

# Etude du schéma de transport multimodal de la CCPEVA

Livrable mission 1 et 2





## **PARTIE 1 : Diagnostic de l'offre de transport existante**

- A. Portrait synthétique du territoire
- B. Diagnostic de performance de l'offre actuelle
- C. Pré-cadrage financier et juridique de la compétence mobilité
- D. Conclusion : AFOM de l'offre multimodale

## **PARTIE 2 : Etude de la demande et des besoins en déplacement**

- A. Equipement des personnes et des ménages
- B. Intensité de mobilité
- C. Les pratiques
- D. Les temporalités de déplacements
- E. Habitudes et opinions
- F. Les flux
- G. Focus sur la mobilité touristique
- H. Conclusion : AFOM de la demande en déplacements



# PARTIE 1 :

## Diagnostic de l'offre de transport existante

A.

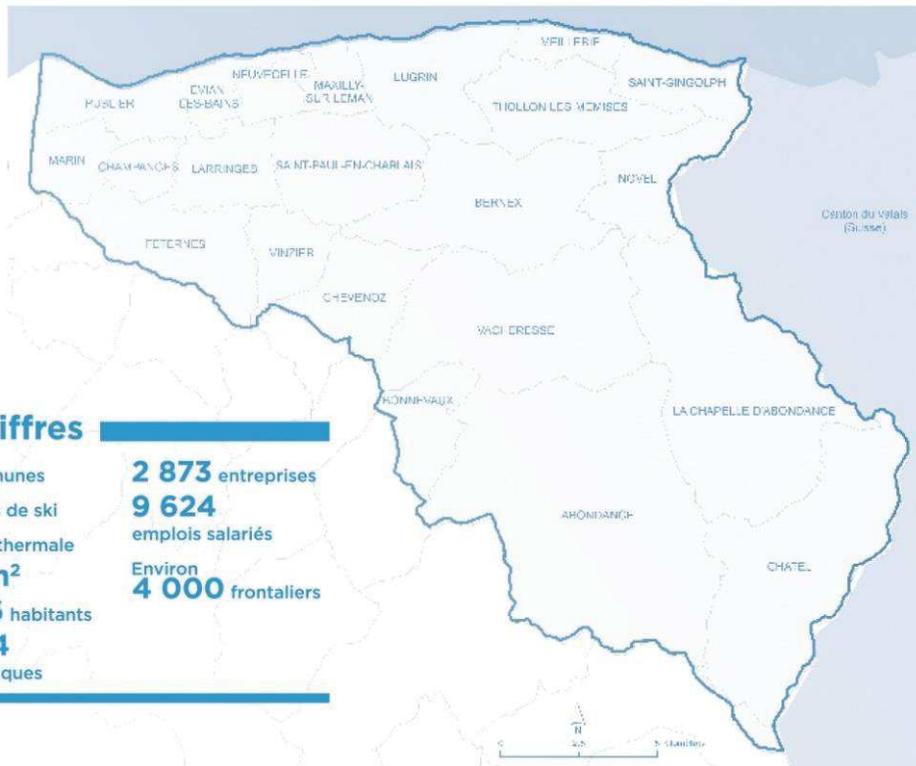
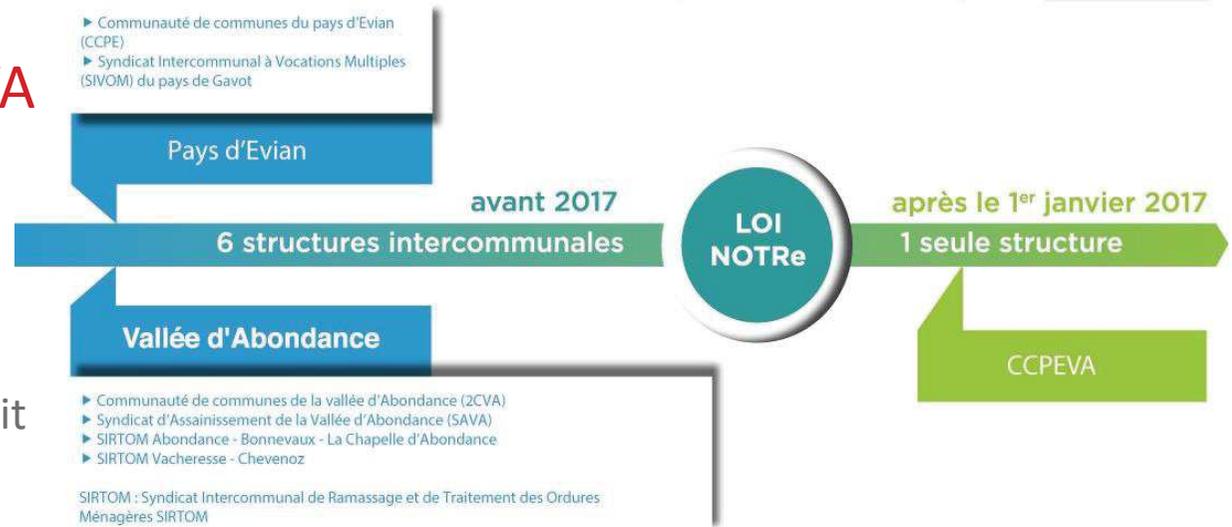


Portrait synthétique du territoire

# Carte d'identité de la CCPEVA



- Une nouvelle structure intercommunale unique depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 qui a fait le choix de prendre la compétence transport



## En chiffres

22 communes  
5 stations de ski  
1 station thermale  
321 km<sup>2</sup>  
39 336 habitants  
75 024 lits touristiques

2 873 entreprises  
9 624 emplois salariés  
Environ 4 000 frontaliers

- Un territoire qui bénéficie d'une forte dynamique démographique (+ 1,14% /an)
  - Une attractivité due notamment à la proximité de la Suisse : 4 304 actifs sont frontaliers, soit ¼ de la population active occupée, et vont majoritairement travailler vers les Cantons de Vaud et du Valais
  - Une croissance très majoritairement réalisée sur le Pays d'Evian alors que le dynamisme est plus faible sur la Vallée d'Abondance
- Une économie qui repose sur deux secteurs principaux :
  - l'industrie (22 % des salariés)
  - le tourisme qui représente plus de la moitié des emplois directs sur la Vallée d'Abondance.

# Une économie locale fortement concentrée autour de quelques employeurs ainsi que territorialement



- Une concentration territoriale de l'économie avec 2/3 des emplois concentrés sur 3 communes (Publier, Evian et Châtel)...
- La SAEME pèse à elle seule plus de la moitié de l'emploi industriel et 12 % de l'emploi local

ZAE	COMMUNE	ACTIVITE PRINCIPALE	SUPERFICIE ACTUELLE	SURFACE SUPPLÉMENTAIRE PROJETÉE
Pôle Industriel de Publier	Publier	Industrie	67,4 ha	5,5 ha
Pôle Commercial de Publier	Publier	Commerce	9,7 ha	2,5 ha
Le Cret	Lugrin	Artisanat	4,9 ha	0,0 ha
Les Bocquies	Evian-les-Bains	Mixte	4,8 ha	0,8 ha
Darbon	Champanges	Artisanat	4,4 ha	0,0 ha
La Creto	St-Paul en Chablais	Artisanat	4,2 ha	2,9 ha
Montigny	Maxilly-sur-Léman	Industrie	3,7 ha	2,7 ha
Le Larry	Marin	Mixte	3,2 ha	0,0 ha
Le Boutier	Vinzier	Commerce	2,5 ha	0,5 ha
Pont de Recardet	Châtel	Artisanat	2,1 ha	0,8 ha

## ZONES D'ACTIVITÉS ECONOMIQUES

115 hectares de ZAE occupés par les entreprises

Potentiel de 24 hectares supplémentaires (disponibilités & extensions)

soit 21 % de l'existant

Les principales ZAE du territoire

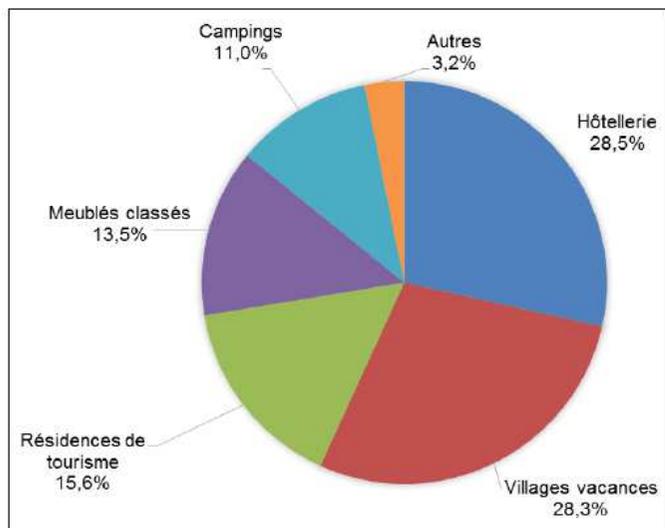
EMPLOYEUR	Nombre d'établissements	COMMUNES	ACTIVITE	EFFECTIFS SALARIES
SA des Eaux Minérales d'Evian	5	Evian-les-Bains, Publier, Neuvecelle	Industrie	1 100 à 1 200
Evian Resort	6	Evian-les-Bains, Publier, Neuvecelle	Tourisme	600 à 700
Commune d'Evian	13	Evian-les-Bains	Administration	300 à 400
Cora	1	Publier	Commerce de détail	300 à 400
Papeteries du Léman	1	Publier	Industrie	200 à 300
Centre Hospitalier Intercommunal du Léman	3	Evian-les-Bains	Médico-social	160 à 310
Ets Mercier (Super U)	1	Vinzier	Commerce de détail	100 à 199
Sports et Tourisme à Châtel	1	Châtel	Tourisme	100 à 199
Escoffier Frères	1	Publier	Industrie	100 à 199
Commune de Publier	13	Publier	Administration	100 à 199
Tumas Hôtel Opération (Hilton)	1	Evian-les-Bains	Tourisme	100 à 199
MGEN	1	Evian-les-Bains	Médico-social	100 à 199
La Poste	10	Abondance, Bernex, Châtel, Evian-les-Bains, Lugrin, Publier, Saint-Gingolph, Saint-Paul-en-Chablais	Transport	100 à 149

Les principaux employeurs du territoire - SIRENE

- Les deux principales zones d'activités sont situées à Publier, près de 75% de la superficie de ZAE du territoire

# Un territoire disposant d'aménités touristiques

- Des aménités touristiques réparties à la fois sur le littoral et la Vallée de l'Abondance
- Une capacité d'accueil importante



Répartition des lits touristiques marchands en 2015 - SMBT

## CAPACITÉS D'ACCUEIL

Savoie Mont-Blanc Tourisme - 2015

**75 024** lits touristiques dont **16 933** lits marchands

soit **197** lits touristiques pour 100 habitants (141 sur le Chablais)

**74** hôtels - **1 933** chambres

**10** camping - **621** emplacements

**11 605** résidences secondaires

## EMPLOI

ACOSS - données au 31 Décembre

**2 304** salariés directement liés au tourisme et aux loisirs en 2015

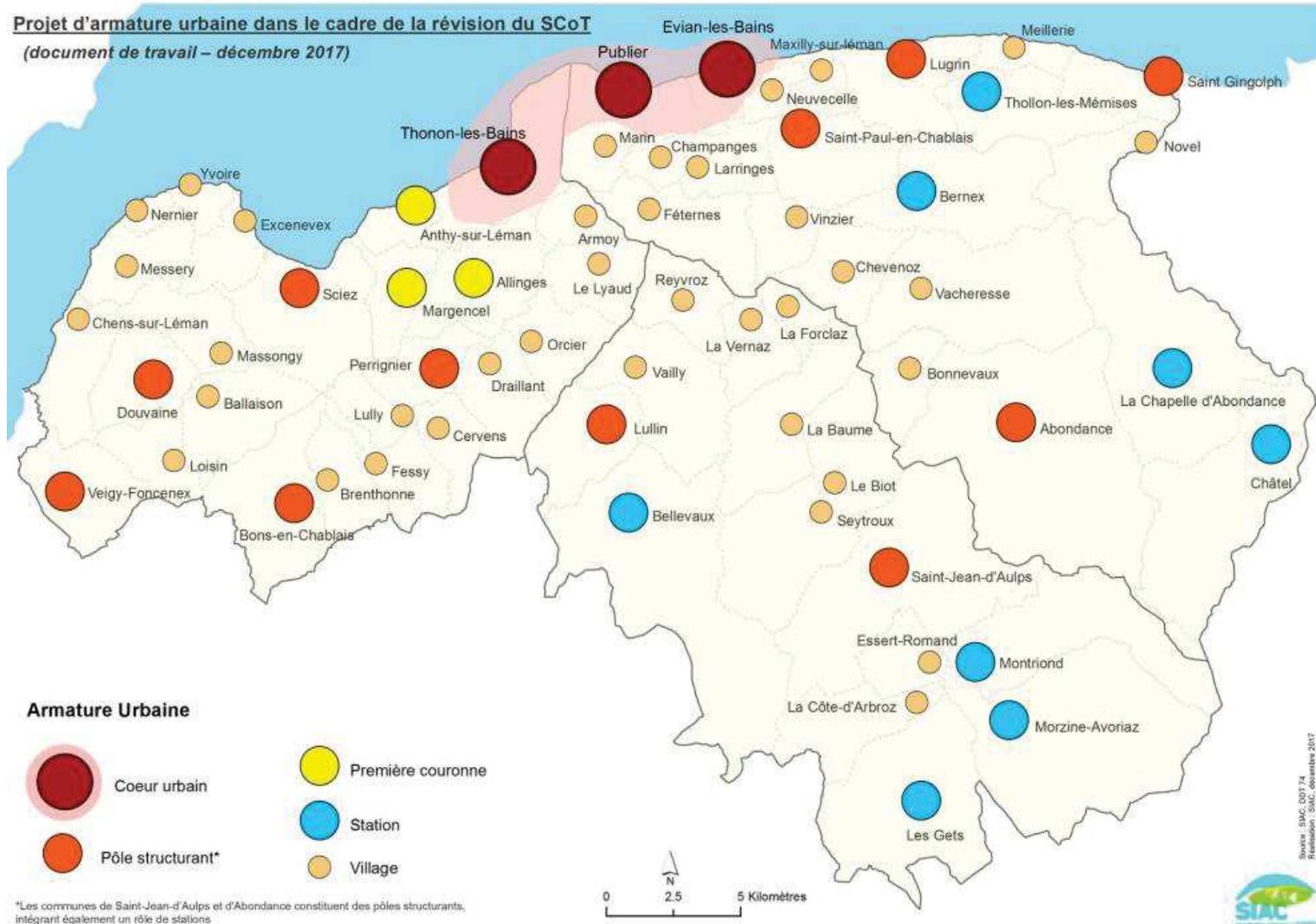
soit **27,1 %** de l'emploi-salarié marchand (23,4 % sur le Chablais)

**+ 14,8 %** depuis 2008



# Armature urbaine – vision SCoT

Perspective de développement démographique :  
+ 43 700 habitants en 20 ans à l'échelle du territoire du SCoT



B.



