

Etude du schéma de transport multimodal de la CCPEVA

Livrable de mission 3 : plan d'action stratégique et opérationnel



Déroulé de la présentation

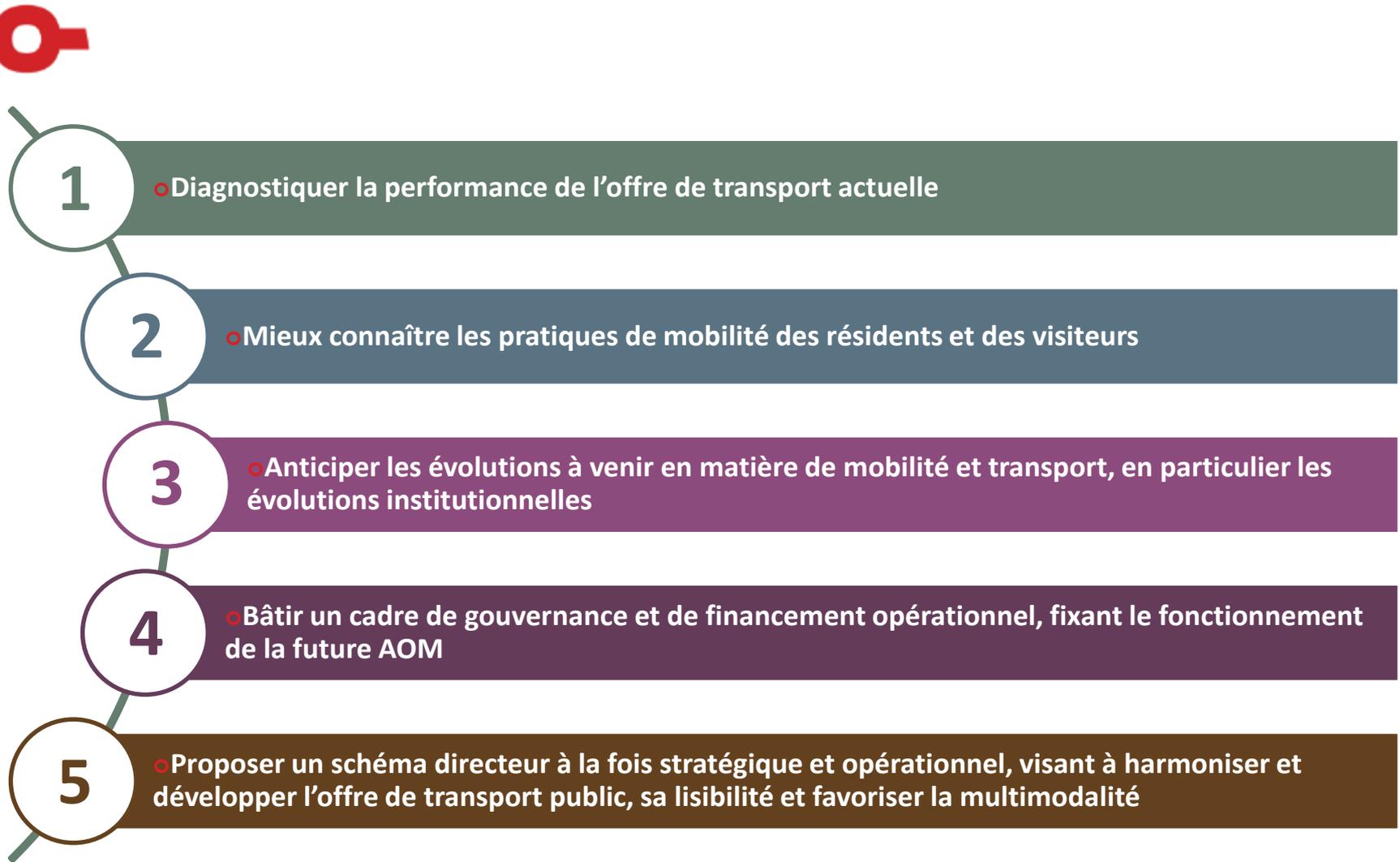
- 
- 1. Rappel des attendus du schéma et des principaux enseignements de l'état des lieux**
 - 2. Définition des orientations et objectifs du futur réseau 2022**
 - 3. Cadrage juridique et financier**
 - 4. Proposition de réseau régulier cible 2022**
 - 5. Actions complémentaires**
 - 6. Opportunité/potentiel du transport par câble sur le territoire**
 - 7. Déclinaison opérationnelle 2018-2021 et feuille de route de la nouvelle AOM**
 - 8. Annexes**

01



Rappel des attendus du schéma et des principaux enseignements de l'état des lieux

Les 5 attendus du schéma directeur multimodal



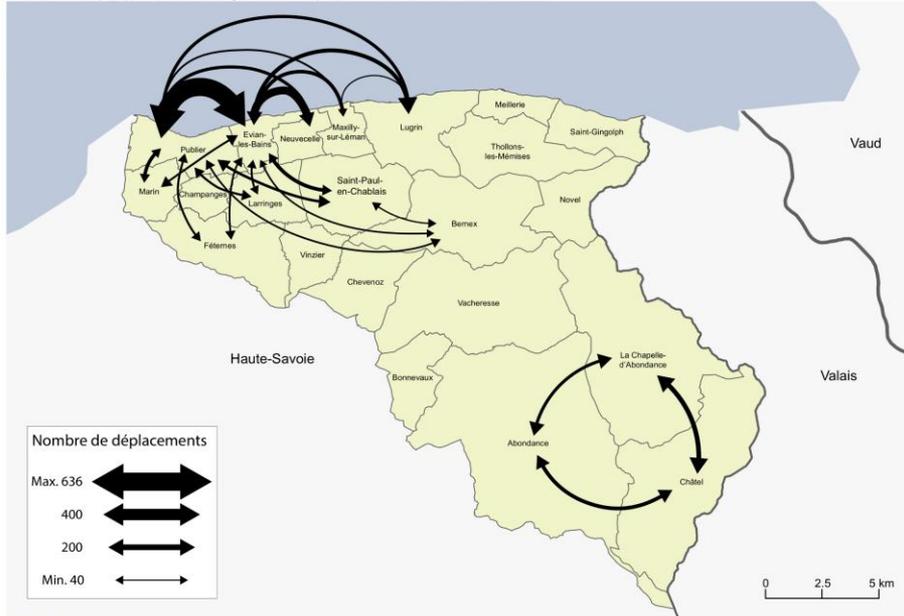
Rappel des principaux enseignements de l'état des lieux

- Un territoire à forte dynamique démographique, une population active constituée pour ¼ de frontaliers, une fréquentation et une mobilité touristique importante en saison (hiver et été)
- Une très forte motorisation des ménages et une forte dépendance à la voiture notamment pour les déplacements domicile-travail
- Une desserte en transport collectif multi-réseaux, manquant de lisibilité, de cohérence et de complémentarité
- Des lignes urbaines avec des performances inégales, un réseau interurbain peu fréquenté essentiellement dimensionné sur la période scolaire ou touristique
- Une multitude de produits spécifiques : navettes communales, navettes Evian – stations, TAD, Pti Bus, transport privé de la SAEME, ColomBus, etc.
- Des portes d'entrée (embarcadère, gare SNCF) insuffisamment connectées au réseau de transport collectif
- L'arrivée du Léman Express, une opportunité de constituer un vrai pôle d'échanges et structurer les transports autour de la gare SNCF d'Evian, ainsi que la mise en service du THNS sur la D1005 à Thonon

Rappel de la structure des déplacements domicile-travail / domicile-études internes à la CCPEVA

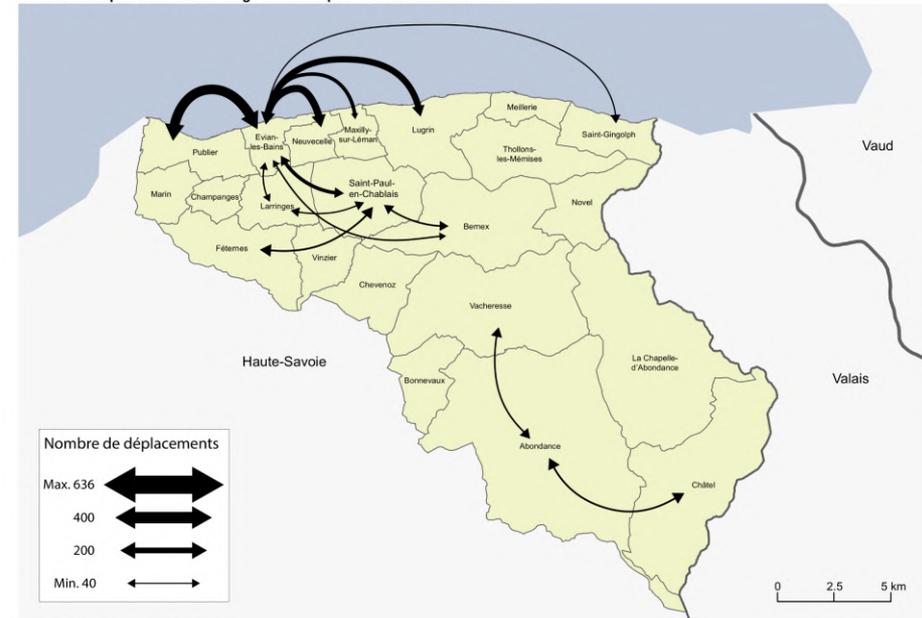


Nombre de déplacements d'échange effectués pour le motif domicile-travail



(6-t) Fond de carte : OSM, 2017 ; OFT, 2016
Réalisation : 64 bureau de recherche

Nombre de déplacements d'échange effectués pour le motif domicile-étude



(6-t) Fond de carte : OSM, 2017 ; OFT, 2016
Réalisation : 64 bureau de recherche

02



Définition des orientations et objectifs du futur réseau
2022

Objectifs/orientations du futur réseau

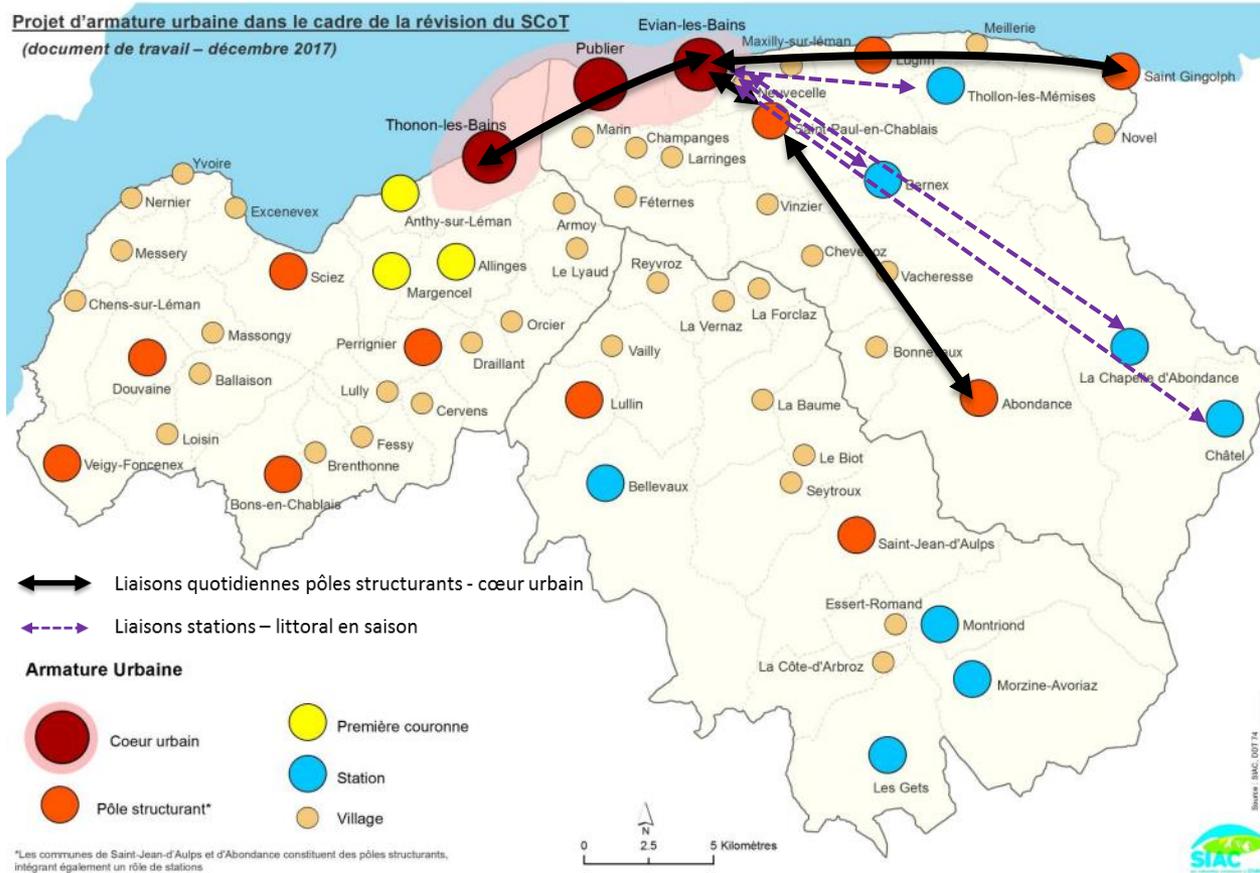
Commande/feuille de route de CCPEVA : « harmoniser l'offre de transports collectifs en favorisant l'intermodalité pour la rendre accessible, lisible et cohérente et faciliter le parcours clients »

