

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU HAUT-CHABLAIS

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

N° 2025-001

OBJET :

*Approbation du schéma directeur de
la mobilité*

L'an deux mil vingt-cinq, le 14 janvier, le conseil communautaire de la Communauté de Communes du Haut-Chablais, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à Lullin, sous la présidence de Madame Yannick TRABICHET.

Nombre de conseillers communautaires en exercice : 30

Date de convocation du conseil communautaire : 8 janvier 2025

Présents :

Mmes ANTHONIOZ-TAVERNIER Élisabeth, VERMANT Rebecca, MARTEL Mi-reille, BERNAZ Célia, TRABICHET Yannick, MUFFAT Sophie et GRENAT Ma-ryse.

MM. BERGER Jean-François, FOURNET Bernard, VINET Philippe, MUTILLOD Christophe, VUAGNOUX Jean-Louis, GIROD Jean-Marc, VUATTOUX Rémy, ME-NOUD Jean-François, TOURNIER Henri-Victor, HAUTEVILLE Laurent, MO-RAND Jean-Claude et LOMBARD Gérald.

Résultat du vote :

votants :23
pour :23
contre :00
abstention :00

Procurations ont été données par :

- Mme VERNET Josette à Mme ANTHONIOZ-TAVERNIER Elisabeth,
- Mme LEFANT Myriam à M. BERGER Jean-François,
- M. DENNÉ Jean-Claude à Mme GRENAT Maryse,
- M. MUFFAT Jean-François à Mme TRABICHET Yannick.

Monsieur MORAND Jean-Claude a été élu secrétaire de séance.

Madame la Présidente rappelle aux membres du conseil communautaire que la CCHC a engagé fin 2023 la réalisation d'un schéma directeur de la mobilité (avec une déclinaison en schéma cyclable) sur l'ensemble de son territoire. Réalisé par le bureau d'études ITEM, ce schéma a été présenté le 7 novembre 2024 à la commission « mobilité » qui l'a examiné. Elle souligne que ce schéma a permis de dresser un diagnostic de l'offre de mobilité existante, d'établir une stratégie d'amélioration et de proposer des actions concrètes (avec une estimation de leur coût).

Le Conseil Communautaire, après en avoir délibéré,

- à l'unanimité,
- **approuve** le schéma directeur de la mobilité joint en annexe de la présente délibération,
- **charge** Madame la Présidente des différentes formalités à accomplir.

CERTIFIÉ EXÉCUTOIRE

Reçu en Préfecture

Le : *06/22/25*

Publié ou notifié

Le : *26/02/25*

AINSI FAIT ET DÉLIBÉRÉ LES JOURS, MOIS ET AN QUE DESSUS
POUR EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME

La Présidente
Yannick TRABICHET

Le secrétaire de séance
Jean-Claude MORAND





Etude globale de mobilité

Communauté de Communes du Haut-Chablais

Phase 3 – Plan d’actions
Novembre 2024

Sommaire

1. <u>La synthèse du diagnostic</u>	p5
2. <u>La co-construction de la stratégie et du plan d'actions</u>	p11
3. <u>Le plan d'actions mobilité de la CCHC</u>	p14
<u>Enjeu 1 : Encourager un usage partagé de la voiture</u>	p19
<u>Enjeu 2 : Renforcer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité</u>	p31
<u>Enjeu 3 : Intensifier le recours aux modes actifs</u>	p47
<u>Enjeu 4 : Mieux communiquer et informer sur la mobilité</u>	p59
<u>Enjeu 5 : Agir en faveur de la mobilité des plus fragiles</u>	p63
<u>Synthèse des actions</u>	p71
4. <u>Liste des aides disponibles</u>	p75

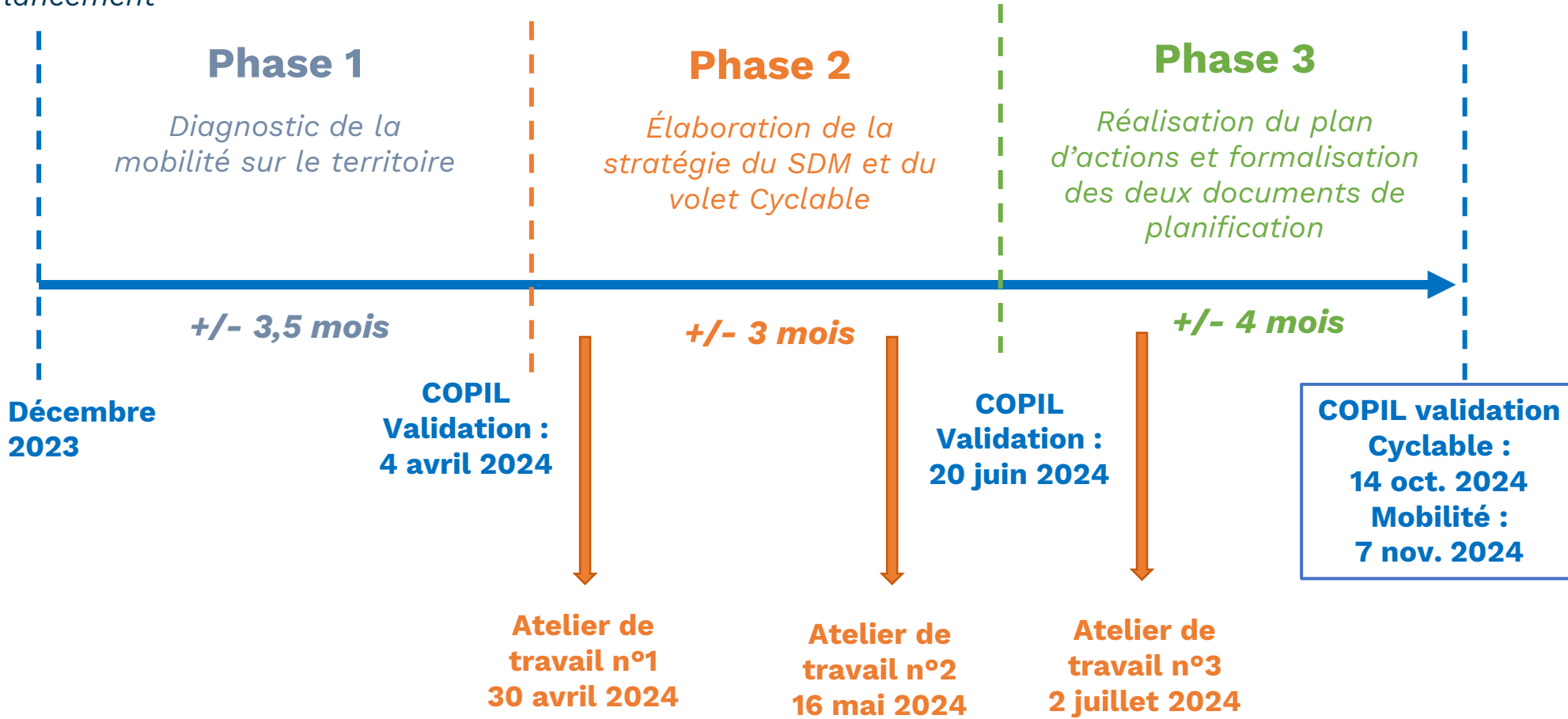
Contexte de l'étude

- ▶ La CCHC a fait le choix de ne pas se saisir de la compétence d'organisation de la mobilité permis par la LOM et n'est donc pas devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale en 2021.
- ▶ Ce rôle est assuré par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. La CCHC est dans le bassin de mobilité de Thonon.
- ▶ Néanmoins la CCHC a décidé de s'engager dans une double étude de planification pour une mobilité plus durable avec la réalisation :
 - D'un Schéma Directeur des Mobilités prenant en compte les déplacements tous modes ;
 - Et de sa déclinaison en Schéma Directeur Cyclable pour le développement de l'usage du vélo aussi bien à vocation utilitaire que de loisir.
- ▶ Cette réflexion s'apparente à la réalisation d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS), outil au service des nouvelles AOM locales pour décliner de manière opérationnelle leur stratégie de mobilité.
- ▶ Cette démarche volontaire s'inscrit dans la poursuite des démarches de planification dans lesquelles la CCHC est, ou a été, engagée et qui intègre pour partie des réflexions sur la mobilité : SCoT du Chablais, PLUi (*enjeu de faire du Haut-Chablais un territoire mieux maillé et mieux connecté – les objectifs mobilité du PLUi sont rappelés en annexes*)
- ▶ Cette double démarche doit constituer un réel outil programmatique :
 - Une feuille de route en matière de mobilité à l'échelle du territoire.
 - Traduite sous la forme d'un programme d'actions opérationnelles adaptées aux besoins et en adéquation avec les finances locales et les préoccupations écologiques et sociales propres au territoire.
 - Avec notamment un SDC, document volontaire, mais indispensable pour répondre aux AAP ouvrant droit à l'essentiel des financements sur les aménagements cyclables.

Phasage et du calendrier global

- 3 phases techniques et 1 phase transversale de suivi, concertation et co-construction

Réunion de lancement



A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific geographic area. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

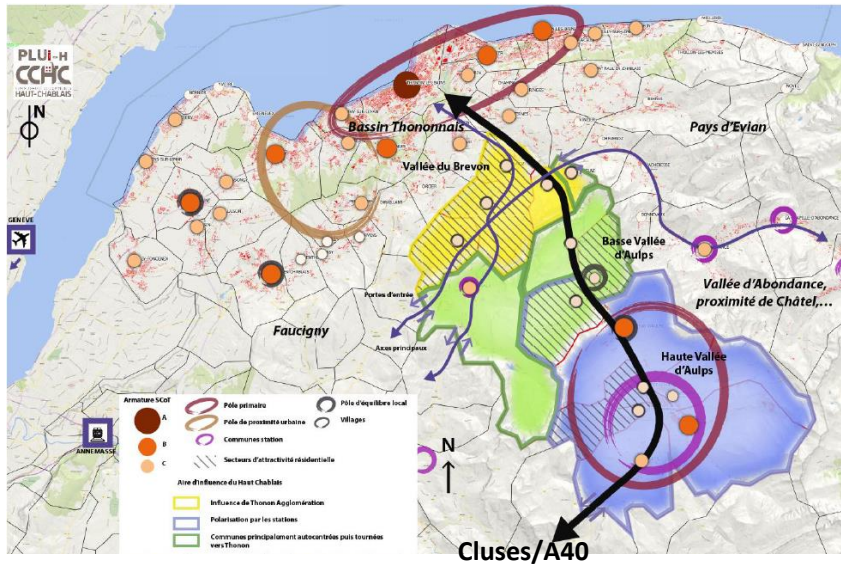
1. La synthèse du diagnostic

Morzine, Saint-Jean-d'Aulps, Thonon principales destinations des déplacements quotidiens

Destinations	Motifs de déplacements				
	Achats de proximité	Achats en moyennes et grandes surfaces	Culturels	Sport	Rendez-vous (médicaux...)
1 ^{ère} destination	Morzine 31 %	Thonon-les-Bains 42 %	Thonon-les-Bains 38 %	Morzine 50 %	Morzine 26 %
2 ^e destination	Saint-Jean-d'Aulps 28 %	Saint-Jean-d'Aulps 36 %	Morzine 37 %	Thonon-les-Bains 10 %	Thonon-les-Bains 26 %
3 ^e destination	Thonon-les-Bains 12 %	Morzine 10 %	Les Gets 6 %	Les Gets 10 %	Saint-Jean-d'Aulps 18 %

Communes destinations des déplacements tous motifs confondus	Nombre de mentions par les répondants
Saint-Jean-d'Aulps	713
Morzine-Avoriaz	583
Thonon-les-Bains	581
Lullin	152
Les Gets	123
Montriond	120
Evian-les-Bains	109
Bellevaux	108
Cluses	48
Autre	42
Annemasse	32
Vallée d'Abondance	18

- ▶ Saint-Jean-d'Aulps polarité principale qui propose des services du quotidien rayonnant sur la vallée d'Aulps.
- ▶ Morzine et Saint-Jean-d'Aulps constituent les 2 destinations pour l'essentiel des motifs de déplacements.
- ▶ Thonon-les-Bains apparait comme une destination principale pour les achats en grandes surfaces, les activités culturelles et les rendez-vous (notamment médicaux).
- ▶ Les Gets apparait comme une destination secondaire pour le motif lié au sport et à la culture.
- ▶ A noter l'importance de **Lullin** et de **Montriond**, en particulier pour les déplacements liés aux achats de proximité.

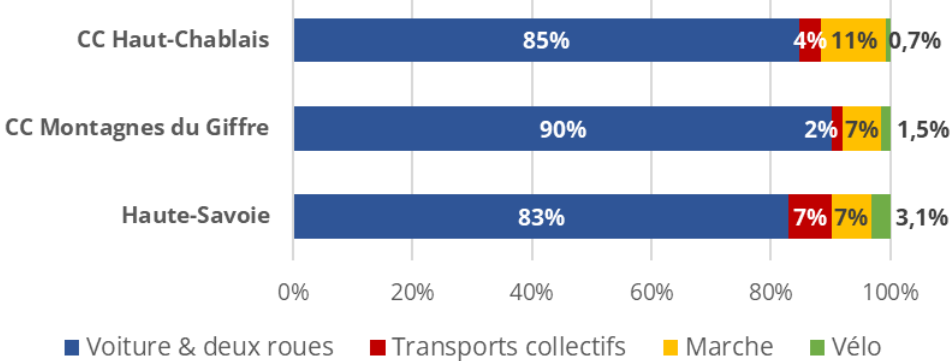


Les pratiques de déplacement

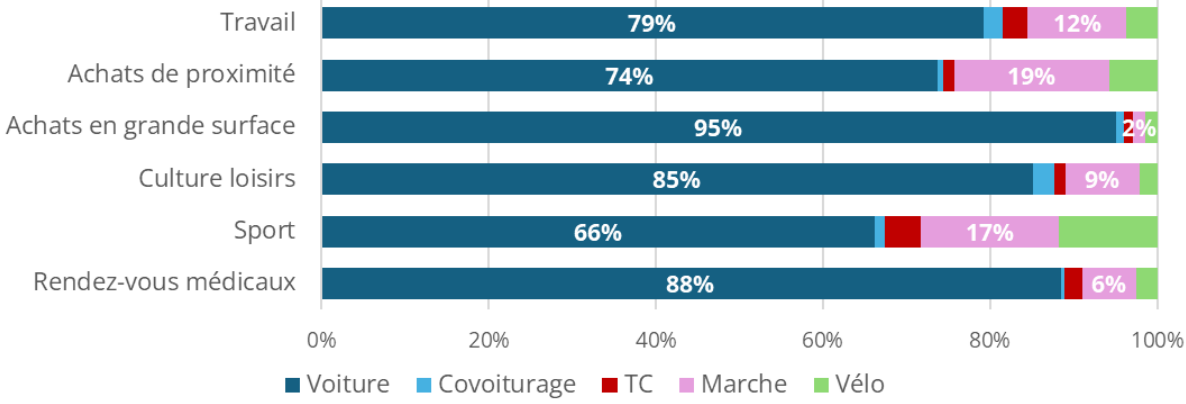
- ▶ Une mobilité encore très orientée sur l'automobile et des parts modales vélos et TC très faibles.
- ▶ Des pratiques et besoins de mobilité en lien avec des pôles extérieurs (Thonon, Talinges, Annemasse...) pour lesquels l'offre régulière de TC n'apporte pas une réponse à la hauteur des besoins.
- ▶ Un réseau routier clairement hiérarchisé et un niveau de trafic très modéré.
- ▶ Une offre de stationnement réglementé dans le centre des stations, favorisant la rotation des véhicules dans les secteurs à enjeux mais une forte sollicitation des départs de RM.



Parts modales pour les déplacements domicile-travail (INSEE 2020)

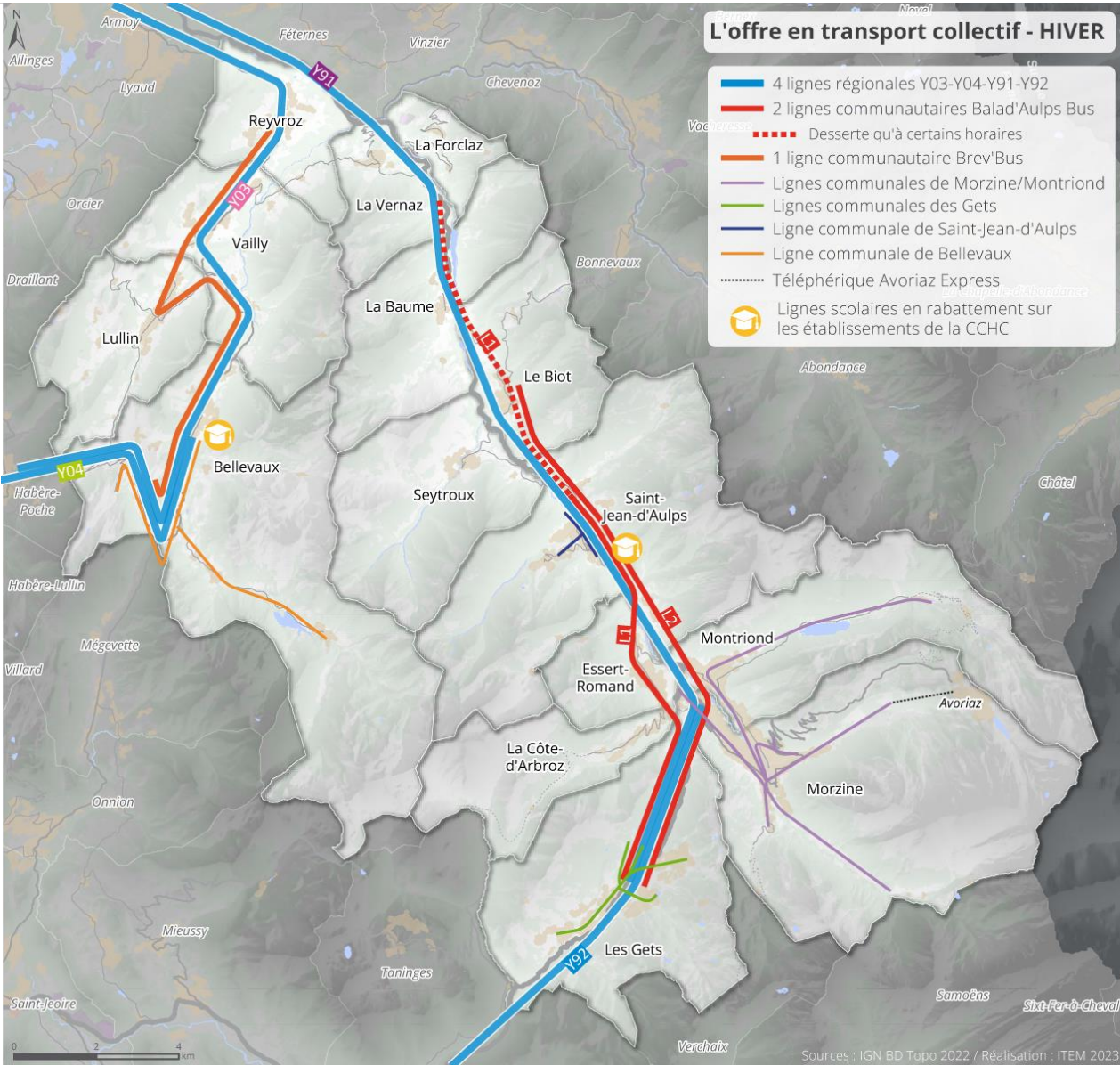


Mode de transport selon le motif de déplacement



Une offre TC qui suit la saisonnalité

- ▶ Une accessibilité ferroviaire possible par le nord (Thonon) et par le sud (Cluses) du territoire.
- ▶ Une offre TC pour venir et circuler sur le territoire à différentes échelles (dans les communes/stations, à l'échelle des vallées, en relation avec l'extérieur) qui suit la saisonnalité et avec une offre routière régionale pérenne.
- ▶ Une offre TC communautaire qui ne répond que partiellement aux besoins des locaux et des touristes en raison d'un manque d'offre et de fiabilité.
- ▶ Une absence de solutions de mobilité dans les communes et quartier non desservis par les lignes régulières et sur les périodes d'intersaison où l'offre locale ne circule pas.
- ▶ Une intermodalité très perfectible au niveau des gares routières.



