



*Etude de développement coordonné des différents modes de transport en commun sur l'espace Métropole Savoie*

*Présentation des scénarios au comité de concertation*

*7 mai 2010*



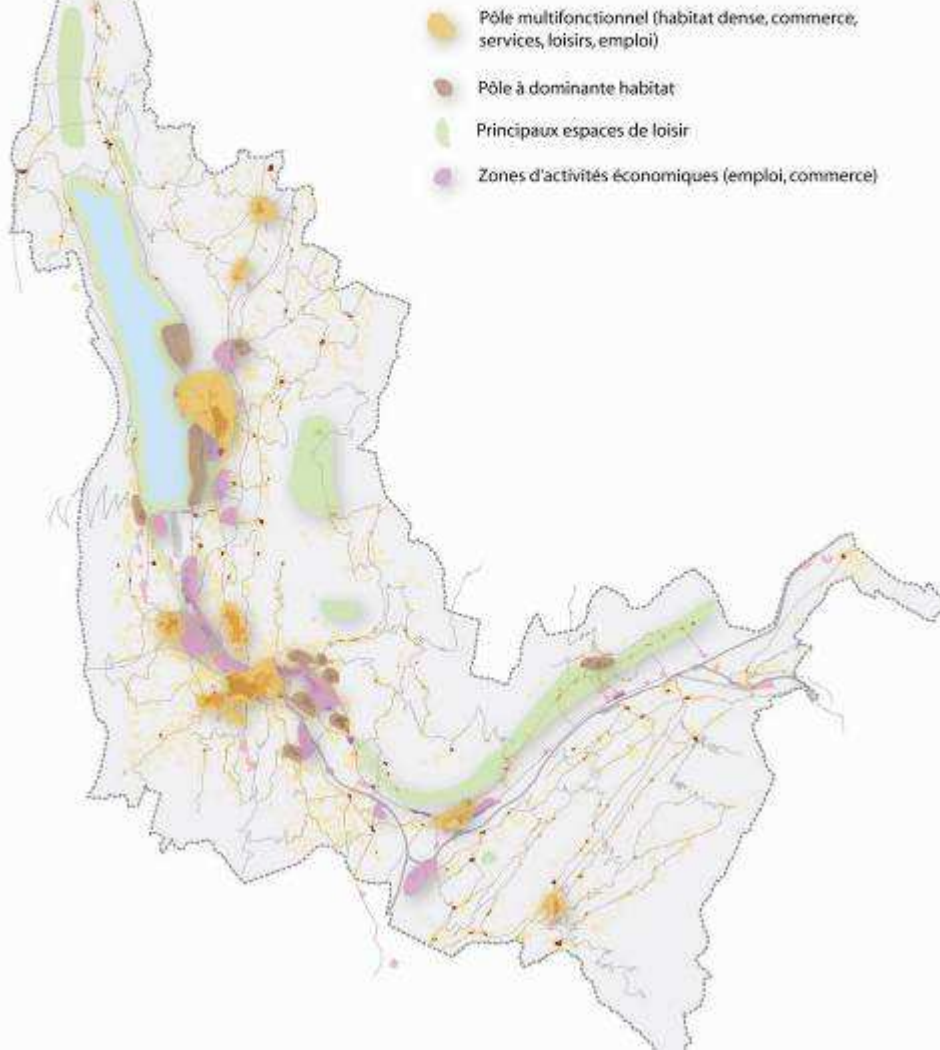
## Objectifs et planning de l'étude

- Avancer vers la constitution d'un réseau de transports en commun sur la partie la plus urbaine du territoire, en créant entre les autorités organisatrices concernées un véritable lieu de coordination qui permette :
  - Une concertation,
  - Une mutualisation des données et des analyses,
  - Une définition en commun des politiques et des actions à mettre en œuvre.
- Une intervention technique visant à :
  - Établir un état de référence partagé par l'ensemble des acteurs,
  - Elaborer une vision prospective commune,
  - Faire émerger des synergies pour l'évolution du système de transport, et organiser la mise en œuvre opérationnelle d'actions de progrès.
- Etude engagée en février 2009
  - Diagnostic février à juin 2009, avec une rencontre des partenaires socio-économiques en avril lors d'une journée d'échanges à Technolac
  - Elaboration d'un plan d'actions court terme, validé en octobre 2009
  - Elaboration et évaluation des scénarios (comité de pilotage de janvier 2010)



# Diagnostic : le territoire et ses déplacements

## Principaux pôles générateurs de déplacements de l'Espace Métropole Savoie

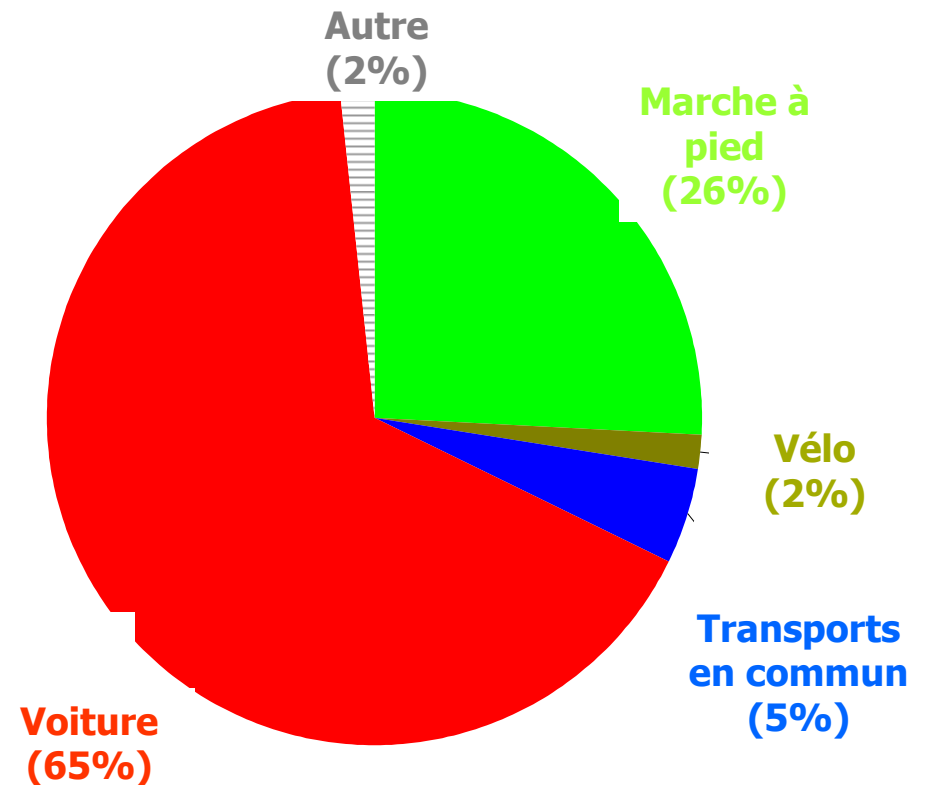


## ● Générateurs de déplacements

- Forte centralisation des pôles administratifs et santé
- Zones commerciales et zones d'activités en bordure des centres
- Forte diffusion et forte présence des pôles de loisir, culture, sport, tourisme
- Fort potentiel touristique

# Diagnostic : le territoire et ses déplacements

- Forte dominance de la voiture pour les déplacements internes à l'espace Métropole Savoie
  - Près des 2/3 des déplacements (sensiblement au dessus de territoires comparables)
  - Parts modales voiture individuelle inférieures à 50% uniquement pour les déplacements liés au centre de Chambéry (42% à 44%)
  - Parts de marché TC très variables, selon la qualité de l'offre et les caractéristiques des secteurs
    - 15 à 25 % sur les cas les plus favorables



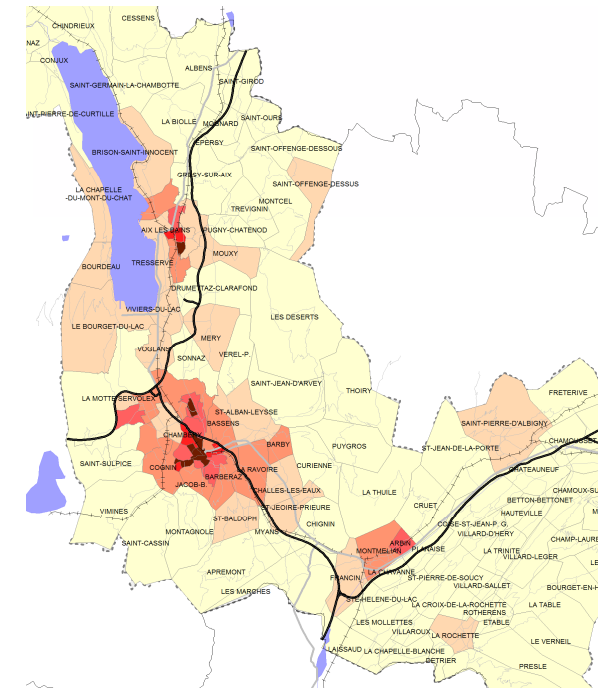
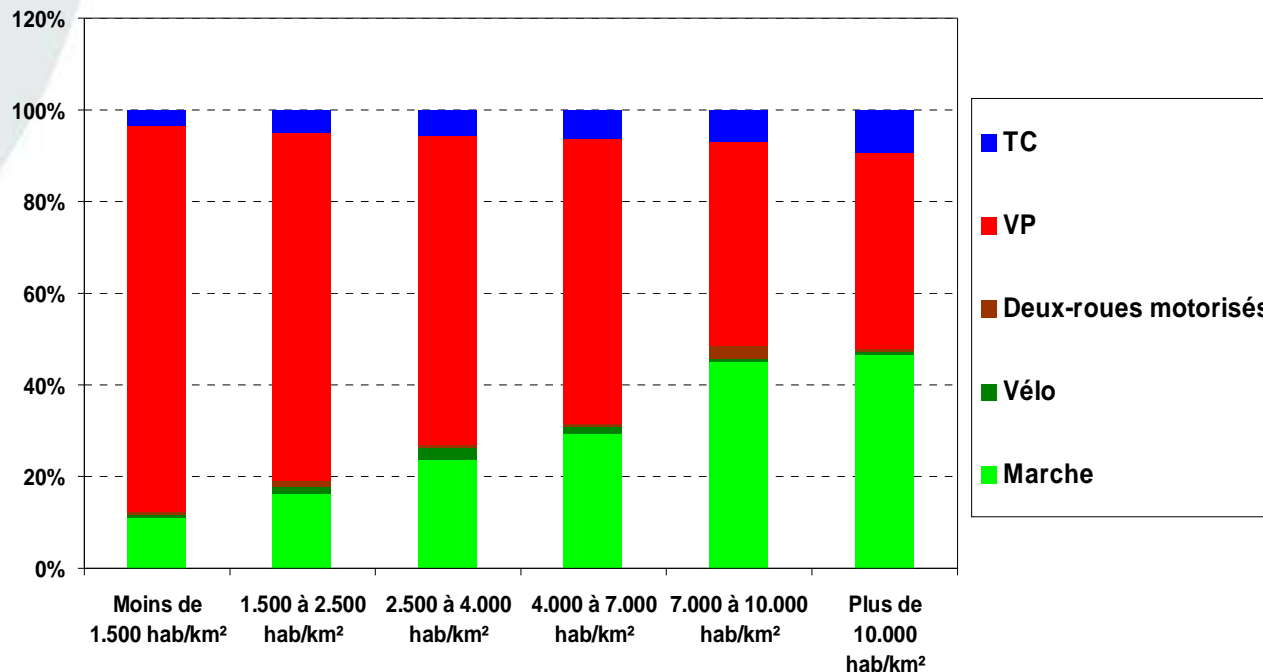
Déplacements internes à l'espace  
Métropole Savoie (EDGT, 2007)