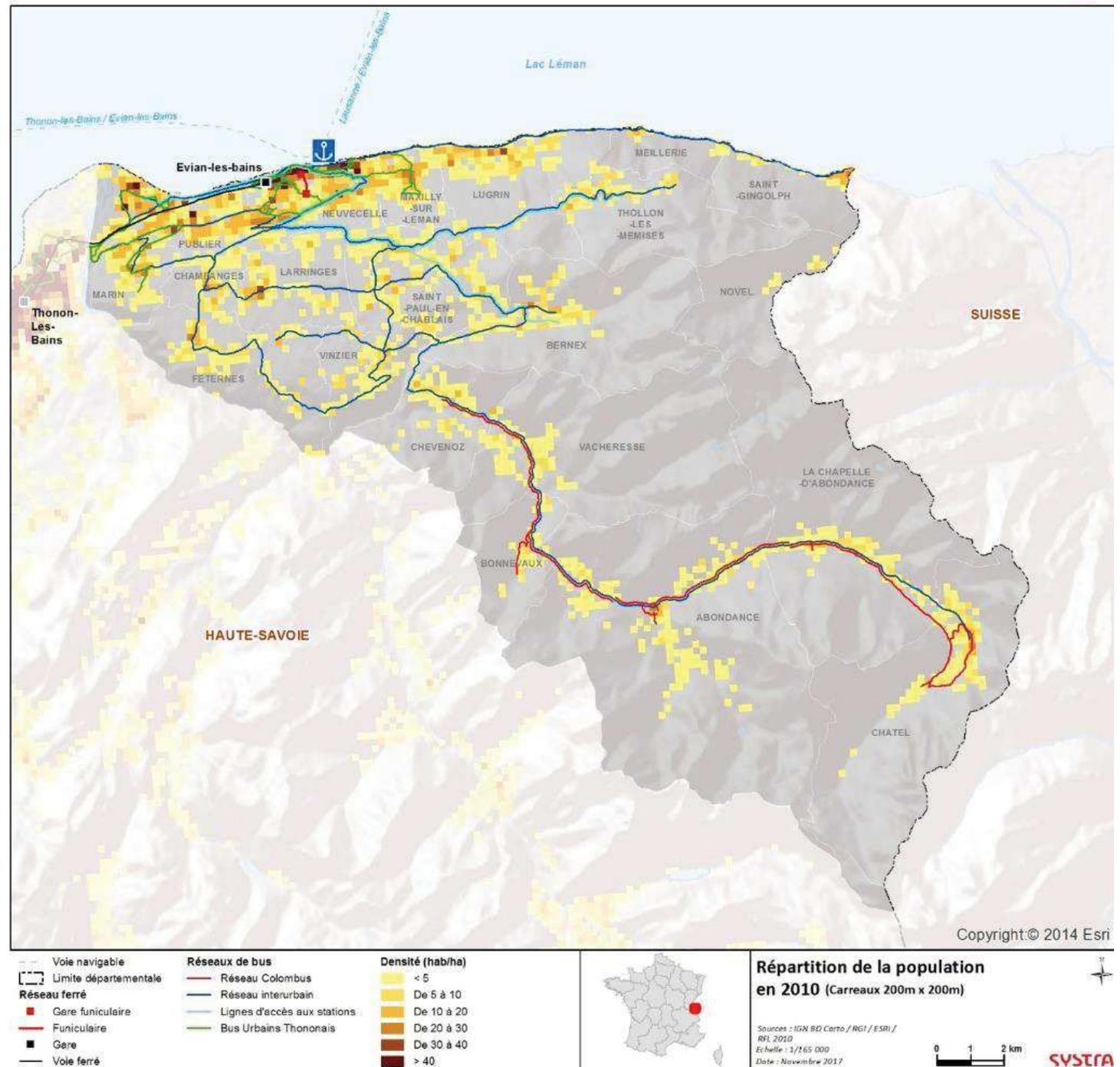
Diagnostic de performance de l'offre actuelle

# Couverture territoriale



Le réseau régulier (BUT, Lisha) couvre l'essentiel des zones de forte densité

Seul Lugrin et Abondance ont certains secteurs qui pourraient être plus finement desservis



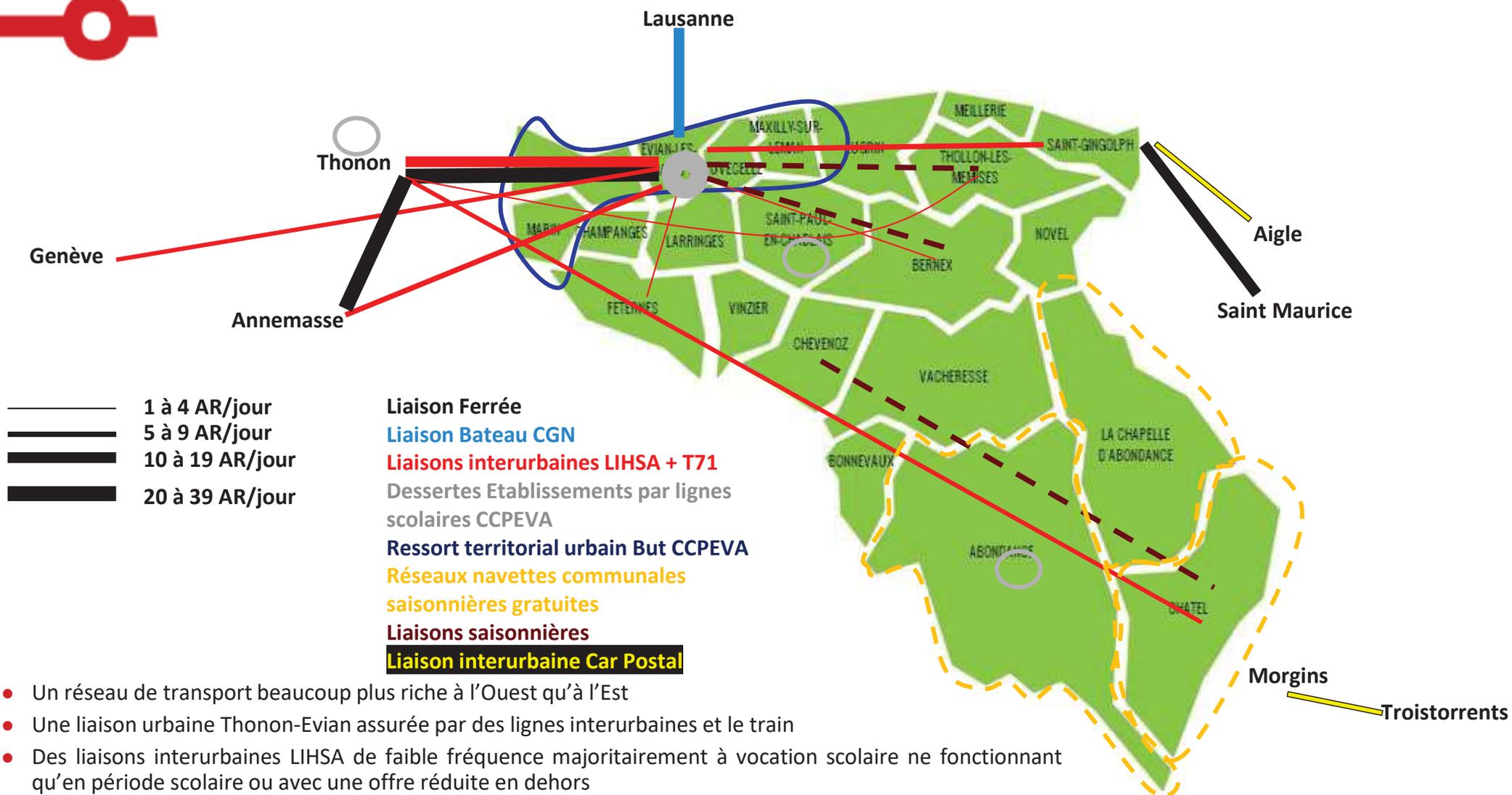
## Population desservie

65% de la population du territoire (25 600 hab.) desservi à moins de 300 m des arrêts du réseau régulier (BUT/LIHSa)

Un taux relativement important au regard de la densité et de la diffusion de l'habitat sur le territoire

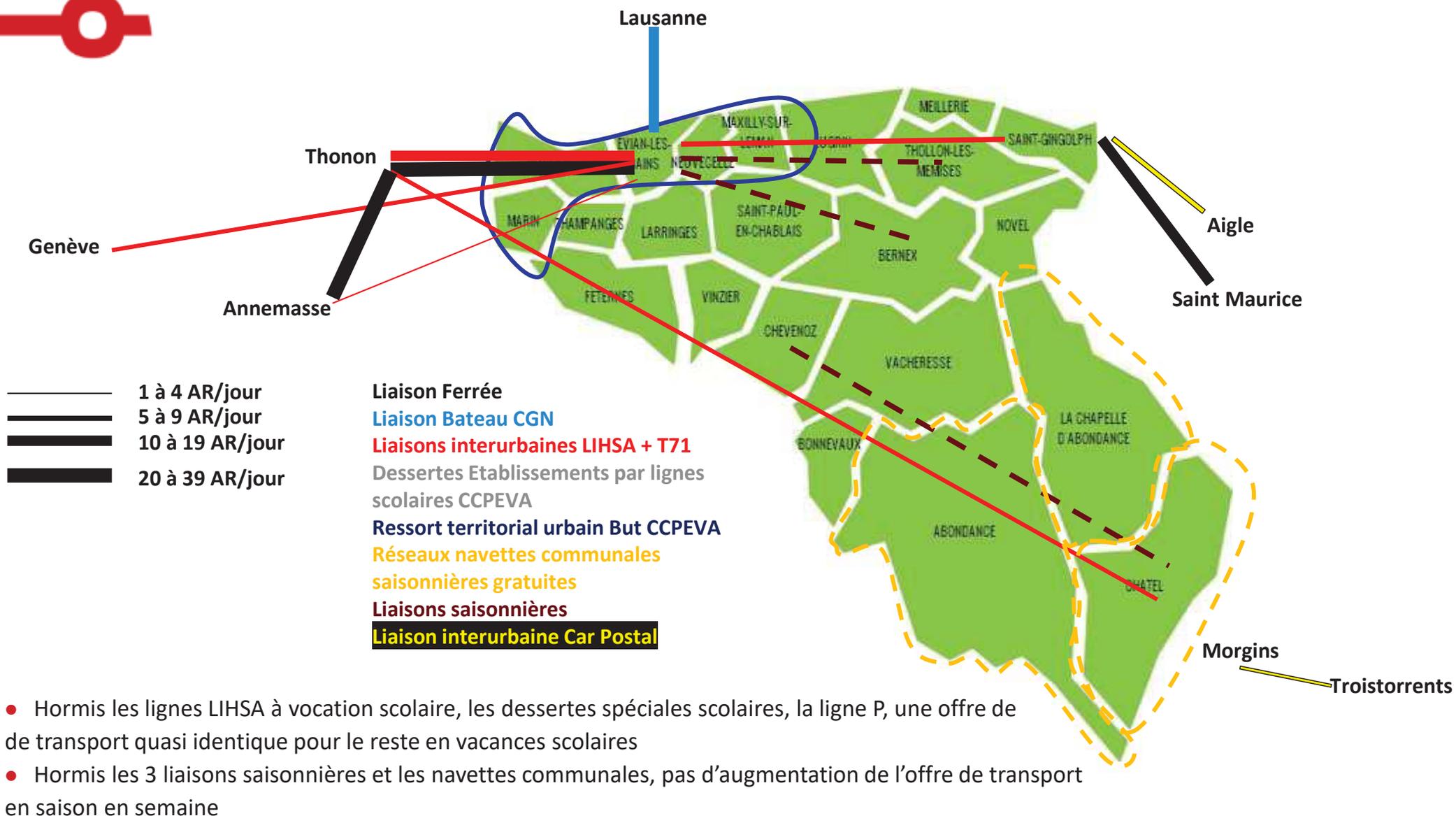


# Hiérarchisation des lignes régulières de transport en commun sur le territoire CCPEVA en semaine en période scolaire



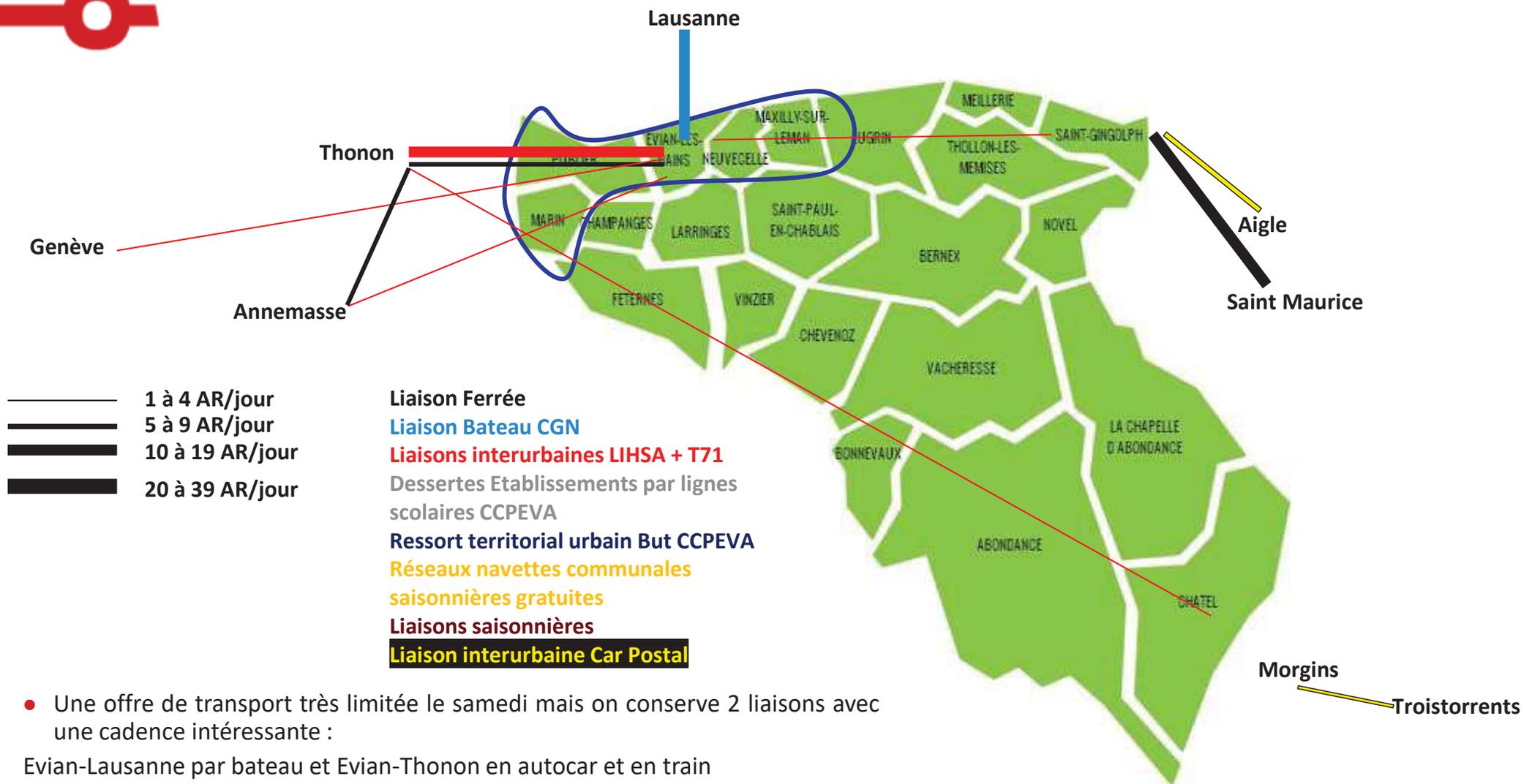
- Un réseau de transport beaucoup plus riche à l'Ouest qu'à l'Est
- Une liaison urbaine Thonon-Evian assurée par des lignes interurbaines et le train
- Des liaisons interurbaines LIHSA de faible fréquence majoritairement à vocation scolaire ne fonctionnant qu'en période scolaire ou avec une offre réduite en dehors
- La liaison saisonnière Columbus en concurrence sur certains tronçons avec des réseaux de navettes communales gratuites
- 2 lignes (121 et 122) traversant la CCPEVA, desservant Thonon sans desservir Evian

# Hiérarchisation des lignes régulières de transport en commun sur le territoire CCPEVA en semaine en vacances scolaires



- Hormis les lignes LIHSA à vocation scolaire, les dessertes spéciales scolaires, la ligne P, une offre de transport quasi identique pour le reste en vacances scolaires
- Hormis les 3 liaisons saisonnières et les navettes communales, pas d'augmentation de l'offre de transport en saison en semaine

# Hiérarchisation des lignes régulières de transport en commun sur le territoire CCPEVA le samedi hors saison

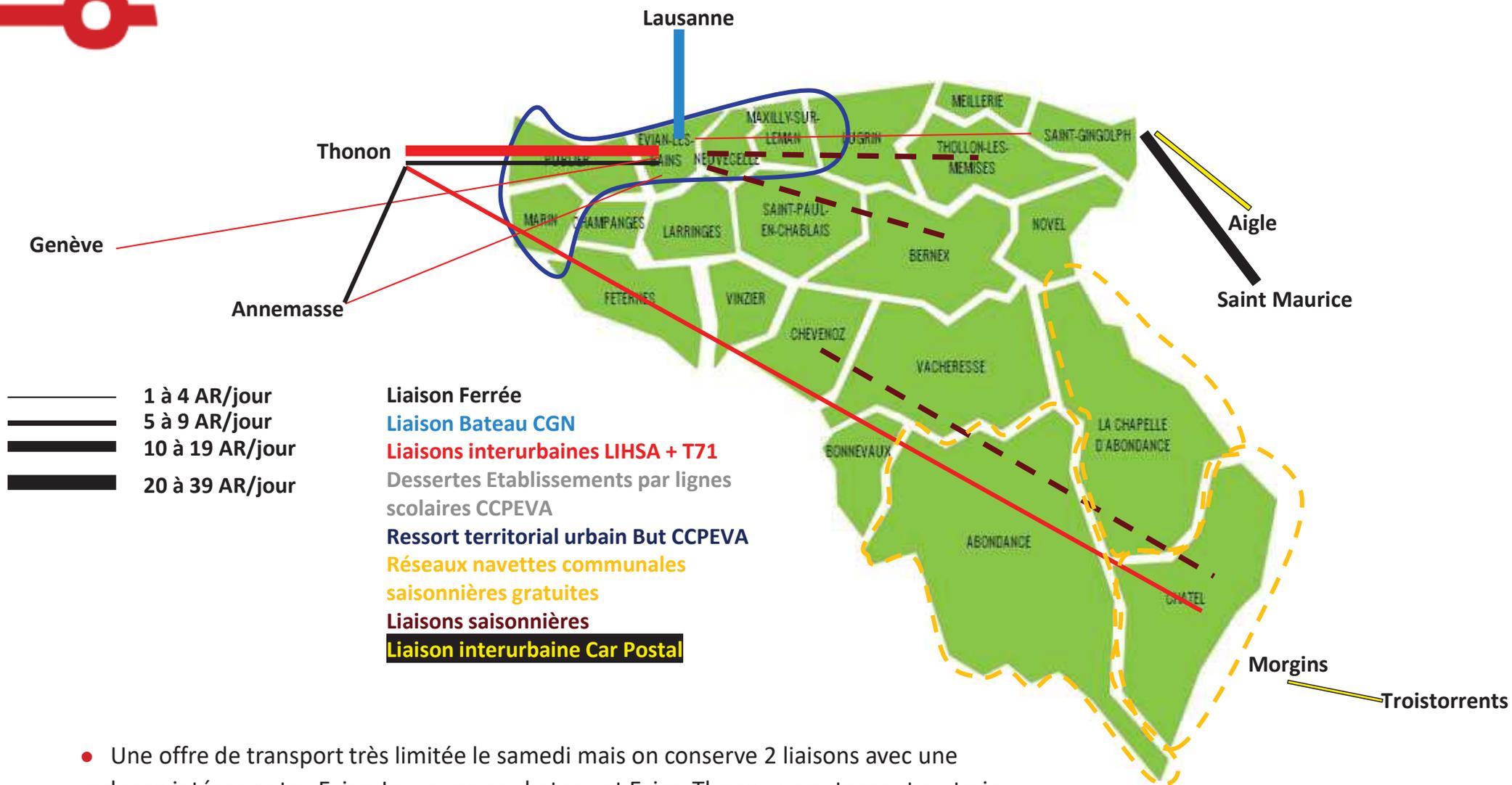


- Une offre de transport très limitée le samedi mais on conserve 2 liaisons avec une cadence intéressante :

