

MOBILITÉ
PAYS VOIRONNAIS

2021



Rapport d'activité

MOBILITÉS

www.paysvolironnais.com

Pays Volironnais
Communauté de Pays Volironnais

Sommaire

1 - PARTIE 1 POLITIQUE DE GESTION DU RESEAU DE TRANSPORTS EN 2021.....6

1.1 Le fonctionnement du réseau de transport en 2021.....	6
1.1.1 Desserte du territoire et accessibilité du réseau.....	6
1.1.2 les transporteurs exploitants prestataires et les véhicules du réseau.....	9
1.1.3 Effectifs scolaires transportés – Établissements desservis.....	10
1.1.4 La gamme tarifaire du réseau.....	11
1.1.5 Les améliorations du réseau en 2021.....	13
1.1.6 Compte transport.....	14
1.2 La dynamique commerciale du réseau.....	20
1.2.1 Fréquentation générale du réseau du Pays Voironnais fin 2021.....	20
1.2.2 Dynamique commerciale du réseau urbain Voiron- Coublevie -St Jean de Moirans.....	21
1.2.3 Évolution de la fréquentation par ligne du réseau interurbain.....	31
1.2.4 Évolution de la fréquentation par ligne du réseau scolaire.....	39
1.2.5 Evolution des réservations de transport à la demande :.....	42
1.2.6 Fréquentation de l'Agence Mobilité.....	44
1.2.7 Evolution des ventes de titres de transport.....	47
1.2.8 Profil de la clientèle du réseau de transport.....	58
1.2.9 Indicateurs de qualité du réseau.....	58

2 - PARTIE 2 : POLITIQUE EN FAVEUR DE LA VOITURE PARTAGEE ET DE L'INTERMODALITE.....68

2.1 Parking relais.....	68
2.1.1 Etat des lieux.....	68
2.1.2 Travaux réalisés au cours de l'année 2021.....	68
2.1.3 2.1.3 Chiffres de fréquentation des parkings relais.....	69
2.1.4 2.1.4 Chiffres de fréquentation Moirans Gare.....	69
2.2 Le covoiturage.....	71
2.2.1 Les services.....	71
2.3 L'autopartage.....	72
2.3.1 Information et tarification multimodale :.....	76

3 - PARTIE 3 – POLITIQUE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DU CYCLE...78

3.1 Historique et état des lieux de la politique cycle.....	78
3.1.1 Usage du cycle en Pays Voironnais : enquêtes mobilité auprès des ménages 2002 à 2020.....	78
3.1.2 Organisation du territoire et impact sur l'usage du vélo.....	80
3.1.3 Budget.....	89
3.2 Le schéma cycle.....	90
3.2.1 Adoption.....	90
3.2.2 Contenu.....	90
3.3 Actions 2021.....	95

3.3.1 Vélo solidaire.....	95
3.3.2 Jalonnement.....	97
3.3.3 Stationnement.....	97
3.4 Promotion et planification concernant les mobilités douces.....	99
3.4.1 Challenges mobilités.....	99
3.4.2 Plans de mobilité.....	99
3.4.3 Communication et évènementiel.....	101
4 - 4 – Annexes.....	102
4.1 ANNEXES PARTIE I.....	103
4.1.1 Annexe 1 : Historique du réseau de transports du Pays Voironnais.....	103
4.1.2 Annexe 2 : liste des 338 arrêts accessibles du Pays Voironnais.....	105
4.1.3 Annexe 3 : Liste des principales lignes du réseau et le matériel roulant affecté.....	109
4.1.4 Annexe 4: établissements scolaires desservis en 2021.....	110
4.1.5 Annexe 5 : plan du réseau interurbain du Pays Voironnais.....	111
4.1.6 Annexe 6 : plan du réseau urbain Voiron- Coublevie-St Jean de Moirans.....	112
4.1.7 Annexe 7 : plan de la ligne 10, Rives - Renage.....	113
4.1.8 Annexe 8 : plan de la desserte de Centr'Alp.....	114
4.1.9 Annexe 9 : commune d'habitation et âge des détenteurs de carte OÙRA avec un titre Pays.....	115
4.1.10 Annexe 10 : liste des points de vente du réseau de transports du Pays Voironnais.....	117
4.2 ANNEXES PARTIE 2 /.....	118
4.3 ANNEXES PARTIE 3.....	119
4.3.1 ANNEXE 1 : Flyer itinéraire jalonnés.....	119

PREAMBULE

L'année 2021 traduit une reprise de la mobilité générale de la population. Les indicateurs de fonctionnement des réseaux et services de mobilité sont globalement impactés positivement au niveau de la fréquentation, sans toutefois retrouver les niveaux de 2019.

Concernant le réseau de transports du Pays Voironnais, l'offre du réseau a été moins impactée par la crise sanitaire en 2021 avec une période de confinement en avril 2021 uniquement, ce qui a entraîné une légère réduction de l'offre (interruption de services scolaires, allègements de l'offre régulière) Les consignes sanitaires ont été allégées en fonction des directives nationales mais certaines ont été maintenues (port du masque) et les transporteurs ont été indemnisés jusqu'en août 2021 pour les coûts engendrés par la nécessaire désinfection des véhicules (191 660 € pour l'année 2021).

De ce fait les chiffres annuels relatifs au transport collectif en 2021 se traduisent par des indicateurs qui repassent au positif par rapport à 2020 dans tous les domaines, tant sur les recettes que sur la fréquentation. Une politique de promotion de l'usage et de reconquête d'une partie de la clientèle est à maintenir et développer pour retrouver les niveaux d'avant crise sanitaire. La Communauté d'Agglomération a travaillé en ce sens en 2021 en améliorant certaines offres commerciales sur le réseau (réseau urbain notamment) et en maintenant sa politique d'investissement. Elle a également engagé une phase d'étude sur la transition énergétique de son parc de véhicules de transport en commun à moyen terme, en prévision des nouveaux appels d'offres et de la loi LOM imposant la mise en œuvre de véhicules à faibles émissions lors de renouvellement de flotte.

Les actions partenariales au niveau de la région grenobloise ont été poursuivies avec la fin de la réalisation de l'enquête Mobilité auprès des ménages et la publication des premiers résultats à l'automne 2021, ainsi que la poursuite des études d'avant projet de l'Étoile Ferroviaire Grenobloise, relatives à l'efficacité et au développement de l'offre ferroviaire.

Concernant les politiques en lien avec la voiture partagée et l'intermodalité, l'année 2021 est marquée par une reprise progressive de l'activité.

Les parkings relais (tant à proximité des gares que des lignes transport en commun covoiturage) ont de nouveau vu leur fréquentation augmentée malgré la période encore incertaine. Toutefois, il est possible de constater, via les recettes, un changement de pratique lié certainement à l'augmentation du télétravail (nombre d'abonnements en chute au profit des tarifications horaires). Toutefois, le SMMAG continue à investir dans les extensions de parkings (ex ; lancement des travaux d'agrandissement du parking de la Halte Ferroviaire de Réaumont / St Cassien, étude de la réhabilitation de la partie centrale du P+R de Bièvre Dauphine à Rives) ainsi que dans les études pour les nouveaux projets (ex : Consultation étude environnementale pour le futur P+R de Mauvernay à La Buisse).

Les services de covoiturage, malgré une fois de plus le contexte sanitaire, continuent leur développement. Il est constaté, surtout fin 2021, une augmentation de l'usage du service M covoit'Lignes.+ Des échanges avec les communes du Tour du Lac sont en cours pour le développement du service M covoit' Pouce sur le territoire.

Concernant la politique de développement des modes actifs et du cycle, l'année 2021 est une étape importante pour le Pays Voironnais. Après deux ans de diagnostic et d'échanges le territoire a défini son schéma cycle. Ce document, adopté le 27 avril 2021 en Conseil Communautaire, fixe les objectifs de la politique cyclable. Pour cela, des priorités ont été définies et des grands axes de développement ont été identifiés pour les 10 prochaines années. Le budget consacré au schéma est de 10 millions d'euros sur cette période.

Les derniers mois de 2021 ont déjà pu être consacrés à la mise en œuvre du schéma, via le développement du service vélo solidaire (destiné au public en difficulté / insertion) ou des premiers échanges sur les gros projets d'aménagements nécessaires (passerelle autour de l'A48 par exemple).

En parallèle l'ensemble des modes de déplacement alternatifs à l'auto-solisme sont promus que ce soit à travers des animations ou de la communication (Challenge mobilité, évènements autour de la mobilité) ou encore via une planification plus globale interne au Pays Voironnais (plan de mobilité) ou un soutien aux entreprises du territoire (travail avec l'Association de Centr'Alp, le service économique du Pays Voironnais et les entreprises sur les enjeux de mobilités des employés du parc).

1 - PARTIE 1 POLITIQUE DE GESTION DU RESEAU DE TRANSPORTS EN 2021

1.1 Le fonctionnement du réseau de transport en 2021

1.1.1 Desserte du territoire et accessibilité du réseau

Près de la moitié de la population du Pays Voironnais est desservie par un arrêt du réseau de transports situé à moins de 300 mètres.

497 points d'arrêts sont desservis en 2021 par les lignes du Pays Voironnais. On considère qu'un point d'arrêt est constitué d'un arrêt aller et d'un arrêt retour . Ces données restent globalement stables.

La Communauté d' Agglomération rend accessible ces arrêts aux personnes à mobilités réduite depuis 2004 dans le cadre d'une programmation annuelle d'aménagement. Elle répond ainsi aux obligations légales d'aménagement des points d'arrêts prioritaires.

Fin 2021, le réseau de transport du Pays Voironnais était équipé de 338 quais accessibles (Cf liste détaillée en annexe 2).

89,8 % des arrêts totaux définis par les textes comme devant être rendus accessibles (376 arrêts prioritaires), sont aménagés, 38 restent à aménager. Le nombre de quais accessibles est en constante augmentation. Le Pays Voironnais a consacré euros 416 050 € HT en 2021 à cette politique d'aménagement (17 quais réalisés)

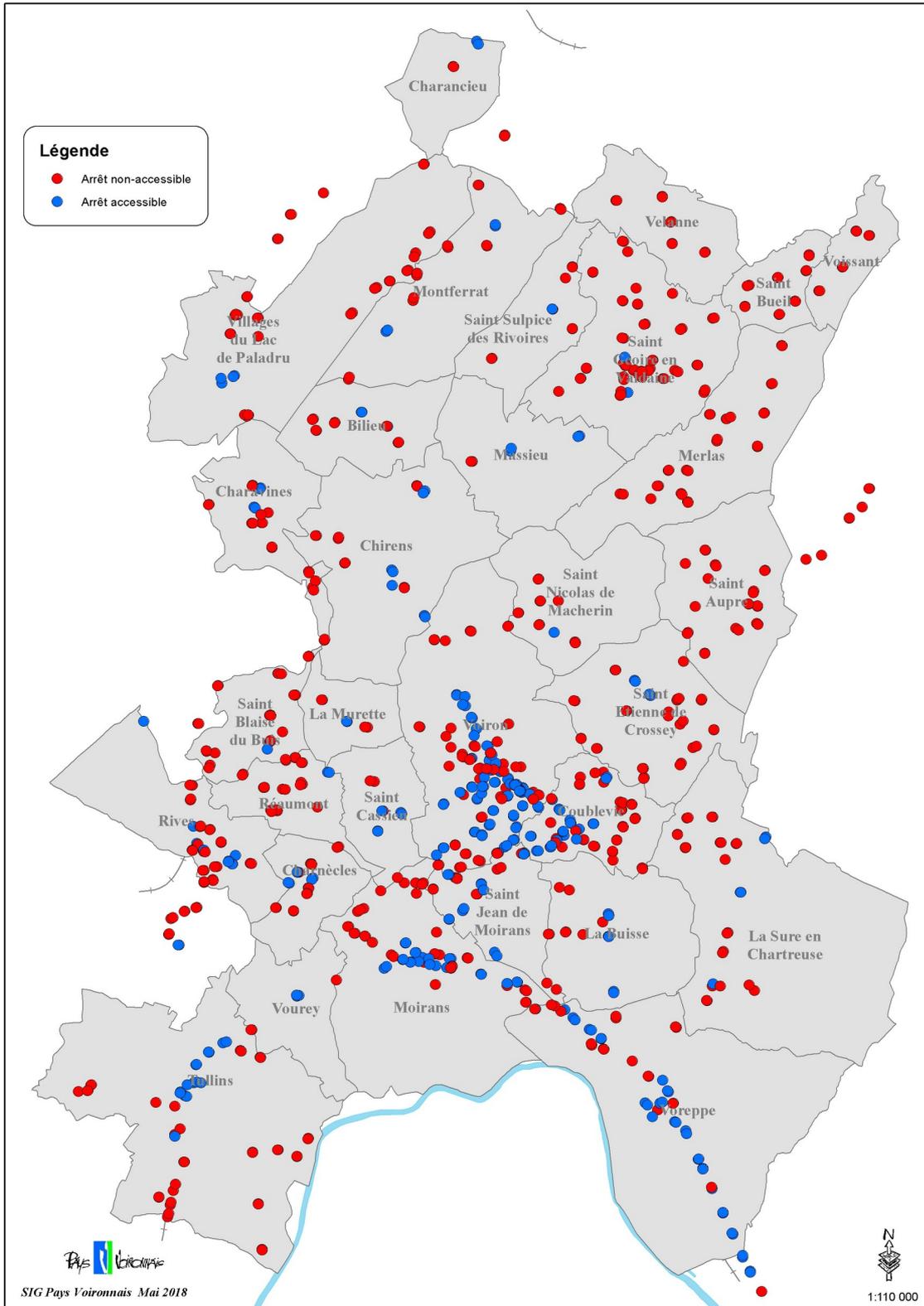
La proportion d'arrêts accessibles aménagés est cependant beaucoup plus importante si on ne prend en compte que les arrêts desservis par les lignes à vocation commerciale les plus fréquentes :

- 90,3 % des arrêts du réseau urbain de Voiron Coublevie St Jean de Moirans sont accessibles :
- 81,8 % sur la ligne A Voiron Tullins
- 90,9 % sur la ligne W Voiron Voreppe

Les usagers peuvent bénéficier d'un service de substitution pour les arrêts non accessibles mais les personnes à mobilité réduite préfèrent le transport à la demande en porte à porte.

Fin 2021 92,3 % des véhicules des lignes commerciales affectés au réseau du Pays Voironnais sont équipés d'une rampe et d'une place pour fauteuil et 100 % d'information visuelle extérieure. Des équipements restent encore à programmer sur l'information sonore et visuelle intérieure.

Localisation des points d'arrêts sur le Pays Voironnais



Les lignes de transport

En 2021, le réseau compte 95 lignes :

- 4 lignes urbaines, (cf cartographie en annexe)
- 10 lignes régulières périurbaines à vocation principalement commerciale dont une ligne estivale. (cf plan annexé)
- 7 lignes de Transport à la Demande (TAD),
- 1 service de Transport des Personnes à Mobilité Réduite (TPMR)
- 73 lignes à vocation scolaire ouvertes à tous.

Les lignes urbaines 1, 2, 3, 4 sont cadencées :

- Ligne 1 : toutes les 15 minutes en heures de pointe, toutes les 20 minutes en heures creuses du lundi au vendredi. Toutes les 20 minutes le samedi.
- Ligne 2 : toutes les 15 minutes en heures de pointe, toutes les 30 minutes en heures creuses du lundi au vendredi. Toutes les 30 minutes le samedi.
- Ligne 3 : toutes les 30 minutes en heures de pointe, toutes les 45 minutes en heures creuses. Toutes les heures le samedi.
- Ligne 4 : toutes les 30 minutes en heures de pointe, toutes les 45 minutes en heures creuses. Toutes les heures le samedi.

NB : Les lignes 3 et 4 desservent le nouvel hôpital de Voiron depuis le 1^{er} septembre 2021 ce qui permet une fréquence de desserte de cet équipement de 15 mn en heure de pointe et 30 mn en heure creuse en semaine.

10 lignes régulières interurbaines assurent les liaisons entre les communes du Pays Voironnais, principalement à destination de la ville centre de Voiron, à vocation principalement commerciale avec des fréquences variables (cf annexe 3) :

- lignes A, D, E, F, L, et W,
- ligne régulière estivale vers le lac
- ligne 10 : Renage Rives
- ligne N et 20: desserte de Centr'Alp

Les lignes à vocation scolaire sont construites sur les principes suivants :

- une ligne par établissement autant que possible (sauf exception à Voiron)
- elles sont basées sur la carte scolaire
- la desserte est calée aux horaires d'entrée et de sortie officiels des établissements scolaires.

Les 7 lignes de transport à la demande sont les TAD C, D, E, F, G, W et le TAD 4 de soirée desservant le nouvel hôpital de Voiron

Le service à la demande réservé aux personnes à mobilité réduite ayant un handicap moteur ou visuel à 80% et plus n'a pas évolué dans ses modalités en 2021 Il se compose d'un service de substitution d'arrêt en arrêts en cas de ligne non accessible et d'une service en porte à porte.

1.1.2 les transporteurs prestataires et les véhicules du réseau

Les transporteurs :

Ils sont liés avec le Pays Voironnais depuis le 1^{er} septembre 2017 et jusqu'au 31 août 2024, par le biais de marchés publics. Ce sont les entreprises Réunir Dauphiné, Perraud, le groupement VFD-Actibus, Faure Vercors.

Les kilomètres commerciaux réalisés chaque année correspondent aux kilomètres réalisés « en charge », sur les lignes du réseau de transport. Ils ne prennent pas en compte les kilomètres réalisés pour se rendre du lieu de garage du véhicule au terminus de la ligne concernée.

Les kilomètres réalisés en exploitation sur l'année civile 2021 sur le réseau de transport du Pays Voironnais sont de 1 242 043,18 kms. Ils ont augmenté de 3,2 % par rapport à l'année précédente. Sur ce total, 28 617 kilomètres ont été réalisés en Transport A la Demande (TAD), qui augmentent de 29 %

L'évolution des kilomètres commerciaux en 2021 subit encore quelques incidences de la crise sanitaire en raison de services commerciaux et scolaires réduits en avril 2021.

Les véhicules du réseau :

105 véhicules sont utilisés en 2021 pour l'exploitation du réseau dans une plus ou moins large proportion. (entre 13 et 100 % d'utilisation du véhicule pour le compte du Pays Voironnais)

La desserte est assurée aux horaires de pointe (matin et soir) avec des véhicules de taille standard. En milieu urbain, des véhicules de taille moyenne circulent cependant selon la fréquentation ou les contraintes des voiries utilisées (ligne 3).

- **réseau urbain:** Les véhicules urbains sont accessibles aux personnes à mobilité réduite grâce à des palettes escamotables (lignes 1, 2, 3, 4) et à la fonction d'agenouillement. Récents, ils assurent une bonne qualité de confort (climatisation) et conformément à la réglementation, ils sont dotés d'une information sonore et visuelle intérieure. Les véhicules répondent aux normes environnementales Euro 6 et EURO 5 EEV. Ils sont équipés depuis l'été 2020 de distributeur de gel / solution hydroalcoolique pour renforcer la sécurité sanitaire des usagers.

- **les lignes régulières interurbaines:** une partie du parc est accessible, l'autre est pré-équipée pour une place et un accès en fauteuil roulant. La norme minimale environnementale a été fixée à Euro 4 mais certains véhicules sont plus récents. Les véhicules des lignes A, W, 10, 20, N sont équipés depuis l'été 2020 de distributeur de gel / solution hydroalcoolique pour renforcer la sécurité sanitaire des usagers

- **les lignes à vocation scolaire:** Depuis 2010, le Pays Voironnais a imposé la ceinture de sécurité dans tous les véhicules à vocation scolaire. Les véhicules les plus anciens datent désormais de 1999 - 2000 et répondent aux normes Euro 3 et Euro 4.

- **le transport à la demande :** Le choix a été fait de rendre tous les véhicules accessibles aux personnes à mobilité réduite (rampe arrière), rendant ainsi les lignes accessibles même en cas d'arrêt non aménagé. La norme minimale environnementale a également été fixée à Euro 4.

1.1.3 Effectifs scolaires transportés – Établissements desservis

Les scolaires voyagent comme n'importe quel autre usager du réseau avec un titre payant qui leur permet une libre circulation sur l'ensemble du territoire (y compris sur les lignes Cars Région Isère dans le Pays Voironnais).

Pour l'année scolaire civile 2021, les indicateurs du nombre de jeunes scolarisés voyageant sur le réseau sont le volume de ventes de titres jeunes vendus (qui intègre également les jeunes actifs), soit 6644 titres annuels jeunes ? et 4899 titres mensuels jeunes ? achetés en moyenne sur 8 mois. **On enregistre une forte hausse des ventes par rapport à l'année 2020, anormalement basse en lien avec la crise sanitaire (+105,8%)**

On décompte 6600 jeunes (scolaires ou actifs) titulaires d'une carte nominative personnelle ; qui habitent dans le Pays Voironnais et se déplacent avec un titre Pays Voironnais :

- 31 ont moins de 5 ans,
- 349 ont entre 5 et 10 ans,
- 6 220 ont entre 11 et 26 ans. (+1,1 % par rapport à 2020)

A noter qu'en parallèle, :

- 382 jeunes résidant à l'extérieur du Pays Voironnais sont également titulaires d'une carte OÙRA et utilisent un titre Pays Voironnais.
- 185 élèves ont été transportés sur le réseau SNCF (pour un coût annuel de € 73 518 HT),
- 15 élèves ont bénéficié de bourses de transport (pour un montant total de 2 2873,78 € HT) venant compenser l'absence de desserte.

Le réseau de transport assure la desserte de 36 établissements scolaires (cf annexe 3), dont :

- 9 lycées et 10 collèges, dont 3 accueillant une section SEGPA
- 9 écoles primaires et 4 écoles maternelles,
- 1 MFR (Maison Familiale Rurale) ;

La desserte des écoles maternelles et primaires résulte de regroupements pédagogiques ou de fermetures de classes, mais également de certaines dessertes communales hors RPI. (regroupement scolaire)

1.1.4 La gamme tarifaire du réseau

La gamme tarifaire n'a pas évolué en 2021 et est présentée ci après.

Tarifs TRANSPORTS DU PAYS VOIRONNAIS

Actuellement en vigueur

Les tarifs proposés sont basés sur les revenus et la composition de la famille, calculés à partir du Quotient Familial (QF). Pour connaître son QF, consulter sur www.paysvoironnais.com page « Transports » ou se renseigner à l'Agence Mobilité.

LE SUPPORT DES TITRES : LA CARTE OÛRA

- Obtention d'une carte OÛRA : 5 €
- Renouvellement de la carte (à l'issue de la période de validité) : 3 €
- Remplacement en cas de perte, vol ou dégradation (carte nominative uniquement) : 8 €



La carte est à conserver !
Sa durée de validité est de 5 ans !

LES TITRES DU PAYS VOIRONNAIS À CHARGER SUR LA CARTE OÛRA

LES ABONNEMENTS

→ Tout public

Quotient Familial (QF)	ANNUEL	MENSUEL
sup. à 810	255 €	28 €
661 - 810	153 €	17 €
451 - 660	76,50 €	8,50 €
jusqu'à 450	27 €	3 €

→ Jeunes moins de 26 ans*

Quotient Familial (QF)	ANNUEL	MENSUEL
sup. à 810	70 €	8 €
661 - 810		
451 - 660	45 €	5 €
jusqu'à 450	27 €	3 €

LES ABONNEMENTS PAYS VOIRONNAIS PERMETTENT D'EMPRUNTER ÉGALEMENT LES LIGNES CARS RÉGION ISÈRE À L'INTÉRIEUR DU PAYS VOIRONNAIS.

* Pour les enfants de moins de 11 ans (jusqu'à la veille de leurs 11 ans), application du tarif minimum quel que soit le QF.

LES TITRES OCCASIONNELS

TITRE	TARIF
Ticket unité (vendu dans les véhicules ou par SMS en envoyant 1H au 93900)	1,20 €
Carte 10 trajets	9 €
Ticket Tribu	3,50 €
Billet groupe	18 €
Grand Grenoble (vendu uniquement sur l'application mobile « Pass Mobilités »)	3,80 €

Gratuité :

- > Pour les enfants de moins de 5 ans accompagnés d'un adulte payant.
- > Pour les accompagnateurs d'une personne handicapée avec nécessité d'accompagnement.

Temps de validité du ticket :

- > Ticket unité : 1 heure.
- > Carte 10 trajets : 2 heures (titre disponible sur carte OÛRA ou billet sans contact).

Les titres réduits sont accordés sur justificatifs + photo d'identité, présentés dès à réception et devant être à l'établissement d'une carte OÛRA nominative, délivrée à l'Agence Mobilité de Voiron.

LE TRAJET À 0,90 € GRÂCE À LA CARTE 10 TRAJETS !

POUR QUELLE UTILISATION ?

- **Le ticket unité** pour circuler pendant 1 heure (aller-retour autorisé) sur n'importe quelle ligne du Pays Voironnais, valable y compris en correspondance sur les lignes Transisère à l'intérieur du Pays Voironnais. Vendu à bord des véhicules (préparez l'appoint) ou **par SMS (en envoyant 1H au 93900)**.
- **La carte 10 trajets** pour circuler pendant 2 heures (aller-retour autorisé) sur n'importe quelle ligne du Pays Voironnais, valable en correspondance sur les lignes Transisère à l'intérieur du Pays Voironnais.
- **L'abonnement** pour circuler librement sur n'importe quelle ligne à l'intérieur du Pays Voironnais (y compris sur les lignes Transisère). Mensuel : valable pendant 1 mois (du 1^{er} au 31^{er} du mois acheté) ; Annuel : valable pendant 12 mois calendaires.
- **Le ticket Tribu** pour 2 à 5 personnes valable toute la journée sur n'importe quelle ligne de transport du Pays Voironnais.
- **Le billet groupe** (sur réservation 48h à l'avance à l'Agence Mobilité de Voiron) pour 10 à 30 personnes pour un aller-retour dans la journée sur n'importe quelle ligne de transport du Pays Voironnais.
- **Grand Grenoble** pour circuler sur les réseaux Pays Voironnais, TouGo, TAG et 5 lignes Cars Région Isère (X01, X02, X03, T80 et T81). Valable pendant 1h30 avec 2 correspondances autorisées. Vendu uniquement sur l'application mobile « Pass Mobilités ».

www.paysvoironnais.com

AGENCE MOBILITÉ 4, av. des Frères Tardy à Voiron - 04 76 05 03 47
transport@paysvoironnais.com

Pays Voironnais - Officiel

Pays Voironnais
Communauté du Pays Voironnais

1.1.5 Les améliorations du réseau en 2021

Les demandes d'améliorations formulées par la clientèle (commerciale ou scolaire) et les partenaires (établissements scolaires, associations...) sont généralement étudiées durant le premier trimestre de l'année et arbitrées avant l'été en vue d'une éventuelle mise en place en septembre.

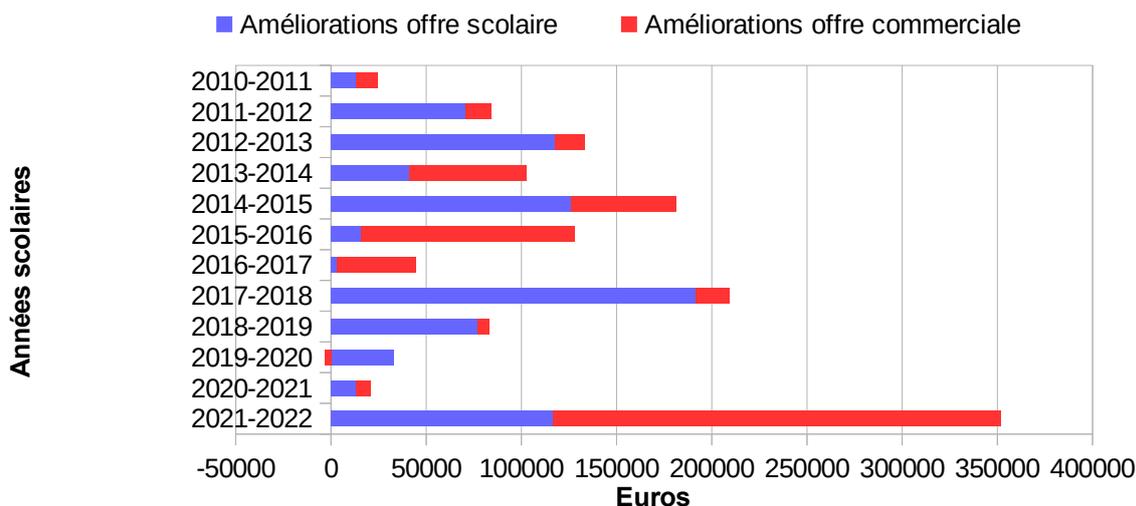
Elles portent sur la typologie suivante :

- Desserte de nouveaux secteurs géographiques aux horaires scolaires (itinéraires et arrêts)
- Desserte de nouveaux secteurs pour la clientèle commerciale (itinéraires et arrêts)
- Augmentation de fréquence ou d'amplitude horaire
- Adaptations horaires pour correspondances scolaires
- Adaptations horaires pour correspondance avec le train – amélioration de l'inter modalité
- Mise en sécurité d'itinéraires ou d'arrêts

L'amélioration la plus significative concerne la modification des lignes urbaines de Voiron- Coublevie- St Jean de Moirans en lien avec l'ouverture du nouveau centre hospitalier de Voiron le 1/09/2021. Un nouveau bus est venu renforcer l'offre sur la ligne 4 permettant d'accroître sa fréquence dans la même proportion que la ligne 3, qui a vu son itinéraire modifié.

(cf plan urbain en annexe 6) L'impact financier de cette mesure représente + 68 332 € HT pour 2021 et un coût supplémentaire de 205 000 euros HT en valeur annuelle.

Répartition du montant total HT des améliorations d'offres



Les anciens services de transport à la demande allant jusqu'à l'ancien site de l'hôpital ont été supprimés et les moyens réutilisés pour un transport à la demande de soirée. (3 services Hôpital – gare SNCF)

L'autre modification à caractère commercial concerne la ligne 10 Renage-Rives (cf annexe 7) avec le rajout de 10 services au 1^{er} septembre (soit + 10 000 € pour 2021) pour un surcoût en année pleine de 30 000 € HT co financé avec la Communauté de Bièvre Est. Il s'agit de favoriser la fréquentation sur la ligne qui s'essouffait depuis plusieurs années.

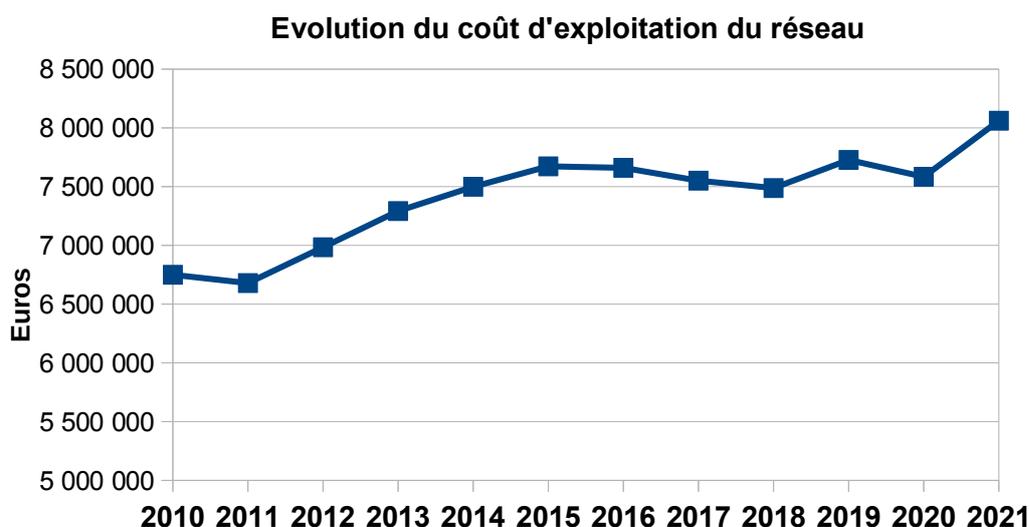
D'autres modifications du réseau concernent des ajustements horaires et d'itinéraires de lignes desservant le secteur Divercité – Gare sud à Voiron en raison de travaux de réseaux et de voies dans ce secteur pour une longue durée (jusqu'en 2022/23) : 26 lignes du Pays Voironnais ont ainsi été adaptées. L'impact est de 38 333 euros HT en 2021 et de 115 000 € HT en année pleine.

Enfin, des lignes scolaires ont été adaptées en raison de modifications des horaires des établissements (ML 31, PR71), des arrêts ont été créés (CH41, CH64). L'impact financier de ces ajustements est de + 1837 euros HT en valeur annuelle.

1.1.6 Compte transport

Le coût d'exploitation du réseau en 2021 est de 8 060 837 € HT soit une hausse de 6,2 % par rapport à 2020, année atypique du fait de la crise sanitaire, ce qui traduit un retour au fonctionnement quasi normal du réseau.

Après une actualisation négative en 2020, l'actualisation des prix redevient positive en 2021 sur le lot urbain (+1,79%) comme sur les autres lots. (+ 1,72%)



En grandes masses, les résultats 2021 du budget transports sont les suivants :

	Fonctionnement	Investissement
Dépenses	10 037 272,91 €	869 721,57 €
Recettes	9 704 007,10 €	676 038,12 €
Résultats 2021	- 333 265,81 €	- 193 683,45 €

Le compte transport est tout d'abord analysé dans son évolution depuis 2017 (données HT - source : compte administratif).

Analyse globale 2017-2021

Dépenses	2017	2018	2019	2020	2021
Investissement	1 747 400	664 830	952 490	1 291 933	869 722
Fonctionnement	9 581 882	9 354 353	9 647 457	9 424 133	10 037 273
Total	11 329 282	10 019 183	10 599 947	10 716 066	10 906 995

Recettes	2017	2018	2019	2020	2021
Investissement	2 196 823	693 087	777 482	1 292 355	676 038
Fonctionnement	10 001 237	10 402 330	9 041 514	9 664 039	9 704 007
Total	12 198 060	11 095 417	9 818 996	10 956 394	10 380 045

Le total des dépenses de 2021 est de 10,906 M€ dont 92,03 % de dépenses de fonctionnement et 7,97% de dépenses d'investissement.

Les dépenses de fonctionnement

	CA 2020	CA 2021	Evolution	
Marché avec les transporteurs	7 661 550,00 €	8 204 594,83 €	543 044,83 €	7,1%
Charges à caractère général	583 717,00 €	646 892,73 €	63 175,73 €	10,8%
Masse salariale	630 469,00 €	646 163,70 €	15 694,70 €	2,5%
Charges financières	- €	- €	- €	
Autres charges	20 531,00 €	37 502,39 €	16 971,39 €	82,7%
TOTAL REEL	8 896 267,00 €	9 535 153,65 €	638 886,65 €	7,2%
Dépenses d'ordre	527 866,00 €	502 119,26 €	- 25 746,74 €	-4,9%
TOTAL	9 424 133,00 €	10 037 272,91 €	613 139,91 €	6,5%

Les dépenses réelles de fonctionnement enregistrent une hausse de 7,2% qui sont principalement le fait des marchés avec les transporteurs (+543 k€, soit 85% de la variation constatée par rapport à 2020). Cette hausse est directement liée à la baisse « exceptionnelle » de 2020 et à la situation sanitaire, qui a engendré une baisse d'activité sur tout le réseau.