# Diagnostic : le territoire et ses déplacements

- L'usage de la voiture est fortement corrélée à la densité de population
  - La voiture est utilisée pour environ 80% des déplacements des habitants des secteurs les moins denses
  - Elle n'est utilisée que pour 40% des déplacements des secteurs les plus denses
  - Effet de seuil très net entre 40 et 70 hab/ha

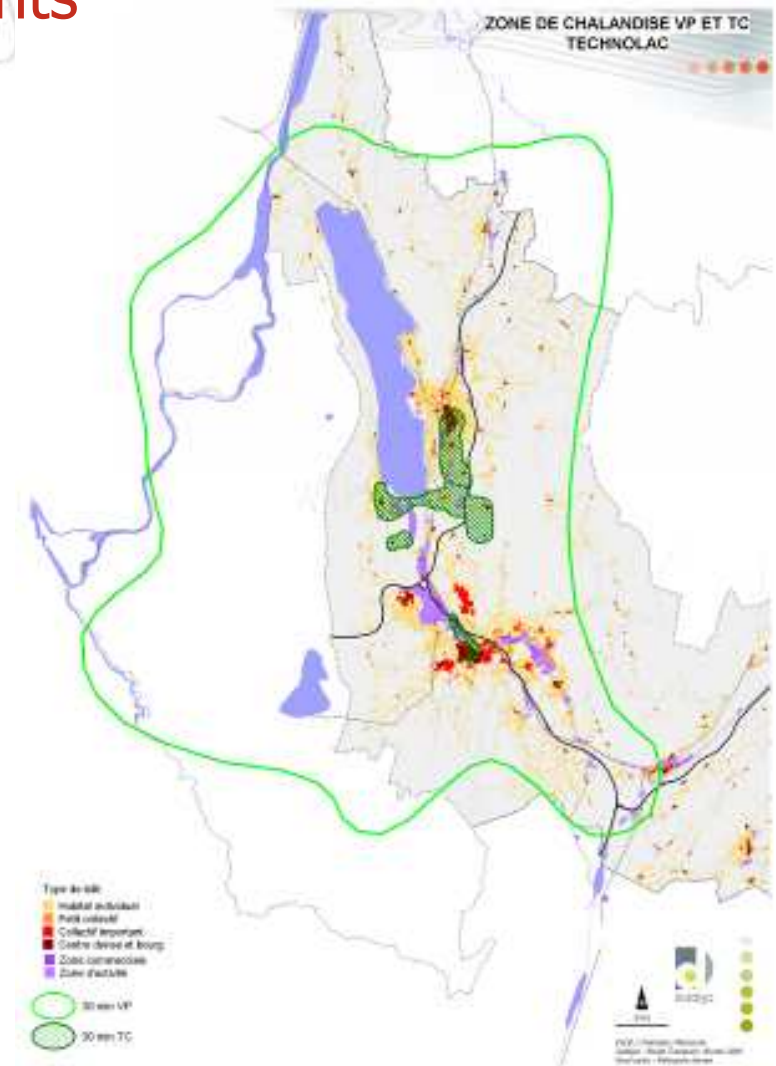


Parts modales des trajets réalisés par les ménages de l'espace Métropole Savoie selon la densité de leur zone de résidence



# Diagnostic : le territoire et ses déplacements

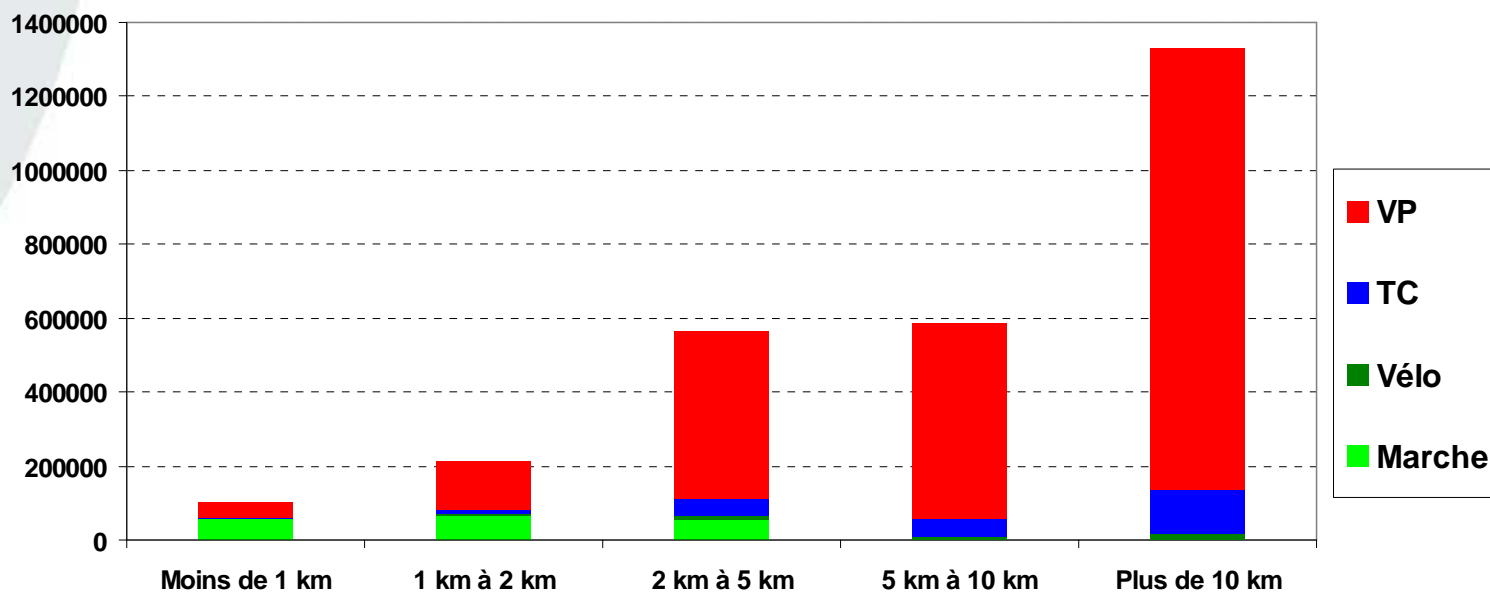
- Une forte concurrence de l'automobile
  - Contexte global de forte motorisation sur l'espace Métropole Savoie
    - Supérieure à celle de territoires comparables
    - Importante même sur les secteurs les plus centraux
  - Une forte disponibilité du stationnement en dehors des secteurs les plus denses
    - un élément important du choix modal, notamment sur les lieux d'activités
  - Des différentiels de temps d'accès importants entre voiture et transports en commun
    - 60.000 personnes sont à moins de 30 minutes de Savoie Technolac en transport en commun, contre plus de 200.000 à moins de 30 minutes en voiture



