

**OBSERVATOIRE DES DEPLACEMENTS
A L'ECHELLE DU SILLON ALPIN**

Proposition de contenu

Octobre 2005

De Valence à Genève, en passant par Grenoble, Chambéry et Annecy, le Sillon Alpin regroupe aujourd'hui 1,7 millions d'habitants. Reliant entre eux des pôles majeurs, il constitue un axe essentiel dans le fonctionnement actuel et pour l'avenir de la Région Rhône Alpes. Les départements concernés ont décidé de mettre en place des politiques coordonnées sur cet axe, en particulier dans le domaine des déplacements.

Lors d'un colloque sur le sujet en novembre 2003, ils ont décidé de travailler en priorité à une meilleure coordination des transports publics à l'échelle du Sillon Alpin.

Leur premier engagement en la matière consiste à mettre en place un observatoire des déplacements pour suivre les actions engagées et leur efficacité. Cette mission a été confiée à la Direction des transports départementaux du Conseil général de Savoie, qui a fait appel au CETE de LYON pour l'élaboration d'un tel outil.

Dans ce cadre, la première phase du travail confié au CETE consistait à réaliser un état des lieux à la fois des politiques de déplacements ou actions destinées à développer les transports publics sur cet axe, ainsi que des dispositifs d'observation déjà en place sur cette thématique. La première partie du présent document fait donc le point :

- des politiques publiques concernant les déplacements voyageurs dans le Sillon Alpin, et des principales actions envisagées,
- des éléments d'observation en place ainsi que leurs différents périmètres de validité.

La deuxième partie du travail réalisé par le CETE consiste à définir le contenu de l'observatoire permettant de suivre au mieux les actions engagées et leurs effets. Sa définition impose de trouver un compromis entre deux approches :

- répondre au mieux aux objectifs assignés à l'observatoire du Sillon Alpin,
- faire avec les données disponibles, et les suivis déjà constitués.

Un éclairage particulier est apporté concernant les données non disponibles, et les recueils qu'il serait nécessaire de constituer.

Le présent document constitue donc le rendu de la mission CETE.

Il rappellera au préalable quelques principes nécessaires dans la mise en œuvre d'une telle démarche d'observation.

SOMMAIRE

	Pages
1. LES PREALABLES A UN OBSERVATOIRE DU SILLON ALPIN	4
2. LE CONTEXTE	8
A. LES POLITIQUES DE DEPLACEMENTS EN VIGUEUR	8
B. LES PROJETS TRANSPORT	10
C. LE POINT DES OBSERVATOIRES EXISTANTS	13
D. LES DONNEES DISPONIBLES	15
3. PROPOSITION D'OBSERVATOIRE	16
A. LE SUIVI DES ACTIONS	18
B. LE SUIVI DES EFFETS	25
4. CONCLUSION	33
5. ANNEXES	34
Compte rendus d'entretiens avec les responsables transport	35
Lexique	50

1. LES PREALABLES A UN OBSERVATOIRE DU SILLON ALPIN

Une action nécessairement partenariale

La réalisation d'un observatoire dans le champ des déplacements met en jeu les compétences des différentes autorités organisatrices ou gestionnaires de réseaux en place sur le territoire : région, conseils généraux, autorités urbaines, Etat, RFF, SNCF, exploitants urbains, villes,...

La mise sur pied d'un observatoire suppose donc en préalable une démarche partenariale entre tous ces acteurs. Dans le cas du Sillon Alpin, ce partenariat préexiste à l'observatoire, et est assuré par l'animation interdépartementale constituée autour du projet de développement du Sillon Alpin. L'observatoire consistera un outil du travail collectif.

Le portage de l'observatoire pourrait être assumé par le Conseil Général de Savoie. Il devra s'appuyer sur un comité de pilotage, associant les différents partenaires de l'observatoire, qui pourrait être par exemple, le comité de coordination des autorités organisatrices de transport projeté. Ces partenariats auront ensuite à être formalisés par des conventions ou des protocoles, pour définir les droits et devoirs de chacun dans la constitution de l'observatoire (montage financier, fourniture des données,...).

Des objectifs clairement affichés

La clarification du ou des objectifs recherchés est également une question préalable. Concernant l'observatoire du Sillon Alpin, le colloque de 2003 a clairement assigné à l'observatoire la double mission de suivre :

- les actions engagées en matière de coordination des transports publics,
- leurs effets.

Quant au champ d'observation, les premiers contacts ont permis de cerner les thématiques à prendre en compte :

- les déplacements de voyageurs (les questions de circulation du fret étant traitées par d'autres instances, et le suivi des marchandises à l'échelle régionale étant assuré par la Direction Régionale de l'Équipement),
- les déplacements de la vie quotidienne, en particulier les migrations pour le travail et les études (c'est à dire, sauf zoom spécifique, hors week end et hors périodes de grandes migrations touristiques),
- les déplacements entre les grandes agglomérations du Sillon Alpin, à savoir Valence, Grenoble, Chambéry, Aix, Annecy et Genève, par les différents modes de transport.

La cohérence avec les autres dispositifs d'observation

Le territoire du Sillon Alpin est, ou sera, couvert par divers dispositifs d'observation sur le champ des déplacements :

- au niveau régional, la Région Rhône Alpes, en lien avec la Direction Régionale de l'Équipement, a mis en place en 2003 un observatoire régional des transports, qui a fait l'objet de publications en 2003 et 2004 intitulées « Atlas régional des transports ». Depuis, la Région a décidé de se retirer du dispositif, et pour l'année 2005, seule une actualisation légère est prévue par la DRE. Au delà, on ne sait pas dire aujourd'hui si l'Atlas sera réédité.
- les grandes agglomérations sont tenues par la loi SRU de prévoir l'évaluation à cinq ans de leur PDU, ce qui se traduit souvent par la mise sur pied d'un observatoire,
- Métropole Savoie, et le conseil général de Savoie qui couvrent la partie centrale du Sillon Alpin, sont en train de mettre sur pied leurs observatoires des déplacements.

L'observatoire du Sillon Alpin doit donc trouver sa place dans cet ensemble.

Si chacun de ces observatoires répond logiquement à des objectifs propres sur des périmètres très différents, il y aura intérêt pour tous à s'assurer, via des articulations à définir, de la cohérence des données utilisées, et de la possibilité d'échanges et d'interfaces entre ces différents observatoires.

La constitution d'un pilotage technique

Le pilotage politique doit classiquement être doublé d'un pilotage technique qui assure le suivi de la mise sur pied de l'observatoire. Les techniciens des AO ou des réseaux qui en feront partie, ont le double intérêt d'être les pilotes techniques des politiques déplacements et, souvent, les détenteurs des données nécessaires à l'observatoire.

La définition d'une durée et d'une périodicité pour l'observatoire

Dans les questions préalables, il conviendra de préciser la durée de vie envisagée pour l'observatoire, et le « pas de temps » d'observation envisagée : tous les ans, pluriannuel, etc...

La périodicité minimum est fonction de la mise à jour des données utilisables. En règle générale, les données utilisées dans cet observatoire sont mises à jour annuellement.

Mais une périodicité annuelle est lourde à gérer, les phénomènes observés ont une certaine inertie, et le rythme d'une publication tous les deux ans semble mieux correspondre à la fois aux enjeux et aux moyens. Si la Région et le DRE reprenaient le rythme également d'une publication tous les deux ans de l'Atlas Régional, les deux observatoires devraient pouvoir être réalisés en alternance.

L'affectation des moyens nécessaires

Un observatoire n'a d'intérêt que si on s'assure de sa pérennité. La mission du CETE va définir l'architecture de départ, mais qui en assurera la gestion ensuite ? La définition des conditions du fonctionnement de l'observatoire « en régime de croisière » (moyens à prévoir, structure de rattachement) est un des préalables à sa mise sur pied.

Ce sera au comité de pilotage de l'observatoire de définir l'ampleur du recueil envisagé, tout en ayant conscience du fait qu'un observatoire large nécessite forcément des budgets importants.

A titre de comparaison, on peut se référer aux éléments financiers rassemblés en 2004 pour éclairer sur cette même question le comité de pilotage de l'observatoire de Métropole Savoie :

BUDGETS D'OBSERVATOIRE DES DEPLACEMENTS

Agglomération	CLERMONT FERRAND	LA ROCHELLE	LYON (1998 / 2000)	ORLEANS	RHONE ALPES (2003/2004)
Population	260 000	145 000	1 300 000	270 000	-
Maîtrise d'ouvrage de l'observatoire	SMTC	Communauté d'agglomération	Communauté Urbaine	Communauté d'agglomération	Etat / Région
Maîtrise d'œuvre	Agence d'urbanisme	Communauté d'agglomération	CETE Lyon	Agence d'urbanisme	Etat / Région

Contenu de l'observatoire

Nb de thématiques *	12	14	14	7	15
Nb d'indicateurs	85			153	
Nb de données de base			850		
Périodicité	bisannuelle	annuelle	annuelle	non définie	bisannuelle

Budgets en année de suivi

Personnel en régie	1 chargé d'études à temps plein /an	1 chargé d'études à temps plein/ an	1 mois de chargé d'études	1 ^{ère} année : 1,7 CE année courante : 0,5 CE	2 chargées d'études à mi temps / an
Sous traitance			100 Keuros		
Constitution de données			20Keuros/ tous les deux ans	Investissement : 90 KE Fonct : 35 KE	

Faire au maximum avec les données disponibles

Ce même souci de pérennité impose de concevoir d'entrée l'observatoire principalement comme un recensement et une synthèse des données existantes et accessibles, sans qu'il ait à sa charge la constitution même de données.

