

Objet :	Note de synthèse – V2	
Date d'édition :	23/10/2018	Rédacteurs : G. FICAT-ANDRIEU & M. BOUDIER (SYSTRA)
		Nb de pages : 8
Projet :	Schéma de transport de la CCPEVA	

Plan :

- 1. Contexte et présentation des réseaux actuels**
- 2. Diagnostic du réseau actuel**
- 3. Réseau CCPEVA septembre 2022**
- 4. Les adaptations progressives entre septembre 2019 et septembre 2022**

Cette note de synthèse sur le futur réseau CCPEVA 2022 est destinée aux élus du bureau communautaire et maires de la CCPEVA afin que la compréhension des enjeux et des apports du nouveau réseau soit la plus explicite possible. Cette note fait suite à la présentation de Systra qui a eu lieu le 28 juin 2018 en bureau communautaire.

1. Contexte et présentation des réseaux actuels

La communauté de communes Pays d'Evian Vallée d'Abondance (CCPEVA) a pris la compétence mobilité au 1^{er} janvier 2018. Cette compétence sur le territoire préalablement gérée par plusieurs autorités organisatrices est en cours de transfert :

- Réseau BUT : les lignes H et J sont sur le territoire CCPEVA, les lignes L et P en partie sur le territoire CCPEVA et le territoire de la communauté d'agglomération (CA) de Thonon. Le syndicat intercommunal des bus de l'agglomération de Thonon (SIBAT) a été dissous et les deux collectivités cogèrent le contrat de délégation de service public (DSP) qui se terminera fin 2021 ;
- Réseau LIHSA : les lignes 121, 122, 123, 124 (DSP lot 7), 131 (une des 3 lignes de la DSP lot 8) sont sur le territoire. La ligne 141 Annemasse-Evian ne dessert le territoire que très partiellement. La DSP lot 7 se terminant fin août 2021 est actuellement gérée par la Région Auvergne Rhône-Alpes (transfert en 2017 de la compétence du Département à la Région : loi NOTRe) et sera transférée à son terme à la CCPEVA. La ligne 131 devrait également être transférée en septembre 2021, des discussions sont en cours avec la Région sur les conditions de transfert ;
- Transport scolaire : la CCPEVA gère directement ou en deuxième niveau par l'intermédiaire d'autorité organisatrice de second rang (AO2) les transports scolaires de son territoire ;
- Transport à la demande (TAD) Pti'Bus : une expérimentation concluante a été menée sur le pays d'Evian et est étendue à l'ensemble du territoire de la CCPEVA ;
- Des produits saisonniers spécifiques : ColomBus (réseau LIHSA), navettes Evian-stations gérés par la CCPEVA, des navettes communales (Châtel Bus, La Chapelle d'Abondance) ;
- Transport privé du personnel de la SAEME (Société des Eaux Minérales d'Evian) géré directement par cette même entreprise, exonérée à l'heure actuelle de versement transport ;
- Liaison lacustre Evian-Lausanne : cette liaison est gérée par la compagnie générale de navigation (CGN). La CCPEVA participe financièrement à l'exploitation de cette liaison mais n'est pas l'autorité

organisatrice. Un nouveau bateau devrait être exploité sur la ligne en 2020, permettant d'augmenter la fréquence et la capacité de cette ligne.



Réseaux BUT et LIHSA sur le territoire de la CCPEVA

Concernant le transport en commun sur le territoire de la CCPEVA, les principaux enjeux ressortant de l'état des lieux sont les suivants :

- **maintenir une qualité de vie et de l'air sur le territoire** qui connaît une forte dynamique démographique et subit des phénomènes de congestion aux heures de pointe à des endroits ciblés (pont de la Dranse, douane de St Gingolph, etc.) ;
- **améliorer le report modal vers les transports en commun** notamment sur la partie interurbaine du territoire où il y a une forte dépendance à la voiture ;
- **mieux connecter les portes d'entrée du territoire** (embarcadère d'Evian, gare SNCF d'Evian, place des Arts de Thonon, gare CFF de St Gingolph, Châtel avec Morgins) notamment en tenant compte de l'arrivée du Léman Express (CEVA) fin 2019, de la suppression du T71 fin 2019 et du renforcement de la ligne bateau Evian-Lausanne en 2020 ;
- **répondre aux besoins de mobilité touristique** (hiver/été).