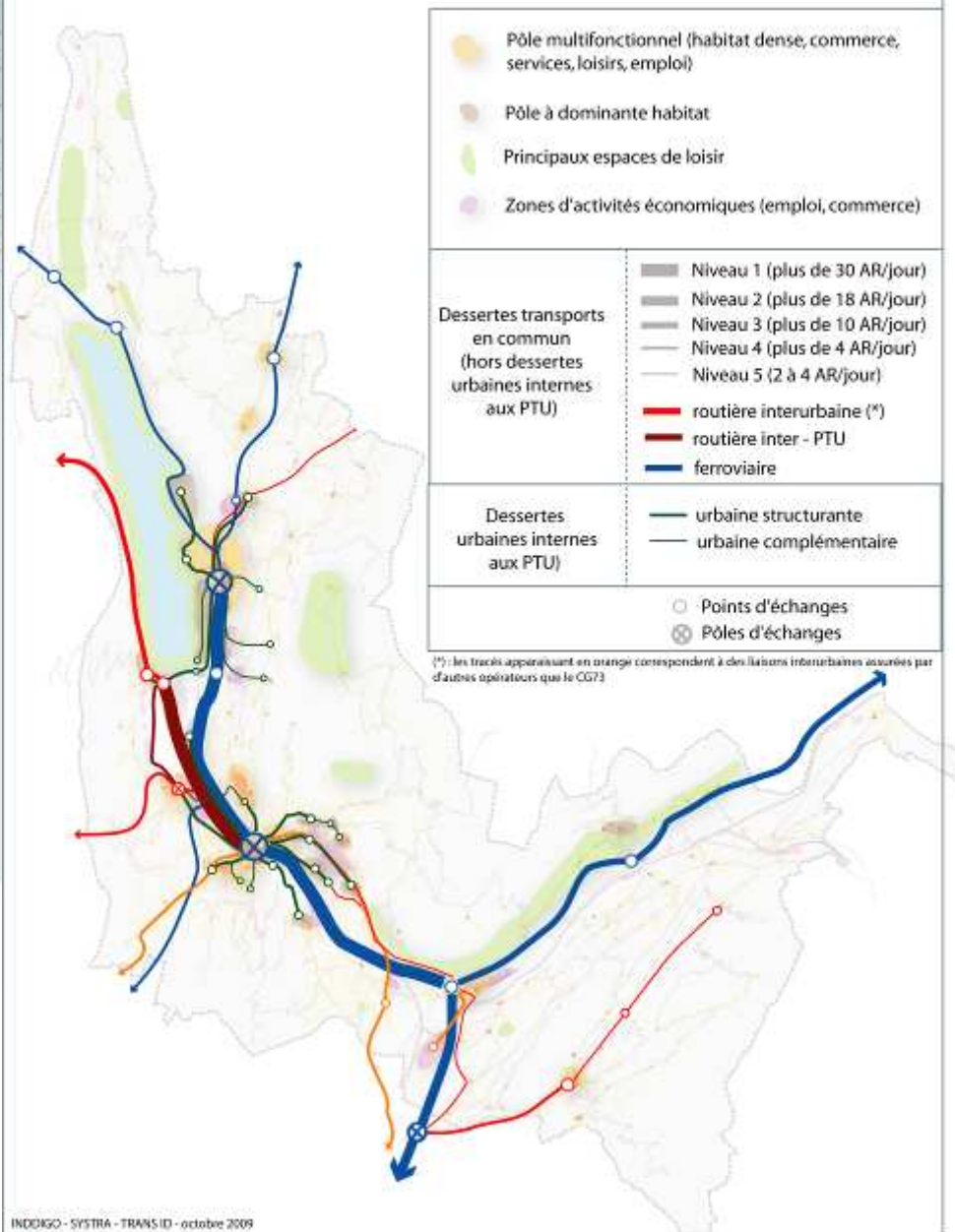
# Diagnostic : le territoire et ses déplacements

- 10 % des trajets génèrent 50 % des distances parcourues
  - Les trajets les plus longs sont effectués à 90 % en voiture
  - Ils sont assez fortement liés au motif travail

Volumes kilométriques des trajets par mode et par tranche de distance



## Hiérarchisation de l'offre de transport actuelle sur l'espace Métropole Savoie



## Diagnostic : l'offre de transport

- Une offre consistante, à valoriser
- Les différentes AOT travaillent sur leurs périmètres respectifs, sans coordination formalisée
  - Des interventions « au coup par coup »
  - Une dynamique fragile
- Des liens entre réseaux peu cultivés
  - Coordination des services
  - Information
  - Tarification
  - Titres de transport



## Diagnostic : besoins exprimés concernant l'offre de transport (tables rondes)

- Les besoins sont importants concernant l'emploi, notamment pour favoriser l'emploi des personnes peu motorisées
  - Enjeu de la desserte des ZAE
  - Il s'agit d'un aspect stratégique majeur : les collectivités doivent être porteuses d'ambitions pour le système de transport, et ne doivent pas hésiter à expérimenter
- La complexité de la tarification, l'absence d'information commune, le peu de coordination, sont des éléments majeurs d'incompréhension
  - Nécessité d'offres tarifaires combinées, d'une information coordonnée, et même d'un « guichet unique » pour le client
  - Les différences de fiscalité posent problème, notamment sur les interfaces entre les PTU



# Diagnostic : besoins exprimés concernant l'offre de transport (tables rondes)

- Consensus autour de besoins de rabattement
  - Depuis les grands axes routiers en amont des secteurs denses (Parcs Relais, stationnement en gare),
  - Aux points de destination pour les secteurs peu denses.
- Desserte du sud de l'espace Métropole Savoie insuffisante quels que soient les types de besoin (emploi, commerce, loisirs)
- L'amélioration de l'offre doit être portée par des actions fortes de valorisation ciblées, voire individualisées
  - Promotion,
  - Information,
  - Accompagnement.



# Stratégie d'action

- Une intervention nécessaire à court terme
  - L'offre transport en commun couvre déjà une part importante des besoins de déplacements longs
    - Les interventions proposées au plan d'actions court terme (2010-2013) permettent de valoriser l'offre en facilitant l'utilisation des services existants :
      - Mieux coordonner les services existants
      - Simplifier la tarification des services de transport
      - Informer le public et animer le report modal
      - Equiper les réseaux de systèmes billettiques interoperables
- La nécessité d'un schéma de transport à long terme pour répondre aux défis de la mobilité à l'horizon 2020
  - Certains segments de demande restent peu ou mal couverts
  - L'espace Métropole Savoie est un territoire dynamique, où les besoins de déplacement tendent à se développer



## Plan d'actions court terme

### Mieux coordonner les services existants

Intervention	Statut / mise en œuvre prévisionnelle
Caler les horaires des réseaux urbains en tenant compte des possibilités de correspondance ter	Sept. 2010
Améliorer la coordination horaire entre services stac et ondea sur La Motte Servolex	Sept. 2010
Etudier les possibilités de diamétralisation des lignes 14D ondea et 10 stac	Analyse en cours ; mise en œuvre éventuelle pas avant Sept. 2011
Etudier les possibilités de mutualisation de services de substitution à destination des Personnes à Mobilité Réduite	Réflexions en cours





# Plan d'actions court terme

## Simplifier la tarification des services de transport

Intervention	Statut / mise en œuvre prévisionnelle
Produit combiné mensuel ondea + stac	Sept. 2010
Produits combinés ter + réseaux urbains	Sept. 2011
Produits combinés CG73 + réseaux urbains, et CG73 + ter	Sept. 2010 à Sept. 2011



## Plan d'actions court terme

<b>Informer le public et animer le report modal</b>	Intervention	Statut / mise en œuvre prévisionnelle
	Mise en place d'un partenariat de projet autour du CG73	En cours
	Cartographie interactive	Objectif 2011
	Calculateur d'itinéraires, serveur téléphonique d'information multimodale	Objectif 2011
	Animation du report modal	Objectif 2010 à 2011

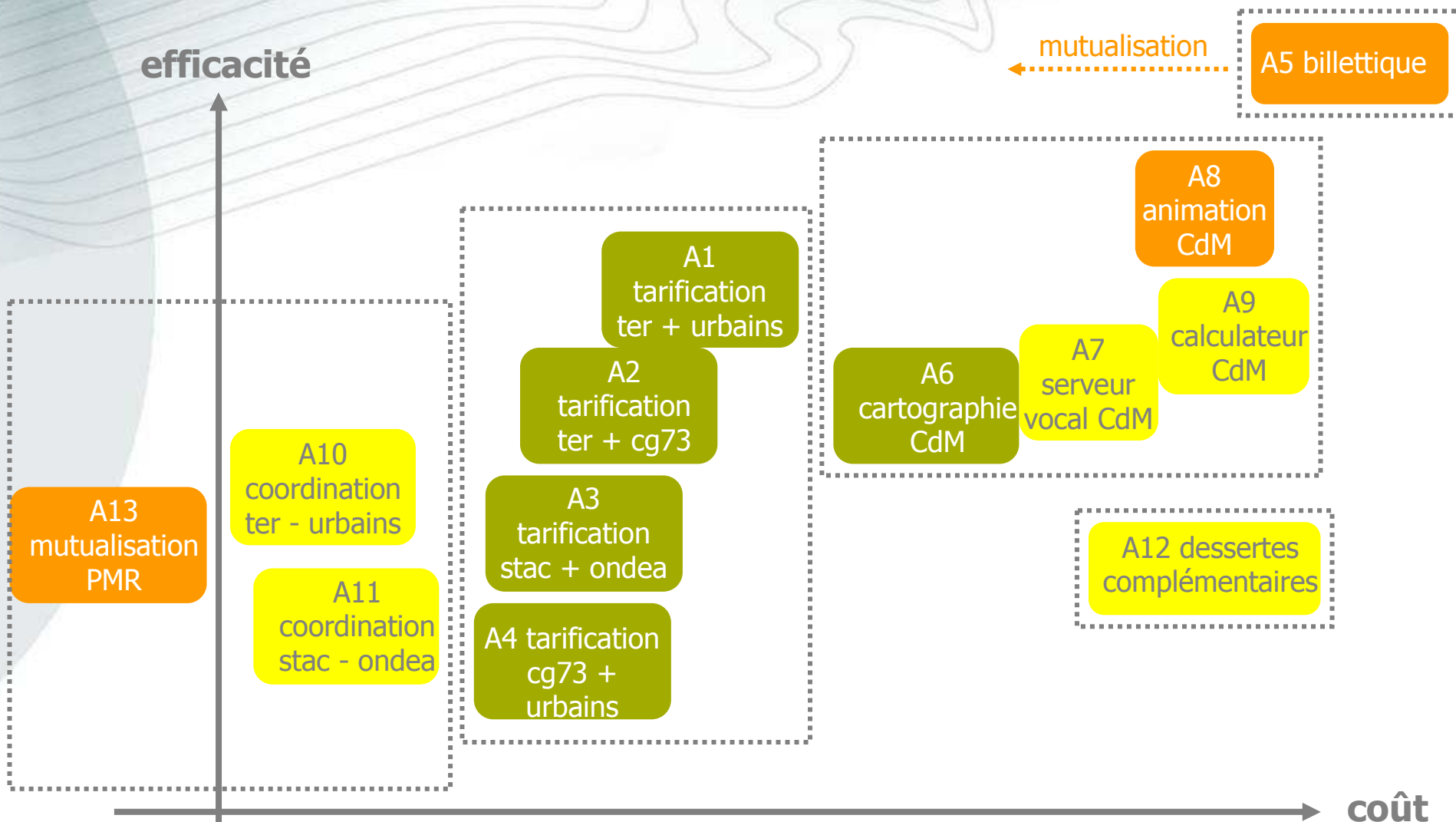


## Plan d'actions court terme

- Equiper les réseaux de systèmes billettiques interoperables (référentiel carte OuRà)
  - Des avantages conséquents
    - Un suivi précis de la fréquentation des services de transport, qui peut se traduire par des gains financiers sur l'exploitation, et une meilleure adaptation des services aux besoins
    - La possibilité de titres communs sur l'espace Métropole Savoie
    - Un instrument facilitateur pour les tarifications combinées
  - Mais un investissement lourd, évalué à plus de 4 M€ pour l'ensemble du périmètre
  - La mutualisation de l'investissement entre les partenaires permettrait d'envisager de meilleures conditions économiques et techniques



