

MAITRISER L'EVOLUTION D'UN RESEAU D'AUTOBUS
LE CAS DE MARSEILLE

par
Bernard AVEROUS
Responsable des ETUDES GENERALES
à la REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS DE LA VILLE DE MARSEILLE
12, Avenue Clot-Bey
13008 - MARSEILLE
(FRANCE)

INTRODUCTION

Dans un contexte général caractérisé à la fois par l'affirmation de la priorité aux transports collectifs et par l'accroissement important de la contribution financière des collectivités locales aux coûts de fonctionnement des réseaux, la maîtrise du développement des réseaux de transport collectif devient un problème crucial pour la collectivité, pour l'exploitant, ... et pour l'usager.

Si ce développement est généralement bien maîtrisé quand il s'agit de prendre des décisions sur des infrastructures lourdes de transports en commun en site propre, cette maîtrise est plus difficile à assurer dans le cas des réseaux d'autobus.

En effet, par sa souplesse même un réseau d'autobus suscite toujours de nombreuses demandes de modifications : les demandes exprimées directement par les usagers ou leurs représentants concernent souvent des modifications de service d'un coût limité et de toute façon très marginal par rapport aux coûts d'exploitation de l'ensemble du réseau ou même par rapport à la contribution d'équilibre de la collectivité locale. L'histoire récente des réseaux montre que "céder" ou "résister" à ces demandes dépend souvent davantage du contexte économique ou politique du moment que d'une évaluation fine de leur intérêt réel pour les usagers concernés.

"Céder" régulièrement à ces demandes successives présente pourtant de nombreux risques tant, pour l'évolution de la structure du réseau -risque d'évolution incohérente ou privilégiant une amélioration de la couverture locale par rapport à une réelle qualité de service- que pour celles des coûts d'exploitation. L'accumulation sur plusieurs années d'acceptations trop systématiques de demandes d'améliorations marginales du service peut entraîner un accroissement des coûts d'exploitation globalement disproportionnés par rapport à l'impact réel, auprès de la clientèle, des modifications du réseau qui l'ont entraîné.

MAITRISER DEVELOPPEMENT RESEAU par B. AVEROUS

"Résister" systématiquement à ces demandes peut conduire à figer le réseau dans un contexte urbain en pleine évolution, à tenir insuffisamment compte d'une réelle évolution des besoins. Ce risque ne peut être négligé dans un contexte où de nombreux réseaux ont connu, ces dernières années, une évolution rapide qui les a conduit aux limites des possibilités de financement des collectivités locales : les contraintes budgétaires risquent alors de conduire à la sclérose du réseau au moment où s'expriment de nouvelles demandes très légitimes. L'attitude adoptée face à ces demandes de modifications de service est pourtant déterminante pour l'évolution du réseau, car c'est souvent à travers les mises en service successives de mesures apparemment marginales que se façonne au fil des ans le réseau moyen terme.

"Maîtriser" l'évolution d'un réseau d'autobus passe donc avant tout par l'étude détaillée et approfondie de toutes ces modifications, même d'apparence mineure, afin d'en proposer une évaluation complète (enjeux pour les usagers, impact économique et financier, cohérence avec le réseau actuel, l'urbanisme et son évolution, les projets moyen terme) avant toute décision.

De plus, la maîtrise de l'évolution d'un réseau d'autobus ne doit pas se limiter à celle des adjonctions de services nouveaux en effet, tout en respectant des normes minimum de service public, il se peut très bien que -par exemple, à la suite d'évolutions urbaines ou économiques- les moyens mis en oeuvre sur certains secteurs, soient disproportionnés par rapport au service rendu ou, du moins, ne soient plus en harmonie avec le reste du réseau. Dans ce cas, la maîtrise de l'évolution du réseau peut passer par celle des réductions de service liées à l'évolution de la demande.