C'est dans ce contexte que la CCPEVA a choisi le groupement de bureau d'étude Systra/6t pour l'aider et l'accompagner dans la définition d'un projet de réseau de transport à l'échelle de son territoire.

2. Diagnostic du réseau actuel

Le diagnostic de performance du réseau de transport en commun actuel sur le territoire de la CCPEVA a mis en exergue les dysfonctionnements ou points d'amélioration suivants :

- un réseau LIHSA interurbain à vocation principale scolaire avec une fréquentation faible, des tarifs unitaires relativement élevés, pas d'abonnement commercial, peu ou pas de correspondance avec le réseau urbain et les pôles d'échange multimodaux, pas de billettique intermodale ;
- un réseau BUT avec des performances très inégales (les lignes L et P ont une bonne fréquentation, la ligne H une fréquentation moyenne et la ligne J une fréquentation faible), relativement peu d'abonnements commerciaux, peu ou pas de correspondance avec le réseau interurbain et les pôles d'échange multimodaux, pas de billettique intermodale ;
- des réseaux manquant de lisibilité, de cohérence et de complémentarité avec plusieurs contrats, exploitants, tarification, information voyageurs ;
- une desserte importante de 65% de la population à moins de 300 mètres mais dont l'offre n'est pas réellement adaptée pour répondre aux besoins des habitants : réduction importante de l'offre en période scolaire, offre inexistante le dimanche, des itinéraires peu directs, très peu de correspondances assurées ;
- une liaison urbaine Evian-Publier-Thonon à fort potentiel réalisée par les lignes interurbaines ;
- des coûts de production relativement élevés qui pourraient être optimisés par la mutualisation des contrats ;
- le TAD Pti Bus a démontré une expérience concluante sur le pays d'Evian ;
- les navettes saisonnières Evian-Stations ont une fréquentation correcte mais la navette ColomBus est en réelle perte de vitesse ;
- la gare SNCF d'Evian est en cul-de-sac, ce qui ne facilite pas sa desserte, cependant elle devrait s'ouvrir mi-2019 du côté de la route de Bissinges.



Principales origines-destinations (OD) des besoins en déplacement (tous modes de transport confondus) à destination de Evian et Thonon sur le domicile-travail (DT) et le domicile-études (DE), source : INSEE 2014

L'ensemble des réseaux de transport en commun (réguliers et saisonniers) sur le territoire de la CCPEVA représentent 900 000 kilomètres commerciaux annuels pour un coût de production de 4,7 millions d'euros financés de la manière suivante :

- 0,5 million d'euros de recettes commerciales ;
- 1 million d'euros de subvention régionale sur les scolaires ;
- 1,8 millions d'euros obtenus résultant des transferts de charge de la Région pour les contrats LIHSA transférés ;
- 0,6 million d'euros de versement transport collecté auprès des entreprises du territoire
- 0,9 million d'euros sur le budget transport actuel de la CCPEVA

Les réseaux BUT et LIHSA du territoire représentent 650 000 kilomètres commerciaux pour un coût de production de 3,8 millions d'euros.

3. Réseau CCPEVA septembre 2022

Au 1^{er} janvier 2022, les DSP BUT et LIHSA actuelles seront achevées, le moment pour la CCPEVA de lancer un nouveau contrat d'exploitation pour un réseau de transport régulier sur son territoire. Pour répondre aux ambitions du territoire, la CCPEVA projette de réorganiser l'offre multi-réseaux actuelle au profit d'un réseau unifié et harmonisé. L'objectif est de mettre en place ce nouveau réseau en septembre 2022, ce qui laissera 8 mois au futur exploitant pour prendre en main l'exploitation et mettre en place le nouveau réseau.

La construction de ce réseau cible 2022 est le fruit d'une réflexion participative avec les membres de la commission transport durant 8 mois. Lors de ce travail, il a notamment été réalisé les tâches suivantes :

- diagnostic de la performance de l'offre de transport actuelle ;
- analyse des pratiques de mobilité des résidents et des visiteurs ;
- anticipation des évolutions à venir en matière de transport ;
- cadrage juridique et financier ;
- définition des objectifs du nouveau réseau de transport ;
- construction et chiffrage d'un nouveau réseau de transport, étude des variantes possibles ;
- prise en compte pendant les échanges lors des commissions transport de l'ensemble des remarques et formulation de nouvelles propositions.