Une prise en compte encore partielle des modes actifs

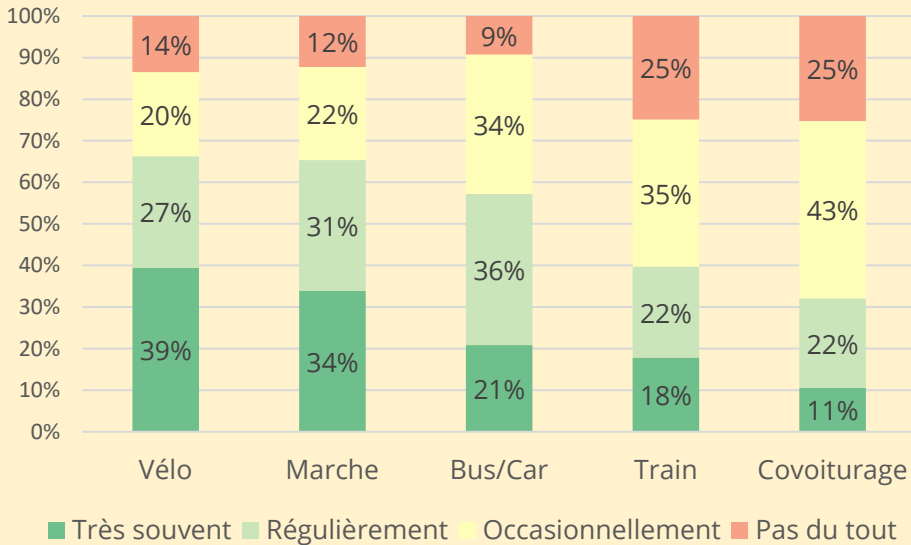
- ▶ 13,1 km de liaisons / aménagements favorables aux cycles dont le Chemin de la Dranse, un axe intéressant pour relier les communes de la Vallée d'Aulps en modes actifs mais praticable que dans sa partie amont.
- ▶ Un service de location de vélos, à travers le dispositif Gets'Lib mais peu d'autres services proposés (stationnement, jalonnement...)
- ▶ Une prise en compte croissante des piétons dans les communes, en lien avec la création de trottoirs et le développement de la pacification.
- ▶ Mais un espace public encore très favorable à l'automobile
- ▶ Le covoiturage, une pratique informelle qui reste à structurer à l'échelle de la CCHC.
- ▶ Absence de dispositifs de mobilité solidaire pour les plus fragiles



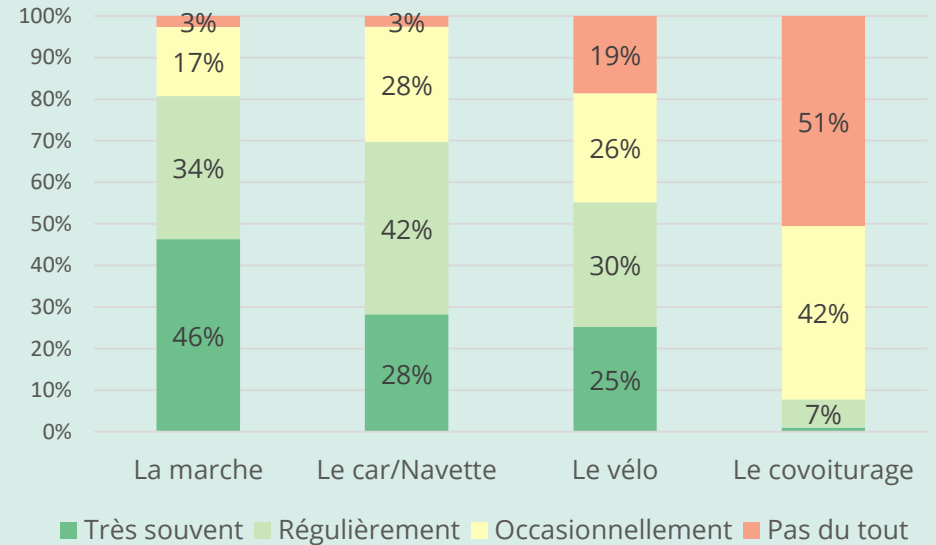
Une population prête à changer de comportement de mobilité si l'offre est adaptée à leurs besoins



Potentialité de report modal des habitants vers...



Potentialité de report modal des touristes vers...



► **Des perspectives de report modal à nuancer car cela est du « déclaratif » et le passage à l'acte est souvent plus limité ;**

A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

2. La co-construction de la stratégie et du plan d'actions

Rappel sur la co-construction de la stratégie de mobilité générale



- ▶ Elle est le fruit de la concertation menée en phase 2 dans les différentes séances en ateliers de travail (*élus, partenaires, associations, représentants des habitants...*) et d'une phase de reformulation/arbitrage en Comité de Pilotage.



- ▶ A l'issue de la phase 2, une stratégie mobilité reposant sur 16 actions opérationnelles validée par les élus de la CCHC en réponses aux 5 enjeux stratégiques territoriaux et couvrant tous les champs de la mobilité.



La formalisation du plan d'action à partir de la stratégie



- ▶ **Un troisième atelier (+/- 20 participants) en phase 3 pour dessiner le contour opérationnel de certaines actions (6 actions travaillées).**
- ▶ **Ces contributions sont venues alimenter le plan d'actions, avec pour certaines un arbitrage amont nécessaire quand les avis étaient très divergents...**

1/ S'interroger sur les axes informels du territoire

N°	Communes	Avis	Nombre de pages à éditer	Commentaires (suscitant des débats...)
1	Les Gets (Les Présidents)	<input type="checkbox"/> A ajouter en liste sans officialiser <input type="checkbox"/> A ajouter en liste officielle <input type="checkbox"/> A supprimer		
2	Les Gets (Mairie des Pêcheurs)	<input type="checkbox"/> A ajouter en liste sans officialiser <input type="checkbox"/> A ajouter en liste officielle <input type="checkbox"/> A supprimer		
3	Morillon (Général du Port des Pêcheurs)	<input type="checkbox"/> A ajouter en liste sans officialiser <input type="checkbox"/> A ajouter en liste officielle <input type="checkbox"/> A supprimer		
4	Saint-Jean-d'Aulps (Mairie des Grands Raps vers CT)	<input type="checkbox"/> A ajouter en liste sans officialiser <input type="checkbox"/> A ajouter en liste officielle <input type="checkbox"/> A supprimer		
5	Saint-Jean-d'Aulps (Mairie des Grands Raps vers CT) (Mairie de Bas Thoz)	<input type="checkbox"/> A ajouter en liste sans officialiser <input type="checkbox"/> A ajouter en liste officielle <input type="checkbox"/> A supprimer		
6	Reynard (Mairie)	<input type="checkbox"/> A ajouter en liste sans officialiser <input type="checkbox"/> A ajouter en liste officielle <input type="checkbox"/> A supprimer		
7	Bellignas (Chef-lieu)	<input type="checkbox"/> A ajouter en liste sans officialiser <input type="checkbox"/> A ajouter en liste officielle <input type="checkbox"/> A supprimer		
8	Bellignas (Les Moutons)	<input type="checkbox"/> A ajouter en liste sans officialiser <input type="checkbox"/> A ajouter en liste officielle <input type="checkbox"/> A supprimer		



- ▶ **Nous présentons une proposition de contour opérationnel pour chacune des 16 actions (sur la base des contributions des ateliers, de propositions du BE) pour alimenter la formalisation des fiches actions de la stratégie mobilité.**
- ▶ **Il s'agit de propositions et d'hypothèses qui seront à conforter avant la mise en œuvre ou le lancement d'expérimentations :**
 - *A travers des études pré-opérationnelles*
 - *En fonction du choix des élus et des capacités financières de la CC*
 -



- ▶ **Il faut rappeler que ce plan d'actions est un document global de planification volontaire et n'a pas de caractère opposable et son contenu n'est pas prescriptif.**
- ▶ **Une priorisation des actions a été travaillée en atelier. Elle reste toutefois indicative et demeure évolutive. Elle peut néanmoins, servir à fixer le cap et identifier ce qui sera à étudier / engager en priorité !**

A close-up photograph of a hand holding a pink pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

3. Le plan d'actions mobilité de la CCHC

Les 16 actions en réponse aux 5 enjeux :

- ▶ **Enjeu 1 : Encourager un usage partagé de la voiture**
 - 1. Favoriser le recours au covoiturage en assurant la promotion des plateformes existantes de mise en relation et avec une incitation financière de la collectivité
 - 2. Structurer des points de rencontre (aires locales) pour le covoiturage / autostop organisé
 - 3. Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique dans la vallée d'Aulps
 - 4. Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis sur la CCHC

- ▶ **Enjeu 2 : Renforcer l'offre de transports collectifs pour relier les pôles externes et pour se déplacer sur la CCHC et l'intermodalité**
 - 5. Porter auprès de la Région une augmentation du nombre de services sur les lignes régionales vers Thonon et Cluses pour mieux répondre aux besoins
 - 6. Proposer une restructuration du Balad'Aulps Bus et du Brev'Bus
 - 7. Uniformiser les points d'arrêts des navettes communales et Balad'Aulps Bus
 - 8. Restructurer/créer de véritables gares routières à Morzine et aux Gets

- ▶ **Enjeu 3 : Développer les infrastructures et les services pour encourager le recours aux modes actifs**
 - 9. Mener une étude de sécurisation des accès au collège de Saint-Jean-d'Aulps et de Bellevaux
 - 10. Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable
 - 11. Développer un stationnement vélo adapté aux besoins
 - 12. Etendre le système de location courte durée Gets'Lib à d'autres communes
 - 13. Equiper les navettes communautaires de portes-vélos

- ▶ **Enjeu 4 : Mieux communiquer et informer sur la mobilité**
 - 14. Développer une plateforme web d'information commune à la CCHC incluant un module Pysae mutualisé

- ▶ **Enjeu 5 : Agir en faveur de la mobilité des plus fragiles et lutter contre l'isolement**
 - 15. Proposer une offre de transport à la demande fonctionnant toute l'année à destination des publics fragiles pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CCHC
 - 16. Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance

- ▶ Synthèse

Le contenu des fiches actions

Calendrier

-> Proposition de phasage

Acteurs et rôles

-> Acteurs à mobiliser pour la mise en œuvre des actions

Coûts

-> Coûts non figés, donnés à titre indicatif, à affiner et à répartir durant la mise en œuvre des actions

Suivi

-> Au-delà de la mise en œuvre de l'action, mesurer l'efficacité des actions

Impact report modal

-> Les effets attendus sur l'usage des nouvelles offres

Faisabilité

-> Les difficultés potentielles (technique / financière / gouvernance) liées à la mise en œuvre des actions

Axe 1 – Encourager un usage partagé de la voiture

Action 1 Favoriser le recours au covoiturage en assurant la promotion des plateformes existantes de mise en relation et avec une incitation financière de la collectivité

A

Constats du diagnostic

- Une pratique du covoiturage plutôt faible : selon l'enquête population, 11 % des répondants pratique le covoiturage au moins une fois par semaine.

Objectif

- Inciter à la pratique du covoiturage dans les déplacements quotidiens, pour limiter l'autosolisme en faisant connaître les différentes solutions existantes..

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- CCHC

B

Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Faire connaître les plateformes existantes répondant le mieux aux besoins du territoire

- ▶ Faire la promotion de l'outil régional MOV'ICI regroupant l'offre et la demande de covoiturage à l'échelle de toute la région.

La plateforme (ou via l'application mobile) met en lien gratuitement les personnes souhaitant partager leurs trajets. Les communautés permettent de regrouper les personnes partageant les mêmes intérêts (entreprises, zones d'activités, collectivités ...). Un partenariat est mis en place avec les collectivités locales motrices afin de promouvoir ce service et ainsi favoriser le covoiturage dans la Région AURA.

- ▶ Promouvoir directement une ou des plateformes d'opérateurs nationaux pour le covoiturage de courtes distances du type Rézo-Mobicoop et Karos.



- Rézo-Mobicoop : la coopérative de la mobilité partagée développe une offre aussi bien de type auto-stop organisé (avec mise en relation par l'application ou à des arrêts matérialisés) que de covoiturage tous motifs...

- Karos : plutôt spécialisée dans le covoiturage domicile-travail (mais aussi déplacements courts), avec une mise en relation des usagers ayant des trajets et des horaires similaires. L'application est capable de faire des propositions de trajet en intermodalité, et les usagers se partagent les frais via l'application.



Ces plateformes permettent :

- le partage des frais entre les utilisateurs.
- d'accéder à la prime covoiturage du gouvernement de 100 € (janvier 2023 pour les conducteurs)
- la participation financière des AOM locales pour subventionner les trajets

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Acteurs

CCHC

Rôle

Pilote du service si délégation de la Région

Acteurs

Région

Compétent en tant qu'AOM. Peut déléguer à la CCHC la contractualisation avec une plateforme et la mise en œuvre d'une subvention

Coûts

- Promotion des plateformes existantes : +/- 0,05 ETP
- Subvention dans le cadre d'un partenariat avec opérateur : +/- 10 k€/an (pour subventionner environ 10 000 trajets à 1 €)
- Financements potentiels à travers le Fonds Vert « Développement du covoiturage » pour les collectivités

Suivi des mesures

- Nombre de trajets proposés et nombre de trajets réalisés
- Subventions distribuées

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité

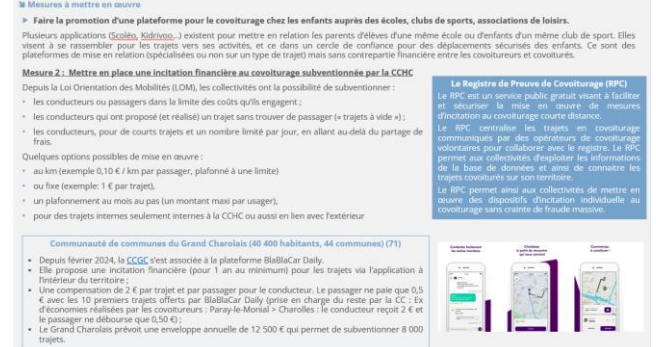


A) Constats du diagnostic / Objectif / Public cibles :

-> Préciser ce qui justifie et cible la mise en œuvre de l'action

B) Mesures à mettre

-> Vision synthétique proposée en 1^{ère} page – Détail / éléments de coûts / exemples externes dans les pages suivantes – Mesures issues pour la plupart de l'atelier du 4 juillet

Quelles priorités des actions à l'issue des ateliers ?

Actions		Note moyenne obtenue sur la priorité 1 prioritaire 5 non prioritaire
1	Favoriser le recours au covoiturage en assurant la promotion des plateformes existantes de mise en relation et avec une incitation financière de la collectivité	1
2	Structurer des points de rencontre (aires locales) pour le covoiturage / autostop organisé	1
3	Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique dans la vallée d'Aulps	2,25
4	Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis sur la CCHC	4,5
5	Porter auprès de la Région une augmentation du nombre de services sur les lignes régionales vers Thonon et Cluses pour mieux répondre aux besoins	1,5
6	Proposer une restructuration du Balad'Aulps Bus et du Brev'Bus	1
7	Uniformiser les points d'arrêts des navettes communales et Balad'Aulps Bus	2,25
8	Restructurer/créer de véritables gares routières à Morzine et aux Gets	2,75
9	Mener une étude de sécurisation des accès au collège de Saint-Jean-d'Aulps et de Bellevaux	1,25
10	Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable	1
11	Développer un stationnement vélo adapté aux besoins	1,75
12	Etendre le système de location courte durée Gets'Lib à d'autres communes	2,75
13	Equiper les navettes communautaires de portes-vélos	2,25
14	Développer une plateforme web d'information commune à la CCHC incluant un module Pysae mutualisé	1,5
15	Proposer une offre de transport à la demande fonctionnant toute l'année à destination des publics fragiles pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements sur la CCHC	3,75
16	Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance	4,25

A close-up photograph of a hand holding a pink pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes representing buildings or parks. The pushpin is positioned over a specific area on the map. The text 'Le détail des actions' is overlaid in red on the map.

Le détail des actions

A close-up photograph of a hand holding a pink pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

Enjeu 1 : Encourager un usage partagé de la voiture

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 1 Favoriser le recours au covoiturage en assurant la promotion des plateformes existantes de mise en relation et avec une incitation financière de la collectivité

📌 Constats du diagnostic

- Une pratique du covoiturage plutôt faible : selon l'enquête population, 11 % des répondants pratique le covoiturage au moins une fois par semaine.

📌 Objectif

- Inciter à la pratique du covoiturage dans les déplacements quotidiens, pour limiter l'autosolisme en faisant connaître les différentes solutions existantes..

📌 Publics cibles

- Tous publics

📌 Périmètre

- CCHC

📌 Mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Faire connaître les plateformes existantes répondant le mieux aux besoins du territoire

- ▶ **Faire la promotion de l'outil régional MOV'ICI regroupant l'offre et la demande de covoiturage à l'échelle de toute la région.**

La plateforme (ou via l'application mobile) met en lien gratuitement les personnes souhaitant partager leurs trajets. Les communautés permettent de regrouper les personnes partageant les mêmes intérêts (entreprises, zones d'activités, collectivités ...). Un partenariat est mis en place avec les collectivités locales motrices afin de promouvoir ce service et ainsi favoriser le covoiturage dans la Région AURA.

- ▶ **Promouvoir directement une ou des plateformes d'opérateurs nationaux pour le covoiturage de courtes distances du type Rézo-Mobicoop et Karos.**

- **Rézo-Mobicoop** : la coopérative de la mobilité partagée développe une offre aussi bien de type auto-stop organisé (avec mise en relation par l'application ou à des arrêts matérialisés) que de covoiturage tous motifs...



- **Karos** : plutôt spécialisée dans le covoiturage domicile-travail (mais aussi déplacements courts), avec une mise en relation des usagers ayant des trajets et des horaires similaires. L'application est capable de faire des propositions de trajet en intermodalité, et les usagers se partagent les frais via l'application.



Ces plateformes permettent :

- le **partage des frais** entre les utilisateurs.
- **d'accéder à la prime covoiturage du gouvernement** de 100 € (janvier 2023 pour les conducteurs)
- la **participation financière des AOM locales** pour subventionner les trajets

Acteurs	Rôle
CCHC	Pilote du service si délégation de la Région
Région	Compétent en tant qu'AOM. Peut déléguer à la CCHC la contractualisation avec une plateforme et la mise en œuvre d'une subvention

📌 Coûts

- Promotion des plateformes existantes : +/- 0,05 ETP
- Subvention dans le cadre d'un partenariat avec opérateur : +/- 10 k€/an (pour subventionner environ 10 000 trajets à 1 €)
- Financements potentiels à travers le Fonds Vert « Développement du covoiturage » pour les collectivités

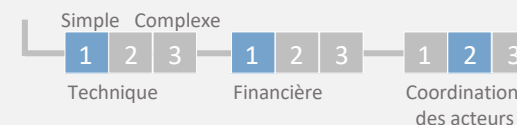
📌 Suivi des mesures

- Nombre de trajets proposés et nombre de trajets réalisés
- Subventions distribuées

📌 Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	--------------	-------

📌 Faisabilité



Action 1 Favoriser le recours au covoiturage en assurant la promotion des plateformes existantes de mise en relation et avec une incitation financière de la collectivité

➤ Mesures à mettre en œuvre

▶ Faire la promotion d'une plateforme pour le covoiturage chez les enfants auprès des écoles, clubs de sports, associations de loisirs.

Plusieurs applications (Scoléo, Kidrivoo...) existent pour mettre en relation les parents d'élèves d'une même école ou d'enfants d'un même club de sport. Elles visent à se rassembler pour les trajets vers ses activités, et ce dans un cercle de confiance pour des déplacements sécurisés des enfants. Ce sont des plateformes de mise en relation (spécialisées ou non sur un type de trajet) mais sans contrepartie financière entre les covoitureurs et covoiturés.

Mesure 2 : Mettre en place une incitation financière au covoiturage subventionnée par la CCHC

Depuis la Loi Orientation des Mobilités (LOM), les collectivités ont la possibilité de subventionner :

- les conducteurs ou passagers dans la limite des coûts qu'ils engagent ;
- les conducteurs qui ont proposé (et réalisé) un trajet sans trouver de passager (« trajets à vide ») ;
- les conducteurs, pour de courts trajets et un nombre limité par jour, en allant au-delà du partage de frais.