Evian-Lausanne par bateau et Evian-Thonon en autocar et en train

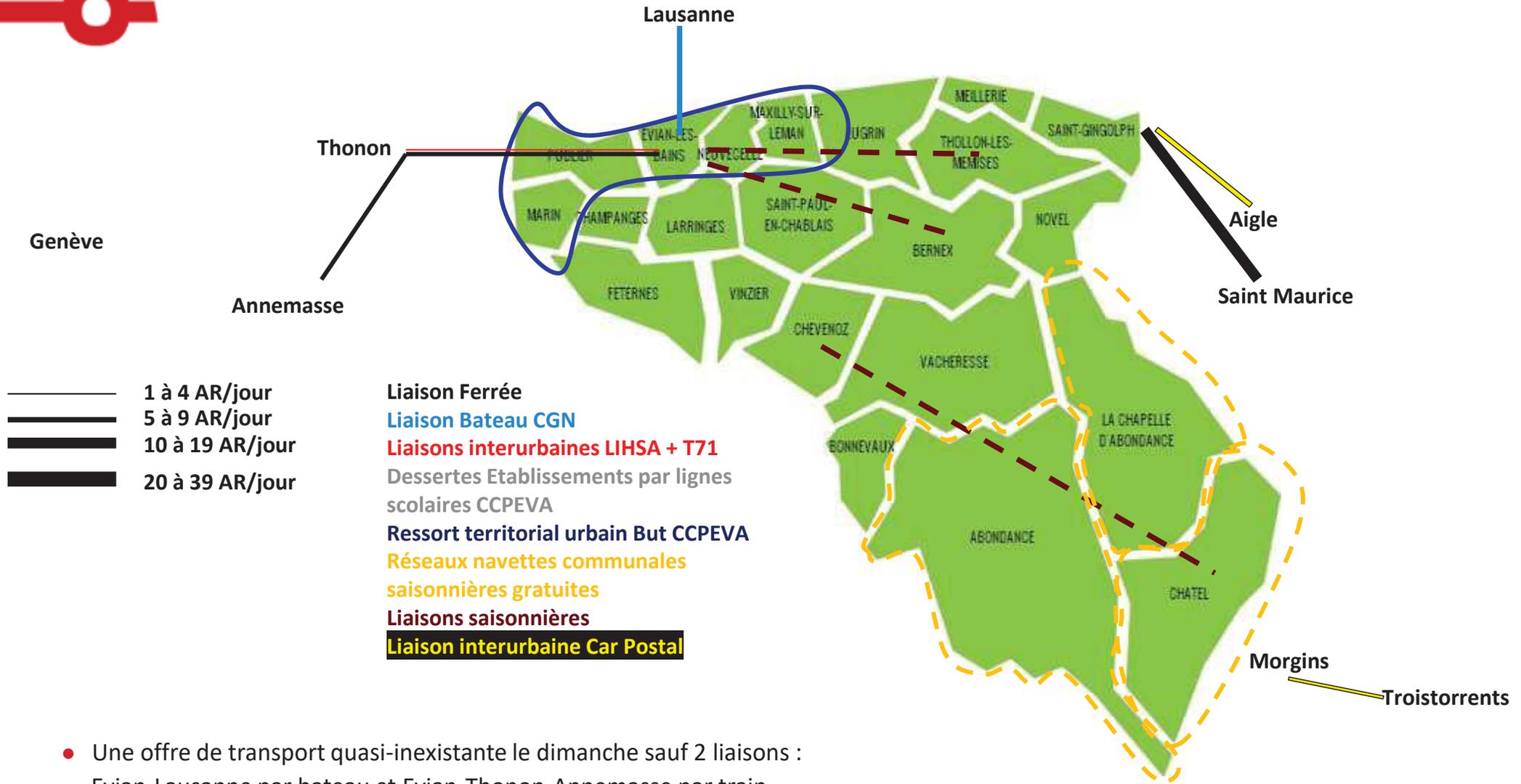
- Ligne 121: Un seul départ de Thonon et 4 retours
- Lignes urbaines: la ligne P ne fonctionne pas mais les 3 autres lignes fonctionnent

# Hiérarchisation des lignes régulières de transport en commun sur le territoire CCPEVA le samedi en saison



- Une offre de transport très limitée le samedi mais on conserve 2 liaisons avec une cadence intéressante : Evian-Lausanne par bateau et Evian-Thonon en autocar et en train
- Augmentation d'offre sur la ligne 121 en saison
- Lignes urbaines: la ligne P ne fonctionne pas mais les 3 autres lignes fonctionnent

# Hiérarchisation des lignes régulières de transport en commun sur le territoire CCPEVA le dimanche



- Une offre de transport quasi-inexistante le dimanche sauf 2 liaisons :  
Evian-Lausanne par bateau et Evian-Thonon-Annemasse par train
- Hormis les 3 liaisons saisonnières et les navettes communales, pas de variation saisonnière de l'offre
- Lignes urbaines: offre inexistante le dimanche

# Cartographie SIG des réseaux de transports en commun CCPEVA



# Correspondances\* entre les différents modes de transport de la CCPEVA



: il y a un faible niveau de correspondance car l'offre des 2 modes est limitée, les lignes LIHSA sont majoritairement à vocation scolaire avec des horaires calés sur les établissements scolaires. On a relevé seulement en tout une dizaine de correspondances en gare routière sur les 3 lignes T71, 141, 131.



: seule la ligne T71 dessert la gare SNCF d'Evian sur certaines courses pour lesquels les abonnements TER sont acceptés (c'est la seule tarification intermodale du territoire). La gare SNCF de Thonon est desservie par la ligne 121 avec quelques correspondances (moins de 5).



: seules les lignes 131 et 141 desservent l'embarcadère. On a relevé 4 correspondances dont 3 sur les retours de bateau et une à l'aller. En vacances scolaires, il n'y a plus aucune correspondance.



: seule la ligne J à faible cadence (12 courses par jour) dessert la gare SNCF d'Evian. Dans un sens (Petite Rive-Verlagny), les horaires de passage sont en correspondance avec ceux de la gare SNCF d'Evian sur 4 courses sur 6.



: les lignes H et J desservent l'embarcadère mais le niveau de correspondance est très faible car les horaires de la J sont adaptés aux horaires de train et la ligne H à l'horaire de l'établissement Anna de Noailles en heures de pointe puis cadencée toutes les heures. Moins de 10 correspondances ont été comptabilisées.



: à St Gingolph aucune course LIHSA le matin n'est en correspondance avec les départs de train. De plus, la congestion au poste de douane rendrait cette correspondance aléatoire.



: Même constat à St Gingolph que ci-dessus

*Correspondances\* : entre 5 et 20 min max au PEM*

# Correspondances\* entre les différents modes de transport de la CCPEVA



Châtel bus

TELEMORGINS·CH  
CHAMPOUSSIN Portes du Soleil

: en saison, la navette Chatelbus va jusqu'au lac de Morgins 4 fois par jour. Il y a possibilité de correspondance sur ces 4 dessertes avec la navette de Morgins côté Suisse.

Châtel bus



: 4 correspondances possibles avec la ligne E Chatelbus.

lihsa

Châtel bus

: les courses de la ligne 121 desservent la place de l'église de Chatel, arrêt desservi par toutes les lignes Chatelbus en saison. 5 lignes Chatelbus sur 7 ont une fréquence de moins de 20 minutes et permettent d'assurer une correspondance avec la ligne 121 de 8h30 jusqu'à la fermeture des pistes.

COLOMBUS

Châtel bus

: les courses de la Colombus desservent la place de l'église de Chatel, arrêt desservi par toutes les lignes Chatelbus en saison. 5 lignes Chatelbus sur 7 ont une fréquence de moins de 20 minutes et permettent d'assurer une correspondance avec la Colombus de 8h30 jusqu'à la fermeture des pistes.

lihsa



: peu de correspondances en saison entre la navette Chapelle d'Abondance et la ligne 121, 5 correspondances ont été comptabilisées.

COLOMBUS



: en saison, de nombreuses correspondances sont possibles entre Colombus et la navette de Chapelle d'Abondance. Pour chaque course Colombus, il y a possibilité de correspondance avec la navette de la Chapelle d'Abondance.

Correspondances\*: entre 5 et 20 min max au PEM

# Cartographie des différents transporteurs en commun routiers du territoire



Vortex

**Stat:**  
Exploitant du réseau But, du funiculaire et du petit train de Thonon  
Capital: 50% Transdev, 50% SAT de Thonon  
CA: 4 M euros environ  
45 ETP, 16 véhicules

**SAT de Thonon:**  
Exploitant des DSP LIHSA, navette Colombus  
CA: 30 M d'euros  
330 personnes  
Membre du réseau Réunir

**Transdev Frossard:**  
Capital: Transdev  
Exploitant de la T71 avec la SAT Thonon  
Partage le même dépôt à Thonon, directeur, maintenance que la STAT  
48 ETP

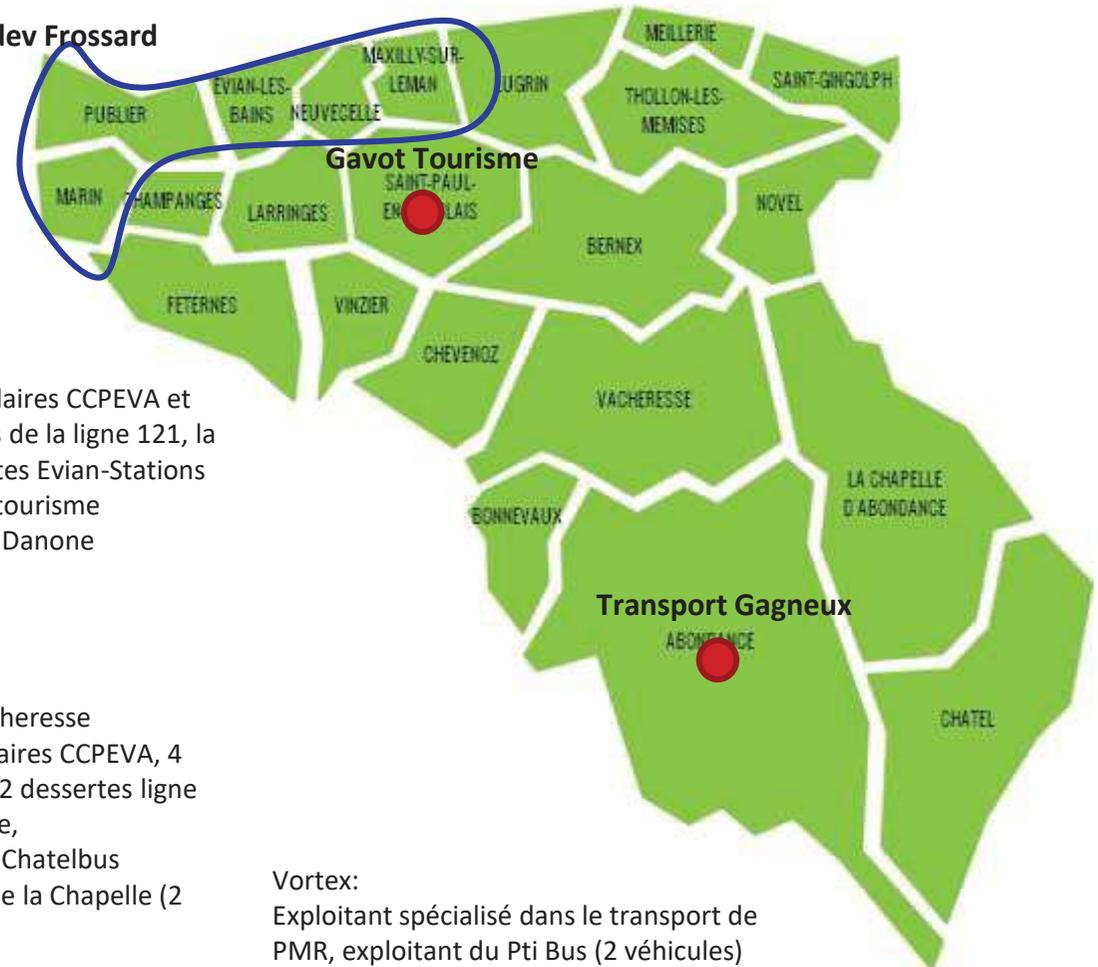
**Stat /  
Transdev Frossard**

**SAT de Thonon**

**Gavot tourisme:**  
Exploitant de 2 circuits scolaires CCPEVA et en sous-traitance 2 services de la ligne 121, la navette des Gets, les navettes Evian-Stations  
CA: 2,3 M d'euros, 80% en tourisme notamment avec le groupe Danone  
Entre 19 et 31 personnes  
25 véhicules

**Transport Gagneux:**  
2 dépôts Abondance et Vacheresse  
Exploitant de 4 circuits scolaires CCPEVA, 4 taxis, en sous-traitance sur 2 dessertes ligne 121 du collège d'Abondance, transabondance, tourisme, Chatelbus (jusqu'à 14 bus), navettes de la Chapelle (2 véhicules), Buski  
CA: 2,2 M d'euros  
30 personnes maxi, 39 véhicules  
Sous-traite la maintenance à Evian

**Vortex:**  
Exploitant spécialisé dans le transport de PMR, exploitant du Pti Bus (2 véhicules)  
Agence à Vaulx en Velin  
CA régional: 45 M d'euros  
2500 personnes, 3000 véhicules en France



Sources : entretien avec les transporteurs sur le territoire CCPEVA

# Cartographie des sociétés de taxi du territoire



18 sociétés de taxi  
Les 2/3 sur le ressort territorial de l'ex SIBAT

Sources : OT Vallée d'Abondance, [www.pays-evian.fr](http://www.pays-evian.fr)

# Matériel roulant transport en commun routier



## Bus:

Véhicule adapté pour la zone urbaine  
Vitesse réduite (70 km/h maxi)  
Arrêts fréquents  
Voyageurs assis ou debout  
Giration plus importante que l'autocar  
Plancher bas

## Autocar:

Véhicule adapté pour de la zone interurbaine  
Vitesse de 110 km/h maxi  
Voyageurs assis (plus de places assises que le bus)  
Plancher haut  
Soutes à bagages

## Autocar low entry:

Véhicule adapté pour l'urbain et l'interurbain  
Vitesse de 110 km/h maxi  
Voyageurs assis ou debout (dans les périmètres urbains)  
Plancher bas





# Diagnostic des lignes urbaines (réseau BUT) sur le territoire CCPEVA



**Ligne H:** La ligne circule du lundi au samedi toute l'année à la fréquence de 1h. Le ratio V/K a chuté de 20% cette année car il y a eu des travaux avenue de thony sur le 1<sup>er</sup> semestre 2017. La ligne manque d'offre en heures de pointe. La clientèle est composée de scolaires et de seniors. Tout comme les lignes J, L et P, elle a quasiment perdu 2km/h de vitesse commerciale en 3 ans

**Ligne J:** La ligne circule du lundi au samedi toute l'année avec 6 passages par sens par jour. La clientèle est assez diversifiée mais plutôt senior, la ligne est sous-traitée à Transdev Frossard et réalisée par un véhicule 20 places. La ligne ne rencontre pas sa clientèle avec un ratio V/K de 0,24 où la moyenne du réseau est de 1,24. La STAT préconise de mettre en place un TAD avec une fréquence de 1h sous-traitée à un taxi et de mettre le terminus à Maxilly Village

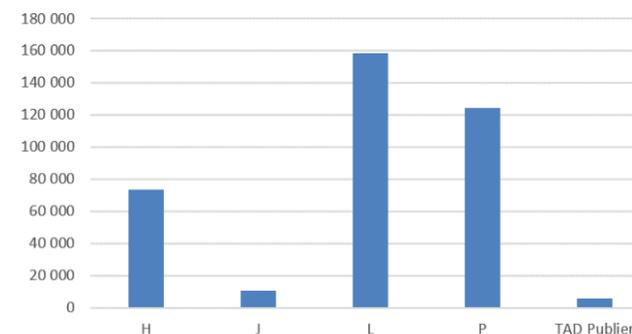
**Ligne L:** la ligne circule du lundi au samedi toute l'année à la fréquence de 1h (passage à 30 min en 2018). La clientèle est scolaire et de loisirs. Elle connaît des surnombres en heures de pointe et a besoin de renfort. C'est la deuxième meilleure ligne du réseau sur le ratio V/K. La STAT suggère d'étudier de prolonger la ligne jusqu'à Evian.

**Ligne P:** la ligne circule du lundi au vendredi en PS avec 14 passages par sens par jour non cadencés. La clientèle est essentiellement scolaire et l'offre différente entre PS et VS. La ligne a un bon ratio V/K.