A ce sujet, il faut bien voir que s'il existe une pression permanente pour augmenter le service et les moyens mis en oeuvre -pression qu'exercent par exemple les usagers (réclamations en cas de surcharge, demandes de dessertes complémentaires,...)-il n'existe pas de dynamique propre pour la réduction des moyens : pas de demandes de réductions de services, pas de demandes de réduction des temps de battements... Cette situation suppose donc que l'Entreprise se dote elle-même des moyens et mesures pour s'auto-alerter lorsque, pour des raisons diverses, ces moyens apparaissent localement comme trop importants ou, disproportionnés par rapport à d'autres secteurs.

"Maîtriser" l'évolution d'un réseau d'autobus passe par l'évaluation permanente à la fois des moyens effectivement utilisés sur le réseau et des modifications de dessertes qui peuvent être envisagées.

Nous présenterons, dans les pages qui suivent, la stratégie et la méthode adoptées à Marseille pour maîtriser l'évolution du réseau de surface.

LA STRATEGIE ADOPTEE

La stratégie adoptée par la R.A.T.V.M. pour maîtriser l'évolution du réseau d'autobus consiste en la mise en oeuvre d'opérations annuelles, lors de la rentrée de Septembre. Ces opérations de "Rentrée" ont été constituées en 1981 et 1982 d'une dizaine de modifications de lignes (déplacements de terminus, nouveaux itinéraires, création ou suppression de lignes) cohérentes avec le schéma du réseau moyen terme (1986) (1). L'importance de la contribution d'équilibre, versée à la R.A.T.V.M. par la Ville de Marseille, a conduit l'autorité municipale à fixer des objectifs budgétaires très stricts à la Régie ; dans un tel contexte, l'évolution du réseau ne pouvait s'envisager qu'à travers une optimisation des moyens mis en oeuvre.

1. Une nécessaire optimisation des moyens

Si la R.A.T.V.M., comme tout autre réseau, disposait aujourd'hui librement de l'ensemble des moyens qui lui sont alloués, et si on lui demandait de définir un réseau correspondant à l'optimisation de ces moyens, il est bien évident que ce réseau serait différent du réseau actuel, façonné par l'histoire avec sa dynamique, certes, mais aussi ses pesanteurs. Maîtriser l'évolution d'un réseau d'autobus, c'est, en partie, vouloir se rapprocher en permanence, en apportant les corrections nécessaires, de ce réseau théorique correspondant à l'utilisation optimum des moyens alloués.

Il ne s'agit évidemment pas de remettre en cause la notion de service public -qui peut se confondre dans certains cas avec celle de service minimum- mais de considérer que, quelle que soit l'importance des moyens mis à la disposition des réseaux, ils ne peuvent permettre d'assurer, avec un bon niveau de service, tous les déplacements de toutes les personnes à toute heure du jour ou de la nuit. Ainsi, tout en respectant un niveau minimum de service public, l'utilisation de ces moyens doit être optimisée pour qu'ils permettent d'assurer le maximum de déplacements et satisfassent le maximum d'usagers.

Cela signifie, en premier lieu, que nous ne proposons de mettre en oeuvre des moyens nouveaux que lorsque cela contribue à améliorer l'efficacité globale des moyens mis en oeuvre sur l'ensemble du réseau ; en première approximation, cela revient à dire que nous ne proposons de retenir que des mesures ayant un taux de couverture prévisionnel (recettes/dépenses) supérieur au taux moyen de l'ensemble du réseau. Cette orientation suppose évidemment que nous disposions de moyens assez fins pour les estimations tant du trafic que des coûts.

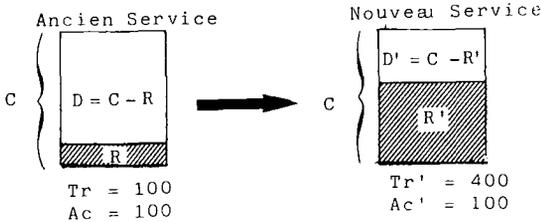
(1) L'étude de la définition de ce schéma de référence 1986 n'est pas développée dans ce document

Mais, dans le cadre de contraintes budgétaires strictes, il n'est pas toujours possible de mettre en oeuvre des mesures de développement du réseau, même lorsqu'elles correspondent à une utilisation des moyens plus efficace que la moyenne du réseau, car cette mise en oeuvre engendre presque toujours un accroissement du déficit d'exploitation. Confrontés à cette situation, nous avons proposé de financer les mesures de développement du réseau par une réduction des moyens sur les services présentant la plus mauvaise efficacité (tout en respectant la notion de service minimum).