Quelques options possibles de mise en œuvre :

- au km (exemple 0,10 € / km par passager, plafonné à une limite)
- ou fixe (exemple: 1 € par trajet),
- un plafonnement au mois ou non (un montant maxi par usager),
- pour des trajets internes seulement internes à la CCHC ou aussi en lien avec l'extérieur.

Le Registre de Preuve de Covoiturage (RPC)

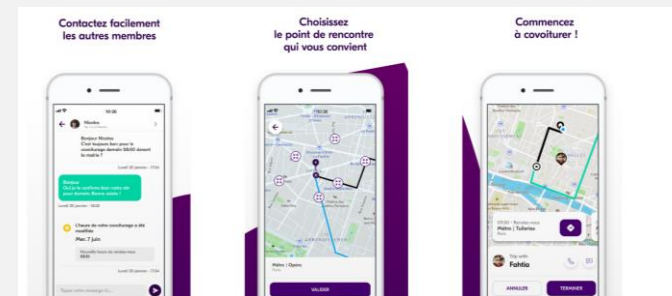
Le RPC est un service public gratuit visant à faciliter et sécuriser la mise en œuvre de mesures d'incitation au covoiturage courte distance.

Le RPC centralise les trajets en covoiturage communiqués par des opérateurs de covoiturage volontaires pour collaborer avec le registre. Le RPC permet aux collectivités d'exploiter les informations de la base de données et ainsi de connaître les trajets covoiturés sur son territoire.

Le RPC permet ainsi aux collectivités de mettre en œuvre des dispositifs d'incitation individuelle au covoiturage sans crainte de fraude massive.

Communauté de communes du Grand Charolais (40 400 habitants, 44 communes) (71)

- Depuis février 2024, la [CCGC](#) s'est associée à la plateforme BlaBlaCar Daily.
- Elle propose une incitation financière (pour 1 an au minimum) pour les trajets via l'application à l'intérieur du territoire ;
- Une compensation de 2 € par trajet et par passager pour le conducteur. Le passager ne paie que 0,5 € avec les 10 premiers trajets offerts par BlaBlaCar Daily (prise en charge du reste par la CC : Ex d'économies réalisées par les covoitureurs : Paray-le-Monial > Charolles : le conducteur reçoit 2 € et le passager ne débourse que 0,50 €) ;
- Le Grand Charolais prévoit une enveloppe annuelle de 12 500 € qui permet de subventionner 8 000 trajets.



Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 2 Structurer des points de rencontre (aires locales) pour le covoiturage / autostop organisé

➤ **Constats du diagnostic**

- 1 seule aire de covoiturage formalisée sur le territoire à Vailly.
- Une dizaine de points de rencontre informels sur la CCHC.

➤ **Objectif**

- S'appuyer sur un maillage cohérent et bien identifié afin de favoriser et sécuriser la pratique du covoiturage.

➤ **Publics cibles**

- Tous publics

➤ **Périmètre**

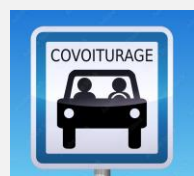
- CCHC

➤ **Mesures à mettre en œuvre**

Les principaux nœuds routiers du territoire et les sorties de bourg sont des emplacements stratégiques pour accueillir une aire de covoiturage. Ces aires seront prioritairement signalées sur des espaces de stationnement existants afin de limiter la consommation foncière et le cout d'aménagement.

10 aires de covoiturage à signaler ou à créer sont ciblées au niveau des points de convergence routiers, en plus de l'aire existante à Vailly.

N°	Commune	Localisation	Capacité	Opération	Coût
1	Les Gets	Parking des Perrières	20	Parking à signaler	2 k€
2	Les Gets	Parking des P'teaux	10	Parking à signaler	2 k€
3	Montriond/Morzine	Pont des Plagnettes	16	Parking à signaler	2 k€
4	Saint-Jean-d'Aulps	Pont de la Tassonnière	10	Parking à signaler + places à marquer	3,5 k€
5	Le Biot	La Vignette	10	Parking à signaler + places à marquer	3,5 k€
6	Seytroux	Les Champs Marmo	5	Parking à signaler	2 k€
7	Reyvroz	Mairie-Ecole	15	Parking à signaler	2 k€
8	Lullin	Lieu à définir	10	-	-
9	Bellevaux	Le Borgel	10	Parking à aménager	15 k€
10	Bellevaux	Les Mouilles	10	Parking à aménager	15 k€
Total					47 k€



L'aménagement des aires locales

- Un jalonnement de guidage si l'aire n'est pas sur un axe principal ;
- Un panneau « covoiturage » (type CE52) à l'entrée du parking ;
- Des places marquées et signalées pour les parkings à usage mixte.

Acteurs	Rôle
Région	AOM locale. Peut déléguer à la CCHC la mise en œuvre de l'action
CCHC	Coordinateur et partenaire technique Maitre d'ouvrage selon la domanialité de la voirie
CD74 / Communes	Partenaire technique et/ou financier dans la définition et l'aménagement des aires. Maitre d'ouvrage selon la domanialité de la voirie

➤ **Coûts**

- 47 k€ pour la création de 10 aires

➤ **Suivi des mesures**

- Nombre d'aires et de places de covoiturage créés
- Taux d'occupation des aires (en semaine hors période scolaire)

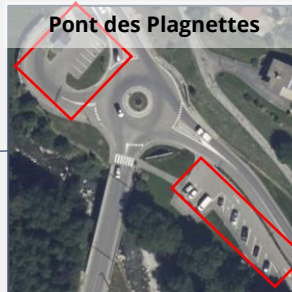
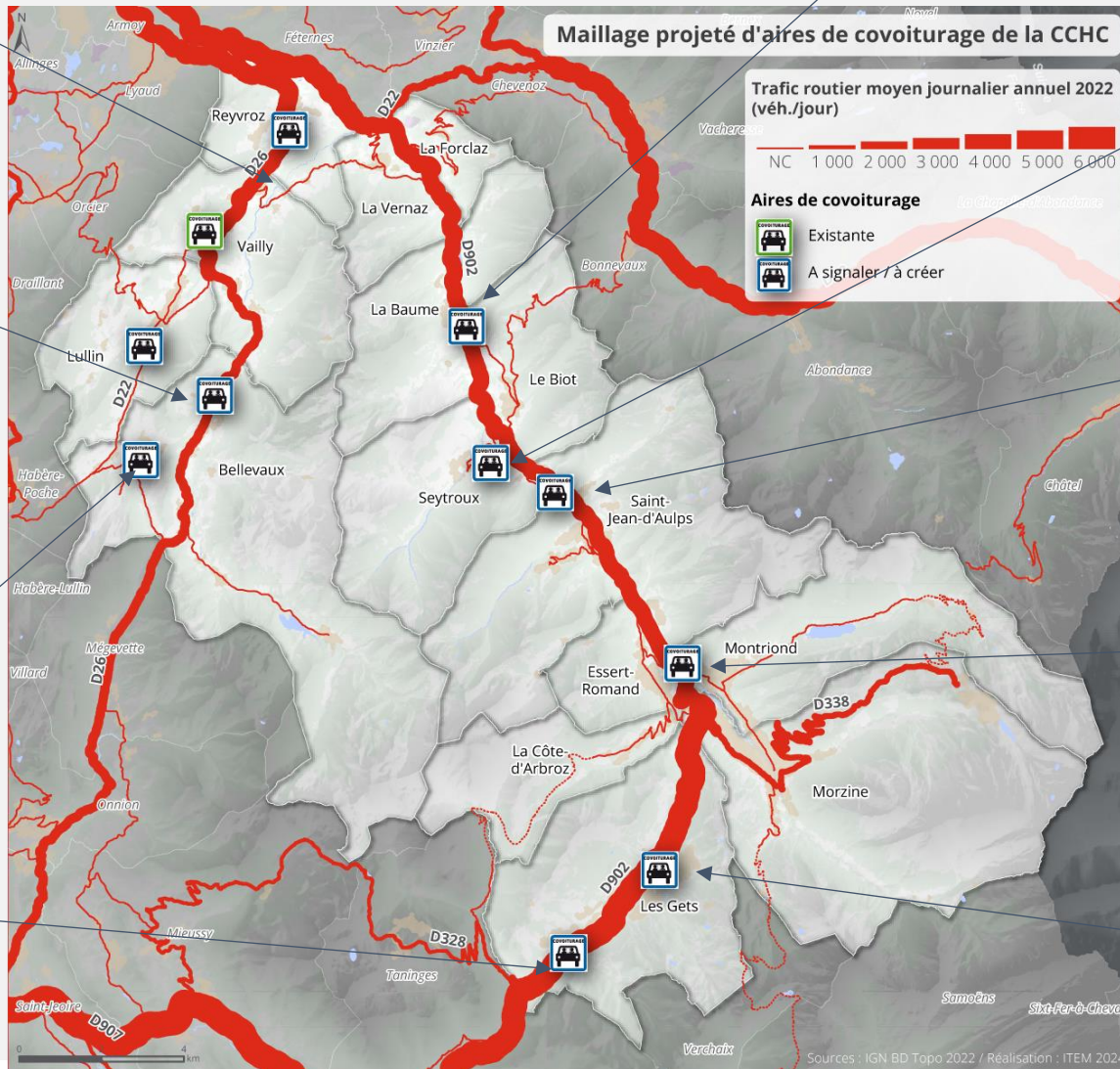
➤ **Impact report modal**



➤ **Faisabilité**



Action 2 Structurer des points de rencontre (aires locales) pour le covoiturage / autopstop organisé



Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 3 Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique dans la vallée d'Aulps

👉 Constats du diagnostic

- Une mobilité très axée sur l'autosolisme (91 % des déplacements domicile-travail).
- Une structuration de vallée qui concentre tous les flux sur un même axe.

👉 Objectif

- Développer un mode de déplacement spontané en s'appuyant sur les flux automobiles existants

👉 Publics cibles

- Tous publics

👉 Périmètre

- CCHC

👉 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Le **covoiturage dynamique** ou organisé, constitue une variante au covoiturage classique, basé sur un système en **temps réel** au sein duquel un conducteur peut prendre un passager sur un trajet en cours. Les lignes de covoiturage permettent de covoiturer comme on prend le bus. C'est un système qui complète dans le temps et l'espace l'offre TC. Il s'appuie sur les **principaux flux routiers** pour offrir une solution structurée de mobilité.

Le principe est basé sur **l'implantation de bornes et/ou de panneaux lumineux** en sortie de ville et sur les grands axes. La destination du passager est inscrite sur le panneau lumineux et une place « arrêt minute » permet l'arrêt des conducteurs.

Ce système est généralement exploité par des société privés (ex : Ecov, Taxito, Mobicoop) qui **proposent différents niveaux de service** :

- Matérialisation d'arrêt à l'aide d'un boîtier et panneau lumineux affichant la destination ;
- Intégration ou non d'une application mobile ;
- Des plages horaires de fonctionnement ;
- Possibilité de partage de frais et de dédommagement « place libre » ;
- Mise en place possible d'une garantie de départ : au bout d'un certain temps d'attente, l'opérateur garantit le trajet à l'aide d'une autre offre (taxi, etc.).

A noter que depuis la LOM, et dans la logique de l'action 1, les AOM peuvent accorder des **gratifications financières** aux conducteurs s'engageant à prendre en charge des passagers sur l'itinéraire et sur une plage horaire donnée et peuvent apporter une contribution financière aux passagers (voire la gratuité).



Acteurs	Rôle
Région	AOM locale. Peut déléguer à la CCHC la mise en œuvre de l'action
CCHC	Partenaire technique Pilote si délégation de la Région
Communes CD74	Partenaires techniques et/ou financiers dans la définition et l'aménagement des arrêts

👉 Coûts

- 190 k€ d'investissement (10 k€/poteau)
- Frais de fonctionnement (exploitation et communication) : +/- 15 k€ / an
- Si garantie de départ : +/- 20 k€/an
- Soit, pour une expérimentation de 3 ans, 235 k€, hors garantie de retour
- Financements potentiels à travers le Fonds Vert « Développement du covoiturage »
- 0,2 ETP pour l'année du lancement

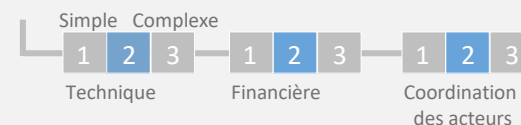
👉 Suivi des mesures

- Fréquentation de la plateforme/application
- Nombre de trajets demandés
- Nombre de trajets assurés

👉 Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

👉 Faisabilité

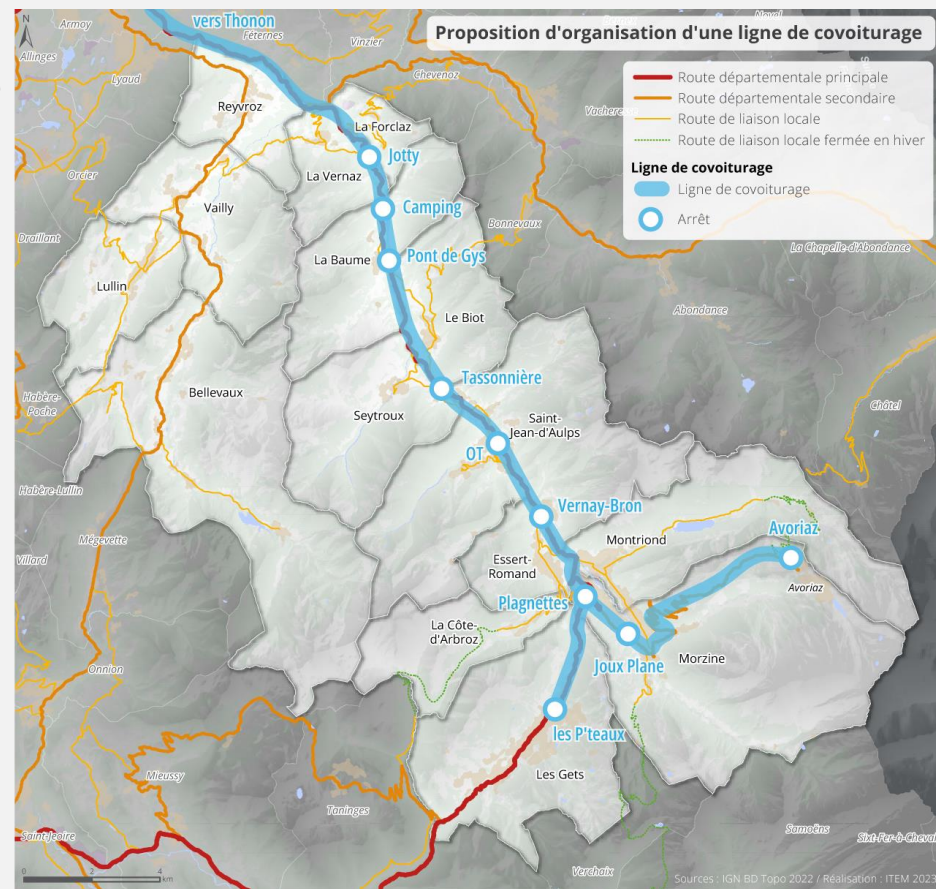


Action 3 Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique dans la vallée d'Aulps

Une ligne en Y des Gets et d'Avoriaz vers Thonon-les-Bains

Cette ligne sera expérimentée dans la vallée d'Aulps. De arrêts seront à matérialiser le long de la D902 où se concentrent le flux de circulation, dans les bourgs ou au niveau des intersections avec les accès aux communes de balcon. Ainsi 11 arrêts sont à matérialiser (soit 19 poteaux d'arrêt pour que la ligne soit utilisable dans les 2 sens) :

- Avoriaz – Près du parking découvert (1 sens) ;
- Les Gets – Aire de covoiturage des Pt'eaux (1 sens) ;
- Morzine – Avenue de Joux Plane (2 sens) ;
- Montriond – Aire de covoiturage des Plagnettes (2 sens) ;
- Saint-Jean-d'Aulps – Vernay Bron (Carrefour Market) (2 sens) ;
- Saint-Jean-d'Aulps – Office du tourisme (2 sens) ;
- Saint-Jean-d'Aulps / Seytroux - Aire de covoiturage du Pont de la Tassonière (2 sens) ;
- Le Biot / La Baume – pont de Gys (2 sens) ;
- La Baume – Camping (2 sens) ;
- La Vernaz – Le Jotty (2 sens) ;
- Thonon – à proximité de la gare et de la Place des Arts (1 sens).



Coûts indicatifs d'une ligne		
Système	Investissement	Fonctionnement
Avec seulement boîtier et panneau lumineux	19 points d'arrêt : 190 k€ (10 k€/point d'arrêt)	Exploitation et communication : 15 k€/an
	190 k€ d'investissement	15 k€/an en fonctionnement
En intégrant une application mobile	19 points d'arrêt : 190 k€ (10 k€/point d'arrêt)	Exploitation et communication : 70 k€/an
	190 k€ d'investissement	70 k€/an en fonctionnement
Avec garantie de départ		20 k€/an

Au regard des coûts d'investissement une période d'expérimentation de 3 ans est nécessaire pour avoir suffisamment de recul sur l'appropriation et l'utilisation de cette ligne de covoiturage.

En cas de succès, un développement pourra être étudié sur la vallée du Brevon.

Action 3 Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique dans la vallée d'Aulps

▾ Détails des mesures à mettre en œuvre

onCovoit, ligne de covoiturage dynamique sur la CC Cœur de Savoie (73)

- La ligne de covoiturage relie 2 communes pôles du territoire entre lesquelles l'offre de bus est faible.
- Le dispositif onCovoit est issu du système développé par Ecov. Il est basé sur une application dédiée et le positionnement de panneaux lumineux. 5 arrêts sont matérialisés.
- Lorsqu'un passager se rend à l'arrêt et fait une demande, les conducteurs sont immédiatement informés de sa présence par l'application et par les panneaux lumineux.
- Le passager annonce son trajet sur l'application ou par SMS. Sa destination s'affiche alors sur le panneau lumineux.
- Le conducteur doit indiquer son trajet sur l'application pour être défrayé. A noter que des conducteurs n'ayant pas l'application peuvent s'arrêter mais ils ne pourront être défrayés.
- Le conducteur reçoit 0,50 € par trajet indiqué (même sans passager) et reçoit 1 € par passager transporté.
- OnCovoit propose également des départs garantis en heure de pointe : si le passager n'est pas parti au bout de 20 min, la collectivité trouve à ses frais une solution de remplacement.
- Coûts : 95 k€ pour la mise en place du système + 30 k€ pour l'animation à la charge de la CC.

onCovoit'
Ligne quotidienne de covoiturage



Exemple : Léman Stop dans le Bas Chablais: un équipement pour le covoiturage spontané

Léman Stop est une solution de mobilité légère et rapidement opérationnelle sur un territoire rural. Il est développé sur 5 communes et financé par le Pôle Métropolitain du Genevois français en partenariat avec les intercommunalités et les communes.

Objectifs :

- Sécuriser les personnes qui pratiquent l'auto-stop avec un espace dédié ;
- Structurer la pratique permettra la réappropriation de ce mode de transport perdu.

Fonctionnement :

- Des arrêts indiquant la commune ou un point d'intérêt de destination souhaitée par l'auto-stoppeur ;
- Plusieurs lames de bois indiquent les noms des communes étant dans la trajectoire du panneau, l'auto-stoppeur pointera sa destination de façon à l'indiquer aux automobilistes ;
- Sans réservation ni inscription.



Ce système pourrait s'étendre sur la vallée d'Aulps. Coût estimé avec un système abrité +/- 2 k€ par arrêt. Soit +/- 40 k€ pour une ligne de 19 points d'arrêt.



Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 4 Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage

👉 Constats du diagnostic

- Une voiture est immobile 90 à 95% du temps, 46 % des ménages de la CCHC possèdent au moins deux voitures.