L'évolution de 2021 est donc liée :

- à la reprise d'une activité plus classique, combinée à des mesures de désinfection coûteuses (191 660 €) ;
- aux évolutions du réseau : desserte du nouvel hôpital, ligne 10, ajustements en lien avec les travaux du secteur Divercité à Voiron...
- à l'évolution des prix (+1,79 % sur l'urbain et + 1,72 % sur l'interurbain)

Les recettes de fonctionnement

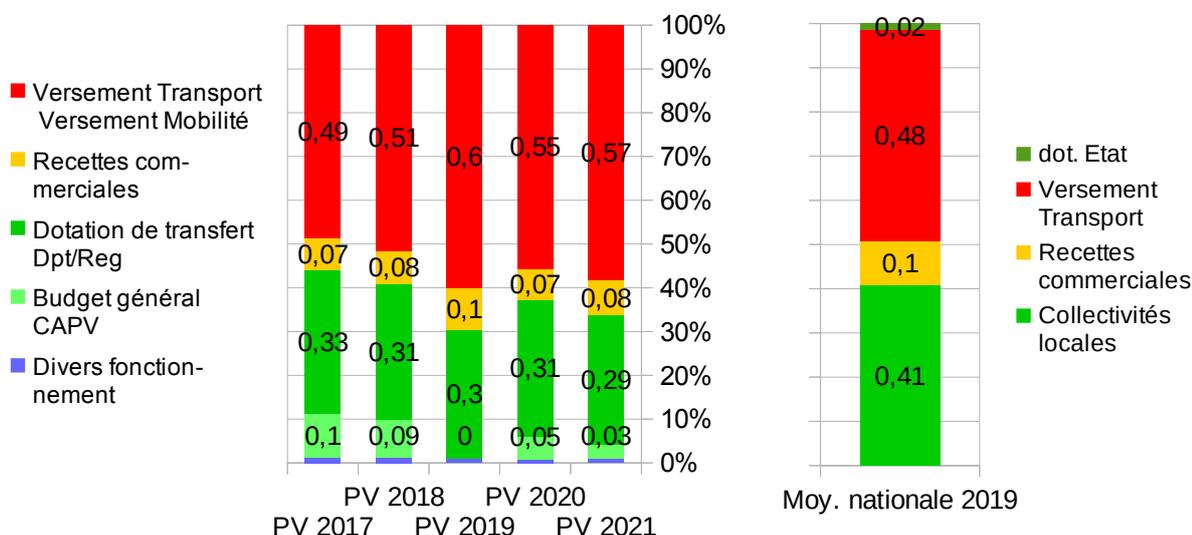
	CA 2020	CA 2021	Evolution	
Versement mobilité	4 886 047,00 €	5 544 457,90 €	658 410,90 €	13,5%
Subvention département/région	2 809 056,00 €	2 809 056,00 €	- €	0,0%
Subvention du PV	500 000,00 €	300 000,00 €	- 200 000 €	-40%
Subvention CCBE	38 776,05 €	47 562,03 €	8 785,98 €	+22,6%
Reversement FPS	- €	- €	- €	
Recettes commerciales	639 225,00 €	812 276,67 €	173 051,67 €	27,1%
Autres recettes	41 820,00 €	129 475,00 €	87 655,00 €	209,6%
TOTAL REEL	8 914 924,00 €	9 642 827,60 €	727 903,60 €	8,2%
Recette d'ordre	749 115,00 €	61 179,50 €	- 687 935,50 €	-91,8%
TOTAL	9 664 039,00 €	9 704 007,10 €	39 968,10 €	0,4%

Les recettes augmentent de 8.2% (+728k€) essentiellement en raison d'une augmentation du versement mobilité (VM) de 13.5% (+658k€) et des recettes commerciales de 27.1% (+173k€).

Plusieurs remarques quant aux recettes enregistrées :

- A noter que le montant du versement mobilité (VM) en 2020 avait été fortement diminué du fait de la crise sanitaire. Le niveau 2021 se rapproche de celui constaté en 2019 (5 436 194€). Pour rappel, une compensation temporaire sous forme d'avance remboursable affectée à la section de fonctionnement (visible en recettes d'ordre) a permis de limiter l'impact sur 2020 de la baisse du VM. **Cette compensation a permis de préserver le fond de roulement, qui a été limité sur 2021 afin de limiter la subvention du budget principal, qui est ainsi passée de 500 à 300 k€.**
- Les recettes de billetterie, fortement impactées par la crise sanitaire en 2020, ont augmenté de 27.1% (+173k€) en 2021. Le montant de ces recettes (812 277€) est supérieur à celui constaté en 2019 (805 899€).
- les recettes du forfait post stationnement (FPS) : 95 402 € .

Structure des recettes de fonctionnement



Le versement mobilité est, comme dans les réseaux urbains de même taille que le Pays Voironnais, le principal contributeur du budget transport.

L'investissement

	CA 2020	CA 2021	Evolution	
Transport	466 812,00 €	808 542,07 €	341 730,07 €	73,2%
TOTAL	466 812,00 €	808 542,07 €	341 730,07 €	73,2%

Les dépenses d'équipements réalisées sur 2021 sont en hausse de 73,2% par rapport à 2020. Elles concernent essentiellement :

- Les dépenses d'accessibilité au réseau de transport : 657k€
- Les dépenses classiques de gros entretien du réseau : 142k€

Elles ne portent aucun remboursement d'emprunt.

L'équilibre et le financement des dépenses d'investissement :

L'autofinancement brut de 108 k€ est affecté en priorité au remboursement du capital de la dette, nul pour ce budget. Aucun nouvel emprunt n'a été souscrit sur 2021. L'autofinancement net est affecté au financement des investissements, assuré de la façon suivante sur 2021 :

	2021		2020 rappel
Dépenses brutes d'investissement	808 542,07 €		
Financements	808 542,07 €	100%	100%
Subventions	141 756,81 €	17,53%	14,00%
Autofinancement restant	107 673,95 €	13,32%	130,27%
Autres recettes	32 162,05 €	3,98%	0,00%
Emprunt	0,00 €	0%	0,00%
Excédent	526 949,26 €	65,17%	-44,27%

L'autofinancement dégagé par la section d'exploitation, allié avec l'ensemble des autres recettes (subventions et autres recettes), n'étant pas suffisant pour couvrir le besoin de financement constaté, il a été nécessaire de puiser dans le fonds de roulement (excédent) en 2021 à hauteur de 527 k€. En 2020, l'épargne après retraitement de l'avance remboursable était largement suffisante pour couvrir le besoin de financement, le fonds de roulement s'était donc apprécié de 240 K€.

L'excédent global de clôture

	Fonctionnement	Investissement
Dépenses	10 037 272,91 €	869 721,57 €
Recettes	9 704 007,10 €	676 038,12 €
Résultat 2021	- 333 265,81 €	- 193 683,45 €
Résultat antérieur	2 154 654,16 €	150 057,98 €
Résultat cumulé	1 821 388,35 €	- 43 625,47 €
Restes à réaliser nets à financer	- €	- 110 635,08 €
Résultat cumulé après financement des reports	1 821 388,35 €	- 154 260,55 €
Excédent global de clôture disponible	1 667 127,80 €	

Au niveau de l'affectation du résultat, il est proposé d'adopter les dispositions suivantes :

- report du déficit de la section d'investissement au chapitre 001 soit 43 625,47 €
- report du solde de l'excédent de fonctionnement après couverture des restes à réaliser au chapitre 002, soit 1 667 127,80 €

1.2 La dynamique commerciale du réseau

Les analyses de fréquentation des lignes s'appuient sur les remontées du système billettique équipant tous les véhicules. Il est notamment possible de connaître les validations à la montée par ligne, aux points d'arrêt et à toutes les périodes souhaitées. Les données 2021 reflètent exactement les validations enregistrées sur le système. La fréquentation est néanmoins en réalité légèrement supérieure compte tenu des non validations de certains usagers, des erreurs techniques ou des erreurs dans l'utilisation des équipements par les transporteurs (non ouverture de courses, matériel en panne).

1.2.1 Fréquentation générale du réseau du Pays Voironnais fin 2021

L'équipement billettique permet de connaître le nombre de voyages effectués en réel sur une année complète, avec une plus grande fiabilité des données (rigueur dans l'utilisation de l'équipement, taux d'équipement effectif de tous les véhicules, résolution des problèmes techniques de mise en place, taux de validation partiel des titres plus faible).

1 593 940 validations ont été enregistrées en 2021 ce qui représente environ 16,53 voyages par habitant du Pays Voironnais. L'évolution de la fréquentation globale est de + 27,8 %. Cette forte hausse ne permet cependant pas de retrouver le niveau de fréquentation de 2019, avant la crise sanitaire.

La comparaison de la fréquentation des réseaux se fait également sur la base du nombre de voyages annuels, estimé en fonction des clefs de mobilité des titres vendus en 2020 (ex : un abonnement = 40 voyages par mois en moyenne).

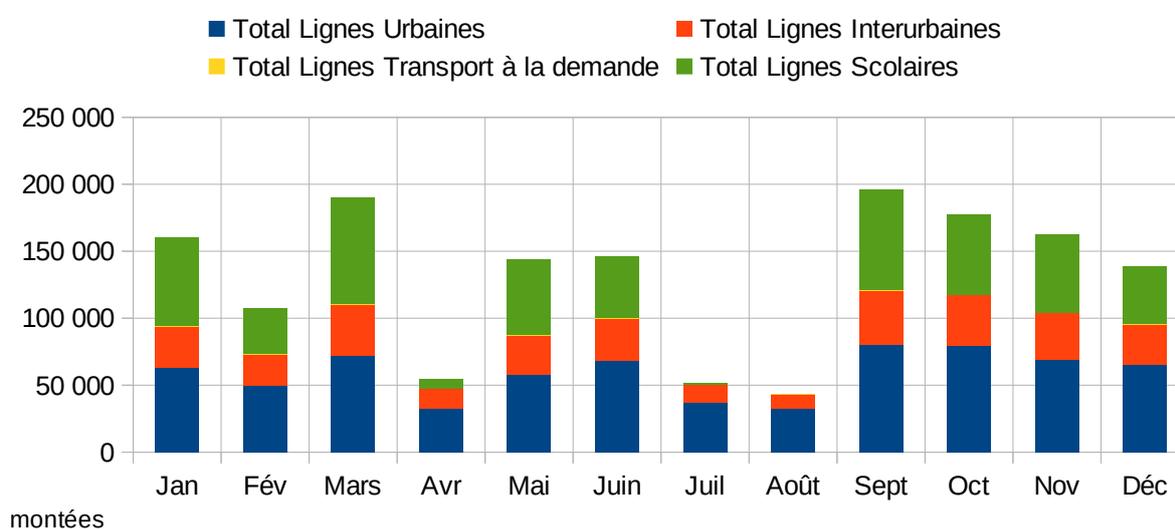
Pour le Voironnais ce calcul théorique est de 2 839 048 voyages soit **29,64** voyages par habitant. Le Pays Voironnais reste légèrement inférieur à la moyenne des réseaux de sa strate de

population (32 voyages par habitant - données 2012 du GART). Ce chiffre est en hausse de 19,8 % par rapport à 2020.

Du fait de la restructuration du réseau en septembre 2017, le poids relatif des lignes scolaires a augmenté dans les lignes régulières, au détriment des lignes interurbaines à qui on a enlevé leurs doublages purement scolaires. Les lignes scolaires représentent le plus de kilomètres parcourus mais le nombre de voyages réalisés est plus important dans les lignes urbaines.

La répartition mensuelle de la fréquentation par type de lignes en 2021 est encore marquée par un fonctionnement réduit du réseau en avril 2021 lors du confinement. Les lignes urbaines et interurbaines ont fonctionné sur le calendrier été pendant cette période et les lignes scolaires ont été arrêtées. Elles sont ensuite été remises en place progressivement avec un retour à la normale pour l'ensemble du réseau le 3 mai 2021.

Fréquentation mensuelle 2021 par type de lignes



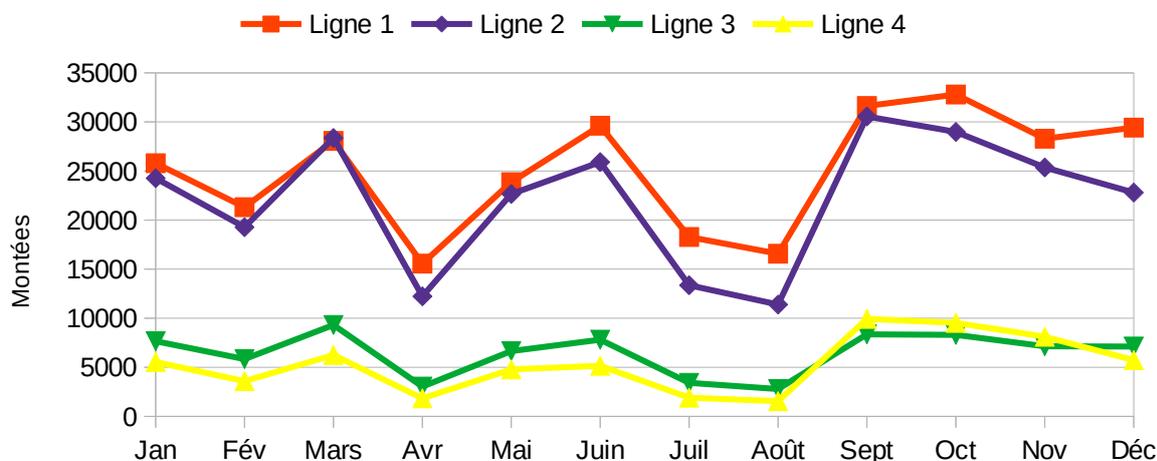
1.2.2 Dynamique commerciale du réseau urbain Voiron- Coublevie -St Jean de Moirans

La fréquentation des lignes urbaines augmente avec 729 641 montées enregistrées, soit une hausse de 33,7 % mais cela ne permet pas encore de revenir au niveau de 2019 (907 764)

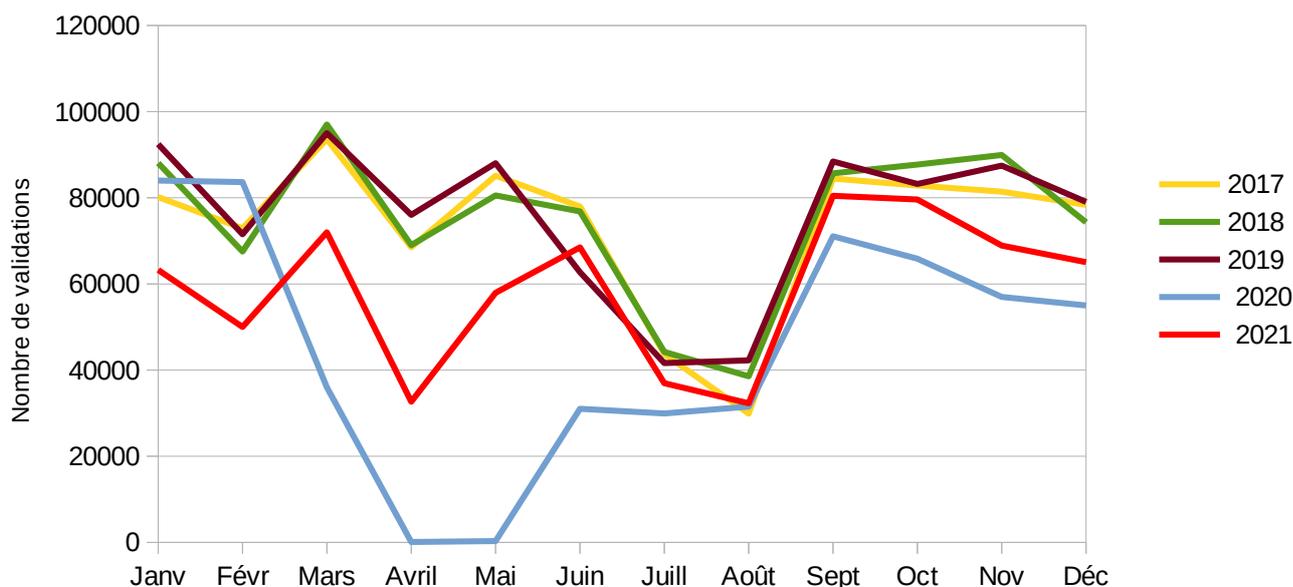
La hiérarchie des lignes reste constante depuis la création du réseau, et logique au regard du niveau d'offre proposé par chacune des lignes. La fréquentation des lignes 1 et 2 se rapproche, notamment en période scolaire ; la ligne 1 restant malgré tout la plus fréquentée. L'usage des lignes 3 et 4 se rapproche également fin 2021, l'offre étant devenue similaire.

La chute des fréquentations par ligne est visible pendant la phase de confinement d'avril puis elle remonte car la circulation des lignes commerciales a été remise en service classiquement à partir de mai.

Fréquentation mensuelle des lignes urbaines en 2021



Evolution de la fréquentation totale des lignes 1,2 3 et 4



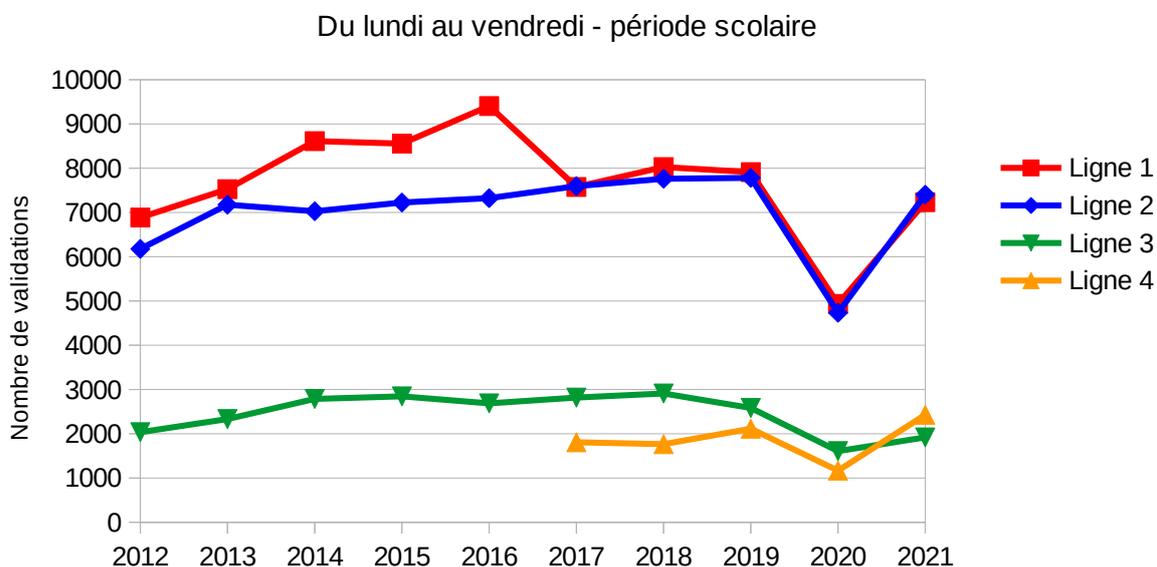
Par souci de maintenir la continuité de lecture des données depuis 2004, le choix a été fait de conserver également un comparatif annuel des données sur la base de comptages hebdomadaires en périodes scolaires et de vacances scolaires.

La fréquentation par jour les jours de semaine :

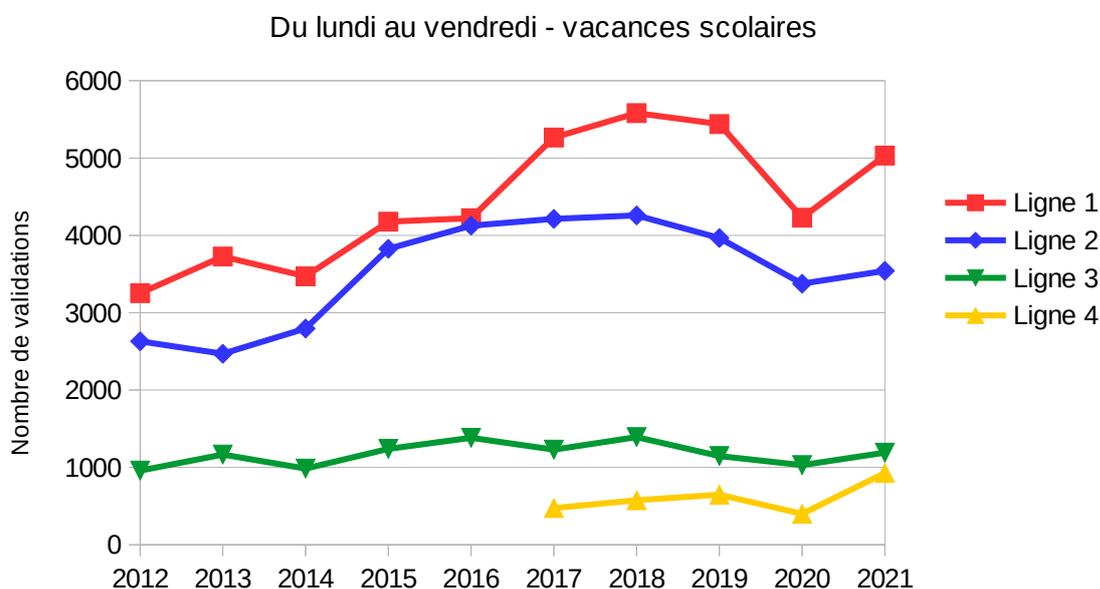
- **En période scolaire (S39)**, la fréquentation du réseau urbain en jour de semaine est de **3796 montées** en moyenne (soit une hausse de 52,56 % par rapport à l'année précédente).

- **En période de vacances scolaires (S43)**, la fréquentation du réseau urbain en jour de semaine est de **2138 montées** en moyenne (soit une hausse de 18,3 % par rapport à l'année précédente).

Evolution de la fréquentation hebdomadaire des lignes urbaines depuis 2012



Evolution de la fréquentation hebdomadaire des lignes urbaines depuis 2012



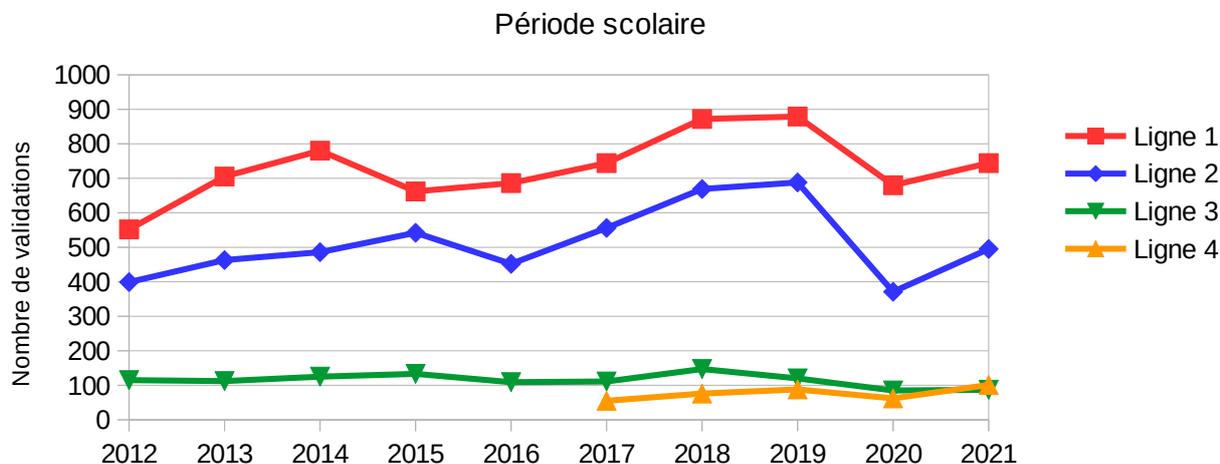
La fréquentation du samedi

Plus spécifique, elle répond à des besoins de déplacements centrés principalement sur les achats et les loisirs :

- **En période scolaire (semaine 39)** , la fréquentation augmente avec **1 427 montées** (soit +19,11 % par rapport à l'année précédente).

- En période de vacances (semaine 43), la fréquentation du samedi est de **1 292 montées** (soit une hausse de 7,9 % par rapport à l'année précédente).

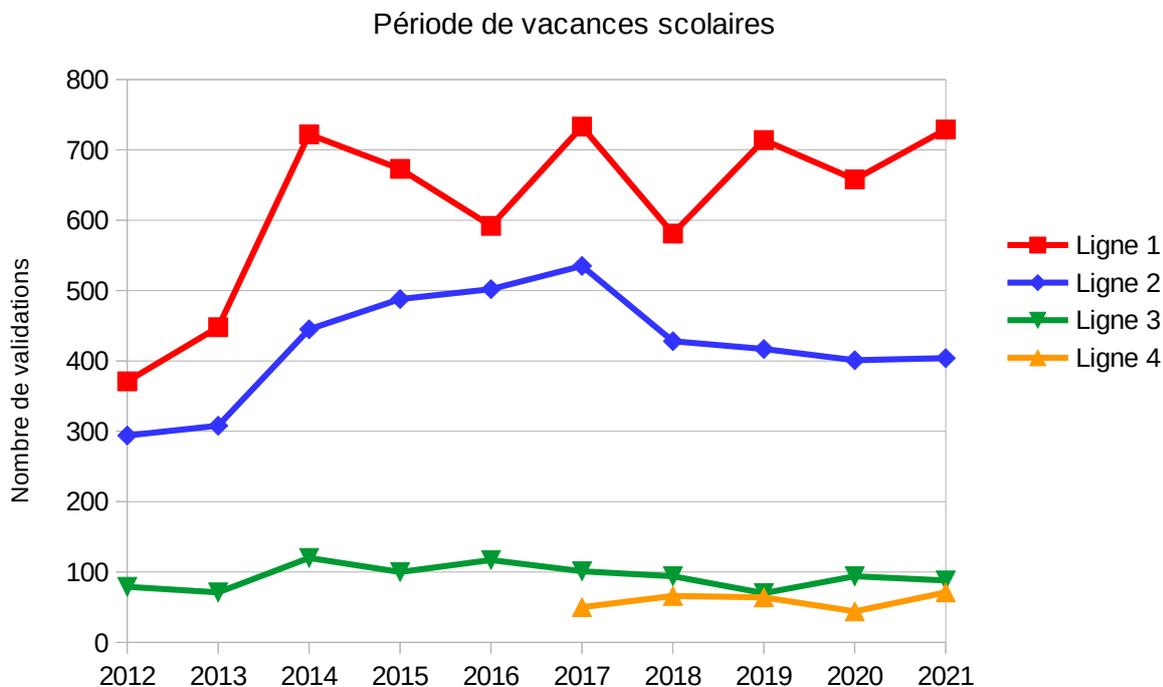
Evolution de la fréquentation du samedi des lignes urbaines depuis 2012



La ligne 1 domine du fait de l'attractivité de la zone des Blanchisseries et du centre-ville de Voiron pour les déplacements pour les motifs achats et loisirs. 23,4 % des montées se font en correspondance sur cette ligne en 2021.

La fréquentation des lignes 3 et 4 sont bien inférieures aux lignes 1 et 2 le samedi quelle que soit la période.

Evolution de la fréquentation du samedi des lignes urbaines depuis 2012



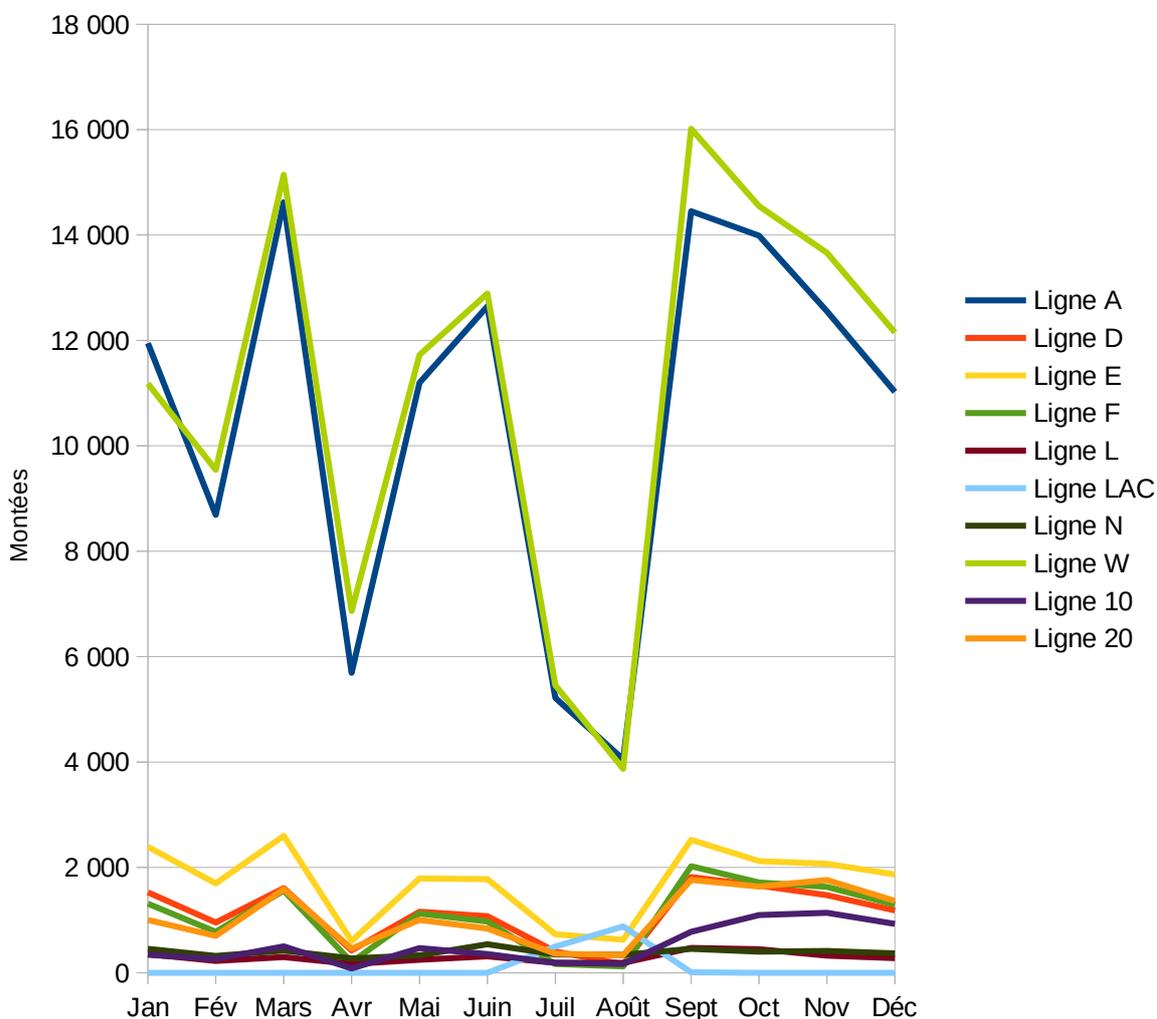
L'analyse des taux de correspondance fait apparaître que plus de 18 % des montées se font avec une correspondance avec une autre ligne pour les lignes 1 et 2 (lignes 1 : 23,4%, 2 : 18,9 %). Ce pourcentage n'est que de 14,3% pour la ligne 3 et 16,2 % pour la ligne 4. Les taux de correspondance progressent pour l'ensemble des lignes par rapport à 2020.

1.2.3 Évolution de la fréquentation par ligne du réseau interurbain

Le système billettique a enregistré en 2021 une fréquentation des lignes interurbaines de 316247 montées soit + 15,9 % par rapport à 2020. Là encore on ne retrouve pas le niveau de fréquentation de 2019. (390 899)

Le fonctionnement du réseau interurbain a été impacté par le confinement d'avril et reste rythmé par les périodes scolaires.

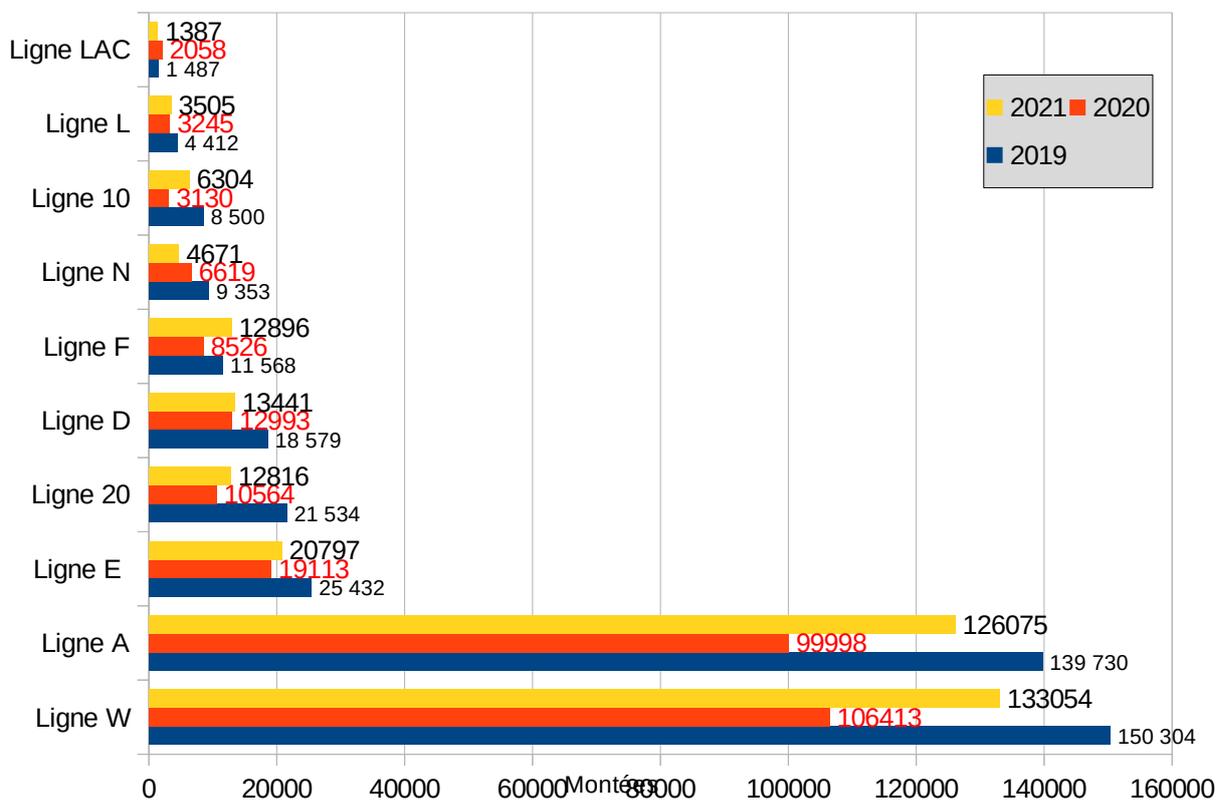
Fréquentation mensuelle des lignes interurbaines en 2021



La hiérarchie des lignes est inchangée : les lignes commerciales A et W fonctionnant à toutes périodes de l'année sont dominantes.