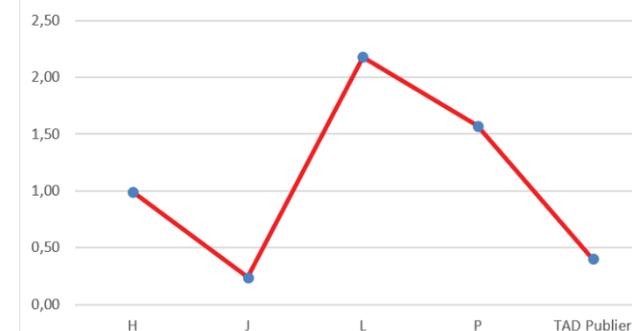
**TAD Publier:** transport individuel, la clientèle est composée d'actifs et de scolaires. Elle permet le rabattement vers les lignes régulières. La fréquentation a beaucoup augmenté depuis l'année dernière (fréquentation à 3500 voyageurs en 2016). Le TAD est sous-traité à un VTC de Neuvecelles. La préconisation de la STAT est de revenir sur un TAD virtuel (avec des courses déclenchées sur appel et non du porte à porte)

Sources : entretien et données fournies par la STAT (M. Guili)

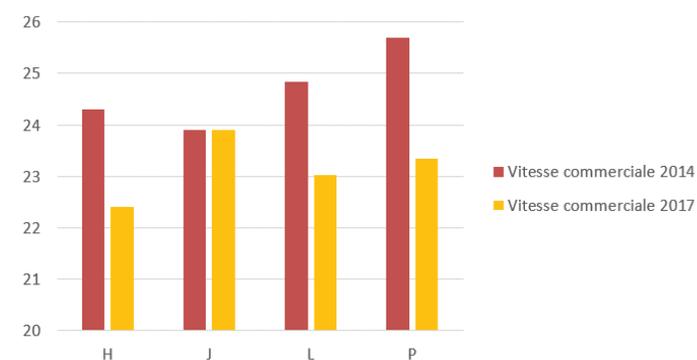
Fréquentation annuelle



V/K



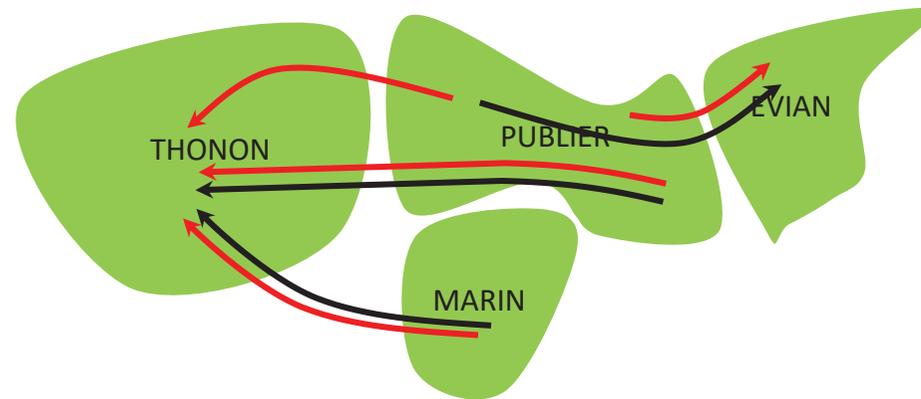
Evolution de la vitesse commerciale



# Déplacement des scolaires habitant sur la zone urbaine entre Evian et Thonon



Le réseau urbain ne répond pas aujourd'hui aux besoins en déplacement des scolaires dans la zone urbaine entre Evian et Thonon.



-  Besoin en déplacement vers l'établissement pour les collégiens
-  Besoin en déplacement vers l'établissement pour les lycéens

Sources : entretien et données fournies par la STAT (M. Guili)

# Réseau urbain But



→ **Enjeux:** répondre aux besoins de la population en développant, optimisant l'offre de transport vers les pôles de l'armature urbaine

## Forces

Sauf ligne J, une offre performante (V/K) sur le territoire CCPEVA  
Renfort d'offre sur la ligne L au 1<sup>er</sup> Janvier 2018

## Faiblesses

Peu de correspondance avec les autres modes TC  
Pas de billettique intermodale  
Une vitesse commerciale qui s'érode (congestion, un titre sur 2 acheté à bord)  
Peu de liaison urbaine entre Evian et Thonon  
Lisibilité: TAD tout public seulement pour la commune de Publier  
Peu d'adaptation à la saison (population qui double)  
Réseau pas adapté aux besoins en déplacement vers les établissements scolaires  
Offre inexistante le dimanche

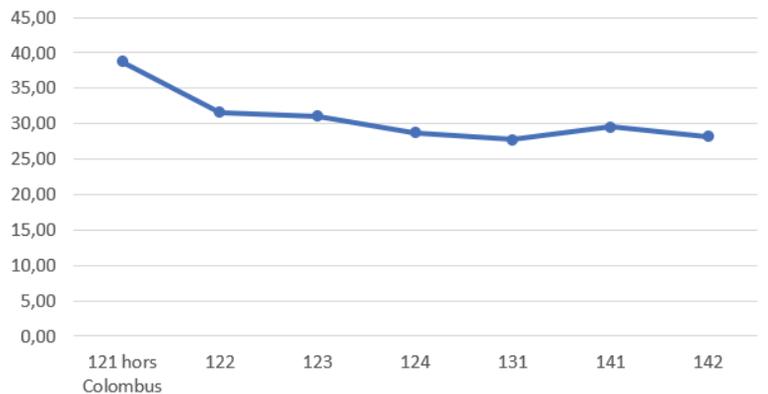
# Transport interurbain LIHSA



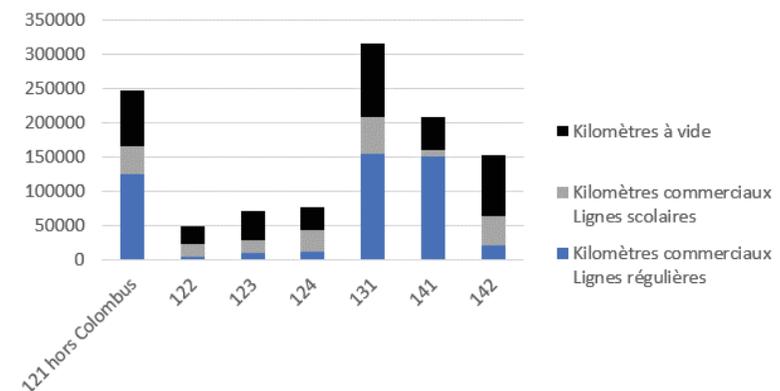
Exploitant SAT; 67 véhicules  
 Fin de DSP en 2021; AO actuelle: région Rhône Alpes Auvergne  
 1295 k euros de recettes, 2740 k euros de CF (3,7 euros par km)  
 4 périodes de fonctionnement: congés hiver, congés été, intersaison, scolaire  
 DSP Lot 7: 121,122,123,124  
 DSP Lot 8: 131,141,142  
 690 000 km commerciaux (16650 km / véhicule)  
 Taux de km à vide: 38% avec des taux variables d'une ligne à l'autre  
 Une vitesse commerciale assez homogène proche de 30 km/h sauf pour la ligne 121 (39 km/h)  
 Les lignes à faible kilométrage (122, 123, 124, 142) sont à vocation scolaire principalement; les lignes à plus fort kilométrage sont majoritairement des lignes régulières commerciales  
 Cartes Alpy et Déclic: pas d'abonnement mensuel  
 Tarif zonal



Vitesse commerciale



Kilomètres annuels



# Transport interurbain LIHSA



La ligne 122 a une fréquentation très faible 1300 voyageurs/an (7 par jour scolaire) qui interpelle.

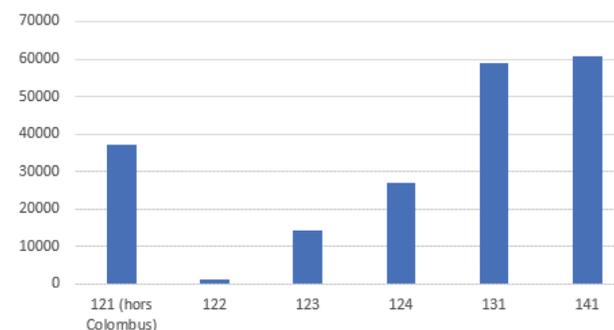
Les lignes les plus performantes en fréquentation sont les 2 lignes à vocation scolaire 123, 124 avec un V/K supérieur à 0,5. Les autres lignes ont des performances faibles avec un V/K inférieur à 0,5.

70% de la fréquentation de la ligne 131 est liée à la liaison Evian-Thonon. Il est fort probable que ce soit également le cas pour la ligne 141.

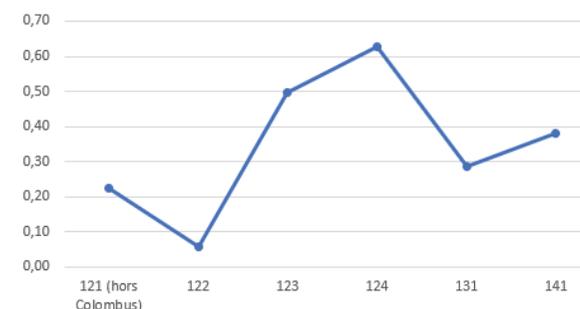
Concernant les recettes commerciales (hors recettes scolaires) annuelles, les lignes 121 et 131 se détachent des autres lignes. Les lignes 122, 123, 124 à vocation scolaire ont logiquement peu de recettes commerciales. La performance de la ligne 141 interpelle car n'est pas cohérente avec la performance sur la fréquentation et la typologie de la ligne (en 2015, la ligne 141 allait jusqu'à St Gingolph alors que ce n'est plus le cas en 2017).

*Sources: fichiers Excel données 2016-2017 de la région, fréquentation estimée à partir des journées de comptage en 2015*

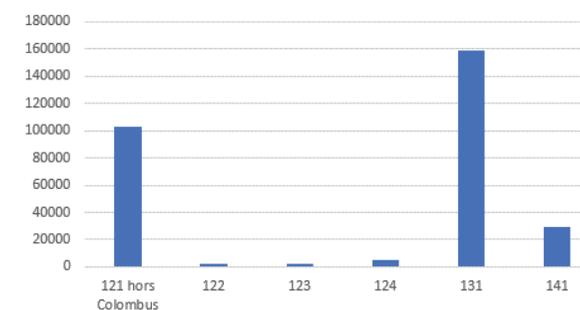
Fréquentation annuelle estimée



Voyageur par kilomètre



Recettes commerciales



# Transport interurbain LIHSA



→ **Enjeux:** Répondre aux besoins de transports interurbains du territoire

## Forces

Une identité visuelle (livrée, points d'arrêts) sur le territoire  
Liaison Evian-Thonon

## Faiblesses

Peu de correspondance avec les autres modes TC  
Pas de billettique intermodale  
Pas beaucoup d'offre commerciale, principalement à vocation scolaire  
Une fréquentation commerciale essentiellement sur la liaison Evian-Thonon  
Pas d'abonnement  
Transport subit les points de congestion routières  
Performance des lignes assez faible  
Offre inexistante le dimanche

# Opportunité de desservir Evian par les lignes 121 et 122



## Ligne 121:

Dans le sens Chatel-Thonon, plus de la moitié des clients montent/descendent à Thonon.

Dans l'autre sens, les montées-descentes se concentrent à 80% sur Chévenoz, Vacheresse et Abondance

-Ajouter Evian sur la course rallongerait le temps de parcours de 25 minutes soit l'aller-retour Larringes Stade – Evian Gare Routière pour partir/aller à Thonon

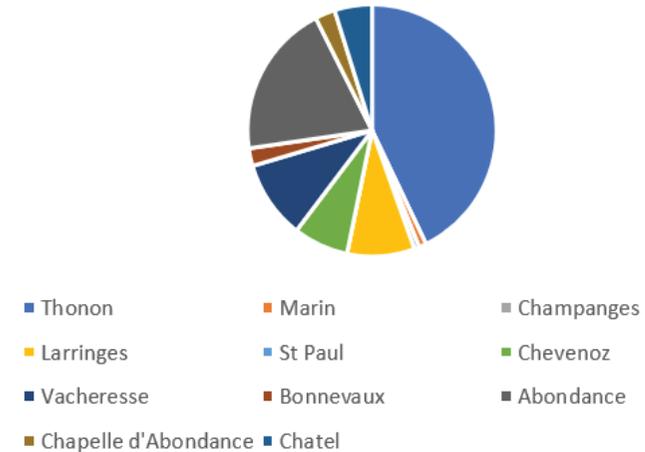
-Ajouter Evian Gare Routière en enlevant Champanges et Marin où il y a très peu de fréquentation rajouterait 10 minutes de temps de parcours pour partir/aller à Thonon

## Ligne 122:

D'après les comptages 2015, la fréquentation de la ligne est très faible et aucun client ne va à Thonon. Desservir Evian à la place de Thonon pourrait représenter une opportunité.

Avant de prendre une décision, il serait préférable de refaire des comptages avec enquête O/D car les derniers datent, des modifications d'offre ont eu lieu depuis et les comptages datent de 2015

Montées/Descentes L121



Sources: fréquentation estimée à partir des journées de comptage en 2015

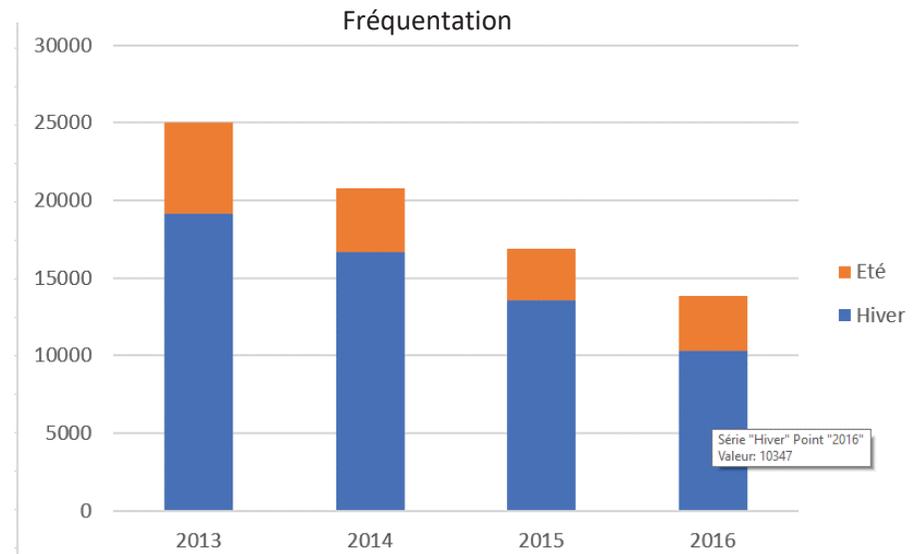
# Navettes Columbus



Exploitant: SAT de Thonon  
3 véhicules  
Km commerciaux: 57 230 km  
19 077 km/véhicule  
Vitesse commerciale: 31 km/h  
V/K: 0,20 en 2016 (ce qui est faible)  
Taux HLP: 4,3 %

Coût total : 260 k euros pour 16 383 euros de recettes  
(6,3%) soit 4,54 euros du km

Sources: réponses questions TTK, fichiers Excel fournis par la région,  
données CCPEVA



→ **Enjeux:** Assurer le transport des saisonniers entre Chevenoz et Châtel

## Forces

Constitue une offre pour les saisonniers

## Faiblesses

- Fréquentation divisée par 2 entre 2013 et 2016
- Navette concurrencée en partie par les navettes communales gratuites
- Fiches horaires difficilement lisibles et changent d'une année sur l'autre
- Pas d'identité visuelle (autocar LIHSA)
- Difficulté pour transporter le matériel des saisonniers



# Navettes Evian-stations



Exploitant: Gavot Tourisme

Hiver VS: 5 allers-3 retours tous les jours (hors VS les mercredi samedi et dimanche seulement)

Été VS : 3 allers-retours tous les jours (hors VS samedi et dimanche seulement)

36 000 km commerciaux par an

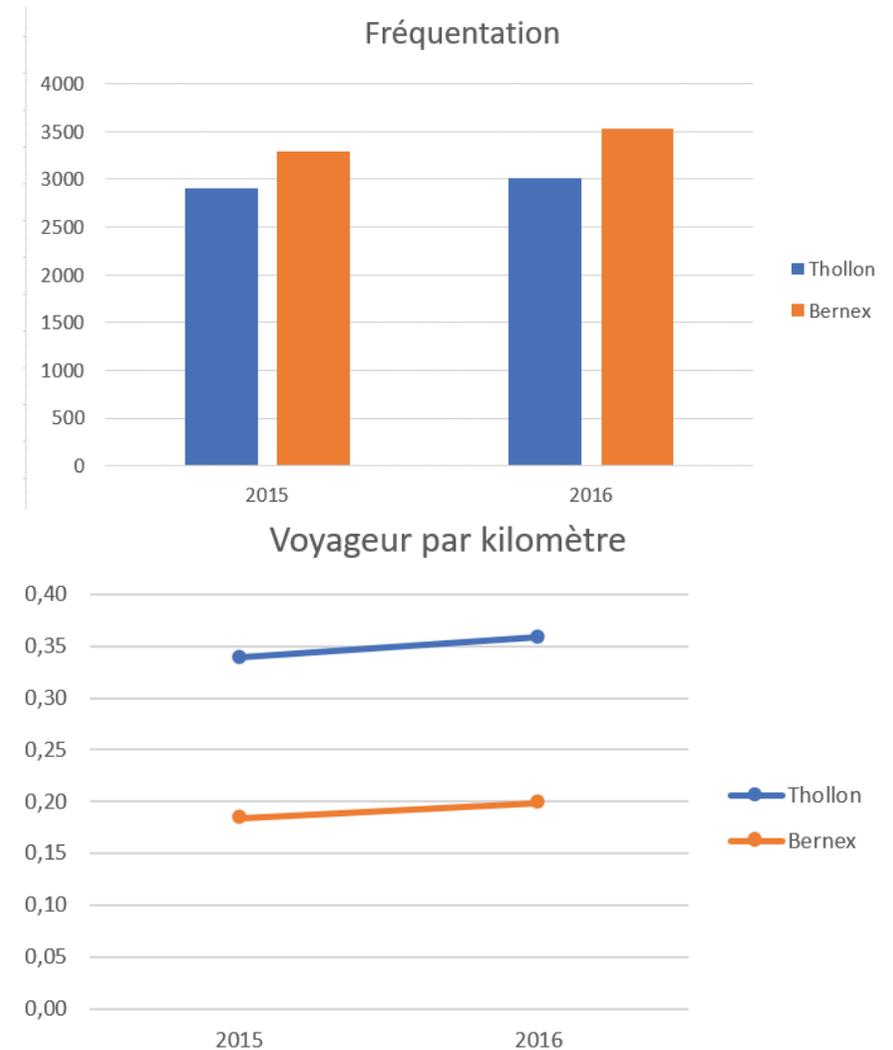
La fréquentation sur une année est en légère hausse à 3000 voyageurs pour Thollon et 3500 pour Bernex