Dans le cadre de contraintes budgétaires strictes, seule cette "redistribution" des moyens permettait d'éviter la sclérose du réseau alors que l'évolution urbaine faisait apparaître des besoins nouveaux.

Si l'on admet de manière quelque peu caricaturale, mais proche de la réalité marseillaise, que parmi les services actuellement assurés, ceux qui ont la plus mauvaise efficacité ont un taux de couverture des dépenses par les recettes de l'ordre de 0,15 et que, parmi les nouveaux services envisageables, il en est qui ont un taux de couverture des dépenses par les recettes de l'ordre de 0,60, on peut alors concevoir, de manière très schématique, divers types de redistribution des moyens sur le réseau de surface et notamment :

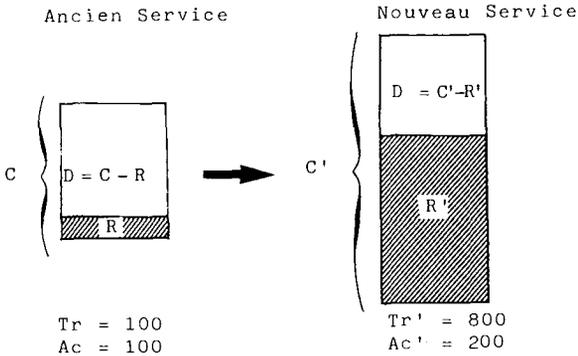
* une simple redistribution des moyens (constants) qui permet d'assurer un nouveau trafic quatre fois plus important que celui qui a été pénalisé (tout en réduisant de moitié le déficit d'exploitation).



C = Coût d'exploitation
R = Recettes d'exploitation
D = Déficit d'exploitation

Tr = Trafic (supposé proportionnel à R)
Ac = Activité (supposée proportionnelle à C)

* une redistribution des moyens à déficit d'exploitation constant, qui conduit à assurer un nouveau trafic huit fois plus important que celui qui a été pénalisé (et à multiplier par deux l'activité du réseau) :



Certes, ces schémas économiques sont un peu simplistes et ils trouvent leur limite dans l'application de la notion de service public. De plus, il faut souligner qu'ils ne s'appliquent qu'à une évolution marginale du réseau. Mais n'est-ce pas justement cette évolution marginale qu'il convient de maîtriser ? (1).

(1) Les valeurs correspondant aux opérations "Retrénée 81" et "Retrénée 82" de la R.A.T.V.M. sont données en Annexe.

2. Cohérence des mesures adoptées avec un schéma moyen terme

Comme nous l'avons déjà souligné, c'est par son évolution au fil des ans que le réseau se modifie, prend sa nouvelle figure. Il est clair que l'optimisation des moyens ne saurait être considérée comme le fil directeur de cette évolution du réseau.

A l'inverse, il faut considérer la maîtrise économique de l'évolution du réseau comme un moyen nécessaire pour atteindre les objectifs du réseau moyen terme que l'on s'est fixé. Les modifications annuelles du réseau constituent le cheminement normal vers un projet moyen terme traduisant les orientations politiques de l'autorité organisatrice.

La maîtrise de l'évolution d'un réseau d'autobus passe donc par l'existence d'un projet moyen terme qui sert de guide et oriente les choix. Dans le cas de Marseille, ce projet est fortement marqué par le développement du Métro, l'organisation des deux réseaux -routier et ferré- devant conduire à un réseau Transport Collectif globalement cohérent et dans lequel ces divers modes trouvent toute leur complémentarité. Malgré ce contexte un peu particulier, les opérations de modifications du réseau de surface "Rentrée 81" et "Rentrée 82" sont déjà cohérentes avec le "schéma de référence 1986" : elles en constituent la première mise en oeuvre.