Le choix de « faire avec ce qui existe » aura certainement des conséquences sur les ambitions qu'on peut assigner à un tel observatoire.

A l'inverse, mettre à la charge de l'observatoire la constitution de données sur des thématiques mal connues aujourd'hui, impose la réalisation de mesures ou d'enquêtes spécifiques, à renouveler régulièrement. C'est un enjeu financier qui peut être lourd, et qui doit donc bien être mesuré au départ par le comité de pilotage.

Dans le présent projet d'observatoire, il sera bien précisé, pour chacun des thèmes à suivre, si les données existent et sont aisément accessibles, ou s'il convient de réaliser des recueils spécifiques.

Quelle diffusion des résultats ? Avec quels supports ?

Le premier objectif de l'observatoire est de rendre compte aux élus de la situation à l'échéance souhaitée, cela impose donc de réfléchir dans un premier temps à un document papier.

La question d'une version numérique, voire diffusable sur un site internet, dans un contenu et une forme qui restent à définir, doit être envisagée pour répondre aux nouveaux besoins d'information de la population.

En matière de diffusion sur internet, il faudra définir au préalable si on envisage simplement de faire figurer sur un site le document papier (ce qui n'a alors aucune incidence sur sa préparation) ou si on envisage une présentation plus interactive (ce qui peut se traduire par des contraintes particulières dans la mise en forme de l'observatoire).

2. LE CONTEXTE

A. LES POLITIQUES DE DEPLACEMENTS EN VIGUEUR

Différentes autorités organisatrices interviennent dans le champ des déplacements sur le périmètre du Sillon Alpin, chacune avec son territoire de compétence, à savoir :

- les périmètres de transport urbain pour les AOTU (qu'on identifiera ici par le nom de la ville centre),
- le territoire des départements, hors PTU, pour les conseils généraux,
- l'échelon régional ou national pour la Région ou l'Etat.

Le CETE a procédé avant l'été 2005 à des interviews téléphoniques des techniciens de ces différentes collectivités pour faire le point sur :

- les politiques déplacements en place (nature, date)
- les aspects déplacements intervilles de ces politiques
- les actions envisagées pour améliorer l'offre de transport intervilles (routière ou TC)
- les complémentarités envisagées entre transports collectifs intercités et transports locaux (niveau de service, aménagement physique des ruptures de charge, tarification, billettique, information,...)

Les compte rendus de ces entretiens figurent en annexe.

Les politiques en place sont aujourd'hui les suivantes :

Pilote	Politique de déplacements	Date d'adoption
Etat	Schémas multimodaux de services collectifs de transports	2002 (abrogé en juin 2005)
	CIADT	2003
Région Rhône Alpes	Schéma Régional des Transports	1997 révision en cours
Conseil Général de la Drôme	Schéma Départemental des Transports	1985
Conseil Général de l'Isère	Schéma Départemental des Transports	2004
Conseil Général de la Savoie	Plan Infrastructure Transports et Déplacements	2004
Conseil Général de la Hte Savoie	Schéma Départemental des Transports	2001

Valence	Plan de Déplacements Urbains	2002
Romans	Plan de Déplacements Urbains « volontaire »	2003
Grenoble	Plan de Déplacements Urbains	2000
Chambéry	Plan de Déplacements Urbains	2004
Annecy	Plan de Déplacements Urbains	2001
Annemasse (périmètre SCOT)	Plan de Déplacements Urbains	sur le départ
Genève	Plan Directeur Cantonal	2003
	Charte Transports Publics CRFG	2003

B. LES PROJETS TRANSPORT

Ces différentes politiques se déclinent dans des programmes d'action ou des projets (certains sont encore en cours d'étude), souvent dans le cadre de conventions multipartenaires.

C'est le cas par exemple du contrat de Plan Etat Région, signé en 2000 pour la période 2000/2006 et dont le volet ferroviaire, dont la mise en œuvre avait pris beaucoup de retard, vient de faire l'objet d'un avenant signé en juin 2005.

On peut récapituler les principaux projets actuellement actés, par grand type.

Il faut essentiellement signaler que toutes ces actions ou ces projets n'ont pas forcément pour objectif d'améliorer les déplacements inter cités à l'échelle du Sillon Alpin.

Les améliorations portant sur les infrastructures (réseau ferré, gares, pôles d'échange) bénéficient à tous les types de déplacements, donc en particulier au Sillon Alpin.

Par contre, la plus grande partie des mesures d'exploitation envisagées (création de lignes routières, tarifications) répondent aux déplacements internes aux différents bassins de vie, en particulier aux déplacements pendulaires périurbains, et n'ont donc que peu d'intérêt pour des liaisons inter cités d'une certaine distance.

OFFRE FERROVIAIRE

Projets en matière d'amélioration des infrastructures ferrées

- section Valence - Moirans :
 - doublement et saut de mouton de Moirans (CPER, première phase, échéance 2010)
 - électrification (CPER, études en cours)
 - raccordement LGV Méditerranée (CPER, études à lancer)
- section Gières - Montmélian : projet d'électrification (CPER, études à lancer)
- section Aix - Annecy : améliorations de capacité (contrat d'objectifs RFF/RRA)
- section Annemasse - Genève : liaison CEVA (décision attendue fin 2005)

Projets de création et de rénovation des gares

- Programme de requalification (y compris créations de stationnement) en cours dans le cadre du CPER et des contrats d'aménagement de gares, pour un grand nombre de gares entre Valence et Annemasse. Requalification inscrite au CPER pour Valence, Tullins Fures, Saint Marcellin, Pontcharra, Montmélian, Chambéry, Aix les Bains, Rumilly, Annecy, Culoz, Saint Julien en Genevois, Annemasse
- Aménagements inscrits au titre des projets périurbains : Grenoble ville et Grenoble Gières Campus
- Décision de réouverture de la gare périurbaine à Lancey (décembre 2005).

Réalisation récente à noter (2004) : ouverture d'une gare nouvelle à Echirolles, dans l'agglomération grenobloise, en connexion avec la ligne de tram A.

Projets en matière d'exploitation ferroviaire

- Mise en place du cadencement régional prévu à l'horizon 2008,
 - Renforcement au coup par coup des fréquences sur certaines liaisons : par exemple, création en décembre 2005 du 15^{ème} aller retour Chambéry Grenoble
 - Plusieurs PDU (Valence, Chambéry) souhaiteraient pouvoir mieux utiliser le réseau ferroviaire existant pour la desserte urbaine des agglomérations, éventuellement par diamétralisation des services, et création de nouvelles haltes, comme entre Livron et Romans (Valence Major), ou Montmélian et Aix les Bains (Chambéry Métropole).
- Avis de la Région demandant d'approfondir les études

Réalisations récentes à noter :

- restructuration de la desserte ferroviaire du Sillon Alpin par familles de trains (desserte de proximité et desserte du réseau de villes) en 2001, à la mise en service du TGV Méditerranée, et augmentation de l'offre de 30% en trains km.
- création de services périurbains diamétralisés sur l'agglomération grenobloise.

OFFRE ROUTIERE DEPARTEMENTALE EN COMPLEMENT

Projets

- Projet d'une ligne routière express Montmélian Chambéry Aix
- Définition d'un réseau armature en rabattement sur les gares en Savoie (2004)

Réalisations récentes à noter :

- création en 2002 d'une ligne routière express par autoroute Voiron Grenoble Crolles,
- restructuration en 2004 de la ligne de cars interurbains Romans Valence, en complémentarité avec les TER.

DESSERTE URBAINE EN COMPLEMENT

Projets

- Volonté affirmée dans le PDU d'Annecy, d'affirmer la gare comme nœud des réseaux TCU/ TCNU
- Définition d'un schéma de desserte du bassin franco valdo genevois à l'horizon 2020

Réalisation récente à noter : amélioration de la desserte TCU de la gare SNCF de Valence

TARIFICATIONS INTERMODALES

Projets

- Tarification départementale zonale à l'étude en Savoie et Haute Savoie

Réalisations récentes à noter :

- tarification commune TCNU/ TER pour la desserte Valence Ville/ Valence TGV à l'ouverture du TGV Med en 2001,
- tarification départementale zonale en place depuis 2002 dans l'Isère, 2004 dans la Drôme.
- tarification intermodale TCU/TCNU depuis mi 2005 dans la Drôme

BILLETTIQUE

- Charte régionale d'interopérabilité billettique adoptée par les départements de la Drôme (en cours), de l'Isère, de la Savoie et la Haute Savoie, les agglomérations de Valence, Grenoble, Chambéry et Annemasse (à l'étude à Annecy).
- Etudes billettiques en cours dans la Drôme, dans l'Isère, la Savoie,
- Déploiement de la billettique combinée (à partir de la carte OÙRA) :
 - prévue fin 2005 à Grenoble (TCU/TER/TCNU),
 - fin 2005 à Chambéry (TCU/TER),
 - fin 2006 à Valence (TCU/ TER),
 - en 2008 en Haute Savoie.

INFORMATION USAGERS, CENTRALE DE MOBILITE

Projets

- information usagers multimodale dans l'Isère
- création d'une centrale de mobilité en Haute Savoie
 - Réalisation récente à noter : centrale de mobilité en place depuis mi 2005 sur l'agglomération chambérienne*

C. LE POINT DES OBSERVATOIRES EXISTANTS

La deuxième partie des entretiens menés par le CETE avec les techniciens transport des différentes AO portait sur les suivis en place ou prévus en matière de déplacements, sur la base du canevas suivant :

- les dispositifs d'observation sur les déplacements, déjà en place ou prévus, leur périodicité et leur périmètre,
- leur prise en compte de la problématique intercités et de ses complémentarités avec les transports locaux,
- les indicateurs utilisés sur ce sujet, avec leur définition technique (source des données, méthode d'élaboration,...).

