-<br>dance         | <p>Présence de pôle(s) intermodal(aux) : pôle multimodal par extension de la gare SNCF en 2007</p> <p>Services proposés dans le(s) pôle(s) intermodal(aux) : -</p> <p>Principaux points de correspondance du réseau : Centre Jean Jaurès</p> <p>Distance entre les points de correspondance du réseau urbain et les points de correspondance des autres réseaux : -</p>   |

|  |   |
|--|---|
| Signalétique                             | Signalétique réseau et lignes :<br>Numérotation des lignes<br>210 points d'arrêt<br><br>Signalétique points de vente : oui  |
| Coopération tarifaire                    | Tarifications combinées prévues : -   |
| <b>L'information et la communication</b> |   |
| Information & Communication              | Type d'information disponible :<br>- fiches horaires dans les lieux publics<br>- site Internet<br><br>Communication menée :<br>- campagne annuelle de communication du réseau par affichage<br>- distribution d'affiches dans les établissements scolaires<br>- opérations de promotion auprès des différents publics (association, marchés, forums, journées portes ouvertes etc.) |





## ANNEXE 3

# POLITIQUE TARIFAIRE REGIONALE

Le Conseil régional, qui a pour compétence la gestion du réseau TER, doit définir ses tarifs dans le respect des principes du système tarifaire SNCF national. Dans ce cadre, la tarification dépend du nombre de kilomètres et est dégressive en fonction de la distance. De nombreux abonnements sont proposés sur la région Rhône-Alpes :

### Abonnements à destination des salariés

| Abonnement  | Conditions   | Avantages   |
|---|--|---|
| <b>Abonnement de travail</b>                            | abonnements hebdomadaires et mensuels pour les salariés, avec un parcours domicile - travail limité à 75 km  | Avantage jusqu'à 75% du plein tarif   |
| <b>Abonnement TER Rhône-Alpes Transport Coup Double</b> | accessible à tous pour des trajets de plus de 75 km  | libre circulation pendant un mois<br>réduction de 25% sur les autres trajets en semaine<br>réduction de 50% le WE pour la personne et 3 personnes accompagnatrices                                  |
| <b>Abonnement eleph'pass</b>                            | abonnements hebdomadaires et mensuels pour les salariés, avec un parcours domicile - travail limité à 75 km  | nombre illimité de voyages dans les TER et certains autres trains<br>libre circulation sur le réseau (20 % de réduction sur le prix de l'abonnement urbain)   |
| <b>Abonnement tago'train</b>                            | abonnements hebdomadaires et mensuels pour les salariés, avec un parcours domicile - travail limité à 75 km  | nombre illimité de voyages dans les TER et certains autres trains<br>libre circulation sur le réseau  |
| <b>Abonnement tramirail</b>                             | abonnements hebdomadaires et mensuels pour les salariés se rendant au travail à Genève, avec un parcours domicile - travail limité à 75 km ; parcours limité à 75 km sur le territoire français avec prolongement sur le réseau urbain de Genève (zone 11 et 12) | nombre illimité de voyages dans les TER et certains autres trains<br>libre circulation sur le réseau urbain (5,70 € de réduction sur le prix de l'abonnement hebdomadaire et 9,10 € sur le mensuel) |
| <b>Abonnement val plus</b>                              | abonnements hebdomadaires et mensuels pour les salariés, avec un parcours domicile - travail limité à 75 km  | nombre illimité de voyages dans les TER et certains autres trains<br>réduction de 1,52 € sur le prix de l'abonnement urbain   |

### Abonnement à destination des étudiants

| Abonnement  | Conditions   | Avantages  |
|---|--|--|
| <b>Carte Rhône-Alpes Transport Coup de Foudre</b> | personne < 26 ans (à la date d'achat de la carte) qui voyage en région Rhône-Alpes et à destination de Mâcon ou Genève<br>carte valable 1 an<br>coût : 30 euros/an | réduction de 50% sur tous les trajets<br>Les étudiants résidant en Rhône-Alpes et qui étudient en Bourgogne et Auvergne peuvent compléter cette carte par un Coupon domicile-études et bénéficier d'une réduction de 50 % sur ce parcours<br>mêmes avantages à trois personnes accompagnatrices (week-end et jours fériés) |
| <b>Abonnement EEA</b>                             | abonnements hebdomadaires et mensuels pour les élèves <21 ans, les apprentis <23 ans et les étudiants <26 ans entre le domicile et le lieu d'études                | nombre illimité de voyages dans tous les trains<br>abonnement particulier pour l'emprunt des TGV   |
| <b>Abonnement eleph pass étudiant</b>             | abonnements hebdomadaires et mensuels pour les étudiants entre le domicile et le lieu d'études   | nombre illimité de voyages dans tous les trains, sauf TGV<br>libre circulation sur le réseau urbain (20 % de réduction sur le prix de l'abonnement urbain)   |
| <b>Abonnement Tago Train Jeunes</b>               | abonnements mensuels pour les élèves, étudiants et apprentis entre le domicile et le lieu d'études   | nombre illimité de voyages dans les TER et certains autres trains<br>libre circulation sur le réseau urbain  |
| <b>Abonnement val plus Etudiant</b>               | abonnements mensuels pour les étudiants entre le domicile et le lieu d'études<br>Pass magnétique à valider sur le réseau urbain                                    | nombre illimité de voyages dans les TER et certains autres trains<br>libre circulation sur le réseau urbain (réduction de 2,90 € sur le prix de l'abonnement urbain)   |

## Abonnement Loisirs

| Abonnement  | Conditions   | Avantages   |
|---|--|---|
| <b>Carte TER Rhône-Alpes Transport Coup de Coeur</b>  | utilisable dans tous les trains et autocars TER quelque soit la distance<br>coût : 40€ / an                                      | réduction de 25% en semaine et 50% le week-end<br>le week-end, 50% de réduction sur le billet en région Rhône-Alpes à trois accompagnateurs |
| <b>Agglomération grenobloise : Tago'Train Journée</b> | accessible à toute personne se rendant dans l'agglomération Grenobloise et utilisant les transports urbains<br>validité : 1 jour | voyage aller retour en 2ème classe sur le parcours TER,<br>libre circulation sur le réseau urbain TAG                                       |
| <b>Carnet de Billets</b>                              | carnet de 6 de billets TER Rhône-Alpes<br>validité : 6 mois  | 20% de réduction<br>(ni remboursables ni échangeables)  |

**Carte "Coup de Pouce"** pour les demandeurs d'emploi. Elle permet de bénéficier de 75% de réduction sur des billets pleins tarif. Les personnes concernées sont les demandeurs d'emploi de longue durée, les demandeurs d'emploi indemnisés en dessous du SMIC, les bénéficiaires du RMI et jeunes de moins de 26 ans en parcours d'insertion ou en recherche d'emploi.

## ANNEXE 4

# TARIFICATION RESEAUX INTERURBAINS

## ANNEXE 5

# TARIFICATION RESEAUX URBAINS

## ANNEXE 6

# TABLEAU RECAPITULATIF DES TARIFICATIONS