La ligne W reste la première ligne interurbaine du réseau en terme de fréquentation avec une progression de 25 %. L'usage de la ligne A progresse de 26 %. Seule la ligne F dépasse la fréquentation de 2019.

Hierarchie des lignes interurbaines entre 2019 et 2021



Le taux de correspondance sur les lignes interurbaines (nombre de montées faites en correspondance avec une autre ligne) est de 9,1 % en 2021. (donnée en progression)
 Le taux est de 10,6 % sur la ligne W (stable) et 9,4 % sur la ligne A. (stable).

Dynamique commerciale de la ligne 10 :

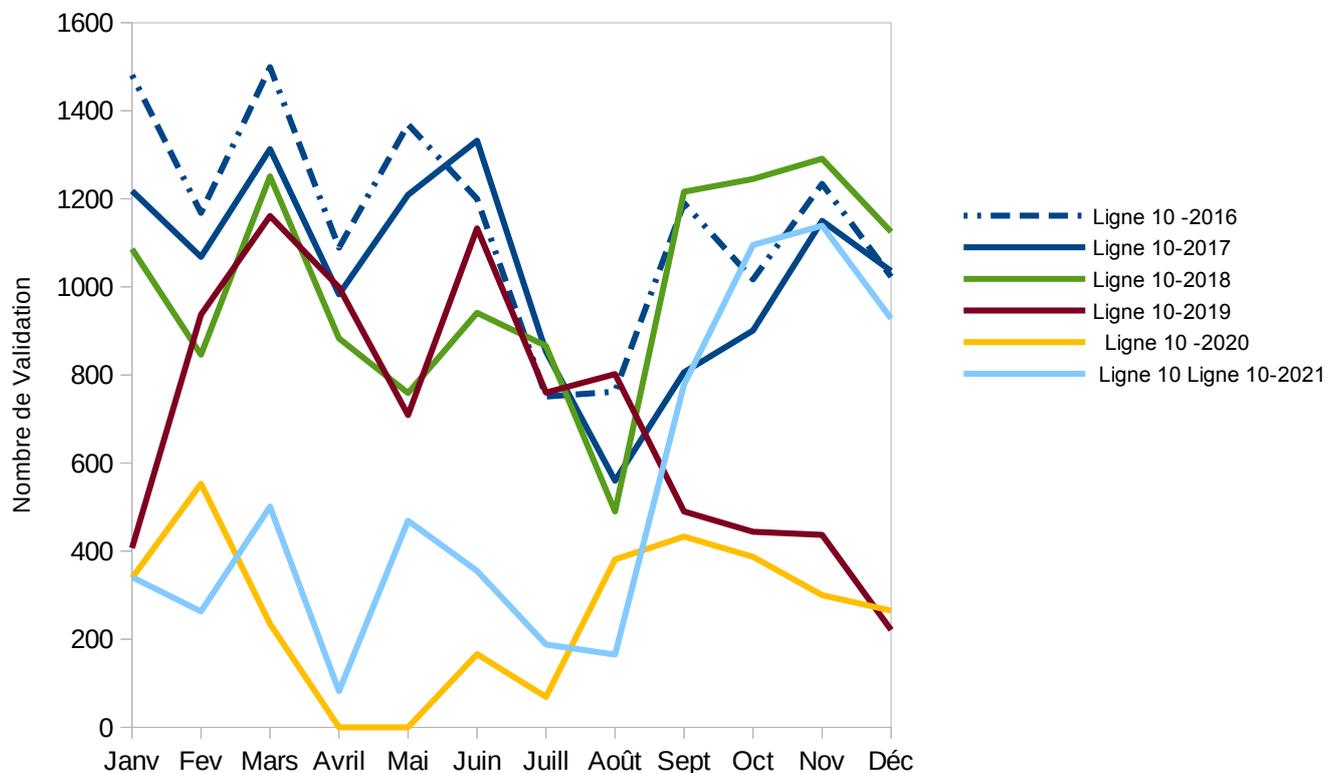
La ligne interurbaine 10 de Rives, a été mise en service en janvier 2008, Elle a été ensuite restructurée en profondeur début 2014, en partenariat avec la Communauté de Communes de Bièvre-Est pour une desserte de Renage et de plus grandes fréquences de passage. Cependant, la faible fréquentation de début 2019 a conduit à une diminution du nombre de services journaliers offerts (8/jour) en septembre 2019 (suppression de 10 services mais l'offre en correspondance avec le réseau TER a été maintenue). Le choix a été fait de remettre ces 10 services en place en septembre 2021 pour redynamiser la ligne sur le plan commercial.

Les données de fréquentation 2021 font apparaître le doublement de la fréquentation de la ligne par rapport à 2020 (+ 101,4 % avec 6304 montées), sans toutefois retrouver le niveau de 2019. (8500 montées)

Les modifications faites à l'automne ont néanmoins eu un impact positif sur l'usage de la ligne.

Fréquentation mensuelle de la ligne 10

années 2016 à 2020



Dynamique commerciale des lignes desservant Centr'Alp :

La desserte de Centr'alp (cf annexe 8) a été fortement remaniée au 1^{er} septembre 2018 ; **La ligne 20** affichait en 2019 à nouveau des résultats positifs avec une hausse de 44,83 %. L'usage progresse en 2021 de 21,3 % (12816 montées) sans toutefois retrouver le niveau de 2019 (21534 montées)

C'est l'Express 1 devenu en 2021 la X01 des lignes Cars Région Isère qui dessert Centr'Alp 2 (arrêt Rossignol) et la ligne N qui assure les correspondances à la Buisse et la desserte interne de Centr'Alp depuis l'arrêt Rossignol.

La fréquentation de la ligne N double en 2021 (4671 montées) sans revenir au niveau de 2019 (9533 montées)

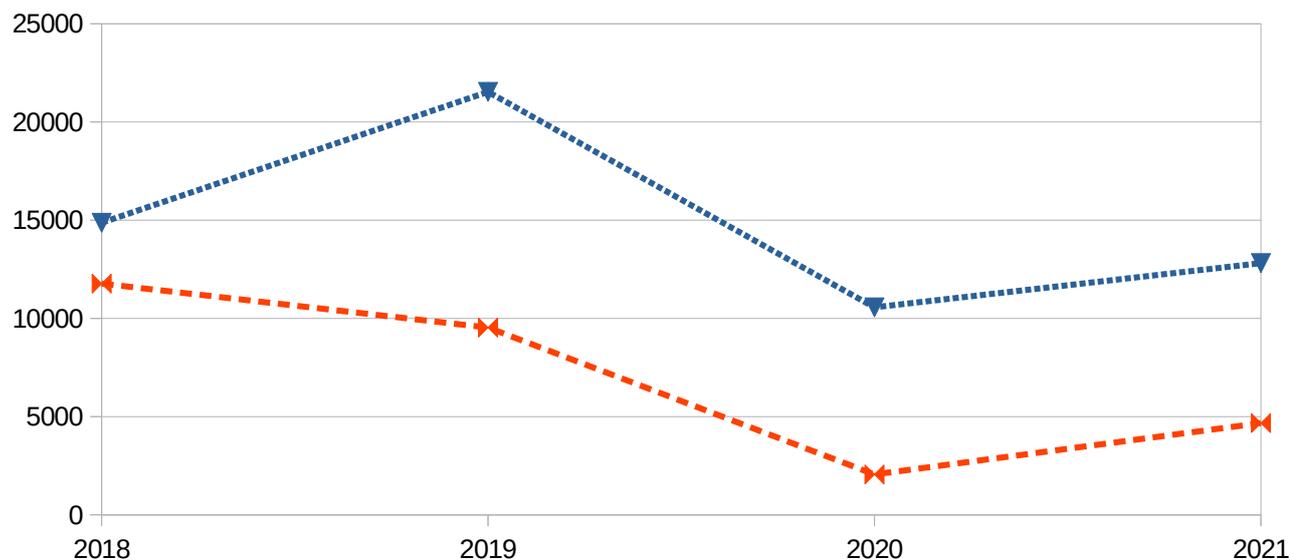
La fréquentation de la X01 en direction de Centr'Alp est en légère perte de vitesse avec une moyenne annuelle de 14 montées par jour, les montées pouvant aller cependant jusqu'à une quarantaine par jour selon les mois et les jours D'une manière générale, les lignes N et 20 ont une fréquentation faible au regard du nombre de services et du coût d'exploitation des lignes (environ 400 000 € HT / an)..

Légende graphe ci dessous :

Ligne 20 : bleu

Ligne N : rpuge

Evolution de la fréquentation de la desserte de Centr'Alp



La dynamique des lignes desservant la zone d'emplois de Centr'Alp a été fortement impactée par la crise sanitaire et reste en perte de vitesse.

1.2.4 Évolution de la fréquentation par ligne du réseau scolaire

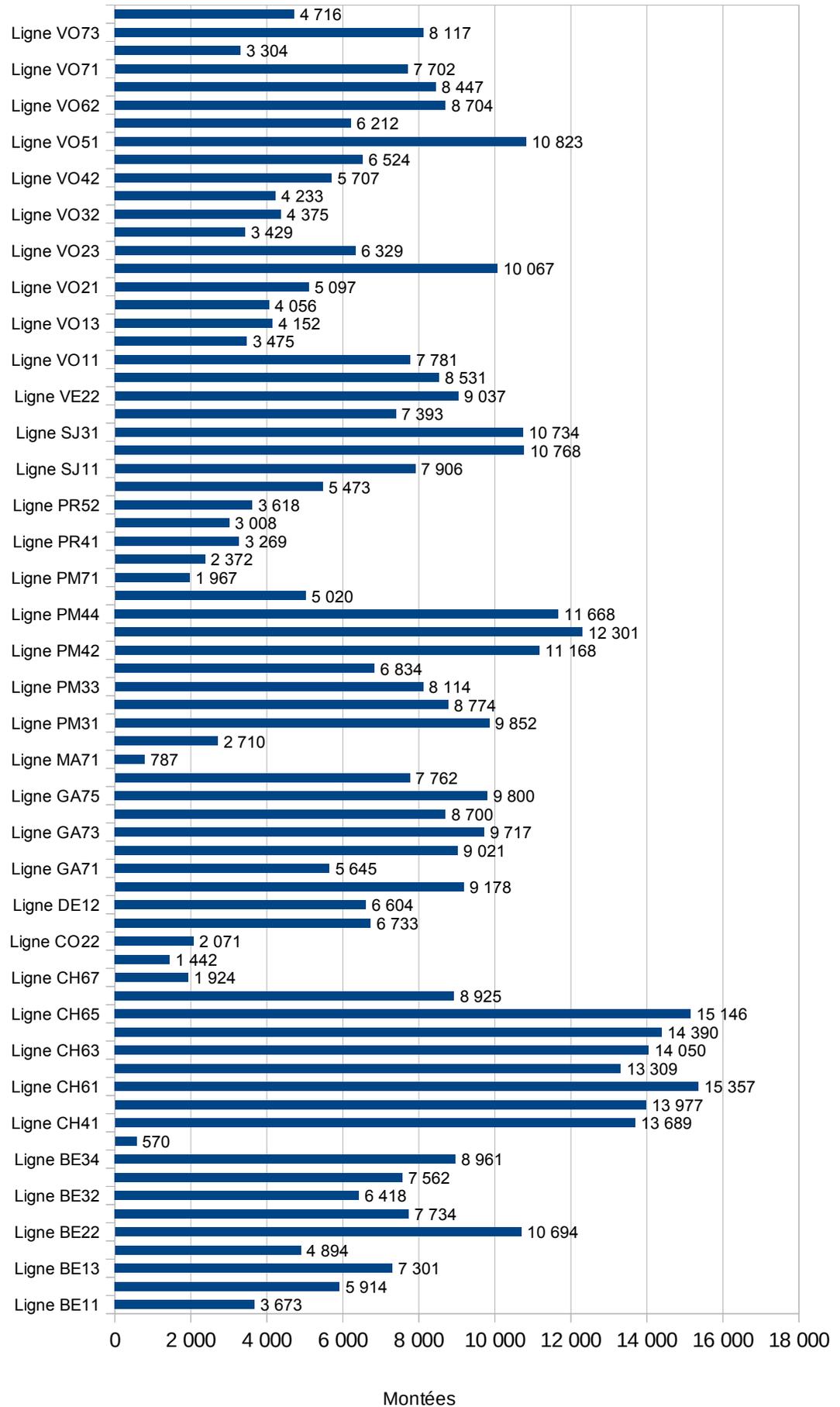
Au total, 534 678 montées ont été enregistrées sur les lignes scolaires en 2021, soit une hausse de 27,9% par rapport à 2020. On ne retrouve pas encore le niveau de 2019 (617 545 montées)

Cette donnée est plutôt en deçà de la réalité compte tenu des pratiques de validation irrégulières souvent constatées sur le réseau scolaire.

Le principe d'organisation des lignes scolaires depuis septembre 2017 repose sur :

- le respect de la carte scolaire, sauf exception les dessertes ne sont organisées que vers les établissements de secteur.
- la desserte aux horaires officiels d'entrée et de sortie des établissements sauf existence de lignes régulières commerciales (milieu urbain notamment).
- chaque établissement est desservi par une seule ligne ce qui permet un meilleur respect des horaires et des départs plus tardifs, sur la base d'un aller / retour par jour scolaire.

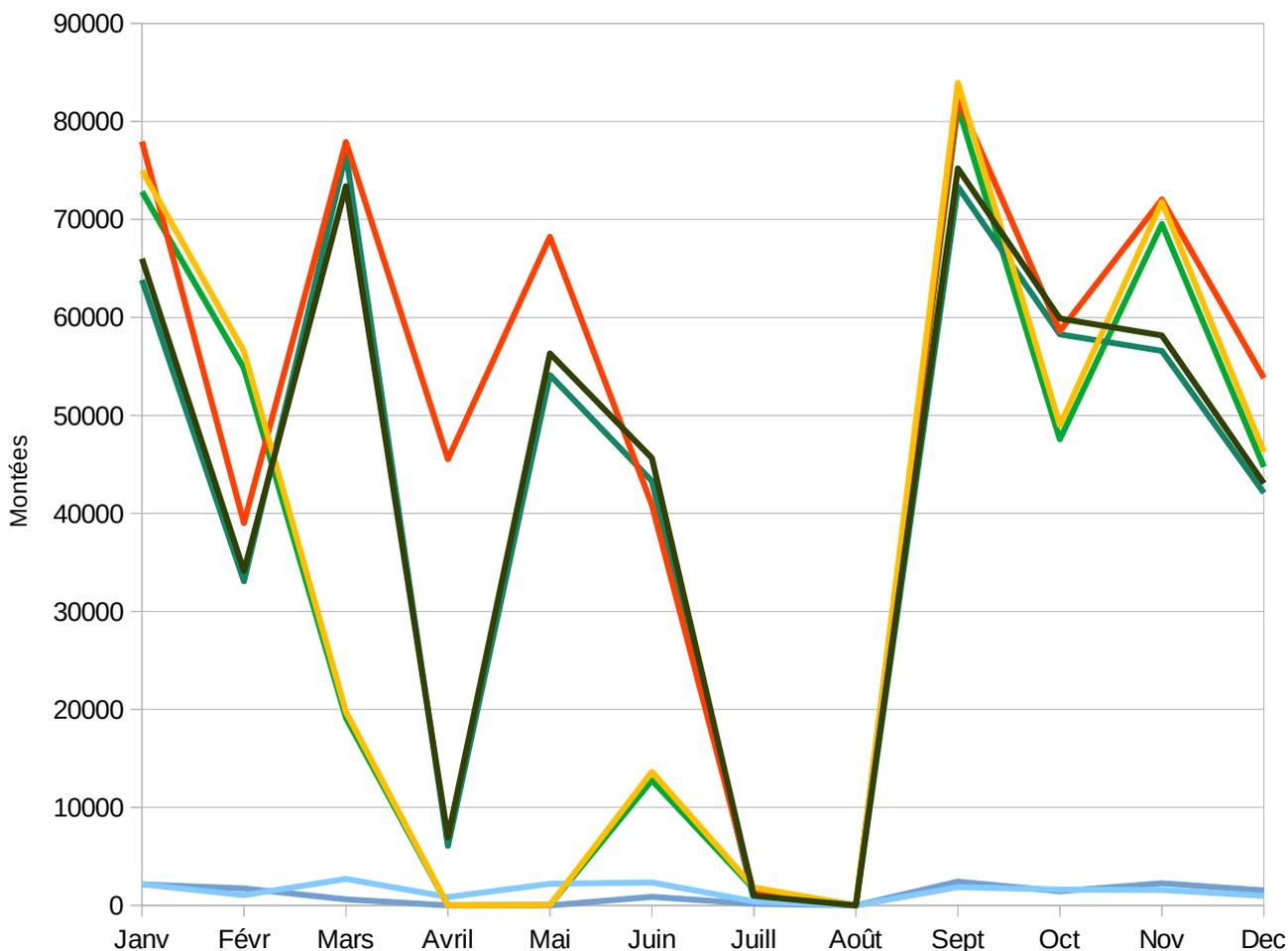
Fréquentation 2021 par ligne scolaire



Seul le collège des Collines de Chirens bénéficie d'un service de transport à 9h et 15h30, pour des raisons de sécurité (surcharges récurrentes constatées depuis plusieurs années sur les services de 8h et 17h).

c

Fréquentation mensuelle des lignes scolaires entre 2019 et 2021 (année civile)



- Collèges lycées 2020 —
- Collèges lycées 2021 —
- Ecoles primaires 2020 —
- Ecoles primaires 2021 —
- Total montes scolaires 2019 —
- Total montées scolaires 2020 —
- Total montées scolaires 2021 —

La fréquentation 2021 traduit un retour à la normale sauf pour la période de confinement d'avril.

1.2.5 Evolution des réservations de transport à la demande :

En 2021, 6156 courses ont été effectuées contre 5080 l'année précédente pour 6385 voyageurs transportés (soit une hausse de 21,1% des courses et de +24,1 % des voyageurs transportés par rapport à 2020)

Le nombre de voyageurs par course reste quasiment stable avec 1,03 voyageurs par course en moyenne.

- 3374 validations ont été enregistrées contre 2984 en 2020 (soit +13 %) On ne retrouve pas cependant le niveau de 2019 (5965)

- 431 clients ont effectué une réservation des lignes de TAD classiques en 2021 (hors service PMR) contre 388 en 2020 soit +11 %

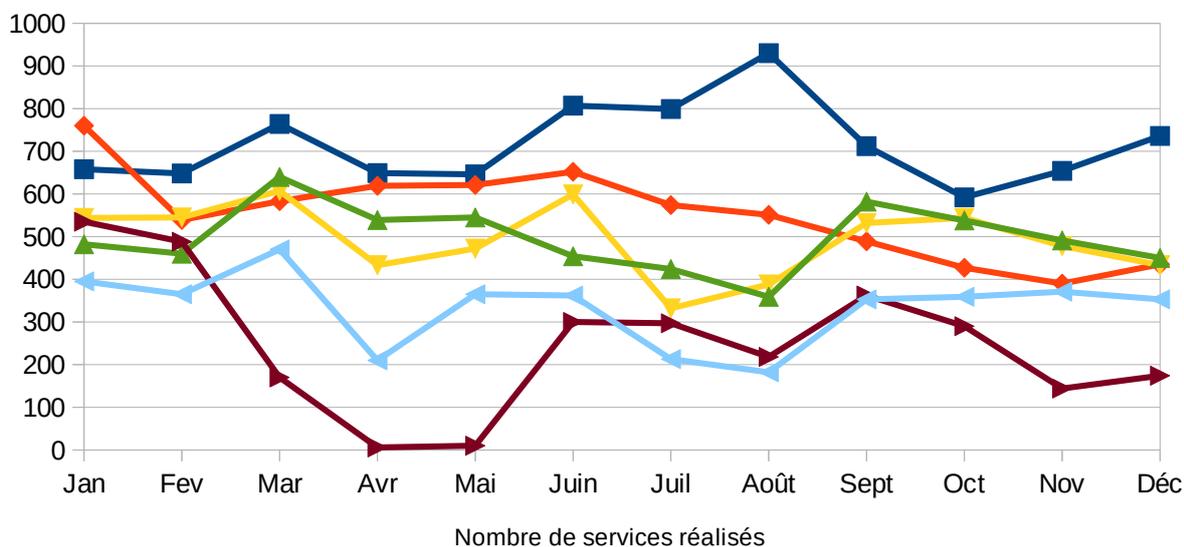
La hiérarchie des services TAD a été bouleversée en septembre 2017 du fait de la restructuration du réseau.

Les lignes les plus fréquentées restent la ligne D (secteurs Merlas, St Nicolas de Macherin, St Etienne de Crossey) et la ligne G (secteur du lac/ la Murette St Blaise du buis) et le service PMR. La progression du TAD G s'explique par une forte utilisation des services par des scolaires en heure creuse.

En 2021, toutes les lignes progressent sauf la TAD C et la ligne TAD hôpital supprimée en septembre avec la desserte régulière du nouvel hôpital mais sans retrouver les niveaux de 2019.

Répartition mensuelle des services déclenchés en TAD

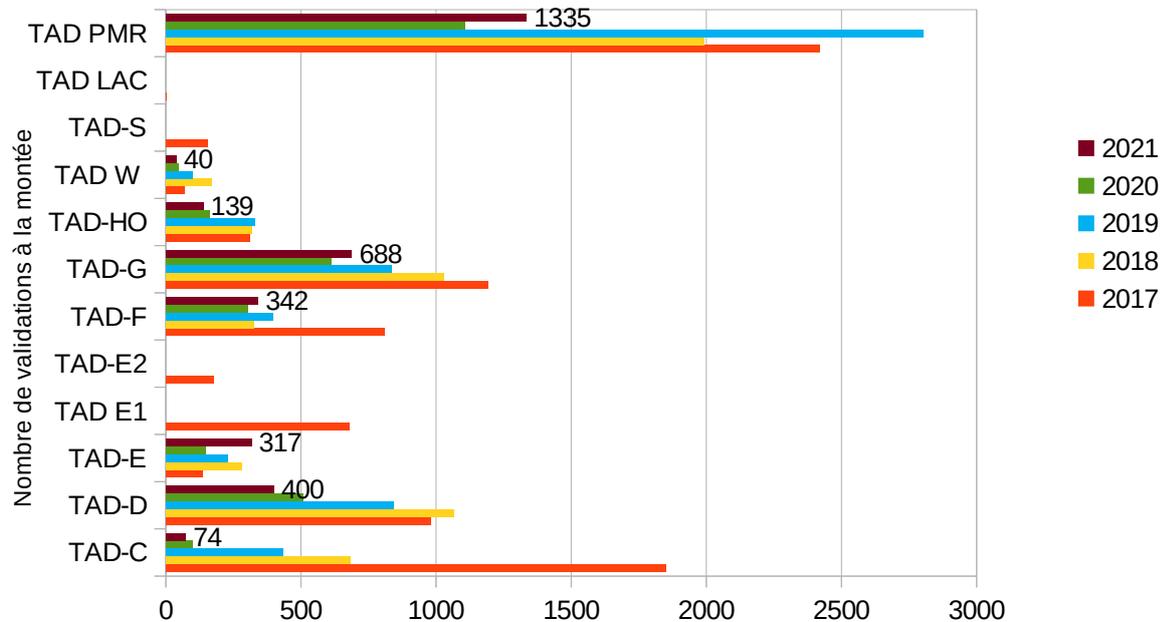
Lignes TAD hors services PMR de 2016 à 2021



■ Nombre de courses 2016 ◆ Nombre de courses 2017 ▼ Nombre de courses 2018
▲ Nombre de courses 2019 ▲ Nombre de courses 2020 ◀ Nombre de courses 2021

Fréquentation annuelle des lignes TAD

Comparatif de 2017 à 2021



Service de transport à la demande spécialisé: TAD PMR

Les montées en TAD PMR en porte à porte augmentent de 20,4 %. Cette typologie de clients reste impactée par la crise sanitaire. On ne retrouve pas encore l'usage de 2019.

- 269 clients se sont inscrits au service depuis 2011 mais 46 ont été actifs en 2021 comme en 2020.

- 2150 courses effectuées en 2021 soit +44,2 % soit 179 par mois en moyenne.

- 2183 voyageurs transportés contre 1615 en 2020 soit +35,1 %

-14 529,5 kms réalisés (9506 en 2020) soit +52,8 %

- 60,8 % des clients du TAD PMR ont un handicap moteur permanent (dont 50 % en fauteuil), 21,7 % un handicap visuel, et 13 % un handicap moteur temporaire. 4,3 % sont polyhandicapés.

1.2.6 Fréquentation de l'Agence Mobilité

L'Agence Mobilité est le point central d'information du réseau et joue un rôle fondamental en tant qu'agence de proximité pour la clientèle. Elle est également agence commerciale pour le réseau Cars Région Isère avec la vente de tous les produits tarifaires (abonnements mensuels, annuels, carte 6 trajets, pass 1 jour).

Sa fonction de centrale de réservation pour le transport à la demande classique et pour les personnes à mobilité réduite accroît les volumes d'appels téléphoniques.

La période de septembre/octobre reste une période majeure de fréquentation, pour les ventes de titres et les demandes d'informations, comme les fins et débuts de mois pour le renouvellement des abonnements.

Les horaires d'ouverture offrent le même service en période scolaire qu'en vacances scolaires (sauf exception très ponctuelle en période estivale par exemple où les horaires sont réadaptés à la marge). Du lundi au vendredi, l'agence est ouverte de 8h00 à 12h00 et de 14h00 à 18h00 et le samedi de 9h00 à 12h00, toute l'année. Fermée les dimanches et jours fériés.

Le fonctionnement et les horaires de l'Agence Mobilité ont été adaptés en 2021 au regard de la crise sanitaire. En lien avec les différents couvre-feu et le confinement d'avril 2021, l'Agence a été fermée au public le jeudi après-midi les mois de janvier, février, mars, et avril 2021. L'accueil téléphonique a bien été assuré néanmoins. Cette mesure a été prise pour garantir du mieux possible la sécurité sanitaire des Conseillères Mobilités, en augmentant donc leur part de télétravail.

L'année 2021 traduit par un rattrapage de la fréquentation après la crise sanitaire de 2020 avec 36 807 visites. (+15,3%) sans que l'on retrouve le niveau de 2019 cependant.

Le passage moyen en Agence est de 122 personnes par jour en 2021. La plus grosse journée a représenté 551 passages (le 30/08/2021).

La tendance globale à la baisse de la fréquentation reste à relativiser car une partie des phénomènes d'attente en agence ont été reportés directement sur les plateformes des gares routières nord et sud et par le développement des autres modes de vente (borne automatique installée en gare sud en février 2017, vente internet, mise en place du prélèvement automatique TransIsère en 2017)

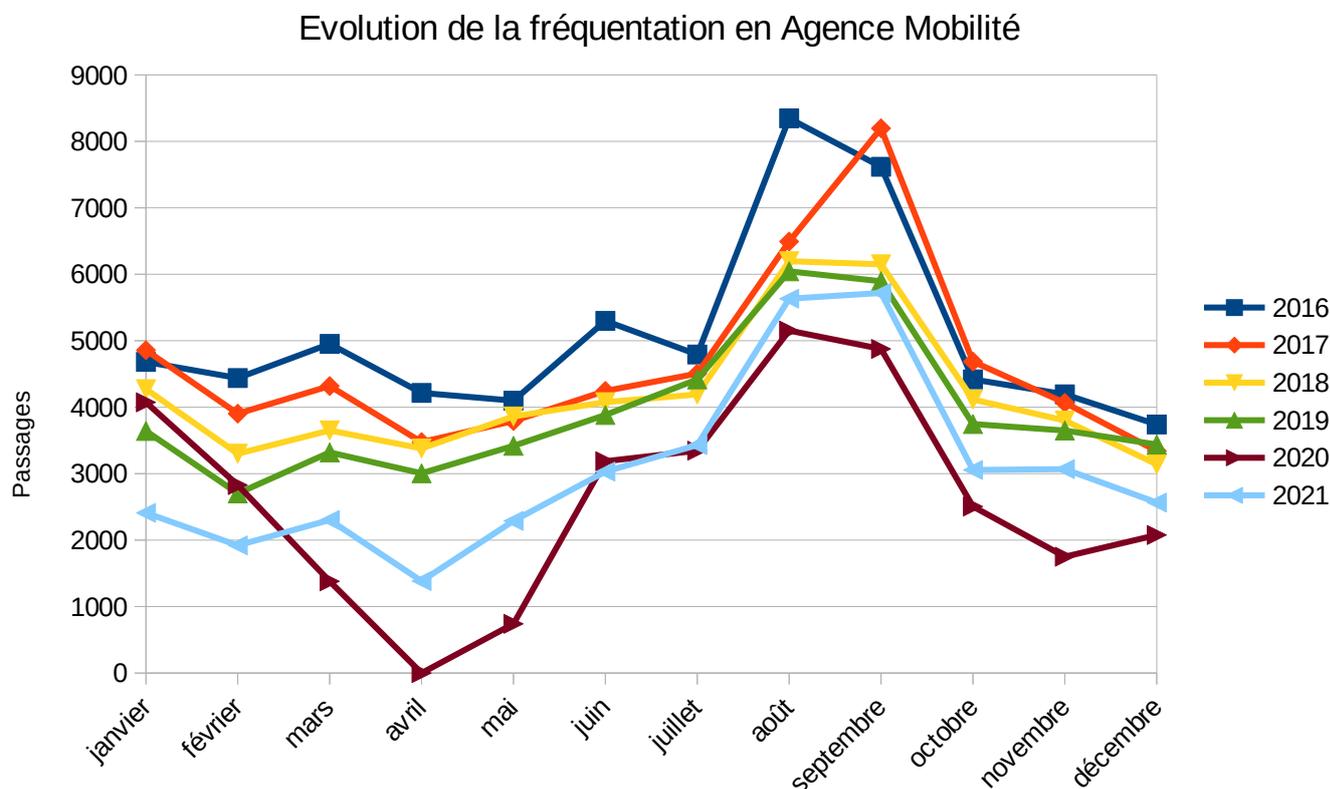
L'objectif est de continuer à investir ce temps dans des actions de conseil en mobilité, lors de rendez-vous personnalisés de plus longue durée en Agence ou en entreprises. Le temps moyen d'une visite en agence a d'ailleurs tendance à augmenter tout comme le temps d'accueil téléphonique car les demandes de la clientèle sont souvent plus longues à traiter. De plus, il est important de continuer à promouvoir l'ensemble des modes de transport alternatif à la voiture individuelle, et pas seulement le transport, avec notamment l'élargissement des informations aux services Mobilités proposés sur le territoire du SMMAG.

Les ventes réalisées sur les bornes automatiques et les ventes via le site internet viennent compenser en partie cette baisse du passage en agence.

Ces types de vente sont à nouveau en hausse en 2021 par rapport à 2020 du fait de la reprise de la mobilité, mais également grâce au basculement de la vente des titres de transports sur le site interne www.oura.com au 1^{er} avril 2021 qui est venu corriger un certain nombre de dysfonctionnement de l'ancien site. **Ainsi, 2255 titres ont été vendus aux bornes en 2021 (soit +2,2%) générant 46 665 euros de recettes et 442 titres sur le site internet www.oura.com générant 11 843 € de recettes.**

Le site de vente en ligne du Pays Voironnais a été basculé au 1^{er} avril 2021 sur le site régional OURA.Com présentant des fonctionnalités évoluées et venant corriger de nombreux dysfonctionnements vécus. Ce changement a entraîné cependant une baisse de l'usage, qui reste à reconquérir. Des campagnes de communication sont faites en ce sens.

Fréquentation mensuelle de l'Agence Mobilité en nombre de passages



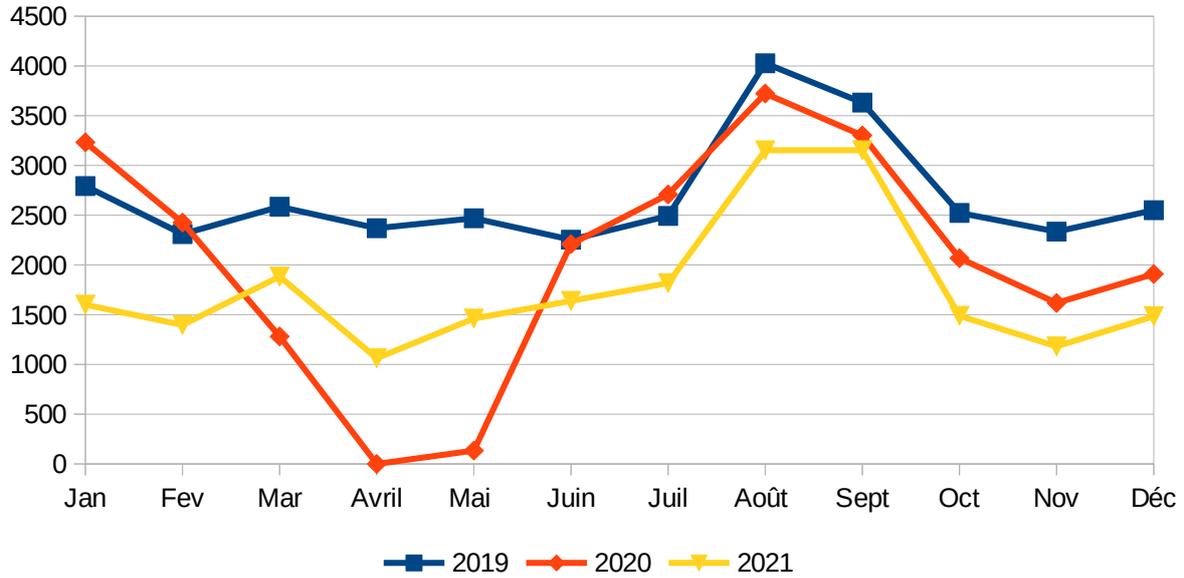
Un comptage automatisé de la fréquentation en agence mis en place depuis 2014 reflète la saisonnalité de l'activité. On observe dans l'activité un lissage de la période de pointe de juillet à septembre du fait de l'ouverture de l'Agence tout l'été et des campagnes en faveur de l'anticipation des demandes d'abonnement pour la rentrée scolaire.

Les ventes de titres reflètent également cette saisonnalité. En 2021, 36 807 visites ont été recensées, contre 31 918 en 2020, soit +15 %, sans retrouver en revanche le niveau de fréquentation de 2019 (47 163 visites).