- Optimiser le réseau existant : renforcer les lignes fortes et traiter les lignes à faible performance
- Mieux connecter les portes d'entrée du territoire : embarcadère CGN d'Evian, gare SNCF d'Evian et place des Arts à Thonon
- Garantir la cohérence le projet de territoire et les orientations de la révision du SCoT
- Mailler le territoire en respectant l'armature urbaine, le potentiel de trafic et le cadrage financier
- Conquérir une nouvelle clientèle : actifs internes, frontaliers, touristes, autres motifs en heure creuse
- Aller vers un réseau :
 - Lisible
 - Hiérarchisé et unifié
 - Efficace
 - Rationalisé/optimisé du point de vue de l'exploitation

Un schéma de desserte cohérent avec l'organisation territoriale (SCoT)

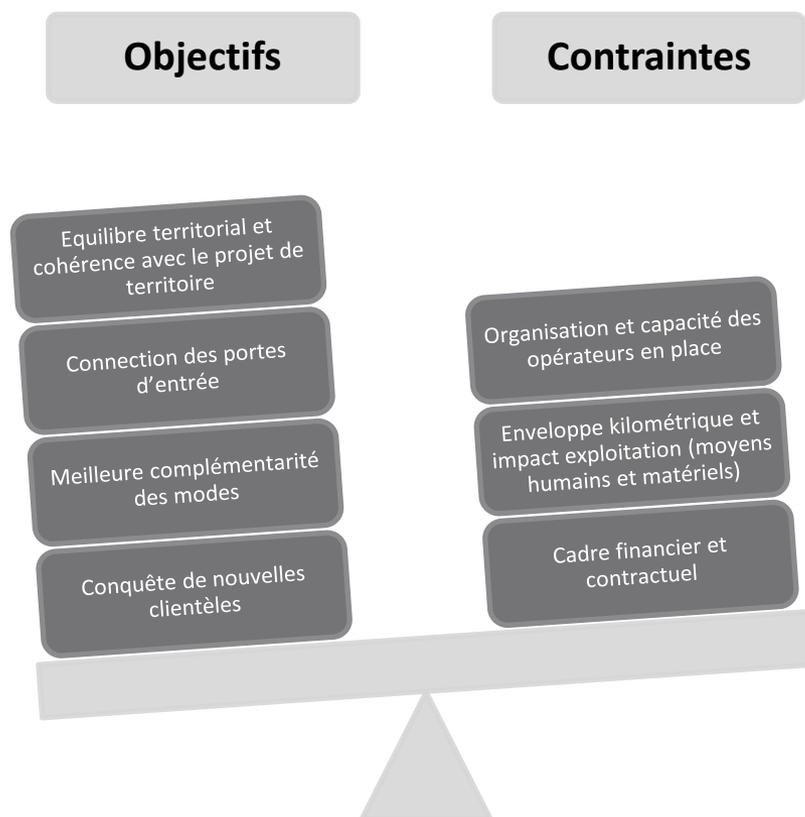


- ↔ Liaisons quotidiennes pôles structurants - cœur urbain
- ↔ Liaisons stations – littoral en saison



Quelques points d'attention lorsqu'on restructure un réseau

- Ne pas « casser » ce qui fonctionne
- Rechercher un équilibre entre objectifs et contraintes :



Comment gérer la frontière entre urbain et interurbain?

Ce que dit la loi :

L'article 18 de la NOTRe vise à régler ce problème, en donnant une définition beaucoup plus restrictive du transport urbain : « *Est considéré comme un service de transport urbain, tout service de transport de personnes exécuté de manière non saisonnière dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (...) au moyen de véhicules de transport guidé (...) ou au moyen de tout véhicule terrestre à moteur, à l'exception des autocars, et dont l'espacement moyen des arrêts et la variation de la fréquence de passage satisfont des critères définis par décret.* »

Le décret fixe comme critères pour le « transport urbain » : un espacement moyen entre les arrêts inférieur ou égal à 500 m ; ET un ratio entre fréquence en heures de pointe et en heure creuse doit être « *inférieur ou égal à 2,5* »

Ce ratio s'obtient en divisant le nombre maximal de trajets aller-retour en heure pleine par ce nombre en heure creuse.

03.



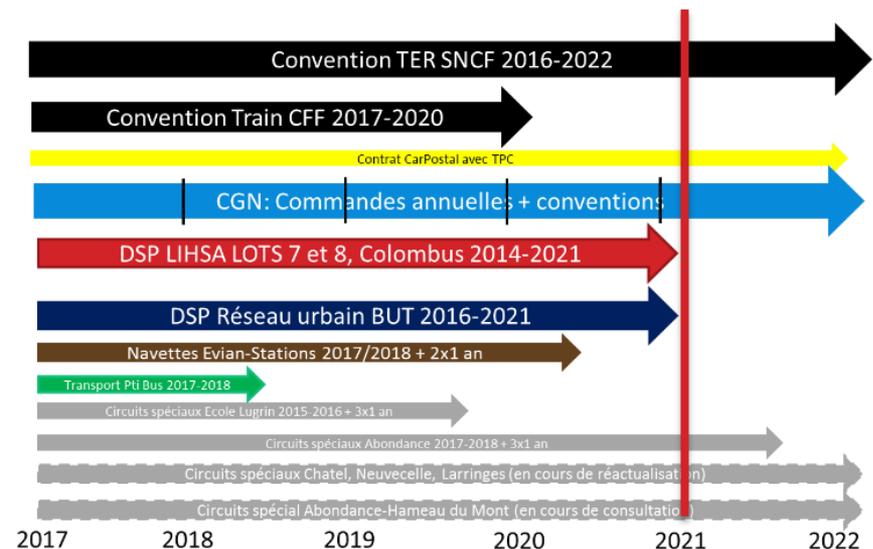
Cadrages financiers et juridiques

Marges de manœuvre contractuelles

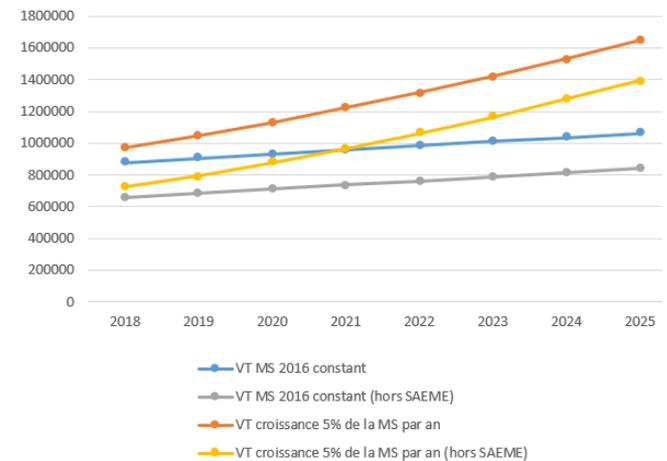
Quelle feuille de route pour la nouvelle AOM ? Un nouveau réseau unifié pour 2022

- 2021, échéance des deux contrats BUT et LIHSA, l'opportunité de bâtir un réseau unifié pour la CCPEVA
- Entre 2018 et 2021, des possibilités d'ajustement progressif, permettant d'amorcer dans la continuité des premières optimisations du réseau :
 - 2019 (rentrée scolaire idéalement) : adaptation de l'offre BUT, optimisation de l'existant à coût quasi-constant (cadre contraint de la DSP en cours)
 - 2020 : connexion avec le Léman Express (CEVA) à Evian (fin de la desserte d'Evian par la ligne T71), toujours à coût quasi-constant, renforcement de la connexion à l'embarcadère (mise en service du bateau supplémentaire pour la liaison lacustre Evian – Lausanne)

Autorité organisatrice	Contrats
Région Rhône Alpes Auvergne	Convention TER SNCF
Région Rhône Alpes Auvergne	DSP LIHSA, Columbus
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



Des marges de manœuvre financières confortables permises par le VT



- Le réseau « hérité » (BUT sur le territoire CCPEVA + Lot 7 et L131 des DSP LIHSA et hors CGN) représente 800 000 kmc, pour 4,7 M€ de dépenses d'exploitation annuelles
- Les recettes commerciales représentent aujourd'hui environ 520 k€/an (soit un R/D de 11%)
- La contribution nette annuelle de CCPEVA s'élèvera à 1,48 M€ contre 860 k€ actuellement 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 jusqu'à 1 M€ de dépenses supplémentaires
- La Région s'est engagée à garantir le transfert de charge des contrats qu'elle cèdera à la CCPEVA après 2021, pour un montant de 1,5 M€

Projections financières à l'horizon 2022 (héritage des réseaux sur le périmètre CCPEVA)

- Décomposition actuelle par activité, en milliers de km commerciaux annuels (actualisation) :

BUT CCPEVA	LIHSA CCPEVA	CGN	Pti Bus	Navettes Stations	Colombus	Scolaires CCPEVA	TOTAL
238	415	105	20	37	57	34	906

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

	BUT CCPEVA	LIHSA LOT 7	LIHSA 131	SCOLAIRES CCPEVA	CGN	PTI BUS	NAVETTES STATIONS	COLOMBUS	TOTAL
Couts de production	1254	1693	898	375	-	125	162	178	4685
Recettes commerciales	210	170	117			5	9	9	520
Subventions(scolaires+Décllic)		454	262	340					1056
Contribution CCPEVA	1044	1069	477	35	171	120	153	169	3238
Convention Région 2019-2021	107	1016	475			50	36	79	1763
Contribution nette CCPEVA	937	53	2	35	171	70	117	90	1475

→ Coûts de production LR BUT+LIHSA (régulier hors saisonnier) : 3,8 M euros

→ Coûts de production réseau saisonnier: 340 k euros

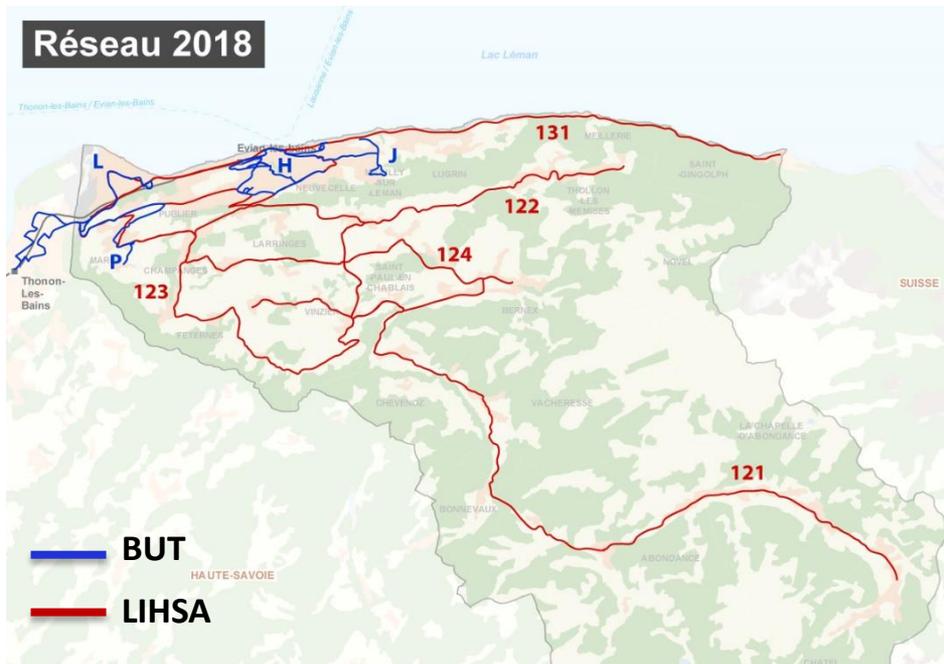
04.