Un V/K faible par rapport à de l'interurbain (V/K autour de 0,5) mais il faut tenir compte de la saisonnalité des navettes et de la petite capacité des véhicules

Offre Skipass : bateau + navette + forfait ski

Coût total en 2017: 196 k euros soit 5,44 euros du km

Sources: réponses questions TTK, données CCPEVA



→ **Enjeux:** Renforcer la desserte touristique vers les stations, répondre aux besoins des locaux non motorisés

## Forces

Fréquentation en légère augmentation  
Une offre assez lisible

## Faiblesses

Fréquentation dépend des conditions météo  
Fréquentation limitée

# TAD Pti' Bus



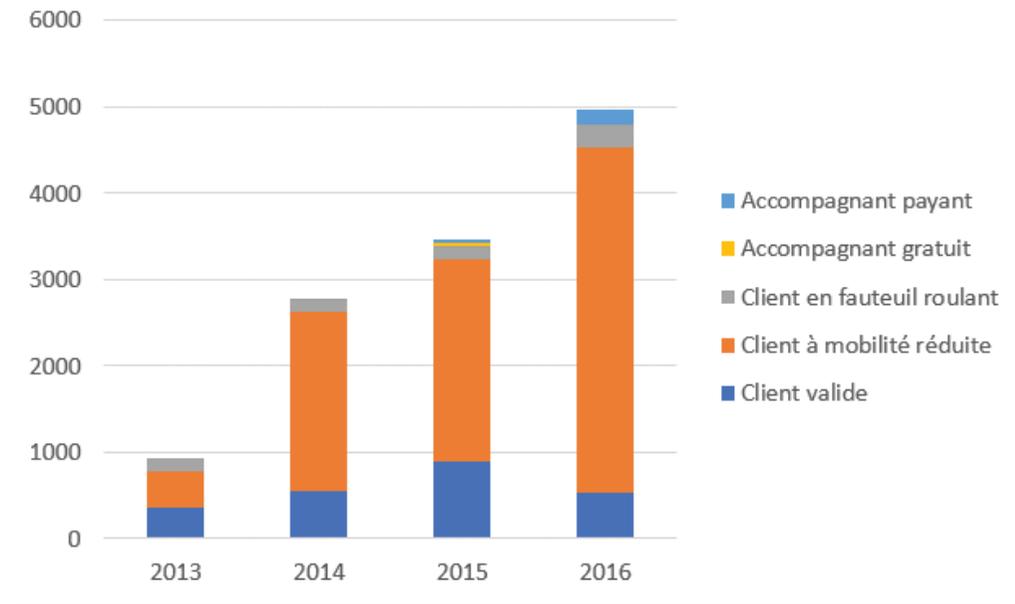
Exploitant: Vortex

Fonctionnement: transport à la demande à l'arrêt le plus proche ou au domicile réservé aux seniors, PMR, insertion professionnelle ou titulaire des minima sociaux  
Fréquentation en hausse depuis 2013, principalement sur les clients à mobilité réduite

Expérimentation réussie sur Pays d'Evian, va être renouvelée à l'été 2018 en Vallée d'Abondance  
Service complémentaire à Allobus pour des trajets comprenant une partie en dehors du ressort territorial de l'ex-SIBAT (hormis les PMR)

Coût total en 2017: 150 k euros pour 19 800 km soit 7,58 euros du km

Sources: réponses questions TTK, données CCPEVA



→ **Enjeux:** Répondre aux besoins de transport des PMR, senior, personnes en insertion professionnelle ou titulaire des minima sociaux

## Forces

Expérimentation réussie sur le pays d'Evian

## Faiblesses

Succès encore à prouver sur la vallée d'Abondance  
Limité à certaines catégories de population et difficilement généralisable  
Peu de mutualisation: transport quasi individuel  
Prix du km élevé

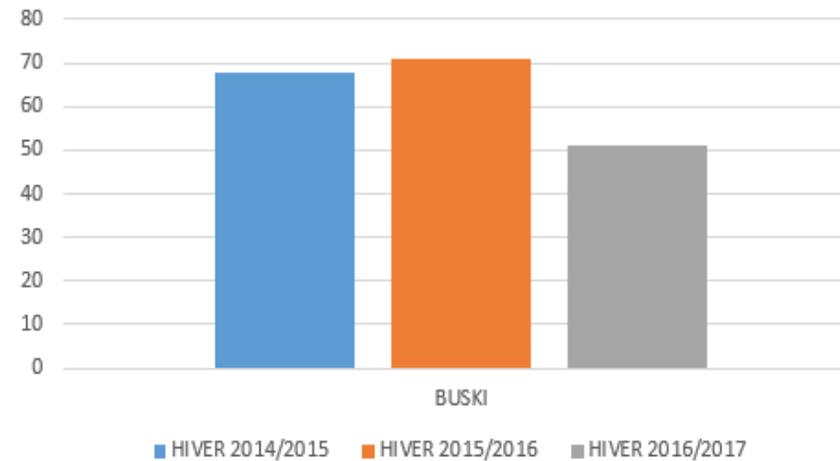
# Buski



Exploitant: Transports Gagneux  
Fonctionnement: assure le transport Aigle-Chatel sur réservation quelques samedi par an en saison  
Fréquentation quasi anecdotique avec 51 passagers sur l'hiver 2016/2017  
A partir de l'hiver 2017/2018, le TGV ne s'arrête plus à Aigle  
Possibilité de relier les transports publics du Chablais en prolongeant la ligne 121 jusqu'à Morgins

Sources: réponses questions TTK

### Fréquentation du Buski



→ **Enjeux:** Relier quelques samedi par an en saison Aigle à Chatel

**Forces**

### Faiblesses

- Ne rencontre pas sa clientèle
- Faible occurrence
- Barrière de la réservation
- Pas de gap tarifaire pour une famille par rapport au taxi

# Transport privé de la SAEME (société des Eaux Minérales d'Evian)



Transport réservé aux salariés de la société

Exploitant: 70% SAT, 20% Frossard, 5% Gavot, 5% Gagneux

Coût: 1 million d'euros par an / VT exonéré estimé à 220 k euros (pour MS estimée à 40 M d'euros)

Contrat reconductible tous les ans (géré par les achats)

Fonctionnement: du lundi au samedi matin

12 itinéraires:

- 10 pour les salariés postés, arrivée départ de l'usine à 5h15-35 (2 départs seulement de l'usine pour cet horaire), 13h15-35, 21h15-35
- 2 pour les salariés journée arrivée à 7h30 et départ à 16h30

56 courses par jour de fonctionnement (hormis samedi)

Itinéraires pour les salariés journée:

- Lugrin, Carré Lumière, Usine
- Thonon, Usine, Carré Lumière

Itinéraires pour les salariés postés:

- Chatel, Abondance, Usine
- Meillerie, Lugrin, Usine
- Thollon, Lugrin, Usine
- Bernex, Usine
- Lugrin, Maxilly, Usine
- Chevenoz, Usine
- Le Biot, Usine
- Vinziers, Feternes, Usine
- Bellevaux, Usine
- Lyaud, Allinges, Usine

Pas de mutualisation possible avec le réseau LIHSA existant

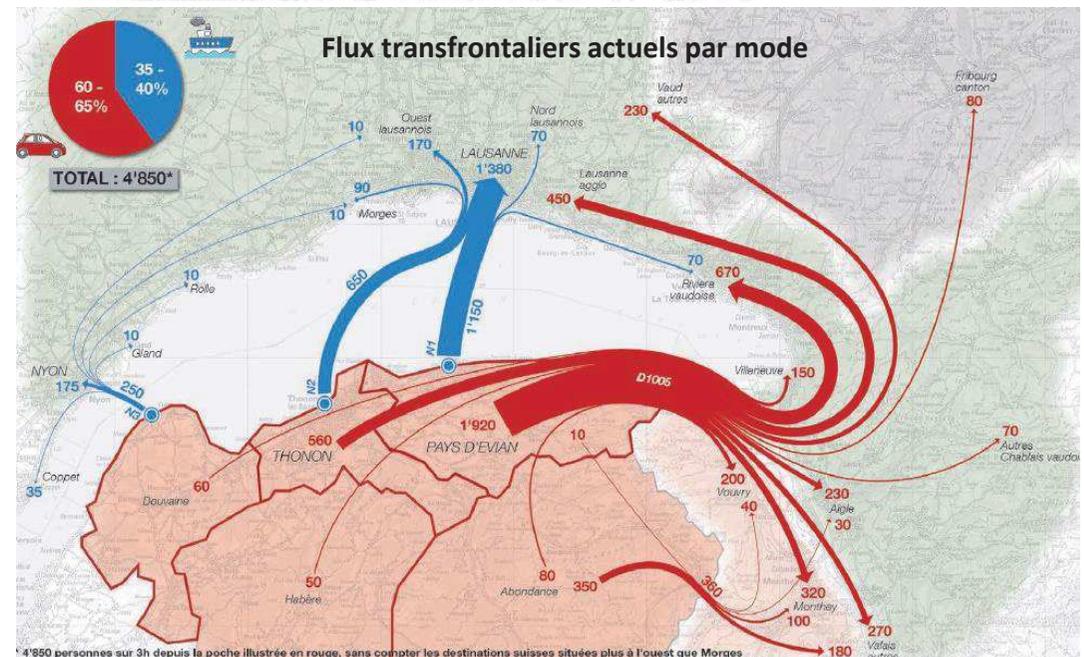
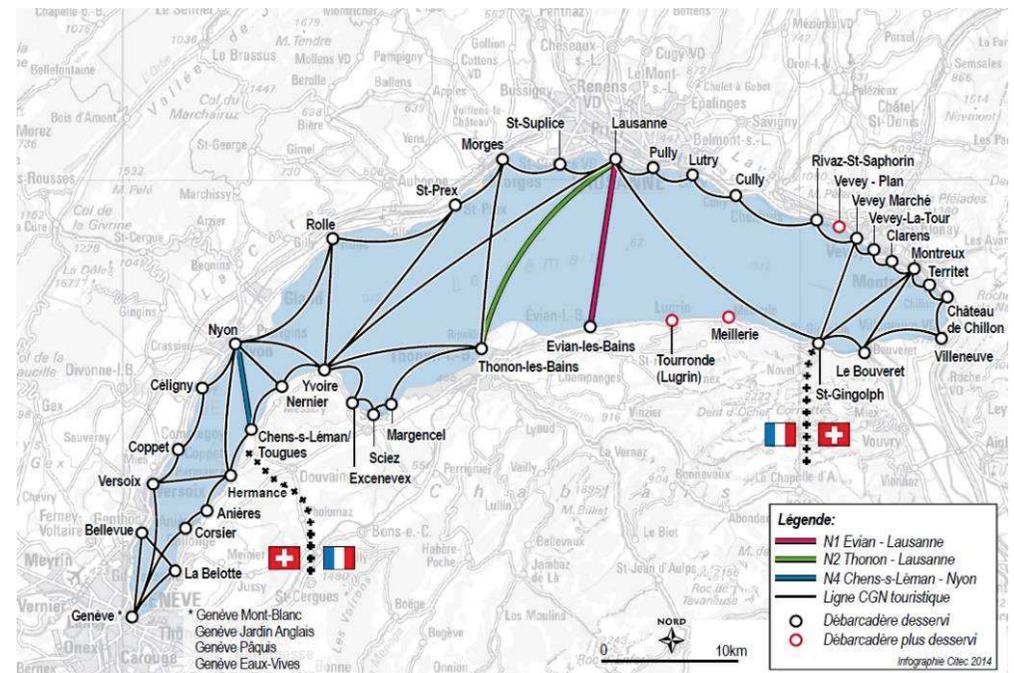
Source: entretien de monsieur S. Boualy responsable transport à la SAEME



# Transport lacustre



Exploitant : CGN  
 Liaison N1 Evian-Lausanne  
 35 minutes de parcours  
 1150 clients/jour  
 13 AR par jour ouvrable  
 8 courses utilisées principalement  
 Presque 70% de la clientèle a un abonnement mensuel ou annuel  
 Echanges multimodaux au débarcadère: parking 2 roues (10%),  
 arrêt de bus But (3%), arrêt LIHSA, dépose minute et  
 stationnements parking pour les voitures (54%)  
 30% des clients se rendent à pied au débarcadère  
 Tarification intermodale côté Suisse (CGN+Mobilis) mais rien côté  
 français  
 +75% de transfrontaliers en 10 ans



Sources: Etudes Citec Desserte lacustre Lac Léman et Transitec sur le potentiel de report modal dans la région du Haut-Lac Léman

# Transport lacustre



→ **Enjeux:** Répondre aux besoins de transport sur la liaison Evian-Lausanne

## Forces

Premier transport collectif du Chablais  
+75% de transfrontaliers entre 2006 et 2016

## Faiblesses

Difficultés de gouvernance côté français  
Pas de tarification intermodale côté français  
Difficultés de stationnement VL pour rejoindre  
l'embarcadère à Evian (limité à 10 minutes, liste d'attente  
sur parkings proches)  
Parking vélo quasi saturé  
Vitesse commerciale faible  
Manque de places assises sur certaines courses

# Offre ferroviaire et CEVA en gare d'Evian

2014	2015	2016
180 718	177 662	161 881

Fréquentation annuelle de la gare d'Evian  
(source :Gares et Connexions, SNCF opendata)

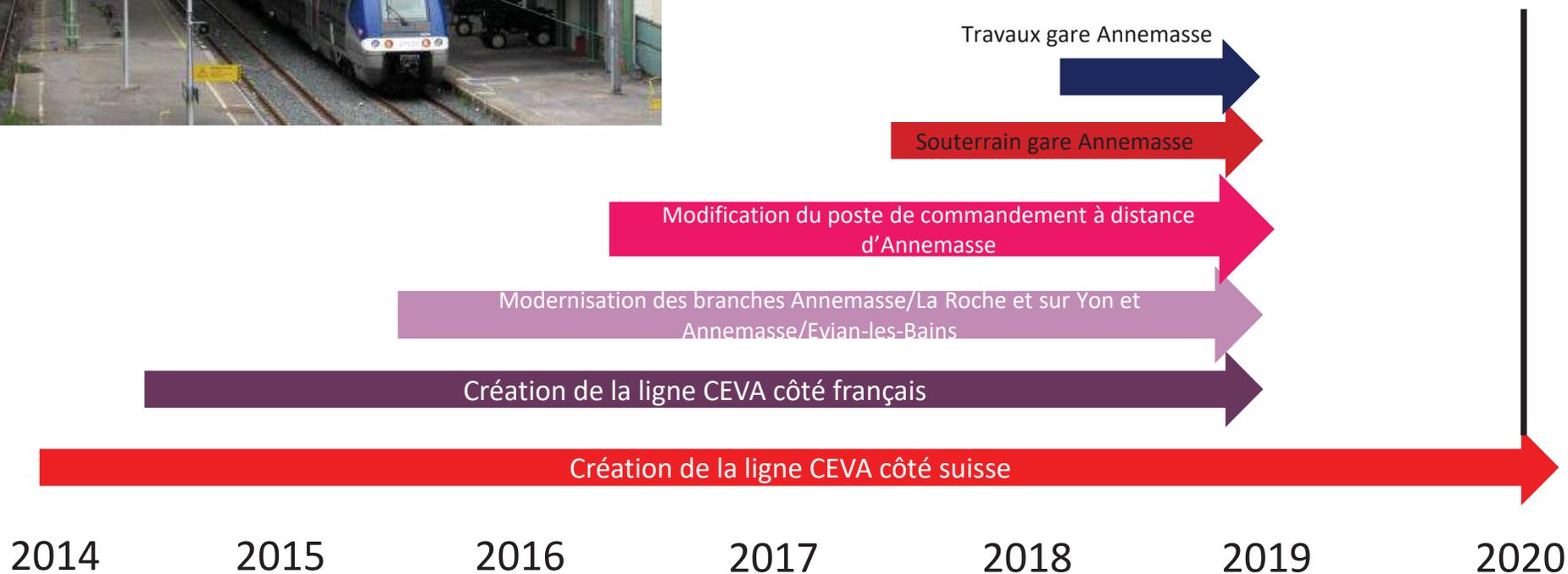


Une fréquentation annuelle en baisse, environ 550 voyageurs quotidiens  
Parc à vélos et parking VL  
Faible desserte en bus But et LIHSA  
Accès escalier vers l'arrêt Anna de Noailles

A partir de la gare d'Evian  
-Aujourd'hui: un train en moyenne toutes les 30 min (HP) pour relier Annemasse en 40 min