Ventes totales de titres Pays Voironnais + Transisère en Agence Mobilité

Le nombre de titres vendus en Agence Mobilité repart à la hausse en 2021 avec 27 476 titres vendus (+11,6%) sans retrouver toutefois complètement le niveau de 2019

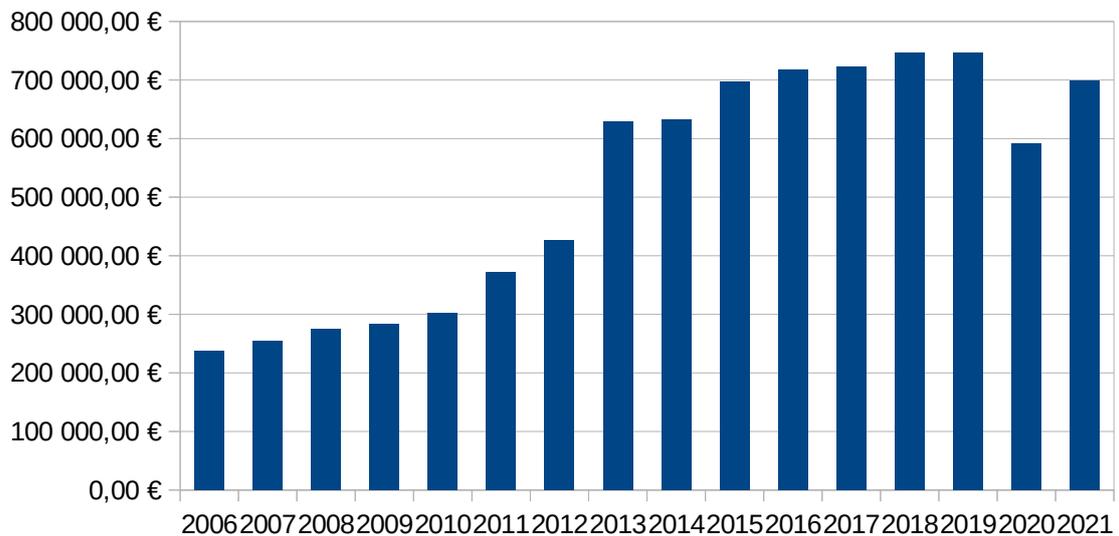
Ventes de titres en agence mobilité (en nb de titres)



1.2.7 Evolution des ventes de titres de transport

Les recettes commerciales (recettes de titres + de cartes OURA) encaissées en 2021 sont de 708 008,7 € TTC soit +27,8 %

Evolution des recettes annuelles (en €)

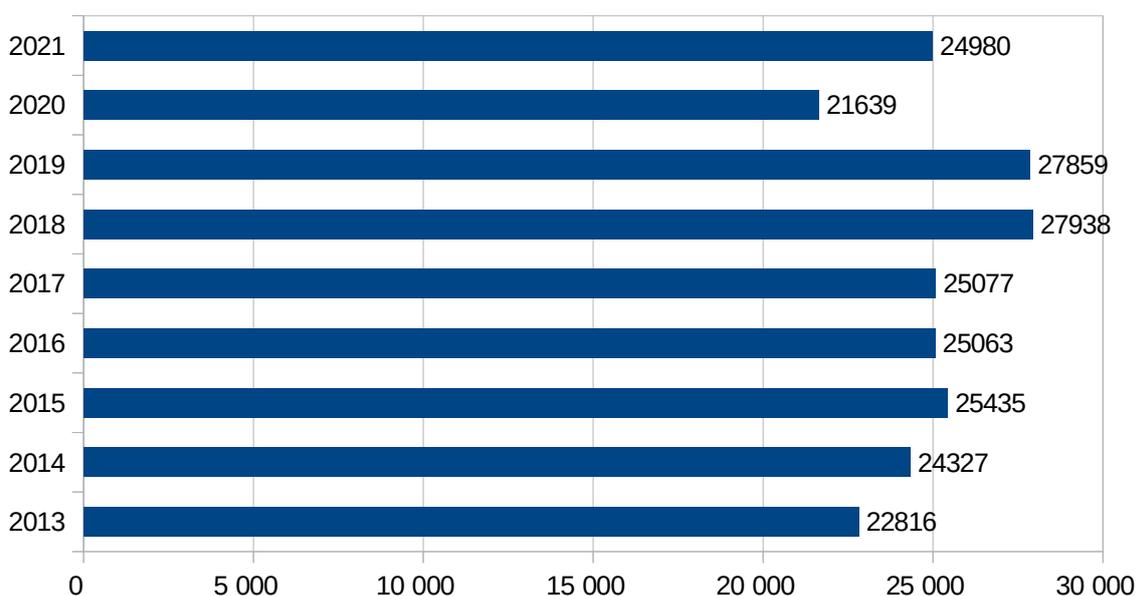


Elles couvrent 8,7 % des dépenses d'exploitation. Ce taux de couverture progresse à nouveau après la baisse conjoncturelle de 2020.

En dehors de l'Agence Mobilité, muni d'une carte OÙRA , l'usager peut acheter ses titres de transport :

- en **ligne** sur www.paysvoironnais.com qui comporte une lien vers le site www.oura.com
- aux **bornes automatiques** installées en Gare routière Nord (à proximité immédiate de l'Agence) et en Gare routière Sud. Disponibles 7jrs/7jrs - 24H/24H, elles permettent le rechargement des titres de transports du Pays Voironnais et du Département de l'Isère
- dans l'un des **points de vente** du réseau (cf liste en annexe 9)
- par **prélèvement automatique mensualisé**, pour l'achat d'un abonnement annuel. Ceci offre la possibilité aux usagers de régler leur abonnement annuel en 10 fois sans frais.

Evolution des ventes en nombre de titres Pays Voironnais (hors titres unité)

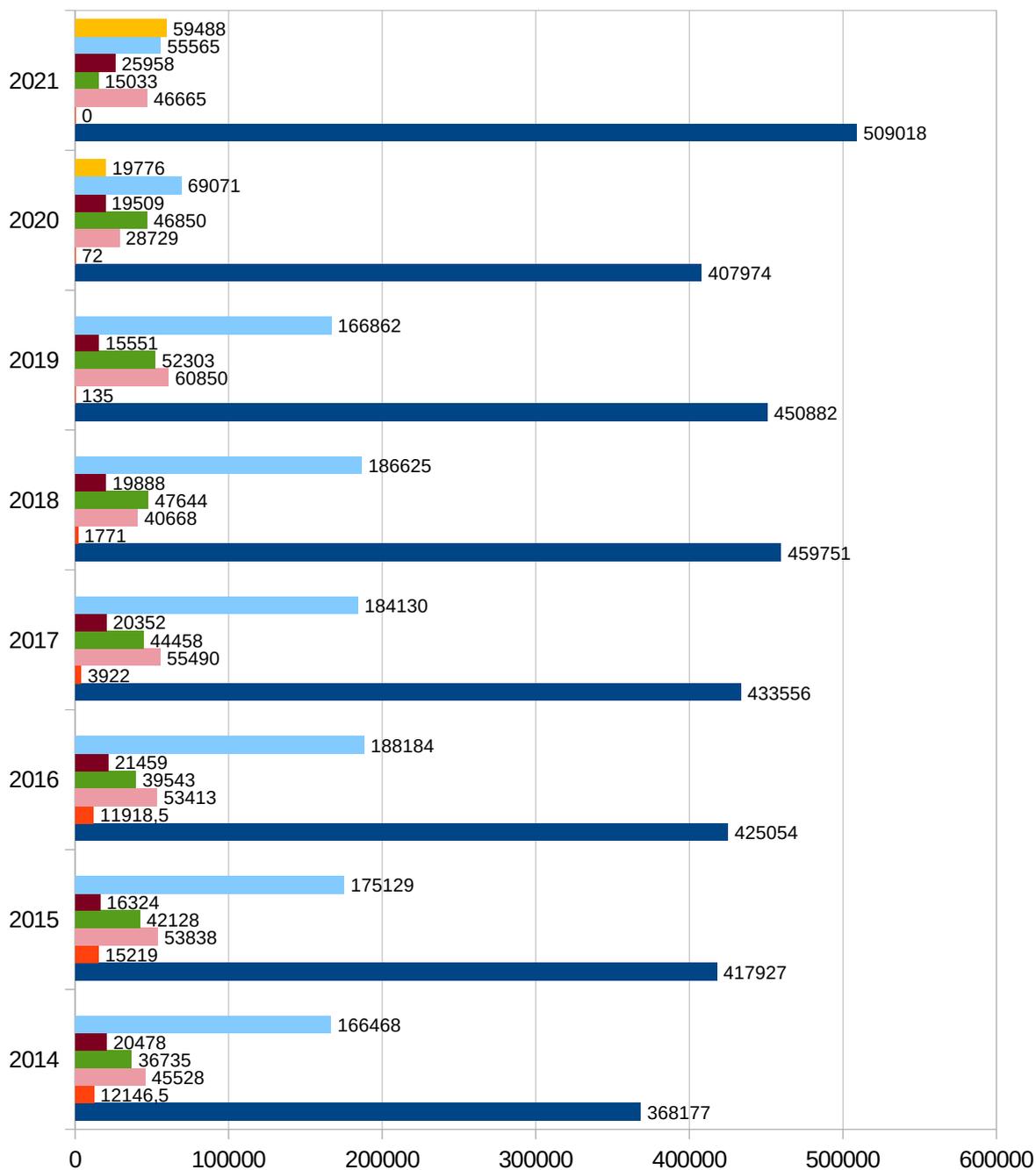


Le nombre de titres vendus hors tickets unité a augmenté de 15,4 %

Répartition des recettes de vente par point de vente

Ventes de titres Pays Voironnais en €

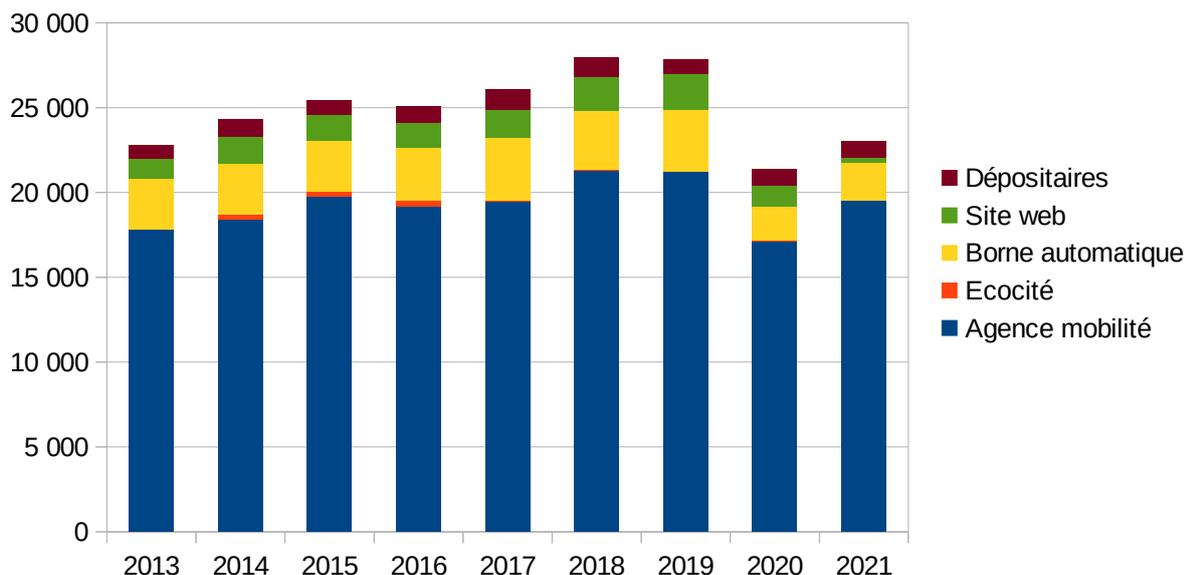
■ Tickets SMS
 ■ Vente à bord (TU)
 ■ Dépositaires
 ■ Web
■ Bornes
 ■ Ecocité
 ■ Agence mobilité



Depuis juin 2020 la vente de tickets unité via SMS a été proposée aux clients. Ces ventes progressent de 4,5 % et représentent une part de 8,4 % des recettes avec 49 573 titres vendus en 2021. Cette évolution est favorable à la vitesse commerciale sur le réseau car il y a moins d'actes de vente à bord.

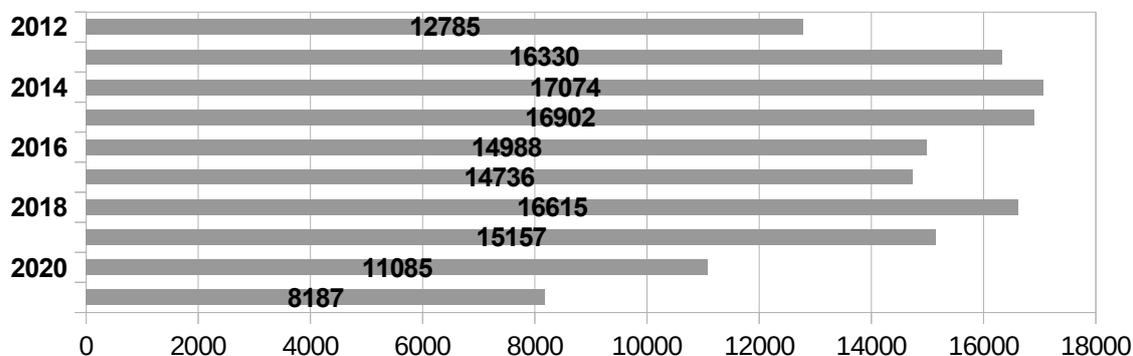
Les ventes réalisées sur le site internet www.oura.com qui a remplacé le site de vente en ligne du Pays Voironnais au 1er avril 2021 représentent 11 668 euros TTC de recettes. Les recettes sur l'ancien site de janvier à mars sont environ de 3211€ (estimation); soit une baisse globale des ventes Web de 67,9 % par rapport à 2020.

Evolution du nb de titres vendus par point de vente (hors vente à bord et SMS)



La répartition des ventes selon les points de vente montre que l'Agence Mobilité reste le point de vente principal (71,8% des recettes), devant les bornes automatiques (6,5% des recettes) et la vente en ligne (2,1% des recettes). La part des ventes perçues par les dépositaires est de 3,6% des recettes.

Evolution des ventes en nombre de titres Cars Région Isère



Le nombre de ventes des titres Cars Région Isère (ex Transisère) a baissé de 26,1 % 2021 avec 8187 titres vendus.

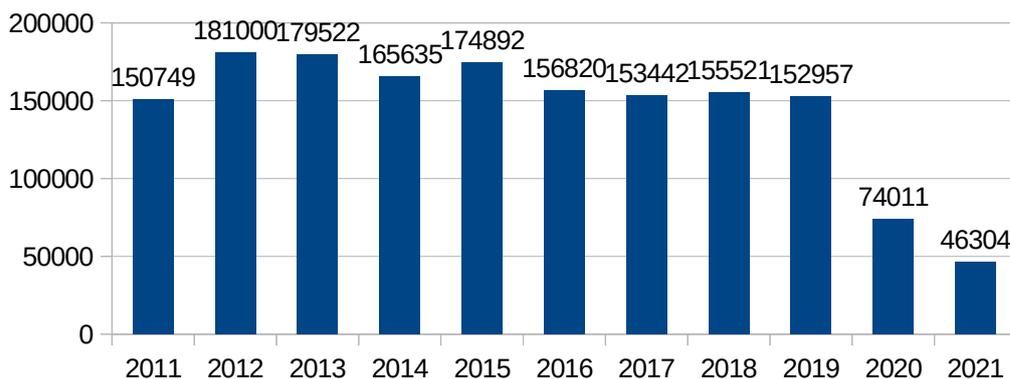
Cependant, le chiffre d'affaires (ventes en Agence mobilité) est de 374 009,6 € TTC soit une hausse de 13,7 % par rapport à 2020. Cela représente un produit de 26 180,66 € TTC pour le Pays Voironnais, intéressé au taux de 7 % sur les produits de vente.

Structure des ventes par type de titres

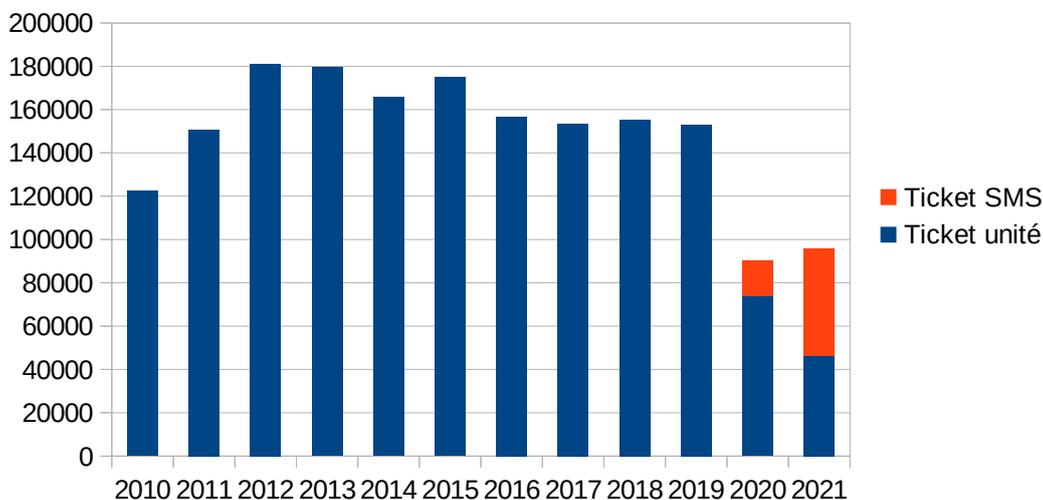
Le titre unité vendu à bord ne représente plus que 7,8% des recettes en 2021 contre 22,3 en 2019. Cette part diminue fortement avec **46 304 titres vendus**. C'est l'effet d'un changement d'habitude suite à la crise sanitaire en 2020 les clients se sont reportés sur la vente de tickets sms. De plus il y a eu suppression temporaire de la vente à bord sur le premier semestre 2021. Plus globalement depuis l'instauration de la tarification solidaire en 2013, puis le passage du ticket de 1€ à 1,20€ en septembre 2015, la baisse est tendancielle. Il s'agit d'un effet recherché de report vers d'autres titres et notamment les cartes 10 trajets et les abonnements.

Les ventes de tickets SMS confirment quant à elles leur attractivité depuis 2020. Seule possibilité d'achat de titres unité à compter de juin 2020, ces ventes perdurent et augmentent en 2021 avec 49 573 titres vendus. (+200,8%), ce malgré le retour de la vente à bord. 1180 utilisateurs y ont eu recours en moyenne mensuelle en 2021.

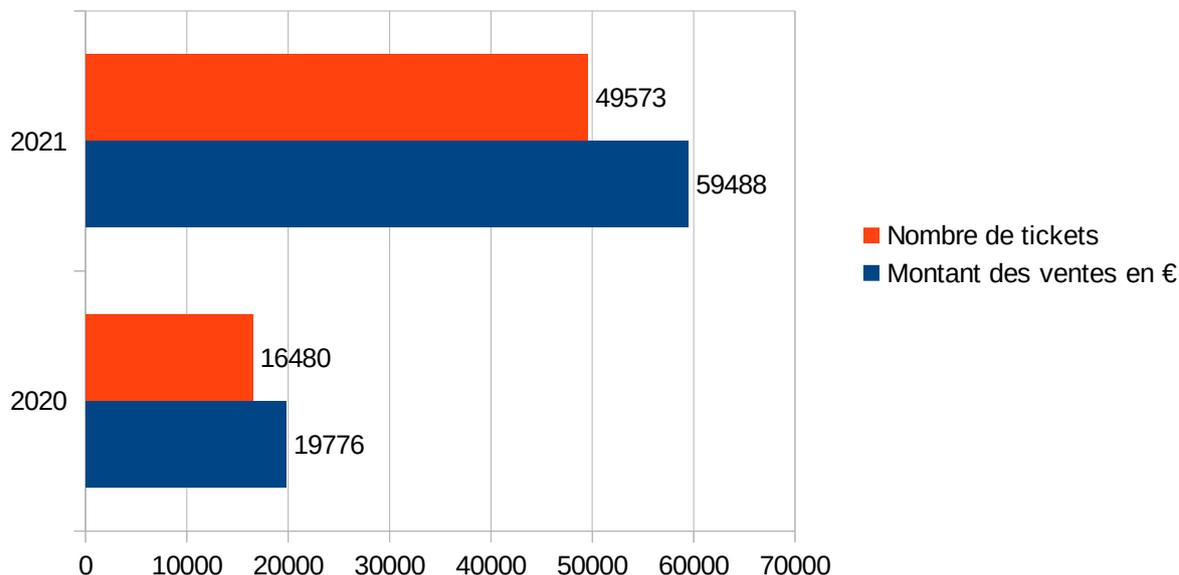
Nb de tickets unité vendus à bord



Evolution du nombre de tickets unité

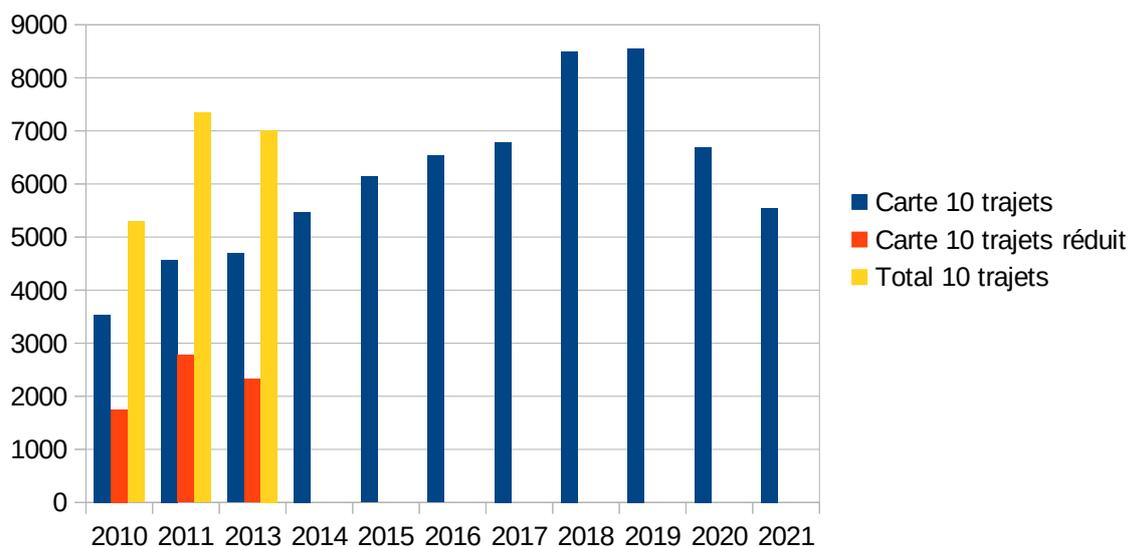


Evolution des ventes de titres SMS

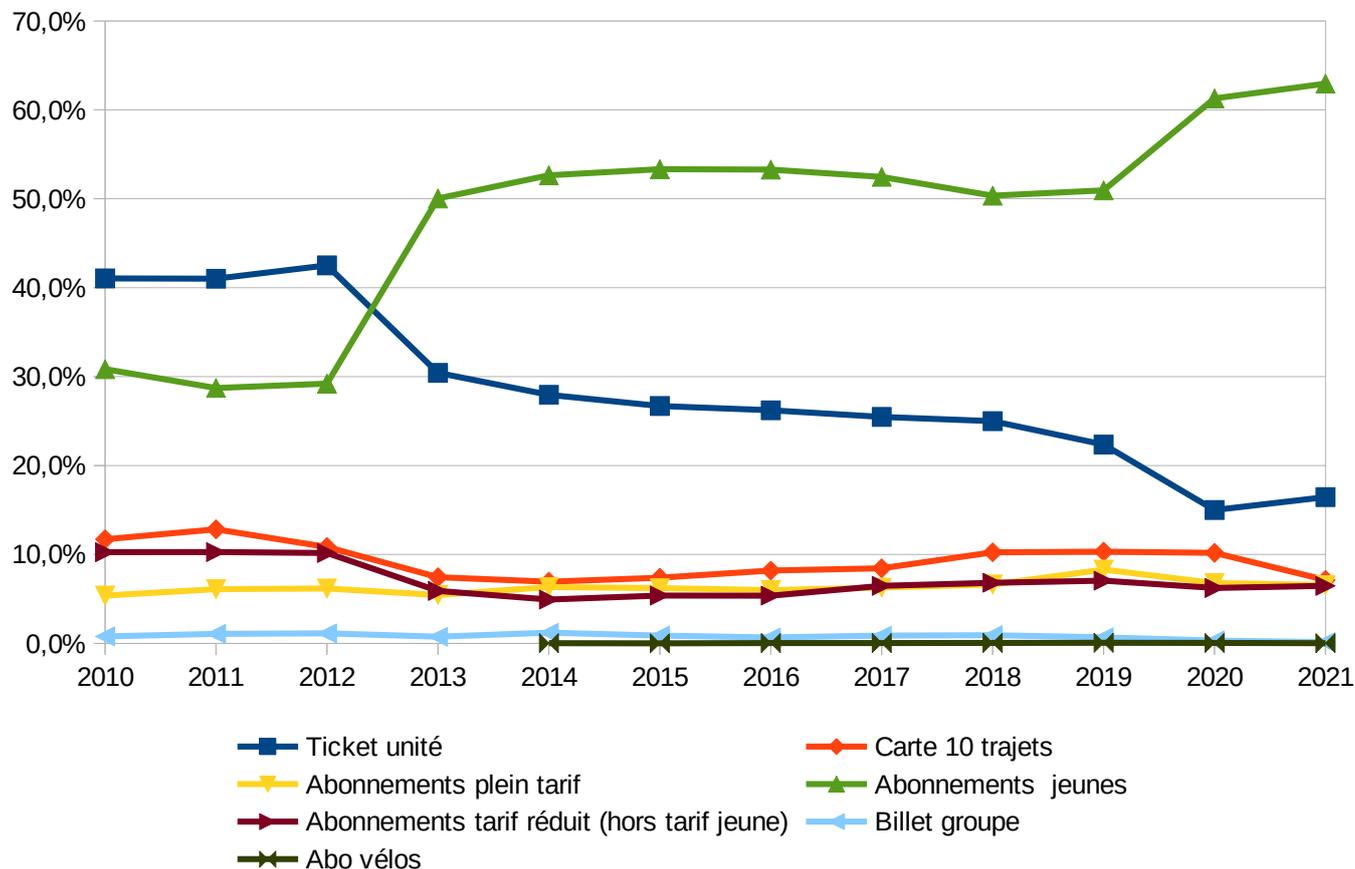


Pour la carte 10 trajets : les ventes en volume de titres ont baissé de 17,2 % en 2021 même si l'achat de cartes 10 trajets a été encouragé pendant les phases de suspension de la vente à bord car plus économique pour les usagers occasionnels.

Ventes de cartes 10 trajets par an en nombre de titres

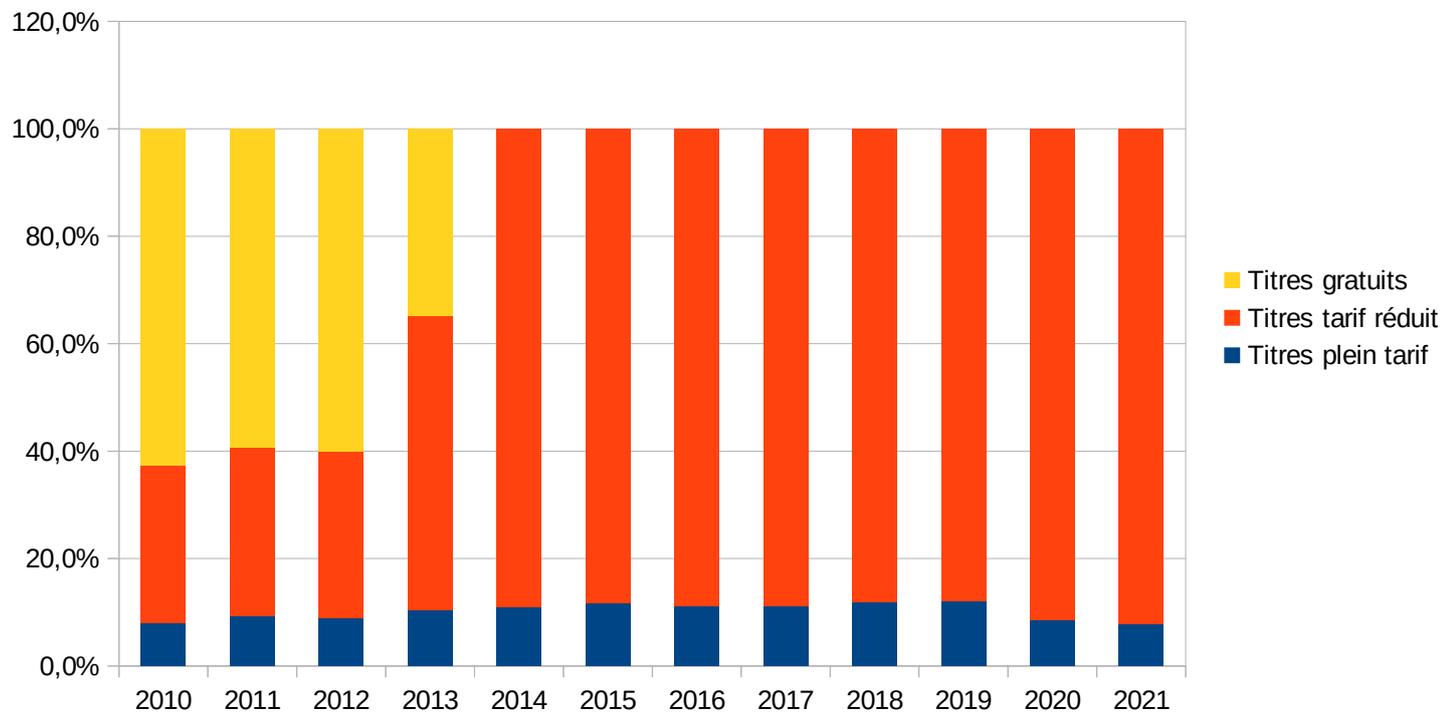


Part des différents titres dans les recettes commerciales :



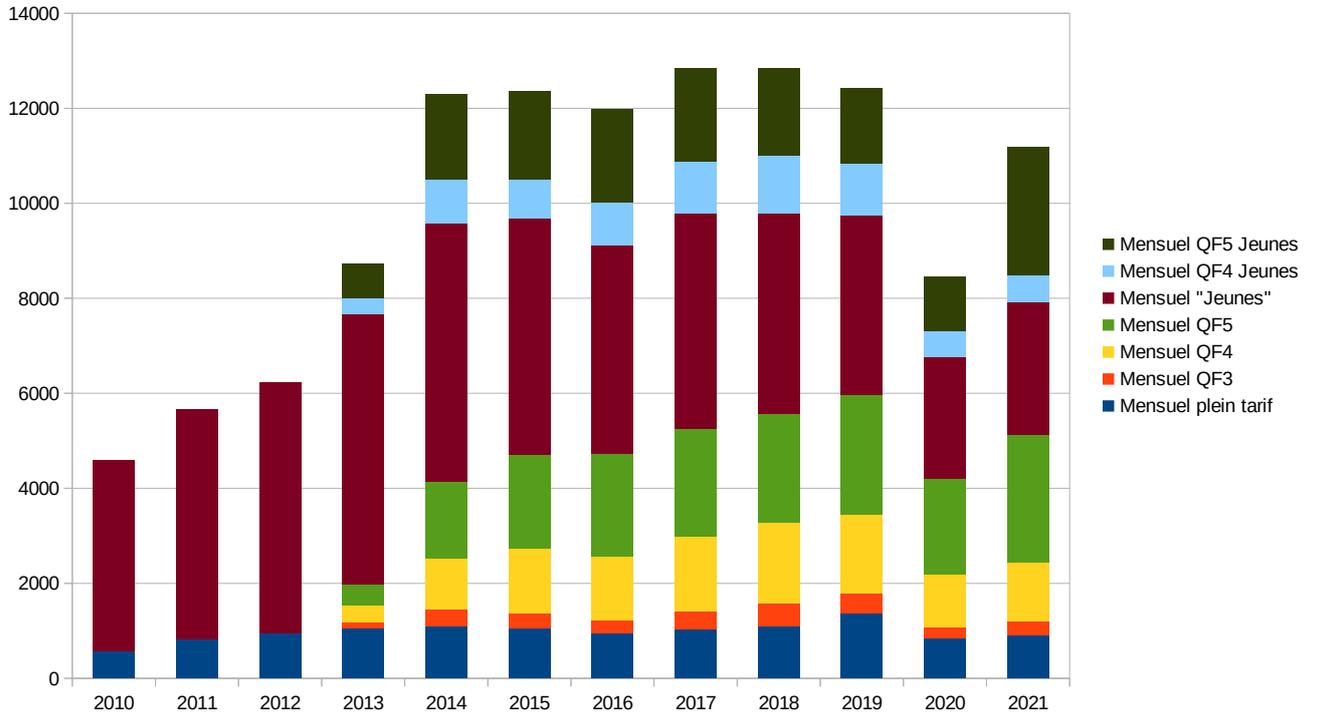
En 2021, on observe une légère progression de la part des abonnements jeunes (+ 1,6 %) dans les recettes commerciales. Ils représentent 62,95 % des recettes. C'est en effet un public captif recourant à l'abonnement mensuel ou annuel, d'où un rattrapage des ventes en 2021 (cf graphique ci après - nombre de titres vendus) C'est le ticket unité qui est ensuite le plus utilisé et qui gagne 1,49 pts (16,44 % des recettes)

Répartition par type de voyages

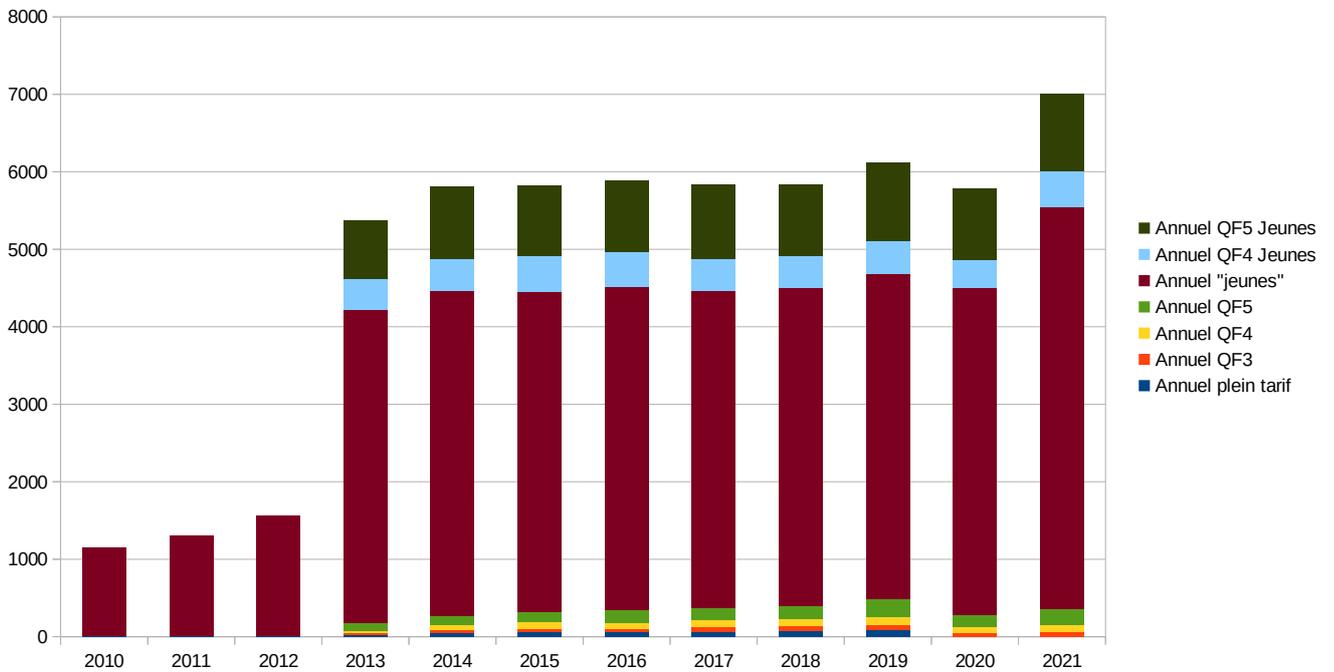


Les titres plein tarif ne représentent que 7,76 % des voyages faits sur le réseau contre 92,24 % pour les tarifs réduits (+0,74 pts) (estimation à partir des clefs de mobilité des titres) La part des ventes de titres à tarifs réduits progresse en 2021.