Les objectifs principaux fixés pour le réseau cible 2022 sont les suivants :

- **optimiser le réseau existant** : renforcer les connexions fortes et traiter les connexions à faible performance ;
- **mieux connecter les portes d'entrée du territoire** : embarcadère CGN d'Evian, gare SNCF d'Evian, place des Arts à Thonon, la gare CFF de Saint Gingolph et Châtel via Morgins ;
- **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 (travail à partir des données de demande) ;
- **garantir une cohérence avec le projet de territoire** et les orientations de la révision du SCot (armature urbaine et territoriale) ;

- aller vers un réseau :
 - lisible donc hiérarchisé et unifié ;
 - efficace donc rationalisé/optimisé du point de vue de l'exploitation ;
- ne pas « casser » ce qui fonctionne.

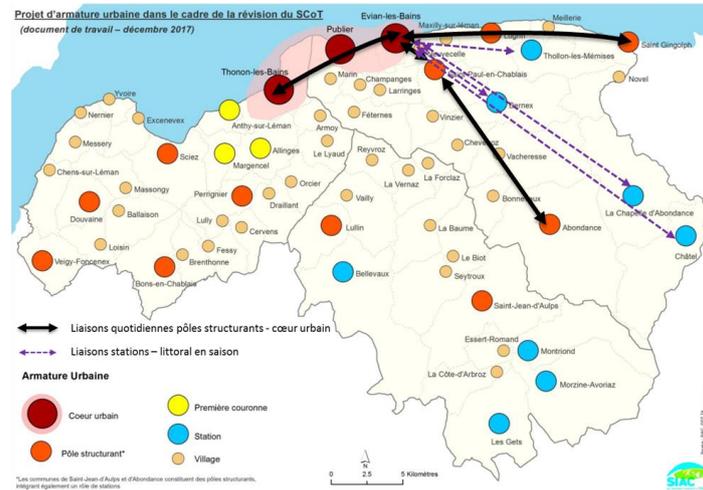


Illustration : Projet d'armature du schéma de cohérence territoriale (SCoT)



Illustrations : Projet de réseau de transport régulier unifié CCPEVA 2022



Le tableau ci-dessous permet de comparer le niveau des offres de transport actuelles et futures pour le réseau de transport régulier :

Réseaux actuels							Réseau cible 2022						
Niveau	Lignes	Offre PS	Offre PVS	Offre GVS	Offre samedi	Offre dim	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%	1	1,2	26 courses/j – 1 AR/h de 6h à 19h	Idem PS	50%	50%	25%
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	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	122, 123, 124	1 AR/j	0%	0%	0%	0%	3	6	1 AR/j	Idem PS	0%	0%	0%

Illustrations : Comparaison des offres actuelles et futures (PS : période scolaire, PVS : petites vacances scolaires, GVS : grandes vacances scolaires, dim : dimanche, AR : aller-retour, HP : heures de pointe, j : jour, h : heure)

Sur le réseau CCPEVA 2022, l'appellation des lignes n'est que provisoire et pourra être revue par le futur exploitant, dans l'esprit d'une nouvelle identité de réseau. Les données en pourcentage sont à comparer au niveau d'offre en période scolaire. Par exemple sur les lignes 1 et 2 du réseau CCPEVA 2022, le niveau d'offre le samedi correspond à 50% du niveau d'offre de période scolaire soit $26 \text{ courses} \times 50\% = 13 \text{ courses}$ par jour. Le nouveau réseau fait apparaître des lignes urbaines et des lignes mixtes qui ont un itinéraire interurbain et une fonction urbaine importante en tant que lignes pénétrantes.

Le projet de réseau CCPEVA 2022 apporte les gains suivants :

- meilleure connexion aux gares SNCF d'Evian et de Thonon, à la gare routière et à l'embarcadère d'Evian (plus de 80 dessertes par jour soit une fréquence de moins de 20 minutes en moyenne) ;
- un équilibre maintenu sur la desserte entre les lignes urbaines et mixtes (35%/65% kilomètres commerciaux) ;
- une meilleure desserte d'Evian et son agglomération (375 000 km contre 238 000 km actuellement) ;
- un réseau régulier 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 ;
- 2 niveaux d'offre principaux ;
- un réseau unifié à l'échelle de la CCPEVA et simplifié avec 2 zones tarifaires (titre unitaire urbain : 1,10 euros ; titre unitaire interurbain : 3,30 euros ; cette tarification a servi d'hypothèse pour l'étude Systra mais n'est pas tranchée) ;
- 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.