👉 Objectif

- Favoriser la multimodalité et la démotorisation des ménages

👉 Publics cibles

- Tous publics

👉 Périmètre

- CCHC

👉 Mesures à mettre en œuvre

L'autopartage est un service de mobilité qui consiste à disposer d'un véhicule « à la carte » pour une durée déterminée (1h, 4h...). Il permettrait de proposer une solution occasionnelle pour se déplacer en toute autonomie en diminuant le coût de possession d'un véhicule à temps plein et d'offrir une possibilité de se déplacer pour les visiteurs arrivant sur la CCHC.

En termes d'organisation, il est privilégié **un système d'autopartage porté par la collectivité qui s'appuiera sur un opérateur privé ou un Partenariat Public Privé pour limiter la gestion** (ex : Citiz, Communauto, e-Colibri...).

Plusieurs modèles de partenariat sont possibles :

- Mise à disposition de véhicules fournis par un opérateur privé ;
- Acquisition ou réaffectation de véhicules de la collectivité.

Le CEREMA préconise 2 à 4 véhicules pour un territoire dont la population est comprise entre 20 000 et 35 000 habitants. En phase d'expérimentation, il est proposé **4 véhicules type citadine** avec prise en charge et dépôt au même endroit à installer dans les communes les plus importantes pour maximiser le potentiel d'usagers :

- 1 aux Gets ;
- 1 à Morzine ;
- 1 à Saint-Jean-d'Aulps ;
- 1 à Bellevaux.
- Si l'expérimentation est positive, d'autres véhicules pourront être proposés dans d'autres communes peu ou pas desservies par une offre TC avec des modèles variés (sans permis, 7 places, petit utilitaire, électrique...) pour diversifier l'offre.

Une expérimentation de 2 à 3 ans est nécessaire pour obtenir un retour d'expérience suffisant, le temps nécessaire pour faire connaître le service et changer les habitudes des collectivités et des particuliers.

A terme, pour assurer la pérennité de l'offre et diminuer les coûts de fonctionnement des collectivités, la CCHC, les communes et autres services publics pourront utiliser les véhicules en autopartage pour leurs besoins et se séparer d'un véhicule de leur pool.

Acteurs	Rôle
Région	AOM locale. Peut déléguer à la CCHC la mise en œuvre de l'action
CCHC	Partenaire technique. Pilote si délégation de la Région
Opérateur d'autopartage	Prestataire pour le déploiement du service
Communes	Partenaires techniques
Etat / Région / UE	Possibles partenaires financiers

👉 Coûts

- Un véhicule type de l'opérateur Citiz : 8,5 k€/an/véhicule
- Pour 4 véhicules type Citiz sur 2 ans : 68 k€, soit 34 k€/an
- Communication : 5 k€/an
- Gestion CCHC : 0,1 ETP

👉 Suivi des mesures

- Nombre de réservations
- Taux d'utilisation des véhicules
- Kilomètres effectués

👉 Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

👉 Faisabilité



Action 4 Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage

▾ Détails des mesures à mettre en œuvre

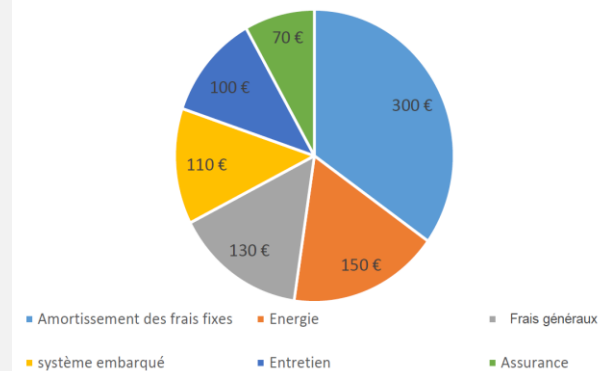
Exemples de coûts détaillés par solution d'exploitation, pour un véhicule sur une période de 12 mois selon 2 solutions de contractualisation avec Citiz (coûts 2022) :

	Prestations	Véhicule en propre de la collectivité	Véhicule Citiz
Coûts fixes	Abonnement		160 €
	Mise à disposition du véhicule Citiz donnant accès à l'ensemble des véhicules du réseau comprenant (comprenant assurance, entretien, carburant ...)		8 240 €
	Location du véhicule (480 €/mois/véhicule)		
	Prêt véhicule (amortissement 300 €/mois/véhicule)	3 600 €	
	Entretien (100€/mois/véhicule)	1 200 €	
	Installation boîtier CITIZ sur flotte collectivité (200€/véhicule)	200 €	
	Gestion & exploitation du service (incluant assurance soit 250 HT€/mois/véhicule)	3 000 €	
Recettes	Rétrocession à la CCHC de 50% des recettes km + temps (hypothèse)	- 1 000 €	
	Contrat de régie publicitaire (hypothèse de 33 % de recette générée)		
TOTAL en € HT/an à la charge de la collectivité		7 000 €	8 400 €

Coûts moyens mensuels/véhicule, d'un service d'autopartage :






Ordre de grandeur des coûts mensuels, par véhicule, d'un service d'autopartage : **860 euros**

Source : Urb&co et entretiens réalisés auprès de porteurs de projets par le Cerema en 2021



©CEREMA – La boîte à outils en zone peu dense

Il s'agit dans le graphique des coûts globaux intégrant l'énergie ... alors que le tableau présente lui les coûts résiduels à la charge de la collectivité.

	Avec abonnement 16 €/ mois*	Sans abonnement
	2,50 €/ heure (22 €/ jour ou 120 € / semaine) Yeal: Tarifs S + 2,50 € de prise en charge	5 €/ heure (39 €/ jour ou 180 € / semaine)
	3 €/ heure (27 €/ jour ou 150 € / semaine)	5,50 €/ heure (45 €/ jour ou 210 € / semaine)
	3,50 €/ heure (33 €/ jour ou 180 € / semaine) + 0,39 €/km (puis 0,20 €/km au-delà de 100 km parcourus)	6 €/ heure (50 €/ jour ou 240 € / semaine)
	4 €/ heure (38 €/ jour ou 210 € / semaine)	6,50 €/ heure (56 €/ jour ou 270 € / semaine)
	4,50 €/ heure (44 €/ jour ou 240 € / semaine) + 0,49 €/km (puis 0,25 €/km au-delà de 100 km parcourus)	7 €/ heure (60 €/ jour ou 300 € / semaine)

*hors sociétaire ou tarif réduit

Action 4 Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage

↳ Détails des mesures à mettre en œuvre

« L'autonome », CC du Mont des Avaloirs (15 800 habitants)

- Véhicules électriques en autopartage mis à disposition des habitants et des entreprises sur les sites de la CCMA avec l'opérateur Clem'.
- 2 véhicules de type Renault Zoé mis à disposition sur les 2 pôles du territoire (Villaines-la-Juhel / Pré-en-Pail-Saint-Samson). Les véhicules sont affectés à une station.
- Coût pour l'utilisateur : 6€ la demi-journée, 9€ la journée et tarification solidaire (demi-tarif pour les demandeurs d'emploi et étudiants).
- L'équivalent des besoins en électricité des véhicules est produit par des panneaux photovoltaïques



CC Val d'Ille Aubigné (37 500 habitants)

- 3 véhicules électriques type Zoé en autopartage mis à disposition des habitants et des entreprises.
- Opérateur : e-Colibri.
- Sur 2 pôles du territoire : (Langouët / Saint-Symphorien, Gahard).
- Coût pour l'utilisateur : 5€ jusqu'à 6h d'utilisation, 8€ la journée et tarification solidaire (demi-tarif pour les demandeurs d'emploi et étudiants).
- Ces véhicules ont été financés à 80% par l'État dans le cadre de la convention Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV).



Illustration : CC Val d'Ille Aubigné

CC de la Grande Vallée de la Marne (15 000 habitants)

- Système d'autopartage proposé depuis 2020 avec l'opérateur Citiz.
- 12 véhicules, électriques ou hybrides, en libre-service sont répartis sur 7 communes du territoire (en gares et en centre bourg).
- Les véhicules sont affectés à une station.
- Coût pour l'utilisateur : 4,5€/h + 0,37 €/km



Action 4 Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage

▾ Détails des mesures à mettre en œuvre

Réseau de stations de mobilité en milieu rural de la CC du Pays de Lumbres (24 000 habitants pour 36 communes)

- 7 stations de mobilité disposant d'1 à 3 VAE et d'une citadine électrique ou d'un véhicule électrique 7 places (un total de 18 VAE et 7 véhicules électriques disponibles à la location).
- Un projet s'appuyant sur la réussite du service d'autopartage électrique existant depuis 2018 : une expérimentation de deux véhicules sur 6 mois avait permis 430 réservations, 2 200 heures de réservation et 9 250 kilomètres parcourus !
- Le système de l'opérateur Clem repose sur une boîte à clés contenant les clés du véhicule ainsi qu'un site internet pour effectuer sa réservation et recevoir le code d'ouverture de la boîte.
- Les véhicules se réservent pour quelques heures entre 05h et 22h ou pour la journée au maximum.
- Coûts de réservation :
 - Vélo électrique : 0,50 €/heure + 0,50 € de frais de service CLEM ;
 - Voiture : 1 €/heure + 4 € par mois si utilisation du véhicule dans le mois.
- Budget de l'opération : **420 000 €** (hors transport solidaire) dont 247 383 € financés par :
 - L'Etat (ADEME) : 80 835 € au titre de l'ancien AMI TENMOD.
 - Le Département : 86 548 € au titre de la contractualisation.
 - La MSA : 40 000 € au titre de l'appel à initiatives mobilité et ruralité.
 - Les communes : 40 000 €.



A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

Enjeu 2 : Renforcer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 5 **Porter auprès de la Région une augmentation du nombre de services sur les lignes régionales vers Thonon et Cluses pour mieux répondre aux besoins**

👉 **Constats du diagnostic**

- Les lignes régionales connectant la CCHC aux pôles externes n'apportent qu'une réponse partielle aux besoins de déplacements, notamment pour les actifs

👉 **Objectif**

- Proposer un renforcement de l'offre compatible avec les besoins des actifs et des captifs vers Thonon et la vallée de l'Arve.

👉 **Publics cibles**

- Actifs
- Captifs

👉 **Périmètre**

- CCHC

👉 **Mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 concernant la Y03 : décaler certains services pour mieux répondre aux besoins des actifs et proposer 1 AR pour les captifs

- Avancer le service démarrant à 8h00 à Bellevaux de 30 min pour permettre une arrivée à Thonon vers 8h15
- Retarder le service démarrant à 18h15 à Bellevaux de 15 min pour donner plus de souplesse aux actifs
- Ajouter un aller-retour en milieu de matinée et un aller-retour dans l'après-midi à destination des captifs.

Mesure 2 concernant la Y04 : prolongement de services vers Bellevaux

- Proposer un démarrage du service de 7h45 à Bellevaux (au lieu d'Habère-Poche) pour arriver à Annemasse vers 8h35.
- Le soir, étendre le service démarrant d'Annemasse à 18h10 jusqu'à Bellevaux (au lieu d'un terminus à Habère-Poche) afin de proposer 2 retours le soir aux actifs.

Mesure 3 concernant la Y91 : prolongement vers Les Gets et meilleure adaptation aux actifs le matin

- Avancer le service de 8h10 de Morzine pour permettre une arrivée vers Thonon à 8h30 et le faire démarrer des Gets vers 7h20.
- Implique la création d'un service Thonon > Les Gets démarrant de Thonon à 6h20 pour bénéficier d'un véhicule (le dépôt étant à Thonon).
- Le soir, le service arrivant à 19h10 à Morzine est prolongé aux Gets.

Mesure 4 concernant la Y92 : pour les actifs et les visiteurs

- Le samedi, créer un aller-retour en matinée et dans l'après-midi à la demande.
- Pour les actifs en semaine, ajout de 1 aller le matin (arrivée à Cluses vers 8h30) et 1 retour le soir (départ de Cluses vers 17h30).

Acteurs	Rôle
Région	AOM des lignes régionales
CCHC	Porte auprès de la Région pour l'évolution de l'offre régionale

👉 **Coûts**

- Coût d'un service estimé à +/- 4€/km
- Y03 : 120 k€/an
- Y04 : 10 k€/an
- Y91 : 80 k€/an + 16 k€/an
- Y92 : 15 k€/an + 120 k€/an
- **Soit un total de 361 k€/an**

👉 **Suivi des mesures**

- Evolution globale de la fréquentation
- Evolution du rapport coût / voyage

👉 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

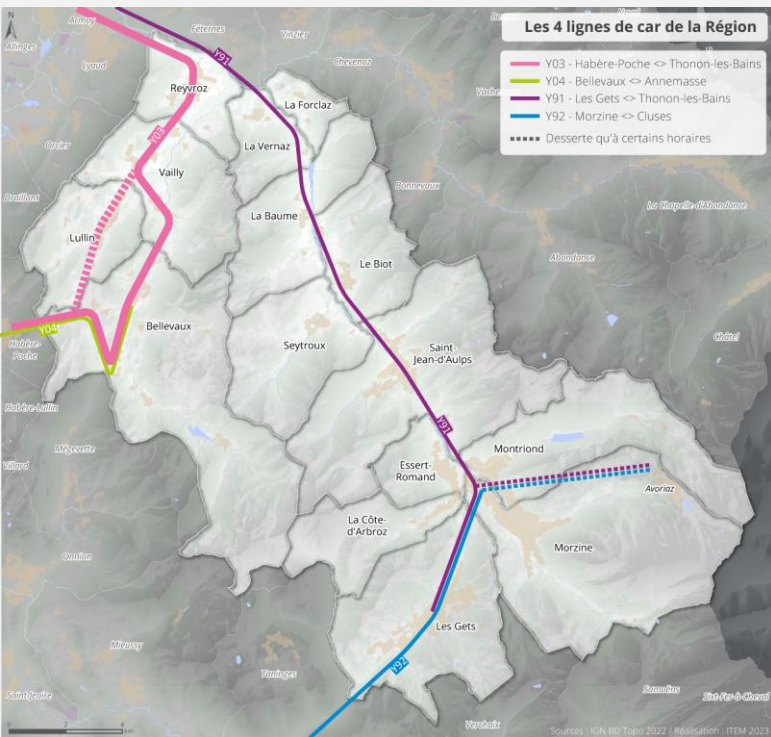
👉 **Faisabilité**



Action 5 **Porter auprès de la Région une augmentation du nombre de services sur les lignes régionales vers Thonon et Cluses pour mieux répondre aux besoins**

➤ **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Ligne Y03 : Bellevaux <-> Thonon-les-Bains



Propositions d'évolution de l'offre	Objectifs poursuivis	Coûts (ratio 4 €/km)
Avancer le service démarrant à 8h00 à Bellevaux de 30 min pour permettre une arrivée à Thonon vers 8h15	Mieux correspondre aux besoins des actifs	0 € (pas km en +) mais à étudier avec le transporteur les impacts sur le temps de travail et les enchainements des conducteurs
Retarder le service démarrant à 18h15 à Thonon de 15 min pour donner plus de souplesse aux actifs	Mieux correspondre aux besoins des actifs	0 € (pas km en +) mais à étudier avec le transporteur les impacts sur le temps de travail et les enchainements des conducteurs
Ajouter un aller-retour en milieu de matinée et un aller-retour dans l'après-midi en semaine et le samedi	Mieux répondre aux besoins ponctuels des captifs pour des déplacements occasionnels entre la vallée du Brevon et Thonon	120 k€/an

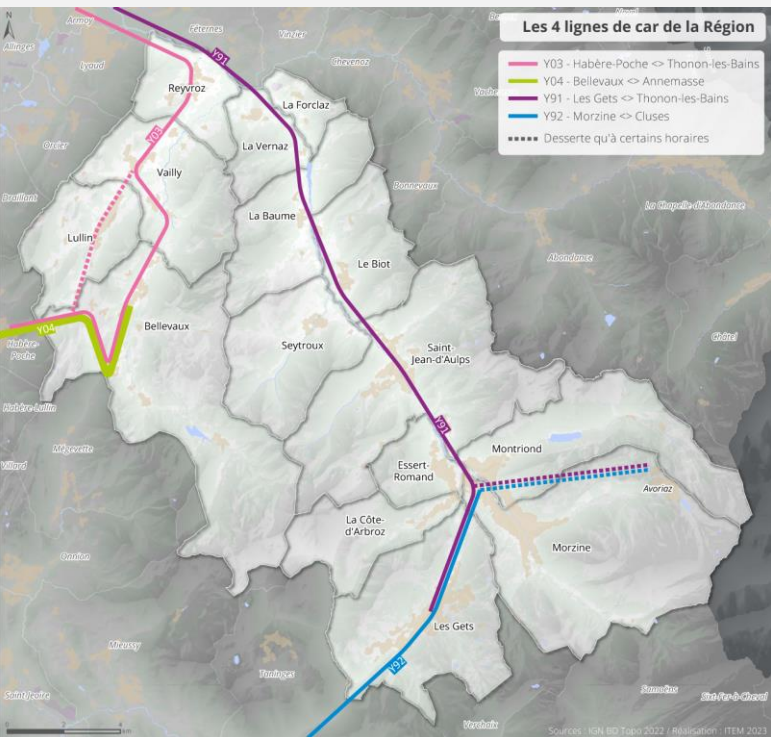
Total : +/- 120 k€/an

Lignes	Offre actuelle en période scolaire			Adéquation offre / demande pour les habitants de la CCHC	
	JOB	Sam	Dim	Captifs	Actifs
Y03 : Habère-Poche <-> Bellevaux <-> Thonon	4 AR	3 AR	3 AR	Bonne	Moyenne

Action 5 **Porter auprès de la Région une augmentation du nombre de services sur les lignes régionales vers Thonon et Cluses pour mieux répondre aux besoins**

📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Ligne Y04 : Bellevaux <> Annemasse



Propositions d'évolution de l'offre	Objectifs poursuivis	Coûts (ratio 4 €/km)
Proposer un démarrage du service de 7h45 à Bellevaux (au lieu d'Habère-Poche) pour arriver à Annemasse vers 8h35.	Proposer un 2 ^e aller le matin aux actifs.	5 k€/an
Le soir, étendre le service démarrant d'Annemasse à 18h10 jusqu'à Bellevaux (au lieu d'un terminus à Habère-Poche)	Proposer un 2 ^e retour le soir aux actifs.	5 k€/an

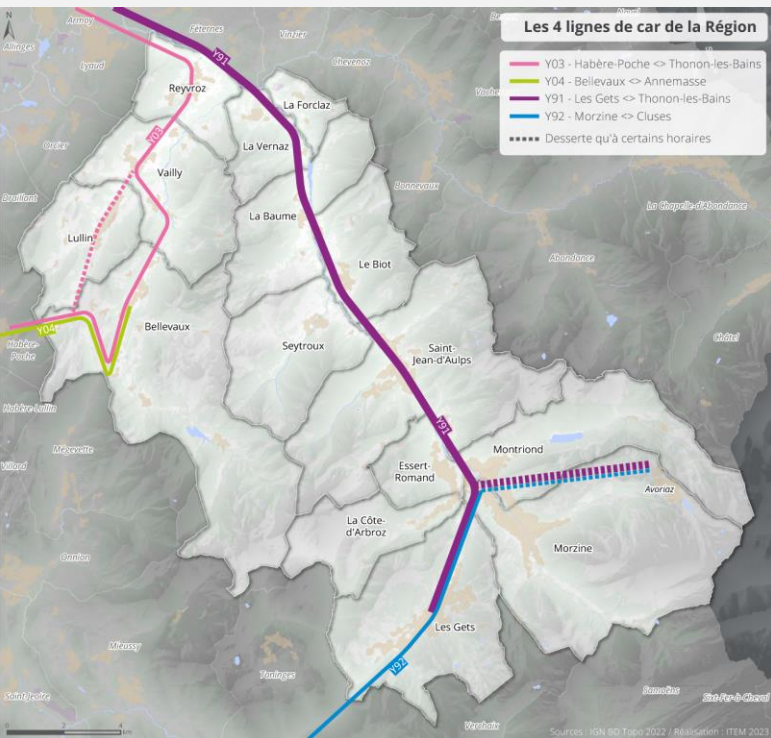
Total : +/- 10 k€/an

Lignes	Offre actuelle en période scolaire			Adéquation offre / demande pour les habitants de la CCHC	
	JOB	Sam	Dim	Captifs	Actifs
Y04 : Bellevaux <> Annemasse	2 AR	3 AR	3 AR	Faible	Faible