Nb de titres mensuels vendus



Nb de titres annuels vendus



Ventes du titre intermodal « Grand Grenoble »

En février 2020, un nouveau titre de transport à été créé : **le titre unité « Grand Grenoble »**. Disponible uniquement pour l'instant sur l'application mobile Pass Mobilité et d'un coût de 3,80€, ce titre permet de voyager sur les réseaux de transports du Pays Voironnais, du Grésivaudan, du Département de l'Isère, et de la TAG. Il s'agit là de la première pierre posée à une future collaboration qui reste à travailler sur la tarification.

Pour 2021, 6052 titres ont été vendus (ventes pour l'ensemble des tickets vendus sur l'ensemble des réseaux). En sachant que sur les 75 000 utilisateurs de l'application Pass Mobilité, 2400 résident sur le territoire du Pays Voironnais.

1.2.8 Profil de la clientèle du réseau de transport

La régularité d'usage du réseau :

Le passage au système billettique depuis le 1er mars 2011 a modifié la méthode de comptage des clients utilisant le réseau du Pays Voironnais de façon régulière.

Le nombre de titulaires d'une carte OÙRA nominative au 31 décembre 2021 est de 10 409 soit une hausse de 2,5 % par rapport à 2020 (cf répartition en annexe 9). 9784 résident dans les 31 communes du territoire.

Le chiffre concerne uniquement les clients voyageant avec des titres personnalisés et non anonymes (ex : les cartes 10 trajets), correspondant à un usage régulier ou occasionnel du réseau. Seuls sont dénombrés les titulaires de carte comportant des titres en cours de validité.

Il est à souligner que certains utilisateurs du réseau du Pays Voironnais (625) ont par ailleurs des cartes OÙRA Cars Région Isère et des abonnements départementaux qui permettent la libre circulation sur les deux réseaux Pays Voironnais et Cars Région Isère.

1.2.9 Indicateurs de qualité du réseau

Mesure de satisfaction de la clientèle

Le Pays Voironnais réalise depuis plusieurs années des baromètres mesurant la satisfaction des usagers de ses services publics. Le baromètre de satisfaction du service public de transport est mis en place depuis 2007. En 2020, la satisfaction des clients a été mesurée via le baromètre de satisfaction en octobre, le précédent datant de 2018..

Les clients ont attribué en 2020 une note globale de 7,91/10 au service de transport, en hausse par rapport à 2018. (7,59) Le prochain baromètre sera réalisé en 2023. Seulement 14 % des interviewés déclaraient cependant avoir changé leurs habitudes d'usage du réseau avec la crise sanitaire (changements de mode, modifications d'horaires ou suppression d'activités essentiellement ; seuls 3 % de ces derniers ont télétravaillé)

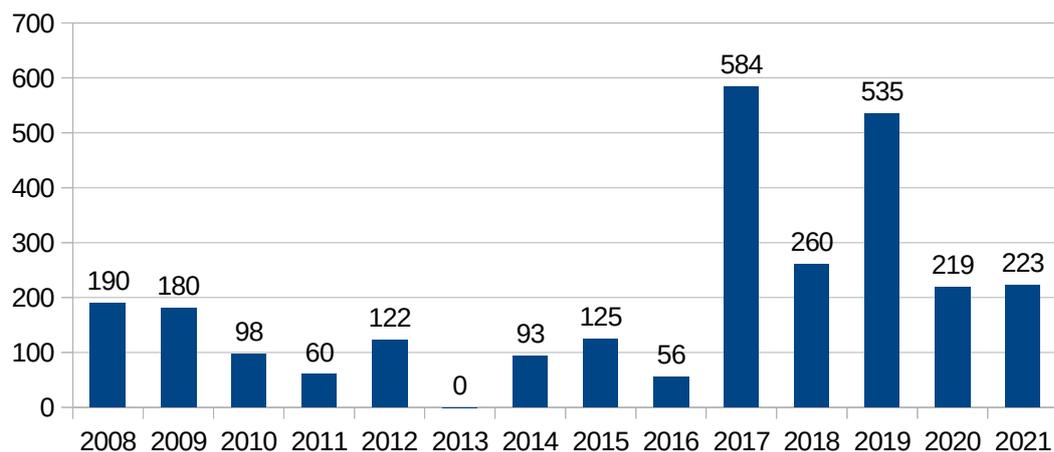
Tous les fondamentaux du fonctionnement d'un réseau de transport avaient évolué en positif par rapport à 2018, confirmant l'opportunité de la politique de promotion de la qualité de service pratiquée par le Pays Voironnais.

- Durée, rapidité du transport, niveau de desserte et fréquence
- Ambiance dans le bus et accueil par les chauffeurs,
- Lisibilité de l'information (plans, info aux arrêts, horaires)
- Réseau de points de vente et diversité des titres, facilité et accès des lieux d'achats des titres.

Les réclamations :

Sont enregistrées comme réclamations et donc insatisfactions, les demandes d'amélioration du réseau et les plaintes de la clientèle concernant les dysfonctionnements constatés. Le nombre de réclamations avait été particulièrement important à partir de septembre 2017, du fait des modifications majeures apportées sur les lignes de transport : changement de dénomination, modifications d'horaires, modifications d'itinéraires

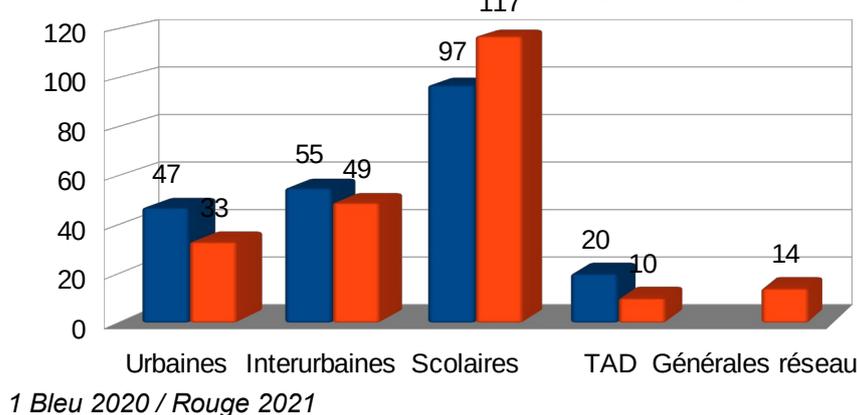
Evolution du nombre de réclamations



En 2021, le volume des réclamations est relativement stable. (+1,8%)

Les réclamations enregistrées ont principalement concerné des retards des lignes scolaires, les lignes urbaines 1, 2,3, 4 et interurbaines A et W en raison des travaux d'aménagement du quartier Divercité ralentissant la circulation au coeur de Voiron. La situation sanitaire, imposant des règles strictes à bord des véhicules (port du masque, respect de la distanciation sociale), a également provoqué des situations de conflits entre le personnel de conduite et les passagers.

Répartition des réclamations par type de lignes



Politique de contrôle des clients et de la fraude

Afin d'enrayer tout phénomène de fraude, de dégradation de l'ambiance dans le réseau, de garantir les rentrées de recettes commerciales, la politique de contrôle des clients est constante depuis 2004 et a été renforcée sur les lignes les plus fréquentes. Le rythme et la programmation des contrôles par ligne sont définis en fonction des réclamations, des dysfonctionnements récurrents observés par les médiateurs du service ou les chefs d'exploitation des transporteurs par exemple, de façon à couvrir l'ensemble des lignes dans l'année, les périodes scolaires comme de vacances. Les prestations de contrôle sont assurées par une société spécialisée, KISIO services depuis le 1^{er} septembre 2021 (auparavant, ces prestations étaient assurées par la société SCAT).

La fréquence des contrôles reste plus élevée sur le réseau urbain et les principales lignes régulières A et W, pour prendre en compte la hausse de l'offre et de la fréquentation sur ces lignes.

Au cours de l'année 2021, 2585 contrôles fraude ont été effectués sur les lignes, sur 230 jours. Le nombre de contrôles a été accru pour dissuader la fraude en l'absence de vente à bord et les conflits, mais aussi pour s'assurer du respect du port du masque à bord des véhicules, ainsi qu'aux points d'arrêts et sur les plateformes des gares routières.

La fréquence des contrôles ainsi répartie permet d'assurer une lutte contre la fraude tout au long de l'année.

Le taux de fraude sur le réseau :

La répartition des contrôles est fonction de la fréquentation des lignes et des problèmes récurrents de fraude identifiés par les conducteurs.

En 2021, la politique de contrôle est restée régulière. Le taux de fraude global est en légère hausse (+0,27 points).

	2017	2018	2019	2020	2021
Total toutes lignes					
Nombre de voyageurs	20471	18903	19529	16567	10900
Nombre de PV émis	168	227	233	197	159
Pourcentage de PV	0,82%	1,20%	1,19%	1,19%	1,46%
Urbain					
Nombre de voyageurs	12160	10276	10120	8776	6157
Nombre de PV émis	108	156	163	147	124
Pourcentage de PV	0,89%	1,52%	1,61%	1,68%	2,01%
Interurbain					
Nombre de voyageurs	7082	6784	7601	6497	4733
Nombre de PV émis	60	59	49	48	35
Pourcentage de PV	0,55%	0,87%	0,87%	0,74%	0,70%
Scolaire					
Nombre de voyageurs	1229	1843	1808	1272	899
Nombre de PV émis	0	12	21	2	27
Pourcentage de PV	0,00%	0,65%	1,16%	0,16%	3,00%

Le taux de fraude est en hausse également (+0,33 points) sur les lignes urbaines mais reste à un niveau faible. Le taux de fraude sur le réseau scolaire a augmenté également. (+2,8 pts)
 Une analyse fine des comportements de fraude est menée avec les transporteurs , ce qui aide à cibler les horaires et lieux de contrôle.

Evolution annuelle des amendes en nombre et en motifs :

Le nombre d'amendes appliquées (217) est en hausse par rapport à l'année précédente.

La politique de lutte contre la fraude fonctionne bien depuis sa mise en place. Le fait que la fraude reste à un taux faible montre que le maintien de cette politique est efficace.

En 2021, la part des infractions est la suivante :

- Absence de titre de transport : 97,24 %
- Titre non valide : 0,4 %
- Parcours hors zone tarifaire : 0
- Carte détériorée : 1,38 %
- Incivilités (insultes à agents, décompressions de porte...) : 0,92%
- Absence de photo : 0

Comme en 2020, le principal motif pour les amendes est l'absence de titre de transport.

La communication et l'action pédagogique des médiateurs et la politique de contrôle répressive sont maintenus sur ce point.

Sécurité / Prévention :

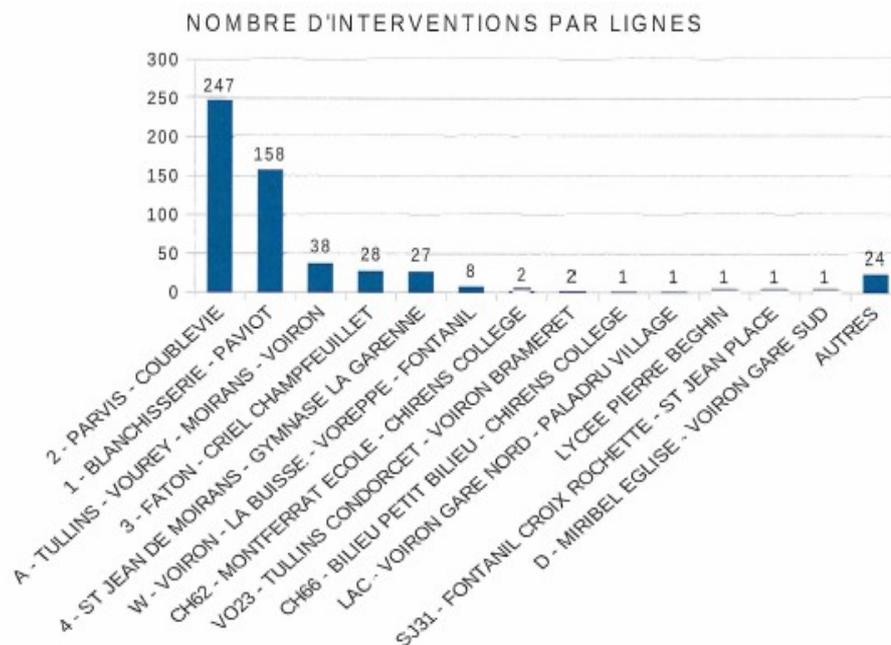
L'activité de médiation sociale est assurée par un prestataire KISIO SERVICES spécialisé sur la qualité, les enquêtes et la médiation dans les transports..

L'organisation de la cellule médiation repose sur 9 semaines de présence de deux médiateurs à temps plein en période de forte fréquentation du réseau et le déclenchement de prestations sur commande selon les besoins. La cellule est coordonnée par un encadrant et le service mobilités.

Kisio est intervenu 50,5 jours en moyenne sur le réseau en 2021. Pendant leurs 707h de présence effective sur le terrain, 539 situations ont été traitées par les médiateurs mais 2 % des cas (11) sont liés à des situations d'insécurité et de fortes incivilités.

	Nb
information	288
écoute	223
Incitation au paiement et à la validation	14
malveillance, vols	2
Bruit	2
Fraude avérée / client "refusé FRAUDE	2
conduites addictives/situation tensions	2
dégradation de matériel et vandalisme	2
Pb technique	1
accident de la route / pbs techniques	1
jeux dangereux	1
agression sur agent TC	1
Total	539

94,8 % des interventions ont relevé de l'information de la clientèle (écoute, orientation, information sur le fonctionnement du réseau et le respect du règlement, assistance aux Personnes à Mobilité Réduite.
85,3 % de la présence terrain se fait sur les lignes urbaines.



En 2021, 55,55 % du public est âgé de 12 à 25 ans (part en baisse sensible). 55 % sont des femmes.

Les dysfonctionnements rencontrés entraînent par la suite une présence préventive dans les lignes et parfois certaines actions de « rappel au règlement » avec interventions des proviseurs et élus et parfois des forces de police lorsque nécessaire, en lien avec le Conseil intercommunal de prévention de la délinquance.

37 événements sur le réseau ont entraîné des mesures particulières : 7 dépôts de plainte des transporteurs ou des contrôleurs (suite à des insultes et agressions notamment), 21 situations ont été traitées en lien avec les forces de police. 7 rappels au règlement ont été faits par les proviseurs et élus.

Afin de prévenir les incidents, des actions de sensibilisation dans les collèges sur les bons comportements dans les transports et la sécurité ont été réinstaurées depuis 2011. Ces animations n'ont pu être réalisées dans les collèges en 2021 compte tenu de la crise sanitaire.

SYNTHESE DE LA PARTIE 1 SUR LES TRANSPORTS DU PAYS VOIRONNAIS

La structure du réseau reste stable en 2021. Elle reflète le souhait d'un réseau restructuré depuis 2017 autour du développement des lignes régulières à vocation commerciale, auquel s'ajoute l'optimisation du fonctionnement des lignes scolaires.

Les objectifs restent de :

- renforcer significativement et en priorité les offres de transport dans les zones denses en habitat et en activité,
- répondre aux enjeux de l'intermodalité,
- rendre le réseau plus accessible aux personnes à mobilité réduite.

Les principales modifications du réseau à vocation commerciale en 2021 concernent l'adaptation du réseau urbain à la desserte du nouvel hôpital de Voiron et le renfort de la ligne 10. Quelques ajustements de l'offre scolaire ont également été réalisés en 2021 pour répondre aux enjeux de temps de parcours et à des demandes de desserte.

La mise en accessibilité du réseau de transport et les aménagements de confort se sont poursuivis.

La politique de marketing et de communication a été centrée en 2021 sur le fonctionnement en période de crise sanitaire, la promotion de services pratiques comme la vente de Tickets unité par SMS, l'achat en ligne, le conseil en mobilité, les informations en temps réel et les alertes perturbations par SMS.

Sur le plan budgétaire, les dépenses de fonctionnement sont constituées à 80,3 % par les contrats d'exploitation avec les transporteurs. L'effort financier du budget principal est de 300 000 € en 2021 .

Les recettes commerciales générales enregistrées au compte administratif augmentent à nouveau de 27,1 % en 2021 et le Versement Mobilité de 13 %.

La situation du budget transport est saine avec une dette nulle. L'équilibre du budget transport reste donc largement dépendant de facteurs extérieurs (hausse des coûts d'exploitation, nombre d'élèves à transporter, recettes fiscales, dotation départementale et régionale) et des capacités budgétaires de la collectivité (programmation d'investissement à venir, part du budget principal affectée au budget transport).

La fréquentation globale du réseau du Pays Voironnais est relancée après la crise sanitaire de 2020 avec une hausse de 27,8 % des validations enregistrées. (1 593 940 validations)

Tous les indicateurs repassent en positif sans revenir encore au niveau de 2019.

La fréquentation du réseau urbain augmente à nouveau de 33,7 %. La fréquentation de septembre est de 3796 montées moyennes en période scolaire par jour de semaine et de 2138 par jour en période de vacances. L'usage augmente aussi le samedi quelle que soit la période.

La fréquentation des lignes interurbaines a aussi augmenté de 15,9% et le nombre de courses réalisées en transport à la demande de 21,1 %. La fréquentation du réseau scolaire augmente quant à elle de 27,9%

Les recettes commerciales du réseau sont de 708 009 TTC, Les abonnements jeunes restent majoritaires dans les ventes de titres et ce sont les ventes d'abonnements qui progressent le plus significativement.

Les recettes commerciales encaissées en Agence Mobilité représentent 73,5 % des recettes en 2021. L'Agence Mobilité reste donc le point central d'information et de vente du réseau. La vente à bord recule au profit des ventes de tickets par SMS ; les ventes globales de tickets unité augmentent.

En terme de communication, les pages transports et mobilité du site internet du Pays Voironnais ont fait l'objet de 86 457 visites en 2021 soit 237 par jour en moyenne. L'usage est hausse de 14,85 % par rapport à 2020. Les rubriques les plus regardées restent les lignes et les horaires, les actualités et les perturbations.

Les demandes d'inscription aux services d'alertes SMS concernant les lignes et perturbations sont également en légère hausse

Fin 2021, on comptait **13 021 numéros** inscrits au système d'alerte SMS : 4902 pour les alertes sur les lignes de transport urbaines, 2856 sur l'interurbain, 3317 sur les lignes scolaires et 616 pour le TAD (doublons si plusieurs lignes) et 1330 numéros pour l'alerte pollution

Enfin depuis 2017, **la consultation des pages Facebook du Pays Voironnais** est en hausse constante.

Au 31 décembre 2021 **6987 abonnés** ont été dénombrés soit une hausse de 12,92 % par rapport à l'année précédente. Ce vecteur d'information est en progression.

66% de femmes sont fans ou abonnées de la page mais on touche par les publications 60% de femmes et 40% d'hommes. Globalement l'estimation par âge est la suivante :

10% ont moins de 24 ans

25% entre 24 et 34 ans

25% entre 35 et 44

20% entre 45 et 54

20 % + de 55 ans

Au regard des données et statistiques dont dispose à ce jour le service transport, on constate un bon fonctionnement du réseau de transports.

La fiabilité et l'amélioration du service sont des priorités compte tenu de l'impact très rapide des dysfonctionnements sur la fréquentation et de la difficulté à fidéliser ensuite la clientèle. Le réseau de transports n'en est plus à ses débuts et les usagers en attendent donc beaucoup.

La qualité de service est l'objectif principal, une partie de la clientèle étant à reconquérir suite à la crise sanitaire.

2 - PARTIE 2 : POLITIQUE EN FAVEUR DE LA VOITURE PARTAGEE ET DE L'INTERMODALITE

Cette compétence est suivie, depuis le 1^{er} janvier 2020, par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'aire Grenobloise (SMMAG), la Communauté d'agglomération dans le cadre de son adhésion ayant déléguée ces missions à ce dernier.

Pour la réalisation de ces missions (fonctionnement et investissement), le Pays Voironnais verse une dotation de fonctionnement annuelle au SMMAG. En 2021, cette dernière a été d'un montant de 879k€.

2.1 Parking relais

2.1.1 Etat des lieux

Commune	Dénomination	Type	Nb de places voiture	Nb de places vélos	Tarification	Gestionnaire
Coublevie	Plan Menu	P+R	150	54	Gratuit	SMMAG (location foncière au CCAS)
Coublevie	Croix Bayard	P+R	20	0	Gratuit	Commune / Département
La Buisse	Gay Giratoire	P+R	93	10	Gratuit	Commune
Moirans	Gare + La Coste	PEM	560	48	Payant	SMMAG
Réaumont	Halte ferroviaire	PEM			Gratuit	SMMAG
Rives	Bièvre Dauphine	P+R	313		Gratuit	SMMAG
Rives	Gare	PEM	150	48	Gratuit	SMMAG
Tullins	Gare	PEM	200	60	Gratuit	SMMAG
Voreppe	Gare	PEM	270	60	Gratuit	SMMAG + ville
Voiron	Champfeuillet	P+R	156	6	Gratuit	SMMAG
Voiron	Parvis	P+R	40	6	Gratuit	SMMAG
Voiron	Tisserands	Parking ville	472 dont 250 réservée aux abonnés TER	90	Payant	Ville

2.1.2 Travaux réalisés au cours de l'année 2021

Halte ferroviaire de Réaumont :

Au cours du dernier trimestre 2021, les travaux d'extension du parking de la halte ferroviaire de Réaumont ont débuté.

Pour rappel, ce parking comportait **77 places de stationnement**. Depuis le printemps 2019, du stationnement sauvage accidentogène a été constaté (avant la crise sanitaire). Une étude de faisabilité a été lancée afin de vérifier la disponibilité du foncier ainsi que la faisabilité environnementale (zone humide) du projet.

Au total le projet comporte :

- 103 places supplémentaires (création et réhabilitation de zones non utilisées)
- la sécurisation de la route départementale
- la reprise des arrêts de transport en commun,
- la mise en place de stationnement sécurisé vélos.

Ces travaux se termineront au cours du premier trimestre 2022.

Projets en cours d'étude:

Au cours de l'année 2021, les projets suivants ont été engagés :

- P+R de Mauvernay avec le lancement des consultations en lien avec les obligations environnementales
- P+R de Bièvre Dauphine (réhabilitation de la partie centrale) avec la réalisation de l'étude de maîtrise d'oeuvre,
- P+R de l' Arsenal (Chirens) avec la validation de la convention de délégation de maîtrise d'ouvrage au département ainsi que la rédaction du cahier des charges du parking relais.

A noter que le projet de parking relais situé à l'Île Rose (Voreppe) ne sera pas porté par le SMMAG suite à des échanges avec APRR. Il est souhaité, par le gestionnaire des autoroutes, la réalisation pleine et entière de cet aménagement.

2.1.3 Chiffres de fréquentation des parkings relais

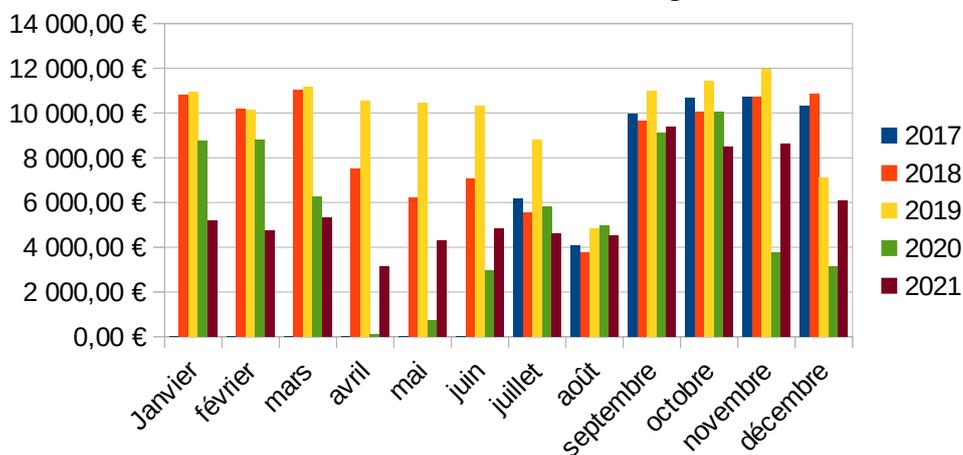
Une enquête de fréquentation de l'ensemble des parking relais a été lancée fin 2021. Cette dernière permettra de mesurer l'évolution de l'usage au regard des enquêtes menées en 2010 et 2018.

2.1.4 Chiffres de fréquentation Moirans Gare

Le parking de Moirans Gare étant clos (système de barrière), il est possible de suivre sa fréquentation.

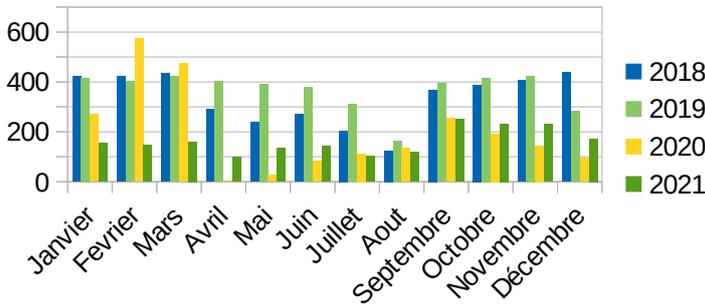
Suite à la crise sanitaire et à la forte chute induite, le chiffre d'affaire global est de nouveau en hausse sans pour autant encore atteindre le niveau de 2019.

Evolution du chiffre d'affaires global

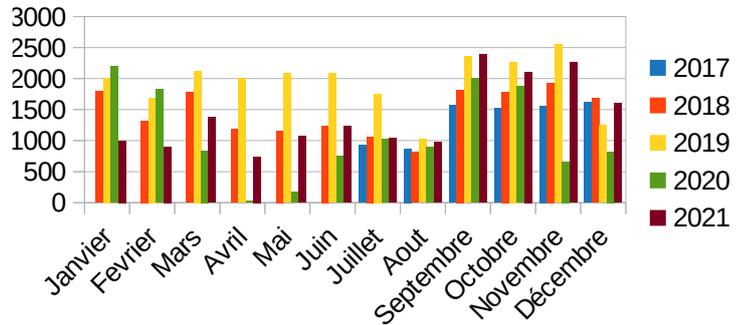


Toutefois, il est possible d'observer un changement de pratique des usagers :

Evolution abonnés Moirans (Silo + Coste)



Evolution des accès horaires (silo + Coste)

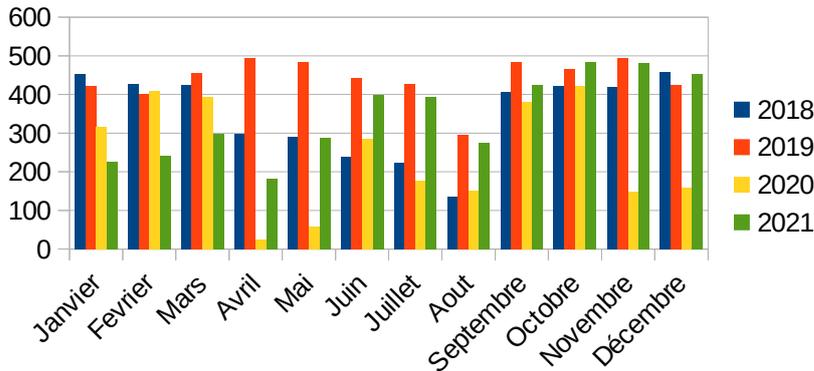


En effet, il est possible d'observer une reprise très importante des achats horaires au détriment des abonnements.

La mise en place du télétravail ainsi que la période incertaine pourraient expliquer cette modification de pratique.

En fonction des résultats 2022, une évaluation de la tarification pourrait être réalisée dans le but d'une adaptation de la gamme tarifaire en fonction de la pratique.

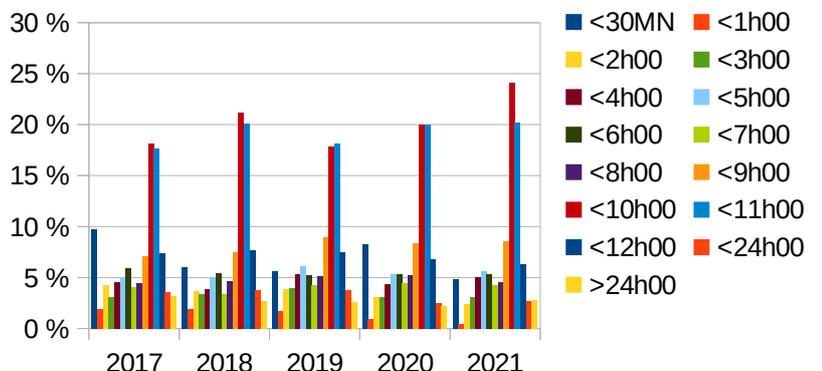
Nb maximum (journalier) de véhicules par mois



A noter qu'au regard de ce graphique, il est confirmé que l'usage des parking a repris. En effet, sur la fin de l'année, certaines journées ont atteint des record en termes de fréquentation.

D'une manière globale, la durée de stationnement reste constante : près de 45 % des personnes stationnent leur véhicule plus de 10 heures.

Durée de stationnement



2.2 Le covoiturage

2.2.1 Les services

En 2020, la marque M covoit' a été créée dans le but de rendre plus visible et lisible les offres de covoiturage sur le territoire du SMMAG.

Les services suivants ont donc été mis en exploitation :



Covoiturage spontané = sans réservation

Covoiturage organisé = avec réservation

CoHNS (Covoiturage à Haut Niveau de Service) : Arrêts dédiés, garantie trajets, indemnisation conducteurs, assistance téléphonique

Service type autostop organisé (arrêt matérialisé par un panneau d'information statique) Service dynamique sans application (arrêt avec panneau à boutons poussoirs)

Mise en relation des conducteurs et passagers au travers d'une application

Le SMMAG a lancé le service « M'Covoit' - Lignes+ » le 21 septembre 2020, sur l'ensemble du territoire soit les trois territoires : le Grésivaudan, la Métropole de Grenoble et le Pays Voironnais ; ce lancement a pour le développement du covoiturage à Haut Niveau de Services (CoHNS) et donc la massification de la pratique du covoiturage. L'objectif est d'offrir une prise en charge rapide, garantie et sans rendez-vous (spontané) donc flexible.

Arrêt de covoiturage M covoit Lignes+ sur le P+R Bièvre Dauphine

En 2021, le réseau est désormais composé de 16 arrêts formant ainsi 13 lignes de covoiturage sur l'ensemble du territoire du SMMAG.

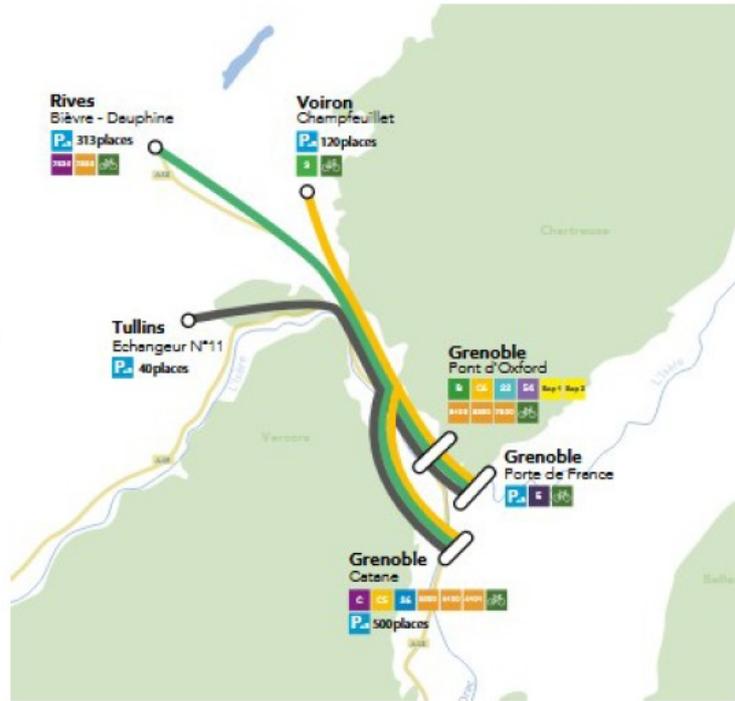
Plus précisément, sur le territoire du Pays Voironnais, le service est composé de 3 arrêts :

- P+R de Bièvre Dauphine à Rives,
- P+R de Champfeuillet à Voiron,
- Echangeur autoroutier à Tullins.

Ces derniers permettent de relier les arrêts de Porte de France, Pont d'Oxford et Catane sur le territoire de la Métropole de Grenoble.

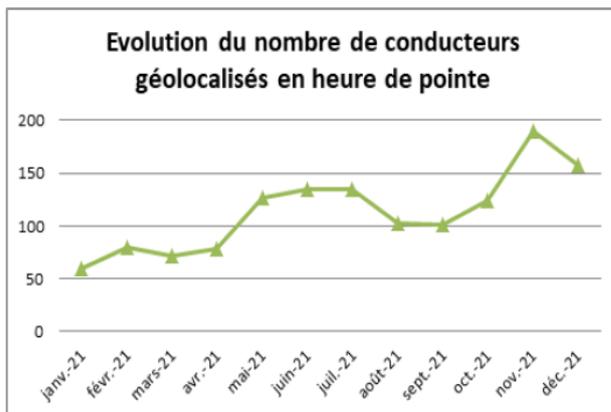
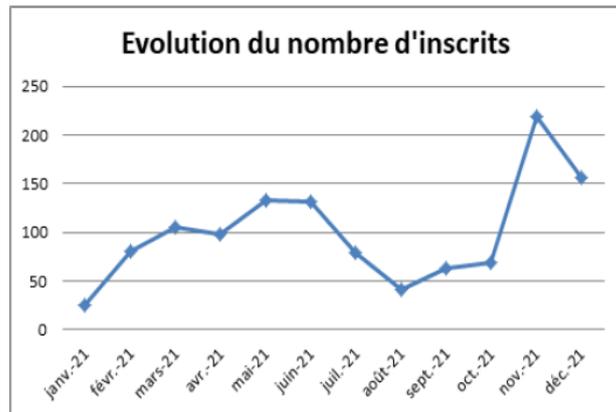


**Réseau M ,covoit' Lignes+
(côté voironnais)**

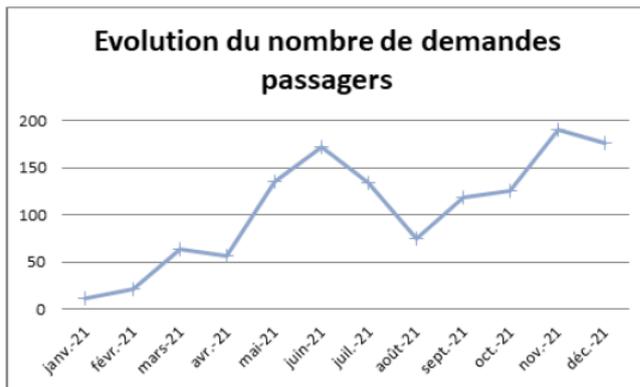


Quelques chiffres de fréquentation :

A noter qu'une partie des conducteurs utilisateurs du service ne sont pas inscrits l'information étant diffusée sur les PMV. Toutefois, ces usagers ne peuvent bénéficier de l'incitation financière n'étant pas connu du système.