3. Regroupement en opérations annuelles de toutes les modifications du réseau

La maîtrise de l'évolution du réseau de surface ne saurait se résumer à l'approche technique et économique des modifications à apporter au réseau. En effet, ces modifications ont souvent pour origine des groupes d'usagers, des comités de quartier, des associations..., qui adressent leurs revendications au réseau, soit directement, soit par l'intermédiaire des Elus qui les représentent. Il appartient donc au réseau de "gérer" cette relation avec les usagers, leurs représentants, les Elus, d'étudier l'ensemble des demandes qui sont formulées, d'expliquer les choix effectués et d'intégrer les demandes retenues dans un processus de transformation cohérente du réseau.

De plus, nous ne devons pas oublier que toute transformation du réseau a pour objectif d'améliorer le service rendu à la clientèle et que sa réussite passe généralement par des changements d'habitudes de déplacement de cette clientèle..

Maîtriser l'évolution du réseau, c'est aussi en organiser la transformation de manière à favoriser ces changements d'habitudes. Toutes ces considérations nous ont conduits à regrouper dans le temps, à la rentrée de Septembre, l'ensemble des transformations annuelles du réseau. Le regroupement permet en effet une campagne d'information, de promotion et d'explication dont l'effet dépasse largement celui de la juxtaposition de mesures élémentaires.

C'est, une fois par an, l'occasion privilégiée de donner l'image d'un réseau en mouvement, qui s'adapte à l'évolution urbaine et à celle des modes de vie et ce, au moment de la "Rentrée", période à laquelle de nombreuses habitudes vont se prendre pour une année entière.

Le regroupement dans le temps de l'ensemble des mesures permet aussi de mieux expliquer pourquoi certaines modifications demandées n'ont pas été adoptées, de mieux faire comprendre le sens d'une redistribution des moyens entre les différents services. D'ailleurs, seul ce regroupement permet de faire une redistribution des moyens : serait-il possible de diminuer fortement ou supprimer certains services si, simultanément on ne créait pas, ou ne développait pas d'autres services ?

D'une manière générale, cette stratégie facilite les relations avec nos principaux interlocuteurs -les usagers, ou leurs représentants- qui savent si le projet qu'ils souhaitent voir aboutir est ou non à l'étude pour la prochaine "Rentrée". Au terme de l'étude, ils en connaissent les résultats, les raisons du refus ou de l'acceptation de leur demande et, le cas échéant, la date de mise en oeuvre du nouveau service.

Ce rythme visible de la transformation du réseau garantit la crédibilité dans son évolution.

Dans le cadre d'une telle stratégie, l'étude des projets et leur évaluation détaillée, apparaît comme la clef de voûte de la maîtrise de l'évolution du réseau de surface.

METHODOLOGIE D'ETUDES DE MODIFICATIONS DE DESSERTE

Après avoir sommairement décrit le cadre général adopté à la R.A.T.V.M., pour les études de modifications de service sur le réseau de surface, nous évoquerons les problèmes liés à la conduite de telles études, tant sous leurs aspects internes à l'Entreprise (qui conduit ces études et comment) qu'externes (concertation avec les usagers), et le processus de décision correspondant.

1. Le schéma général des études de modifications de service

Le schéma décrit ci-dessous correspond à des études de modifications de desserte (déplacements de terminus, changements d'itinéraires) ou de création (ou suppression) de lignes. Il comporte essentiellement quatre étapes :

A| - Situation actuelle et diagnostic

C'est la première phase de toute étude, elle comprend :

A.1.- Une analyse du contexte urbain

* Etudes des principaux générateurs de trafic du secteur d'étude (logements, équipements, emplois) et de leur évolution.

* Le réseau viaire et son évolution prévisible.