Action 5 **Porter auprès de la Région une augmentation du nombre de services sur les lignes régionales vers Thonon et Cluses pour mieux répondre aux besoins**

📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Ligne Y04 : Les Gets <-> Morzine <-> Thonon



Propositions d'évolution de l'offre	Objectifs poursuivis	Coûts (ratio 4 €/km)
Avancer le service de 8h10 de Morzine pour permettre une arrivée à Thonon vers 8h30 et le faire démarrer des Gets vers 7h20, ce qui implique la création d'un service Thonon > Les Gets démarrant de Thonon à 6h20 pour bénéficier d'un véhicule (le dépôt étant à Thonon).	Avoir des horaires qui correspondent mieux aux besoins des actifs travaillant à Thonon et mieux connecter Les Gets à Thonon	80 k€/an
Le soir, le service arrivant à 19h10 à Morzine est prolongé aux Gets.	Mieux répondre aux besoins des actifs habitant Les Gets et travaillant à Thonon	16 k€/an

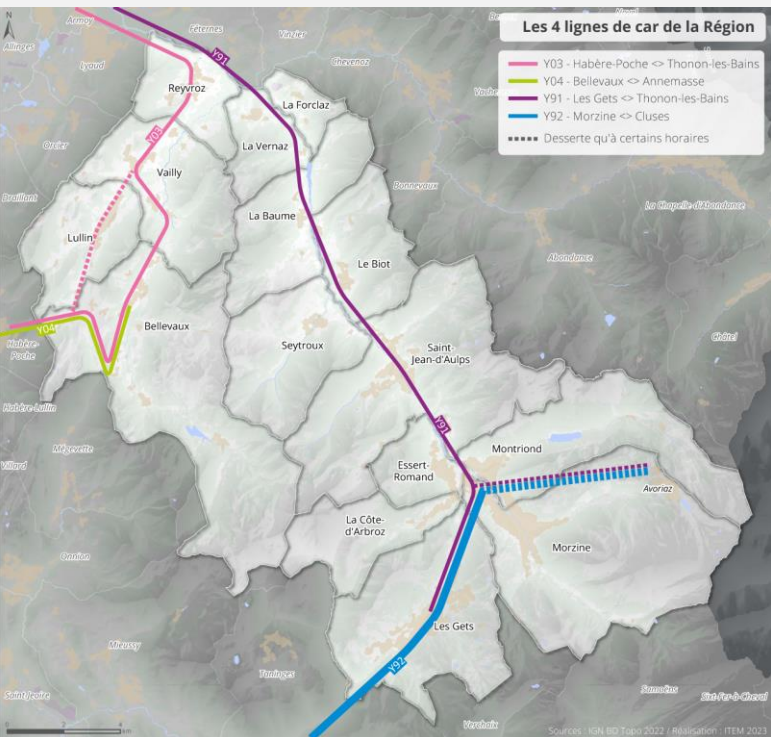
Total : +/- 96 k€/an

Lignes		Offre actuelle en période scolaire			Adéquation offre / demande pour les habitants de la CCHC	
		JOB	Sam	Dim	Captifs	Actifs
Y91 : Les Gets <-> Thonon	Depuis Morzine	7 allers 9 retours	6 allers 7 retours	4 AR	Très bonne	Moyenne
	Depuis Les Gets	3 AR	0	0	Moyenne	Faible

Action 5 **Porter auprès de la Région une augmentation du nombre de services sur les lignes régionales vers Thonon et Cluses pour mieux répondre aux besoins**

📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Ligne Y92 : Morzine <> Les Gets <> Cluses



Propositions d'évolution de l'offre	Objectifs poursuivis	Coûts (ratio 4 €/km)
Le samedi, créer un aller-retour le matin et le soir à la demande	Proposer un 2 ^e aller le matin aux actifs.	15 k€/an
Pour les actifs en semaine, ajout de 1 aller-retour : arrivée à Cluses vers 8h30, départ de Cluses le soir vers 17h30.	Proposer un aller le matin à des horaires adaptés aux actifs travaillant à Cluses et proposer 2 ^e retour le soir aux actifs.	120 k€/an (incluant l'aller-retour haut-le-pied nécessaire)

Total : +/- 135 k€/an

Lignes	Offre actuelle en période scolaire			Adéquation offre / demande pour les habitants de la CCHC	
	JOB	Sam	Dim	Captifs	Actifs
Y92 : Morzine <> Cluses	4 allers 2 retours	1 AR à la demande	0	Faible	Faible

👉 **Priorité de l'action**

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 6 **Proposer une restructuration du Brev'Bus et du Balad'Aulps Bus**

👉 **Constats du diagnostic**

- Des lignes traversant le territoire dont l'adéquation offre/demande est faible pour les actifs et qui ne donnent une réponse que partielle pour les captifs

👉 **Objectif**

- Mieux répondre aux besoins des habitants et des touristes

👉 **Publics cibles**

- Touristes
- Habitants

👉 **Périmètre**

- CCHC

👉 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

Lors des ateliers de travail de co-construction, des propositions d'amélioration ont été émises pour le Brev'Bus et le Balad'Aulps Bus.

Mesure 1 : Rendre complémentaire le Brev'Bus et la navette de Bellevaux pour augmenter l'offre

A noter que le Bureau communautaire du 11/10/2024, a été décidé que la ligne Brev'bus ne serait pas reconduite pour la saison hivernale 2024-2025 au regard de la faible fréquentation observée.

La restructuration du Brev'Bus repose une meilleure complémentarité avec la navette de Bellevaux afin d'éviter les doublons d'offre.

Mesure 2 : Étudier une réorganisation du Balad'Aulps Bus en hiver et étendre son amplitude de service

Plusieurs scénarios d'évolution d'offre sont proposés :

- Scénario 1 : Etendre l'amplitude de service le matin et le soir des 2 lignes du Balad'Aulps Bus ;
- Scénario 2.1 : Réorganiser les lignes afin de rendre l'offre plus lisible et cadencée et proposer de nouvelles dessertes ;
- Scénario 2.2 : Réorganiser les lignes et étendre l'amplitude de service (mixte scénarios 1 et 2.1).

Mesure 3 : Étendre son amplitude de service du Balad'Aulps Bus en été

Acteurs	Rôle
Région AURA	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale
CCHC	Pilote par délégation de la Région
Communes	Partenaires techniques

👉 **Coûts**

- Brev'Bus/navette de Bellevaux : coût constant à l'échelle des 2 lignes
- Balad'Aulps Bus Hiver : de coût constant à 110 k€/hiver
- Balad'Aulps Bus Eté : de coût constant à 40 k€/été
- 0,25 ETP pour l'année de restructuration et suivi

👉 **Suivi des mesures**

- Fréquentation des lignes / des arrêts
- Kilomètres offerts

👉 **Impact report modal**



👉 **Faisabilité**



Action 6 Proposer une restructuration du Brev'Bus et du Balad'Aulps Bus

▸ Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Rendre complémentaire le Brev'Bus et la navette de Bellevaux pour augmenter l'offre

A noter que le Bureau communautaire du 11/10/2024 a été décidé que la ligne Brev'Bus ne serait pas reconduite pour la saison hivernale 2024-2025 au regard de la faible fréquentation observée.

Si la ligne est relancée, il est proposé les évolutions suivantes pour optimiser les moyens :

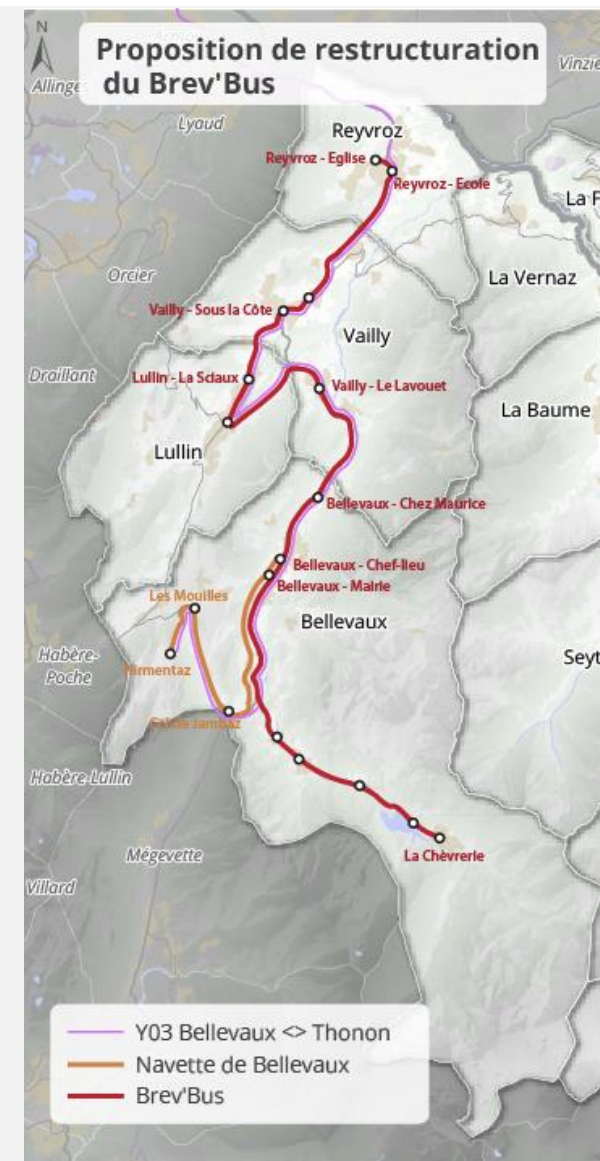
- La **navette communale de Bellevaux** se concentre sur le parcours **Bellevaux <> Hirmentaz** sans passer par la Chèvrerie.
- Le **Brev'Bus** quant à lui fait son **terminus à la Chèvrerie** sans desservir l'Hirmentaz. La desserte de la Chèvrerie permet d'offrir à l'ensemble de la vallée du Brevon un accès au domaine du Roc d'Enfer et à Saint-Jean-d'Aulps, la desserte de l'Hirmentaz étant toujours assurée pour les communes du Brevon par la ligne Y03.
- Les services Brev'Bus du weekend démarrant à Thonon-les-Bains suivent également ce principe.
- Des **correspondances** sont organisées de manière systématique à **Bellevaux** entre les 2 lignes.

Cette solution permet d'ajouter **un aller-retour supplémentaire sur les 2 lignes** (passer de 3 à 4 AR en semaine sur chaque ligne et passer de 4 à 5 AR sur le Brev'bus les weekends) avec un **kilométrage parcouru équivalent**.

Pour gagner en attractivité, **l'instauration de la gratuité** est une solution avec un impact financier négligeable au regard des faibles recettes. La gratuité apportera aussi de la cohérence par rapport à la navette communale de Bellevaux qui est gratuite.

Après au moins **1 saison d'expérimentation**, un bilan sera être fait de nouveau pour envisager ou non la pérennisation de la ligne.

Coût : pour le Brev'Bus le coût supplémentaire est de 8 k€/hiver (plus de km parcourus), compensé par l'économie réalisée sur la navette de Bellevaux de 8 k€/hiver également (moins de km parcourus) pour l'ensemble de la saison d'hiver.



Action 6 Proposer une restructuration du Brev'Bus et du Balad'Aulps Bus

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 2 : Etudier une réorganisation du Balad'Aulps Bus et étendre son amplitude de service

Scénario 1 : Étendre l'amplitude de 7h à 20h sur les 2 lignes du Balad'Aulps Bus (contre 7h30 – 18h30 aujourd'hui)

Il est proposé d'ajouter un service supplémentaire sur les franges mieux répondre aux besoins des saisonniers et des touristes :

- Ajout d'un aller le matin Le Biot > Les Gets démarrant vers 6h50 : ce service remplace un trajet haut-le-pied existant la prise de service à 7h30 aux Gets.
- Ajout d'un aller-retour le soir sur chaque ligne entre 19h et 20h

Ces ajouts nécessitent la mobilisation de 2 conducteurs supplémentaires car l'extension de l'amplitude de service va au-delà du temps de travail maximal réglementaire d'un conducteur, ce qui peut rendre délicat la mise en œuvre par le transporteur.

Le coût des ajouts de services s'élève à +/- 45 k€/hiver.

Horaires / Timetable Du 23 décembre 2023 au 1^{er} avril 2024 From December 23rd 2023 to April 1st 2024

BALAD'AULPS BUS LIGNE 1 cars Région

MONTÉE/WAY UP		LE JOTTY > ESSERT-ROMAND > LES GETS						
Jours de fonctionnement	BA B1	BA B1	BA B1	BA B1	BA B1	BA B1	BA B1	
	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	
LE JOTTY	07:25				14:00			
LA BAUME Camping*	07:26				14:02			
LE BIOT Pont de Gys	07:30				14:07			
LE BIOT Gys					14:09			
LE BIOT Richebourg					14:11			
LE BIOT École	07:40				14:12	15:45	17:11	
ST-JEAN D'AULPS Abbaye	07:45	09:00	10:20	11:35	14:20	15:53	17:22	
ST-JEAN D'AULPS Office de Tourisme	07:48	09:03	10:23	11:38	14:23	15:56	17:22	
ST-JEAN D'AULPS MSP	07:49	09:04	10:24	11:39	14:24	15:57	17:22	
ESSERT-ROMAND La Touvière	07:53	09:08	10:28	11:43	14:28	16:01	17:31	
ESSERT-ROMAND Église	07:55	09:10	10:30	11:45	14:30	16:03	17:33	
ESSERT-ROMAND Le Laydevant	07:56	09:11	10:31	11:46	14:31	16:04	17:33	
MORZINE Les Granges	07:59	09:14	10:34	11:49	14:34	16:07	17:33	
MORZINE Rond-point de la Passerelle	08:04	09:19	10:39	11:54	14:39	16:12	17:41	
LES GETS Nant Cru	08:10	09:25	10:45	12:00	14:45	16:18	17:41	
LES GETS Place du Pressenage	08:14	09:29	10:49	12:04	14:49	16:22	17:42	
LES GETS Cabinet médical	08:15	09:30	10:50	12:05	14:50	16:23	17:42	
LES GETS Parking Les Perrières	08:18	09:33	10:53	12:08	14:53	16:26	17:45	

* Arrêt facultatif

Correspondances navettes internes

Horaires / Timetable Du 23 décembre 2023 au 1^{er} avril 2024 From December 23rd 2023 to April 1st 2024

BALAD'AULPS BUS LIGNE 2 cars Région

MONTÉE/WAY UP		LE BIOT > MORZINE > LES GETS						
Jours de fonctionnement	BA B2	BA B2	BA B2	BA B2	BA B2	BA B2	BA B2	
	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	
LE BIOT École	08:15	09:45			13:50		17:55	
ST-JEAN D'AULPS Abbaye	08:22	09:52	11:10		13:57	15:00	16:15	
ST-JEAN D'AULPS Office de Tourisme	08:25	09:55	11:13		13:40	15:03	16:18	
ST-JEAN D'AULPS MSP	08:26	09:56	11:14		13:41	15:04	16:19	
LEVERNAY-BRON	08:29	09:59	11:17		13:44	15:07	16:22	
MONTRIOND Pont des Plagnettes	08:31	10:01	11:19		13:46	15:09	16:24	
MONTRIOND La Glère	08:32	10:02	11:20		13:47	15:10	16:25	
MONTRIOND Mairie	08:33	10:03	11:21		13:48	15:11	16:26	
MONTRIOND L'Écu	08:35	10:05	11:23		13:50	15:13	16:28	
MORZINE Les Bois Venants	08:36	10:06	11:24	13:51	15:14	16:29	18:16	
MORZINE Mairie	08:37	10:07	11:25	13:52	15:15	16:30	18:17	
MORZINE Rond-point de la Passerelle	08:42	10:12	11:30	13:57	15:20	16:35	18:22	
LES GETS Nant Cru	08:48	10:18	11:36	14:03	15:26	16:41	18:28	
LES GETS Place du Pressenage	08:52	10:22	11:40	14:07	15:30	16:45	18:32	
LES GETS Cabinet médical	08:53	10:23	11:41	14:08	15:31	16:46	18:33	
LES GETS Parking Les Perrières	08:56	10:26	11:44	14:11	15:34	16:49	18:36	

Correspondances navettes internes

DESCENTE/WAY DOWN

LES GETS > ESSERT-ROMAND > LE JOTTY

Jours de fonctionnement	BA B1	BA B1	BA B1	BA B1	BA B1	BA B1	BA B1
	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ
LES GETS Parking Les Perrières	08:25	09:40	11:00	12:11	15:00	16:30	18:00
LES GETS Cabinet médical	08:28	09:43	11:03	12:14	15:03	16:33	18:03
LES GETS Place du Pressenage	08:29	09:44	11:04	12:15	15:04	16:34	18:04
LES GETS Nant Cru	08:33	09:48	11:08	12:19	15:08	16:38	18:08
MORZINE Rond-point de la Passerelle	08:39	09:54	11:14	12:25	15:14	16:44	18:14
MORZINE Les Granges	08:44	09:59	11:19	12:30	15:19	16:49	18:19
ESSERT-ROMAND Le Laydevant	08:47	10:02	11:22	12:33	15:22	16:52	18:22
ESSERT-ROMAND Église	08:48	10:03	11:23	12:34	15:23	16:53	18:23
ESSERT-ROMAND La Touvière	08:50	10:05	11:25	12:36	15:25	16:55	18:25
ST-JEAN D'AULPS MSP	08:54	10:09	11:29	12:40	15:29	16:59	18:29
ST-JEAN D'AULPS Office de Tourisme	08:55	10:10	11:30	12:41	15:30	17:00	18:30
ST-JEAN D'AULPS Abbaye	08:58	10:13	11:33	12:44	15:33	17:03	18:33
LE BIOT École				12:51	15:40	17:10	18:40
LE BIOT Richebourg				12:53			18:42
LE BIOT Gys				12:55			18:44
LE BIOT Pont de Gys				12:56			18:45
LA BAUME Camping*				12:57			18:46
LE JOTTY				12:59			18:48

DESCENTE/WAY DOWN

LES GETS > MORZINE > LE BIOT

Jours de fonctionnement	BA B2	BA B2	BA B2	BA B2	BA B2	BA B2	BA B2
	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ	TLJ
LES GETS Parking Les Perrières	07:30	09:00	10:35	12:45	14:25	15:40	17:00
LES GETS Cabinet médical	07:33	09:03	10:38	12:48	14:28	15:43	17:03
LES GETS Place du Pressenage	07:34	09:04	10:39	12:49	14:29	15:44	17:04
LES GETS Nant Cru	07:38	09:08	10:43	12:53	14:33	15:48	17:08
MORZINE Rond-point de la Passerelle	07:44	09:14	10:49	12:59	14:39	15:54	17:14
MORZINE Mairie	07:47	09:17	10:52	13:02	14:42	15:57	17:17
MORZINE Les Bois Venants	07:48	09:18	10:53	13:03	14:43	15:58	17:18
MONTRIOND L'Écu	07:49	09:19	10:54	13:04	14:44	15:59	17:19
MONTRIOND La Glère	07:51	09:21	10:56	13:06	14:46	16:01	17:21
MONTRIOND Pont des Plagnettes	07:52	09:22	10:57	13:07	14:47	16:02	17:22
LEVERNAY-BRON	07:53	09:23	10:58	13:08	14:48	16:03	17:23
ST-JEAN D'AULPS MSP	07:55	09:25	11:00	13:10	14:50	16:05	17:25
ST-JEAN D'AULPS Office de Tourisme	07:58	09:28	11:03	13:13	14:53	16:08	17:28
ST-JEAN D'AULPS Abbaye	07:59	09:29	11:04	13:14	14:54	16:09	17:29
LE BIOT École	08:02	09:32	11:07	13:17	14:57	16:12	17:32
LE BIOT École	08:09	09:39		13:24			17:39

Service ajouté

Action 6 Proposer une restructuration du Brev'Bus et du Balad'Aulps Bus

📌 Détails des mesures à mettre en œuvre

Scénario 2.1 : Réorganiser les lignes afin de rendre l'offre plus lisible et cadencée avec une extension de l'offre vers les Prodains

Une desserte du téléphérique des Prodains depuis d'autres communes de la vallée d'Aulps a été évoqué de la phase de co-construction du plan d'actions.