# Hiérarchisation des actions court terme



Facilité / difficulté de mise en œuvre





## Plan d'actions court terme : coûts et potentiels

- Une progression attendue de la fréquentation de l'ordre de 10 %
- Un très bon rapport coût / efficacité pour les interventions « court terme » validées

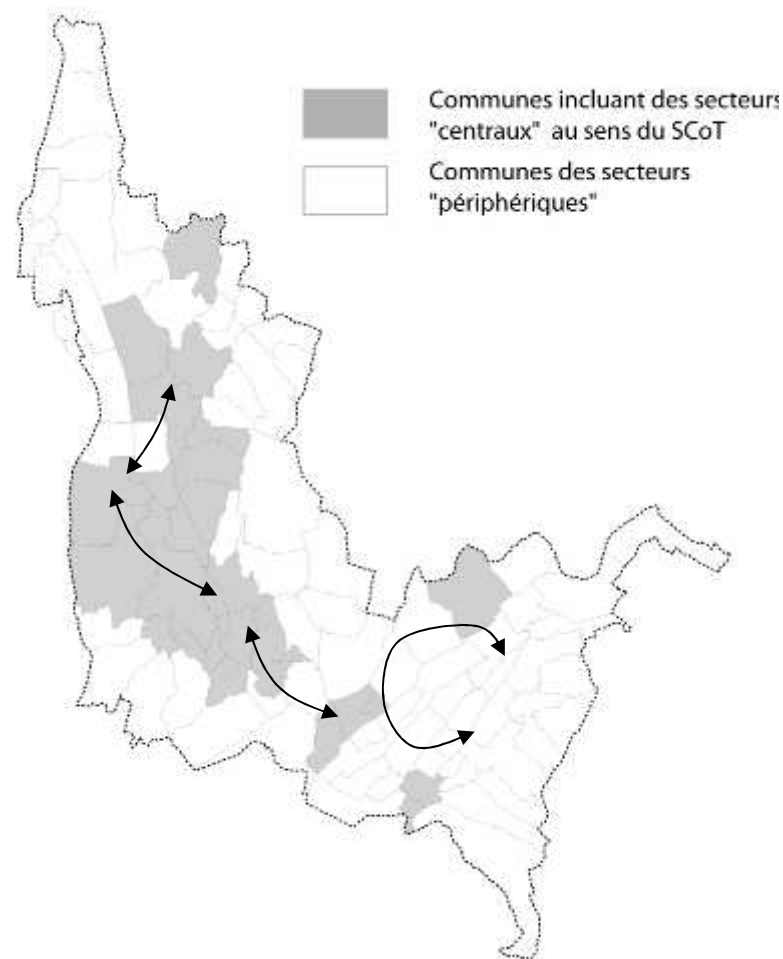
	Investissements	Fonctionnement annuel
Mieux coordonner les services existants	-	0 – 66 k€, hors ajustements ponctuels
Simplifier la tarification des services de transport	-	58 à 63 k€
Informers le public et animer le report modal	90 – 180 k€	215 – 370 k€

- Un coût au déplacement supplémentaire d'environ 0,6 € (ce coût est de 1,8 à 2,4 € sur les réseaux urbains)



## Schéma de transport long terme

- Le Schéma long terme vise à relever les défis de la mobilité quotidienne concernant l'espace Métropole Savoie à l'horizon 2020
  - 250 000 à 257 000 habitants en 2020, contre 218 000 aujourd'hui
  - La croissance de la population se produit davantage sur les zones périphériques
    - cette situation est structurellement défavorable à l'usage des transports en commun
  - Cette évolution entraîne une croissance marquée de certains échanges :
    - entre Chambéry métropole et CALB (notamment liés au Bourget du Lac)
    - avec le sud de l'espace Métropole Savoie (notamment liés à Montmélian)
    - en interne à la zone sud de l'espace Métropole Savoie (+ 15 à + 33 %)
    - avec les secteurs périphériques de la CALB

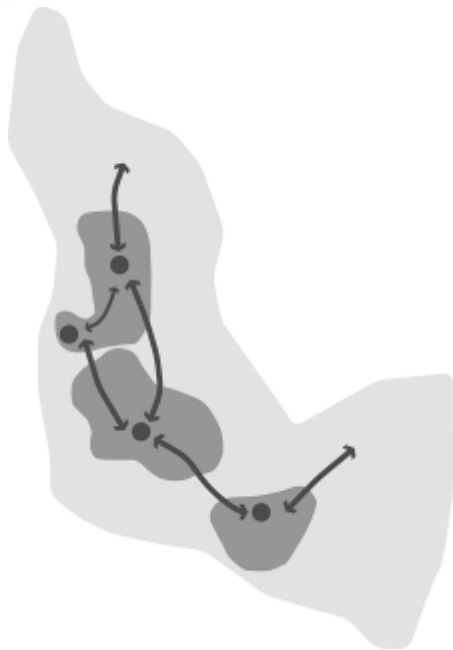


La part de la population sur les secteurs périphériques passerait de 19% en 1999 à 22% en 2020