Le nombre de conducteurs se géolocalisant est une donnée primordiale car elle correspond « à l'offre de mobilité disponible et mise à disposition des passagers ». Plus ce nombre sera important, moins les passagers attendront aux arrêts.



Le nombre de demandes passagers correspond au déclenchement via l'application, par SMS ou en appelant l'assistance téléphonique. En fonction de l'attente, certains passagers annulent leurs demandes (assez marginal) surtout lorsque l'arrêt est positionné à proximité d'une ligne de transport (report modal possible).

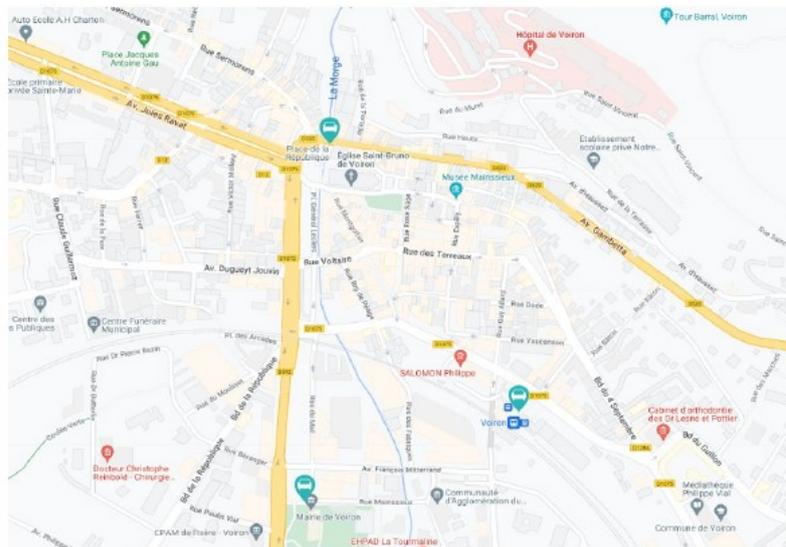
Pour le covoiturage, l'année 2021 a été compliquée du fait de la poursuite de la crise sanitaire exacerbant les craintes de monter à bord d'un véhicule inconnu. De plus, de nombreuses entreprises ont demandé à leurs salariés de ne pas covoiturer dans l'objectif de limiter la transmission du virus.

Malgré tout, l'usage du service a commencé à croître surtout lors des périodes de reprise de l'activité.

2.3 L'autopartage

En 2021, quatre voitures en autopartage étaient sur le périmètre de la ville de Voiron :

- deux véhicules stationnés sur le parking de la gare SNCF
- une voiture stationnée place St Bruno,
- une voiture stationnée rue du Mail. Cette voiture a été enlevée au cours de l'année faute de réservation.



Pour rappel la grille tarifaire est la suivante :

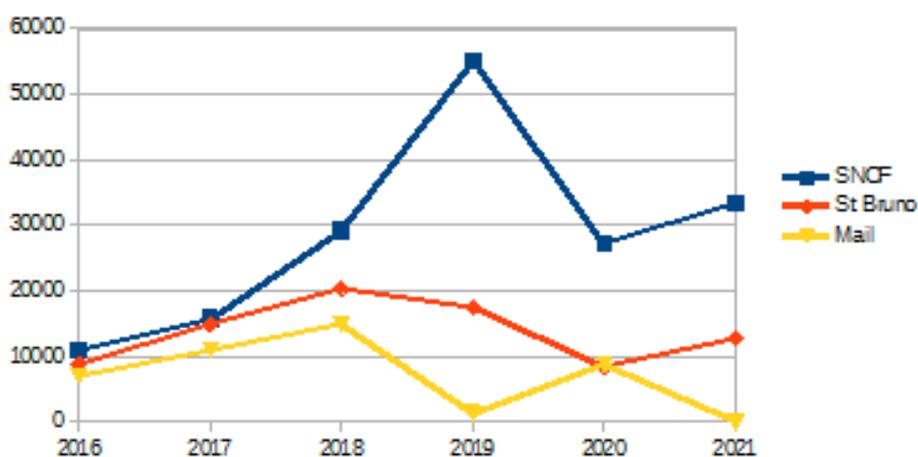
	Avec abonnement	Sans abonnement
	2,50€ / heure (22€ / jour ou 120€ / semaine)	5€ / heure (39€ / jour ou 180€ / semaine)
	3€ / heure (27€ / jour ou 150€ / semaine)	5,50€ / heure (45€ / jour ou 210€ / semaine)
	3,50€ / heure (33€ / jour ou 180€ / semaine)	6€ / heure (50€ / jour ou 240€ / semaine)
	+ 0,39 € / km (puis 0,20 € / km au-delà de 100 km parcourus)	
	4€ / heure (38€ / jour ou 210€ / semaine)	6,50€ / heure (56€ / jour ou 270€ / semaine)
	4,50€ / heure (44€ / jour ou 240€ / semaine)	7€ / heure (60€ / jour ou 300€ / semaine)
	+ 0,49 € / km (puis 0,25 € / km au-delà de 100 km parcourus)	

* Avec une prise en charge initiale de 2,50€

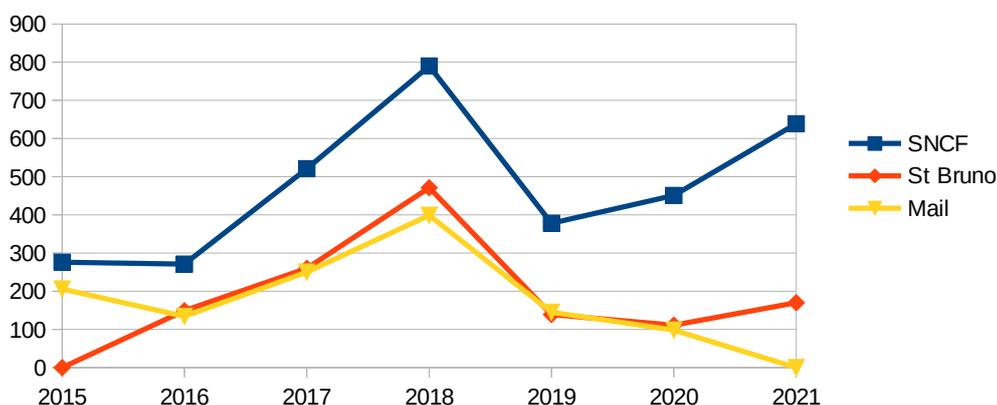
Quelques chiffres de fréquentation :

A noter que la crise sanitaire a induit un taux important de télétravail , la réservation de certaines voitures (dont près de 50 % sont à usage professionnel a chuté.

Evolution du nb de kilomètres parcourus par an



Evolution du nb de réservations annuelles par station



2.3.1 Information et tarification multimodale :

Le Pays Voironnais a signé depuis plusieurs années une convention partenariale concernant le projet de création d'une centrale de mobilité. Ce projet regroupe la Région Auvergne Rhône-Alpes, le Département de l'Isère, la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, la Communauté d'agglomération du Pays Viennois, la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan, la Communauté d'agglomération Grenoble-Alpes Métropole et le SMTC. Ce projet est la suite logique de la mise en place en 2009 du site internet www.itinisere.fr. Ce site fournit aux usagers des informations sur tous les moyens de déplacements (route et transports en commun) du département de l'Isère. Il intègre également un calculateur d'itinéraire multimodal. Ce site est alimenté par les autorités organisatrices de transports urbains de l'Isère et le Département.

La centrale de mobilité en temps réel initiée par le Département, appelé également « Itinisère + » consiste à fournir une meilleure information sur les conditions de déplacement, à apporter une aide aux usagers sur leur stratégie individuelle de déplacement (service interactifs tels que l'information en temps réel au point d'arrêt de transport...), à apporter des services pour une organisation plus durable des déplacements (conseils à l'utilisateur). Elle a été mise en service en mai 2015, avec notamment la mise en place d'une centrale d'appel multimodale, l'évolution du site internet Itinisère en « Itinisère + » donnant du temps réel, ainsi que l'ouverture d'une plateforme open data permettant à tout citoyen d'accéder aux données horaires des réseaux partenaires.

L'investissement est pris en charge intégralement par le Département et est aujourd'hui estimé à 12,7 millions d'euros sur 10 ans.

En 2016, l'information multimodale a été renforcée avec la mise en place de l'information en temps réel aux arrêts sur le territoire tant pour les lignes du Pays Voironnais que les lignes Transisère.

Ce dispositif a été complété au niveau des gares routières Sud (en 2016) et Nord (en 2017) de Voiron par l'installation d'écrans d'information temps réel sur les passages des lignes Pays Voironnais et Transisère et des trains (coût 102 700 € HT financé dans le cadre du pôle d'échange).

Un écran a été installé également au niveau du pôle d'échanges de Moirans en 2017.

En 2020, afin de toujours mieux accompagner les habitants et salariés vers de nouvelles solutions de mobilités privilégiant les déplacements alternatifs à l'autosolisme, le Pays Voironnais, au sein du SMMAG, a continué de travailler sur le projet de « Pass'Mobilité ».

Pour rappel, l'objectif est de mettre en œuvre une plateforme publique de gestion des mobilités. Ce dispositif doit être capable de fédérer l'ensemble des outils d'information et de distribution des services de mobilité du territoire, sur une seule et unique plateforme. L'utilisateur pourra organiser ses déplacements depuis un compte unique pour l'ensemble des services de mobilité, de l'inscription jusqu'à la facturation et le service après-vente, simplifiant le parcours clients puisque tous les services seront disponibles une seule application.

En 2021, les services suivants ont été intégrés :

- **Park GAM (parking sur le territoire de la Métropole),**
- **CITIZ, opérateur d'autopartage,**
- **M covoit' Lignes+ (parcours passagers uniquement).**

D'autres opérateurs, type Mov'ici ont eu une intégration partielle grâce à la mise en œuvre du compte unique.

Dans les prochains mois, l'information voyageurs ainsi que les transports en commun seront intégrés dans le Pass Mobilité.

3 - PARTIE 3 – POLITIQUE EN FAVEUR DES MODES ACTIFS ET DU CYCLE

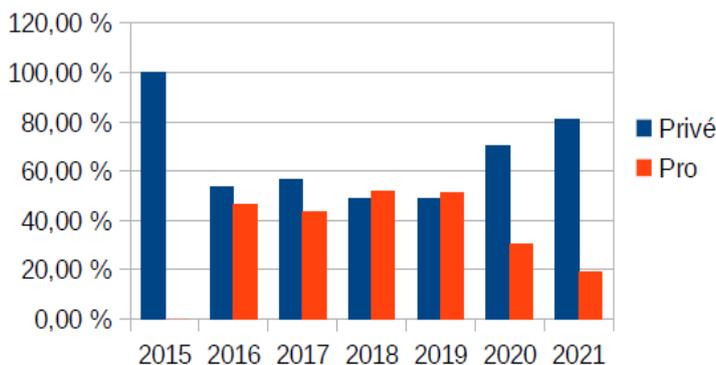
Avant l'adoption du schéma cycle en 2021, la politique cyclable du Pays Voironnais était basée principalement sur des opportunités d'actions en faveur de ce mode mais les aménagements ou services proposés pouvaient manquer de visibilité. La cohérence globale a été mise en œuvre dans le cadre de l'élaboration du Schéma Cycle et d'une politique cyclable complète.

3.1 Historique et état des lieux de la politique cycle

Les actions mises en œuvre avant 2021 ont notamment consisté en :

- la création d'une offre de stationnement sécurisée (Parking relais de Plan Menu, box à vélo à Centr'Alp).
- une aide à l'achat pour les vélos à assistance électrique a été mise en place de 2016 à 2018, puis remise en œuvre lors du premier confinement de 2020. Cette aide s'élevait à 250€ et était liée au quotient familial.
- un dispositif d'animation Vélo expert destiné à mieux connaître les besoins et attentes des cyclistes et leurs pratiques locales, en vue de l'élaboration de la politique cyclable.
- des ateliers de réparations itinérants en lien avec la ressourcerie du Pays Voironnais, des animations en faveur de la promotion du cycle, ainsi que des ateliers de remise en selle pilotés par des professionnels.
- la mise en œuvre d'un dispositif de location de vélos pour les personnes en insertion du territoire (cf 3.3 ci après)
- des infrastructures cyclables ont pu être réalisées en lien avec d'autres collectivités (Département, communes) telles que la voie verte du lac de Paladru, ou encore des aménagements cyclables sur la zone d'activité de Centr'Alp, etc.

Evolution de la répartition par type d'usage



Avant la crise sanitaire, l'usage était relativement équilibré entre le privé et le professionnel. Du fait de la crise sanitaire, l'usage des véhicules est devenu quasiment exclusivement privé.

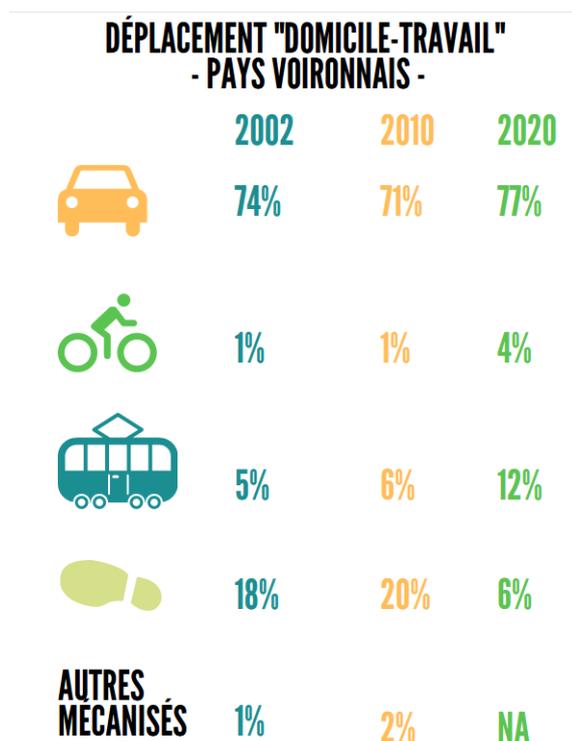
La réalisation du schéma vélo permet aujourd'hui d'avoir une réponse globale aux besoins liés à l'utilisation du cycle. Ainsi le diagnostic territorial a permis de définir des lignes de conduites adaptées aux objectifs fixés et aux besoins recensés.

3.1.1 Usage du cycle en Pays Voironnais : enquêtes mobilité auprès des ménages 2002 à 2020

Les enquêtes ménages de 2002, 2010 et 2020 permettent d'avoir un état et une comparaison dans le temps de la part modale du cycle dans le Pays Voironnais. Le Pays Voironnais est partenaire de ce dispositif d'enquête standardisée au niveau national depuis 2002 avec les autres acteurs de la Région Urbaine Grenobloise.

Ainsi en 2002 et 2010, le vélo représentait 1 % des trajets domicile travail et représentait 1 % de la part modale. Ce chiffre est resté assez stable.

L'enquête de 2020 révèle que le vélo représente désormais 4 % des trajets domicile-travail. S'il ne représente que 2 % de part modale globale sur cette même enquête, cela justifie la stratégie poursuivie dans le schéma cycle, avec une priorisation des aménagements sécurisés sur les itinéraires des déplacements quotidiens. Cette augmentation assez importante de l'usage sur les trajets domicile-travail alors que les aménagements n'ont pas encore commencés traduit un besoin de la part des habitants.



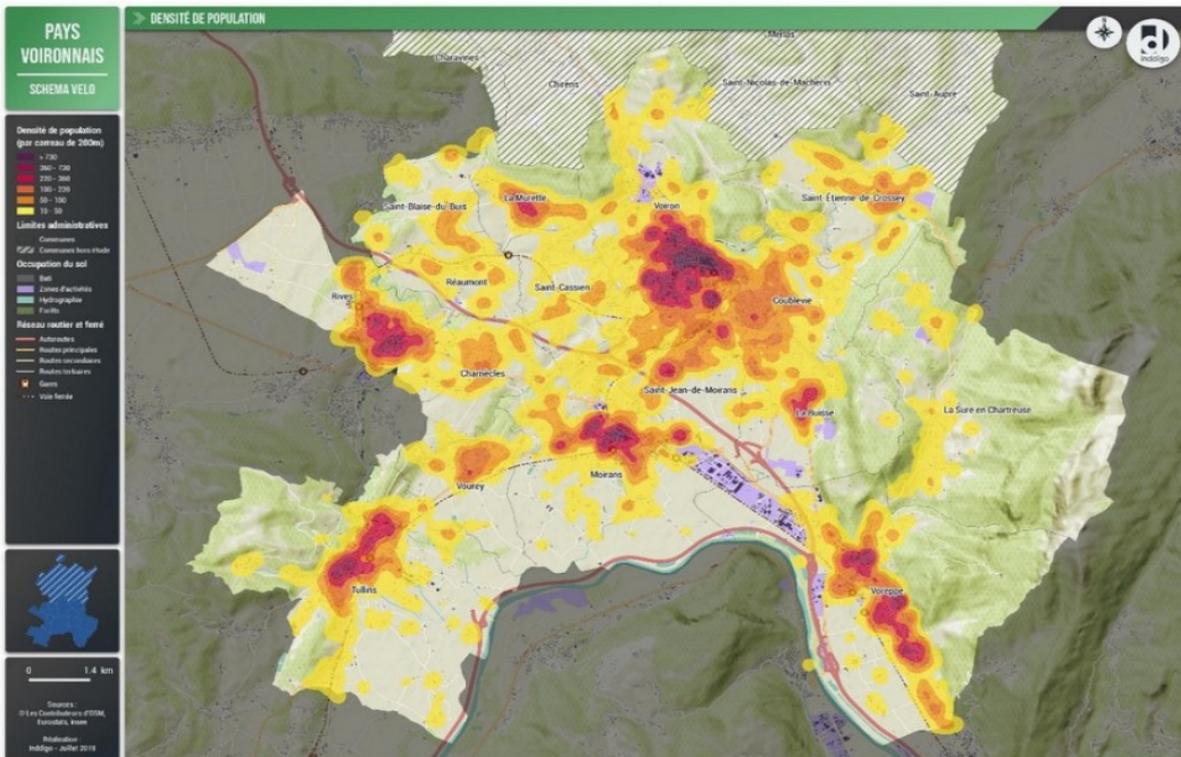
Le schéma cycle a pour objectif d'augmenter cette part modale (cf ci après 3.2)

3.1.2 Organisation du territoire et impact sur l'usage du vélo

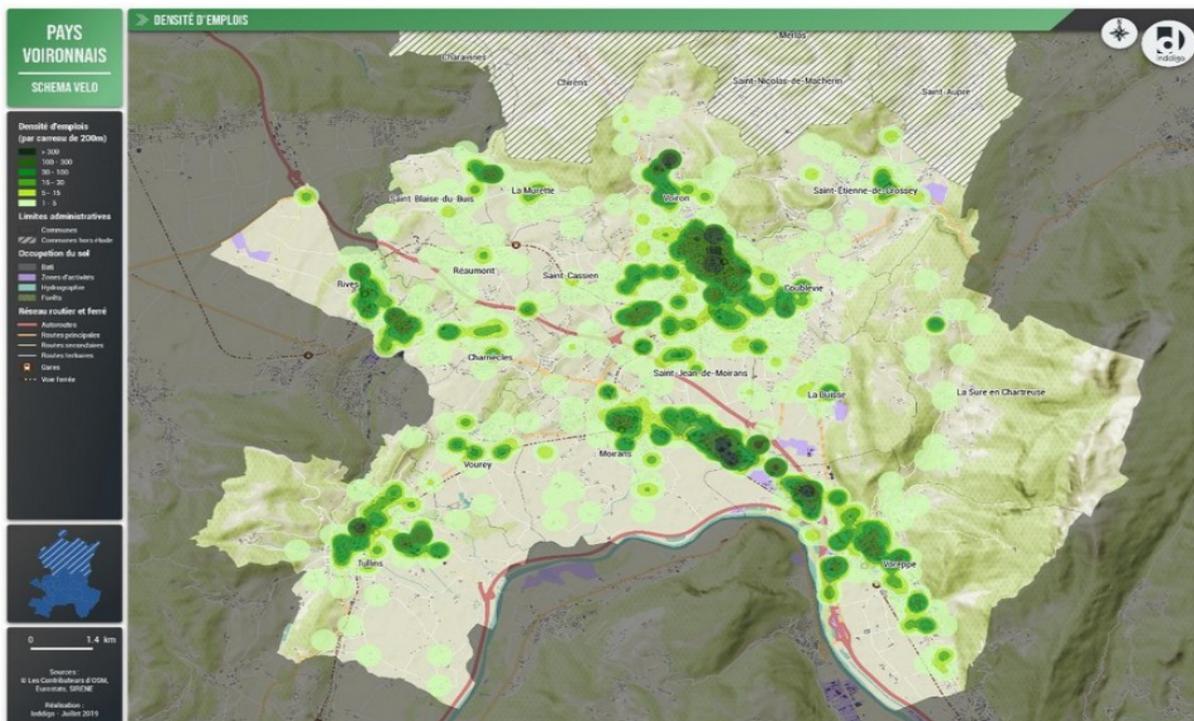
La politique cyclable mise en œuvre répond à deux priorités essentielles :

- Permettre et développer l'intermodalité : Cela passe par des aménagements cyclables et services autour des gares, des parking relais ou encore des arrêts de bus attractifs.
- Faciliter l'usage du vélo sur les trajets domicile-travail : Ainsi les itinéraires définis et le développement des services de stationnement, de location ou encore de réparation se structure autour des pôle de densité de population et d'emploi.

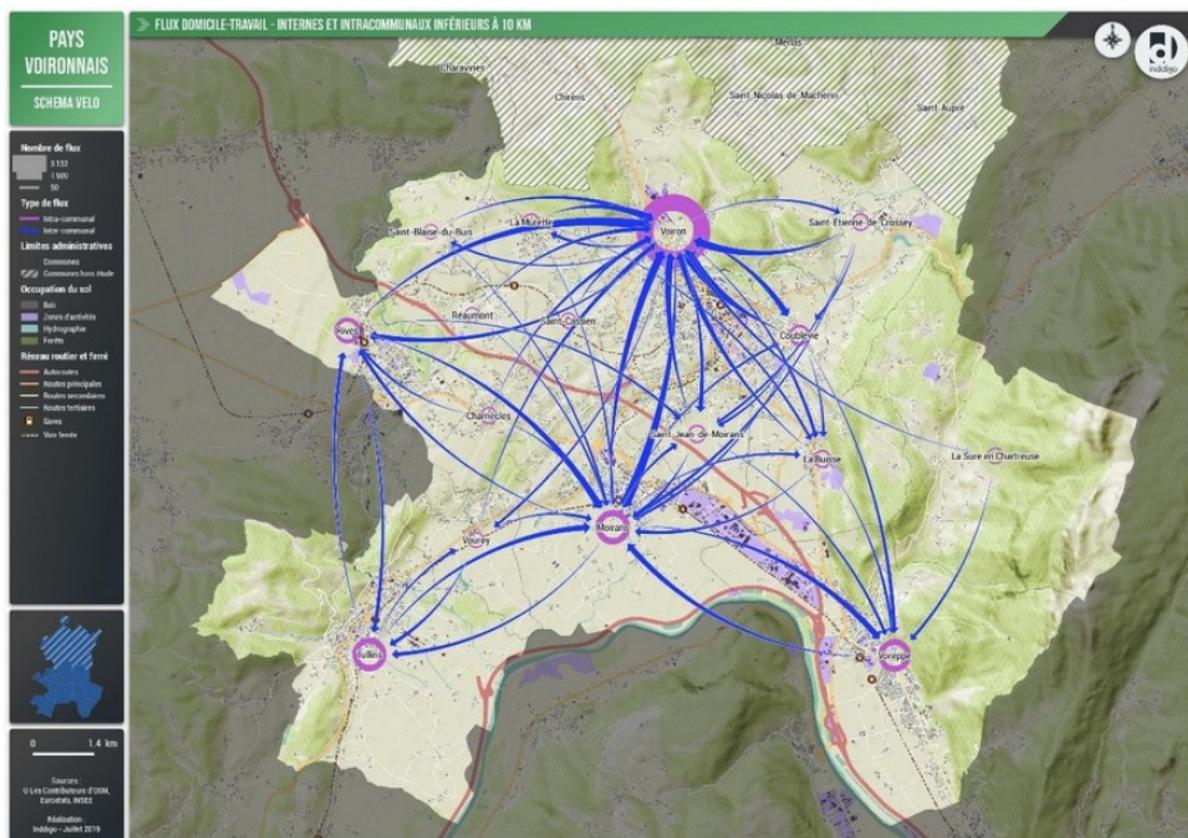
Les cartes ci-contre illustrent les différents secteurs géographiques de renforcement de l'attractivité des aménagements cyclables : secteurs denses en habitants et en emplois et liens entre eux.



Densité de population sur le sud du territoire du Pays Voironnais – Eurostat 2018 – Étude INDDIGO



Densité de l'emploi sur le sud du territoire du Pays Voironnais – Eurostat 2019 – Étude INDDIGO

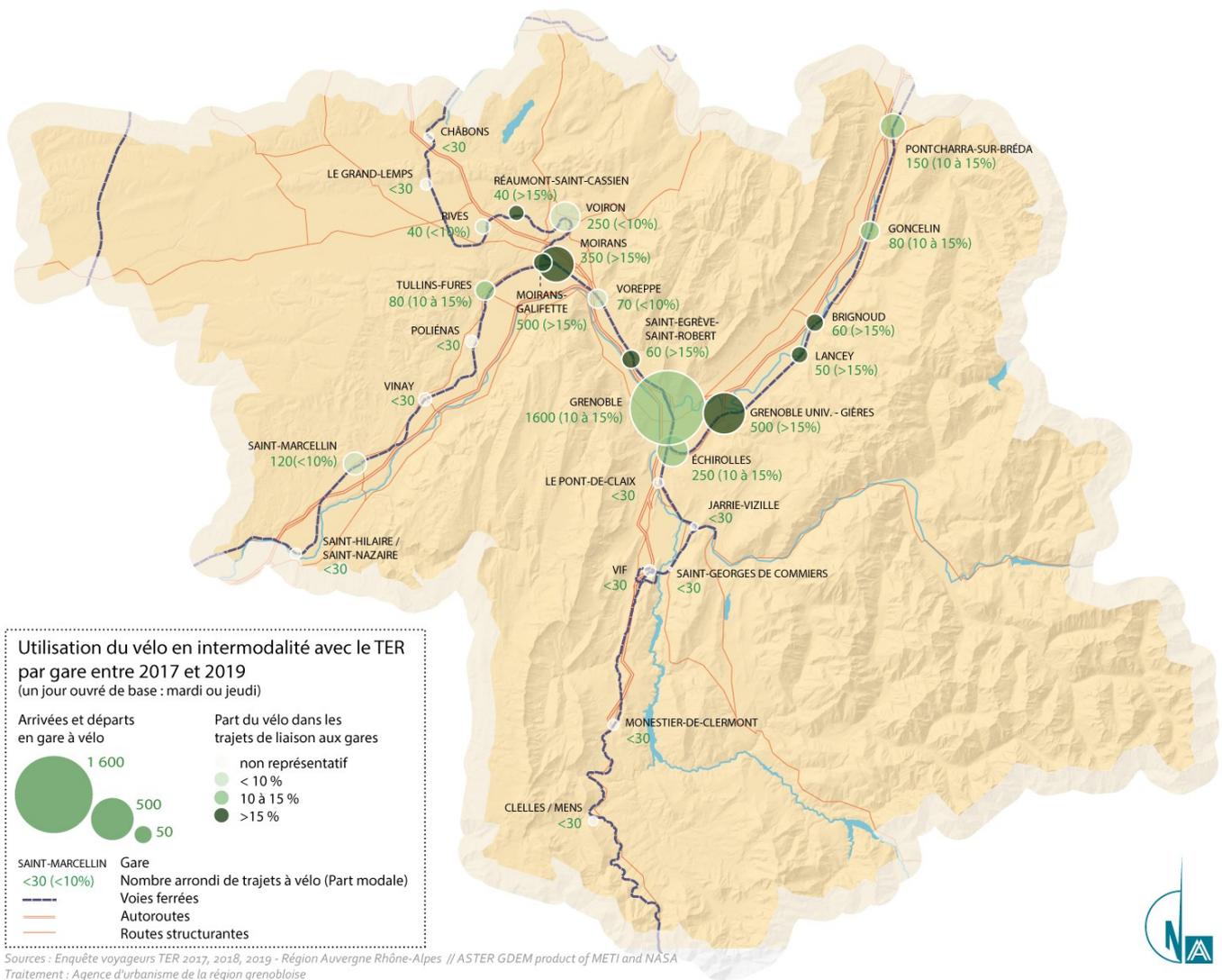


Flux domicile-travail internes de moins de 10 km – Insee 2016 – Étude INDDIGO

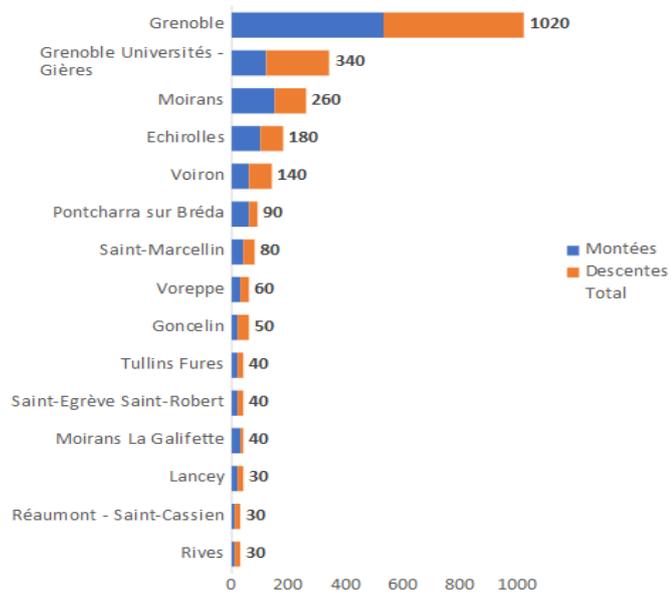
Pour l'intermodalité, le train est un atout essentiel car complémentaire au vélo. Une étude a été réalisée entre 2017 et 2019 par la Région Auvergne Rhône Alpes et l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise afin de récolter des données sur la fréquentation des gares de l'étoile ferroviaire grenobloise. Un pan de l'étude s'est notamment concentré sur intermodalité train-vélo (cf. cartes ci contre)

Ces résultats illustrent l'intérêt de faciliter l'intermodalité au niveau des gares qui sont des points d'attractivité importants du territoire.

En parallèle, la Région cherche à contenir le nombre de vélos embarqués dans les trains (l'espace dédié étant limité et difficilement modifiable). Ainsi les réflexions à venir relatives à la mise en œuvre de services de location grand public devront également intégrer des besoins de stationnement supplémentaires dans les pôles d'échanges.



Montées et descentes avec vélo embarqué



3.1.3 Budget

En 2021, le budget attribué à la mise en œuvre du cycle et de la planification de la mobilité (challenge mobilité, plan de mobilité, etc.), s'est réparti de la manière suivante :

FONCTIONNEMENT	RECETTES	0 €
	DÉPENSES	47 750 €
INVESTISSEMENT	RECETTES	0 €
	DÉPENSES	409 150 €
	<i>Dont Schéma (PPI)</i>	367 500€

Avec l'adoption du schéma cycle, un plan pluriannuel d'investissement a été établi car le schéma cycle est programmé sur une durée d'environ 10 ans. Aussi, une autorisation de programme / crédit de paiement de 10 M€ sur toute la période a été établie, hors subventions ; le projet étant d'investir 7 150 000€ d'ici 2026. Ces dépenses peuvent être liées à la réalisation d'infrastructures (ouvrage type passerelle, piste cyclable, etc.), à la mise en place d'équipements (stationnement, réparation, etc.) ou encore à la réalisation d'études.

3.2 Le schéma cycle

3.2.1 Adoption

Comme indiqué en introduction de cette partie sur le cycle et les mobilités douces, avant le lancement officiel de la définition d'un plan vélo pour le Pays Voironnais, le territoire avait déjà mené des initiatives relatives aux cycles. Pour autant, c'est ce schéma qui permet aujourd'hui d'avancer rapidement sur l'ensemble des projets cyclables.

Le secteur sud du territoire a été identifié comme prioritaire en raison de sa topographie, de la présence des pôles urbains structurants ou encore de la densité de l'emploi. L'objectif principal étant d'inciter et massifier rapidement la pratique quotidienne du vélo via cette politique cyclable. Cette étude a eu pour mission d'identifier les liaisons sur lesquelles la demande est forte, et où un report modal vers le vélo est possible.

Le schéma vélo cible comme objectif une part modale du cycle à 6 % d'ici 2025 et 9 % en 2030 (contre 2 % aujourd'hui).

Les réflexions relatives au schéma cycle ont commencé en 2019. Ce travail a été complété par l'étude menée par le bureau d'étude INDDIGO en 2019 et 2020, pas des groupes participatifs permettant l'échange avec des acteurs locaux concernant la future politique cyclable (associations, acteurs économiques, usagers, etc.).