Proposition de réseau régulier cible 2022

Cartographie du réseau CCPEVA aujourd'hui/2022

Réseau 2018

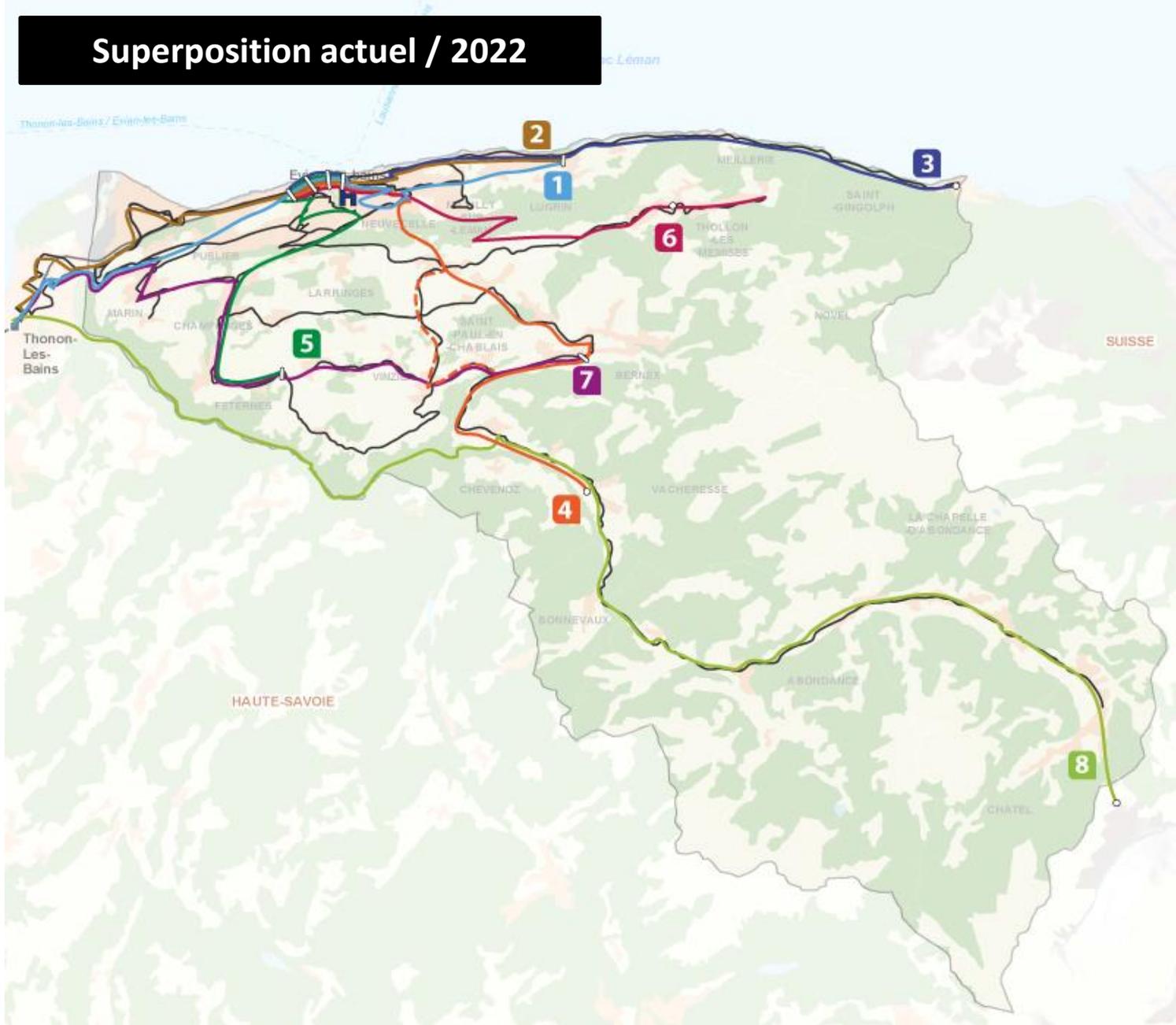
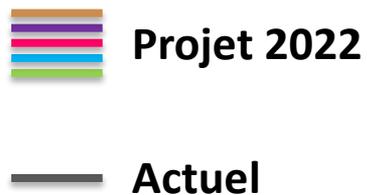


Niveau	Lignes	Offre PS	Offre PVS	Offre GVS	Offre samedi	Offre dim
1	H, L,P	23 à 28 courses/j – 1 AR/h de 7h à 19h	Idem PS H, L, 0%:P	Idem PS H, L, 0%:P	Idem PS H, L, 0%:P	0%
2	J, 131, 121	11 à 14 courses/j – 1 AR/2h de 6h30 à 19h15	Idem PS J, 131, 70%: 121	Idem J, 131	Idem J, 121, 70%: 131	0% : J, 131, 50% : 121
3	122, 123, 124	1 AR/j	0%	0%	0%	0%

Niveau	Lignes	Offre PS	Offre PVS	Offre GVS	Offre samedi	Offre dim
1	1,2	26 courses/j – 1 AR/h de 6h à 19h	Idem PS	50%	50%	25%
2	3, 4, 5, 7	16 courses/j – 1 AR/2h de 6h à 19h et niveau 1 en HP	Idem PS	50%	50%	25%
2 bis	8	Niveau 2 de déc à avril et 8 courses/j hors saison	Idem PS	50%	50%	25%
3	6	1 AR/j	Idem PS	0%	0%	0%

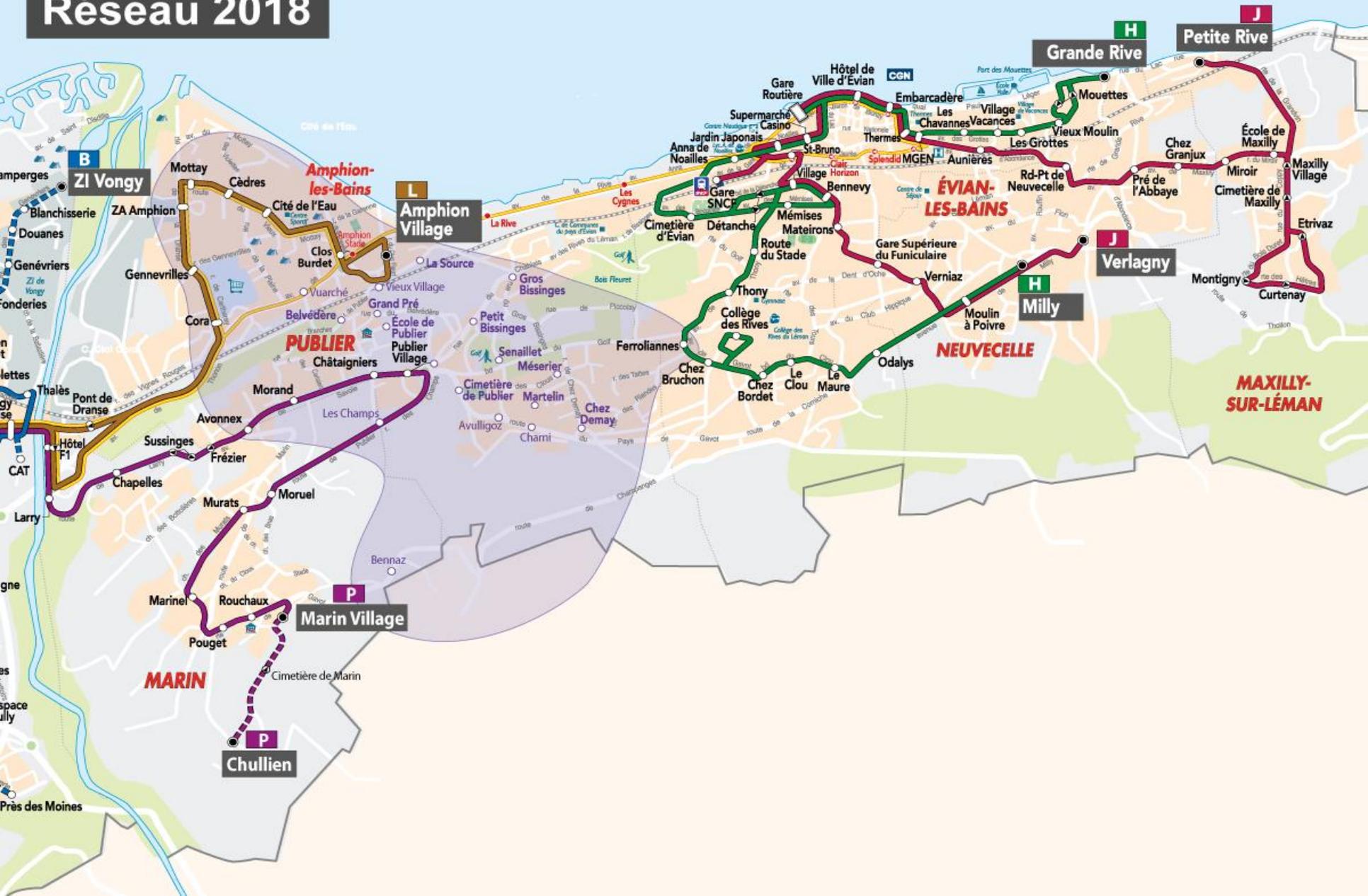
Superposition des réseaux actuel/2022

Superposition actuel / 2022



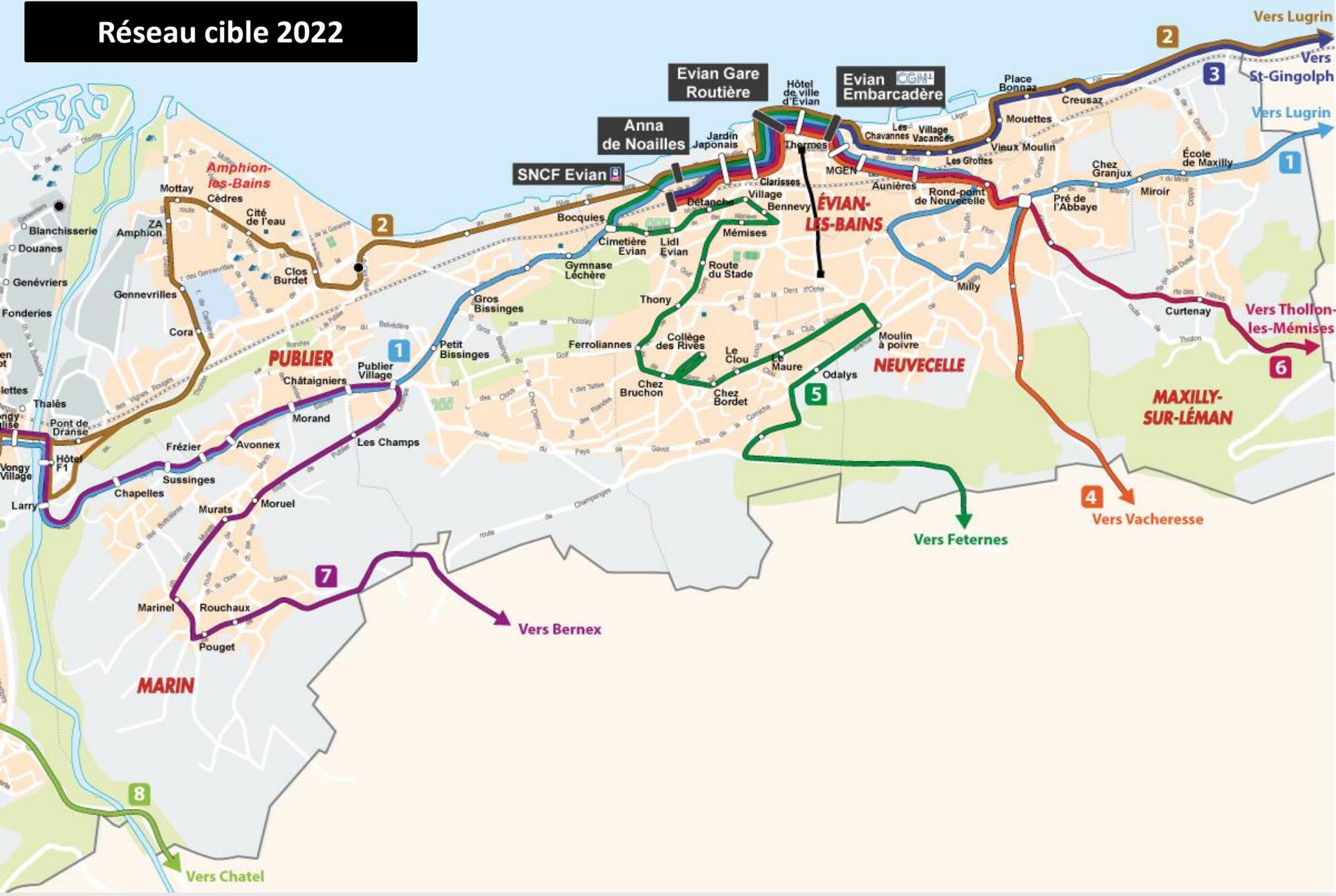
Cartographie du réseau CCPEVA aujourd'hui/2022 (zoom littoral)

Réseau 2018



Cartographie du réseau CCPEVA aujourd'hui/2022 (zoom littoral)