# Schéma de transport long terme : trois scénarios pour un projet

## Scénario A

Compléter le réseau existant par des liaisons ciblées



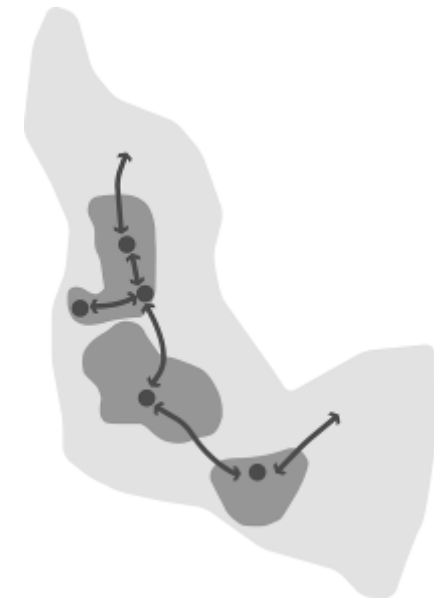
## Scénario B

Créer un axe structurant complémentaire

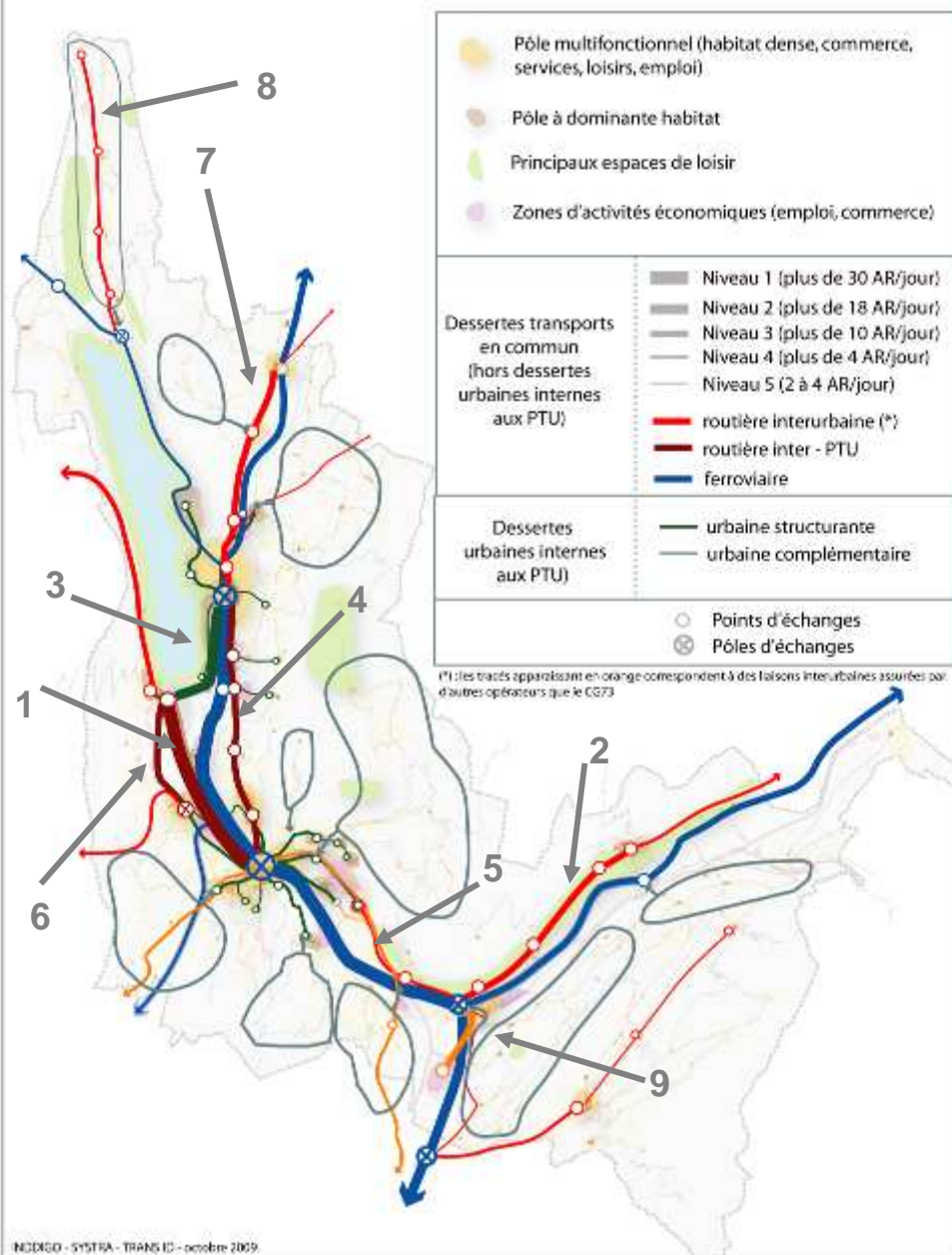


## Scénario C

Favoriser les rabattements sur un réseau armature



## Schéma de desserte scénario A : compléter le réseau existant par des liaisons ciblées



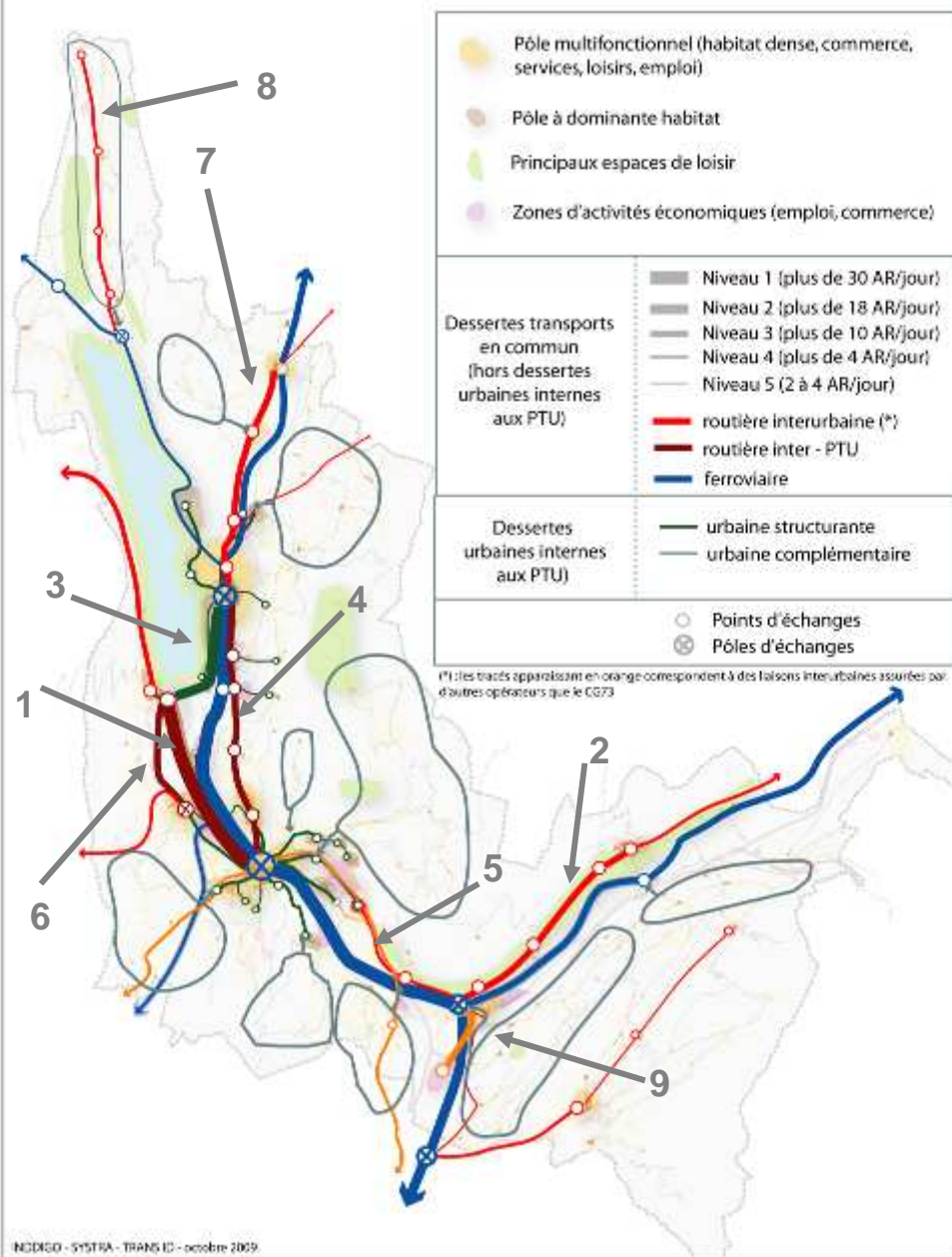
## Scénario A : Compléter le réseau existant par des liaisons ciblées

### ● Services de transport

1. Renforcement de la liaison Chambéry-Technolac
2. Création d'une liaison de rabattement de la vallée de l'Isère vers Montmélian
3. Liaison express Technolac – Aix
4. Liaison Aix-Chambéry par les Hauts de Chambéry, Sonnaz et Hexapôle
5. Liaison entre Montmélian et le sud de l'agglomération chambérienne
6. Renforcement de la ligne Technolac – La Motte Servolex
7. Rabattement sur Aix depuis Albens et La Biolle
8. Rabattement sur Chindrieux depuis la Chautagne
9. Renforcement de la desserte d'Alpespace



Schéma de desserte scénario A : compléter le réseau existant par des liaisons ciblées

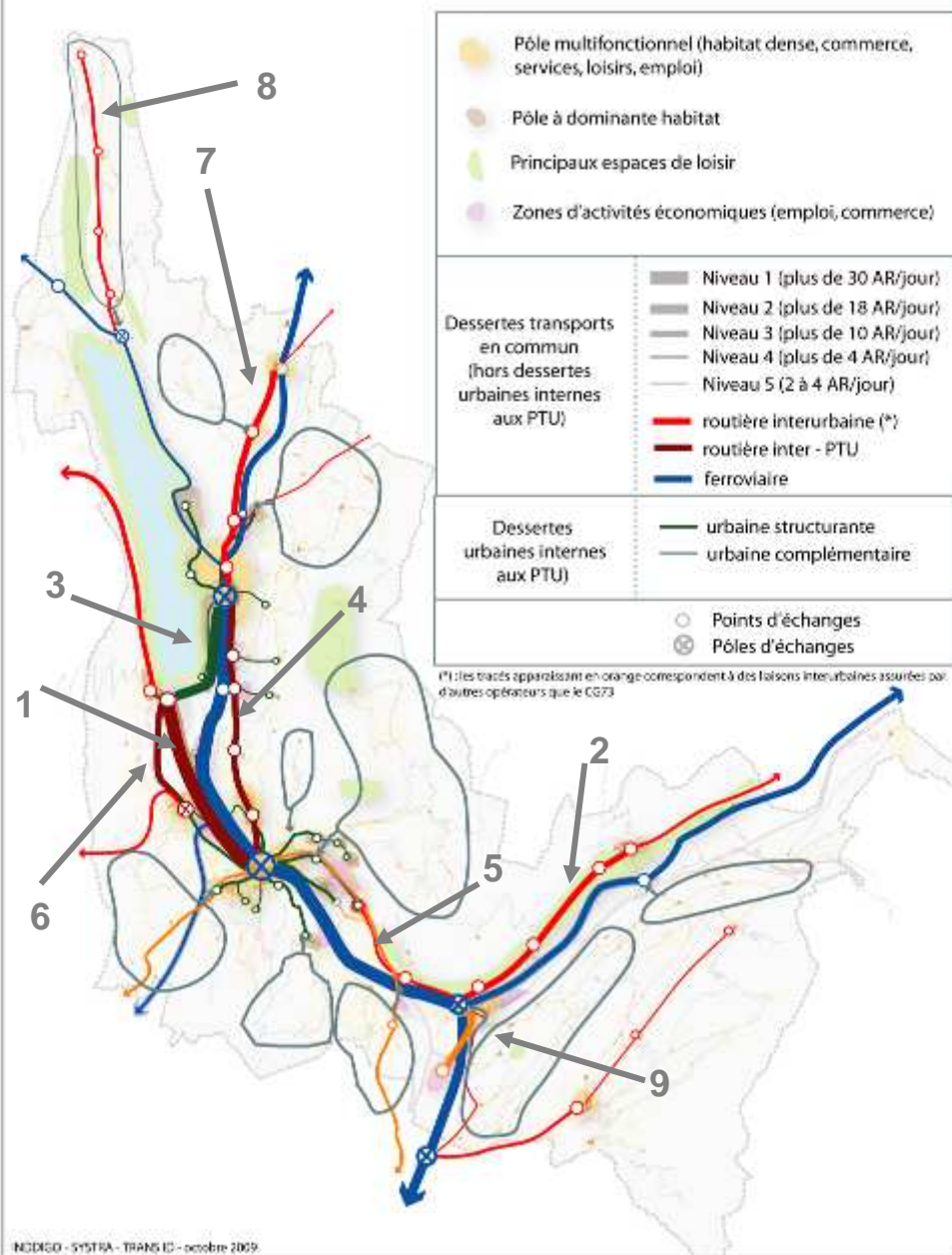


# Scénario A : Compléter le réseau existant par des liaisons ciblées

St-Pierre d'Albigny	Stationnement en gare, depuis le secteur de Chamoux (capacités actuelles suffisantes)
Montmélián	Stationnement en gare (environ 200 places), plate-forme d'échange autocar-ter, stationnement vélo
St-Baldolph	P+R, estimation de 50-70 places nécessaires
La Trousse	P+R, estimation de 100 places minimum nécessaires (prévu projet sites propres)
Cognin	P+R (réalisé)
Grésy	P+R, stationnement en gare (capacités actuelles suffisantes)
La Biolle	P+R, rabattement depuis le secteur de la Chambotte (10 places)



## Schéma de desserte scénario A : compléter le réseau existant par des liaisons ciblées



## Scénario A : Compléter le réseau existant par des liaisons ciblées

- Aménagements de voirie (invariant dans les scénarios)
  - Réaménagements de carrefours visant à favoriser les mouvements des transports en commun (hors programme sites propres de Chambéry métropole)
    - Albens (RD1201-RD910)
    - Grésy-sur-Aix (RD911-RD1201)
    - Aix-les-Bains (carrefours à feux de l'avenue Franklin Roosevelt, giratoires des Hôpitaux et de Pré-Riants)
    - La Ravoire, carrefour des Belledonnes
    - Traversée de Viviers-du-Lac