-Demain: un train toutes les 30 min (HP) pour relier Genève en 1h (1h30 avec la ligne T71 actuellement)

Mise en service CEVA



# Potentiel de la gare d'Evian



**Le site de la gare possède de forts atouts pour développer encore plus amplement l'offre dédiée aux transports :**

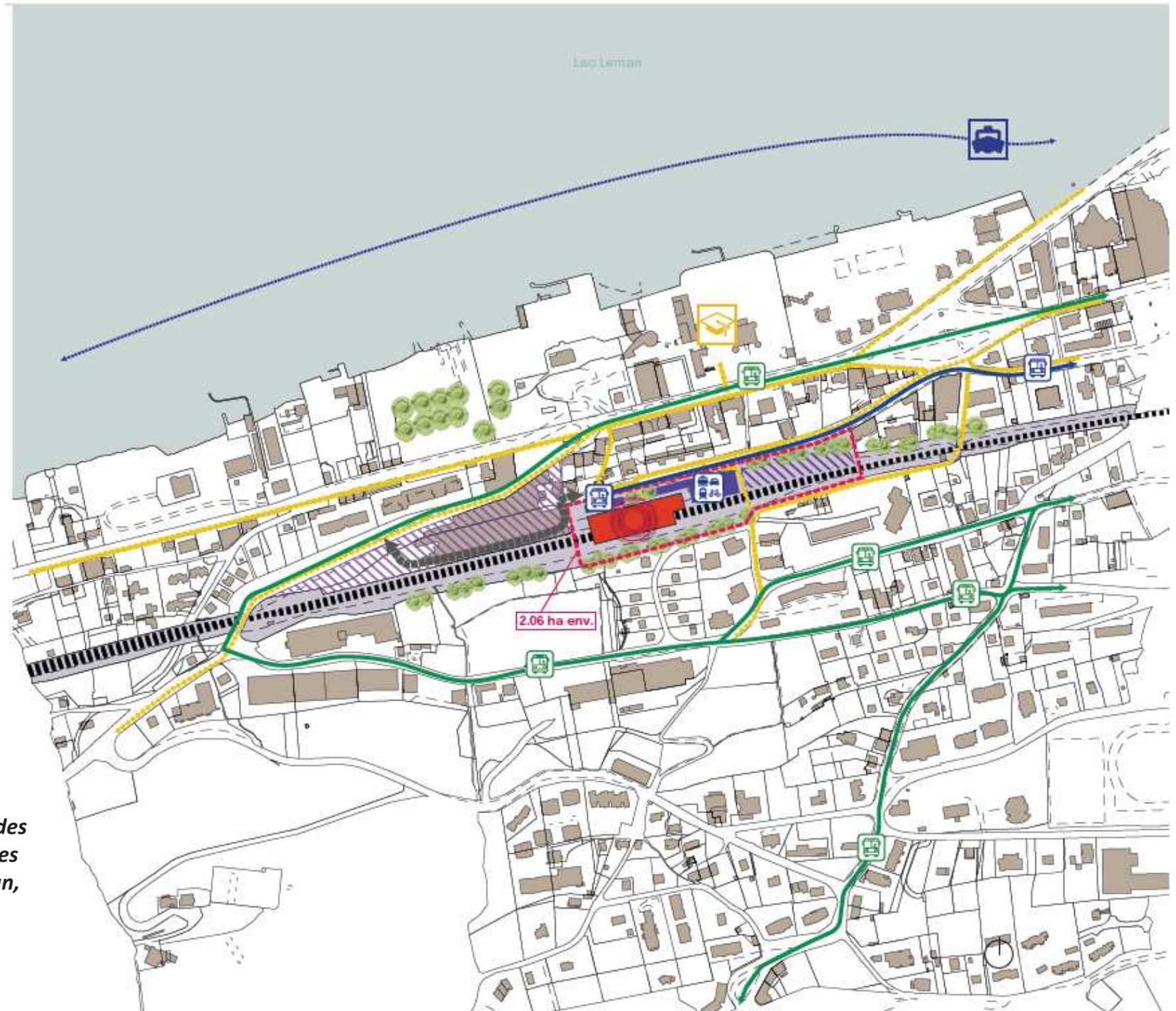
- Un potentiel foncier à l'Est de l'existant avec une parcelle en friche pouvant servir à l'extension du pôle multimodal
- Un positionnement stratégique à l'interface avec le projet du site de l'ancienne usine Evian (à l'ouest de la gare)
- La présence d'équipements structurants à proximité, comme le lycée Anna de Noailles ou le parc Dolfuss, ponctuent le parcours entre la gare et le centre-ville.
- Un potentiel pour devenir un pôle multimodal fédérateur grâce à la présence de différents modes de déplacement : bus, train, auto et modes doux mais aussi les navettes lacustres dont le débarcadère se situe un peu plus à l'Est. Les cheminements modes doux (et notamment piétons compte tenu de la topographie) entre ces deux entités stratégiques du PEM devront être travaillés et valorisés.

**Toutefois des contraintes topographiques fortes du site**

*Source : Étude d'aménagement des espaces publics autour des futures haltes et gares du RER Sud Léman, SIAC // CITADIA & RR&A, 2017*

# 1.A // GARE D'EVIAN-LES-BAINS : Synthèse et Enjeux

- Périètre « Gare »
- Zone UB1 - secteur de projet (Ancienne usine de la Gare)
- Navettes fluviales vers Thonon et Lausanne
- Voie ferrée et emprise RFF estimée
- Ligne de bus H & J Grande Rive > Milly Petite Rive > Verlagney
- Liaisons modes doux
- Stationnement existant
- Future voie de desserte
- Implantation pôle gare d'Evian-les-Bains
- Gare existante d'Evian-les-Bains
- Emprise potentielle extension pôle multimodal
- P+R existant (autos, taxis, bus) à renforcer et à étendre
- Masses végétales existantes
- Lycée Anna de Noailles



Source : Étude d'aménagement des espaces publics autour des futures haltes et gares du RER Sud Léman, SIAC // CITADIA & RR&A, 2017

# P+R et stationnement à Evian-les-Bains



Offre en stationnement



4600 places de stationnement dont 3301 en régie:

- Parcs en ouvrage: 1319 places / 516 demandes sur liste d'attente
- Stationnement sur voirie: 1982 places dont 900 gratuites

0,5 place publique/habitant: ratio élevé mais tombe à 0,25 en saison (population double)

Parc de stationnement	Office du Tourisme	Centre	Port	Chartes de Gaulle	Princess
Temps de trajet à pied pour rejoindre les commerces	5'	2'	7'	2'	7'
Temps de trajet à pied pour rejoindre le débarcadère	10'	8'	4'	7'	4'
Temps de trajet à pied pour rejoindre la gare	12'	13'	20'	15'	20'

Source: Etude stationnement/intermodalité ville d'Evian

→ **Enjeux:** Sécuriser la place de stationnement pour les pendulaires et faciliter l'échange multimodal

## Forces

Offre de places conséquentes en basse saison

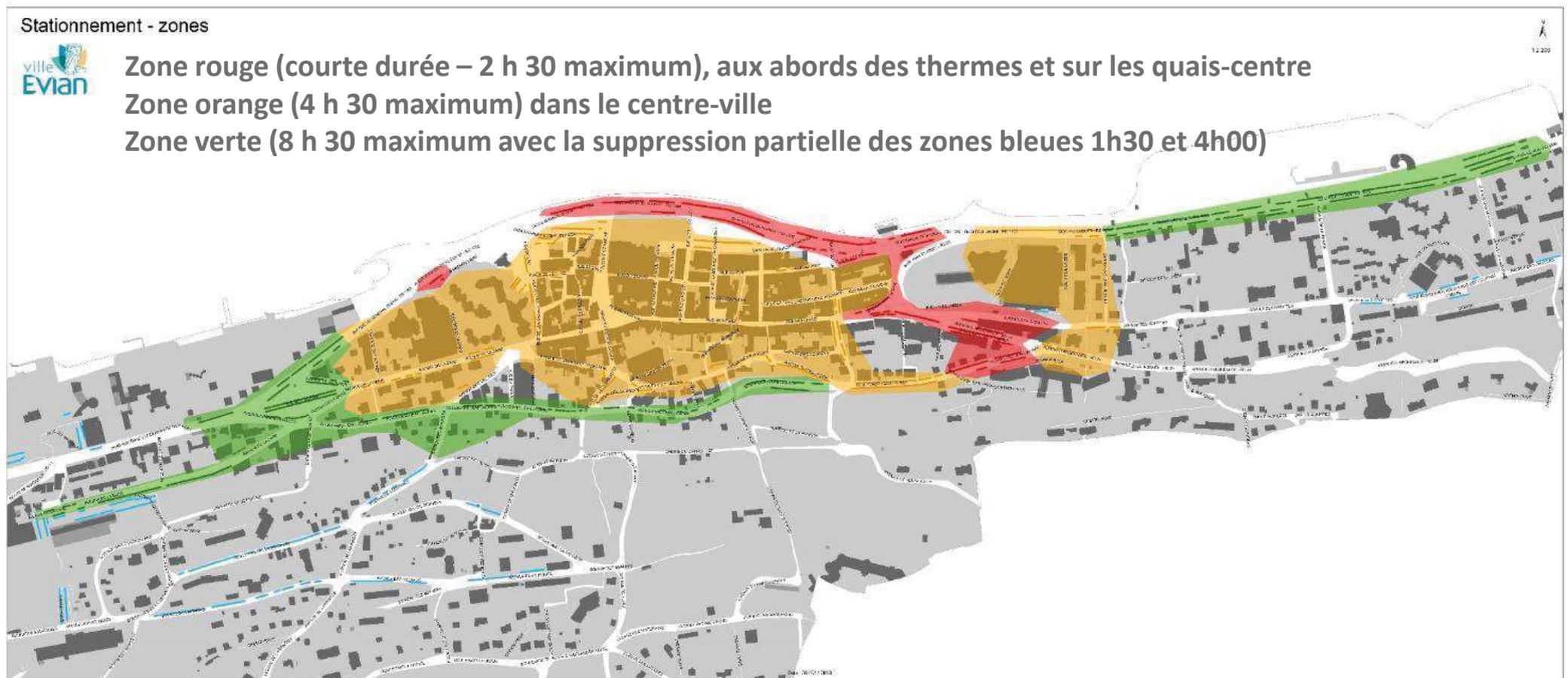
## Faiblesses

Listes d'attente sur les parcs en ouvrage proches du débarcadère  
Difficultés de stationnement accrues en haute saison

# Impact de la réforme du stationnement à Evian



nouveaux parkings à proximité de la gare (200 places) et sous le quai Albert-Besson (600 places) à l'étude



# Hiérarchisation du réseau routier



+75 % de flux transfrontaliers entre 2006 et 2016  
Congestion au pont de la Dranse, au péage de St Gingolph, en été à l'arrivée des bateaux dans Evian, l'hiver à la redescente des stations  
2670 voitures passent le péage de St Gingolph sur 3h  
Une route principale traversant le Chablais d'Ouest en Est sur le littoral.  
Des routes secondaires vers le plateau, les montagnes



Source: Schéma cyclable du Chablais

→ **Enjeux:** Assurer la fluidité du trafic en heures de pointe et préserver le cadre de vie

**Forces**

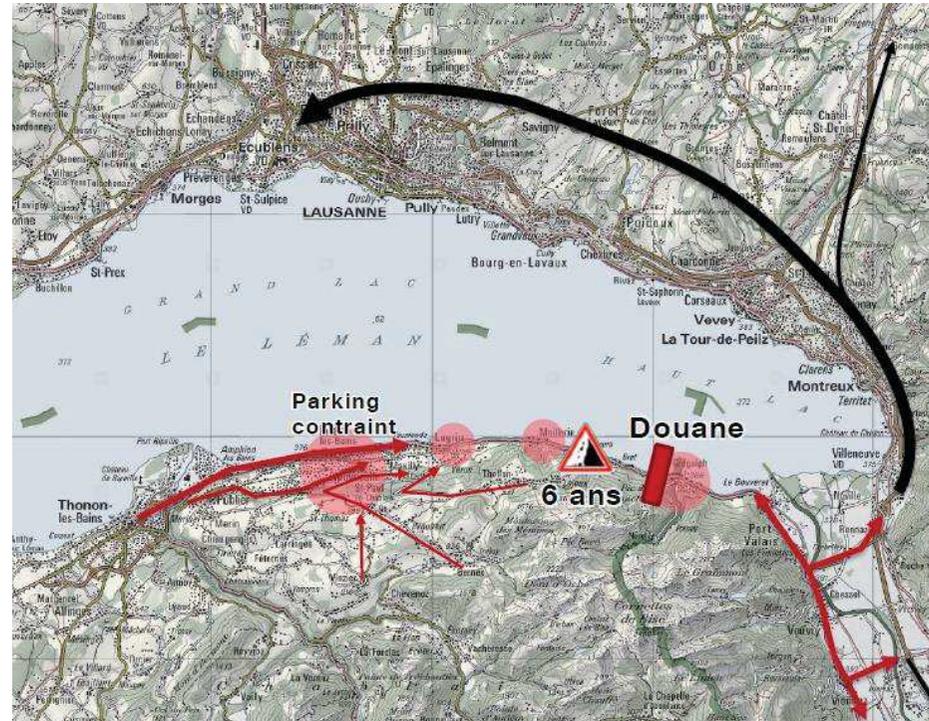
**Faiblesses**

Un réseau routier principal limité très contraint (littoral, relief...)  
Congestions quotidiennes au péage de St Gingolph et sur le pont de la Dranse  
Taux de motorisation de 2 véhicules par foyer  
Croissance annuelle du nombre de véhicules sur les routes

# Carte de l'offre routière future et enjeux



Effet de goulet au niveau de la douane  
Travaux entre Meillerie et Locum pendant près de 6 ans  
Augmentation et variabilité des temps de trajet  
Projet de nouvelle douane dédiée aux PL  
En 2026, 3640 (+970/2016) véhicules passeront la douane de St Gingolph, soit le trafic proche d'un jour de tempête en 2016



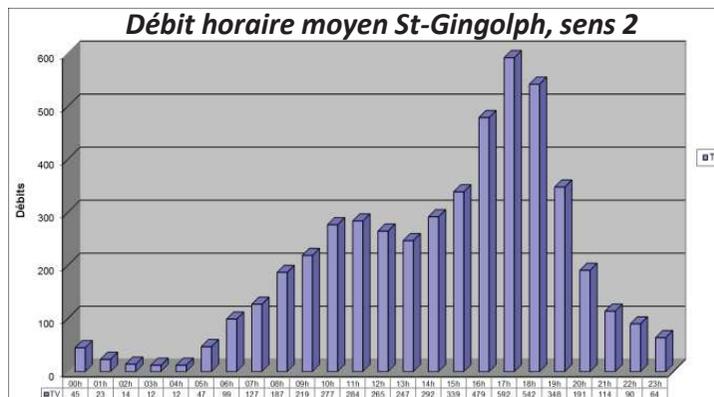
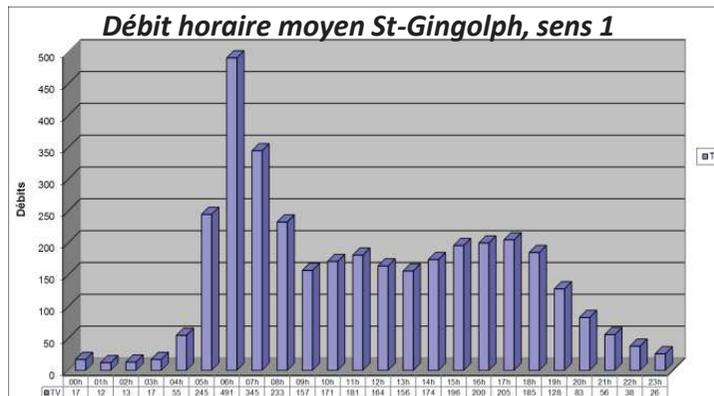
Source: Etude Transitec sur le potentiel de report modal dans la région du Haut-Lac Léman

# Fréquentation du réseau routier



Enseignements de l'analyse des comptages routiers :

- Saisonnalité peu marquée sur la D1005, une permanence de trafic y compris pendant les vacances scolaires
- Alors que fréquentation routière beaucoup plus saisonnière sur la D22 en hiver mais également en été
- Des points de trafic concentrés sur 1 à 2h, relativement tôt (6h) et tard (18h)



Source : données CD74

N°	Localisation	MJA 2016	% P.L. 2016
6	PUBLIER	7 714	2,93
16	NEUVECELLE	6 144	4,16
17	CARREFOUR DE L'X	6 781	2,37

Route	N°	MJA 2016	MJA 2015	Variation 15-16	Pointe 2016
74 D1005	71	NC	18 146	NC	NC
74 D1005	72	NC	8 454	NC	NC

Route	N°	MJA 2016	MJA 2015	Variation 15-16	Pointe 2016	% PL
74 D22	19	2 610	2 683	-2,72	5 803	5,28
74 D22	20	NC	NC	NC	NC	NC



# Covoiturage



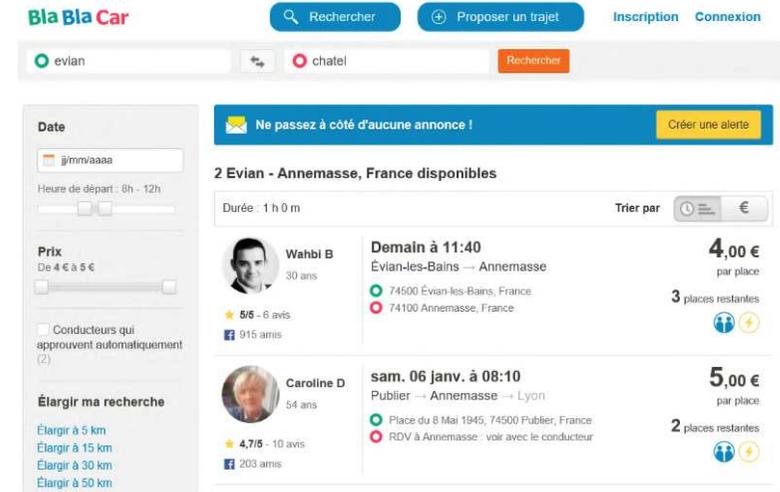
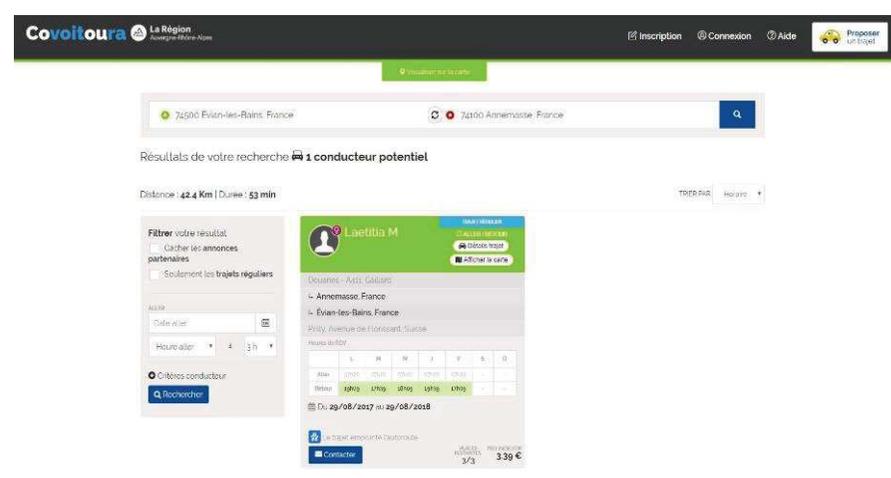
2 plateformes publiques plutôt orientées déplacement du quotidien :  
-régionale: Covoitoura, covoiturage.cg74

Des plateformes privées pour le covoiturage longue distance (occasionnel) :  
-Blablacar, idvroom, wayzup, la roue verte

Lieu de covoiturage spontané observé : parking le long du littoral entre Petites Rives et grandes Rives mais pas de lieu de covoiturage cartographié sur les sites d'information voyageurs.