Réseau cible 2022



Evaluation du nouveau réseau

Les +

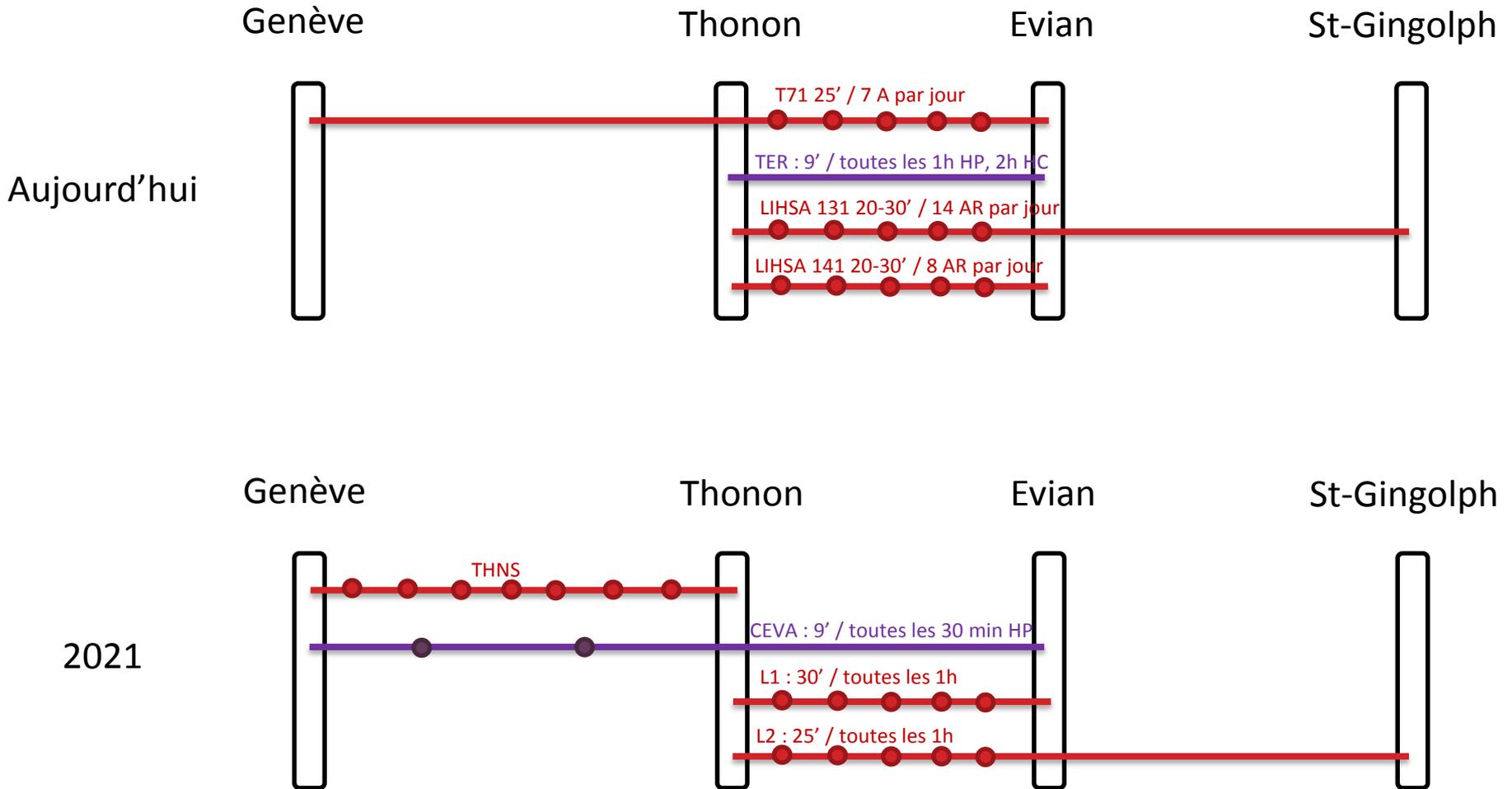
- Meilleure connexion aux gares SNCF d'Evian et de Thonon, à la gare routière, et à l'embarcadère (plus de 80 dessertes par jour soit fréquence de moins de 20 minutes)
- Un équilibre maintenu sur la desserte entre les lignes urbaines et mixtes (35%/65% kmc)
- Une meilleure desserte d'Evian et son agglomération (375 000 km contre 238 000 km actuellement)
- Un réseau bâti pour répondre à la demande de mobilité quotidienne (domicile - travail/études) et connectant l'armature territoriale du SCoT
- Une augmentation conséquente de l'offre globale de transport (+13%) tout en maîtrisant les coûts de production
- Toutes les liaisons qui fonctionnent sur le réseau actuel (L, P, H, 121, 131) sont conservées et développées
- Un réseau unifié à l'échelle de la CCPEVA et simplifié avec 2 zones tarifaires (à ce stade de l'étude)
- Une fréquentation prévisionnelle en augmentation de 20% par rapport au réseau actuel
- Une offre commerciale maintenue en petites vacances et la création d'une offre le dimanche

Les -

- Suppression de la desserte de quelques arrêts très peu voire pas fréquentés :
 - en urbain 5 arrêts concernés sur les communes de Maxilly et Neuvecelle mais représentant moins de 10 montées+descentes quotidiennes cumulés (soit tout au plus 5 voyageurs),
 - en interurbain 4 arrêts concernés sur la commune de Féternes représentant moins de 10 montées descentes quotidiennes

Liaison Evian - Thonon

La proposition de réseau 2022 propose une offre équivalente à l'actuelle Liaison Evian – Thonon – Genève amélioré par CEVA
Matériel roulant routier plus adapté (bus urbains) et gains de lisibilité
Pour les utilisateurs du territoire de la T71, possibilité d'aller chercher la correspondance à Thonon (enjeu tarifaire)



Matrice Origine – Destination DT + DE



	DESTINATION																					
	Abondance	Bernex	Bonnevaux	Champanges	La Chapelle-d'Abondance	Châtel	Chevenoz	Évian-les-Bains	Féternes	Larringes	Lugrin	Marin	Maxilly-sur-Léman	Meillerie	Neuvecelle	Novel	Publier	Saint-Gingolph	Saint-Paul-en-Chablais	Thollon-les-Mémises	Thonon	Vacheresse
Abondance		8	4	8	60	115	-	12	-	4	-	-	-	8	-	16	-	-	-	32	16	8
Bernex	12		-	4	12	4	4	114	-	-	-	4	-	4	-	52	4	75	-	143	-	24
Bonnevaux	39	-		-	5	14	5	19	-	-	-	-	-	-	-	10	-	5	5	5	10	-
Champanges	-	-	-		-	-	-	64	4	-	4	-	-	8	-	24	4	32	-	138	-	-
La Chapelle-d'Abondance	63	-	-	-		142	-	8	-	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	41	4	-
Châtel	79	-	-	-	48		4	20	-	-	-	-	-	-	-	4	-	4	-	36	8	-
Chevenoz	45	20	-	-	5	20		10	-	5	-	-	-	-	-	25	-	23	-	82	15	5
Évian-les-Bains	10	-	-	-	-	15	-		5	15	30	10	29	54	-	289	-	25	-	707	-	5
Féternes	-	4	-	16	-	-	4	96		4	-	4	4	4	-	80	-	68	-	240	-	28
Larringes	4	-	-	28	-	-	-	102	-		4	8	12	4	4	77	-	63	-	146	-	4
Lugrin	-	-	-	-	-	-	-	330	-	10		10	25	5	15	101	10	-	5	143	-	-
Marin	-	4	-	12	-	-	-	92	-	4		4	-	-	-	128	-	-	4	353	-	-
Maxilly-sur-Léman	-	-	-	-	-	-	-	220	4	4	32		-	8	-	52	12	12	-	112	-	-
Meillerie	-	8	-	-	-	-	-	48	-	-	24		4	-	-	-	4	-	-	20	-	-
Neuvecelle	4	24	-	-	-	4	-	472	-	-	16	4	16	-	-	108	8	4	-	236	-	-
Novel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-
Publier	4	9	-	13	4	4	4	685	-	-	16	38	17	4	12	-	-	21	-	1223	-	-
Saint-Gingolph	-	-	-	-	-	-	-	68	-	-	15	-	-	-	-	5	-	-	-	43	-	-
Saint-Paul-en-Chablais	4	32	-	8	-	4	4	228	4	12	4	12	-	12	-	73	8	-	20	268	8	24
Thollon-les-Mémises	-	-	-	-	-	-	-	39	-	-	10	-	5	-	5	39	-	25	-	53	-	5
Thonon	14	31	-	17	1	11	-	685	13	5	25	33	8	3	16	809	7	24	6	-	5	18
Vacheresse	80	8	4	-	20	24	-	28	-	-	8	-	-	-	-	32	-	-	-	80	-	12
Vinzier	-	16	-	-	-	8	4	48	4	-	-	-	-	-	8	-	-	44	8	63	12	-

Légende pour les origines-destinations (OD) de plus de 50 personnes journalières tous modes confondus :

- OD réalisée sans rupture de charge sur le réseau cible
- OD réalisée avec rupture de charge sur le réseau cible

Les navettes communales, un service complémentaire au projet de réseau 2022 pris en charge par les communes

- Navettes saisonnières de La Chapelle d'Abondance et Châtel gérées par ces communes
- Projet de Navette de la commune d'Evian



Proposition dans le cadre d'une étude de faisabilité d'une extension des périodes de fonctionnement du funiculaire d'Evian
Fonctionnalités de liaison des PEM (pôles d'échange multimodaux), des parkings, haut et bas d'Evian
Investissement véhicule : 70 000 euros (200 000 euros en électrique)

Fonctionnement pour amplitude de 9,5h 6j/7: 120 000 euros/an

HP: cadence de 20 minutes

HC : cadence de 40 minutes

Par son tracé et ses périodes de fonctionnement, un service qui serait complémentaire et non concurrent au projet de réseau 2022

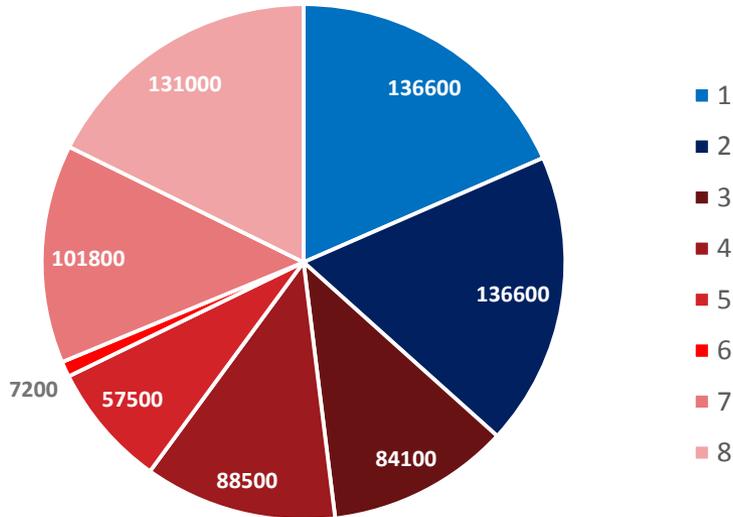
- TAD communal à Publier : desserte par les lignes 1 et 2, question de la liaison entre le Haut de Publier et Amphion?

Autres services de transports complémentaires au projet de réseau 2022

- Extension du TAD Pti'Bus à l'échelle de la CCPEVA acté
- Transport communal occasionnel pour groupes d'Abondance, La Chapelle d'Abondance et Châtel pris en charge par les communes
- Question de l'intégration du funiculaire d'Evian au réseau?

Chiffrage détaillé du futur réseau – unités d'oeuvre

743 000 km commerciaux annuels

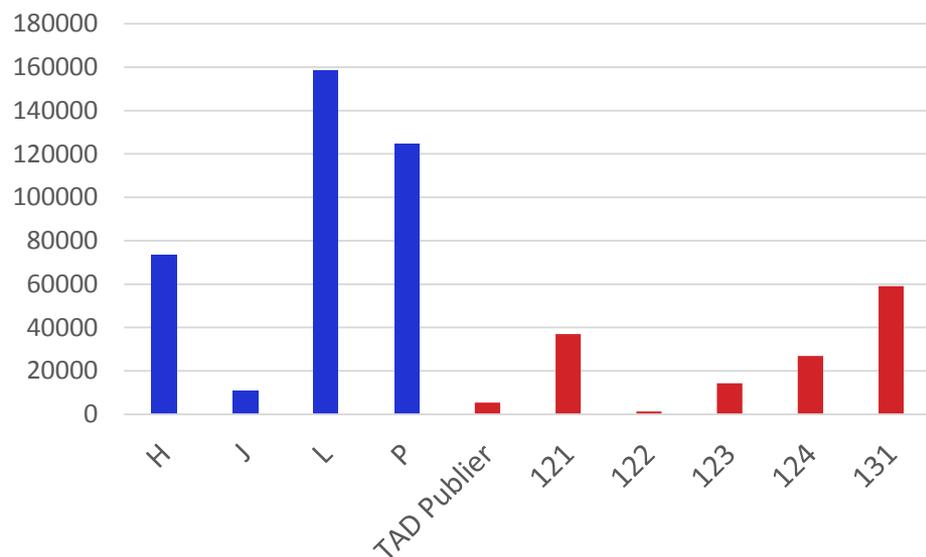


Unités d'oeuvre	km commerciaux, heures commerciales de conduite en fonction de l'offre de transport
Coûts de roulage	1,2 euro/km
Km HLP	11% en urbain, 35% en interurbain
Coûts heure de conduite	35 euros/h
Amortissement des véhicules	25 000 euros/an/véhicule
Taux de réserve véhicules	15% (2 véhicules)
V/K	1,35 en zone urbaine (moyenne des lignes BUT CCPEVA); 0,3 (moyenne sur LIHSA) en zone interurbaine
Tarifcation du réseau BUT	(TU: 1,10 euros; Mensuel: 23,10 euros)
Titre moyen en zone urbaine	0,50 euro (sur le réseau BUT actuellement 750 k euros de recettes pour 1,5 M de voyages)
Titre moyen en zone interurbaine	1,5 euro (ex TU: 3 euros; Mensuel urbain-interurbain: 69 euros)
Frais de structure + taxes (+marge exploitant)	30% des coûts de production

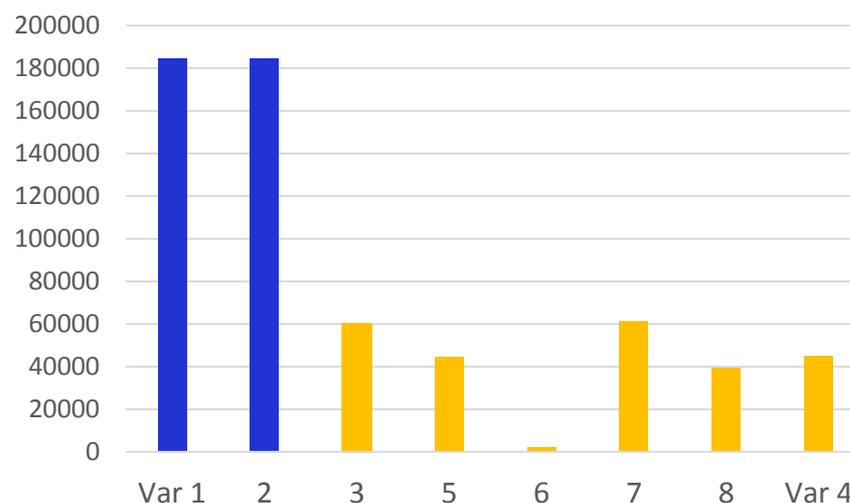
- Des besoins en matériel roulant estimés à 13 véhicules dont 2 réserves (optimisation à la marge possible du parc global)
- Des coûts de production estimés à 3,4 M€ par an (soit 4,6 euros du km)...
- ... qui laisse une marge de manœuvre de 400 k€ de budget par rapport à l'actuel, importante pour compenser des impondérables : démarrage du nouveau réseau, marge lors des négociations avec les exploitants, investissement dans du service aux voyageurs, renouvellement du parc, adaptations scolaires, etc.