Il est proposé de restructurer l'offre à travers la mise en place de 3 lignes :

- 1 ligne Morzine <> Les Gets cadencée toutes les 40 min ;
- 1 ligne Le Biot/Seytroux <>Essert-Romand <> Morzine cadencée à l'heure ;
- 1 ligne Saint-Jean-d'Aulps <> Les Prodains cadencée à l'heure.

Cette proposition de restructuration offre à toutes les communes une desserte égale ou supérieure à aujourd'hui (et permet la desserte de Seytroux actuellement non desservie).

Communes	Nombre d'allers-retours (AR) Balad'Aulps Bus en HIVER		
	BAB actuel	BAB proposé	Différence
La Vernaz (le Jotty)	2 AR	2 AR	=
La Baume	2 AR	2 AR	=
Le Biot	8 AR	8 AR	=
Seytroux	0 AR	2 AR	+ 2 AR
Saint-Jean-d'Aulps	14 AR	17 AR	+ 3 AR
Essert-Romand	7 AR	10 AR	+ 3 AR
Montriond	7 AR	7 AR	=
Morzine	14 AR	20 AR	+ 6 AR
Les Gets	14 AR	16 AR	+ 2 AR

Coût du réseau restructuré : +85 k€/hiver par rapport à aujourd'hui, notamment en raison de la mobilisation d'un véhicule supplémentaire

Scénario 2.2 : Augmenter les amplitudes de services sur la base du réseau du scénario 2.1

- ligne Morzine <> Les Gets : + 2 AR
- ligne Le Biot/Seytroux <>Essert-Romand <> Morzine : + 1 AR

Coût : + 110 k€/hiver par rapport à aujourd'hui



Action 6 Proposer une restructuration du Brev'Bus et du Balad'Aulps Bus

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 3 : Étendre son amplitude de service du Balad'Aulps Bus en été

Il est proposé d'ajouter d'étendre l'amplitude de 7h à 20h sur les 2 lignes du Balad'Aulps Bus (contre 8h – 18h00 aujourd'hui) avec l'ajout d'un service supplémentaire sur les franges pour mieux répondre aux besoins des saisonniers et des touristes :

- Ajout d'un aller-retour le matin Les Gets <> Le Jotty démarrant vers 6h15 au Jotty et 7h00 aux Gets.
- Ajout d'un aller-retour le soir sur chaque ligne entre 19h et 20h

Ces ajouts nécessitent la mobilisation de 2 conducteurs supplémentaires car l'extension de l'amplitude de service va au-delà du temps de travail maximal réglementaire d'un conducteur, ce qui peut rendre délicat la mise en œuvre par le transporteur.

Le coût des ajouts de services s'élève à +/- 40 k€/été.

Du 28 juin au 1^{er} septembre 2024 From June 28th to September 1st 2024

BALAD'AULPS BUS LIGNE 1 cars Région						
MONTÉE / WAY UP BIOGE > ESSERT-ROMAND/MORZINE > LES GETS						
Jours de fonctionnement	BAB TLJ	BAB TLJ	BAB TLJ	BAB TLJ	BAB TLJ	BAB TLJ
LA VERNAZ Bioge		09:40				
LA VERNAZ Le Jotty	07:45	09:45	11:35	13:55	15:35	17:10
LA BAUME Camping	07:47	09:47	11:37	13:57	15:37	17:12
LA BAUME Pont de Gys	07:48	09:48	11:38	13:58	15:38	17:13
LE BIOT Gys	07:49		11:39		15:39	17:14
LE BIOT Richebourg	07:50		11:40		15:40	17:15
LE BIOT Chef-Lieu	07:52		11:42		15:42	17:17
SEYTRoux Pont Molliet		09:57				
ST-JEAN D'AULPS Abbaye	07:59	10:02	11:49	14:04	15:49	17:24
ST-JEAN D'AULPS OT (pompiers)	08:02	10:05	11:52	14:07	15:52	17:27
ST-JEAN D'AULPS MSP	08:03	10:06	11:53	14:08	15:53	17:28
ESSERT-ROMAND La Touvière (suite de l'abonnement, arrêt non desservi)						
ESSERT-ROMAND Eglise		08:13		14:18		
ESSERT-ROMAND Le Lay devant		08:14		14:19		
MONTRIOND Mairie			10:13		16:00	17:35
MONTRIOND L'Été			10:14		16:01	17:36
MORZINE Les Bois Venants			10:15		16:02	17:37
MORZINE Mairie			10:16		16:03	17:38
MORZINE Gare routière						
MORZINE Rond-point de la Passerelle	08:22	10:22	12:06	14:27	16:09	17:44
LES GETS Nant Cru	08:28	10:28	12:12	14:33	16:15	17:50
LES GETS Place du Pressenage	08:32	10:32	12:16	14:37	16:19	17:54
LES GETS Cabinet médical	08:33	10:33	12:17	14:38	16:20	17:55
LES GETS Parking Les Perrières	08:35	10:35	12:19	14:40	16:22	17:57

DESCENTE / WAY DOWN LES GETS > ESSERT-ROMAND/MORZINE > BIOGE						
Jours de fonctionnement	BAB TLJ	BAB TLJ	BAB TLJ	BAB TLJ	BAB TLJ	BAB TLJ
LES GETS Parking Les Perrières	08:50	10:45	12:25	14:45	16:25	18:05
LES GETS Cabinet médical	08:52	10:47	12:27	14:47	16:27	18:07
LES GETS Gare routière						
LES GETS Place du Pressenage	08:53	10:48	12:28	14:48	16:28	18:08
LES GETS Nant Cru	08:57	10:52	12:32	14:52	16:32	18:12
MORZINE Rond-point de la Passerelle	09:03	10:58	12:38	14:58	16:38	18:18
MORZINE Gare routière						
MORZINE Mairie		11:04		15:04		
MORZINE Les Bois Venants		11:05		15:05		
MONTRIOND L'Été		11:06		15:06		
MONTRIOND Mairie		11:07		15:07		
MONTRIOND La Glère		11:08		15:08		
MONTRIOND Pont des Plagnettes		11:09		15:09		
LE VERNAY-BRON		11:11		15:11		
ESSERT-ROMAND Eglise	09:12		12:47		16:47	18:27
ESSERT-ROMAND La Touvière	09:14		12:49		16:49	18:29
ST-JEAN D'AULPS MSP	09:17	11:14	12:52	15:14	16:52	18:31
ST-JEAN D'AULPS Office de Tourisme	09:18	11:15	12:53	15:15	16:53	18:32
ST-JEAN D'AULPS Abbaye	09:21	11:16	12:56	15:16	16:56	18:35
SEYTRoux Pont Molliet						
LE BIOT École	09:28	11:22	13:03	15:22	17:05	18:42
LE BIOT Richebourg	09:30	11:24	13:05	15:24	17:08	18:44
LE BIOT Gys	09:31	11:25	13:06	15:25	17:10	18:45
LA BAUME Pont de Gys	09:32	11:26	13:07	15:26	17:12	18:46
LA BAUME Camping	09:33	11:27	13:08	15:27	17:13	18:47
LE JOTTY	09:35	11:29	13:10	15:29	17:15	18:49
BIOGE		09:40				

Horaires / Timetable Du 23 juin au 30 août 2024 From June 23rd to August 30th 2024

BALAD'AULPS BUS LIGNE 2 cars Région			
MONTÉE / WAY UP SEYTRoux > MORZINE > LES GETS			
Jours de fonctionnement	TLJ	TLJ	TLJ
SEYTRoux Pont Molliet	12:00	14:45	18:00
ST-JEAN D'AULPS Abbaye*	12:07	14:52	18:07
ST-JEAN D'AULPS Office de Tourisme	12:10	14:55	18:10
ST-JEAN D'AULPS MSP	12:11	14:56	18:11
LE VERNAY-BRON	12:13	14:58	18:13
MONTRIOND Pont des Plagnettes	12:16	15:01	18:16
MONTRIOND La Glère	12:17	15:02	18:17
MONTRIOND Mairie	12:18	15:03	18:18
MONTRIOND L'Été	12:19	15:04	18:19
MORZINE Les Bois Venants	12:20	15:05	18:20
MORZINE Mairie	12:21	15:06	18:21
MORZINE Rond-point de la Passerelle	12:24	15:09	18:24
ESSERT-ROMAND Le Lay devant	12:32		
ESSERT-ROMAND Eglise	12:33		
MORZINE Les Granges	12:36		
LES GETS Nant Cru	12:41	15:16	18:31
LES GETS Place du Pressenage	12:42	15:17	18:32
LES GETS Cabinet médical	12:43	15:18	18:33
LES GETS Parking Les Perrières	12:45	15:20	18:35

Correspondance nouvelles lignes. Profitez du Balad'Aulps pour vous rendre au Domaine de Découverte de l'Abbaye d'Aulps.

DESCENTE / WAY DOWN LES GETS > MORZINE > SEYTRoux			
Jours de fonctionnement	TLJ	TLJ	TLJ
LES GETS Parking Les Perrières	11:15	14:05	16:45
LES GETS Cabinet médical	11:17	14:07	16:47
LES GETS Place du Pressenage	11:18	14:08	16:48
LES GETS Nant Cru	11:23	14:13	16:53
MORZINE Les Granges			16:58
ESSERT-ROMAND Le Lay devant			17:01
ESSERT-ROMAND Eglise			17:02
MORZINE Rond-point de la Passerelle	11:26	14:16	17:08
MORZINE Mairie	11:29	14:19	17:11
MORZINE Les Bois Venants	11:30	14:20	17:12
MONTRIOND L'Été	11:31	14:21	17:13
MONTRIOND Mairie	11:32	14:22	17:14
MONTRIOND La Glère	11:33	14:23	17:15
MONTRIOND Pont des Plagnettes	11:34	14:24	17:16
LE VERNAY-BRON	11:37	14:27	17:19
ST-JEAN D'AULPS MSP	11:39	14:29	17:21
ST-JEAN D'AULPS Office de Tourisme	11:40	14:30	17:22
ST-JEAN D'AULPS Abbaye*	11:45	14:35	17:27
SEYTRoux Pont Molliet	11:52	14:42	17:34

Service ajouté

Action 6 Proposer une restructuration du Brev'Bus et du Balad'Aulps Bus

▾ Détails des mesures à mettre en œuvre

Des pistes de réflexion pour son financement et une meilleure attractivité du service

- **Réduire la période fonctionnement du Balad'Aups**

Pour mettre en œuvre les évolutions proposées du Balad'Aups Bus **sans surcoût supplémentaire** pour la CCHC, une piste de réflexion serait **de réduire la période de fonctionnement des navettes**. Pour chaque scénario est estimé ci-dessous le nombre de semaines qu'il faudrait amputé à la période de fonctionnement pour rester à coût neutre pour la collectivité.

Scénario		Surcoût par rapport au service actuel	Jours de fonctionnement équivalent à ce surcoût d'exploitation	...Correspondant à une période de fonctionnement actuellement du 23/12 au 01/04 en hiver et 28/06 au 01/09 en été
Hiver	Scénario 1	+ 45 k€/hiver	20 jours (+/- 3 semaines)	Du 23/12 au 10/03
	Scénario 2.1	+ 85 k€/hiver	38 jours (+/- 5 semaines)	Du 23/12 au 03/03 et une semaine en moins en janvier
	Scénario 2.2	+ 110 k€/hiver	49 jours (7 semaines)	Durant les vacances scolaires uniquement
Été		+ 40 k€/été	21 jours (3 semaines)	Du 14/07 au 25/08

- **Étudier une meilleure intégration du Balad'Aups Bus et des navettes**

Une meilleure intégration des navettes communales et Balad'Aups Bus / Brev'bus permettrait de gagner en visibilité et en attractivité. Une étude pourrait être menée en ce sens pour analyser l'opportunité et les paramètres techniques et financiers d'une telle opération.

- **Étudier l'instauration de la gratuité**

Pour rendre le Balad'Aups Bus plus attractif, l'instauration de la gratuité est un levier important. Les recettes représentent aujourd'hui +/- 25 k€/an, soit environ 8-10 % du coût d'exploitation, qui serait à la charge de la collectivité. La gratuité apporterait de la cohérence par rapport aux navettes communales gratuites.

Synthèse des coûts d'évolution du Balad'Aups Bus

- Balad'Aups Bus Hiver : de coût constant à 110 k€/hiver selon le scénario choisi
- Balad'Aups Bus Été : de coût constant à 40 k€/été
- 0,25 ETP pour l'année de restructuration et suivi

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 7 Uniformiser les points d'arrêt des navettes communales et Balad'Aups Bus

👉 **Constats du diagnostic**

- La configuration des poteaux d'arrêt sont propres au type de lignes présentes.
- Les arrêts ne sont pas toujours bien visibles ni bien identifiés

👉 **Objectif**

- Améliorer la visibilité des arrêts de l'offre locale de transport collectif.

👉 **Publics cibles**

- Tous publics

👉 **Périmètre**

- CCHC

👉 **Mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Concevoir un modèle de poteau d'arrêt identique pour l'ensemble de la CCHC

Le diagnostic a mis en avant une forte hétérogénéité dans l'identification et l'aménagement des points d'arrêts des lignes communales et Balad'Aups Bus.

Il s'agira de concevoir en lien avec les communes un **modèle unique de poteau d'arrêt** à répliquer sur l'ensemble des points d'arrêts du territoire.

A noter que ne sont pas concernés les arrêts régionaux qui font l'objet d'une charte graphique à l'échelle de la Région, et les arrêts Brev'Bus car les poteaux sont mutualisés avec la ligne Y03 et l'avenir du Brev'Bus est incertain.

Les éléments à prendre en compte :

- La liste de toutes les lignes sur la tête des poteaux ;
- Une place suffisante pour l'ensemble des fiches horaires dans le corps du poteau ;
- Un élément de visibilité permettant d'identifier l'arrêt de loin (ex : panneau arrêt de bus C6, utilisation d'une couleur distinctive...). Les arrêts actuels intégralement en bois sont difficilement perceptibles dans l'espace public.

Mesure 2 : Veiller à ce que les arrêts répondent aux normes réglementaires en termes d'accessibilité

D'un point de vue réglementaire, les aménagements obligatoires sont :

- Un cheminement et une traversée piétonne accessible (décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et arrêté du 15 janvier 2007) ;
- L'aménagement de quai aux normes accessibilité (voir ci-après) ;
- Des couleurs contrastées et une hauteur de caractère conformes à l'arrêté du 15 janvier 2007.

Acteurs	Rôle
Région	AOM du Balad'Aups Bus
Commune	Autorité organisatrice des lignes communales par délégation de la Région
CCHC	Coordinateur, partenaire technique et financier

👉 **Coûts**

- Mesure 1 : 1000 €/poteau pour un poteau en bois, soit à minima 36 k€ pour les 36 points d'arrêt du Balad'Aups Bus ou 140 k€ pour l'ensemble des points d'arrêts
- Mesure 2 : 15 k€/arrêt pour mettre en conformité aux normes accessibilité
- 0,1 ETP l'année de réalisation de l'action

👉 **Suivi des mesures**

- Nombre d'arrêts uniformisés

👉 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

👉 **Faisabilité**



Action 7 Uniformiser les points d'arrêt des navettes communales et Balad'Aups Bus

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

Zoom mesure 1 : Concevoir un modèle identique pour les poteaux d'arrêt pour l'ensemble de la CCHC

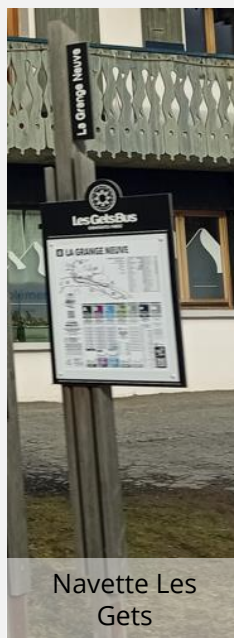
Aujourd'hui, la forme des poteaux d'arrêt de bus diffère selon le réseau et les communes. Il s'agit donc de bâtir un modèle commun dont l'illustration ci-contre est donné à titre d'exemple. Ce modèle aura aussi une déclinaison pour les arrêts dotés d'un abribus.



Balad'Aulps Bus au Biot



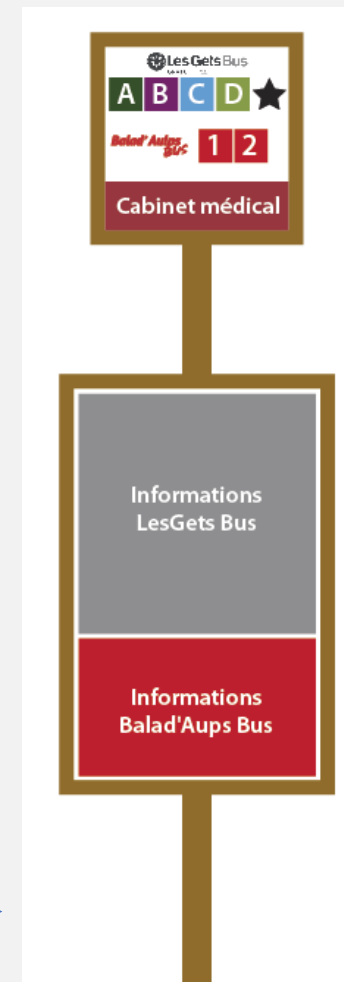
Navette Saint-Jean-d'Aulps



Navette Les Gets



Navette Morzine-Avoriaz



Des modèles hétérogènes vers un modèle uniforme à l'échelle de la CCHC

Action 7 Uniformiser les points d'arrêt des navettes communales et Balad'Aups Bus

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

Zoom mesure 2 : identification des arrêts prioritaires à mettre aux normes accessibilité

Le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées modifie la loi de février 2005 et définit les conditions de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire. Toutes les lignes de de transport public, y compris les lignes saisonnières à vocation touristique, sont concernées (mais pas les lignes scolaires). Il précise également la notion d'impossibilité technique avérée, conduisant à exclure de l'obligation d'accessibilité un point d'arrêt satisfaisant aux critères de priorité.

Les critères de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire sont mentionnées dans le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014.

« Art. D. 1112-10.-I.- Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Ile-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

« 1° Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;

« 2° Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;

« 3° Il constitue un pôle d'échanges ;

« 4° Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.

« II.- Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

«-pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ;

«-pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants. »

Pour le 4e critère de priorisation, un pôle générateur de déplacements est un immeuble ou un groupe d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants ou un établissement recevant du public classé dans la 1ère, 2e ou 3e catégorie, en application de l'article R. 123-19 du code de la construction et de l'habitation (soit les établissements accueillant plus de 300 personnes, personnel inclus).

👉 **Priorité de l'action**

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 8 Restructurer/créer de véritables gares routières à Morzine et aux Gets

👉 **Constats du diagnostic**

- Les gares routières des Gets et de Morzine sont mal identifiées, les espaces d'attentes sont minimalistes et le stationnement des bus est mal organisé.

👉 **Objectif**

- Améliorer le confort et l'organisation des gares routières
- Conférer au territoire une 1^{ère} image positive de la part des touristes

👉 **Publics cibles**

- Tous publics

👉 **Périmètre**

- Morzine
- Les Gets

👉 **Mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Prendre en compte les prérequis pour l'aménagement d'une gare routière

Pour constituer un PEM qualitatif, différents aspects doivent être considérés pour favoriser l'intermodalité entre les différents modes de transports :

- Une zone d'attente confortable, abritée et capacitaire ;
- Une information lisible et en temps réel et multimodale ;
- Plusieurs quais d'accostage facilement accessibles pour les cars ;
- Prévoir un espace de régulation des bus en attente (qui peut être déporté sur un secteur proche) ;
- La proximité immédiate d'un arrêt desservi par les navettes communales et le Balad'Aulps Bus ;
- Un rabattement piéton qualitatif depuis les centralités ;
- La présence de stationnements vélos sécurisés (cf. action 11).

Mesure 2 : Etudier différents secteurs d'implantation

Les communes des Gets et de Morzine envisage à moyen terme d'étudier une nouvelle configuration de leur gare routière respective.

- Aux **Gets**, le **parking des Marais** a été identifié comme potentiel lieu d'accueil d'une gare routière ;
- A **Morzine**, des réflexions sont en cours pour une nouvelle gare routière mais sa localisation n'a pas encore été définie.