4 projets d'aire de covoiturage: Tourronde, Bonnevaux, Marin, St Paul en Chablais

Des initiatives existent à l'échelle du bassin lémanique pour les déplacements transfrontaliers (budget 1 M€) mais n'englobe pas le Chablais



→ Promouvoir et permettre le développement du covoiturage

## Forces

- Stratégie publique de développement d'une plate-forme
- Stratégie du département d'aménagement d'aires de covoiturage
- Prix attractifs
- Adhésion à une communauté

## Faiblesses

- Peu d'usage réel/autosolisme développé
- Peu d'offre spontanée
- Fort Equipement des foyers en voiture
- Covoitoura: recherche couplée avec TC peu opérationnelle / ne prend pas en compte l'offre sur les sites de covoiturage privés
- Déficit de communication

# Billettique/tarifification



- Pas de billettique intermodale exceptée entre le TER et la ligne T71
- 1 Tarif tout public sur le ressort territorial de l'ex-SIBAT, le bateau pour la liaison Evian-Lausanne
- Tarif zonal sur LIHSA, T71, le train
- 1 Tarif tout public sur les navettes saisonnières Evian-station, Colombus
- Gratuité sur navettes communales saisonnière Chatel et La Chapelle d'Abondance
- Pas de billettique sur les transports scolaires interurbains (exceptés sur les véhicules LIHSA déjà équipés)
- Abonnement: mensuel et annuel sur l'urbain, le train, le bateau, T71, pas d'abonnement sur LIHSA (carte Alpy)

## Projets:

Projet de billettique Oura réunissant 25 AO de transport notamment pour le TER Rhône Alpes Auvergne et les transports interurbains LIHSA (à venir)

Projet ETMR Zone urbaine + Parcours transfrontalier + Zone urbaine intégrant le ressort territorial de l'ex-SIBAT



# Benchmark tarifaire sur les titres urbains et interurbains



-Tarif TU et abonnement mensuel urbains: Evian est dans la moyenne des autres communes  
 --Tarif TU et abonnement mensuel interurbains: 3 réseaux sur 11 ont une tarification zonale; sur les autres le TU est en moyenne à 2,4 euros, l'abonnement mensuel est en moyenne à 45 euros  
 -Abonnement transport scolaire urbain annuel: avec le tarif de 68 euros pour les secondaires, Evian est légèrement en dessous de la moyenne (74 euros) des autres réseaux de transport  
 - Abonnement transport scolaire interurbain annuel: pour 4 communes, le transport interurbain scolaire associé est gratuit, pour les autres la CCPEVA est légèrement au-dessus de la moyenne (96 euros)

-Structure de tarification classique: tarif tout public, moins de 26 ans, social; abonnement mensuel (existe aussi hebdo mais plus rare), annuel; différenciation urbain/interurbain/scolaire  
 -Abonnement scolaire: sur l'urbain, pas forcément de différence avec l'abonnement moins de 26 ans par simplification; tarif peut être décroissant pour 2<sup>ème</sup>, 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> enfant  
 -Possibilité de proposer combiné interurbain/urbain

	TARIFS EN EUROS					
	Réseau Urbain		Réseau interurbain associé		Abonnement Transport scolaire	
	Ticket Unité	Abonnement mensuel	Ticket Unité	Abonnement mensuel	Urbain Annuel	Interurbain Annuel
ALBERTVILLE	1,2	25	-	-	100	140
OYONNAX	1,1	27,5	2	40	44	0
SAINT-AVOLD	1	24	10-20 ct du km -> 4,50 max	47	0	84
ABBEVILLE	1,1	à partir de 6,3	10-20 ct du km	4-6 euros du km	A partir de 17,50	150
ANNONAY	1,3	25	2	40	100	96
LUNEVILLE	1,1	17,5	2,5	38	83,4	0
CAHORS	1,1	30	2	-	10	0
SELESTAT	1,2	25	2,5 (3,50 pour le combiné avec l'urbain)	52,50 (73 pour le combiné avec l'urbain)	120	85
BAR-LE-DUC	1,5	5/35 (non résidents)	4	35	31	85
VILLERS-COTTERETS	1	25	1,4		125	0
MILLAU	1	16	3	60	125	130
EVIAN	1,1	23,1	10-20 ct du km	-	48 primaires, 68 secondaires	100

→ Proposer une tarification simple, lisible, attractive, fidélisante, équitable

### Forces

-Des tarifs existants globalement positionnés dans la moyenne

### Faiblesses

- Lisibilité: tarification kilométrique LIHSA
- Pas de tarification intermodale : urbain + interurbain
- Pas d'abonnement mensuel, annuel LIHSA
- Simplicité: conditions d'utilisation de la carte scolaire, pas de proposition pour le week-end
- Concurrence tarifaire de Columbus avec les navettes communales gratuites

# Information voyageurs



3 plateformes :

-régionale: oura.com

-départementale: mobicime.hautsavoie.fr

Intègre tous les modes de transport en commun mais pas le covoiturage (intérêt de séparer oura.com et covoitoura.eu?)

Itinéraire calculé sur la base des fiches horaires mais pas de temps réel  
Oura.com propose l'achat de titres

Plateforme privée:

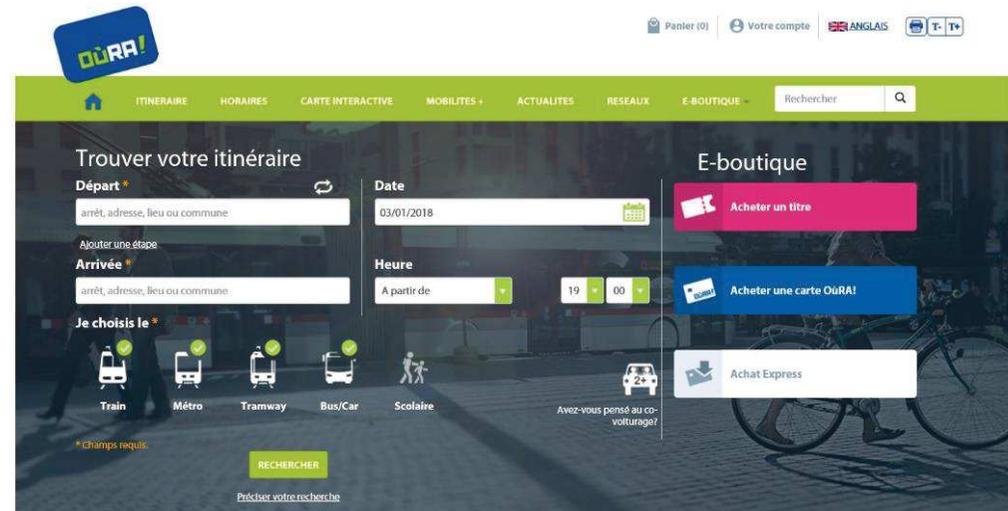
-googlemaps.com

Intègre le train, le bateau, les transports routiers suisses mais pas les transports en commun routiers français

-Altibus.com, filiale de Transdev

Portail d'infos et de réservation autocar vers 85 stations de ski des Alpes: L121, T71, liaison Evian-Thonon intégrées mais pas les navettes saisonnières

Achats de titres en ligne possible, centrale d'appel



# Infrastructures cyclables du Chablais



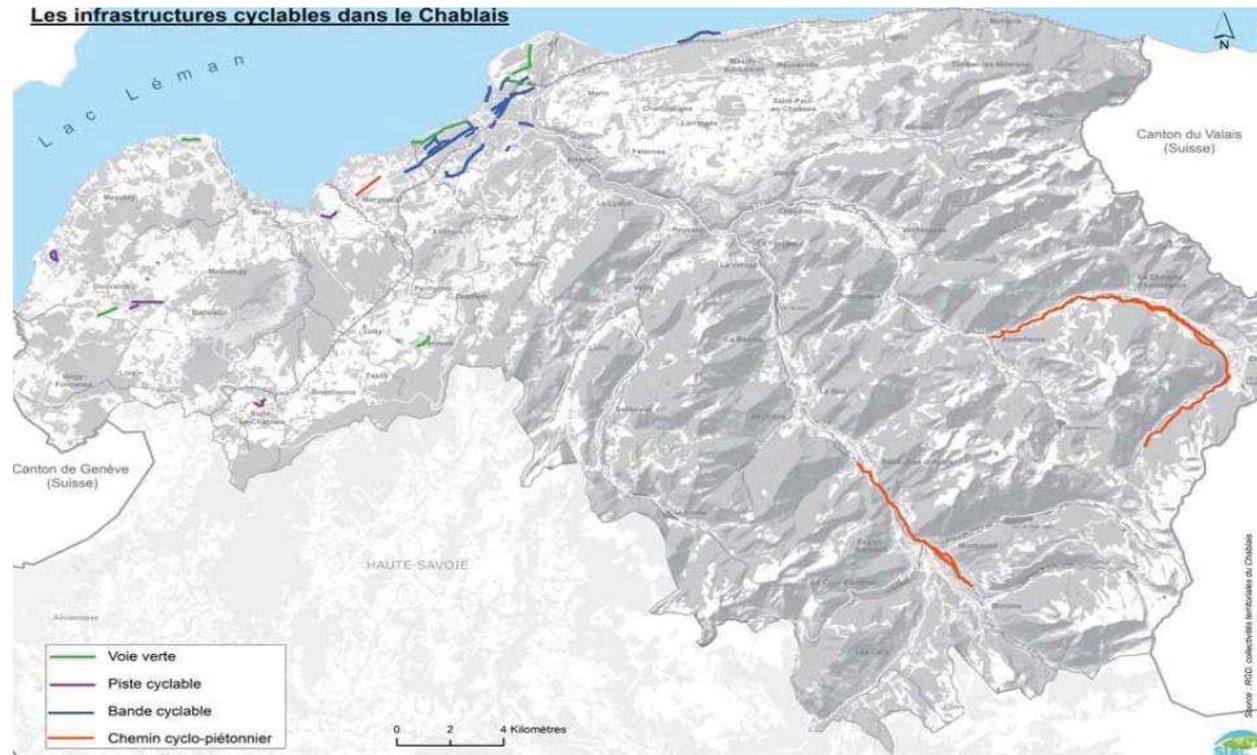
1 bande cyclable et 2 chemins cyclo-piétonniers sur la CCPEVA

Evian beaucoup moins dotée que Thonon  
Intermodalité vélo/autres modes: la CGN, une navette Columbus, les navettes Evian-station Pratique du vélo quotidienne limitée par le manque d'infrastructures cyclables, de correspondances possibles avec d'autres modes de transport, des flux de véhicules motorisés sur des routes étroites qui renforcent le sentiment d'insécurité

La pratique quotidienne du vélo est quasi-inexistante dans le haut Chablais du fait du relief  
Trajet cible en : entre 2 et 5 km, cette distance est doublée avec des VAE

Pas d'agence de la mobilité qui pourrait indiquer les lieux pour louer un vélo-> un magasin de sport à Evian propose la location

Projet : Viarhône



Source: Schéma cyclable du Chablais

→ **Enjeux:** favoriser la pratique quotidienne du vélo

## Forces

Projet de la Viarhône

## Faiblesses

Manque d'infrastructure cyclable: écart entre Evian et Thonon  
Routes structurantes étroites par endroit  
Relief  
Pas d'agence de la mobilité  
Vélos non acceptés dans les bus et sur le réseau LIHSA  
Normes compliquées pour les pistes cyclables

C.



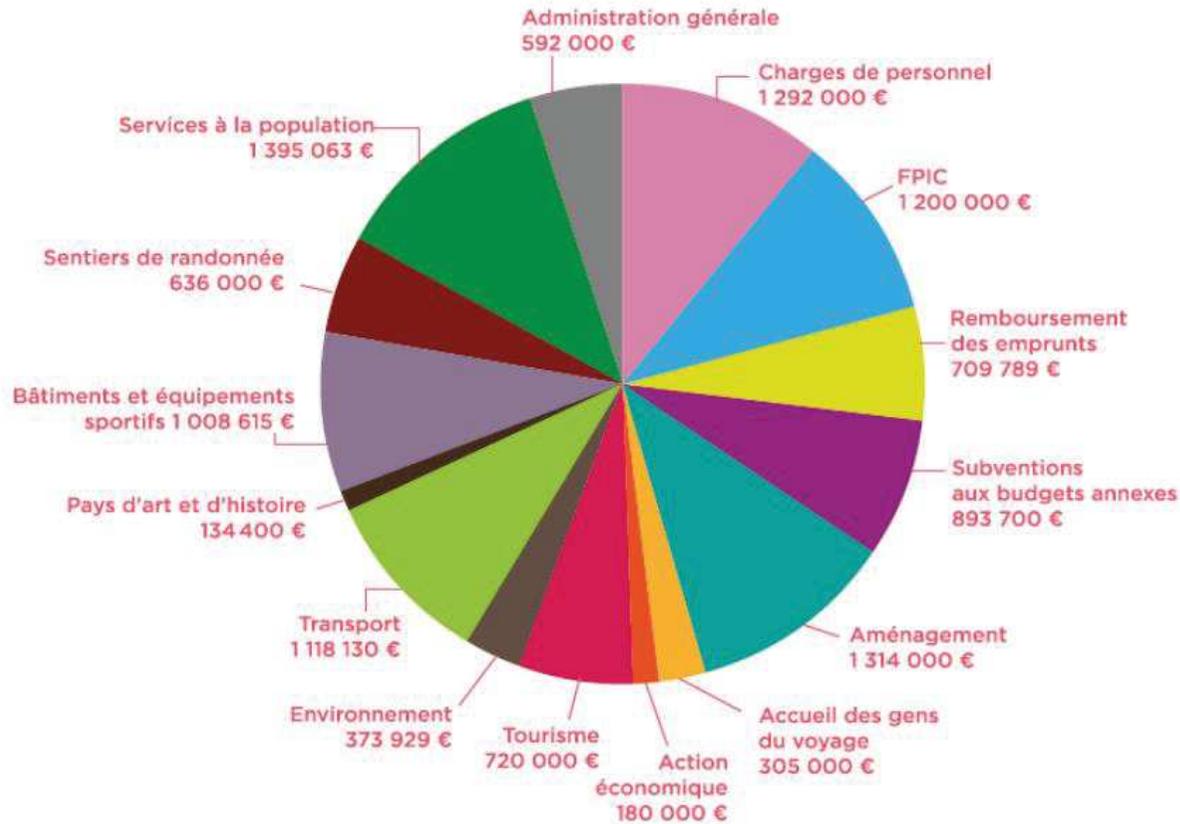
Pré-cadrage financier et juridique

# Budget de fonctionnement (source : Lemag CCPEVA)

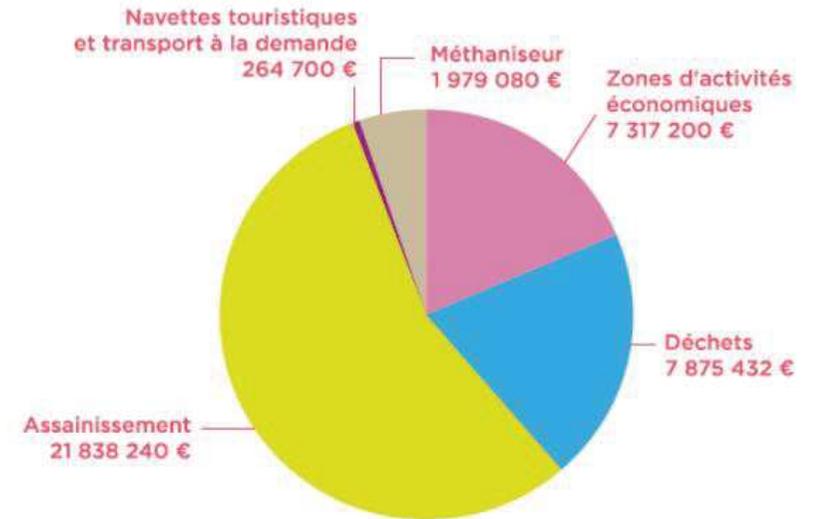


→ Les transports pèsent 10% du budget principal et 2-3% des dépenses totales (y compris annexes)