Il en ressort que les observatoires formalisés dans les domaines des déplacements sur le périmètre intéressant le Sillon Alpin sont aujourd'hui très peu nombreux :

Pilote	Titre
Région Rhône Alpes / DRE	Atlas régional des transports
Conseil Général 74	Observatoire départemental Volet infrastructures et déplacements
Canton de Genève	Observatoire des déplacements (OTC) Observatoire statistique transfrontalier (CRFG)

Ces dispositifs globaux en place doivent être complétés des projets plus ou moins avancés, identifiés sur les territoires suivants :

Pilote	Contenu
DRE Rhône Alpes	Mise à jour en cours de la matrice régionale des déplacements routiers intercités (VL/PL). Identification des enquêtes routières nécessaires en complément
Région Rhône Alpes	Reconduction allégée de l'Atlas
CG 38	Réflexions en cours sur les suivis d'exploitation à mettre en place grâce à la billettique
CG 73	Maquette d'observatoire départemental
Grenoble	Observatoire déplacements urbains, en cours de définition
Chambéry	Enquête ménages déplacements en projet (2006) Observatoire du SCOT Métropole Savoie

Aix	Observatoire du PDU de Chambéry
Annemasse	Projet de modèle multimodal transfrontalier dans le cadre du CRFG, reposant sur la réalisation : - d'une enquête ménages déplacements, - d'enquêtes dans les réseaux TCU, TCNU et TER, - de cordons routier et ferroviaire.
Genève	

De l'examen de ces différents dispositifs, il ressort que très peu d'entre eux ont la préoccupation des déplacements intercités.

Comme dans les mesures d'amélioration de l'offre, la préoccupation principale des autorités locales consiste à mieux connaître le fonctionnement de leur bassin de vie.

D. LES DONNEES DISPONIBLES

Pour être totalement exhaustif en matière de données déplacements disponibles sur le périmètre, on a également fait le point des recueils existants ou prévus à court terme, ainsi que de leur périodicité de constitution.

Elles sont regroupées dans le tableau ci contre :

Partenaire	Contenu	Périodicité
Région Rhône Alpes	Enquêtes photos	Tous les 5 ans
	Statistiques de billetterie	Annuelle
	Comptages en gares	Annuelle
CG 26	Uniquement statistiques exploitants TCNU Pas encore de billetterie	Annuelle
CG 38	Peu de données billetterie	Annuelle
	Enquêtes TCNU sur la RUG en 2002, et sur la basse vallée de l'Isère en 2005	Tous les 5/10 ans
CG 73	Uniquement statistiques des exploitants TCNU	Annuelle
CG 74	Peu de statistiques des exploitants TCNU	Annuelle
Valence	Données billetterie du réseau Tableau de bord de suivi des TCU et de la l'accessibilité PMR	Annuelle
Grenoble	Statistiques réseau TCU	Annuelle
	Enquête ménages déplacements en 2001	Tous les 10 ans
	Enquête réseau TCU en 2001	Tous les 4/5 ans
Chambéry	Statistiques réseau TCU	Annuelle
Aix	Statistiques réseau TCU	Annuelle
Annecy	Bilan du PDU en cours à partir des données disponibles (trafics, statistiques TCU, vélo, accidentologie)	-
Annemasse	Suivi réseau TCU	Annuelle
	Enquête aux frontières réalisées en 2002 et 2005	Tous les 3/5 ans
Genève	Microrecensement (équivalent à une enquête ménages déplacements) en 2000 et 2005	Tous les 5 ans

3. PROPOSITION D'OBSERVATOIRE

Tel que défini lors du colloque de 2003, l'observatoire des déplacements sur le Sillon Alpin doit avoir comme objectif essentiel de « *suivre les actions engagées en matière de coordination des transports publics et leur efficacité* ».

A partir de cette définition très large, l'observatoire a été précisé comme devant porter sur :

- les déplacements de voyageurs, et non de marchandises (traitées par ailleurs),
- les déplacements de la vie quotidienne, en particulier les migrations pour le travail et les études (c'est à dire hors déplacements de week end et vacances),
- les déplacements entre les principales agglomérations du Sillon Alpin,
- les différents modes de transport.

On a vu dans le chapitre précédent qu'un grand nombre de projets visent à améliorer ces déplacements. La première partie de l'observatoire va donc consister à suivre leur avancement, à travers des fiches de suivi d'actions, classées par thématiques.

La seconde partie de l'observatoire va chercher à en suivre les effets, là aussi suivant différentes thématiques.

Une organisation en 11 thématiques

On propose donc une organisation de l'observatoire en 11 fiches thématiques, les 6 premières étant consacrées aux actions et les suivantes aux effets :

	Thématique
1	Les améliorations d'infrastructure ferrée
2	Les rénovations / créations de gare
3	L'amélioration de la desserte ferroviaire
4	L'amélioration des rabattements TCU / TCNU
5	Les tarifications et billettiques intermodales
6	La communication et l'information multimodale
7	Les déplacements ferroviaires
8	Les déplacements sur les réseaux urbains en lien avec le fer
9	Les déplacements sur les cars interurbains en lien avec le fer
10	Le transfert modal
11	Les déplacements autoroutiers

Une grille d'analyse commune

Il s'agit maintenant de définir les indicateurs à mettre en place sur chacune de ces thématiques, avec une grille d'analyse commune :

- A quel(s) objectif(s) généraux répond le suivi à mettre en place ?

- Quelles actions ou projets, quels effets suivre ? Avec quel(s) indicateur(s) ?

- A quelle date effectuer le suivi ?

La règle générale proposée ici est de réaliser le suivi de l'avancement des actions au 31 décembre de l'année écoulée.

En ce qui concerne les effets, on cherchera à obtenir des statistiques portant sur l'année écoulée (comme les moyennes journalières annuelles, utilisées pour les données de trafic routier), voire sur des journées représentatives de l'année précédente (enquêtes ferroviaires portant sur les mardis et jeudis d'automne). La comparaison des données de l'année n-1 et de l'année n permettra de mesurer les évolutions qui, dans un certain nombre de domaines, sont aussi intéressantes pour l'observatoire que les chiffres bruts.

- Sur quel périmètre ?

Toutes les thématiques ne concernant pas le Sillon Alpin dans son ensemble. Par exemple en matière de suivi de gares, de liaisons ou de flux, on peut soit se limiter aux six gares les plus importantes de l'axe (Valence, Grenoble, Chambéry, Annecy, Annemasse, Genève), soit élargir le suivi à l'ensemble des gares desservies aujourd'hui par des trains intercités, au nombre de 14. Suivant les thématiques, on proposera le périmètre qui semble le plus pertinent.

- Les données sont elles disponibles et auprès de quel(s) organisme(s) ?

Les actions étant souvent partenariales, plusieurs organismes sont à même de fournir les informations correspondantes. Quant aux effets, c'est en général l'autorité organisatrice ou le gestionnaire de réseau correspondant qui réalise les suivis.

- Cette thématique recoupe t'elle les objectifs et les données d'autres observatoires ?

Un des principes affichés au départ étant celui de la cohérence avec les autres dispositifs existants, il s'agit de repérer les possibilités de rapprochements avec des observatoires existants (on s'avancera peu sur les projets, dont le contenu est encore souvent mal défini).

- Avec quelle périodicité les données peuvent elles être disponibles ?

La périodicité de mise à jour des données constitue une périodicité minimum pour la mise à jour de l'observatoire lui même (qui peut bien sûr définir sa propre périodicité, de façon plus espacée).

- A quel coût ?

La question posée ici concerne le coût nécessaire à la collecte des données. En matière de suivi des actions, la question se pose peu. Elle sera plus pertinente pour le suivi des effets. En cas d'absence de données, il faudra se poser la question du/des recueil(s) à constituer et de leur coût, si le comité de pilotage de l'observatoire juge important de mettre en place un suivi spécifique sur le sujet.

Dans un premier temps, les fiches établies sur chaque thématique présentent le suivi possible sur les bases des données existantes.

On a identifié au cas par cas, si nécessaire, à la rubrique « coûts induits », les recueils de données complémentaires éventuellement nécessaires, leur intérêt par rapport à la problématique générale, et une évaluation des budgets complémentaires (ou à minima des ratios de coût) à prévoir.

A. LE SUIVI DES ACTIONS

En fonction des différents types d'action ou de projets identifiés dans les chapitres précédents, les thématiques faisant l'objet d'une fiche de suivi sont donc les suivantes :

1. Les améliorations d'infrastructure ferrée : création, doublement, aménagement de capacité...
2. Les rénovations et créations de gare, y compris l'augmentation de capacité des parkings de rabattement
3. L'amélioration de la desserte ferroviaire intercités sur le Sillon Alpin (missions, cadencement, matériel)
4. L'amélioration des rabattements des transports collectifs urbains et interurbains sur les principales gares
5. Les tarifications et billettiques intermodales
6. La communication et l'information multimodale

Il s'agira donc de faire le point de l'avancement des différents projets, au 31 décembre de l'année écoulée, par exemple sur la base du classement suivant :

- projet au stade du principe,
- projet en cours d'étude,
- projet validé,
- réalisation en cours,
- aménagement ou équipement en service

Au stade de la validation des projets, on complétera l'information recueillie par les budgets correspondants aux différentes actions.

Au stade de la réalisation, on indiquera le taux de réalisation, au 31 décembre de l'année écoulée.