# Evaluation du scénario A

## ● Avantages et limites du scénario

- Le schéma proposé apporte une réponse pragmatique aux demandes de transport aujourd'hui peu prises en charge
- Il concentre l'accroissement de l'offre sur les segments qui nécessitent *a priori* le plus de moyens, et permet d'éviter le risque de sous-utilisation des services
- Le schéma de desserte est fortement réversible : l'offre mise en ligne peut être retirée si la demande ne s'avère pas au rendez-vous
- Il se traduit néanmoins par de l'offre supplémentaire, sans logique de rabattement permettant d'envisager des économies de moyens entre réseaux

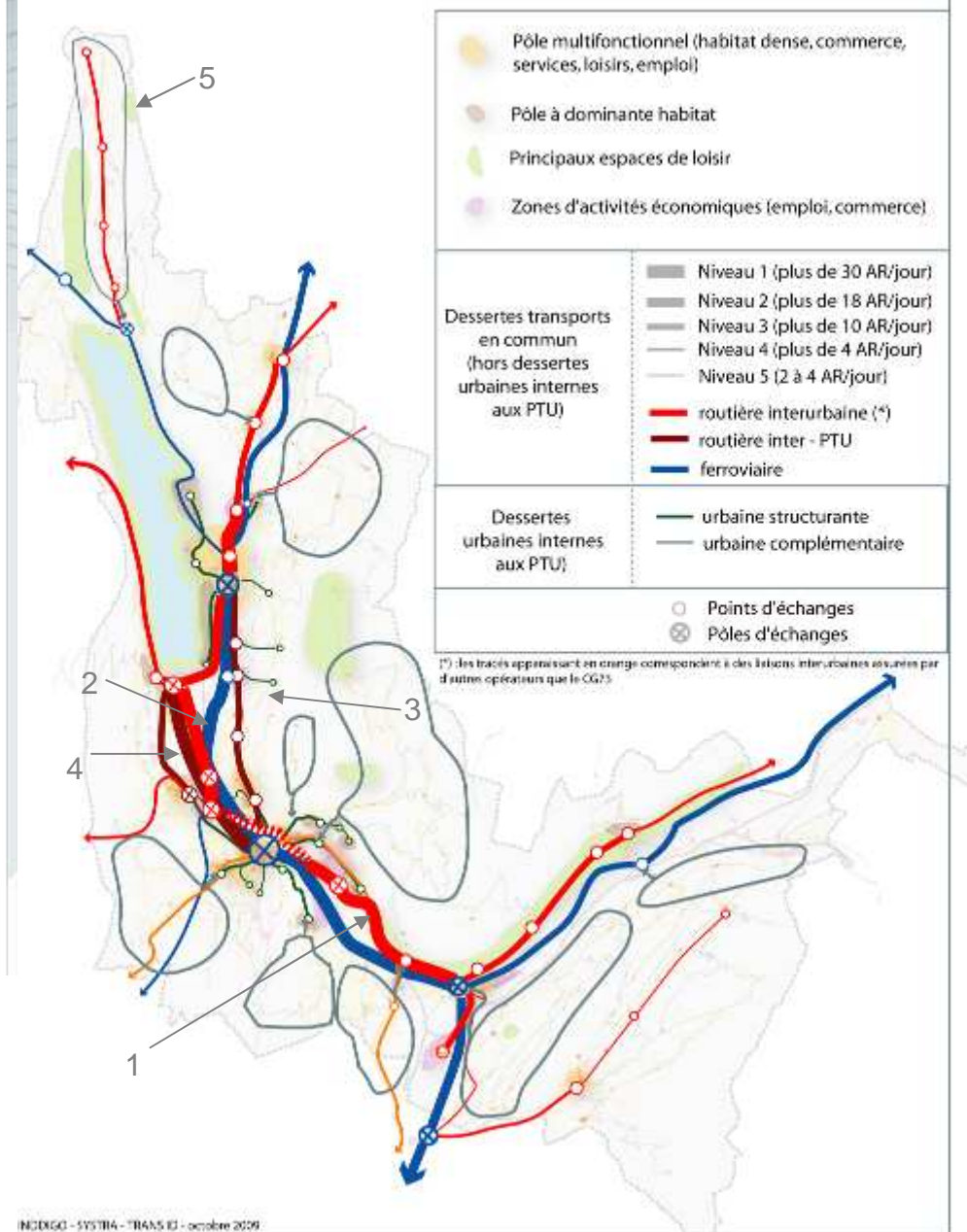
## ● Indicateurs

- 57.000 à 58.000 déplacements TC quotidiens (38.000 aujourd'hui), soit une part modale TC de 6,2% (contre 4,8 % aujourd'hui)
- 1,96 M€ de charges annuelles nettes comprenant :
  - 1,5 M€ de fonctionnement, soit un accroissement de 6% des charges de fonctionnement (en prenant en compte les recettes voyageurs)
  - 2,6 M€ d'investissement en matériel roulant (amortissement sur 8 ans)
  - 3,9 M€ d'investissement en infrastructure (amortissement sur 30 ans)





## Schéma de desserte scénario B : créer un axe structurant complémentaire



## Scénario B : Créer un axe structurant complémentaire

### ● Services de transport

1. Créer un axe complémentaire au ter entre Grésy et Montmélian
  - Prolongements sur Alpages, la vallée de l'Isère, La Biolle, Albens
  - Logique d'axe tangentiel, avec points de correspondances réseau stac aux Landiers, à Bissy et à La Ravoire
2. Renforcer les liaisons Technolac – Chambéry Centre
3. Créer une liaison Aix-Chambéry par les Hauts de Chambéry, Sonnaz et Hexapôle
4. Renforcer les liaisons Technolac – La Motte Servolex
5. Rabattement sur Chindrieux depuis la Chautagne

# Scénario B : Créer un axe structurant complémentaire

## ● Avantages et limites du scénario

- Le schéma apporte une desserte directe prenant en charge les liaisons aujourd'hui peu desservies
- L'axe fort réalise une « couture » des services complémentaires proposés au scénario A, mais sans demande continue de bout en bout : il sert de support à une juxtaposition de besoins
- Le schéma de service repose sur un pari fort : celui de rencontrer une demande existante, mais sur un segment où la voiture est extrêmement concurrentielle

## ● Indicateurs

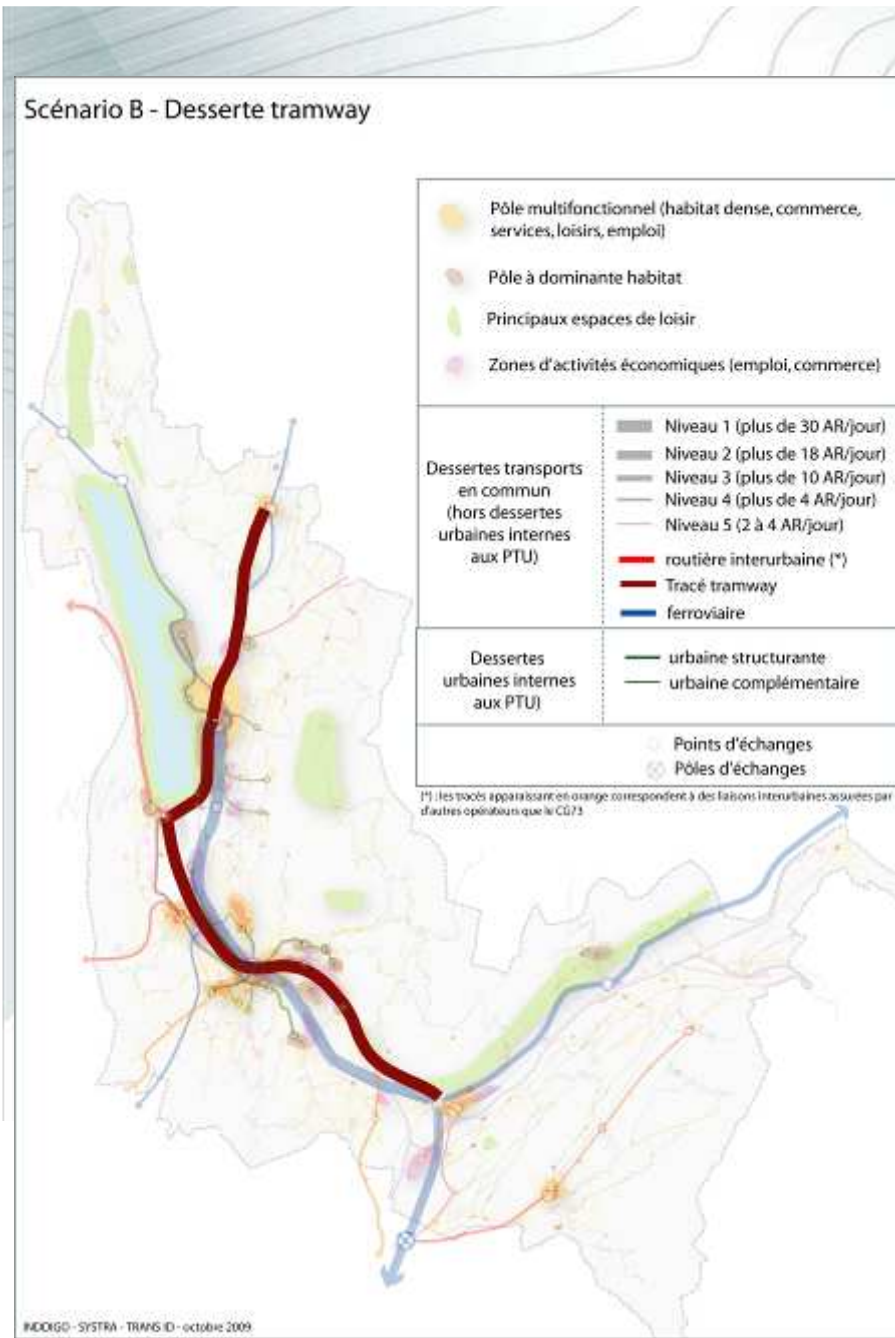
- 59.000 à 60.000 déplacements TC quotidiens, soit une part modale TC de 6,4% (contre 4,8 % aujourd'hui)
- 3,3 M€/an de charges nettes comprenant :
  - 2,8 M€ de fonctionnement en comptant les économies d'exploitation sur la ligne 1 ondea et les recettes voyageurs (soit un accroissement de 10% des charges de fonctionnement)
  - 3,1 M€ d'investissement en matériel roulant
  - 4,3 M€ d'investissement en infrastructure