Les dépenses par grandes actions du budget principal 2017  
(sur un total de 11 872 626 €)



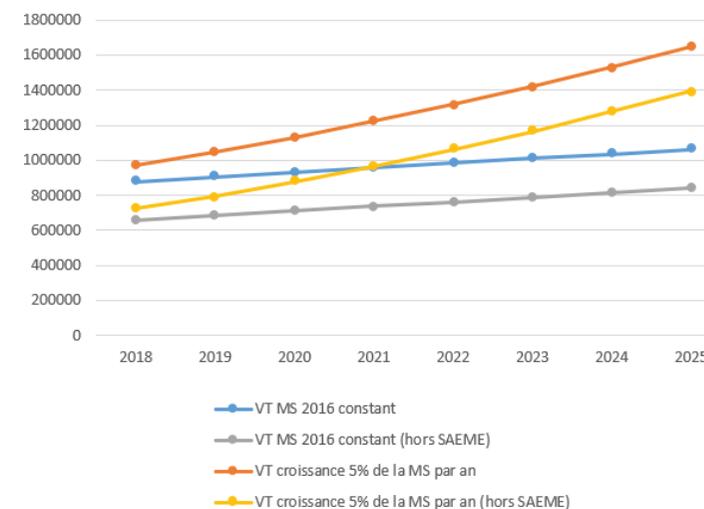
Gros plan sur les dépenses des budgets annexes  
(sur un total de 39 274 652 €)



# Des marges de manœuvre financières confortables grâce au VT



- Le réseau « hérité » (BUT sur le territoire CCPEVA + Lot 7 et L131 des DSP LIHSA) représente 1 M de kmc, pour 5 M€ de dépenses d'exploitation annuelles
- Les recettes commerciales représentent environ 560 k€/an (soit un R/D de 9%)
- La contribution nette de CCPEVA s'élèvera à 1,48 M€ contre 860 k€ actuellement (1380-520) soit 620 k€ supplémentaires à financer
- Le VT pourrait apporter une contribution entre 600 k€ et 1 M€ (selon assiette et hypothèse de croissance) dès 2018, entre 800 k€ et 1,6 M€ à l'horizon 2025
- Le VT permet de financer la contribution nette supplémentaire
- L'hypothèse haute de VT permettrait de financer 1 M€ de dépenses supplémentaires
- Un risque après 2021 sur la continuité du transfert de charge de la Région de 2 M€



## Projection réseau « hérité » (BUT sur le territoire CCPEVA + Lot 8 +L131 DSP LIHSA) - en k euros

Réseau	BUT CCPEVA	LIHSA LOT 7	LIHSA 131	SCOLAIRES CCPEVA	CGN	PTI BUS	NAVETTES EVIAN STATIONS	COLOMBUS	TOTAL
Coûts de production	1254	1693	1223*	375	-	125	162	178	5010
Recettes commerciales	210	170	159			5	9	9	562
Subvention pour scolaires+Déclic		454	262	340					1056
Contribution CCPEVA	1044	1069	802	35	171	120	153	169	3563
Convention Région 2019-2021	107	1016	800			50	36	79	2088
Contribution nette CCPEVA	937	53	2	35	171	70	117	90	1475

Sources: Annexes financières DSP LIHSA, données BUT (entretien M. Guili, CR SIBAT du 10/11/2017), budget CCPEVA

\* Chiffre calculé sur la base de 207 000 km com (annexe financière région) pour la L131 alors que la fiche horaire donne 110 000 km com

# VT CCPEVA

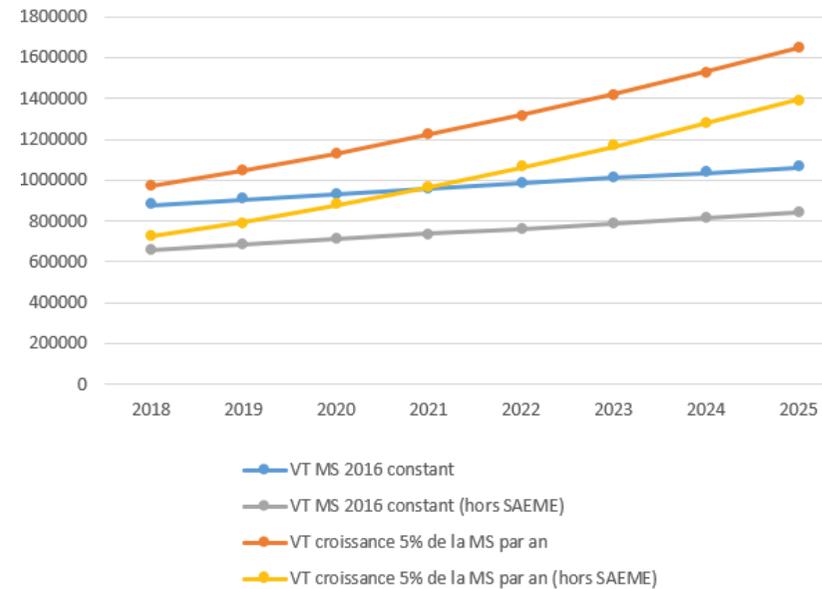


La masse salariale sur le territoire CCPEVA a évolué de 9,6% entre 2015 et 2016

Le graphique présente l'évolution du VT suivant 2 hypothèses:

- masse salariale des entreprises CCPEVA constante
- Evolution de 5% par an de la masse salariale des entreprises CCPEVA

Le graphique présenté tient compte de l'évolution du VT de 0,5 à 0,55% sur Evian, Publier, Marin; de l'évolution du VT en dehors de 0,2% à 0,55% de 2018 à 2025



Sources: données entreprises de l'URSSAF

# Kilomètres commerciaux de l'existant sur le territoire CCPEVA



	BUT CCPEVA	LIHSA CCPEVA	CGN	Pti Bus	Navettes Evian- Stations	Colombus	Scolaires CCPEVA	TOTAL
kmc	302 900*	467 100**	105 000	19 800	36 600	57 300	34 100	1 022 800

\* Tient compte de l'augmentation d'offre début 2018 (chiffre à valider)

\*\* Hors lignes 141/142 qui desservent l'extérieur du territoire CCPEVA hormis Evian-Publier pour la 141

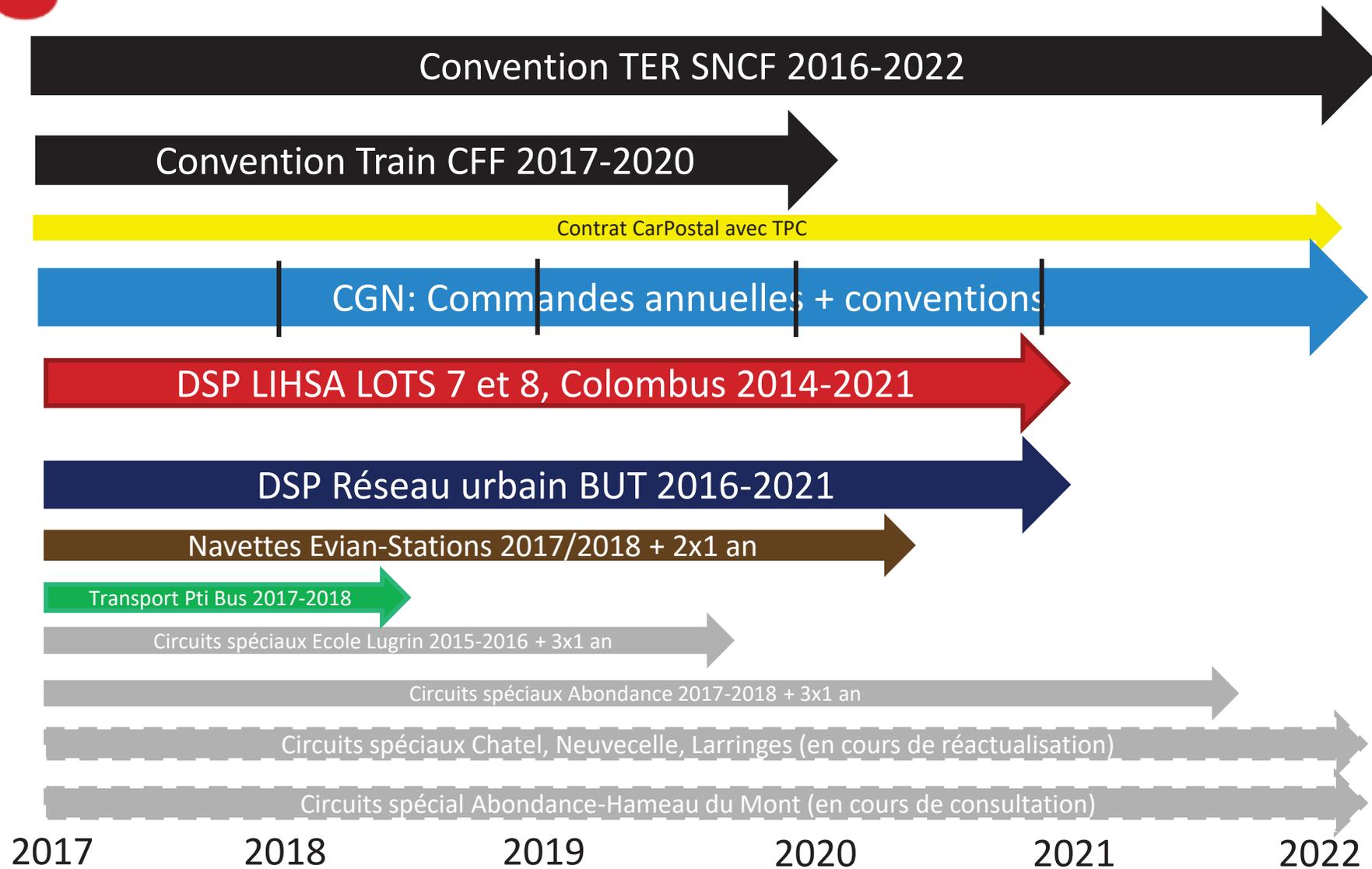
# Benchmark de réseaux urbains similaires : indicateurs clés

Source : annuaire des TCU, année 2015, CEREMA



Nom du réseau	Forme juridique 2017	Nombre de communes	POP 2014	Surface (km <sup>2</sup> )	Densité	KM/hab	Voy./hab	Voy./km	Charges/km	Contribution publique/hab.	R/D
ALBERTVILLE	Communauté de communes	39	62 284	763,62	81,56	9,1	6,1	0,7	2,91	24,1	11,4
OYONNAX	Communauté de communes	36	59 181	485,57	121,88	7,6	11,7	1,5	4,18	29,47	10,8
SAINT-AVOLD	Communauté de communes	41	55 370	347,54	159,32	8,8	15,7	1,8	4,3	26,75	10,8
ABBEVILLE	Communauté de communes	44	52 253	411,66	126,93	15,3	46,7	3,1	4,89	68,05	12
ANNONAY	Communauté d'agglomération	29	48 909	316,28	154,64	8,7	14,3	1,6	4,21	36,3	11,7
LUNEVILLE	Communauté de communes	43	43 601	452,14	96,43	9,6	6,5	0,7	3,99	34,38	7,3
CAHORS	Communauté d'agglomération	36	42 702	593,22	71,98	13,8	20,1	1,4	2,82	34,92	10,4
SELESTAT	Communauté de communes	12	37 452	166,43	225,03	17,2	6,9	0,6	2,09	29,2	19,6
BAR-LE-DUC	Communauté d'agglomération	33	37 311	400,01	93,28	23,2	30,1	1,3	3,07	67,36	9
VILLERS-COTTERETS	Communauté de communes	54	31 059	534,39	58,12	7,5	3,6	0,5	4,87	34,64	11,1
MILLAU	Communauté de communes	15	30 673	511,68	59,95	11,5	10,3	0,9	3,37	35,81	12,1
	<b>MOYENNE ECHANTILLON</b>		<b>45 527</b>	<b>453</b>	<b>114</b>	<b>12,0</b>	<b>15,6</b>	<b>1,3</b>	<b>3,7</b>	<b>38,3</b>	<b>11,5</b>
THONON-LES-BAINS	Syndicat mixte (SIBAT)	47	127 091	561,33	226,41	15,9	39,5	2,5	3,64	49,42	19,9
	<b>CCPEVA</b>	<b>22</b>	<b>39 336</b>	<b>321</b>	<b>122,54</b>	<b>473105</b>	<b>615072</b>	<b>606434</b>	<b>1750488</b>	<b>1505424</b>	<b>348347</b>
	<i>Effet saisonnier (pop double sur 3 mois)</i>		<i>9 800</i>			<i>117867</i>	<i>153236</i>	<i>151084</i>	<i>436109</i>	<i>375055</i>	<i>86786</i>
	<b>Réseau Ex SIBAT sur CCPEVA</b>					<b>217 900 -&gt; 302 900</b>			<b>944 000 -&gt; 1 312 300</b>		<b>193 000 -&gt; 268 300</b>
	<i>Navettes saisonnières</i>					<i>93900</i>			<i>460 396</i>		<i>18200</i>

# Point sur les contrats



# Point sur le paysage institutionnel



Autorité organisatrice	Contrats
Région Rhône Alpes Auvergne	Convention TER SNCF
Région Rhône Alpes Auvergne	DSP LIHSA, Colombus
Office fédéral du transport	Convention Train CFF
Transport public du Chablais	Contrat Car Postal
Canton de Genève	Contrat de prestations de 5 ans avec la CGN
Canton de Vaud	Commande annuelle CGN
Canton du Valais	Commande annuelle CGN
Confédération Suisse	Commande annuelle CGN
Département Haute-Savoie	Convention CGN
CCPEVA	Convention CGN
CCBC	Convention CGN
Thonon-les-Bains	Convention CGN
CCPEVA + CA Thonon-les-Bains	DSP Réseau urbain But
CCPEVA	Navettes Evian-stations
CCPEVA	TAD Pti' Bus
CCPEVA	Circuits spéciaux scolaires

D.



Synthèse de l'état des lieux de l'offre

# AFOM de l'offre multimodale

*Positif (pour le système de transports collectifs)*

*Négatif (pour le système de transports collectifs)*

Origine interne

## Atouts

- Une dynamique démographique positive, majoritairement sur le Pays d'Évian
- Un territoire attractif et disposant d'aménités touristiques
- 2/3 des emplois concentrés sur 3 communes
- Des réseaux TC préexistants, base pour le futur réseau
- Des lignes urbaines majoritairement performantes (V/K)
- Des liaisons lacustres très fréquentées
- Présence d'une gare et d'un embarcadère offrant des liaisons performantes vers l'extérieur
- Un TAD Pti Bus qui fonctionne bien sur le pays d'Évian
- Des tarifs globalement bien positionnés
- Offre de stationnement conséquente en basse saison
- Un transport privé conséquent organisé par la SAEME

## Faiblesses

- Un territoire peu dense, avec une forte diversité (cœur urbain, station, villages, etc.)
- Des points de congestion routière aux heures de pointe et un taux de motorisation important
- L'augmentation de la population et du nombre de transfrontalier accroît la pression sur le système de déplacement
- Multiplicité des acteurs, des offres et des contrats TC
- Un réseau interurbain peu fréquenté et peu performant (V/K) dimensionné sur la période scolaire
- Offre TC routier inexistante le dimanche
- Liaison Évian – Thonon, pas de liaison urbaine, uniquement autocar et train
- Peu voire pas d'interconnexion entre les réseaux (physique et temporelle), pas de vrai pôle d'échange ou P+R
- Pas d'interopérabilité tarifaire et billettique, une information voyageurs à améliorer
- Pas d'offre de covoiturage (infrastructure et plateforme), notamment à destination des frontaliers
- Peu d'infrastructures cyclables

Origine externe

## Opportunités

- Léman Express, opportunité de constituer un vrai pôle d'échanges et structurer les transports autour de la gare d'Évian
- De nombreux projets de transport : RER Sud Léman, développement liaisons lacustres, autoroute Maxilly – Thonon, THNS Thonon – Genève, ViaRhôna, cadencement 30 min St Gingolph – St Maurice, liaison bus St Gingolph-Villeneuve, projet d'aire de covoiturage
- Tendance nationale : développement du covoiturage, montée des préoccupations environnementales, modes émergents
- Travaux sur la RD1005, opportunité de changement de comportements
- Des ressources importantes possibles grâce au versement transport

## Menaces

- Développement démographique et risque d'augmentation de la congestion
- Interopérabilité, prérequis indispensable au bon fonctionnement du futur réseau
- Pas la compétence sur les liaisons interurbaines, axe structurant du futur réseau (ex : Évian – Thonon)
- Poids financiers d'un service public de transport dans le budget de la collectivité