1	LES AMELIORATIONS D'INFRASTRUCTURE FERREE
<i>Objectif</i>	Améliorer les performances de la desserte ferrée du Sillon Alpin
<i>Projets</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'infrastructure (ex CEVA) - Doublement de voies (ex Valence – Moirans) - Electrification (ex Valence - Moirans et Gières Montmélian) - Aménagement de capacité (ex : Moirans et Aix Annecy) - Raccordement à une autre infrastructure (ex à la LGV Méditerranée)
<i>Indicateur</i>	Degré d'avancement des différents types de projets au 31.12 de l'année écoulée
<i>Périmètre</i>	Ensemble du Sillon Alpin
<i>Source et disponibilité des données</i>	Région Rhône Alpes Direction Régionale de l'Equipement (suivi du CPER) RFF
<i>Lien avec un autre observatoire</i>	Observatoire des déplacements de Genève : suivi des projets ferroviaires du canton
<i>Périodicité de suivi</i>	Annuelle
<i>Coûts induits</i>	Aucun
<i>Remarques</i>	<p>Les améliorations d'infrastructure sont des opérations lourdes, qui se réalisent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit en partenariat entre la Région et l'Etat (cf avenant n°1 au CPER signé en juin 2005) - soit dans le cadre de contrats d'objectifs à venir entre la Région et RFF. <p>Dans tous les cas, la Région est impliquée, et donc au fait de l'avancement des projets.</p>

2	LES RENOVATIONS / CREATIONS DE GARE (Y COMPRIS PARKINGS)
<i>Objectif</i>	Augmenter l'attractivité du fer par la rénovation et la modernisation des gares principales
<i>Indicateur</i>	Degré d'avancement des rénovations de gares, à travers leurs différentes composantes, et budgets correspondants : - Remise à niveau des bâtiments (ravalement des bâtiments, éclairage, mobilier), - Rehaussement des quais et aménagements d'accessibilité pour les PMR, - Création de parkings (nombre de places) et de stationnement vélos, - Actions de sûreté, - Information voyageurs ferroviaire et intermodale en gare
<i>Périmètre</i>	Gares du Sillon Alpin desservies par des trains intercity : Valence ville, Valence TGV, Romans, Saint Marcellin, Grenoble ville, Grenoble Université, Chambéry, Aix les Bains, Bellegarde, Rumilly, Annecy, La Roche sur Foron, Annemasse
<i>Source et disponibilité des données</i>	Région Rhône Alpes (requalifications inscrites au CPER ou contrats d'aménagements de gare) RFF
<i>Lien avec un autre observatoire</i>	Aucun
<i>Périodicité de suivi</i>	Annuelle
<i>Coûts induits</i>	Aucun
<i>Remarques</i>	Différentes créations de haltes sont envisagées sur le Sillon Alpin. On ne propose pas d'en assurer le suivi ici, dans la mesure où elles répondent plus à des besoins de desserte de bassins de vie, qu'à des déplacements intercity. A noter que depuis l'avenant au CPER, l'Etat s'est retiré du financement de la requalification des gares et des parcs relais.

3	LA DESSERTE FERROVIAIRE INTERCITES
<i>Objectif</i>	Améliorer l'offre ferroviaire intercités sur le Sillon Alpin pour les déplacements de la vie quotidienne (y compris migrations étudiantes)
<i>Indicateur</i>	<p>Offre en place sur les principales liaisons ville à ville (entre Valence, Grenoble, Chambéry, Annecy, Annemasse, Genève) et en particulier de bout en bout :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombre de services (directs et totaux) offerts par jour de semaine sur les principales liaisons (de 0 à 24h), - nombre de services offerts le dimanche soir (de 17 à 21h), à destination de Grenoble, Chambéry et Annecy (déplacements hebdomadaires étudiants) <ul style="list-style-type: none"> - Total des trainsxkm - Mise en place du cadencement - Renouvellement du matériel roulant et accroissement du nombre de places offertes - Eléments financiers
<i>Périmètre</i>	Ensemble du Sillon Alpin
<i>Source et disponibilité des données</i>	Région Rhône Alpes SNCF
<i>Lien avec un autre observatoire</i>	Atlas régional 2004 : nombre de services en place entre Valence et Annecy Observatoire CG 74 : nombre de services entre la Haute Savoie et Grenoble
<i>Périodicité de suivi</i>	Annuelle
<i>Coûts induits</i>	Aucun
<i>Remarques</i>	<p>Différentes lignes par autoroute sont envisagées sur le Sillon Alpin. On ne propose pas d'en assurer le suivi ici, dans la mesure où elles répondent plus à des besoins de desserte de bassins de vie, qu'à des déplacements intercités.</p> <p>En ce qui concerne le matériel, les améliorations sur le Sillon Alpin sont pour partie conditionnées par le mode de traction possible (donc l'électrification de l'infrastructure)</p>

4	LES RABATTEMENTS TCU/ TCNU SUR LES GARES PRINCIPALES
<i>Objectif</i>	Améliorer la coordination et la complémentarité des transports publics
<i>Indicateur</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de lignes TCU et/ou TCNU desservant la gare - Nombre de services correspondant - Aménagement de gares routières (degré d'avancement des projets) - Budgets correspondant aux nouvelles réalisations (investissement et/ou fonctionnement)
<i>Périmètre</i>	Gares du Sillon Alpin desservies par des trains intercités : Valence ville, Valence TGV, Romans, Saint Marcellin, Grenoble ville, Grenoble Université, Chambéry, Aix les Bains, Bellegarde, Rumilly, Annecy, La Roche sur Foron, Annemasse
<i>Source et disponibilité des données</i>	Conseils généraux Autorités organisatrices de transport urbain
<i>Lien avec un autre observatoire</i>	Aucun
<i>Périodicité de suivi</i>	Annuelle
<i>Coûts induits</i>	Aucun
<i>Remarques</i>	<p>Un suivi plus fin que celui proposé ici consisterait à étudier si les cars, bus et trains sont vraiment en correspondance. Un tel travail (qui reste à faire) nous a semblé trop précis à l'échelle du présent observatoire.</p> <p>La problématique de l'observatoire restant centrée sur les déplacements de la vie quotidienne, on ne s'intéressera pas à l'offre de cars touristiques en correspondance avec le fer, l'hiver en particulier.</p>

5	TARIFICATIONS ET BILLETTIQUES INTERMODALES
<i>Objectif</i>	Améliorer la coordination des transports publics, par l'unification des titres de transport et la coordination des tarifications
<i>Indicateur</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Avancement des projets de mise en place des tarifications intermodales sur les différents bassins de vie TER+TCU et TER+TCNU - Avancement des projets de mise en place des tarifications inter bassins de vie (par exemple TER intercités+TCU ou TCU+TER+TCU) - Descriptif des gammes tarifaires en place sur les différents réseaux
<i>Périmètre</i>	Ensemble du Sillon Alpin
<i>Source et disponibilité des données</i>	Région Rhône Alpes, Départements et AOTU
<i>Lien avec un autre observatoire</i>	Aucun
<i>Périodicité de suivi</i>	Annuelle
<i>Coûts induits</i>	Aucun
<i>Remarques</i>	<p>La charte d'interopérabilité billettique proposée par la Région Rhône Alpes a été adoptée par tous les départements et les principales agglomérations du Sillon Alpin.</p> <p>Dans un premier temps, elle va permettre le déploiement de produits tarifaires multimodaux sur les différents bassins de vie, avec un calendrier aujourd'hui connu (cf chapitre 2).</p> <p>En ce qui concerne les déplacements entre bassins de vie ou entre agglomérations (cible du présent observatoire), le principe de futures tarifications intermodales est aujourd'hui acquis. Mais aucun projet précis n'est arrêté à ce jour sur le Sillon Alpin.</p>

6	COMMUNICATION ET INFORMATION MULTIMODALE
<i>Objectif</i>	Promouvoir et informer sur les services de transport collectif existants
<i>Indicateur</i>	Suivi des outils mis en place et de leurs budgets : <ul style="list-style-type: none"> - campagnes de communication (avec indication de la cible, la durée et des supports utilisés) - information multimodale : documents papier, centrales de mobilité, sites internet
<i>Périmètre</i>	Ensemble du Sillon Alpin
<i>Source et disponibilité des données</i>	Ensemble des Autorités organisatrices (AOTU, CG, Région)
<i>Lien avec un autre observatoire</i>	Aucun
<i>Périodicité de suivi</i>	Annuelle
<i>Coûts induits</i>	Aucun
<i>Remarques</i>	<p>En matière de communication, on ne retiendra ici que les campagnes de promotion directement ciblées sur les déplacements intercités dans le Sillon Alpin, et non les campagnes générales de promotion des transports collectifs, qu'elles soient nationales, régionales ou locales.</p> <p>En matière d'information, on se limitera aux produits spécifiquement intermodaux (et non pas à l'information monomodale des différents réseaux).</p>

B. LE SUIVI DES EFFETS

Quels effets suivre ?

Dans ce domaine, les suivis à mettre en œuvre sont plus complexes.

Il s'agit tout d'abord de définir ce qu'on entend par « effet » d'une politique en faveur des transports publics :

- si on considère que l'effet le plus direct est d'augmenter l'usage des transports collectifs, on peut donc suivre tout d'abord l'évolution globale des différents trafics (trafics ferroviaires, usage des transports collectifs routiers interurbains à longue distance, pratiques intermodales), même s'il est évident que la politique de transport n'est pas la seule à influencer sur leurs fluctuations (on parle beaucoup en ce moment de l'impact du coût du pétrole).

- si on considère qu'une politique de promotion des transports collectifs doit se traduire par un transfert modal d'automobilistes vers le train ou le car, c'est à ces clientèles nouvelles qu'il faut s'intéresser plus particulièrement, mais cela nécessite des enquêtes spécifiques.