A.2.- Une description du réseau T.C. et de son utilisation

* Le service actuellement offert aux usagers (et comparaison avec d'autres secteurs similaires).

* Le trafic assuré par le réseau (et comparaison du taux d'usagers des T.C. avec d'autres secteurs similaires).

A.3.- Le Diagnostic

Mise en évidence des "points forts" et des "points faibles" de la desserte actuelle dans le secteur d'étude et orientations sur les types d'améliorations à apporter.

B| - Les solutions possibles

Recherche et mise au point des diverses solutions envisageables.

C| - Evaluation de la (ou des) solution(s) possible(s)

L'évaluation est l'élément essentiel du dossier d'étude ; elle doit permettre une décision en toute connaissance des enjeux. Elle porte essentiellement sur les points suivants :

C.1.- Evaluation du point de vue de l'utilisateur

* Le service rendu : Il s'agit de préciser le service offert à l'utilisateur pour les principales liaisons intéressant la zone d'étude et les ordres de grandeur des populations concernées. Cette évaluation doit permettre une comparaison avec la situation antérieure.

* Estimation du trafic attendu : L'estimation de la nouvelle clientèle se fait le plus souvent par analogie avec d'autres dessertes de même type (ou d'autres variations de desserte de même type).

MAITRISER DEVELOPPEMENT RESEAU par B. AVEROUS

C.2.- Impact économique et financier

La synthèse de l'étude économique et financière est présentée en précisant les valeurs correspondant aux recettes attendues du trafic, aux coûts d'exploitation en année pleine, aux investissements : autobus, arrêts, coûts de promotion.

L'étude économique et financière doit permettre de définir, pour chaque solution :

* son coût économique, intégrant les coûts d'exploitation et l'amortissement des investissements.

* son impact aux budgets des années n et n + 1 en distinguant les sections investissement et fonctionnement. les sections investissement et fonctionnement.

N O T A

Il nous paraît, à l'expérience, tout à fait essentiel de distinguer clairement, dans l'évaluation d'une mesure, son coût économique qui permet d'apprécier l'efficacité économique de cette utilisation des moyens, et son impact budgétaire qui nous renseigne sur la possibilité de financement de cette mesure dans le cadre d'un budget donné.

Cette évaluation économique et financière nécessite la connaissance détaillée des prix de revient. S'agissant de modifications marginales de l'offre, nous avons été conduits, pour calculer les coûts correspondants aux différentes modifications du service, à définir, à partir d'une analyse détaillée de la comptabilité analytique, les coûts économiques marginaux du kilomètre supplémentaire et de l'autobus supplémentaire au parc.

Aussi, le coût d'exploitation supplémentaire attaché à une modification marginale du service se calcule par une formule du type :

$$C = a H + b K + c A$$

Avec :

H = Nombre d'heures de conduite

a = Coût marginal de l'heure de conduite
(personnel mouvement)

K = Nombre de kilomètre-voiture

b = Coût marginal du kilomètre-voiture
(gazole et matières, part du personnel technique, part des frais d'administration générale).

A = Nombre d'autobus supplémentaire au parc

c = Coût d'exploitation marginal de l'autobus supplémentaire (entretien).

MAITRISER DEVELOPPEMENT RESEAU par B. AVEROUS

Lorsque la modification de service proposée a une incidence sur le parc, il convient de rajouter :

* pour le calcul du coût financier : l'impact aux budgets successifs de l'acquisition du nombre d'autobus correspondants.

* pour le calcul du coût économique : le coût économique correspondant à l'amortissement de l'investissement..

La définition de ces coûts marginaux élémentaires a nécessité un important travail d'analyse de la comptabilité analytique de l'Entreprise. Mais, seule cette connaissance détaillée des prix de revient autorise une évaluation économique et financière permettant d'éclairer valablement les choix proposés.

C.3.- Cohérence des solutions envisagées

Comme nous l'avons déjà évoqué, cette évaluation en terme de cohérence est essentielle pour la maîtrise effective de l'évolution du réseau, qu'il s'agisse de :

* la cohérence avec le reste du réseau (comparaison du service offert avec des secteurs similaires),

* la cohérence avec l'évolution urbaine du secteur,

* la cohérence avec le réseau de référence à moyen terme.