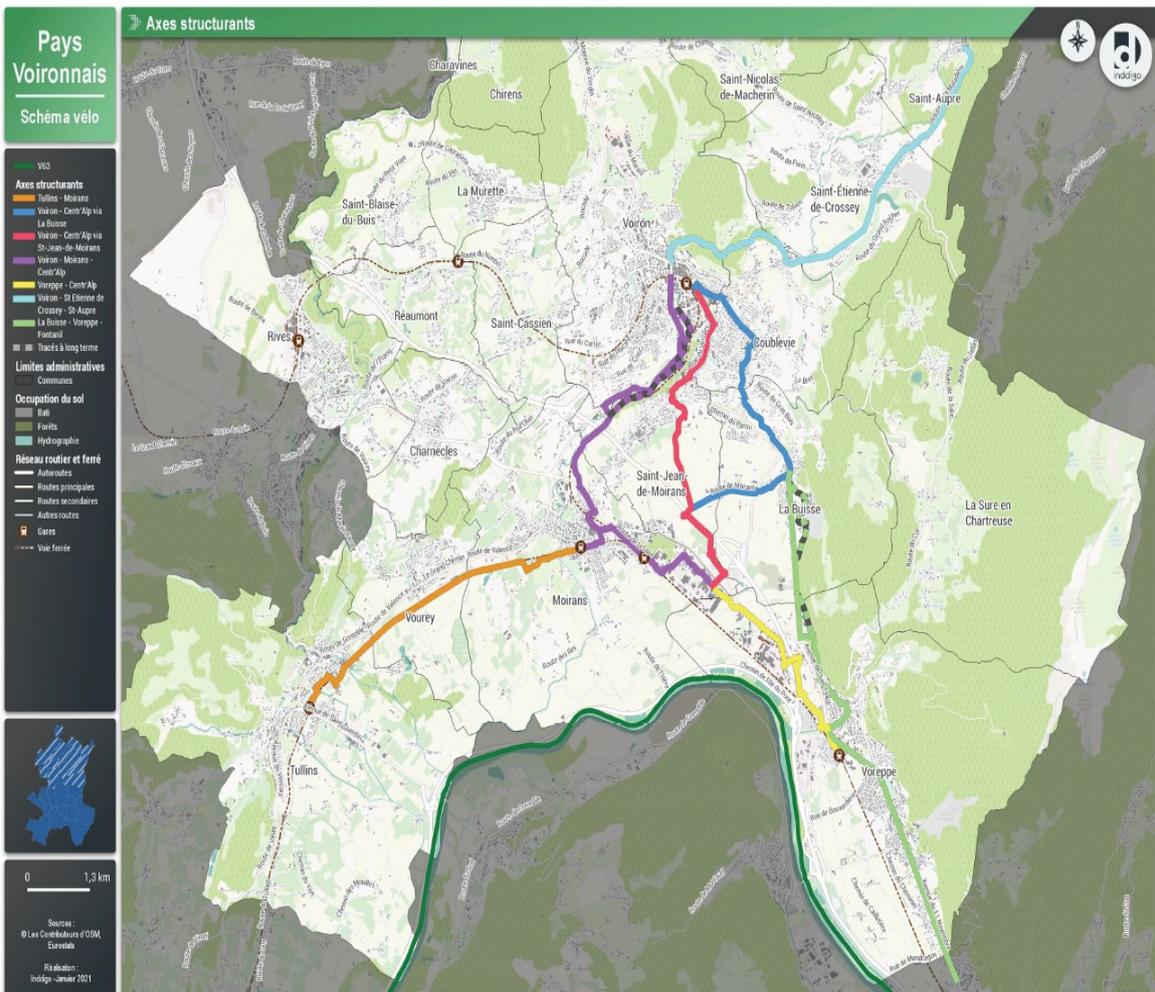
Le 27 avril 2021, deux délibérations ont été prises. La première a eu pour effet d'acter le lancement du schéma cycle.

La seconde a permis de redéfinir l'intérêt communautaire afin d'intégrer les voies vertes et les pistes cyclables, séparée de la voirie et identifiées au schéma vélo. Cette dernière est un élément nécessaire à la bonne réalisation des projets en lien avec le schéma cycle et à un travail coopératif avec les communes.

3.2.2 Contenu

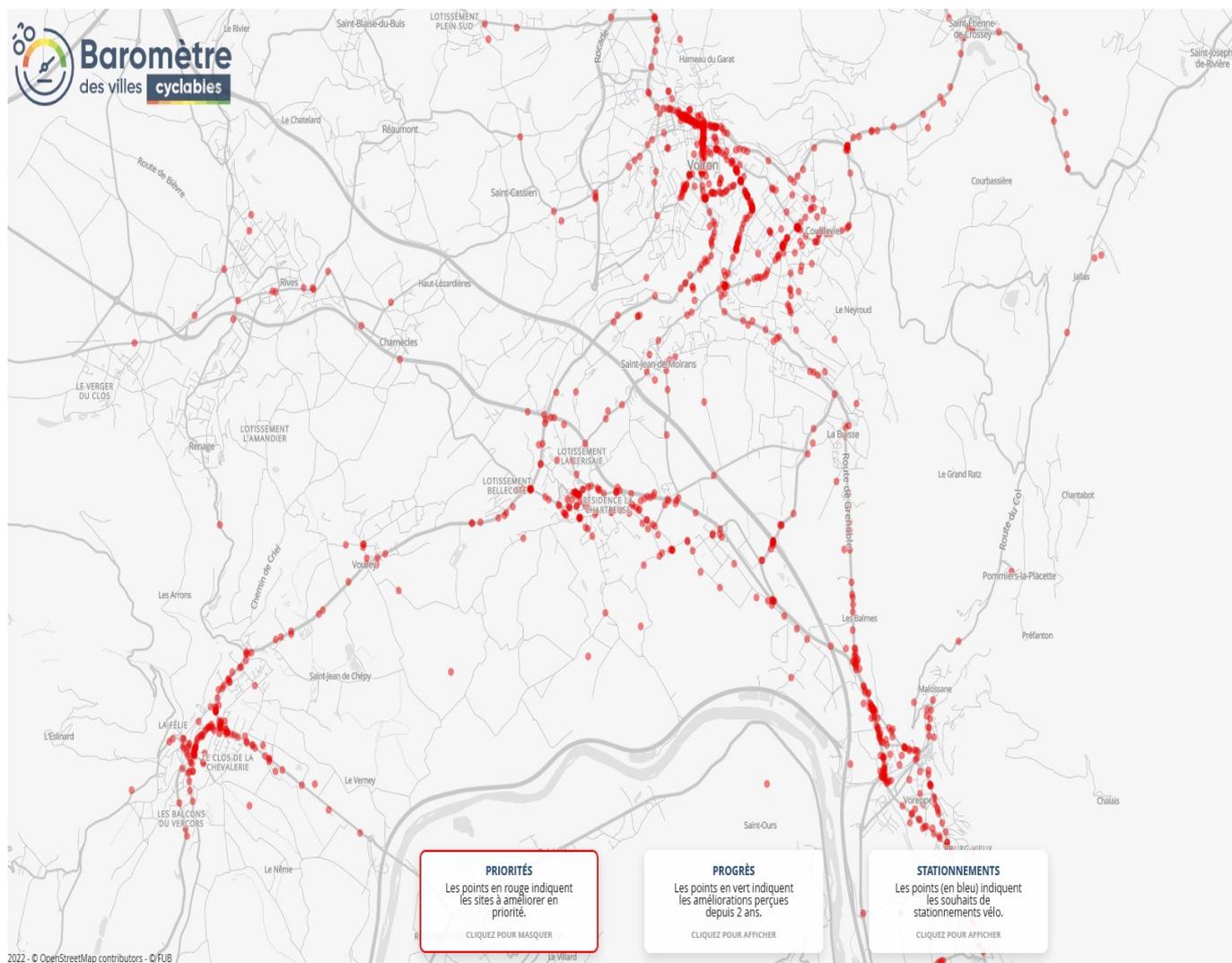
Le schéma vélo couvre l'intégrité de la politique cyclable aujourd'hui portée par le Pays Voironnais :

- Sur la base d'un diagnostic territorial, des recommandations d'aménagements sur les 7 itinéraires prioritaires ont été établies.
 - Comme indiqué précédemment, la priorité a été mise sur le sud du territoire et sur les trajets domicile-travail. Pour autant les enjeux touristiques (liaison Via Rhona-V63, traversant l'ensemble du territoire, côté ouest du Lac de Paladru ou encore le projet de la Véloroute des 5 lacs) n'ont pas été ignorés. Ils feront l'objet d'études parallèles en lien avec les acteurs locaux, parties prenantes de ces projets.



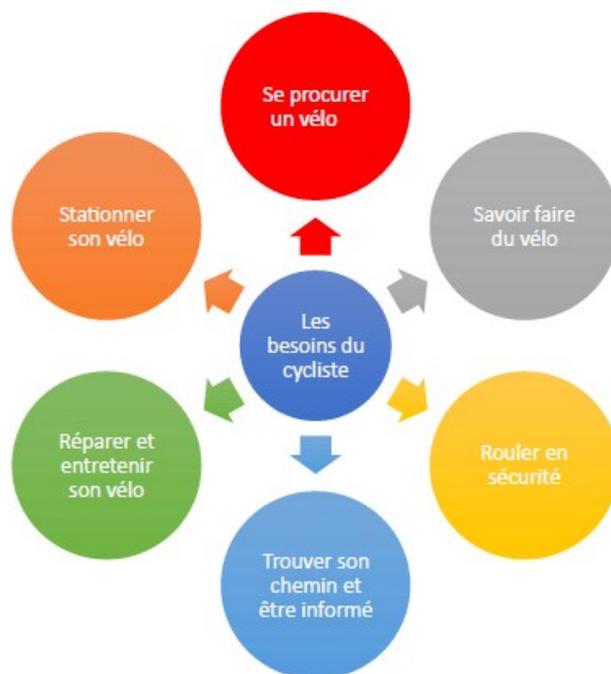
Les 7 itinéraires identifiés au schéma vélo.

Les parcours identifiés et qui seront aménagés à termes, semblent parfaitement répondre à l'enquête faite par la Fédération française des Utilisateurs de la Bicyclette (FUB), dans le cadre du Baromètre des villes cyclables, 2021. Sur l'image suivante on note les points définis comme nécessitant des aménagements en priorité par les personnes ayant répondu à l'enquête.



- **Un autre axe important du schéma cycle est la mise en œuvre de parcours jalonnés.**
 - Cette action a été mise en œuvre à partir de 2020 et les derniers panneaux ont été posés en 2021, cela fera l'objet d'une inauguration au printemps 2022 (Cf.3.3 – jalonnement).
- Enfin, l'ensemble des **services nécessaires à la réussite d'une politique cyclable** sont détaillés.
 - Ces services ont pour vocation de répondre aux différents besoins du cycliste :

Ainsi le développement d'évènement autour du vélo pour mettre en avant la pratique du cycle, le développement de service de location de vélo, le renforcement de l'offre de stationnement, ou encore des offres de réparation du vélo, sont des actions recommandées par le schéma cycle et qui seront progressivement réalisées.



Plusieurs documents complémentaires au schéma cycle permettent aujourd'hui d'avoir une ligne directrice précise dans les décisions prises par les acteurs qui investissent en faveur du cycle. Les services du Pays Voironnais, ainsi que les communes ou les partenaires amenés à travailler sur ces enjeux peuvent s'appuyer sur une charte des aménagements cyclables basée sur les recommandations du CEREMA. Cette charte a été transmise à l'ensemble des communes afin de les aiguiller dans leurs aménagements urbains.

Un détail par tronçons des 7 itinéraires prioritaires permet de chiffrer approximativement l'investissement nécessaire pour l'ensemble des infrastructures. Ce document réalisé par INDIGGO en parallèle de leur étude vise à donner des premières recommandations d'aménagement aujourd'hui débattues et étudiées dans le cadre de l'étude pré-opérationnelle du schéma cycle.

3.3 Actions 2021

3.3.1 Vélo solidaire

Le service vélo solidaire a été créé en 2019 et depuis il monte en puissance. L'objectif est d'avoir une offre de location de vélo (à assistance électrique ou musculaire) pour les personnes en situation d'insertion professionnelle : recherche d'emploi, contrat court, etc.

Les tarifs de location ont évolués en 2022 afin de faciliter l'accès à ce service :

Formule	Tarif 2019-2021	Tarif 2022
VÉLO CLASSIQUE		
1 jour	1,5 €	
1 semaine	5 €	
1 mois	15 €	
VÉLO À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE)		
1 jour	3 €	2 €
1 semaine	12,5 €	8,5 €
1 mois	35 €	25 €

C'est un service plébiscité par les utilisateurs, qui remplit son rôle depuis 2019 :

Tableau bilan activité Vélosolidaire - 2019	
Nombres d'utilisateurs	25
Recettes annuelles	1907,50€
Nombres de jours de location	1532
Flotte de VAE	10

Tableau bilan activité Vélosolidaire - 2020	
Nombres d'utilisateurs	31
Recettes annuelles	2100,50€
Nombres de jours de location	2928
Flotte de vélos	16 (2 musculaires)

Tableau bilan activité Vélosolidaire - 2021	
Nombres d'utilisateurs	37 (pour 40 locations)
Âge moyen des utilisateurs	27,5 ans
Recettes annuelles	4055€
Nombres de jours de location	3184
Nombre de jour de location moyen	86
Flotte de vélos	16 (2 musculaires)

Malgré l'impact du COVID les locations ont poursuivi leur augmentation. Les recettes de ces locations sont conservées par l'opérateur afin de réinvestir dans du matériel proposé aux clients (équipements de sécurité complémentaires, capes, gants, siège enfant...).

Le montant de la prestation de gestion du service pour Adéquation est depuis 2019, d'environ 11 000€ TTC par an. Le montant de la maintenance préventive est d'environ 500€ TTC par semestre pour la flotte de VAE actuelle.

En 2019/20, la communication sur l'usage du service a été effectuée avec l'appui d'un service civique mais très rapidement la flotte a été entièrement louée ou réservée sur la majorité des mois, avec constitution d'une liste d'attente.

L'enjeu est d'accroître le parc de vélos pour permettre une rotation du matériel plus rapide.

La communication sur le service reste nécessaire en continu tant par l'opérateur (animations, ateliers découverte, outils spécifiques réseaux sociaux, tutoriels, supports de communication de l'opérateur) que par le Pays Voironnais (communication grand public).

Une commande de 5 VAE a été faite en 2021 afin d'accroître progressivement la flotte jusqu'à la rédaction d'un marché qui permettra d'atteindre 50 VAE. Mais des retards de livraisons liés à la conjoncture économique n'ont permis à ces vélos de n'être livrés et mis en service qu'en 2022.

3.3.2 Jalonnement

En 2020 et 2021, environ 65 kilomètres d'itinéraires cyclables ont été jalonnés sur le sud du territoire. Ainsi 6 itinéraires principaux permettent de relier les communes de Tullins, Moirans, Vourey, Saint-Jean de Moirans, Voreppe, Charnècles, Rives, Saint-Cassien, Voiron, Réaumont, Saint-Blaise du Buis ou encore la Murette.

Le choix de ses itinéraires a été fait sur la base des recommandations faites par le CEREMA sur la signalisation et aménagements des itinéraires cyclables.

Les objectifs de jalonnement visent à relier les aménagements existants entre eux, créer une offre cyclo touristique sur les grand itinéraires, contribuer à rappeler aux automobilistes la présence de cyclistes sur les itinéraires.

Ces itinéraires ont été inaugurés le 13 juin 2022; l'objectif étant de permettre les déplacements quotidiens et touristiques.

Cf. annexe 1 – Partie 3

3.3.3 Stationnement

CONSIGNE - PLAN MENU

La consigne de Plan Menu est en 2021, la seule consigne gérée avec un abonnement Pays Voironnais sur le territoire. Elle a été installée en 2015, et on dénombre en 2022 16 abonnements. Sur ces 16 abonnements 5 datent de 2021, les autres sont des renouvellements des années précédentes. Sur les 5 nouveaux abonnements, 4 courent sur une période annuelle, 1 a été pris sur une base trimestrielle (renouvelé une fois).

La consigne offre 20 places vélos, ainsi que 12 casiers (6 simples et 6 avec une prise, pour recharger la batterie d'un VAE).

Le stationnement dans cette consigne et les casiers se gèrent avec des abonnements :

	Mensuel	Trimestriel	Annuel
Place vélo	5€	15€	35€
Casier simple	Non (gestion clef trop complexe)	2,5€	5€
Casier avec prise	Non (gestion clef trop complexe)	5€	10€

Ces abonnements doivent être pris en agence mobilité, ils se chargent sur la carte Oura et permettent un accès par badge.

CONSIGNES SNCF

La SNCF propose un service de location de stationnement dans des consignes collectives (jusqu'à 96 places), ou individuelles (jusqu'à 16 places).



Ce service est facturé de la manière suivante (chargement sur la carte Oura) :

	Journée	Mensuel	Annuel	Annuels dans 2 consignes
Tarifs	1€	5€	35€	40€

PARKING DES TISSERANDS

Cet espace géré par la Région propose un service de stationnement de vélo sécurisé pour un abonnement annuel de 35€.

Il y a 50 places aujourd'hui disponibles pour un taux d'occupation de 80%."

BOX À VÉLO - CENTR'ALP

2 box de 6 places ont été installés sur Centr'Alp. Ils sont gérés par l'association des entreprises de Centr'Alp.

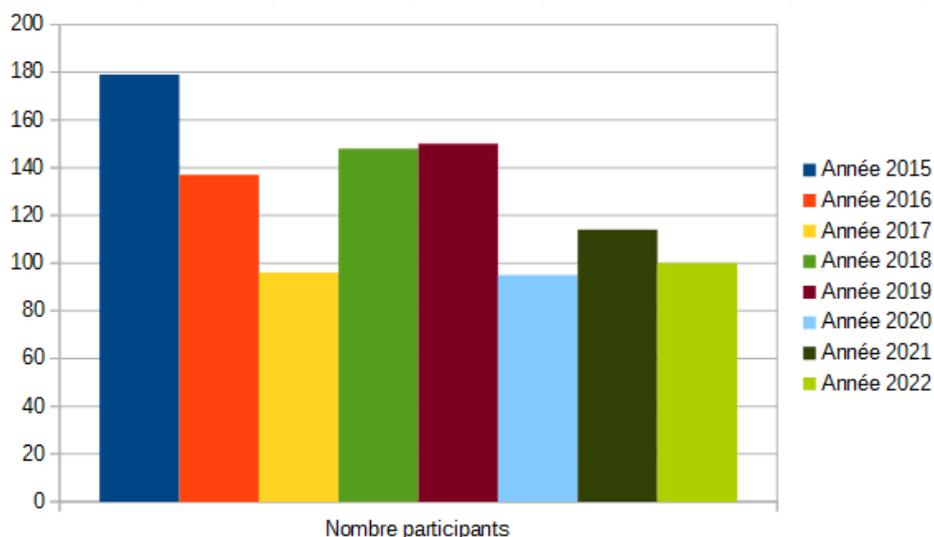
3.4 Promotion et planification concernant les mobilités douces

3.4.1 Challenges mobilités

Le challenge mobilité est un événement organisé par la Région depuis 2011. L'objectif est de permettre aux établissements d'inciter leurs salariés à venir au travail autrement qu'en voiture individuelle ce jour là. Pour cela, la Région propose un événement clef en main de promotion, de sensibilisation et d'animation autour de la mobilité. Le Pays Voironnais participe depuis 2015 à cet événement via des animations au sein de la structure.

INTERNE

Ainsi depuis 2015, chaque année les agents du Pays Voironnais sont invités à remplir leur questionnaire pour indiquer combien de kilomètres ils ont parcouru ce jour et avec quel(s) moyen(s) de transport (autre que l'auto solisme). La participation et l'engagement a pu varier selon les années (l'impact de la crise sanitaire est indéniable) :



De nombreuses animations ont été faites au fil des années, l'idée étant toujours de promouvoir l'ensemble des options de mobilité alternative à la voiture individuelle :

- Photos insolites,
- Quizz,
- Concours entre services,
- Ateliers de réparation de vélo, etc.

3.4.2 Plans de mobilité

Depuis août 2015, la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte rend obligatoire au 1^{er} Janvier 2018 la mise en œuvre d'un plan de mobilité pour tous les établissements de plus de 100 salariés sur un même site.

INTERNE

Le Pays Voironnais s'est doté en janvier 2019 d'un plan de mobilité. Le diagnostic établi en amont a permis de définir 21 actions :

Actions transversales :

- Définir une politique de déploiement et d'utilisation des outils de travail à distance
- Mettre en place un cadre pour le télétravail au Pays Voironnais
- Optimiser les temps de travail sur sites distants du Pays Voironnais
- Animer pour soutenir les pratiques de mobilité durable
- Former pour acquérir les bons réflexes

Déplacements professionnels :

- Optimiser le parc de véhicules de service en retrouvant de la disponibilité de réservation
- Définir, maintenir et appliquer une procédure d'analyse du besoin pour l'achat des véhicules
- Intégrer à part entière le vélo dans les ressources mobilité de la collectivité
- Organiser le stationnement des véhicules devant le Quartz (site principal)
- Mettre à disposition des fiches itinéraires entre sites du PV
- Mettre à disposition des titres de transport prépayés pour les déplacements professionnels
- Prévoir le covoiturage et les modes alternatifs à la voiture dans les invitations aux réunions
- Réaliser du covoiturage avec les véhicules de service du Pays Voironnais

Déplacements domicile-travail :

- Assouplir à la marge les horaires de travail
- Proposer des lieux de stationnement vélo sur chaque site
- Redéfinir les règles de stationnement des véhicules personnels aux Tisserands
- Inciter financièrement à la pratique des mobilités durables
- Proposer des vélos à la location pour les agents
- Donner aux agents les clés pour la pratique du covoiturage
- Organiser les règles de remisage à domicile des VAE de service
- Coacher les agents avec du Conseil en Mobilité

L'ensemble de ces actions font donc l'objet de formations, de campagnes de communication, d'adaptation de l'organisation du temps de travail (télétravail, etc.), ou d'actions concrètes (achat de vélo de service, véhicules électriques, etc.)

EXTERNE

Le Pays Voironnais a aussi cherché à accompagner les entreprises de la zone d'activité de Centr'Alp dans leur démarche de plan de mobilité. Pour cela des contrats ont été signés entre la collectivité et les entreprises volontaires (Pomagalski, Rossignol, Automatique et Industrie, etc.). En 2021, 11 contrats étaient encore en cours, dont 9 ont été signés en 2018 et 2 en 2019.

Ce contrat définit les engagements des signataires concernant la mise en œuvre et la promotion d'un plan de mobilité afin de favoriser l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Les entreprises s'engagent ainsi à :

- Désigner un référent, chargé du Plan de Mobilité et interlocuteur du Pays Voironnais,

- Transmettre au Pays Voironnais leurs Plans de Mobilité, la fiche de synthèse et les plans d'actions permettant de déclencher les services offerts par le Pays Voironnais (kit services),
- Relayer auprès de ses salariés les informations adressées par le Pays Voironnais et ses partenaires, relatives aux services de mobilité,
- Participer aux groupes d'échanges d'expérience qui rassemblent les référents mobilité,
- Participer au Challenge Mobilité organisé par la Région Auvergne Rhône Alpes et monter deux animations mobilité par an,
- Évaluer son Plan de Mobilité et transmettre au Pays Voironnais le résultat de l'évaluation.

En parallèle le Pays Voironnais s'est engagé à mettre à la disposition de l'entreprise :

- Le kit Méthode
 - le guide d'élaboration du Plan de Mobilité et sa fiche de synthèse
 - deux sessions collectives de formation au Plan de Mobilité
 - une base de données de fiches Actions types
 - l'organisation de deux réunions annuelles de partage d'expérience Plan de Mobilité
- Le kit Service (selon les thèmes traités par le plan de mobilité de l'entreprise) :
 - Information multimodale:
 - Point Info Mobilité : stand en entreprise
 - Conseil individuel en Mobilité, en face à face ou dématérialisé: réponses individualisées en prenant en compte le programme d'activité de l'utilisateur
 - Fiche d'accès à l'entreprise
 - Transport en commun:
 - 20 titres de bus Pays Voironnais gratuits
 - 1 mois d'abonnement nominatif gratuit au réseau PV pour l'achat d'1 mois d'abonnement TER
 - Vélo:
 - prêt de 3 Vélos à Assistance Électrique de 2 semaines
 - 1 remise en selle
 - kits de sécurité
 - Voiture partagée
 - kits d'auto stoppeur
 - Baptême en Auto Stop
 - Un speed dating covoiturage

La crise sanitaire a eu pour effet de reléguer au second plan les enjeux de mobilité dans de nombreuses entreprises, aussi ces questions ont été mises à l'arrêt un certain temps. Aujourd'hui les échanges reprennent afin de définir la meilleure collaboration possible entre les entreprises et le Pays Voironnais.

3.4.3 Communication et évènementiel

Le Pays Voironnais a pu s'associer à des acteurs locaux afin de créer des animations autour du vélo, régulièrement depuis de nombreuses années.

En 2021, malgré la crise sanitaire, une journée du Vélo a pu être sur Voiron organisée par Adéquation, le Pays Voironnais s'est associé à cela afin de proposer une animation autour de la pratique sécurisée du vélo en ville.

Et 2022 fera l'objet de nombreuses animations vélo organisées par le Pays Voironnais ou par des partenaires locaux.

Ces journées sont autant d'opportunités de mettre en avant les progrès faits sur la politique cyclable, notamment depuis la mise en place du schéma cycle.

4 - 4 – Annexes

4.1 ANNEXES PARTIE I

4.1.1 Annexe 1 : Historique du réseau de transports du Pays Voironnais

2000 : la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais par sa création devient autorité organisatrice des transports dans son Périmètre de Transports Urbains. (PTU de 34 communes – 84 000 habitants) Étude juridique sur l'impact du transfert de compétence transport et de la création de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains. (AOTU)

Signature d'une convention transitoire avec le Conseil Général de l'Isère prévoyant un transfert effectif de la gestion des lignes essentiellement scolaires en septembre 2002.

2001 : lancement des études préalables : transfert de la gestion du transport scolaire, besoins de déplacements sur le parc d'activités de Centr'Alp, pré diagnostic déplacements en vue d'un futur Plan de Déplacements Urbains. Création du service transport.

2002 : transfert effectif de la gestion du transport scolaire : 27 lignes scolaires et 4 lignes régulières internes du territoire sont transférées à la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais par le Conseil Général. Premières améliorations de desserte. Réalisation de l'enquête déplacements auprès des ménages. Le service Transport compte 7 personnes.

2003 : lancement de deux études préalables : étude relative à la restructuration du réseau de transports et étude diagnostic et d'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains. Lancement de démarches de concertation.

2004 : lancement de marchés de transport quinquennaux en vue d'une restructuration effective de l'ensemble du réseau de transports du Pays Voironnais au 1er septembre 2004. Lancement du transport à la demande et création du réseau urbain Voiron - Coublevie en décembre 2004. Poursuite des études PDU et de la concertation. Le service Transport compte 11 personnes.

2005 : adoption du diagnostic du Plan de Déplacements Urbains (PDU) et poursuite de la démarche. Structuration du suivi du fonctionnement du réseau de transports. Etudes d'améliorations. Poursuite de la concertation.

2006 : finalisation des enjeux et orientations du PDU. Concertation et réflexion sur les actions du PDU. Améliorations de la desserte scolaire du réseau. Mise en place de critères qualitatifs en vue d'un baromètre de satisfaction permettant d'évaluer le service de transport. Conception de plans de communication et d'actions marketing et de programmation d'investissements annuels.

2007 : adoption du PDU le 27 novembre 2007. Élaboration du Schéma d'Accessibilité du réseau de transports du Pays Voironnais en lien avec la Commission Intercommunale d'Accessibilité. Réalisation du diagnostic des points d'arrêts. Finalisation du premier baromètre de satisfaction. Renforcement de l'offre urbaine sur Voiron - Coublevie en lien avec le cadencement ferroviaire.

2008 : création de la ligne urbaine de Rives (ligne 10). Approbation du Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau de transport du Pays Voironnais. Réalisation du second baromètre de satisfaction.

2009 : préparation de la relance des contrats de transports. Amélioration d'offre de 30 % sur les deux lignes principales du réseau urbain.

2010 : attribution des nouveaux contrats de transport pour une durée de 4 ans prolongeable de 3 ans. Améliorations d'offres significatives sur les lignes à vocation commerciale. Rénovation et extension de l'agence commerciale de la gare routière. Réalisation du troisième baromètre de satisfaction.

2011 : déploiement du système billettique OÙRA sur l'ensemble du réseau du Pays Voironnais création du transport de substitution au sens de la loi handicap de 2005, expérimentation d'une cellule médiation plus pérenne.

2012 : lancement des réflexions sur la réforme tarifaire, desserte du nouveau collège de Chirens, évolution en porte à porte du transport de substitution, pérennisation du dispositif de médiation transport pour 3 ans avec AGIL. Réalisation du quatrième baromètre de satisfaction.

2013 : mise en place en septembre de la réforme tarifaire avec l'instauration d'une tarification sociale basée sur le quotient familial et la possibilité de paiement par prélèvement automatique. Desserte systématique de Champfeuillet par la ligne 3 du réseau urbain de Voiron et mise en place de nouveaux services sur la ligne A. Arrêté des orientations du schéma de secteur du Pays Voironnais en matière de transports et déplacements.

2014 : restructuration de la ligne 10 en une ligne Renage Rives avec plus de fréquence. Mise en place du nouveau site internet du Pays Voironnais avec une page transport revisitée et de nouvelles fonctionnalités. Réflexion et concertation relative au nouveau Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée. Mise en œuvre de la réforme des rythmes scolaires sur les lignes primaires.

2015 : Connexion entre la ligne W et le tram E au Fontanil. Diagnostic du réseau en vue de la remise en concurrence en 2016-2017. Finalisation du projet de SDA-Ad'Ap. Transformation de l'agence commerciale de la gare routière de Voiron en Agence Mobilité. Élargissement des actions en faveur des mobilités douces et de la voiture partagée.

2016 : Travail préparatoire à la relance des marchés transports : concertation, propositions et orientations politiques. Mise en œuvre de nouvelles offres de mobilités sur Centr'Alp. Poursuite du développement de l'Agence Mobilité. Lancement d'une action vélo « vélo expert ». Livraison de la gare routière Sud de Voiron. Mise en place de l'information en temps réel aux arrêts du réseau.

2017 : Livraison de la gare routière Nord de Voiron. Attribution des marchés d'exploitation des lignes de transport, préparation de la phase opérationnelle et mise en œuvre du réseau restructuré. Livraison du dépôt de bus urbains. Développement de l'activité de conseil en mobilité de l'Agence Mobilité. Renouvellement du dispositif « vélo expert ».

2018 : Stabilisation du nouveau réseau de transport mis en place en septembre 2017. Lancement de la politique de promotion des Plans de mobilité. Renouvellement du dispositif « vélo expert ». Approfondissement des réflexions sur les partenariats à l'échelle de la Région Grenobloise. (ferroviaire, coopérations, études et enquêtes)

2019 : Améliorations et optimisation du réseau 2017. Livraison du pôle d'échanges de Voreppe. Lancement des études relatives au Schéma Vélo à 10 ans pour le Pays Voironnais. Approfondissement des études partenariales (mise en œuvre de l'enquête ménages, études ferroviaires, observation, élaboration d'une politique en faveur du covoiturage ...) et finalisation de la gouvernance mobilité dans le cadre de l'adhésion au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) au 1^{er} janvier 2020.

2020 : Maintien autant que possible du fonctionnement du réseau et adaptations pendant la crise sanitaire même si l'offre a pu être dégradée aux périodes de confinement total ou partiel. Tous les indicateurs de fréquentation et de recettes sont en baisse du fait de cette situation exceptionnelle. Poursuite de la politique d'investissement et des réflexions et actions sur les modes alternatifs tels que le vélo et le covoiturage.

2021 : Relance globale de la fréquentation et des recettes suite à la reprise de la mobilité. On sent encore quelques effets de la crise sanitaire. Modification du réseau urbain en lien avec l'ouverture du nouvel hôpital de Voiron. Poursuite de la politique d'investissement et des actions de promotion du réseau.