- les effets indirects sont beaucoup plus variés et difficiles à cerner : réduction des nuisances liées aux infrastructures (pollution, bruit), impact sur le foncier, le dynamisme économique ou le tourisme... Encore plus que les effets directs, leurs évolutions sont le reflet d'influences multiples, qu'il ne peut être question d'identifier dans un observatoire comme celui prévu ici.

Cinq fiches thématiques

On propose donc de limiter le suivi à cinq thématiques, quatre centrées sur les clientèles des TC :

7. les déplacements ferroviaires
8. les déplacements sur les réseaux urbains en lien avec le fer
9. les déplacements sur les cars interurbains en lien avec le fer
10. le transfert modal

et une dernière, qui permette d'avoir un cadrage global de l'évolution des déplacements à l'échelle du Sillon Alpin :

11. les déplacements autoroutiers

Rechercher des données le plus facilement comparable possible

Pour pouvoir comparer ces données de clientèle entre elles, il faudrait s'assurer qu'elles sont constituées de façon identique, ce qui est loin d'être le cas.

Tout d'abord, on recherchera des données journalières, plus pédagogiques que les données annuelles. Mais il faut savoir que ces moyennes journalières resteront assez disparates et en tenir compte :

- les MJA (moyennes journalières annuelles) utilisées dans les comptages routiers sont des moyennes à l'année, intégrant les week end et les pointes de trafic saisonnières, très importantes dans la région,
- les données autoroutières sont actuellement fournies en moyennes journalières mensuelles, ce qui permet de gommer les pointes estivales ou hivernales, en choisissant des mois de fonctionnement « normal » (octobre), mais avec intégration du trafic de week end,
- les données ferroviaires de billetterie issues du logiciel Aristote sont des totaux annuels. Pour transformer ces données annuelles en jour moyen de semaine, la Région utilise une clé de passage qui varie entre 250 et 290,
- les enquêtes ferroviaires sont réalisées en JOB (jour ouvrable de base), c'est à dire des mardis ou des jeudis d'automne.

La nécessité de constituer des données pour les besoins de l'observatoire

Enfin, plus que dans le suivi des actions, on est confronté dans le suivi des effets à l'insuffisance des données existantes. La question se pose de constituer des données complémentaires, si le comité de pilotage le juge utile.

On y sera confronté pour trois thématiques :

- 8 : Les déplacements sur les réseaux urbains en lien avec le fer
- 9 : Les déplacements sur les cars interurbains en lien avec le fer
- 10 : Le transfert modal

7	LES DEPLACEMENTS FERROVIAIRES
<i>Objectif</i>	Suivre l'efficacité en terme de clientèle, des actions engagées pour améliorer l'offre ferroviaire
<i>Indicateur</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Suivi de la clientèle ferroviaire <ul style="list-style-type: none"> - fréquentation des gares principales (montées + descentes journalières) - trafic origine/destination gare à gare pour les déplacements internes au Sillon Alpin - Suivi de l'usage de tarifications spécifiques (déplacements quotidiens avec des AHT pour les actifs, des EEA pour les étudiants) sur les principales liaisons
<i>Périmètre</i>	Gares du Sillon Alpin desservies par des trains intercités : Valence ville, Valence TGV, Romans, Saint Marcellin, Grenoble ville, Grenoble Université, Chambéry, Aix les Bains, Bellegarde, Rumilly, Annecy, La Roche sur Foron, Annemasse
<i>Source et disponibilité des données</i>	<p>Source Région Rhône Alpes / SNCF :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La fréquentation des gares est le résultat de comptages semestriels, - Les O/D gare à gare sont établies annuellement, par exploitation des résultats de la billetterie ARISTOTE. <p>Les données sur les tarifications (AHT, EEA) sont à demander de gré à gré à la SNCF. Elle ne figurent en effet pas dans les données conventionnelles transmises par la SNCF à la Région.</p>
<i>Lien avec un autre observatoire</i>	<p>Atlas régional 2004 : trafic gare à gares entre villes du Sillon Alpin</p> <p>Observatoire Conseil général 74 : fréquentation annuelle des principales gares haut savoyardes</p>
<i>Périodicité de suivi</i>	Annuelle
<i>Coûts induits</i>	Aucun, pour les données actuellement disponibles.
<i>Remarques</i>	Dans les déplacements intercités sur le Sillon Alpin, d'après l'étude SYSTRA, les déplacements quotidiens, comme ceux liés au travail, sont minoritaires. Les déplacements les plus importants se font pour motif personnel et professionnel, ou sont liés aux étudiants.

	<p>En complément des données quantitatives fournies par ARISTOTE, la Région réalise tous les 5 ans environ des enquêtes « photos » auprès de la clientèle. Ces enquêtes à vocation plus qualitative, permettent de connaître les communes origine/destination des usagers du train, les modes de transport utilisés pour venir/repartir de la gare, le motif du déplacement, etc...</p> <p>Le Sillon Alpin (de Valence à Annecy) a fait l'objet d'une telle enquête « photo » complète en 2000, et d'une enquête partielle en 2002, suite à la réorganisation de l'offre intervenue en 2001. La Région programme sa prochaine enquête photo pour 2007.</p> <p>Il est difficile de suivre les étudiants se déplaçant de façon hebdomadaires par le biais des tarifications utilisées. Les titres Campus Pass, prévus pour eux, sont de moins en moins utilisés, au profit de la carte 12- 25 ou des nouvelles tarifications régionales, ciblées sur l'âge et non sur le statut d'activité de l'utilisateur.</p>
--	--

8	LES DEPLACEMENTS SUR LES RESEAUX URBAINS EN LIEN AVEC LE FER
<i>Objectif</i>	Suivre l'efficacité des actions engagées pour améliorer les complémentarités entre offre ferroviaire et transports urbains
<i>Indicateur</i>	Déplacements TCU en lien avec le fer : <ul style="list-style-type: none"> - clientèle globale des réseaux, - fréquentation du/des arrêts desservant la gare - nombre de clients intermodaux TCU/ TER (pour un trajet TER intercités) Répartition de l'usage des modes de transport utilisés en accès/ au départ, pour les principales gares du Sillon Alpin
<i>Périmètre</i>	Agglomérations de Valence, Grenoble, Chambéry, Aix, Annecy et Annemasse
<i>Source et disponibilité des données</i>	Source AOTU pour les données TCU : <ul style="list-style-type: none"> - clientèle globale (statistiques de billetterie) - fréquentation des arrêts gare (comptages automatiques des descentes aux arrêts) Source Région pour : <ul style="list-style-type: none"> - la répartition modale en accès à la gare (enquête photo) - les clients intermodaux TER/TCU (quand ces tarifications existeront pour des déplacements intercités)
<i>Lien avec un autre observatoire</i>	Atlas régional 2004 : répartition globale de l'usage des modes de transport utilisés en accès / au départ des gares du Sillon Alpin
<i>Périodicité de suivi</i>	Pas annuelle pour tout
<i>Coûts induits</i>	Aucun si on s'en tient aux données existantes. Si on cherche à connaître la part des clients des lignes urbaines desservant la gare, prenant ensuite le train, prévoir d'interroger les passagers des bus à leur descente (1 journée d'enquêteur = 100 euros)
<i>Remarques</i>	Comme expliqué dans la fiche 5, il n'existe pas aujourd'hui de tarifications intermodales TER+TCU pour un déplacement entre agglomérations du Sillon Alpin.

9	LES DEPLACEMENTS SUR LES CARS INTERURBAINS EN LIEN AVEC LE FER
<i>Objectif</i>	Suivre l'efficacité des actions engagées pour améliorer les complémentarités entre offre ferroviaire et transports interurbains
<i>Indicateur</i>	Déplacements TCNU en lien avec le fer : - clientèle globale des lignes en rabattement sur chaque gare - nombre de clients intermodaux TCNU/TER
<i>Périmètre</i>	Ensemble du Sillon Alpin
<i>Source et disponibilité des données</i>	Source Conseils généraux Disponibilité : clientèle globale des lignes disponible dans la Drôme, mais pas dans les autres départements
<i>Lien avec un autre observatoire</i>	Observatoire déplacements de Genève : trafics autocars aux frontières (tous les 3 ans)
<i>Périodicité de suivi</i>	Annuelle, quand les données existent
<i>Coûts induits</i>	Si on cherche à connaître les clientèles des lignes départementales, en origine ou destination des principales gares, prévoir des comptages en gare routière Si on cherche à connaître la part des clients des lignes départementales prenant ensuite le train, prévoir d'interroger les passagers des cars à leur descente en gare. (1 journée d'enquêteur = 100 euros)
<i>Remarques</i>	Comme expliqué dans la fiche 5, il n'existe pas aujourd'hui de tarifications intermodales TER+TCNU, comprenant un déplacement TER entre agglomérations du Sillon Alpin.

10	LE TRANSFERT MODAL
<i>Objectif</i>	Mesurer l'attractivité du réseau de transports collectifs en place sur le Sillon Alpin, par rapport à la voiture
<i>Indicateur</i>	Clients des trains intercités, anciennement utilisateurs de la voiture
<i>Périmètre</i>	Ensemble du Sillon Alpin
<i>Source et disponibilité des données</i>	Non
<i>Lien avec un autre observatoire</i>	Aucun
<i>Périodicité de suivi</i>	A définir
<i>Coûts induits</i>	Nécessité d'enquêtes à bord des trains pour interroger les clients sur leurs pratiques modales antérieures. Pour mémoire, l'enquête d'un train dans les enquêtes photo de la Région revient 300 à 500 euros, et la liaison Grenoble Chambéry compte 51 trains intercités (deux sens) par jour.
<i>Remarques</i>	Les enquêtes photo régionales (la prochaine sur le Sillon Alpin, pour la section Valence Annecy, est prévue en 2007) comprennent la question : « Depuis combien de temps utilisez vous le train sur cette ligne ? moins de 6 mois/ de 6 mois à un an/ plus d'un an ». Voir avec la Région s'il serait possible de rajouter une question, et de demander aux passagers les plus récents ce qu'ils faisaient auparavant (je ne faisais pas ce déplacement / je le faisais avec un autre moyen de transport). Quant à la section Annecy Genève, elle n'a pas fait jusqu'à présent l'objet d'enquêtes régionales.