Chiffrage détaillé du futur réseau – hypothèses sur la fréquentation

Fréquentation annuelle de 510 000 voyageurs sur les réseaux actuels



Fréquentation annuelle de 620 000 voyageurs sur le réseau cible 2022 CCPEVA

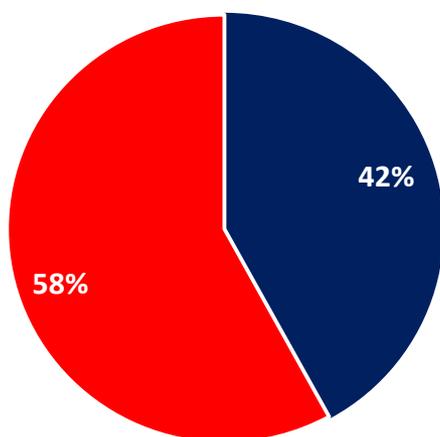


A l'horizon 2022 : hypothèse d'une augmentation de +110 000 voyageurs annuels sur les lignes mixtes urbaines/interurbaines (passage de 7,5 à 13,5 personnes en moyenne par course) justifiée par :

- Fréquentation des lignes interurbaines actuelles faibles
- Levier tarifaire : baisse substantielle du titre moyen en zone interurbaine (2,37€ actuellement à 1,5€)
- Nouvelle fonction « pénétrante » dans la zone urbaine d'Evian
- Augmentation du nombre de km commerciaux

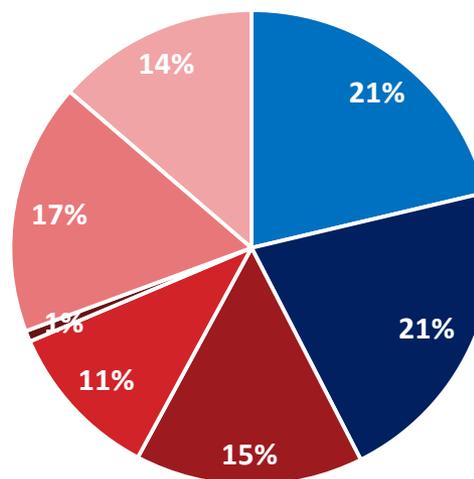
Chiffrage détaillé du futur réseau – hypothèse sur les recettes

Répartition des 500 k euros de recettes actuelles



■ Urbain ■ Interurbain

Répartition des 490 k euros de recettes par ligne du futur réseau 2022



■ 1 ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6 ■ 7 ■ 8

- Niveau de recettes quasi-équivalent par rapport à la situation actuelle
- Répartition urbain/interurbain-mixte des recettes équivalente entre l'actuel et le futur réseau
- Lignes mixtes pénétrantes sur l'agglomération d'Evian

Ajustements possibles et mesures d'accompagnement

Passage par la gare de toutes les lignes (via route de Bissinges) :

- Peu d'impact sur les coûts d'exploitation, différentiel de 60 k€/an
- Faible impact sur les temps de parcours (1 à 2' environ)

Mesures complémentaires :

- Mise en œuvre de matériel roulant low entry pour les lignes mixtes urbaines/interurbaine : offre quasi le même nombre de places assises mais permet également d'embarquer des voyageurs debout ; entrées/sorties facilitées par un plancher bas
- Prévoir dans le nouveau contrat un déploiement de véhicules plus propres (GNV ou hybride) voire électrique en urbain → contribution aux objectifs du futur PCAET
- Professionnalisation du réseau en termes de service aux voyageurs : info voyageurs, billettique, communication et marketing, etc.
- Mise en œuvre de dispositif de covoiturage dynamique en complémentarité du réseau de transport collectif (couverture des heures creuses ou sur itinéraire non desservi)



Contractualisation du futur réseau : les différentes options

- Consensus pour la poursuite d'une gestion déléguée des services de transports collectifs (héritage BUT et LIHSA), gestion directe (en régie par exemple) non envisagée à ce stade
- En lien avec les attentes en termes de professionnalisation et de montée en gamme du service, souhait de conserver le principe d'une délégation de service public
- Compte tenu des nombreuses spécificités du futur réseau cible 2022 se pose la question de l'allotissement vs marché unique
- Possibilité d'allotissement :
 - Lot spécifique transport scolaire
 - Lot spécifique TAD
 - Lot spécifique services touristiques
 - Lots séparés urbain/interurbain

Allotissement vs marché unique : avantages et inconvénients

Rappel : un kilométrage global du réseau unifié hérité majoritairement interurbain (près de 2/3 des kmc)

DSP unique

Options :

Cohabitation des deux conventions (2 sociétés ou sous-traitance)

sous convention interurbaine

+ optimisation de l'offre et de l'exploitabilité du réseau

montée en gamme le réseau unifié : information voyageurs, billettique, identité, etc.

Suivi plus simple du contrat pour la collectivité (interlocuteur unique et plus de transparence avec une société dédiée), transfert possible des fonctions transverses

- Risque social (cohabitation de salariés sous statuts différents), économique (si convention la plus avantageuse s'applique), inflation des coûts dans la durée, hégémonie d'un opérateur unique, impact sur les petits autocaristes

Allotissement

Options :

2 lots (urbain/interurbain)

2 lots (régulier/TAD)

3 lots (commercial/scolaire/TAD)

Etc.

+ structures plus petites, accessibles au tissu d'autocaristes locaux, pilotage plus personnalisé des services spécifiques (scolaire, saisonnier, TAD), maintien des conventions actuelles

- Absence de mutualisation, notamment des missions transverses, cohérence et lisibilité, perte d'optimisation et d'identité du réseau, risque de réseau à 2 vitesses, suivi plus complexe, remontée d'informations inégales et difficultés de vision globale consolidée

Synthèse budgétaire du réseau 2022

- Décomposition en milliers de km commerciaux annuels :

Réseau CCPEVA 2022	CGN	Pti Bus	Adaptations Navettes Stations	Adaptations Colombus	Scolaires CCPEVA	TOTAL
740	105	50	37	57	34	1023

- Budget CCPEVA 2021 base en k euros :

	Réseau CCPEVA 2022			SCOLAIRES CCPEVA	CGN	PTI BUS	Adaptations NAVETTES STATIONS	Adaptations COLOMBUS	TOTAL
Coûts de production	3400			375	-	275	162	178	4390
Recettes commerciales	490					5	9	9	513
Subventions(scolaires+Déclic)	454	262		340					1056
Contribution CCPEVA	2194			35	171	270	153	169	2992
Convention Région 2019-2021	107	1016	475			50	36	79	1763
Contribution nette CCPEVA	596			35	171	220	117	90	1229

- Reste sur contribution nette CCPEVA actuelle **250 k euros** : adaptations scolaires, étoffement de l'offre, marge négociation exploitant, investissement nouvelle flotte véhicule

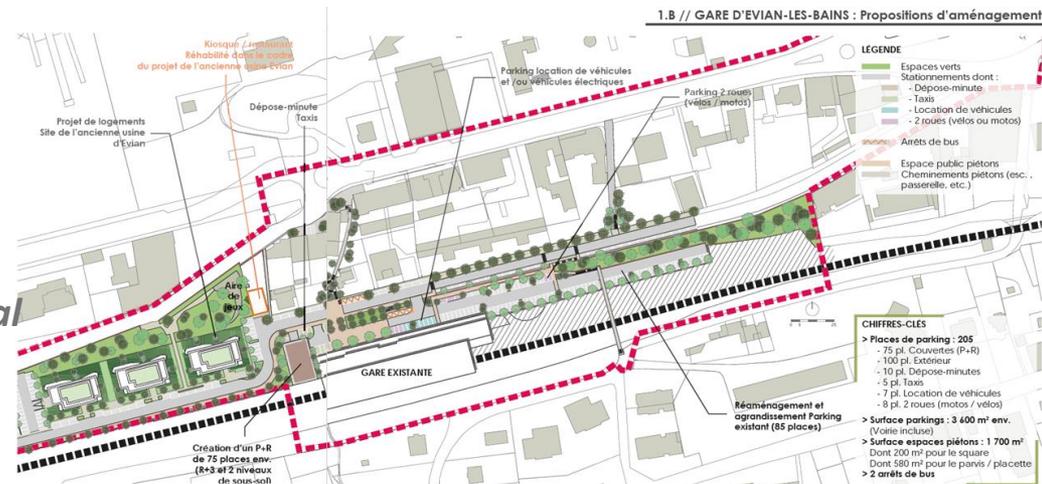
05.



Actions complémentaires

Intermodalité/multimodalité

Constat : très faible équipement multimodal des ménages, seule la formule TIM+TC privilégiée pour la longue distance, mais seulement par 2% des résidents



- Des préconisations pour le PEM de la gare d'Evian, formulées dans le cadre de l'étude d'aménagement des espaces publics autour des futures haltes et gares du RER Sud, à réaliser dès l'arrivée de CEVA, notamment :
 - Travail sur les liaisons piétonnes :
 - Prolongement du cheminement modes doux créés dans le projet de logements,
 - Réaménagement des liaisons piétonnes (escaliers) existantes entre la gare et l'avenue de Noailles,
 - Réaménagement de la liaison piétonne (passerelle) vers le Sud,
 - Création d'un parvis devant la gare et de cheminements piétons confortables (1.20m mini), arborés et sécurisés
 - Déplacements des arrêts de bus afin d'envisager une poursuite des lignes ou un bouclage par la nouvelle voie reliant la gare à la route de Bissinges
 - Signalétique permettant d'influer sur les usages et de favoriser l'utilisation des cheminements piétons vers le débarcadère des navettes fluviales et vers le centre-ville
 - Mise en valeur et valorisation paysagère des espaces publics devant la gare
- Un travail plus global à mener au niveau des points d'échanges ou nœuds de correspondance du réseau (signalétique, cheminement, confort d'attente, etc.)