# Scénario B : Créer un axe structurant complémentaire

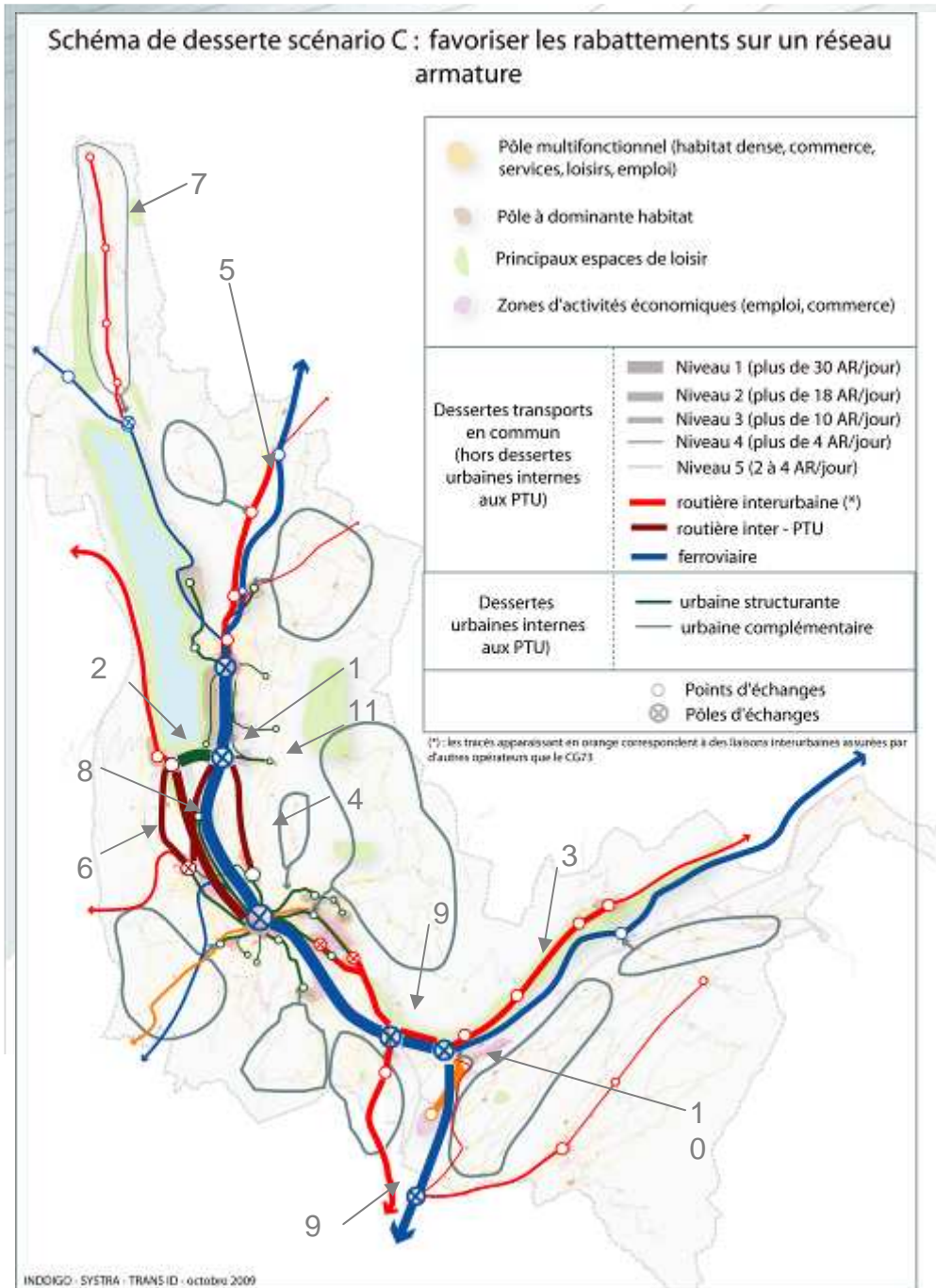
- Test d'une exploitation tramway de l'axe fort
  - Des coûts très élevés
    - de 360 M€ pour un linéaire Technolac-Challes à 882 M€ pour un linéaire Albens-Montmélian
    - Une charge annuelle nette considérable (de 18 à 54 M€/an selon le linéaire)
  - Des perspectives de fréquentation qui restent modestes
- Une évaluation technique et financière très défavorable
  - Même en limitant le périmètre du projet aux secteurs les plus favorables de l'espace Métropole Savoie.



# Scénario C : Favoriser les rabattements sur un réseau armature

## ● Services de transport

1. Cadencement ter au ¼ h en périodes de pointes sur Aix - Viviers - Chambéry - Montmélian
2. Rabattement depuis Technolac,
3. Rabattement sur Montmélian depuis la vallée de l'Isère,
4. Rabattement depuis les Hauts de Chambéry,
5. Rabattement sur Aix depuis Albens et La Biolle en complément des dessertes ferroviaires
6. Renforcement de la liaison entre la Motte Servolex et Technolac
7. Rabattement sur Chindrieux depuis la Chautagne,
8. Rabattement depuis La Motte Servolex,
9. Rabattement depuis le sud de l'agglomération chambérienne
10. Renforcement de la desserte d'Alpespace
11. Rabattement depuis Hexapôle



# Scénario C : Favoriser les rabattements sur un réseau armature

## ● Avantages et limites du scénario

- Le schéma implique plus de ruptures de charge qu'en situation actuelle
- Le système de transport, plus structuré autour de l'axe ter, est aussi plus dépendant de ses capacités à traiter une demande urbaine
  - Fiabilité, régularité
  - Une desserte à 15 min. apparaît comme un maximum, avec des réserves sur les contraintes en gare qui demanderaient à être précisées
- La stratégie de rabattement reste incomplète : il n'est en effet pas possible de traiter l'ensemble des échanges liés à Technolac en rabattement sur le ter
  - Capacité insuffisante de la desserte de rabattement vers Viviers du Lac
  - Perte d'attractivité pour les liaisons vers Chambéry par rapport à la liaison directe actuelle
- Le rabattement n'entraîne pas d'économie de moyens significatives sur les TC routiers

## ● Indicateurs

- 57.000 à 58.000 déplacements TC quotidiens, soit une part modale TC de 6,2%
- 3 à 3,1 M€/an de charges nettes comprenant :
  - Environ 1,5 M€/an pour des dessertes ferroviaires complémentaires (y-compris recettes voyageurs)
  - 1 M€ de fonctionnement pour les autres services, y-compris recettes voyageurs
  - 2,2 M€ d'investissement en matériel roulant
  - 6,5 à 7,2 M€ d'investissement en infrastructure



# Scénario C : Favoriser les rabattements sur un réseau armature

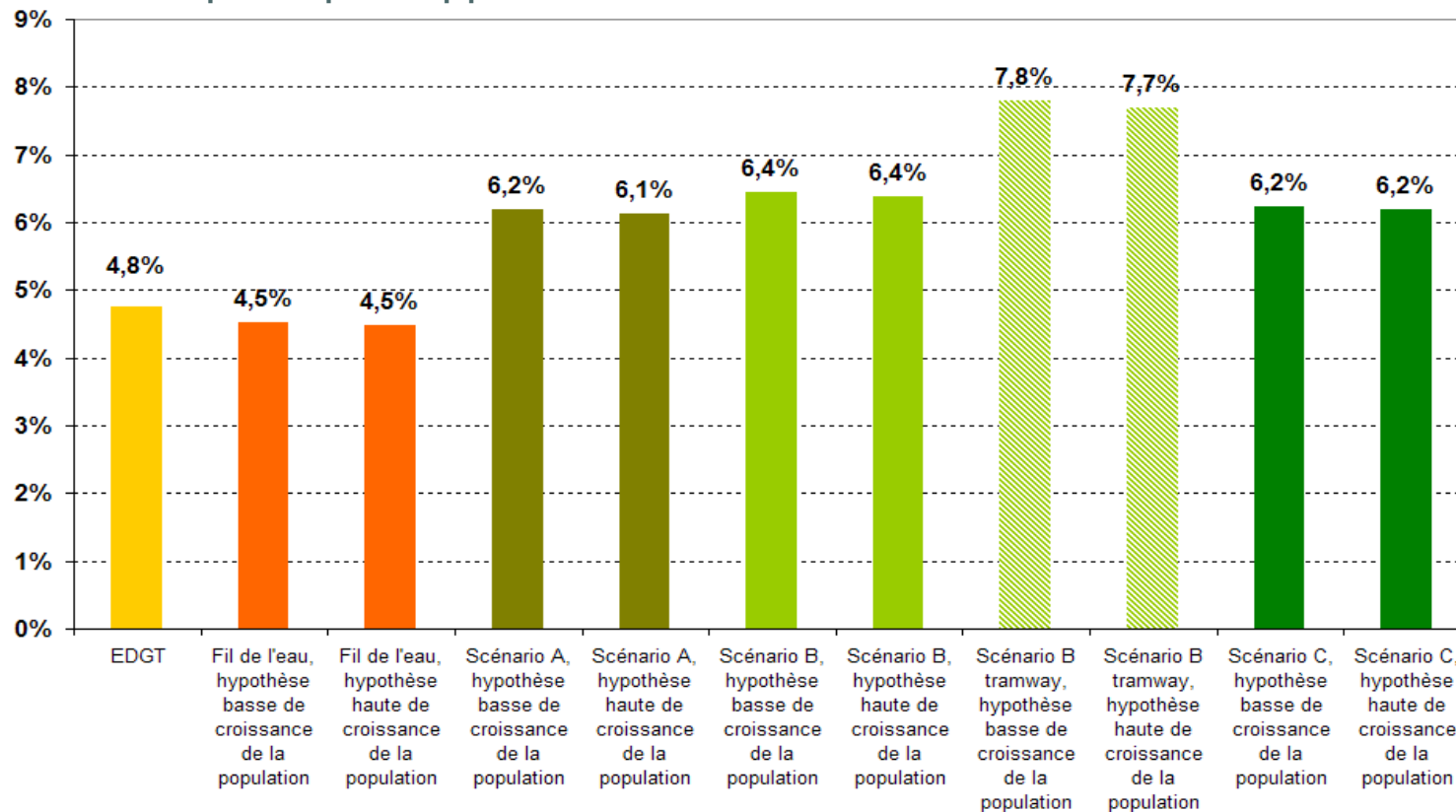
- Test d'une navette ferroviaire desservant Technolac depuis Chambéry et Aix-les-Bains
  - Traiter l'ensemble des échanges liés à Technolac par le mode ferré impose une évolution majeure de l'infrastructure ferroviaire, comprenant la réalisation d'une voie affectée à des circulations périurbaines, avec décrochement pour l'accès à Technolac
    - Cette solution n'apporte pas d'avantages client significatifs par rapport à une desserte directe express par TC routiers
    - L'aménagement entraîne des difficultés complexes de raccordement aux gares de Chambéry et d'Aix-les-Bains
    - Les coûts d'investissement ne peuvent pas être précisés en l'état actuel des études ; à titre de comparaison, la réalisation d'une troisième voie sur le segment Grenoble-Moirans (22 km) est associée à un coût d'environ 200 M€
    - La complexité du projet rend difficilement envisageable une mise en service à l'horizon 2020