4.1.2 Annexe 2 : liste des 338 arrêts accessibles du Pays Voironnais

Commune	Arret	Nb quais / nb abri
Billieu	Village	2 quais / 2 abris
Billieu	Chantaret	2 quais/1 abri
Billieu	Route de Charavines	2 quais/1 abri
Billieu	Les Maures	2 quais/1 abri
Charancieu	Centre	2 quais/1 abri
Charancieu	Zone d'activités	2 quais
Charnècles	Ferme Bourdis	2 quais / 1 abri
Charnècles	Place	2 quais / 1 abri
Charnècles	Mairie	2 quais /1 abri
Charnècles	Les rivoires	3 quais / 2 abris
Charnècles	Lézardières/pont autoroute	2 quais/ 1 abri
Chirens	Village	2 quais/1abri
Chirens	l'Arsenal	2 quais /1 abri
Chirens	Le Gayet	2 quais /1 abri
Charavines	Office du tourisme	2 quais/1 abri
Charavines	Place du marché	2 quais / 1 abri
Charavines	Gare	2 quais / 1 abri
Chirens	Le Fagot	2 quais / 2 abris
Chirens	Plateforme Collège	10 quais / 2 abris
Coublevie	Collège Plan Menu	2 quais/1 abri
Coublevie	Parking Plan Menu	2 quais / 2 abris
Coublevie	Route de la Buisse	1 quai / 1 abri
Coublevie	Place du 19 mars 1962	2 quais
Coublevie	Les Noyers	1 quai / 1 abri
Coublevie	Rte de St Jean	1 quai
Coublevie	Place Brochier	2 quais
Coublevie	Collège Plan Menu	9 quais
Coublevie	Ecole Primaire Du Bérard	1 quai
Coublevie	Mairie	2 quais
Coublevie	Hôpital Maison de retraite	1 quai / 1 abri
Coublevie	Croix Bayard	2 quais
Coublevie	MFR Dalmassiere	2 quais / 1 abri
Coublevie	Impasse Des Oiseaux	2 quais
La Buisse	Ecoles	1 quai / 1 abri double
La Buisse	Afipaeim	2 quais / 1 abri
La Buisse	Place	2 quais / 2 abris
La Buisse	Ressourcerie	2 quais /1 abri
La Murette	Village	2 quais
La Murette	Le Paysan	2 quais / 1 abri
La Murette	La Couratière	2 quais / 1 abri
Le Pin	Les Allex	2 quais / 1 abri
Le Pin	Place St Christophe	2 quais / 1 abri
Massieu	La Côte D'ainan	1 quai
Massieu	Village	1 quai / 1 abri
Massieu	La Sarra	2 quais
Merlas	Village	2 quais / 1 abri
Moirans	Parc de la Grille	1 quai
Moirans	St Jacques	2 quais / 1 abri
Moirans	Gare SNCF	1 quai
Moirans	Place Gautier	1 quai
Moirans	Rue des Ouv. Papetiers	1 quai
Moirans	Rue de la République	1 quai
Moirans	Thales Trixell	2 quais/ 1 abri
Moirans	Boulodrome	1 quai

Moirans	Chalet	2 quais / 2 abris
Moirans	Espace Jail	1 quai
Moirans	Rue du 8 Mai 1945	1 quai / 1 abri
Moirans	Médiathèque	1 quai
Moirans	Place gauthier	1 quai
Moirans	Av louis Moyroud	2 quais
Moirans	Chemin de la violette	2 quais
Moirans	Les Balmes	2 quais / 1 abri
Moirans	Chorot Pompiers	2 quais / 1 abri
Moirans	Novespace Pommarin	2 quais
Moirans	Schneider	2 quais
Moirans	Rue de la Coste	1 quai
Moirans	Gare SNCF	1 quai / 1 abri
Moirans	Schneider	2 quais
Moirans	Lycée Pierre Beghin	2 quais / 1 abri
Montferrat	Eglise	2 quais
Montferrat	Veronnière	2 quais
Montferrat	Musée	2 quais / 1 abri double
Pommiers-la-Placette	RD520 Village	1 quai / 2 abris
Pommiers-la-Placette	Col de la Placette	2 quais / 1 abri
Rives	Place Brochier	2 quais / 1 abri double
Rives	Allimand	2 quais / 1 abri
Rives	P+R Bièvre Dauphine	1 quai / 1 abri
Rives	Place de la Libération	2 quais / 1 abri
Rives	Gare SNCF	2 quais / 2 abris
Rives	Levatel/Ecoles/stade	2 quais
Rives	Clos Juvin	2 quais
St Aupre	Village	2 quais / 1 abri
ST Blaise du Buis	LA Ravignouse	2 quais / 1 abri
St Blaise du Buis	Cimetière	1 quai / 1 abri
St Bueil	La Roche	2 quais / 2 abris
St Bueil	RD82	2 quais / 2 abris
St Cassien	Le Royer	2 quais / 1 abri
St Cassien	Eglise	2 quais
St Etienne-de-Crossey	Le Perrin	2 quais
St Etienne-de-Crossey	Les Reynauds	2 quais / 1 abri
St Etienne-de-Crossey	Village	2 quais
St Geoire en Valdaine	Place Chaffardière	1 quai / 1 abri
St Geoire-en-Valdaine	Ecole la Lambertière	1 quai
St Geoire-en-Valdaine	Hôpital	2 quais
St Geoire en Valdaine	Ecole Plampalais	2 quais / 1 abri
St Nicolas de Macherin	Place	1 quai / 1 abri
St Jean-de-Moirans	Marché aux Cerises	2 quais / 2 abris
St Jean-de-Moirans	La Patinière	2 quais / 1 abri
St Jean-de-Moirans	L'Archat	2 quais / 2 abris
St Jean-de-Moirans	Place	1 quai Double
St Jean-de-Moirans	Colombinière	1 quai / 1 abri
St Jean -de-Moirans	Plan Menu Rd1075	2 quais / 1 abri
St Jean-de-Moirans	La Manche	2 quais / 1 abri
St Julien-de-Ratz	Le Jalas	2 quais
St Julien-de-Ratz	Le Martinet	2 quais
St Julien-de-Ratz	Le Lac	2 quais / 1 abri
St Sulpice-des-Rivoires	Village	1 quai / 1 abri
Tullins	Collège Condorcet	7 quais / 3 abris
Tullins	Camille Desmoulins	2 quais / 1 abri

Tullins	Place de la Libération	2 quais / 2 abris
Tullins	Rd 92/SNCF	2 quais
Tullins	Bd Michel Perret	2 quais / 1 abri
Tullins	Jardin des Arts	1 quai
Tullins	Gare SNCF	1 quai
Tullins	Transport Fontaine	1 quai
Tullins	Route de Grenoble	2 quais /1 abri
Velanne	Centre	2 quais / 1 abri
Villages du Lac de Paladru	Village	2 quais/1 abri
Voiron	Rue George Sand	2 quais / 2 abris
Voiron	Pôle Emploi Commissariat	2 quais / 2 abris
Voiron	Impôts	2 quais / 1 abri
Voiron	Médiathèque	2 quais / 1 abri
Voiron	Eglise St Pierre	2 quais
Voiron	Impasse des Hortensias	2 quais /1 abri
Voiron	Paviot	1 quai / 1 abri
Voiron	Castors Chamois	2 quais / 1 abri
Voiron	Av de la Brunerie	2 quais / 1 abri
Voiron	Croix Morin	2 quais / 1 abri
Voiron	Centre Social	2 quais double/2abris
Voiron	Collège St Joseph	2 quais / 3 abris
Voiron	Av. Docteur Valois	2 quais / 2 abris
Voiron	Gendarmerie	2 quais / 2 abris
Voiron	Baltiss	2 quais / 2 abris
Voiron	Lavoir Criel	2 quais
Voiron	Louis Neel	2 quais / 1 abri
Voiron	Paviot Ecole	2 quais / 1 abri
Voiron	Place Général Leclerc	2 quais / 2 abris
Voiron	Parvis	2 quais / 1 abri
Voiron	Gymnase La Garenne	2 quais / 2 abris
Voiron	Av Frères Tardy	2 quais/ 2abris
Voiron	Blanchisseries	2 quais / 1 abri
Voiron	Avenue G. Frier	2 quais / 3 abris
Voiron	Brunetière	2 quais / 1 abri
Voiron	Brameret	6 quais / 3 abris
Voiron	Champfeuillet terminus	1 quai / 1 abri
Voiron	Castors Marmottes	2 quais / 1 abri
Voiron	Pôle de vouise	2 quais/ 2 abris
Voiron	Rue Jean Monnet	1 quai/1 abri
Voiron	Clos Bérard	2 quais
Voiron	Mairie	2 quais/ 2abris
Voiron	Av de paviot	2 quais / 1 abri
Voiron	MJC	1 quai
Voiron	Belvédère 1	2 quais
Voiron	Route de Criel	2 quais/1 abri
Voiron	Edgar Kofler	2 quais / 1 abri
Voiron	Ecole Ste Marie	1 quai / 1 abri
Voiron	SNCF Pierre Sépard	2 quais
Voiron	ZA Champfeuillet	2 quais
Voiron	Ecocité	2 quais / 1 abri
Voiron	SNCF Pierre Sépard	2 quais
Voiron	Denfert Rochereau	1 quai /1 abri
Voiron	Edgar Kofler	2 quais/2 abris
Voiron	Avenue de Verdun	2 quais/ 2 abris
Voiron	Faubourg Sermorens	2 quais
Voiron	Voirie Hôpital	2 quais

Voiron	Le Verdin	2 quais / 1 abri
Voiron	Stendhal	2 quais / 1 abri
Voiron	Rue Leon Béridot	2 quais/1 abri
Voiron	L'Agnelas	2 quais / 1 abri
Voiron	Leprince Ringuet	1 quai
Voiron	Patinière	2 quais / 1 abri
Voiron	Faton Terminus	1 quai / 1 abri
Voissant	Verchere	2 quais / 1 abri
Voreppe	Radiall	2 quais / 1 abri
Voreppe	Logis neuf	1 quai / 1 abri
Voreppe	Place Dr Thevenet	1 quai / 2 abris
Voreppe	Volouise	2 quais / 2 abris
Voreppe	Alcan	2 quais / 1 abri
Voreppe	Charrminelles	2 quais / 1 abri
Voreppe	Le Chevalon	2 quais / 2 abris
Voreppe	Logis Neuf	1 quai / 2 abris
Voreppe	Avenue du 11 Novembre	2 quais / 2 abris
Voreppe	Bascule	1 quai / 1 abri
Voreppe	Le Péage	2 quais / 2 abris
Voreppe	Gare SNCF	1 quai / 1 abri
Voreppe	Séminaire	2 quais / 2 abris
Voreppe	Mairie Rue de Nardan	2 quais / 2 abris
Voreppe	Café Adrait	1 quai / 1 abri
Voreppe	Chassolière	2 quais/ 2 abris
Voreppe	ELS Grouo	2 quais
Vourey	Le Pressoir	2 quais / 1 abri
Vourey	Lotissement	1 quai / 1 abri

Arrêts accessibles en pôles d'échanges

Réaumont	Gare SNCF	2 quais / 2 abris
Rives	Gare SNCF	2 quais / 2 abris
Moirans	Pôle d'échanges	2 quais / 2 abris
Moirans	Gare SNCF	1 quai / 1 abri
Tullins	Gare SNCF	1 quai / 1 abri
Voreppe	Parking de l'Arcade Gare SNCF	4 quais 2 quais / 2 abris
Voiron	Gare routière Nord	5 quais / 5 abris
Voiron	Gare Routière Sud	12 quais/ 7 abris
Voiron	Gare SNCF	2 quais/ 1 abri

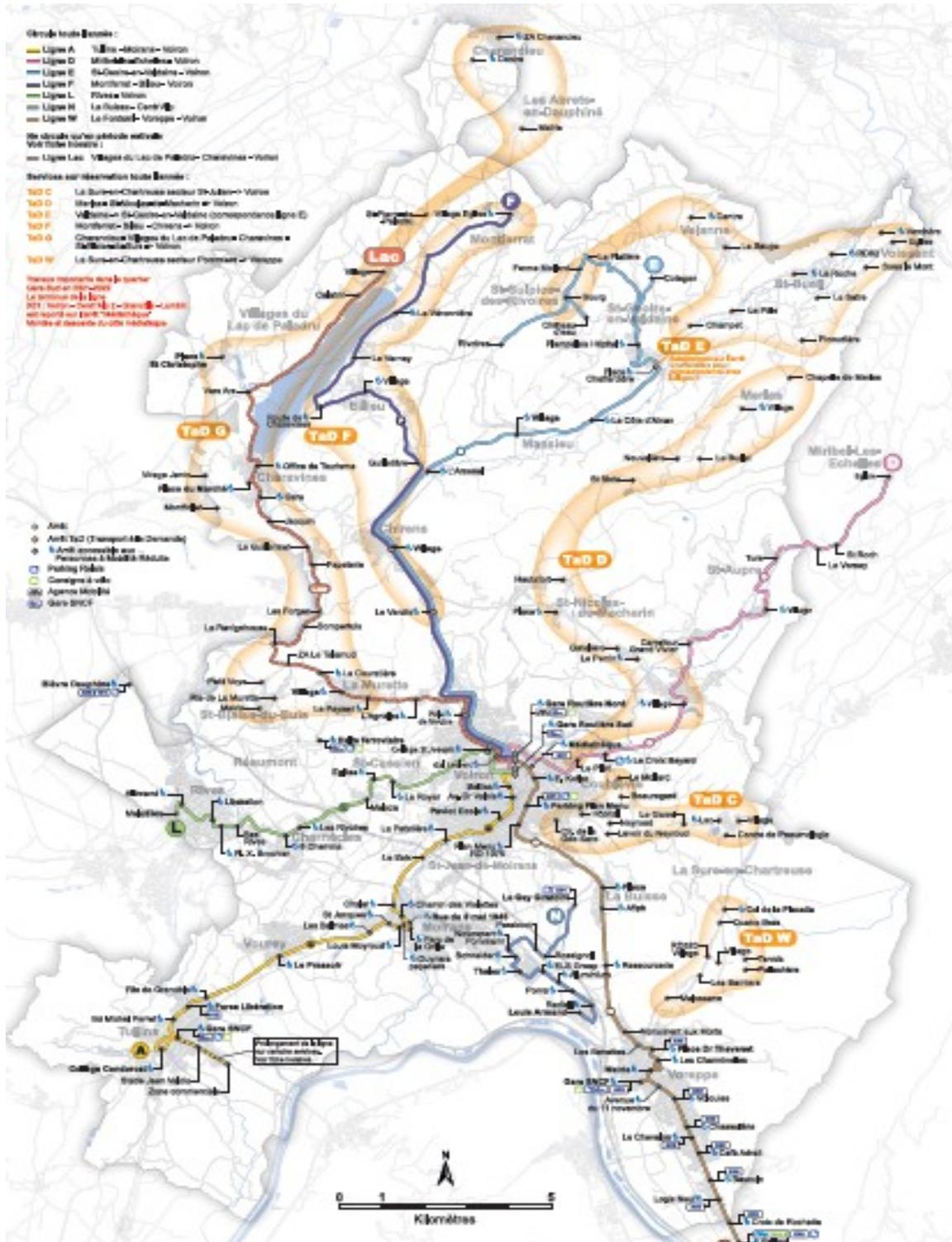
4.1.3 Annexe 3 : Liste des principales lignes du réseau et le matériel roulant affecté
(Plan des lignes principales en annexe ci- apres)

Lignes		Nb de services sur un jour moyen (aller et retour)	Moyen matériel mobilisé pour l'exploitation (hors réserve)
N°	Dénomination		
1	Urbaine	102	14 véhicules accessibles « bus standards ou midi- bus » (catégorie I)
2	Urbaine	85	
3	Urbaine	50	
4	Urbaine	50	
10	Périurbaine	18	1 véhicule accessible (catégorie III)
20	Périurbaine	24	1 véhicule accessible (catégorie II)
A	Périurbaine	35	3 véhicules accessibles (catégorie II)
D	Périurbaine	7	1 véhicule standard accessible (catégorie II)
E	Périurbaine	8	2 véhicules standards accessibles et 1 non accessible (catégorie II)
F	Périurbaine	3	1 véhicule standard accessible (catégorie II)
L	Périurbaine	5	1 véhicule standard accessible (catégorie II)
N	Périurbaine	37	1 véhicule accessible (catégories II)
LAC	Périurbaine	4	1 véhicule accessible (catégorie II)
W	Périurbaine	40	3 véhicules accessibles (catégories II)
7 lignes de TAD en lignes virtuelles + TAD zonal TPMR			7 véhicules accessibles (catégories B et III) et 1 non accessible (catégorie III)

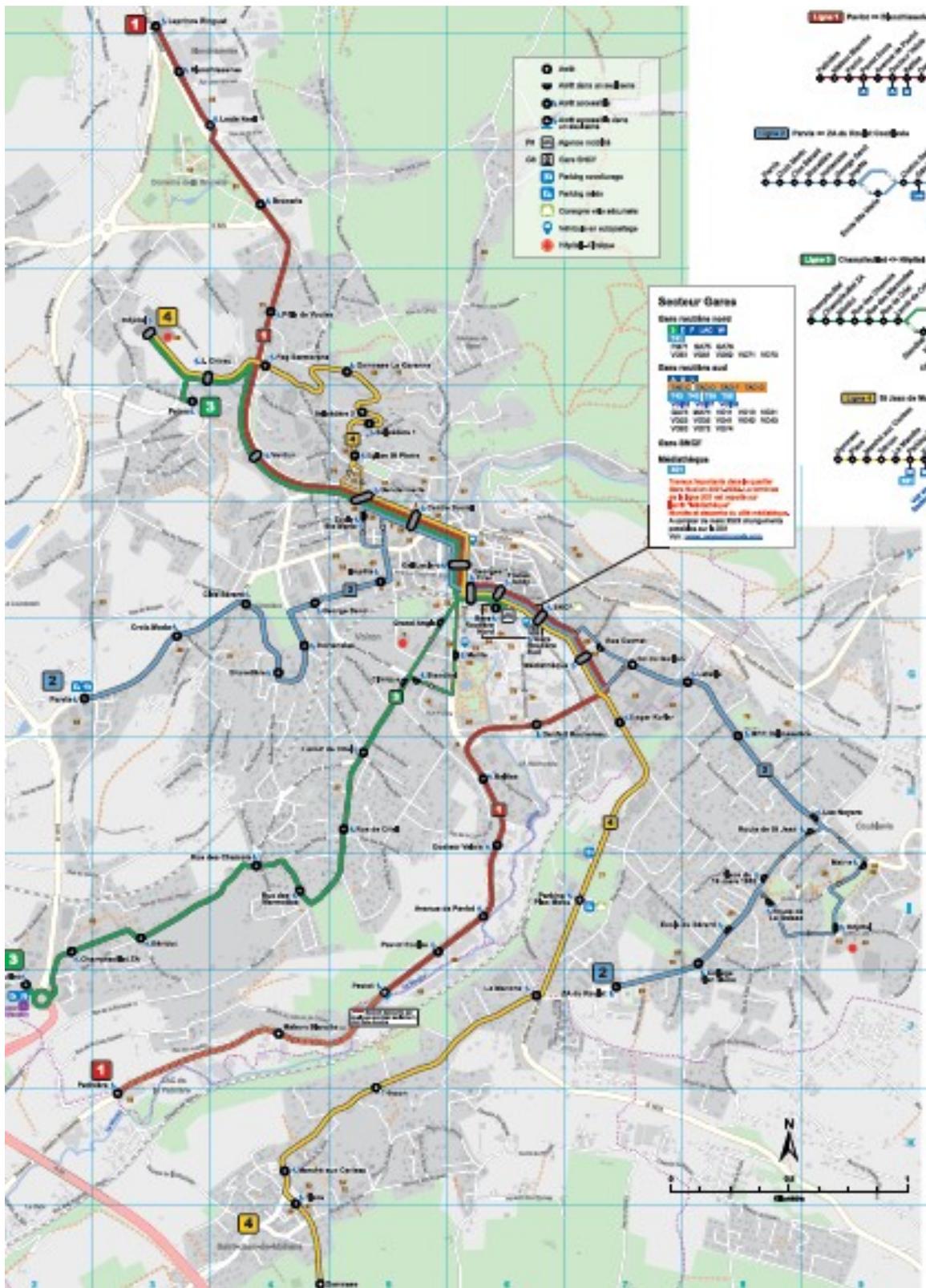
4.1.4 Annexe 4: établissements scolaires desservis en 2021

Commune	Etablissement
Chirens	Collège de Chirens
Coublevie	Ecole Maternelle d'Orgeoise
	Ecole Primaire du Bérard
	Ecole Primaire d'Orgeoise
	Collège Plan Menu
	SEGPA collège Plan Menu
	MFR La Dalmassière
	Collège Le Vergeron
	SEGPA collège Le Vergeron
	Lycée Pierre Beghin
Réaumont	Ecole Maternelle de Réaumont
Rives	Collège Robert Desnos
	SEGPA Collège Robert Desnos
St Aupre	Ecole Maternelle St Aupre le bas
	Ecole Primaire St Aupre le bas
St Blaise-du-Buis	Ecole Primaire de St Blaise du Buis
St Geoire en Valdaine	Ecole Maternelle la Lambertière
	Ecole Primaire Valjoie
	Ecole Primaire Plampalais
St Jean-de-Moirans	Ecole Maternelle Privée Sacré Cœur
	Ecole Primaire Vendemaire
	Ecole Primaire Privée Sacré Cœur
	Collège Sacré Cœur
Tullins	Ecole Primaire L&C Desmoulins
	Collège Condorcet
Voiron	Collège La Garenne
	Collège Privé St Joseph
	Collège Privé NDV
	Lycée Ferdinand Buisson
	Lycée Edouard Herriot
	Lycée Privé Les Prairies
	Lycée Privé NDV
	Lycée Agricole La Martellière
	Lycée Professionnel La Sure
	Lycée Professionnel Les Gorges
Voreppe	Collège André Malraux
	Collège Privé Portes de Chartreuses
	Lycée Professionnel Portes de Chartreuses
	Lycée Technologique Privé Portes de Chartreuses

4.1.5 Annexe 5 : plan du réseau interurbain du Pays Voironnais



4.1.6 Annexe 6 : plan du réseau urbain Voiron- Coublevie-St Jean de Moirans

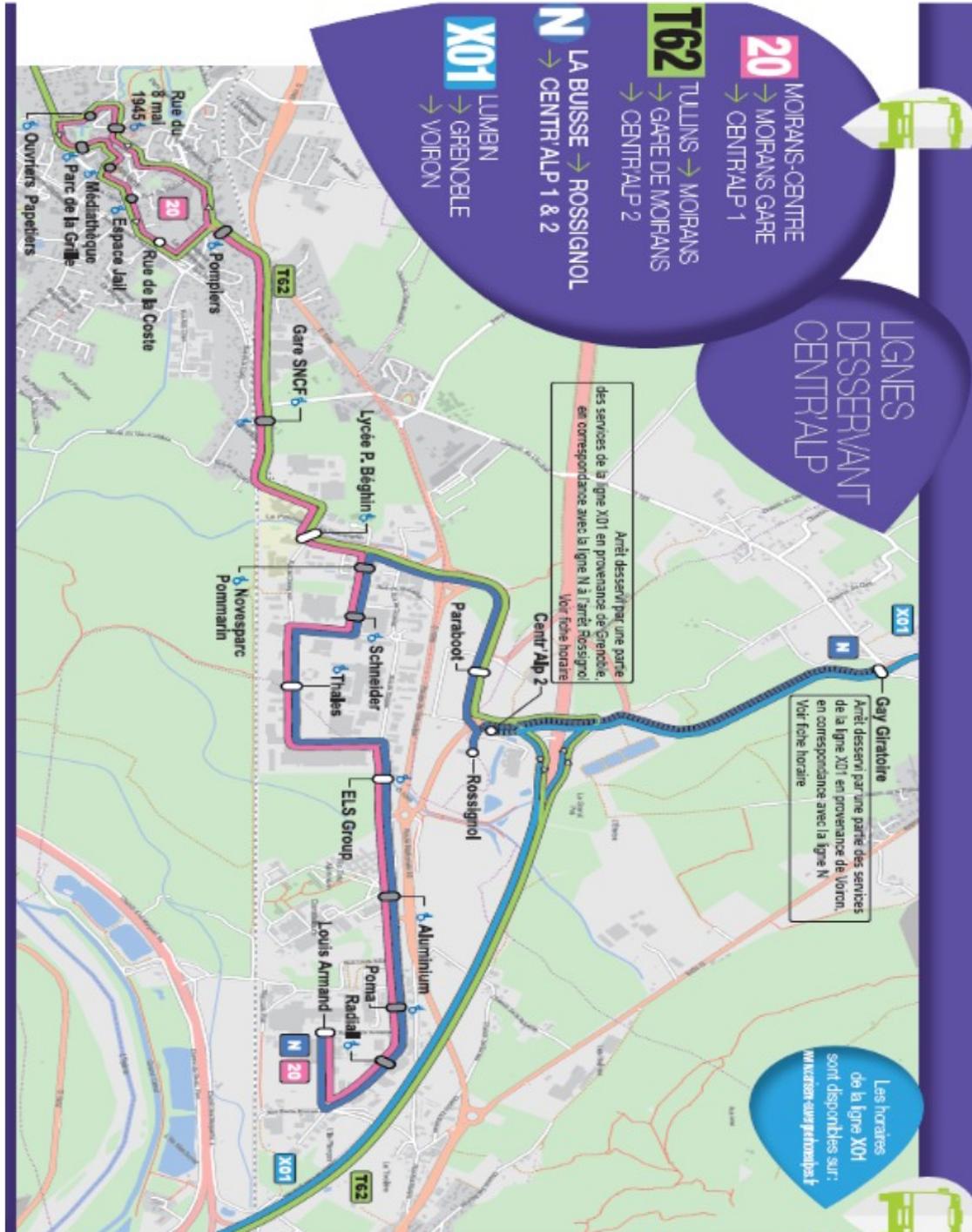


4.1.7 Annexe 7 : plan de la ligne 10, Rives - Renage



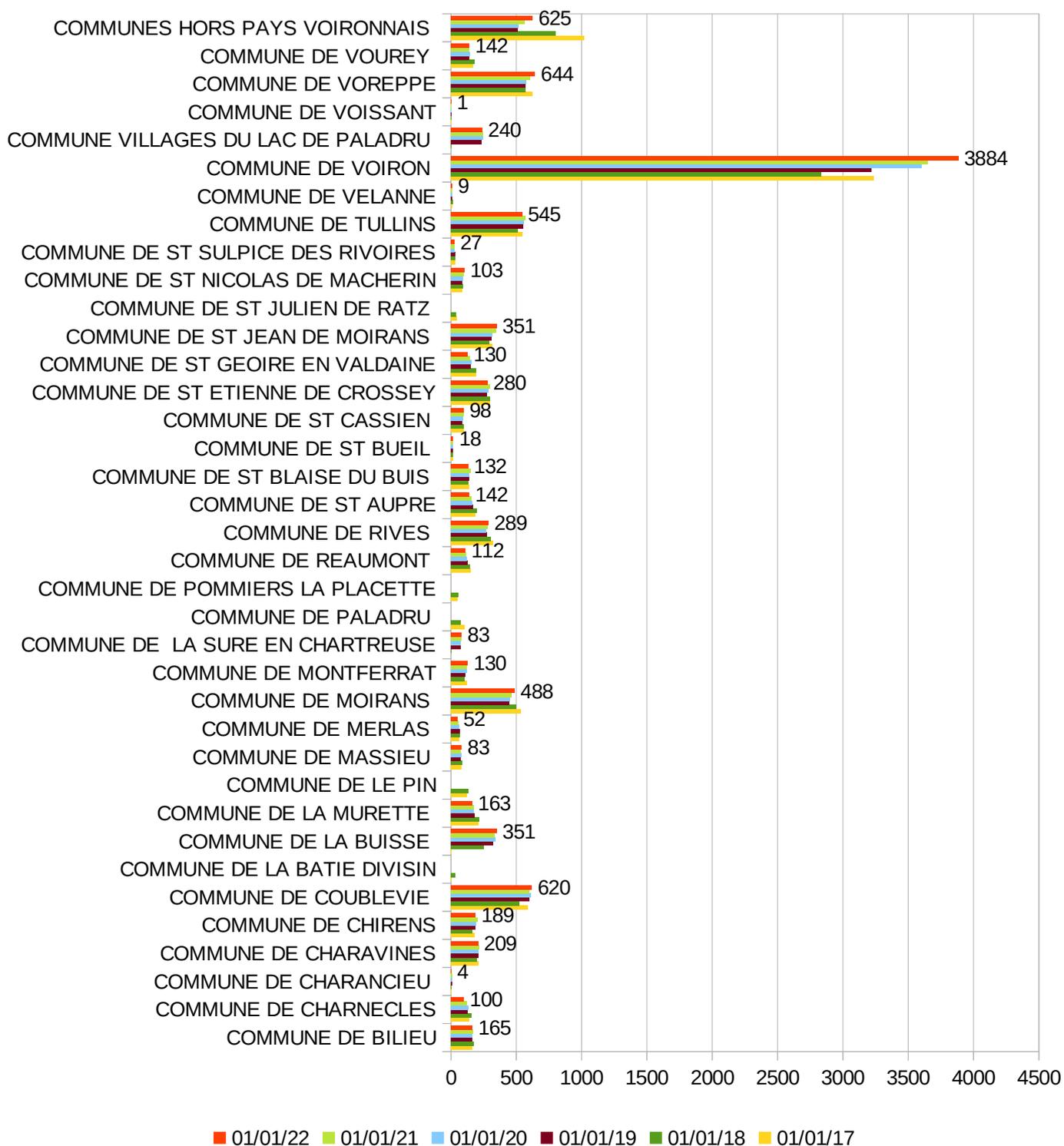
4.1.8 Annexe 8 : plan de la desserte de Centr'Alp

(X01 : nouveau nom de l'express 1 / T62 nouveau nom de la 5200 en septembre 2021)



4.1.9 Annexe 9 : commune d'habitation et âge des détenteurs de carte OÙRA avec un titre Pays Voironnais

Répartition par commune des détenteurs de carte OURA nominative



Répartition des dents habitant en Pays Viroisais ayant un titre valide au 01/01/2022 selon la commune et l'âge

		-5 ans	5 à 10 ans	11 à 26 ans	27 à 45 ans	46 à 65 ans	+ 65 ans	TOTAL
38134	SURE-EN-CHARTREUSE(LA)	1	1	75	4		2	83
38140	CHARNÈCLES			100				100
38140	LAMURETTE		2	148	4	6	3	163
38140	REALMONT	1	28	78		3	2	112
38140	RIVES		1	250	12	14	12	289
38140	STBLAISE DUBUIS	5	20	99	2	4	2	132
38210	TULLINS		7	450	22	42	24	545
38210	VOUREY		2	126	6	4	4	142
38340	VOREPPE		14	456	68	66	40	644
38430	MORANS		8	368	34	44	34	488
38430	ST JEAN DE MORANS		13	265	21	33	19	351
38490	CHARANCIEU			3	1			4
38500	COUBLEVIE	4	56	381	51	69	59	620
38500	LABUISSE		2	281	20	31	17	351
38500	ST CASSIEN		1	89	5	2	1	98
38500	ST NICOLAS DE MACHERIN		2	95	2	3	1	103
38500	VIROIN	2	110	1499	445	588	1240	3884
38620	MASSEU		2	75	1	3	2	83
38620	MERLAS	5	18	25		3	1	52
38620	MONTFERRAT			126	2		2	130
38620	ST BUEIL			13	1		4	18
38620	ST GEORE EN VALDAINE	9	32	67	13	7	2	130
38620	ST SULPICE DES RVOIRES		4	21	1	1		27
38620	VELANNE			8			1	9
38620	VOISSANT			1				1
38850	BLIEU			158	1	4	2	165
38850	CHARAVINES		3	193	3	6	4	209
38850	CHRENS		4	176	2	5	2	189
38730	VILLAGES DU LAC DE PALADRU		1	225	2	8	4	240
38960	ST ALPRE	4	16	113	1	5	3	142
38960	ST ETIENNE DE CROSSEY		2	256	6	9	7	280
TOTAL		31	349	6220	730	960	1494	9784

4.1.10 Annexe 10 : liste des points de vente du réseau de transports du Pays Voironnais

Il est possible d'acheter les cartes 10 trajets et abonnements chez des dépositaires répartis sur le territoire, en plus de l'Agence Mobilité. Les dépositaires de Tullins et la Buisse vendent également les titres Cars Région Isère (Ex Transisère)

VOIRON	Agence Mobilité	4, avenue des Frères Tardy
CHARAVINES	Office de Tourisme	230 Rue des bains
COUBLEVIE	Mairie – Agence Postale	11, Chemin de l'Orgeoise
LA BUISSE	Agence postale	Mairie de la Buisse – Place Marcel Vial
RENAGE	Café le Cardinal	1098, bd de la République
RIVES	Mairie	Place de la Libération
ST GEOIRE EN VALDAINE	Mairie	Le Bourg
TULLINS	Tabac presse Loto PMU - Avant Propos	108 Bd Michel Perret
VOREPPE	Mairie	1 Place Charles de Gaulle

4.3 ANNEXES PARTIE 3

4.3.1 ANNEXE 1 : Flyer itinéraire jalonnés

SUIVEZ LES PANNEAUX !



Des panneaux directionnels verts et blancs signalent sur des routes à très faibles trafics automobiles des itinéraires cyclables sur les communes de Charmécles, La Murette, Moirans, Réaumont, Rives, St-Blaise du Buis, St-Cassien, St-Jean de Moirans, Tullins, Voiron, Voreppe et Vourey.

Ils garantissent des déplacements à vélo plus en sécurité pour aller travailler, faire des courses, se rendre à l'école, se promener...

MOBILITÉ

Plus sûres



≈ 65 KM D'ITINÉRAIRES CYCLABLES SUR 12 COMMUNES DU PAYS VOIRONNAIS

SUIVEZ LES PANNEAUX !

SE DÉPLACER À VÉLO, C'EST...

- + de santé : diminue le risque cardiovasculaire, diminue le stress...
- + économique : moins de dépenses que pour entretenir une voiture et pas besoin de carburant!
- + écologique : car moins polluant, moins de nuisances sonores
- + facile pour se stationner : pas besoin de payer le parking et plus rapide pour trouver une place qu'en voiture!

+ D'INFOS

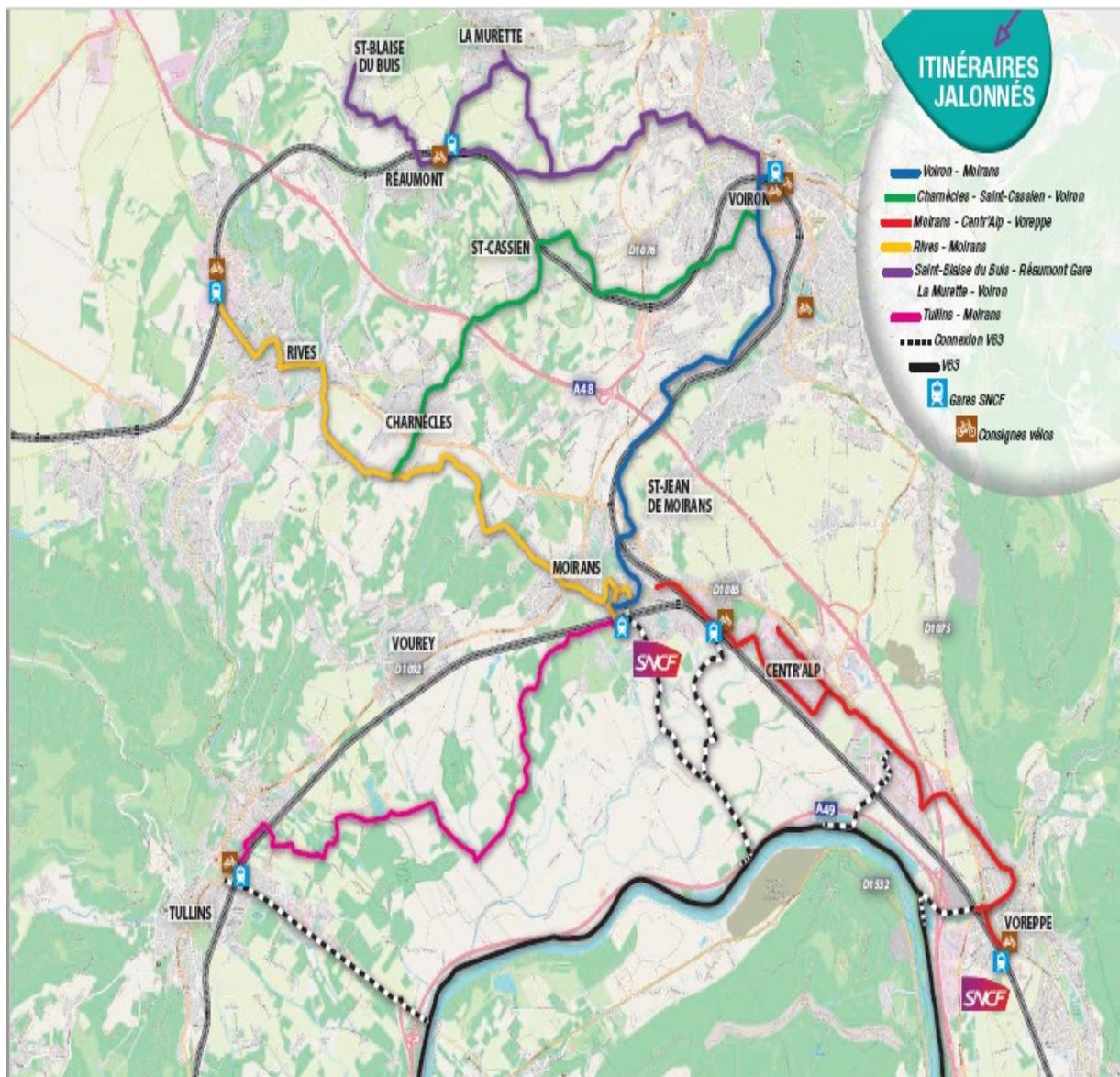
AGENCE MOBILITÉ
4, av. des Frères Tardy - 38500 Voiron
Tél. : 04 76 05 03 47

www.paysvoironnais.com
Rubrique vélo dans la page transport

 Pays Voironnais - Officiel

New Deal - Genesko, © Prolux - Elchibatsock, X-école résident, Prolux plan - OpenStreetMap





COMMUNAUTÉ DU PAYS VOIRONNAIS
40 rue Malnsleux - CS 80363 - 38516 VOIRON Cedex
Tél. : 04 76 93 17 71

www.paysvoironnais.com