Conclusion

Au terme de l'évaluation des diverses solutions envisagées, il s'agit de présenter le choix préconisé par la R.A.T.V.M. (éventuellement le statu quo).

2. Conduite des études de modifications de desserte

* Le choix des projets

Le premier travail consiste à sélectionner l'ensemble des "projets" qui feront l'objet d'une étude détaillée dans le cadre de la préparation à une opération de "Rentrée". Ces projets, issus du courrier des usagers, des demandes des élus, du diagnostic permanent de la Régie sur le fonctionnement du réseau, sont présentés pour accord à l'autorité politique.

* Conduite des études au sein de la R.A.T.V.M.

L'organisation interne pour la conduite de telles études est très variable selon les réseaux. Sans entrer trop finement dans les détails, les principes d'organisation retenus à la R.A.T.V.M. peuvent être résumés comme suit :

. Les études de modifications de service sont conduites par les Etudes Générales qui ont pour mission essentielle la "définition du produit offert à l'utilisateur". Ce choix marque le souci de privilégier l'aspect "Clientèle" dans toute étude de modification du service.

. Les problèmes d'exploitation sont "sous-traités" au Service du Mouvement (définition des moyens nécessaires pour assurer le niveau de service souhaité, relations avec les services techniques de la Ville pour tous problèmes de mise en oeuvre,...). Il nous paraît essentiel, en effet, que les problèmes soient examinés par l'exploitant lui-même au moment de l'étude, de manière à ce que les contradictions pouvant apparaître entre la prise en compte du point de vue de l'utilisateur et la prise en compte du point de vue de l'exploitant puissent apparaître en cours d'étude... et non au moment de la mise en oeuvre.

. La coordination des études et les discussions internes à l'Entreprise, tant sur le diagnostic que sur les solutions préconisées, se déroulent dans le cadre d'un Groupe Permanent d'Etudes de Lignes. Ce "G.P.E.L." rassemble les responsables des Etudes Générales, du Service Mouvement et du Service Commercial (chargé de la promotion et de la "vente" du produit T.C.). Toute étude de modification de service est soumise au G.P.E.L. pour avis, avant communication à la Direction Générale. Ce groupe permanent a pour principal objectif de garantir l'indispensable communication et confrontation entre les services d'études, les services d'exploitation et les responsables de la promotion.

* Concertations avec les usagers et leurs représentants

Si le dialogue avec les usagers, ou leurs représentant est très enrichissant, il y a toujours un risque à voir se transformer des réunions de concertations en "négociations" sur la nature ou l'ampleur des mesures à adopter ; le résultat de ces "négociations" n'étant pas forcément cohérent avec le schéma de référence à moyen terme.

A l'expérience, pour maintenir un dialogue de qualité avec les usagers tout en évitant cet écueil, il nous paraît essentiel de distinguer clairement les trois objectifs que peuvent avoir les réunions avec les usagers.

. La connaissance des besoins non satisfaits

Lorsque des usagers demandent un prolongement de ligne, un changement d'itinéraire..., avant même d'étudier leur "proposition", il convient de leur faire expliciter leurs besoins non satisfaits pour pouvoir étudier les diverses manières d'y répondre. Des réunions ayant ce réel objectif sont souvent très utiles.

. La présentation de modifications possibles

Les réunions ayant cet objectif ne portent tous leurs fruits que lorsque les projets présentés ont déjà été soigneusement étudiés et évalués par le réseau. Les appréciations complémentaires portées par les usagers, sur les différents projets, permettent alors d'en affiner l'évaluation.

. L'explication de modifications décidées

Lorsque la décision de modification (ou de statu quo) est prise, il convient d'aller expliquer ce choix à ceux qui ont participé à la concertation, que ce choix satisfasse leur attente, ou non. Cette explication a pour but de faire comprendre la politique du réseau à travers ses manifestations élémentaires.