Acteurs	Rôle
Communes	Pilote de la reconfiguration des gares routières
CCHC	Partenaire technique et financier
Région	Cheffe de file de l'intermodalité
Transporteurs	Partenaires techniques

👉 **Coûts**

- Très variable selon l'importance des travaux

👉 **Suivi des mesures**

- Fréquentation des gares routières

👉 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

👉 **Faisabilité**



A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

Enjeu 3 : Intensifier le recours aux modes actifs

👉 **Priorité de l'action**

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 9 Mener une étude de sécurisation des accès au collège de Saint-Jean-d'Aulps et de Bellevaux

👉 **Constats du diagnostic**

- Les abords des collèges sont dépourvus de cheminements piétons sécurisés
- Le stationnement et la circulation des cars à Saint-Jean d'Aulps sont mal organisés et sources d'insécurité

👉 **Objectif**

- Sécuriser les abords des collèges pour favoriser la venue des élèves à pied ou à vélo.

👉 **Publics cibles**

- Collégiens

👉 **Périmètre**

- Saint-Jean-d'Aulps
- Bellevaux

👉 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

La CCHC disposant de la compétence « Voirie », elle pourra traiter directement des aménagements en lien avec les communes, et sera le **prescripteur d'une étude commune aux 2 collèges pour analyser les possibilités de sécurisation des cheminements piétons et cycles en rabattement.**

1. Recommandations pour le collège de Saint-Jean-d'Aulps

- Travailler avec les services de l'Etat pour l'aménagement d'un véritable cheminement piéton le long de la route du Collège classée en zone rouge au PPRI ;
- Etudier la réalisation d'un dépose-minute pour les véhicules et réfléchir à un sens de circulation pour les voitures ;
- Etudier une meilleure organisation du stationnement des cars scolaires ;
- Pacifier la Route de la Moussière d'en haut par l'installation de plateaux piétons au croisement de la Route du Collège et au croisement de la Route du Jourdil.



2. Recommandations pour le collège de Bellevaux

Le collège privé de Bellevaux dispose déjà de dispositifs de sécurisation et de pacification (zone 30, plateaux, feux...). Ceux-ci peuvent être complétés par :

- Equiper les trottoirs de barrières
- Création de cheminements piétons dans le bourg pour l'accès au collège ;
- Meilleure organisation du stationnement des véhicules et des bus.

Acteurs	Rôle
CCHC	Pilote de l'étude Maitre d'ouvrage selon la domanialité de la voirie
Communes	Partenaires techniques et financiers pour les aménagements
Région, CD74	Partenaires techniques et financiers pour les aménagements
Transporteurs	Partenaires techniques

👉 **Coûts**

- Coût d'une étude : +/- 30 k€

👉 **Suivi des mesures**

- -

👉 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	--------------	-------

👉 **Faisabilité**



Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 10 Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable (SDC)

👉 **Constats du diagnostic**

- Une pratique faible du vélo parmi les habitants mais plutôt forte chez les touristes.
- Une demande forte de création d'aménagements ressortie dans le questionnaire

👉 **Objectif**

- Répondre aux enjeux énergétiques et environnementaux en favorisant la pratique du vélo au quotidien.

👉 **Publics cibles**

- Tous publics

👉 **Périmètre**

- CCHC

👉 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

Il s'agira de mettre en œuvre le maillage de liaisons douces et les services définis dans le SDC afin de sécuriser et développer la pratique du vélo pour faire du mode cyclable une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements de courtes distances. Le maillage détaillé est précisé au sein du document opérationnel du SDC.

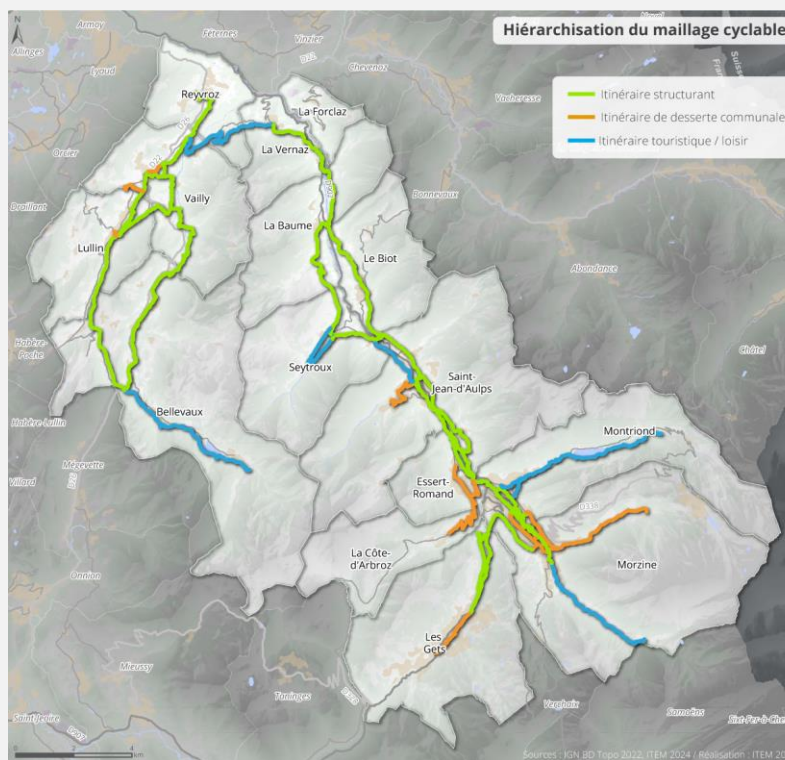
116 à 118 km d'itinéraires cyclables

Le maillage cyclable se décompose en **35 itinéraires** (dont 3 itinéraires comportant des variantes), eux-mêmes découpés en **358 tronçons**. Pour chacun des tronçons, une préconisation d'aménagement a été faite en lien avec le potentiel de cyclistes, sa vocation, le profil de voirie...

Un maillage hiérarchisé en fonction de la vocation des itinéraires

- Les itinéraires structurants de vallée à vocation mixte utilitaire et loisirs (66-68 km)
- Les itinéraires de desserte des communes (20 km)
- Les itinéraires à dominante touristique / loisirs (30 km).

Ce maillage traduit l'ambition de développer la pratique cyclable à l'échelle intercommunale, mais qui nécessitera d'être phasé dans le temps au regard des fortes contraintes techniques et des priorités budgétaires.



Acteurs	Rôle
CCHC	Rôle à définir selon les évolutions souhaitées des statuts de la CCHC
Communes	Rôle à définir selon le niveau d'intervention de la CCHC
CD 74	Partenaire technique et financier
ADEME / Région / UE	Partenaires financiers selon leurs dispositifs de subventions

👉 **Coûts**

- 19 à 22 M€ HT pour la réalisation du maillage, à partager entre les différents maîtres d'ouvrage et financeurs
- 0,3 ETP (1 ETP si prise de compétences) pour le suivi des études, travaux, marchés...
- Entretien : 300 k€/an à terme

👉 **Suivi des mesures**

- Linéaire d'aménagements cyclable réalisés (% d'avancement, km/habitant...)
- Part modale du vélo chez les actifs

👉 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

👉 **Faisabilité**



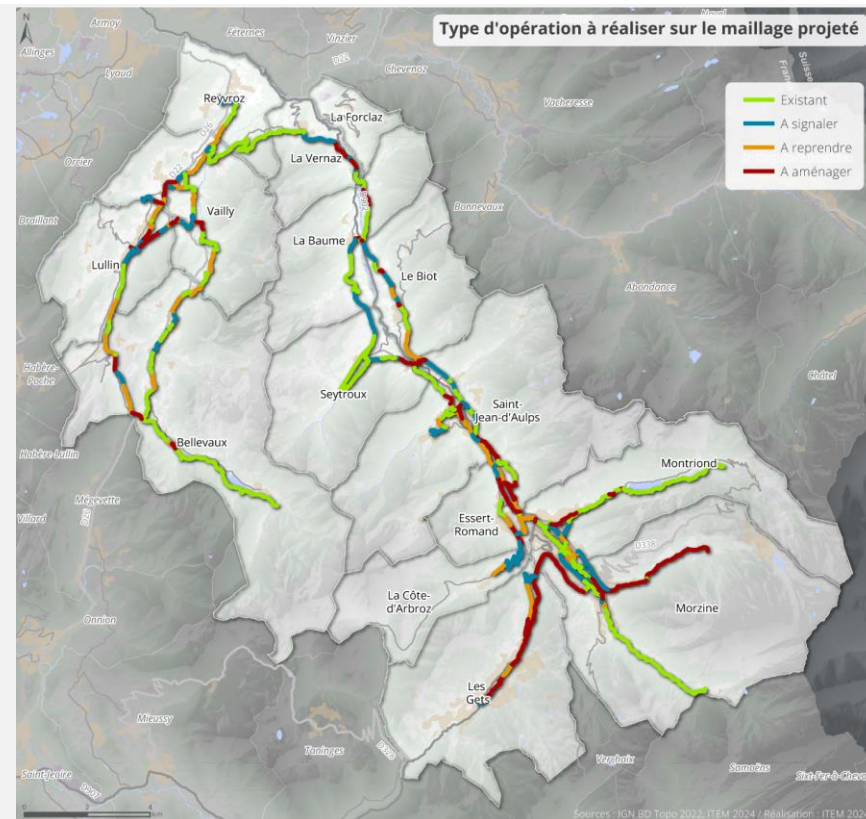
Action 10 Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable (SDC)

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

Les préconisations d'aménagement

Pour chacun des tronçons, une préconisation d'aménagement a été faite en lien avec le potentiel de cyclistes, le trafic routier, le profil de voirie, etc. Il s'agit d'utiliser le panel d'aménagements cyclables disponible selon le contexte, le besoin et l'usage ! Les préconisations s'appuient sur les recommandations du CEREMA.

- Ces préconisations représentent un **avis technique** (pour notamment réaliser le chiffrage estimatif) définit sur la base des données et état des connaissances au moment de la réalisation du schéma.
- Lors de la mise en œuvre opérationnelle, les choix définitifs de l'aménagement sont en revanche susceptibles d'évoluer et ce pour plusieurs raisons :
 - Si des contraintes techniques, foncières, ... apparaissent ;
 - Selon les retours des études géotechniques, notamment pour les tronçons en bord de Dranse et dans les secteurs sujets à glissement de terrain ;
 - Selon les choix de la collectivité sur des types d'aménagements préférentiels et l'intégration des piétons ;
 - En fonction de l'avis technique du gestionnaire de voirie ;
 - En fonction des moyens financiers disponibles et les aides mobilisables...



Opération à réaliser sur le maillage	Linéaire
<p>Existant</p> <p><i>Pas d'aménagement à réaliser en dehors des opérations d'entretien</i></p>	Env. 50 km 43 %
<p>A signaler</p> <p><i>Uniquement du marquage et/ou de la signalisation (pas de travaux de voirie)</i></p>	Env. 23 km 20 %
<p>A reprendre</p> <p><i>Chemin existant mais nécessitant d'être réaménagé</i></p>	Env. 19 km 17 %
<p>A aménager</p> <p><i>Pas de chemin ou d'aménagement existant</i></p>	Env. 24 km 20 %
Total	116,0 à 118,3 km

Les opérations d'aménagement :

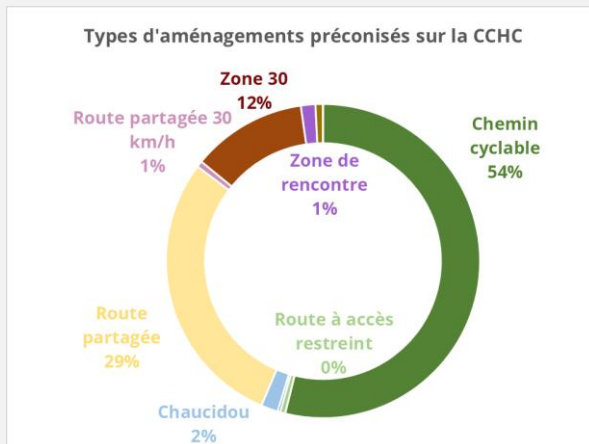
- 63 % du maillage ne nécessite pas de travaux de voirie conséquent. Il s'appuie sur des chemins existants qui ne nécessite pas de reprises majeures ou sur des routes à faible trafic où l'implantation d'une signalisation peut être recommandée.
- En revanche 37 % nécessite des travaux souvent importants, pour aménager un itinéraire praticable à vélo.

Action 10 Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable (SDC)

➤ Détails des mesures à mettre en œuvre

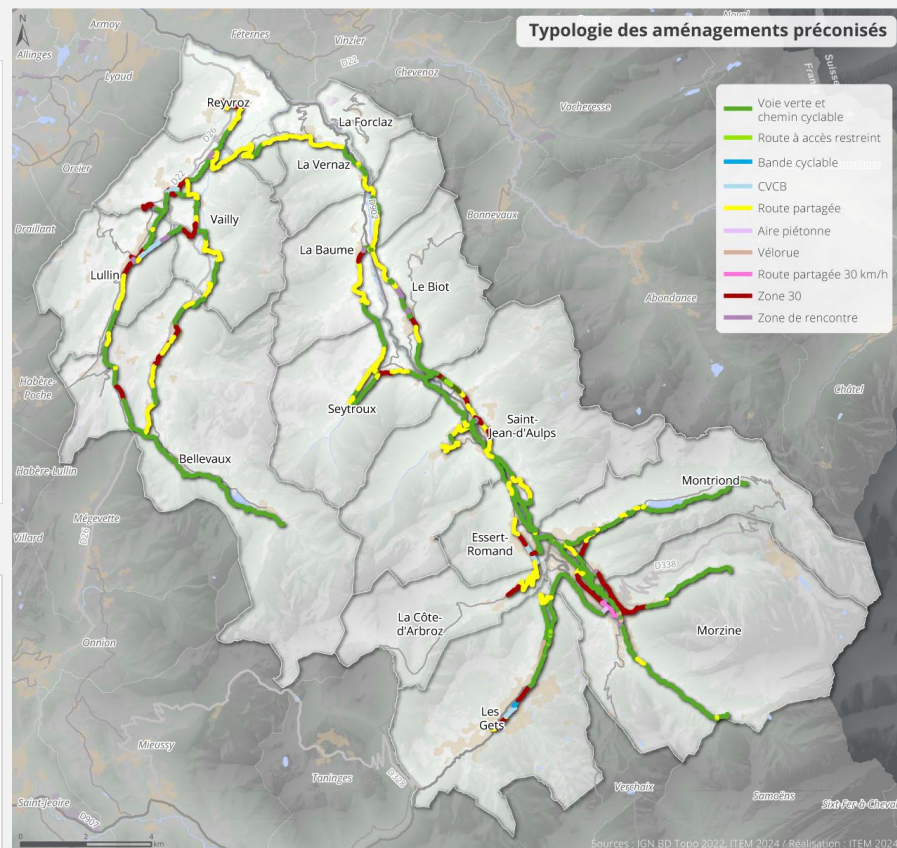
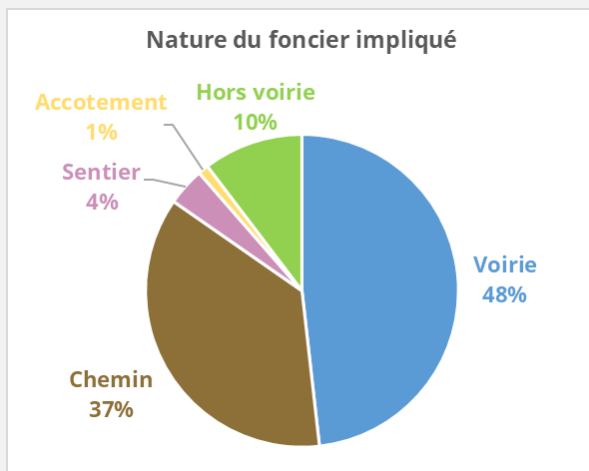
Les aménagements préconisés :

- 56 % du linéaire accueillerait des aménagements cyclables (55 % de chemins cyclables et environ 2 % d'aménagements sur chaussée), et 43 % de la cohabitation modale (secteurs pacifiés ou simple signalisation sur route partagée).



Le foncier mobilisé :

- 48 % du linéaire est réalisé sur des voiries existantes et 37 % sur des chemins.
- 15 % du linéaire demande une étude des possibilités foncières, car réalisé sur des sentiers qu'il faut élargir, soit sur l'accotement le long de routes existantes, soit situés en dehors des voies existantes.
- Pour le linéaire aménagé sur des chemins existants, il s'agira de vérifier la nature du foncier et envisager une DUP pour une entière maîtrise foncière.



Action 10 Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable (SDC)

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

Le chiffrage du Schéma Cyclable

Un chiffrage estimatif de ces aménagements a été réalisé à l'aide de ratios au mètre linéaire selon les aménagements envisagés sur chaque tronçon, déclinés selon l'importance de l'intervention et intégrant le traitement des intersections délicates (marquage dans giratoire, ...) et le jalonnement.

Il représente environ **19,1 à 22,2 millions d'euros HT** pour l'ensemble du linéaire de la CCHC. Ce montant s'entend hors coûts des études géotechniques, des études de faisabilité et d'acquisitions foncières que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements. Les financements extérieurs possibles (DSIL, AAP, CEE...) et les travaux de mutualisation réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voirie ne sont pas pris en compte.

Détails des coûts (<i>hors taxes</i>)	Coûts estimatifs global	Itinéraires structurants	Maillage communal	Itinéraires touristiques
Aménagement du linéaire	19,1 à 22,1 M€	15,6 à 18,7 M€	2,1 M€	1,4 M€
Traitement des intersections	+/- 12 k€	+/- 12 k€	-	-
Installation du jalonnement	+/- 60 k€	+/- 33,5 k€	+/- 16,5 k€	+/- 10 k€
Total	19,1 à 22,2 M€			

Le coût moyen des travaux s'élève à **304 € HT/ml** sur la partie restant à aménager / à reprendre / à signaler, montant qui pourra s'ajuster en fonction du niveau réel d'aménagement souhaité, en particulier sur les « chemins » existants.

A terme, les coûts d'entretien s'élève à **+/- 300 k€/an** une fois le maillage entièrement réalisé.

Action 10 Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable (SDC)

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable : quelles sont les compétences mobilisées ?

Le Schéma est porté par la CCHC. Il n'a pas de caractère « opposable » : il n'y a pas d'obligation de réalisation, pas de délai fixé... Il est en revanche indispensable pour répondre à l'essentiel des **appels à projets** qui ouvrent droit à des **co-financements** sur les aménagements et les études pré-opérationnelles.

La mise en œuvre opérationnelle du maillage inscrit au schéma fera appel :

- à la **compétence d'organisation de la Mobilité** pour le développement de **services vélos** (inscrit dans le plan d'action du Schéma de Mobilité réalisé conjointement...);
- à la **compétence voirie** pour la réalisation des **aménagements** (sauf s'ils ne sont pas à réaliser sur des voiries : exemple aménagement d'une voie verte sur un chemin ... dans ce cas il s'agit d'une compétence spécifique de mise en place/création d'aménagement cyclable)

La CCHC n'est pas AOM Locale, toutefois elle pourra développer des services de mobilité à travers une convention de coopération avec la Région AURA, et à travers d'autres compétence comme le tourisme.

La compétence en matière de voirie est actuellement partagée entre :

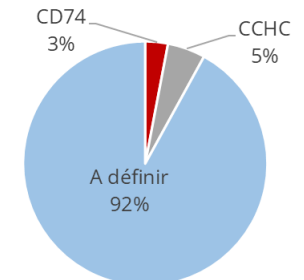
- le **Département** pour les RD hors agglomération ;
- la **CCHC** pour l'aménagement, la réfection et l'entretien de l'ensemble des voies communales revêtues existantes et de leurs dépendances (chaussées, fossés, talus, trottoirs, ...) et des RD en agglomération.

En parallèle, la CCHC a une **compétence « mise en place d'itinéraires cyclables »** mais qui ne concernant que la pose, dépose et entretien du balisage cycliste sur les cols et montées remarquables, et réalisation d'actions de communication sur la mobilité douce. De ce fait, les itinéraires sur chemins relèvent actuellement de la domanialité communale.