11	LES DEPLACEMENTS AUTOROUTIERS
<i>Objectif</i>	Suivre l'évolution des trafics intercités à l'échelle du Sillon Alpin, pour mettre en perspective l'évolution des trafics transports collectifs
<i>Indicateur</i>	- Trafics VL sur autoroutes - Déplacements VL entre les principales agglomérations (dont abonnements autoroutiers Tandem)
<i>Périmètre</i>	Réseau autoroutier du Sillon Alpin
<i>Source et disponibilité des données</i>	- Matrice gare d'échange à gare d'échange du trafic autoroutier (en moyenne journalière mensuelle) - Déplacements VL inter agglomérations : source DRE, périodicité 5 ans
<i>Lien avec un autre observatoire</i>	Observatoire Conseil général 74 : comptages routiers et autoroutiers Observatoire déplacements de Genève : comptages routiers aux frontières de la Haute Savoie (tous les 3 ans)
<i>Périodicité de suivi</i>	Annuelle pour les données de comptages autoroutiers Plus espacée pour les enquêtes
<i>Coûts induits</i>	-
<i>Remarques</i>	La DRE réalise actuellement la mise à jour de la matrice régionale des déplacements routiers VL/PL inter agglomérations (= inter périmètres PTU), à partir des enquêtes réalisées depuis 2000. Cette mise à jour va nécessiter la réalisation d'enquêtes routières complémentaires.

4. CONCLUSION

En version de base, l'observatoire peut assurer un suivi des actions et des clientèles des différents modes de transports sur le Sillon Alpin

Il s'agit des premiers objectifs assignés à l'observatoire par le colloque de 2003.

Ce sont, pour la plupart, des données relativement faciles à collecter, à une périodicité à définir par le comité de pilotage, qui peut être annuelle ou bisannuelle. C'est un suivi qu'on peut démarrer immédiatement.

Reste à s'assurer de la complémentarité effective de ce suivi avec les autres dispositifs d'observation existants ou prévus, aux différentes échelles du territoire couvert par le Sillon Alpin.

Un suivi plus complexe et à échéances moins régulières : l'analyse des transferts de la voiture vers les transports collectifs

On l'a vu, ce suivi nécessite de procéder à des recueils spécifiques, même si on veut chercher au maximum à s'inscrire dans le dispositif des enquêtes que réalise déjà la Région. Ce volet est néanmoins essentiel par rapport aux enjeux de fonctionnement de l'axe.

Ce suivi aura donc un calendrier de réalisation plus espacé, tous les cinq ans environ, la première mesure étant au mieux envisageable pour 2007.

Une périodicité et des ambitions qui restent conditionnées par les moyens alloués à l'observatoire

La question des moyens reste centrale pour savoir quelle périodicité d'élaboration donner à l'observatoire, et quelles données complémentaires on peut envisager de constituer.

5. ANNEXES

Compte rendus d'entretiens avec les responsables transport

- **Région Rhône Alpes**
- **Conseil Général de la Drôme**
- **Conseil Général de l'Isère**
- **Conseil Général de la Hte Savoie**
- **Agglomération de Valence**
- **Agglomération de Grenoble**
- **Agglomération de Chambéry**
- **Agglomération d'Annecy**
- **Agglomération d'Annemasse**

AO : Région Rhône Alpes

Correspondant : Rebecca DOUGOUD

LA POLITIQUE DEPLACEMENTS DE L'AO

• les politiques déplacements en place

Le Schéma Régional des Transports a été adopté en 1997.

Sa révision est en cours dans le cadre de schémas régionaux sectoriels, appelés à constituer à terme le SRADT, dont l'adoption est prévue pour 2006.

Le SRT affirme comme principes :

- le développement de l'offre intercités et périurbaine,
- le cadencement de l'offre régionale,
- l'engagement en matière de tarification et d'intermodalité.

La Région RA est également partenaire, avec les autres collectivités concernées, de la charte pour le développement des transports publics régionaux sur le bassin franco-valdo-genevois. Le premier objectif de cette charte est de développer un réseau cohérent et complémentaire de transports publics (ferroviaires et routiers) du bassin transfrontalier répondant à la demande de déplacements.

• les aspects déplacements intervilles de ces politiques

C'est un des objectifs phare du SRT.

• les actions envisagées pour améliorer l'offre de transport intervilles (routière ou TC)

Cette politique régionale se traduit par des opérations contractuelles d'amélioration de l'infrastructure, en particulier avec l'Etat dans le cadre du CPER. A ce titre figure la modernisation de la ligne Grenoble Valence. Cette opération vise à doubler les voies de Moirans à Romans, pour remédier aux problèmes de capacité et de ponctualité, et à électrifier la ligne entre Moirans et Valence TGV. Dans le cadre des renégociations de décroisement récentes, l'Etat s'est engagé à investir 60 millions d'euros d'ici 2008 sur cette opération.

L'électrification de la voie ferrée Gières Montmélian, également programmée à l'horizon 2008, devrait être inclus dans le protocole de financement de la ligne Transalpine.

Le contrat d'objectifs entre la Région et RFF prévoit également des aménagements sur la liaison Annecy-Aix, permettant des gains de temps et de capacité.

Le principal projet franco genevois, CEVA (Cornavin Eaux Vives Annemasse), est la création d'une liaison ferroviaire entre la gare d'Annemasse et l'aéroport de Cointrin, via la gare française de Genève Eaux Vives. Après études complémentaires, les décisions de réalisation sont attendues de la part du comité stratégique franco suisse avant l'été.

En matière de fonctionnement et d'exploitation, les évolutions ne sont actuellement possibles qu'à la marge. Des modifications en profondeur (gestion des trains par missions, cadencement de l'offre) sont attendues pour 2008, échéance annoncée pour la mise en place du cadencement ferroviaire régional.

Dans ce cadre de la charte du DTPR, un schéma d'exploitation cadencée vient d'être réalisé sur l'étoile ferroviaire genevoise. Il a été validé par le comité politique périurbain de la Région.

- **les complémentarités envisagées entre transports collectifs intercités et transports locaux (niveau de service, aménagement physique des ruptures de charge, tarification, billettique, information,...)**

La Région a été pilote sur la charte sur l'interopérabilité des titres signée récemment par la moitié des AO de Rhône Alpes. Elle participe au déploiement de la billettique intermodale prévu à l'hiver 2005 sur le bassin grenoblois et en 2007 sur le bassin chambérien.

Plusieurs agglomérations du Sillon Alpin ont sollicité l'amélioration de leurs dessertes ferroviaires périurbaines, voire la création de nouvelles haltes, dans leur PDU. La Région a pour certains donné un avis réservé à ces propositions, en renvoyant sa décision à des études locales à réaliser. C'est le cas par exemple pour les PDU de Valence et de Chambéry.

La Région est favorable par contre à une structuration des dessertes actuelles dans la Cluse de Chambéry, pour en favoriser la lisibilité pour l'utilisateur.

LES OBSERVATOIRES DEPLACEMENTS

- **les dispositifs d'observation sur les déplacements, déjà en place ou prévus, leur périodicité et leur périmètre**

La Région a réalisé en 2003 et 2004 deux éditions de l'Atlas Régional des déplacements, portant respectivement sur les années 2001 et 2002.

Ce dispositif très riche, prévu au départ pour être bisannuel, ne devrait pas être reconduit en l'état.

- **leur prise en compte de la problématique intercités et de ses complémentarités avec les transports locaux**

Les principales données en matière ferroviaire sont des O/D gare à gare fournies par la SNCF, et issues du logiciel Aristote (exploitation de la billetterie).

La Région, de son côté, réalise tous les 5 ans environ, des enquêtes photos par axe, qui lui permettent de connaître l'ensemble de la clientèle, en origine / destination, gare de montée/ gare de descente, mode de transport utilisé en accès/ en final, titre de transport utilisé, motif du déplacement, âge, sexe, CSP...

LA POLITIQUE DEPLACEMENTS DE L'AO

Le Conseil général 26 vient de voter son adhésion à la conférence du Sillon Alpin, dont il sera donc partenaire à part entière.

A fait réaliser par SYSTRA un zoom particulier sur la Drôme, de l'étude Sillon alpin

- **les politiques déplacements en place**

Le Schéma départemental des Transports officiel date des années 85, et est largement dépassé.

Depuis plusieurs années, le Conseil général 26 a développé une stratégie pour répondre aux différents besoins du transport départemental d'aujourd'hui, en particulier sur le quadrilatère Valentinois (Valence Tain Romans Crest Livron Loriol), et pour les dessertes périurbaines.

- **les aspects déplacements intervilles de ces politiques**

Le CG estime que l'intercités ne relève pas de sa compétence, mais de celle de la Région, ce qui n'interdit pas un travail en complémentarité.

Le CG 26 est intervenu néanmoins, pour mettre en place en coordination avec la SNCF, la liaison Valence TGV / Valence centre. Les 60 TGV desservant Saint Marcel sont en correspondance, soit par TER, soit par car, avec une navette vers le centre. Le ticket est à un euro, utilisable indifféremment sur l'un ou l'autre mode, et est reconnu par la billetterie SNCF.