3. Le processus de décision

La maîtrise de l'évolution du réseau nécessite bien évidemment l'adhésion du pouvoir politique à la stratégie proposée et l'existence d'un processus de décision correspondant. De manière assez schématique, les principales décisions se situent :

. Lors des décisions budgétaires. Il s'agit alors de fixer l'enveloppe des moyens consacrés à l'opération "Reentrée" de l'année budgétaire et d'en fixer l'orientation (part plus ou moins importante de la redistribution) sans en définir les modalités (les études ne sont pas encore engagées).

. Au moment de la sélection des projets mis à l'étude. La mise à l'étude d'un projet n'étant pas à confondre avec une décision de principe sur sa mise en oeuvre, il est toujours essentiel d'expliquer au pouvoir politique, comme aux usagers, que le fait d'étudier un projet, et de dire qu'on l'étudie, ne présume en rien la mise en oeuvre d'une quelconque modification tant que ne sont pas connus les résultats de l'étude.

. Enfin, et surtout, au moment du choix des modifications à mettre en oeuvre. L'évaluation détaillée des différentes variations est alors présentée à l'autorité politique ainsi que la proposition globale de la R.A.T.V.M. A ce niveau, les choix concernent à la fois chaque projet élémentaire et l'opération globale.

MAITRISER DEVELOPPEMENT RESEAU par B. AVEROUS

C'est à ce moment, en particulier, que peut s'effectuer un choix de redistribution des moyens. En effet, quelles que soient les capacités de financement de l'opération "Rentrée", les mesures de développement du réseau seront d'autant plus importantes que l'on acceptera de libérer des moyens sur des services particulièrement peu "efficaces" (tout en respectant le service public minimum).

. En dernier ressort, c'est le Conseil d'Administration de la R.A.T.V.M. qui décide du contenu détaillé de chaque opération "Rentrée".

C'est au moment du choix que le travail d'évaluation prend tout son sens et que les décideurs doivent être correctement éclairés sur les enjeux pour les usagers, sur l'efficacité économique, sur les coûts financiers et sur la cohérence à moyen terme, des mesures qui leur sont proposées.

C O N C L U S I O N

Maîtriser l'évolution d'un réseau de surface nécessite donc l'existence permanente d'un projet moyen terme. Ce projet moyen terme ne peut, toutefois, en aucun cas, et quelle que soit sa qualité technique, garantir à lui seul cette maîtrise.

Si la "conduite" de la transformation du réseau nécessite bien d'avoir un objectif, seule la maîtrise des actions quotidiennes permet de conduire effectivement la transformation du réseau vers cet objectif. Cette maîtrise des actions quotidiennes passe avant tout par l'évaluation détaillée systématique de toutes les actions envisagées et par la mise au point d'opérations groupées indispensables pour une bonne communication du processus de transformation et pour rythmer, de façon visible et donc crédible, cette transformation.

MAITRISER DEVELOPPEMENT RESEAU par B. AVEROUS

A N N E X E

LES OPERATIONS "RENTREE 81" ET "RENTREE 82"

(Cf. Tableaux page suivante)

1. BILAN DE L'OPERATION "RENTREE 81"

L'opération se composait de neuf mesures :

* 7 mesures correspondant à une amélioration de l'offre par déplacements de terminus ou modifications d'itinéraires.

* La mesure la plus importante (création d'une ligne pour la desserte de la Z.A.C. de Bonneveine) comportait en elle-même des réductions de service sur d'autres lignes du même secteur (ce qui explique son coût global assez modeste).

* La fusion de deux lignes (7b et 8), avec modification d'itinéraire, a permis une importante économie de moyens (redistribués sur le reste de l'opération).

Le bilan proposé se présente sous forme d'une comparaison entre les prévisions et la réalité.

2. PRESENTATION DE L'OPERATION "RENTRE 82"

L'opération se composait également de neuf mesures :

* 6 mesures correspondant à une modification de l'offre par déplacements de terminus ou modifications d'itinéraires.