Information aux voyageurs



Constats : Le caractère multi-réseaux nuit aujourd'hui à l'information voyageurs. Le futur réseau a vocation à transporter une clientèle touristique importante

- Dans le cadre d'une montée en gamme du réseau, il convient d'améliorer l'information voyageurs et d'offrir du temps réel
- Les solutions déployées dans les grandes agglomérations s'avèrent inadaptées aux besoins des petits réseaux, car trop lourdes en investissement (un SAEIV coûte plusieurs millions d'euros) et en maintenance.
- Des sociétés ou start up proposent des systèmes « light » d'information voyageurs qui peuvent même combiner billettique, achat dématérialisé et SAE : Joule, Ubi Transport, MyBus, etc.
- Exemple de l'agglomération de Tulle (45 commune, 45.000 habitants, 3 lignes, 5 bus)
 - refonte des transports urbain de Tulle (TuT) en septembre 2016
 - Déploiement de l'application mobile, Pysae, permettant aux usagers de géolocaliser leur bus et lire l'information en temps réel dans 3 bornes d'information voyageurs (BIV) situé aux arrêts les plus fréquentées
 - Budget de 22.000 € pour 6 ans
 - Application déjà active sur le territoire à Châtel et sur une quinzaine de réseaux de transports urbains, dont Dreux (Eure-et-Loire), Montgenevre (Hautes Alpes), Tarbes (Haute-Pyrénées), ou encore Doles (Jura)



Tarification

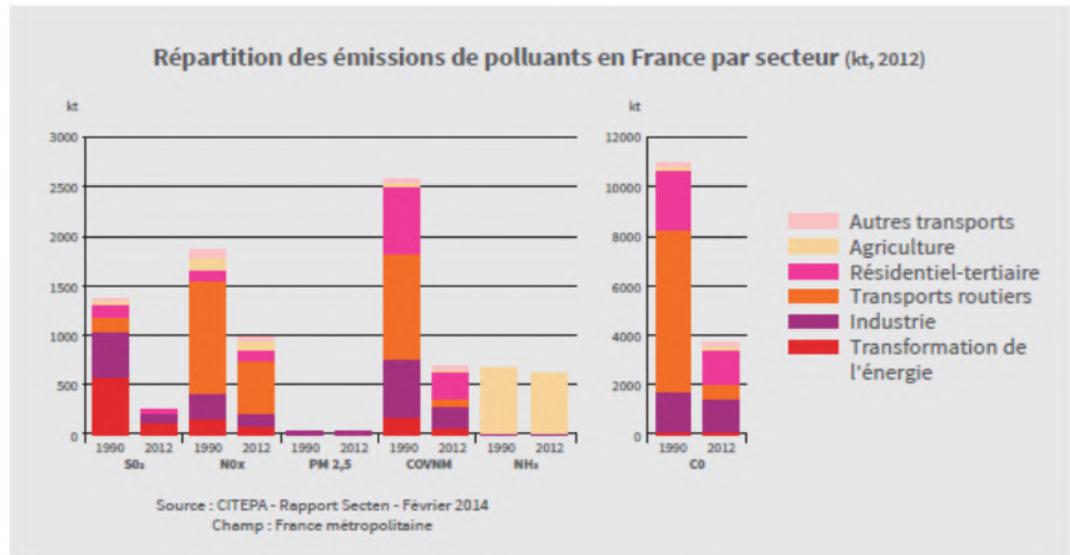
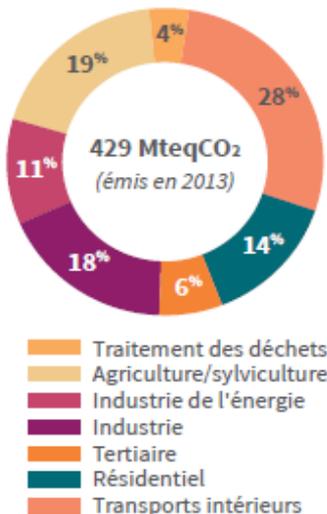
Constat aujourd'hui : des tarifs existants globalement positionnés dans la moyenne du benchmark, lisibilité difficile sur l'interurbain car tarification kilométrique, pas d'abonnement commercial interurbain, conditions compliquées d'utilisation de la carte scolaire sans proposition tarifaire avantageuse pour le week-end, pas de tarification intermodale urbain/interurbain

Tarification globale sur le territoire CCPEVA (urbain + interurbain)

	+	-
Option 1 : Tarification kilométrique	Tarif fonction de la distance effectuée	Complexité tarifaire Tarification minoritaire dans le benchmark Effet de bord tarifaire (seuil zone km)
Option 2 : Tarification zonale (3 zones par exemple: urbain, littoral, plateau ou 2 zones : urbain et reste CCPEVA)	Tarification simplifiée, lisible Communication plus simple	Tarif plus important des petits trajets en dehors de la zone urbaine (à CF constante)
Option 3 : Tarification unique	Tarification simplifiée, lisible Communication plus simple	Tarif zone urbaine et petits trajets plus importants (à CF constante) Perte de recettes (200-250 k€)
Option 4 : tarification incitative (solidaire voire gratuité)	Simplicité d'usage, incitation à prendre les TC, règle la question billettique	550 k€ de perte de recette Risque de saturation de certaines lignes déjà chargées Perte de connaissance clientèle

Volet mobilité d'un PCAET

- Le Plan Climat est composé d'un diagnostic, d'une stratégie et d'un programme d'actions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, réduire la consommation énergétique, augmenter la production d'énergies renouvelables...
- La loi TECV les a rendu obligatoires pour les EPCI de plus de 20 000 hab.
- Le secteur des transports, 1^{er} émetteur de GES (28 % des émissions), d'oxydes d'azote (56 % des rejets nationaux) et de particules fines (18 % des émissions), figure parmi les 6 secteurs abordés dans un PCAET



Volet mobilité PCAET - diagnostic

Sources de données et acteurs que vous pouvez mobiliser

ÉTAT

- Voiries d'intérêt national
- Planification des grandes infrastructures
- Transport ferroviaire Intercités
- ADEME

RÉGION

- Intégralité de la mobilité interurbaine
- Transport public d'intérêt régional et local (fer et routier)
- Transport scolaire (loi NOTRe)
- Gares routières
- Transport public interurbain
- Observatoire Régional des Transports (ORT)

AOM

- Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), sur les services de transports urbains dans le ressort territorial de l'AOM
- Transports collectifs urbains et interurbains, conseil en mobilité

USAGERS

- Habitants
- Entreprises
- Entreprises de transports routiers
- Coursiers
- Commerces
- Établissements scolaires
- Associations d'éducation à l'environnement
- Associations d'usagers (vélo, piétons)

DÉPARTEMENT

- Transports collectifs interurbains (possible si délégation de la Région)
- Autocars lignes régulières
- Transports scolaires (possibles sur délégation de la Région mais obligatoire pour élèves en situation de handicap)
- Voirie départementale (hors métropoles)

INTERCOMMUNALITÉS

- Services de transports urbains si AOM
- PLUi / SCoT / PDU
- Enquêtes mobilité
- Voiries communautaires et voiries communales plus stationnement si transfert

COMMUNES

- Voirie communale (hors transfert de compétence),
- Stationnement (hors transfert de compétence)
- Transports scolaires sur délégation du département

GESTIONNAIRES DE TRANSPORTS ET CONNEXES

- SNCF
- Entreprises d'autocars privés
- Gestionnaires de parkings en cas de délégation de service public
- Fédérations des transporteurs

Principales informations à rechercher pour établir un premier diagnostic déplacements sur votre territoire

Thème	Informations à rechercher	Détenteur des données	Documents / Base de données
Données socio-économiques	Démographie, données sociales et urbaines	Communes / INSEE	
	Emplois par site, développement économique	Communes / CCI / entreprises / INSEE	PLU, SCoT, Recensement général de la population
	Horaires, fréquentation des services publics	Communes, rectorat, etc.	
Mobilité	Nombre, caractéristiques (longueur, temps) et motifs des déplacements, pour définir des bassins et les flux de déplacements	AOM	PDU et études
		AOM	Enquête ménages (étude de tous les déplacements via un sondage sur un échantillon représentatif de la population)
Transport public	Trajets domicile-travail, domicile-école, etc.	INSEE	Recensement général de la population
	Transport public : données générales sur les réseaux départementaux et urbains	CEREMA	
		État, conseil régional, SNCF	Schéma régional des transports, Schémas de services collectifs
		Conseil général, entreprises de transport	Études et cahiers des charges des appels d'offres
Modes actifs	Comptages vélos et piétons	AOM, entreprises de transport	Études et cahiers des charges des appels d'offres
		Conseil général, communes et intercommunalités	
Voirie et stationnement	Données de trafic routier Enquêtes cordon Comptages véhicules	Services déconcentrés de l'État, conseil général, communes, concessionnaires autoroutiers	Dossiers de voirie d'agglomération, études
	Offre de stationnement : taux de remplissage, taux de rotation	Communes, concessionnaires de stationnement	Enquêtes stationnement
Données financières sur les politiques de transport	Coûts des investissements et du fonctionnement des modes de transport	Toutes collectivités	Compte déplacements

Volet mobilité PCAET, quels leviers d'action?

Le réseau TC et son schéma multimodal, un levier parmi d'autres :

- Urbanisme/transport
 - Lutte contre l'étalement urbain, ville des courtes distances
 - Promotion d'un équilibre habitat - emploi - équipements et une densification à proximité des transports publics
 - Meilleur partage de l'espace public (et donc de la voirie)
- Circulation/stationnement
 - Maîtrise de la place de la voiture en ville
 - Réduction des vitesses, apaisement du trafic
 - Mise en place des zones à circulation restreinte (ZCR)
- Management de la mobilité
 - Accompagnement des plans de mobilité
 - Création d'une centrale d'information Multimodale
- Développement des infrastructures de ravitaillement pour les véhicules bas carbone
- Logistique urbaine durable
- ...

Développement de l'usage du vélo

Constat :

- Des infrastructures présentes en faveur du vélotourisme ou des pratiques de loisirs (VTT), en revanche peu d'infrastructures et équipements pour le vélo du quotidien, une topographie pouvant constituer un frein mais des secteurs propices
- Le vélo, au cœur de la future stratégie nationale du gouvernement et de la future loi d'orientation des mobilités

Qu'est qu'une politique cyclable? Classiquement, 5 axes d'intervention :

- Les aménagements (pistes, bandes, etc.)
- Les mesures d'accompagnement (apaisement, carrefour, etc.)
- Le stationnement
- Les services (location, réparation, etc.)
- Les actions d'incitation (communication, management de la mobilité, etc.)

Les choix à arbitrer :

- Quel objectif se fixer? Quelle part modale du vélo souhaite-t-on atteindre?
Aujourd'hui, le vélo représente moins de 2% de part modale
- Quel niveau de dépense allouer en faveur de la politique vélo? Quel budget global investir?
Le budget annuel moyen alloué à la politique vélo est de 7,7 euros/an et par habitant (ce qui représenterait 250 – 300 k€/annuel à l'échelle de CCPEVA)

Autres mesures d'accompagnements

- Services de mobilité partagée : à définir (atelier animé par 6t)
- Politique de stationnement
- Priorisation des TC : voie réservée, priorité aux carrefours
- Communication/promotion du nouveau réseau
- Management de la mobilité : opération de marketing individualisé (ex : opération 1 semaine/1 mois sans ma voiture)
- Etc.

→ À travailler dans le cadre du PCAET

06.

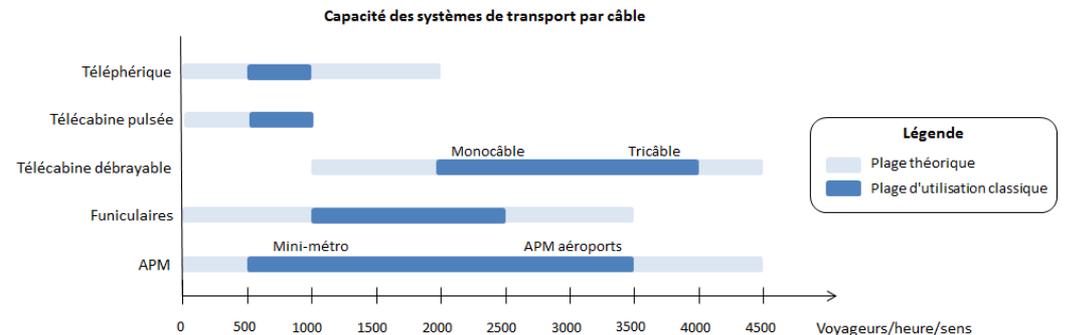
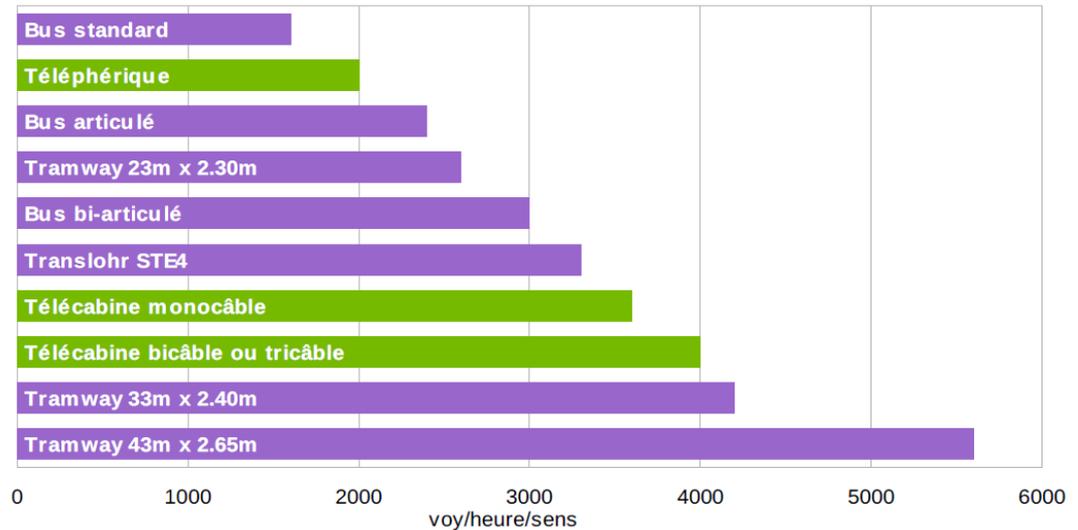


Opportunité/potentiel du transport par câble sur le territoire

Quel intérêt du câble pour le transport en milieu urbain ?