- **les actions envisagées pour améliorer l'offre de transport intervilles (routière ou TC)**

La principale action correspondant au Sillon alpin a été la restructuration l'an dernier, au moment du renouvellement de la délégation, de leur plus forte ligne périurbaine, la ligne Romans Valence. 23 AR quotidiens, en complémentarité avec les 17 TER, et une hiérarchisation en services express et en cabotage.

Le CG 26 vient également de refondre sa tarification départementale suivant un système zonal, avec une offre particulièrement incitative en direction des jeunes (abonnement Tonic dézonné tout réseau pour 23 euros par mois).

Le CG lance actuellement une étude billettique (ils vont signer prochainement la charte régionale d'interopérabilité billettique). La première étape d'application devrait être la Plaine de Valence, avec un calendrier estimé entre 2006 et 2008.

- **les complémentarités envisagées entre transports collectifs intercités et transports locaux (niveau de service, aménagement physique des ruptures de charge, tarification, billettique, information,...)**

Le CG travaille avec les agglomérations de Valence et Romans à la mise en place d'une tarification intermodale. Elle démarrera au 01.07.05 avec une tarification jeune, donnant aux abonnés du département la correspondance gratuite sur les réseaux urbains.

LES OBSERVATOIRES DEPLACEMENTS

- **les dispositifs d'observation sur les déplacements, déjà en place ou prévus, leur périodicité et leur périmètre**

Actuellement uniquement remontées des tableaux de bord des DSP. Eléments de fréquentation très globaux sur les lignes. Attendent la billettique pour en savoir plus
Pas d'autre observatoire.

- **leur prise en compte de la problématique intercités et de ses complémentarités avec les transports locaux**

Non

LA POLITIQUE DEPLACEMENTS DE L'AO

• les politiques déplacements en place

Le conseil général a adopté mi 2004 un schéma départemental des transports qui traduit une réflexion globale sur l'ensemble des transports à l'échelle du département. Ce projet, se décline en un ensemble d'actions déjà mises en œuvre ou à venir.

Pour des raisons budgétaires, les décrets d'application n'ont pas été présentés à l'assemblée départementale et sa mise en œuvre est gelée depuis lors.

• les aspects déplacements intervilles de ces politiques

Deux chapitres du SDTC répondent à ces préoccupations :

« 12. Disposer de liaisons nationales et internationales de qualité, qui comprend, entre autres :

- le raccordement de la ligne du sillon alpin à la LGV Sud Est
- le raccordement de la ligne Grenoble Chambéry à la Ligne Ferroviaire Transalpine

13. Disposer de liaisons régionales de qualité »

• les actions envisagées pour améliorer l'offre de transport intervilles (routière ou TC)

Les actions citées au titre de ces orientations sont les suivantes :

- l'électrification de la voie ferrée Gières Montmélian. Ces travaux, programmés à l'horizon 2008, sont inclus dans le protocole de financement de la ligne Transalpine.
- la modernisation de la ligne Grenoble Valence. Cette opération, inscrite au CPER, vise à doubler les voies de Moirans à Romans, pour remédier aux problèmes de capacité et de ponctualité, et à électrifier la ligne entre Moirans et Valence TGV.

• les complémentarités envisagées entre transports collectifs intercités et transports locaux (niveau de service, aménagement physique des ruptures de charge, tarification, billettique, information,...)

Plusieurs orientations du SDTC traduisent cet objectif d'intermodalité :

- Le CG 38 est signataire de la charte sur l'interopérabilité des titres à l'échelle de la Région Rhône Alpes. Il est actuellement en train d'étudier un système billettique interopérable avec ses partenaires. Date de mise en service non connue.

- Dans sa volonté d'interconnecter les réseaux, il est également partenaire dans l'aménagement des pôles d'échange, en particulier sur les gares du Grésivaudan et de la basse vallée de l'Isère (requalification des gares, aménagement de parkings de rabattement).
- Le CG 38 se préoccupe également de développer une information aux voyageurs multimédia et multimodale.

LES OBSERVATOIRES DEPLACEMENTS

- **les dispositifs d'observation sur les déplacements, déjà en place ou prévus, leur périodicité et leur périmètre**

Pas de suivis systématiques

Après des enquêtes globales sur les TCNU de la Région Urbaine de Grenoble en 2001, le conseil général a réalisé en 2004 la même chose sur les lignes du Nord Isère

Pas de retour systématique d'information de la billettique en provenance des transporteurs

- **leur prise en compte de la problématique intercités et de ses complémentarités avec les transports locaux**

Non

- **les indicateurs utilisés sur ce sujet, avec leur définition technique (source des données, méthode d'élaboration,...)**

Dans le cadre du projet billettique du CG, réflexion en cours sur les indicateurs nécessaires au suivi de l'exploitation

LA POLITIQUE DEPLACEMENTS DE L'AO

- **les politiques déplacements en place**

Le Conseil Général n'a pas une politique très « offensive » en matière de transports interurbains (toutes les lignes sont toujours aux risques et périls) même si les choses évoluent, avec un intérêt croissant des élus pour les questions de déplacements et d'intermodalité.

Le gros de sa clientèle est essentiellement constituée de scolaires. Le réseau départemental évolue peu. Le renouvellement des contrats de SRO prévu en 2007 ne devrait pas changer beaucoup la donne.

- **les aspects déplacements intervilles de ces politiques**

La ligne routière interdépartementale Chambéry Annecy a été subdéléguée au Conseil Général 73. La Haute Savoie estime n'avoir pas pu faire passer les objectifs de desserte qu'elle aurait souhaité (en faire une offre complémentaire du fer pour Albens et Saint Félix).

Le CG 74 est partenaire de différentes réflexions et politiques en cours, sans en être forcément très moteur :

- CEVA , mais de façon prudente (limites financières)
- il suit les études lancées sur le cadencement de l'étoile genevoise.
- appel à projet du CIAT sur la métropolisation du Sillon Alpin

La Haute Savoie s'interroge sur les modalités de son raccordement à la Transalpine.

- **les actions envisagées pour améliorer l'offre de transport intervilles (routière ou TC)**

Projet à court moyen terme : nouvelle autoroute A41 Annecy - Saint Julien en Genevois

- **les complémentarités envisagées entre transports collectifs intercités et transports locaux (niveau de service, aménagement physique des ruptures de charge, tarification, billettique, information,...)**

LES OBSERVATOIRES DEPLACEMENTS

- **les dispositifs d'observation sur les déplacements, déjà en place ou prévus, leur périodicité et leur périmètre**

Les retours des contrats fournissent des données par lots, difficilement utilisables, plus rarement par ligne. Le Conseil général a fait analyser ces résultats par EFFIA.

- **leur prise en compte de la problématique intercités et de ses complémentarités avec les transports locaux**

Par contre, le Conseil général a mis en place un observatoire départemental (accessible en ligne) qui couvre de grandes thématiques, comme « infrastructures et déplacements » et « territoires »

Les données suivies portent sur

- les trafics routiers, et en particulier les PL, sur différents points de comptage ainsi que les barrières de péage autoroutières (données 2003 et évolutions sur 10 ans),
- l'accidentologie,
- le parc automobile,
- le trafic aérien des aéroports de Chambéry, Annecy, Lyon et Genève,
- l'offre ferroviaire (nombre de liaisons directes ou en correspondance, et temps de parcours vers Lyon, Grenoble, Paris au départ des principales villes de Haute Savoie),
- la fréquentation annuelle des gares (chiffres 2003 et 2004).

- **les indicateurs utilisés sur ce sujet, avec leur définition technique (source des données, méthode d'élaboration,...)**

Les trafics routiers proviennent de la DDE, les statistiques ferroviaires de la SNCF, sans autre précision sur les méthodes d'élaboration.

AO : Valence Major

Correspondant : Julien MICHELON

LA POLITIQUE DEPLACEMENTS DE L'AO

- **les politiques déplacements en place**

Le PDU de l'agglomération valentinoise a été adopté en juin 2002.

- **les aspects déplacements intervilles de ces politiques**

Valence Major considère que cela n'entre pas dans son domaine de compétences.

- **les actions envisagées pour améliorer l'offre de transport intervilles (routière ou TC)**

Une des actions fortes du PDU portait sur la mise en place d'une desserte ferrée cadencée entre Livron et Romans, avec éventualité de nouvelles haltes ferroviaires (Portes, Bourg les Valence). Les études étaient prévues pour 2002, la mise en place dans la période 2006/2010.

Cette proposition a reçu un avis réservé de la Région.

- **les complémentarités envisagées entre transports collectifs intercités et transports locaux (niveau de service, aménagement physique des ruptures de charge, tarification, billettique, information,...)**

Le renforcement de l'intermodalité, conçue comme le fait de développer toutes les passerelles possibles entre les modes de transport et entre les réseaux TC, est un des axes forts du PDU valentinois. L'angle envisagé est celui des interfaces physiques (parcs relais, amélioration des échanges, traitement des accès, complémentarité des axes...).

Le nouveau schéma de desserte du réseau urbain vient par exemple de se traduire depuis début 2005 par la mise en place d'une ligne structurant desservant la gare de Valence ville.

En matière de billettique / tarification :

- Valence Major est signataire de la charte d'interopérabilité billettique de la Région. L'agglomération doit renouveler l'ensemble de sa billettique urbaine en septembre 2006. La Région devrait déployer sa propre billettique sur l'agglomération dans les mois suivants.
- il existe actuellement une tarification combinée TER/TCU dénommé Val+. Elle devrait être redéfinie et développée.

LES OBSERVATOIRES DEPLACEMENTS

- **les dispositifs d'observation sur les déplacements, déjà en place ou prévus, leur périodicité et leur périmètre**

Le tableau de bord des déplacements inscrit dans la PDU est défini comme un outil permanent de suivi des évolutions et d'évaluation de l'impact des mesures et projets réalisés. Il doit porter en particulier sur l'avancement des chantiers, les nouveautés du réseau, le fonctionnement des lignes et le trafic sur les axes urbains.