* Une suppression de ligne (service assuré par un seul autobus, utilisé à 70 % pour des déplacements pouvant s'effectuer sans pénalité par d'autres lignes).

* 2 mesures annexes de modifications de terminus sans impact économique.

Le tableau de synthèse proposé fait ressortir les évaluations économiques élémentaires de ces mesures et rappelle les enveloppes prévues pour cette opération dans le cadre du budget.

MAITRISER DEVELOPPEMENT RESEAU par B. AVEROUS

① BILAN DE L'OPERATION "RENTREE B1"

M E S U R E S	TRAFFIC ANNUEL "en voyages"		VARIATION COÛTS D'EXPLOITATION (en F. - Valeur 1982)		VARIATION DU PARC EN SERVICE	
	Prévu	Observé	Prévu	Réel	Prévu	Réel
EMPLACEMENTS DE TERMINAUX OU MODIFICATIONS D'ITINÉAIRES	* DESSERTE DE LA TRÉILLE PAR LE 12 S	35 000	30 000 ⁽¹⁾	55 000	0	+ 1
	* DESSERTE ZAC CAILLOLS PAR LE 12	75 000	150 000 ⁽¹⁾	29 000	- 260 000	0
	* DESSERTE ENCO DE BOITE PAR LE 4	22 500	36 000	6 000	+ 35 000	0
	* DESSERTE BOSQUET-MERIDES PAR LE 10	150 000	115 000	72 000	- 177 000	0
	* DESSERTE BATARELLE PAR LE 34	70 000	-	114 000	- 324 000	0
	* DESSERTE SEIGNEURI PAR LE 72	25 000	52 000 ⁽²⁾	10 000	+ 71 000	0
	* DESSERTE CROQUARDE PAR LE 100	20 000	30 000	35 000	- 5 000	0
* DESSERTE ZAC BONNEVEINE	780 000	750 000	536 000	- 625 000	+ 6	
* FUSION 7b / 8	-	20 000	684 000	+ 624 000	- 2	
R E S E R V E	-	-	190 000	-	- 1	
T O T A L	1 177 500	1 143 000	363 000	- 661 000	+ 5	

(1) Cette augmentation de trafic, dûe en partie à un accroissement de population, a nécessité de mettre en oeuvre sur cette ligne des moyens supplémentaires (correspondant à la "réserve" prévue dans le cadre de l'opération).

(2) Dûe en partie à des urbanisations nouvelles.

② PRESENTATION DE L'OPERATION "RENTREE B2"

N° LIGNES CONCERNÉES	TRAFFIC (en) Milliers Voyages	RECETTES (en) Milliers F	PARC	EFFECTIFS	SURCOUT FONCTIONNEMENT (en) Milliers F	COUT ÉCONOMIQUE TOTAL (*) (D)	R / D	R - D	R - D*
EMPLACEMENTS DE TERMINAUX OU MODIFICATIONS D'ITINÉAIRES	* 46	70	210	1,2	1,7	310	0,51	- 205	- 100
	* 53	30	90	-	-	100	0,90	- 10	- 10
	* 89/89	105	315	1,2	1,7	420	0,60	- 205	- 105
	* 81	150	450	-	0,5	450	0,70	- 180	0
	* 91	100	300	1,2	3,4	750	0,33	- 600	- 450
* 83	125	375	1,2	3,4	715	0,44	- 485	- 340	
Sub- parc à réviser	* 95	- 10	- 30	- 1,2	- 3,4	- 865	- 1 045	+ 1 015	- 835
MESURES EN ANNEXE	* 72	-	-	-	-	-	-	-	-
	* 74	-	-	-	-	-	-	-	-
T O T A L	* 70	1 710	+ 3,6	+ 7,3	+ 1 920	+ 2 430	0,70	- 719	- 220
INSCRIT AU BUDGET 82	400	-	+ 3,6	+ 6	-	-	-	-	0

* : intégrant l'amortissement économique des investissements.