# Comparaison des scénarios

- Sur le plan des clientèles transport en commun attendues
  - Peu de différenciation entre les scénarios : entre 6,2 et 6,4 % de part modale TC
  - Des scénarios associés à un objectif de + 30 à 60 % de part modale TC, et à une économie de l'ordre de 2.000 à 3.000 t<sub>CO2</sub>/an
  - Une rupture par rapport à l'évolution « au fil de l'eau »



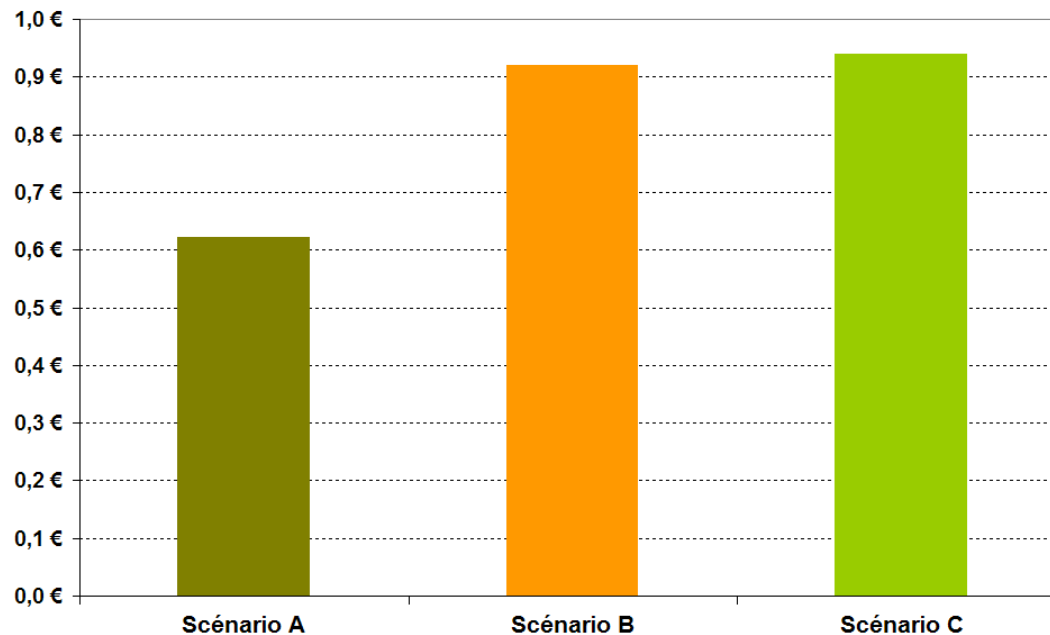
Note : cette simulation prend en compte l'impact des aménagements site propre de Chambéry métropole, ainsi que l'accroissement de l'offre ter sur Montmélian





# Comparaison des scénarios

- Sur le plan des coûts
  - Le scénario A se démarque nettement
    - Charge nette de 1,96 M€/an
    - Dépense de l'ordre de 0,6 € au déplacement induit
  - Les scénarios B et C apparaissent plus coûteux
    - Charge nette de 3 à 3,3 M€/an
    - Dépense de l'ordre de 0,9 à 1 € au déplacement induit



Charge nette de 18 à 54 M€/an pour le tramway, selon le linéaire envisagé, et dépense au déplacement induit de plus de 10 € pour le tramway



# Synthèse de l'évaluation des scénarios

- Le scénario A paraît constituer la base du schéma de transport le plus à même de répondre à la demande à l'horizon 2020 : avis favorable du comité de pilotage du 22 janvier 2010
  - Rapport coût / efficacité favorable, difficulté de mise en œuvre moyenne,
  - Caractère réversible des interventions, développements possibles, et phasage envisageable au-delà de 2020 avec une logique proche de celle du scénario B
- Le scénario B peut constituer une évolution intéressante à plus long terme
  - Il demande une évolution du territoire sur le plan de l'attractivité de l'automobile comme mode de déplacement, et sur celui de la densification.
- La logique du scénario C demanderait une évolution majeure de l'infrastructure ferroviaire, pour des avantages au total peu marqués
  - La valorisation de la desserte de Technolac à « moyenne distance » par Viviers du Lac (Grenoble, Grésivaudan, Annecy) apparaît toutefois intéressante
    - Desserte par deux circulations ferroviaires périurbaines à l'heure de pointe, compatible avec l'infrastructure actuelle
    - Aménagement de la gare de Viviers du Lac, permettant les échanges entre transports urbains et ter



# Préconisations indépendantes du choix du scénario

- **Maîtriser l'étalement urbain**
  - Enjeu : limiter le taux d'accroissement annuel sur les secteurs périphériques
  - Moyens d'action : « Grenellisation » du SCoT
- **Maîtriser les avantages concurrentiels de l'automobile : les vitesses offertes par le réseau routier font gagner de l'espace plus que du temps**
  - Enjeux : amélioration des conditions de circulation en heures de pointe (fluidité, sécurité), réduction du différentiel de vitesse entre VP et TC
  - Moyens d'action : le chronoaménagement du territoire
- **Maîtriser la ressource en stationnement**
  - Secteurs centraux : étendre la régulation du stationnement pour une affectation optimale des capacités de stationnement
  - Secteurs périphériques : éviter le surdimensionnement des capacités de stationnement pour une économie d'espace, introduire une « distance » entre les lieux de stationnement et les lieux de vie, pour réduire le « réflexe automobile » sur les déplacements courts



# Gouvernance et financement

- Le financement

- Le coût du transport en 2008 sur l'espace Métropole Savoie est d'environ 30 M€/an (fonctionnement), soit environ 138 €/habitant/an

Collectivité	Coût	Recettes voyageurs	Versement transport	Budget général de la collectivité
Chambéry Métropole	20 M€	3,5 M€	16,5 M€	
CALB	4,4 M€	0,4 M€	2,3 M€	1,7 M€
Région Rhône-Alpes (approximation sur la base des voy.km internes à l'espace Métropole Savoie)	3,2 M€	1,1 M€		2,1 M€
CG73	2,2 M€	0,1 M€		2,1 M€
<b>Ensemble</b>	<b>29,8 M€</b>	<b>5,1 M€</b>	<b>18,8 M€</b>	<b>5,9 M€</b>

- Sur ce montant, environ 4,1 M€ concernent des liaisons inter PTU
- Versement Transport en place sur les deux PTU (63% du financement des transports), mais à des taux très différents
  - Effets « frontière » majeurs, avec des répercussions sur l'attractivité économique des zones d'activités, situation de concurrence entre collectivités
  - Incompréhension de la part du public et des employeurs



## Organisation et financement

- Trois niveaux de collaboration aujourd'hui possibles entre autorités organisatrices
  - La convention de coopération
    - Elle permet à plusieurs collectivités de monter une opération ponctuelle ou permanente, qui ne nécessite pas la mise en place d'une structure commune (campagne de communication, acquisition de matériels, accords tarifaires)
  - Le syndicat mixte loi SRU
    - Il permet à plusieurs collectivités de monter une structure opérationnelle de gestion commune sur un ou plusieurs thèmes particuliers:
      - Centralisation et diffusion de l'information voyageurs
      - Coordination tarifaire, gestion du système billettique
      - Coordination de l'offre, voire gestion de l'offre
    - Chaque collectivité demeure AOT sur son territoire d'origine, garde son autonomie financière (possibilité de plusieurs taux de VT dans les PTU)
    - Possibilité de lever un VT additionnel
  - L'AOT unique
    - Chaque collectivité délègue sa compétence transports au syndicat mixte qui :
      - définit un PTU unique (qui n'est pas obligatoirement identique au périmètre du SMT) avec un taux unique de VT
      - définit la politique transports, en assume les charges et les recettes.
      - gère directement par marchés ou par DSP les contrats transports nécessaires à la mise en œuvre des services.





# Synthèse

- Le diagnostic a mis en évidence le manque de coordination entre réseaux, mais également l'existence de services attractifs, à développer et à valoriser
- Un plan d'actions court terme est en cours de mise en œuvre, avec des actions échelonnées entre 2010 et 2013
  - Coordination des services,
  - Tarification,
  - Information multimodale.
- Une réflexion est en cours au niveau de chaque AOT sur la billettique
- L'évolution de l'offre à l'horizon 2010 a été envisagée selon trois scénarios
  - Le comité de pilotage choisit le scénario A, consistant à compléter le réseau existant de manière ciblée, et évolutive, avec la perspective d'une évolution à terme vers la constitution d'un ou plusieurs services structurants à l'échelle du bassin de vie.
- La réflexion se poursuit entre les partenaires pour l'organisation du cadre de la coopération, et pour le financement des interventions
- Le Comité de pilotage de clôture de l'étude est prévu fin juin 2010