Quelques points de vigilance ont bien été notés avec la suppression de desserte sur quelques arrêts mais devraient avoir un impact limité :

- en zone urbaine : 5 arrêts concernés sur les communes de Maxilly et Neuvecelle mais représentant moins de 10 montées-descentes quotidiennes cumulées (soit 5 voyageurs à la montée, 5 voyageurs à la descente qui peuvent potentiellement être les mêmes) ;
- en zone interurbaine : 4 arrêts concernés sur la commune de Féternes représentant moins de 10 montées-descentes quotidiennes cumulées. Sur les autres arrêts de la commune, cette dernière sera desservie par 2 lignes (5 et 7).

Des mesures compensatoires peuvent facilement venir accompagner ces changements : proposition d'un TAD de substitution, réflexion autour d'alternatives (covoiturage, vélo, etc.), etc.

A noter également, la connexion avec la gare de St-Gingolph (Suisse) n'est pas optimale étant donné les contraintes du passage de la douane, à la fois en termes de trafic et de topographie qui ne permettent pas d'amener la ligne 3 à proximité des quais. Il sera nécessaire de prévoir l'aménagement d'un cheminement piéton voire la mise en place de service de mobilité permettant d'améliorer les conditions de connexion (location de trottinette par exemple) en attendant l'arrivée du RER Léman Sud.

Concernant le réseau non commercial régulier, les principes suivants ont été adoptés :

- le TAD Pti Bus est étendu à l'ensemble du territoire CCPEVA aux mêmes conditions (déjà acté) ;
- les navettes communales restent gérées par les communes concernées ;
- le TAD de Publier est desservi par les lignes 1 et 2, et est intégré au TAD Pti Bus ;
- les navettes Evian-stations et ColomBus ne seront plus des produits spécifiques et seront intégrées en saison au réseau régulier : hors saison, elles fonctionnent comme des lignes classiques ; en saison, l'offre est développée et un marketing spécifique peut leur être apporté (matériel, livraison, fiche horaires, etc.) ;
- les transports scolaires restent gérés par la CCPEVA.

Le réseau cible (régulier et saisonnier) sur le territoire de la CCPEVA représente 1 million de kilomètres commerciaux pour un coût de production de 4,4 millions d'euros financés de la manière suivante :

- 0,5 million d'euros de recettes commerciales ;
- 1 million d'euros de subvention régionale sur les scolaires ;
- 1,7 millions d'euros obtenus par les conventions de transfert avec la Région concernant principalement le réseau LIHSA ;
- 0,6 million d'euros de versement transport collecté auprès des entreprises du territoire ;
- 0,6 million d'euros sur le budget transport de la CCPEVA (contre 0,9 million d'euros actuellement, ce qui peut laisser une petite marge de manœuvre à conserver pour couvrir les aléas).

Le réseau régulier seul (hors saisonnier) CCPEVA 2022 du territoire représente 740 000 kilomètres commerciaux pour un coût de production de 3,4 millions d'euros.

4. Les adaptations progressives d'aujourd'hui à 2022

Afin d'assurer une transition qui prépare les habitants de la CCPEVA au réseau CCPEVA 2022, les adaptations suivantes des réseaux actuels seront réalisées pour un coût limité de 70 000 euros sur l'année scolaire 2019-2020 puis 160 000 euros sur les années scolaires 2020-2022.

- **Septembre 2019 : mise en service du Léman Express et suppression T71 fin 2019**
 - Simplification itinéraire ligne H (proposition STAT, exploitant actuel du réseau BUT) / 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 kilomètres soit 140 000 euros de coût de fonctionnement par an ;
 - Adaptation ligne J pour préparer la future ligne 4 (proche de la proposition STAT d'itinéraire mais pas en TAD) / gain de 15 000 kilomètres soit 70 000 euros de coût de fonctionnement par an ;
 - Desserte directe de la 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 de la future ligne 5) ;
 - Prolongation de la ligne L jusqu'à Lugrin (préparation de la future ligne 2) ;
 - Ajout de 20 000 km soit 90 000 euros de coût de fonctionnement par an ;
 - Possibilité d'avoir un ajout nul si terminus ligne L à Petite Rive.

Pour finir, les équipes techniques et la commission transport de la CCPEVA se tiennent à votre disposition pour de plus amples précisions si nécessaire.