Les avantages du câble

- Capacité : permet d'offrir des capacités de transport élevées, jusqu'à 4000 passagers par heure et par sens ;
- Insertion : répond à des contraintes de franchissement, de topographie ;
- Environnement : peu de pollution locale, performance traction câble ;
- Coûts d'investissements et d'exploitation : emprises limitées (hors sol) et systèmes automatiques ;
- Délais de réalisations : plus rapides que les projets de transports urbains traditionnels
- En conclusion, souvent le chaînon manquant dans un réseau pour rejoindre un quartier lorsqu'il y a des coupures, des obstacles



Les coûts de réalisation

Les coûts d'investissements : de 10 à 25 M€/km

- Les principaux postes de dépense
 - Les stations : très variable selon le nombre et la conception
 - L'infrastructure en ligne : dépend du nombre et de la taille des pylônes, de l'insertion au sol ou en viaduc
 - Les cabines/véhicules
- Des coûts d'intégration urbaine et architecturale très variables d'un projet à l'autre

Les coûts d'exploitation :

- Des enjeux forts en termes d'automatisation
- Des charges de maintenance à mieux identifier, peu de retours d'expérience en milieu urbain



Un cadre réglementaire qui s'adapte et de nouveaux outils de financement

Un nouvel arsenal réglementaire qui permet de mieux gérer les projets de transport par câble et de faciliter leur inscription en ville

- Décret n° 2015-1581 du 3 décembre 2015 relatif à l'instauration de servitudes d'utilité publique pour le transport par câbles en milieu urbain qui instaurent notamment les servitudes d'utilité publique (SUP) de libre survol : possibilité réglementaire d'imposer le survol des cabines, moyennant une indemnité, à la condition de passer à plus de 10 mètres du sol et des bâtiments
- Arrêté de mars 2016 qui adapte les règles techniques héritées des téléphériques de montagne au contexte urbain : hausse du seuil à partir duquel la présence d'un cabinier était nécessaire de 40 à 60 personnes, révision des règles de maintenance et de la gestion des risques d'incendie, etc.

Des outils de financements accompagnent également ces évolutions réglementaires

- Le troisième appel à projets Grenelle a retenu 3 projets de téléphérique urbain : Brest, Orléans et Boulogne-sur-Mer
- Programme d'investissement d'avenir "Ville de demain" devrait accorder des financements au projet de Toulouse
- Etude de plusieurs projets de transport par câble notamment à Grenoble, Chambéry, Saint-Etienne et Créteil dans le cadre des CPER 2015-2020

Une première réalisation française : le téléphérique urbain de Brest



- Le téléphérique relie en trois minutes les deux rives de la Penfeld distantes de 420 mètres, permettant un accès facilité entre le centre-ville et le plateau des Capucins (écoquartier)
- Station intégrée dans les ateliers des Capucins, ancien site industriel militaire de l'Arsenal
- Coût global du projet : 19,1 millions d'euros (études et travaux) dont 10 M€ de subventions publiques (appel à projet Grenelle, investissement d'avenir), moins onéreux qu'un projet de 3^{ème} pont
- De nombreux soucis techniques liés au « déverminage » de cette technologie en milieu urbain

Des projets en Région

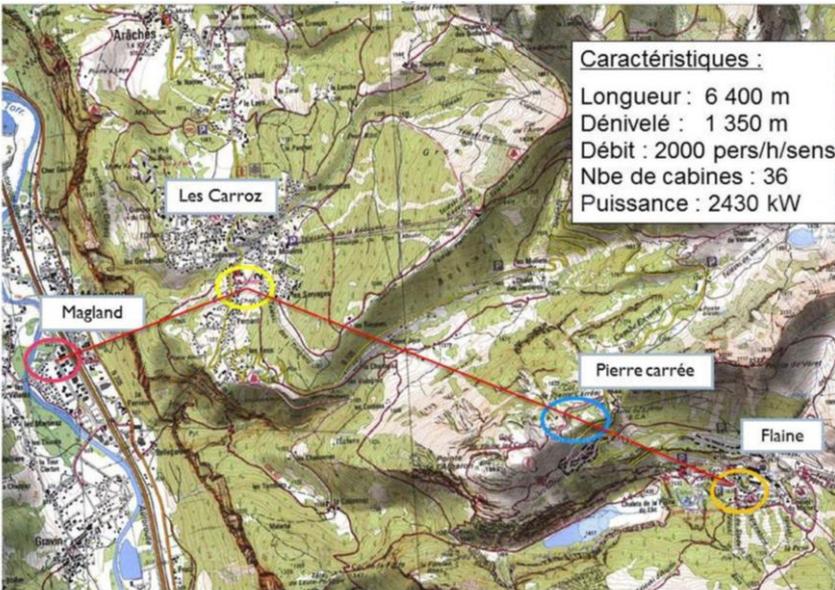


Projet genevois

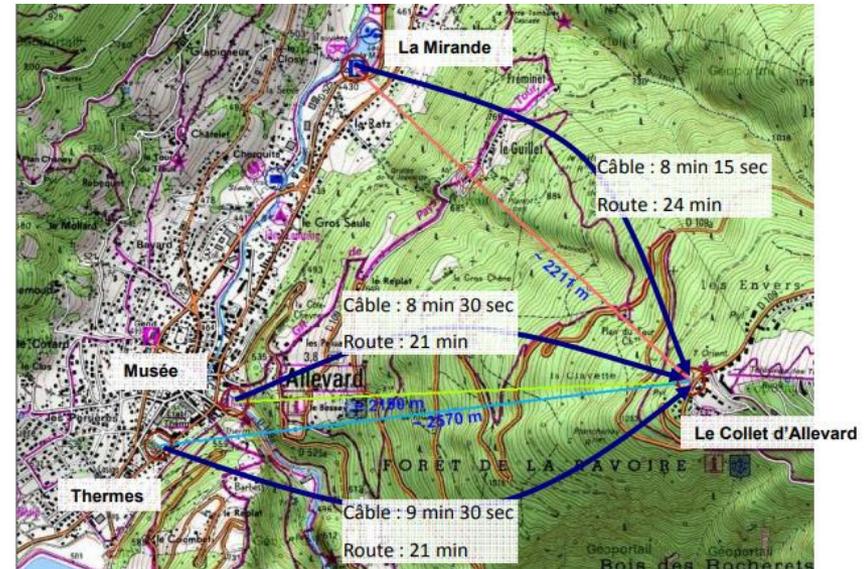


Projet Métrocâble à Grenoble une ligne de téléphérique courte (3,7 km) permettant de relier trois lignes de tramway et enjambant deux cours d'eau, une autoroute et une voie ferrée

Funiflaine, liaison téléportée entre Magland et la station de Flaine, Téléporté de grande capacité, trajet de 6,4 km, en moins de 15 minutes, débit de 2 000 pers/h/sens, 84 millions d'euros, inscrit au CPER 2015-2020, subvention de 25 et 20 millions d'euros du Département et de la Région



Transport touristique Allevard – Le Collet, tracé Musée retenu 2,1 km, 12 M€ d'investissement



Quel potentiel pour le territoire CCPEVA?

→ D'abord rechercher l'intégration de l'existant (funiculaire d'Evian) au réseau cible avant d'engager des réflexions pour des développements



07.



Phasage opérationnel 2019 - 2021

Adaptation progressive du réseau – proposition et chiffrage

- Adaptations estimées à 160 k euros de coût de fonctionnement supplémentaire par an (sur 2020-2021 et partiellement sur 2019-2020)

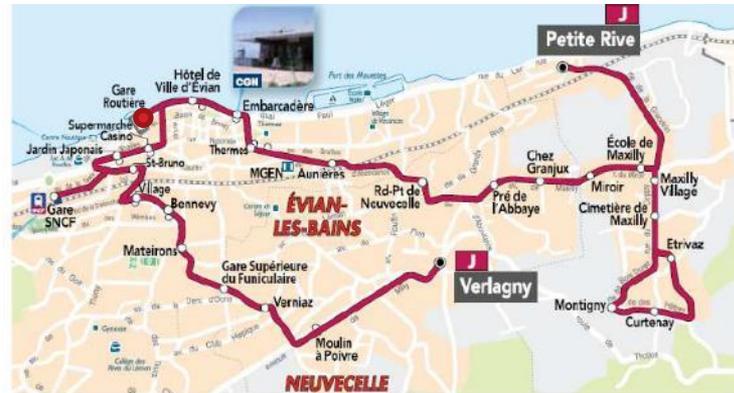
- Septembre 2019 : Mise en service du Léman Express et suppression T71 fin 2019
 - Simplification itinéraire ligne H (proposition STAT) / impact financier neutre
 - Simplification itinéraire ligne L (proposition STAT) / impact financier neutre
 - Liaison Evian – Thonon : Prolongation de la ligne L jusqu'à la gare SNCF d'Evian / ajout de 30 000 km soit 140 k euros de coût de fonctionnement par an
 - Adaptation ligne J pour préparer future ligne 4 (proche de la proposition STAT d'itinéraire mais pas en TAD)/ gain de 15 000 km soit 70 k euros de coût de fonctionnement par an
 - Desserte gare SNCF d'Evian : lignes J, L, 131 / impact financier neutre

- Septembre 2020 : Arrivée d'un nouveau bateau CGN pour Evian-Lausanne
 - Ligne H devient Milly-Embarcadère (préparation future ligne 5)
 - Prolongation de la ligne L jusqu'à Lugrin (préparation future ligne 2)
 - Ajout de 20 000 km soit 90 k euros de coût de fonctionnement par an
 - Possibilité d'avoir un ajout nul si terminus ligne L à Petite Rive

Ligne J -> ligne 4



Aujourd'hui

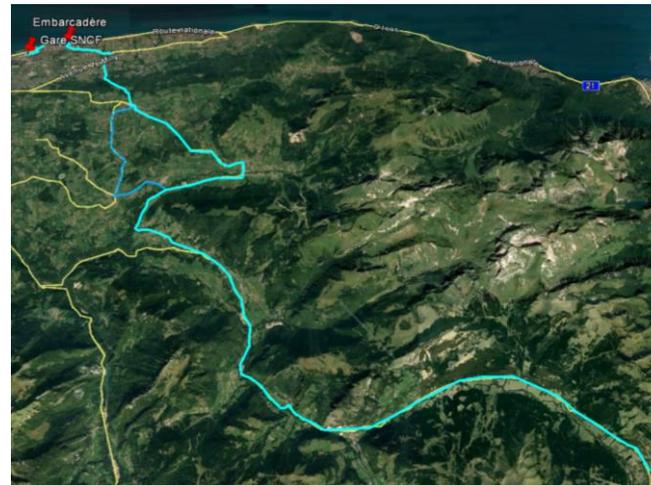


- >400 Montées + Descentes hebdo
- >100 Montées + Descentes hebdo
- >50 Montées + Descentes hebdo

Septembre 2019 (proposition STAT en LR, pas de TAD)



Septembre 2021 (ligne 4)



Ligne L -> ligne 2

Aujourd'hui



-  >400 Montées
+ Descentes
hebdo
-  >100 Montées
+ Descentes
hebdo
-  >50 Montées
+ Descentes
hebdo

Septembre 2019



Septembre 2020 (ligne 2)



Mise en œuvre du réseau cible 2022

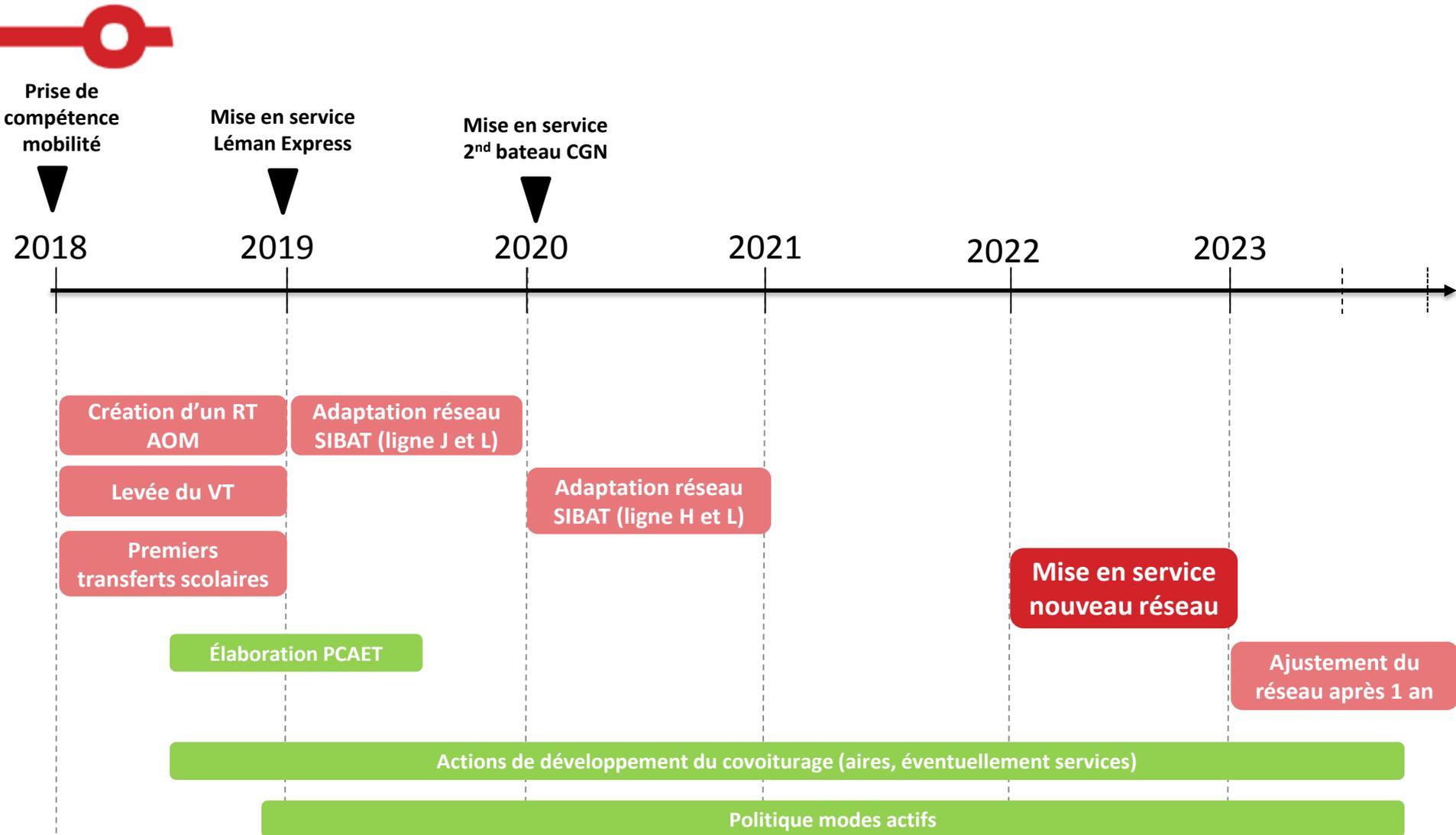
- Courant été 2018 : concertation des communes
- Rentrée 2018 : affinage de la proposition (variante de tracé, politique d'arrêt, adaptations saisonnières ou scolaire)
- Fin 2018 : validation en bureau communautaire avec comme point à statuer :
 - Liaison haut – bas de Publier : quelle mesure de compensation? Navette, TAD?
 - Intégration du funiculaire d'Evian au réseau et au futur contrat
 - Suite à donner au projet de navette communale d'Evian
- Début 2019 : lancement d'une consultation pour une AMO d'assistance à la contractualisation