Il a effectivement été mis en place concernant le suivi du réseau urbain et, en particulier la question de son accessibilité aux PMR.

Le réseau TCU fait l'objet d'un suivi très précis en matière de production et de fréquentation (grâce à la billettique).

L'usage de Val+ en fait partie.

- **leur prise en compte de la problématique intercités et de ses complémentarités avec les transports locaux**

Non

- **les indicateurs utilisés sur ce sujet, avec leur définition technique (source des données, méthode d'élaboration,...)**

Indicateurs classiques de suivi des réseaux TCU

AO : SMTC Grenoble

Correspondant : Stéphane GUSMEROLI

LA POLITIQUE DEPLACEMENTS DE L'AO

- **les politiques déplacements en place**

Le PDU de l'agglomération grenobloise a été adopté en mai 2000 par le SMTC.

- **les aspects déplacements intervilles de ces politiques**

Le PDU renvoie pour la question des déplacements intercités au Schéma régional des Transports.

- **les actions envisagées pour améliorer l'offre de transport intervilles (routière ou TC)**

Il comporte néanmoins un volet spécifique sur les déplacements périurbains, qui part du constat que l'infrastructure ferroviaire disponible en région grenobloise représente une opportunité pour répondre à l'augmentation des déplacements pendulaires périurbains. Cela passe en première étape, d'après le PDU, par différents projets de compétence régionale, comme :

- l'amélioration de la desserte avec la clarification des missions sur le Sillon Alpin et leur cadencement
- la diamétralisation de l'exploitation des trains du périurbain,
- la modernisation du matériel roulant,
- la création de nouveaux arrêts
- la modernisation et l'augmentation de capacité des infrastructures (électrification de Montmélian Valence)

Des améliorations de la desserte périurbaine semblent également à trouver du côté du réseau départemental d'autocars, en particulier par des pénétrations express ou semi express dans l'agglomération à partir des secteurs non desservis par le fer (exemple de Crolles Grenoble) ou des dessertes en rabattement sur les gares.

- **les complémentarités envisagées entre transports collectifs intercités et transports locaux (niveau de service, aménagement physique des ruptures de charge, tarification, billettique, information,...)**

La gare de Grenoble n'est pas, comme dans d'autres villes au centre. La liaison gare-centre ville est assurée par les deux premières lignes de tramway.

Une nouvelle gare vient d'être créée au sud de l'agglomération à Echirolles, également avec création d'une station tram en correspondance.

En matière d'intermodalité avec le réseau ferroviaire, les autres projets portent sur la tarification intermodale et la billettique : le SMTC est signataire depuis avril 2005 de la

charte d'interopérabilité initiée par la Région. En octobre prochain, la carte OURA sera utilisable sur l'ensemble des transports publics dans le PTU grenoblois.

LES OBSERVATOIRES DEPLACEMENTS

- **les dispositifs d'observation sur les déplacements, déjà en place ou prévus, leur périodicité et leur périmètre**

Le SMTC réfléchit actuellement, en lien avec l'agence d'urbanisme, à l'organisation d'un observatoire des déplacements.

Il dispose de quelques enquêtes ponctuelles, mais s'interroge sur la périodicité des mesures à réaliser.

- **leur prise en compte de la problématique intercités et de ses complémentarités avec les transports locaux**

Non

AO : Communauté d'Agglomération d'Annecy
Correspondant : Thierry GIRARD

LA POLITIQUE DEPLACEMENTS DE L'AO

- **les politiques déplacements en place**

L'agglomération a adopté son PDU en juin 2001. Ont mis en place depuis différentes actions (TC, SR, voies cyclables...)

Ils sont en train de le mettre en conformité avec la loi SRU.

- **les aspects déplacements intervilles de ces politiques**

Le PDU comprend uniquement une fiche intitulée « réfléchir aux déplacements dans un cadre géographique plus large », qui doit être compris comme le bassin de vie annécien, et non seulement l'agglomération (ce qui correspond à la section Rumilly – Cruseilles du Sillon Alpin).

Dans ce cadre, ils vont lancer prochainement, en liaison avec le CG 74, une étude de schéma de service TC sur le bassin annécien.

- **les actions envisagées pour améliorer l'offre de transport intervilles (routière ou TC)**

Pas de leur compétence

- **les complémentarités envisagées entre transports collectifs intercités et transports locaux (niveau de service, aménagement physique des ruptures de charge, tarification, billettique, information,...)**

Un des points forts du PDU a été d'affirmer la gare d'Annecy, au centre de la ville et dans un quartier qui se développe, comme nœud de l'ensemble des réseaux TCU/TCNU.

Le réaménagement du pôle d'échanges de la gare, y compris gare routière, est inscrit dans les opérations d'aménagement de gares du CPER. Les travaux devraient démarrer en 2007.

Aucune action intermodale d'autre nature.

LES OBSERVATOIRES DEPLACEMENTS

- **les dispositifs d'observation sur les déplacements, déjà en place ou prévus, leur périodicité et leur périmètre**

Pas de dispositif systématique formalisé. Font réaliser tous les six mois des comptages vélo (ont enregistré un doublement en trois ans de la fréquentation d'une piste du centre ville).

Enquête O/D sur les lignes réalisée en 1998, doit être renouvelée en 2006

Sont en cours de réalisation du rapport d'activité et du bilan du PDU, nécessaire à sa révision, à partir des données dont ils disposent (comptages routiers, trafic TC, accidentologie...).

- **leur prise en compte de la problématique intercités et de ses complémentarités avec les transports locaux**

RAS

Si ce n'est les comptages spécifiques réalisées lors des études du pôle d'échange gare, concernant les modes d'accès des voyageurs.

Disposent d'une ancienne enquête sur les flux d'échange en gare entre TCU, TCNU et SNCF.

- **les indicateurs utilisés sur ce sujet, avec leur définition technique (source des données, méthode d'élaboration,...)**

RAS

AO : SIVMAA

Correspondant : Julie JINGUENE

LA POLITIQUE DEPLACEMENTS DE L'AO

- **les politiques déplacements en place**

Le SIVMAA a transféré en début d'année sa compétence en matière de PDU au SEGH, syndicat en charge de l'élaboration du SCoT, sur un territoire plus vaste que celui de l'agglomération.

Le PDU en est donc à ses débuts, en phase de diagnostic.

Le SIVMAA est par ailleurs signataire de la charte du DTPR, pour le développement des transports collectifs sur le bassin franco valdo genevois.

- **les aspects déplacements intervilles de ces politiques**

- **les actions envisagées pour améliorer l'offre de transport intervilles (routière ou TC)**

Dans le cadre du DTPR, le SIVMAA est partenaire de deux projets, qui visent à améliorer les relations de l'agglomération annemassienne avec Genève :

- CEVA, à partir de la gare d'Annemasse,
- le prolongement sur territoire français de la ligne de tram 12 des TPG, qui s'arrête aujourd'hui à la frontière à la douane de Moellesullaz.

- **les complémentarités envisagées entre transports collectifs intercités et transports locaux (niveau de service, aménagement physique des ruptures de charge, tarification, billettique, information,...)**

Le SIVMAA est signataire de la charte d'interopérabilité billettique régionale, même si la mise en place d'une billettique n'est pas un projet à court terme pour lui.

Il est membre de la « communauté tarifaire » genevoise (via une convention de coopération) qui permet aux usagers d'utiliser les différents réseaux du canton de Genève et de la couronne genevoise française (TPG, TAC, CFF, Mouettes, lignes transfrontalières) avec un système unique de tarification zonale.

LES OBSERVATOIRES DEPLACEMENTS

- **les dispositifs d'observation sur les déplacements, déjà en place ou prévus, leur périodicité et leur périmètre**

Le SIVMAA dispose des statistiques d'exploitation du réseau TAC. Il va faire réaliser, en fin d'année, comme tous les 5 ans, des enquêtes O/D sur le réseau.

Des enquêtes routières aux frontières sont réalisées très régulièrement (dernières campagnes 2002 et 2005).

Dans le cadre du DTPR, il est prévu de constituer à l'échelle du bassin franco genevois, un modèle multimodal de déplacements. Le comité stratégique en a arrêté le principe début mai. L'élaboration de ce modèle repose sur un très lourd recueil de données (qui constitue 60% du total du budget annoncé). Sont ainsi prévus :

- une enquête ménages déplacements téléphonique sur la partie française, en complément du micro recensement suisse,
- des enquêtes de clientèle sur les réseaux TC urbains, interurbains et TER dans le bassin,
- des cordons routiers et SNCF, aux limites du périmètre du modèle.

Le comité stratégique doit décider à l'automne des plans de financement de ce dispositif.

Les besoins d'actualisation du modèle nécessiteront la mise à jour de ces données à une périodicité au minimum décennale, non calée à ce jour.

LEXIQUE

AHT : abonnement hebdomadaire de travail

AOTU : autorité organisatrice de transport urbain

CEVA : Cornavin Eaux Vives Annemasse

CIADT : comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

CPER : contrat de plan Etat Région

CRFG : comité régional franco genevois

DRE : direction régionale de l'équipement

EEA : abonnement élèves, étudiants, apprentis

LGV : ligne à grande vitesse

OTC : office de transports et de la circulation du canton de Genève

PDU : plan de déplacements urbains

PTU : périmètre de transport urbain

RFF : réseau ferré de France

RUG : région urbaine de Grenoble

TCU : transport collectif urbain

TCNU : transport collectif non urbain (départemental)

TER : transport express régional