Et après 2022?

Prise en compte des projets moyen/long terme :

Projets	Horizon	Proposition d'action
Développement des liaisons lacustres	2020-25	Renforcement de l'offre (fréquence ou capacité MR) Création d'une navette rabattement sur l'appontement de Lugrin
Liaison Machilly – Thonon	2025	Priorité bus (couloir d'approche, priorité aux carrefours) pour éviter la saturation éventuelle du futur nœud de raccordement
Projets urbains	2020-30	Travail sur les liaisons piétonnes Eventuels prolongements d'itinéraires TC
RER Sud Léman	2030	Réorganisation du réseau

Feuille de route de la nouvelle AOM



08.



ANNEXES

Ligne 1



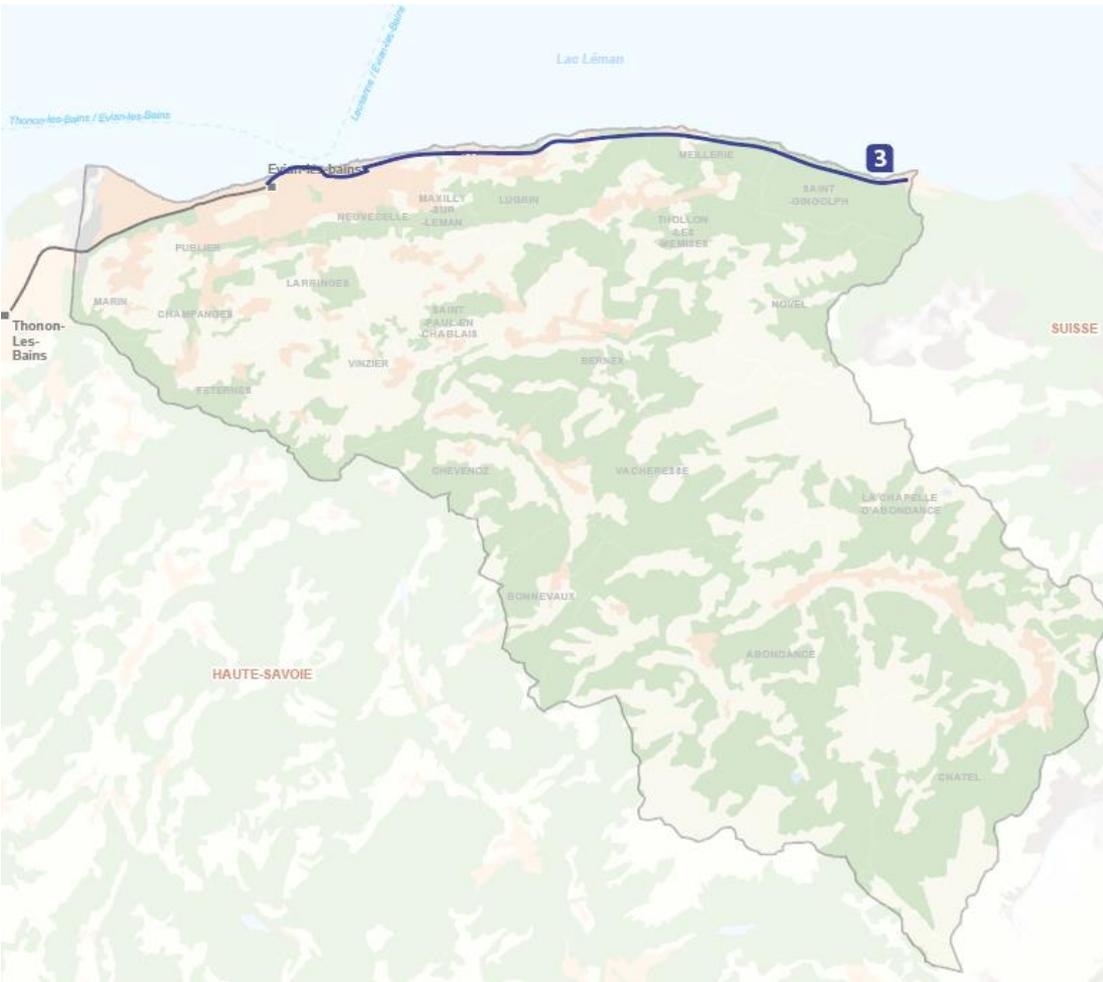
- Desserte de Thonon, Marin, Publier, Evian, Neuvecelle, Maxilly-sur-Léman, Lugrin
- Reprise de la ligne P sur la partie Ouest
- Longueur de 23 km
- Temps de parcours estimé de 1h (23 km/h)

Ligne 2



- Desserte de Thonon, Publier, Evian, Neuvecelle, Maxilly-sur-Léman, Lugrin
- Reprise de la ligne L sur la partie Ouest
- Reprise Nord Est de la ligne H en poussant jusqu'à Lugrin
- Longueur de 19 km
- Temps de parcours estimé de 50 min (23 km/h)

Ligne 3 Saint-Gingolph - Evian



- Desserte de Saint Gingolph, Meillerie, Lugrin, Maxilly, Neuvecelle, Evian
- Reprise de la ligne 131 sur la partie Est (comptages Oct 2015: plus de 70% de la fréquentation de la L131 est actuellement sur la liaison Evian-Thonon)
- Longueur de 19 km
- Temps de parcours estimé de 35 min

Ligne 4 Vacheresse - Evian



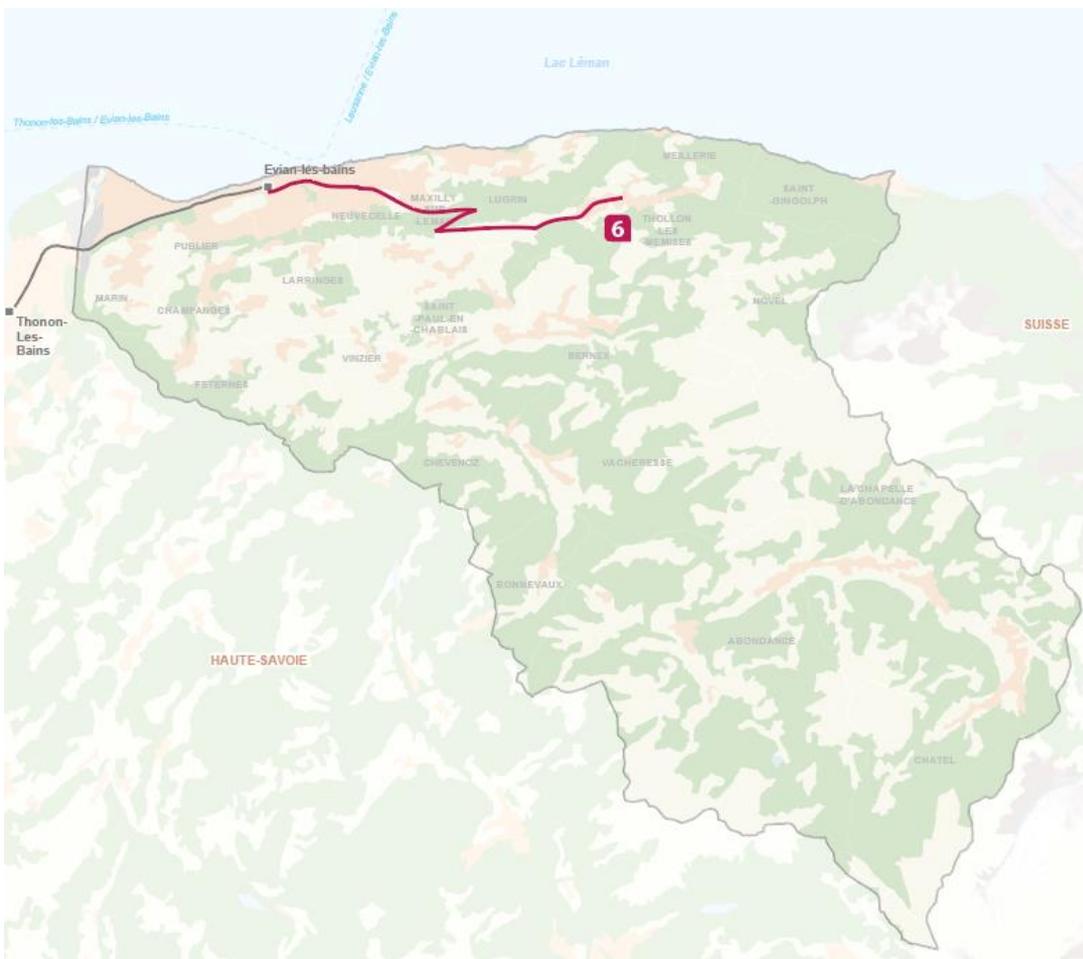
- Desserte de Vacheresse, Bernex OU Vinzier, St Paul en Chablais, Neuvecelle, Evian
- Reprise de la ligne 121 à partir d'Evian jusqu'à Vacheresse (comptages Oct 2015: sens Thonon-Châtel 75% des montées sont à partir de Chevenoz, sens Châtel-Thonon 50% des montées en dehors de Thonon descendent à Thonon soit 27% de la fréquentation, en effet presque 50% de la fréquentation est sur de la liaison intra-Thonon)
- Pas de desserte du collège de St Paul en Chablais (déjà le cas sur la L121 actuellement) -> desserte scolaire dédiée
- Fonction de desserte urbaine entre Neuvecelle et Evian
- Renfort de la liaison Evian-Bernex en saison
- Longueur de 20 km
- Temps de parcours estimé de 35 min (35 km/h)

Ligne 5 Féternes - Evian



- Desserte de Féternes, Larringes, Champanges, Evian
- Desserte du collège Les Rives du Léman
- Pas de desserte de Vinzier
- Fonction de desserte urbaine sur Evian
- Longueur de 13 km
- Temps de parcours estimé de 25 min (30 km/h)

Ligne 6 Thollon-les-Mémises - Evian



- Desserte de Thollon-les-Mémises, Saint Paul en Chablais, Neuvecelle, Evian
- Desserte directe de la gare SNCF d'Evian (Terminus)
- Reprise de la ligne 122 (très faible fréquentation actuellement)
- Fonction de desserte urbaine sur Evian
- Renfort de la ligne en saison
- Longueur de 13 km
- Temps de parcours estimé de 23 min (35 km/h)

Ligne 7 Bernex Thonon



- Création d'une nouvelle ligne de 23 km, temps de parcours de 46 min (102 000 km/an)
- Réponse aux besoins de déplacement Bernex, Vinzier, Féternes, Larringes, Champanges, Marin vers Thonon (940 OD)
- Gain du temps de correspondance sur Bernex-Thonon
- Gain de 25 min + correspondance sur Féternes-Thonon
- Permet d'éviter desserte de Marin par ligne 1

Ligne 8 Morgins/Châtel - Thonon



- Temps de parcours Châtel-Thonon : 1h
- Liaison directe existante conservée et renforcée
- Connexion avec Morgins, convention et autorisation à solliciter auprès des autorités suisses
- Surplus d'exploitation pour la connexion Châtel – Morgins de 20 k€ environ, uniquement en saison