Ainsi, sur le **volet « aménagement »** ce sont la **CCHC, les communes et le Département** qui auront « théoriquement » dans la configuration actuelle en charge la mise en œuvre des aménagements.

Au regard de la domanialité actuelle des voies et du foncier support du maillage cyclable, **92 % des coûts d'aménagements sont sur du foncier n'appartenant pas au domaine départemental ou communautaire** : il s'agit principalement de **chemins, sentiers** et **emprises hors voiries** existantes appartenant aux communes ou à des propriétaires privés.

Répartition des coûts d'aménagement selon la domanialité



Action 10 Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable (SDC)

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

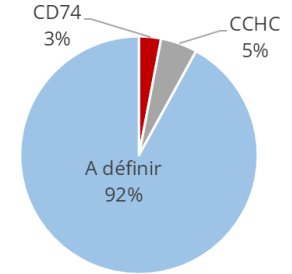
Un rôle à définir pour la CCHC sur ce volet aménagement des itinéraires qui ne relèvent pas de sa compétence voirie

Aujourd'hui, à travers les statuts actuels, la CCHC ne peut intervenir directement que sur 5% du SDC.

Pour accompagner/réaliser le reste du Schéma, la CCHC disposerait de **3 leviers** :

- **Avoir un rôle lié à l'ingénierie :**
 - Accompagnement/suivi des études opérationnelles sur les aménagements complexes
 - Accompagnement technique dans la recherche de subventions, et montage des dossiers
 - Rédaction du cahier des charges pour les études d'avant travaux, pour les marchés de maîtrise d'œuvre
- **Proposer une intervention financière à travers un fonds de concours :**
 - Sur les études en amont des projets / prestations de suivi des travaux
 - Sur les aménagements
- **Proposer des conventions de « Maîtrise d'Ouvrage déléguée » aux communes ou au Département.** Ce mécanisme n'entraîne aucun transfert de compétence.

Répartition des coûts d'aménagement selon la domanialité



Pour pouvoir assurer la MO des travaux, apporter des financements sur les itinéraires créés sur des chemins vicinaux ou sur du foncier privé sans la participation des communes, **la CCHC doit faire évoluer ses compétences actuelles**. Les nouveaux statuts de la CCHC devront alors intégrer « **la création, aménagement et entretien de liaisons cyclables d'intérêt communautaire** » :

- Soit à travers **l'évolution de sa compétence actuelle « itinéraires cyclables »** exercée par la CCHC en intégrant la création, l'aménagement et l'entretien des itinéraires cyclables.
- Soit par la **création d'une compétence spécifique : « création, aménagement et entretien de liaisons cyclables d'intérêt communautaire »**. Le terme de « liaisons cyclables » recouvre tous les types d'aménagements sur voirie ou en site propre destinés à la circulation des vélos (voies vertes...).

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 11 Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

👉 **Constats du diagnostic**

- Une offre de stationnement faible et hétéroclite.

👉 **Objectif**

- Disposer d'un espace de stationnement à destination
- Sécuriser le stationnement des cycles
- Organiser l'espace public en évitant le stationnement anarchique de vélos

👉 **Publics cibles**

- Tous publics

👉 **Périmètre**

- CCHC

Acteurs	Rôle
CCHC	Réalisation d'une commande groupée
Communes	Partenaires techniques pour l'installation des stationnements

👉 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

Il s'agit d'augmenter tant quantitativement que qualitativement le stationnement vélo, sur l'espace public et aux abords des pôles générateurs pour laisser son vélo en toute sécurité et éviter le stationnement sauvage.

Mesure 1 : Définir les contours d'une vague d'équipement adaptée à de la durée de stationnement du vélo

En fonction de la vocation (achat dans des commerces de proximité, intermodalité en gare routière...) et du temps de stationnement (courte durée ou longue durée), plusieurs types d'équipement sont envisageables.

- **Pour du stationnement longue durée** (stationnement à certains arrêts des lignes régionales et sur certaines aires de covoiturage), les types d'équipement les plus appropriés sont l'installation de box individuels et d'arceaux abrités.
- **Pour du stationnement courte ou moyenne durée** (proche des commerces ou des équipements communautaires par exemple), les dispositifs sont moins onéreux : les arceaux simples, possiblement abrités.

A noter que pour le cas des **établissements scolaires**, le stationnement des élèves et du personnel s'effectue dans l'enceinte de l'établissement (non comptabilisé ici) mais il est préconisé de prévoir quelques arceaux sur l'espace public (comptabilisé ici) pour les visiteurs ou lorsque le parc de l'établissement n'est pas disponible.

Une première étape pourrait être réalisée avec 400 arceaux à répartir sur les communes et pôles générateurs principaux (+/- 100 à Morzine et aux Gets, +/- 50 à Montriond et Saint-Jean-d'Aulps, +/- 30 à Bellevaux et de 5 à 10 dans les autres communes) + 3 box vélos sur chacune des futures gares routières.

👉 **Coûts**

- Une 1^{ère} vague de 400 arceaux : 60 k€
- 6 box vélos (3 sur chaque gare routière) : 12 k€
- Des aides possibles, exemple avec le programme des CEE Alvéole + jusqu'à 40% de l'investissement avec des plafonds par type d'équipements éligibles.

👉 **Suivi des mesures**

- Evolution du nombre de point de stationnements et taux d'équipement pour 1000 hab. sur l'espace public
- Evolution de l'occupation du stationnement vélo (enquête de stationnement sur des secteurs cibles représentatifs)

👉 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	--------------	-------

👉 **Faisabilité**



Action 11 Développer un stationnement vélo adapté aux besoins

➤ Mesures à mettre en œuvre

Quelques **préconisations** peuvent être suivies afin d’optimiser au mieux l’implantation des points de stationnement :

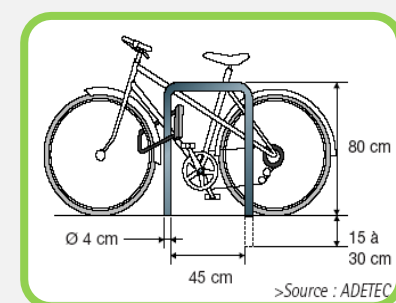
- Le stationnement doit être **visible** et **signalé** : l’implantation d’un panneau en hauteur aide à leur repérage ;
- Il doit être également **facile d’accès** depuis la chaussée ou l’aménagement cyclable (pas de ressaut à franchir) en privilégiant les espaces consacrés au stationnement VL ;
- Il peut être implanté en lieu et place de la place de stationnement neutralisée située en amont de chaque traversée piétonne (obligation issue de la LOM) ;
- Il est conseillé **d’homogénéiser le modèle** de stationnement afin d’améliorer la lisibilité de l’offre de stationnement vélo.
- Le stationnement doit bénéficier de **dimensions** facilitant l’attache optimale du vélo à l’aide d’un seul antivol de type U ;
- Les racks sont à proscrire (vulnérabilité au vol et risque de voilure).



Arceaux simples
150 € pour 1 arceau



Arceaux abrités
5 000 € pour 5 arceaux



Box individuels
2 000 € pour 1 box

Nombre de stationnements préconisés selon la taille de la commune			
Pôle à équiper	< 500 hab.	500 – 1 000 hab.	> 1 000 hab.
Administration (mairie, MFS...)	1 à 2 arceau(x)	1 à 2 arceaux	3 à 4 arceaux
Commerces de proximité	2 arceaux	2 à 4 arceaux	1 arceau pour 2 commerces
Culture / salle polyvalente	2 à 3 arceaux	3 à 6 arceaux	6 à 15 arceaux
Santé	2 arceaux	2 à 3 arceaux	3 à 6 arceaux
Ecole primaire	2 à 3 arceaux	3 à 4 arceaux	5 à 8 arceaux
Collège	6 arceaux (sur voirie)		
Tourisme (patrimoine, loisirs...)	4 à 10 arceaux		
Equipement sportif	2 à 3 arceaux	6 à 12 arceaux	10 à 20 arceaux
Arrêt TC / covoiturage	De 0 à 5 arceaux ou box selon la fréquentation		

Mesure 2 : Assurer un portage par la CCHC à travers un groupement de commande pour un choix de matériel commun permettant de donner une identité visuelle et permettre une cohérence dans les équipements.

Il peut être envisagé un achat global par la CCHC et une installation par les communes pour déployer les arceaux, de manière à obtenir un stationnement uniformisé sur le territoire.

➤ **Priorité de l'action**

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 12 **Etendre le système de location courte durée Gets'Lib à d'autres communes**

➤ **Constats du diagnostic**

- La commune des Gets propose en été un système de location courte durée (« Gets'Lib ») de 35 vélos à assistance électrique répartis sur 7 stations.
- 6000 trajets effectués par an pour des trajets en moyenne de 2,6 km.

➤ **Objectif**

- Proposer une offre de vélos pour des déplacements courts en alternative à la voiture.

➤ **Publics cibles**

- Tous publics

➤ **Périmètre**

- CCHC

➤ **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Proposer un système de location courte durée dans d'autres communes

Ce système étant essentiellement utilisé par les touristes, des vélos en location courte durée pourraient être proposés dans les autres communes touristiques de la CCHC :

- Morzine-Avoriaz
- Montriond
- Saint-Jean-d'Aulps
- Bellevaux
- La Côte d'Arbroz et Essert-Romand en raison de leur proximité avec Morzine.

A plus long terme, en fonction de l'utilisation et une fois réalisés les itinéraires cyclables structurants inscrits au SDC, le système pourra être étendue à d'autres communes.

Mesure 2 : Unifier le système à l'échelle de la CCHC

L'objectif d'un système de location unifiée est de permettre des liaisons intercommunales sans être obligé de reposer son vélo à la station de départ.

Les Gets'Lib



- Matériel issu de CleanEnergyPlanet.
- Pour la maintenance, marché à bons de commande de 3 ans avec un prestataire pour la maintenance.
- Location gratuite 30 min
- Budget :
 - Investissement : 25 k€/station de 5 vélos
 - Fonctionnement : 20-25 k€/an
 - Recettes : 1-2 k€/an

A noter que ce système de location n'entre pas en concurrence avec les loueurs privés car il ne répond pas au même besoin : les loueurs privés se concentrent sur des locations à la journée ou la demi-journée de VTT ou vélos de route.

Acteurs	Rôle
Région	AOM locale. Peut déléguer à la CCHC la mise en œuvre de l'action
CCHC / Communes	Coordinateur, pilote si délégation de la Région ou si développé à travers une autre compétence (tourisme)

➤ **Coûts**

- Investissement : 25 k€/station, soit 300 k€ pour une douzaine de stations
- Fonctionnement : +/- 40 k€/an
- Des aides possibles avec le programme AMI TENMOD ou AMI Avenir Montagnes Mobilités

➤ **Suivi des mesures**

- Nombre de vélos à la location
- Nombre de locations
- Nombre d'utilisateurs différents
- Kilomètres parcourus

➤ **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	--------------	-------

➤ **Faisabilité**



Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 13 Équiper les navettes communautaires de portes-vélos

➤ **Constats du diagnostic**

- Le contrat de marché du Balad'Aups Bus entre la Région et le transporteur prévoit l'installation de portes-vélos à l'arrière du véhicule mais le transporteur ne remplit par cette exigence.

➤ **Objectif**

- Faciliter la pratique cyclosportive en permettant de relier les différents sites avec des transports collectifs adaptés

➤ **Publics cibles**

- Tous publics

➤ **Périmètre**

- Vallée d'Aulps

➤ **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Travailler avec la Région et les transporteurs à la mise en place d'un système de transport de vélos

La CCHC n'ayant pas de compétences dans l'organisation des transports interurbains, leur action portera essentiellement sur du lobbying auprès de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et des transporteurs. Il s'agira notamment de rappeler aux transporteurs leurs obligations contractuelles et de voir avec les eux les contraintes auxquelles les transporteurs sont confrontés pour l'installation et l'utilisation des portes-vélos (5 à 8 places) à l'arrière des véhicules et les réponses à apporter.

En effet si ce système permet de ne pas perdre de capacité en soute et d'offrir de bonnes conditions de transport au vélo, certains usagers pourraient avoir besoin de l'intervention du chauffeur pour accrocher leur vélo. Aussi, la capacité de transport de vélos étant limitée, un système de réservation préalable auprès du transporteur pourra être instauré.

A noter que la LOM oblige les autocars neufs utilisés pour des services réguliers d'être équipés d'un système pour transporter au minimum 5 vélos non démontés.

Mesure 2 : Communiquer sur l'existence de ce service et de son fonctionnement

La communication de l'existence d'un tel dispositif se fera à travers 3 canaux :

- Les offices du tourisme ;
- Les hébergeurs ;
- La fiche horaire Balad'Aups Bus.



Acteurs	Rôle
Région	Suit la bonne exécution des contrats de transport en tant qu'AOM
CCHC	Partenaire technique
Transporteur	Partenaire technique Exécute le marché de transport
OT	Relais pour l'information et la communication

➤ **Coûts**

- 1 porte-vélos : +/- 5 000 € à la charge du transporteur
- Coûts internes de communication

➤ **Suivi des mesures**

- Fréquentation du Balad'Aups Bus en été
- Nombre de vélos transportés

➤ **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

➤ **Faisabilité**



A close-up photograph of a hand holding a pink pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

Enjeu 4 : Mieux communiquer et informer sur la mobilité

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 14 Développer une plateforme web d'information commune à la CCHC incluant un module Pysae mutualisé

👉 **Constats du diagnostic**

- La CCHC édite un guide unique mobilité pour les transports collectifs de la CCHC mais ce guide est centré uniquement sur les TC.
- Les modules Pysae sont aujourd'hui propres à chaque commune et à la CCHC.

👉 **Objectif**

- Améliorer la connaissance des solutions de mobilité pour favoriser leur utilisation.

👉 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Créer une plateforme web d'information commune à toute les offres mobilités de la CCHC

Il donnera une vision multimodale des déplacements (transport collectif (navettes communales, Balad'Aups Bus, lignes régionales), modes actifs, voiture, covoiturage, électromobilité...) existante sur le territoire. Il renverra également vers les plateformes régionales de mobilité ([Oùra](#), [mov'ici](#)).

Cette plateforme, à actualiser régulièrement, reprendra la marque « transports et mobilité du Haut-Chablais ». Elle contiendra un onglet spécifique détaillant les offres et services dédiées aux habitants (transport scolaire et le cas échéant le transport à la demande) notamment en intersaison.

Mesure 2 : Etoffer le guide mobilité papier

Le guide mobilité papier de la CCHC pourra également évoluer et s'enrichir des autres offres de mobilités existantes (modes actifs, covoiturage...).

Une version « habitant » pourra être réalisée et reprendra l'offre et dispositifs de de mobilité en place en intersaison. Elle sera mise à disposition dans les services publics (ex : relais France Services, mairies...).

Mesure 3 : Mettre en place un seul module Pysae sur l'ensemble de la CCHC

Le **module Pysae** permet de visualiser en temps réel la position des véhicules des lignes de transport collectif (exceptées les lignes régionales). Aujourd'hui le module Pysae est spécifique à chaque commune et à la CCHC. L'objectif est de les **regrouper dans un seul et unique module accessible avec le même QR code** quel que soit le type de ligne.

Il s'agira aussi d'étudier avec la Région la **possibilité d'intégrer les lignes régionales Y03, Y04, Y91 et Y92** dans ce module.

👉 **Publics cibles**

- Tous publics

👉 **Périmètre**

- CCHC

Acteurs	Rôle
CCHC	Maitre d'ouvrage pour l'amélioration de la communication
Communes / Région	Partenaires pour la mise à disposition des données de l'offre Relais de l'information et du renseignement.

👉 **Coûts**

- Création d'un site web dédié : +/- 5 k€
- Impression du guide « intersaison » pour distribution : +/- 1,5 k€ pour 500 exemplaires
- 0,15 ETP pour la création (la 1^{ère} année) et le suivi

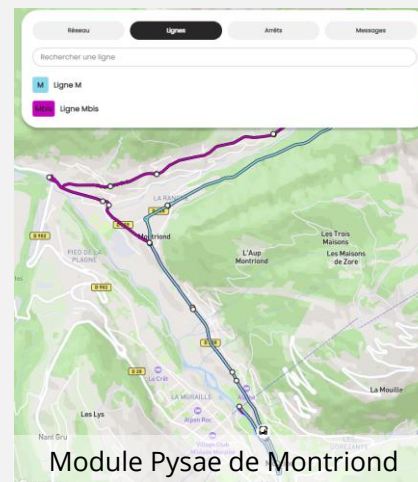
👉 **Suivi des mesures**

- Nombre de connexions à la plateforme web
- Nombre de téléchargements du guide
- Nombre de guides papiers distribués

👉 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

👉 **Faisabilité**



Module Pysae de Montriond

Action 14 Développer une plateforme web d'information commune à la CCHC incluant un module Pysae mutualisé

➤ Mesures à mettre en œuvre

Zoom mesure 1 : Pour aider la CCHC dans ces réflexions, des exemples de guides multimodaux ont été analysés et comparés. 3 concernent des guides au format papier/imprimable et 1 est un site internet dédié.



Territoire	CC du Thouarsais	CC Rivière Chinon St Benoît la Forêt	CC du Genevois	Le Pays d'Alençon
Type répertoire	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Site internet dédié
Un sommaire	non	non	non	Page d'accueil avec menu
Nombre de pages / format	11 pages / format A4	11 pages / format A4	9 pages / format A4	8 sous menus
Présentation du territoire	non	non	Oui avec carte de l'offre	non
Offre présentée	Mode actifs, plan vélo & services associés, TC, TAD, mobilité inclusive, covoiturage, carburants alternatifs	TC, modes actifs, voiture individuelle, voiture partagée, stationnement	Voiture solo pour montrer ses points négatif, voiture autrement, TC, modes actifs,	Cars & bus, trains, location de 2 roues et voiture, covoiturage, taxi, accès permis de conduire, vélo via renvoi sur calcul d'itinéraire régional
Carte de l'offre	Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)	Oui (mais schématique avec plan vélo, plan lignes TC)	Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page	Non – juste plan de l'offre TC
Grille / détail des horaires précis	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non renvoi sur autre site alors que le téléchargement serait aisé
Comparatif entre les modes	Non	Non	Oui	Renvoi sur le calculateur régional
Sensibilisation	Très limitée	Très limitée	Oui	Non
Contact pour en savoir plus	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (téléphone conseiller en mobilité et renvoi web)
Les « plus » du répertoire	Quiz « A vous de jouer ! »	Des zooms & conseils par mode (comment équiper son vélo ? Eco-conduite...)	Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité.	-

Action 14 Développer une plateforme web d'information commune à la CCHC incluant un module Pysae mutualisé

➤ Mesures à mettre en œuvre

Suite zoom mesure 1

TRAINS ET AUTOCARS RÉSEAU TER SNCF

Voyager en train, c'est du temps gagné!

Le train, c'est :

- Confortable : finit les stress et les embouteillages, je peux écouter de la musique, lire un livre, travailler, me reposer...
- Écologique : avec le TER, je contribue à préserver l'environnement.
- Pratique : je peux monter dans le train avec mon vélo.

Mars habite Chiron et travaille à Tours.
 Pour 35 minutes, il prend le train à 7h34 et repart de Tours à 21h32.
 Pour gagner du temps, Mars prend son vélo entre son lieu d'habitation et la gare de Chiron puis entre la gare de Tours et son lieu de travail.

Le savez-vous ?

• 45 minutes, c'est en général le temps nécessaire au train pour relier Chiron au centre-ville de Tours.

• Le Comité Local d'Aménagement et de Développement (CLAD) de la ligne TER Tours-Chiron se réunit régulièrement afin de réfléchir sur la qualité de service sur la ligne.
 Le CLAD est ouvert au public afin que l'ensemble des usagers qui le souhaitent puissent participer.
 Contact : www.reseaux@ter.sncf.fr ou Mairie de Chiron.

Zoom : Accès plus

- Accès Plus est un service gratuit d'accueil en gare et d'accompagnement au train. Ce service personnalisé s'engage à faciliter l'organisation du voyage des clients en situation de handicap. Informations au 0890 640 650 (0,11 €/min TTC) ou sur www.accessibilite.sncf.com
- La gare de Chiron est également accessible aux personnes à mobilité réduite (accès de plain-pied, signalétique adaptée...).



Informations pratiques

- En partant de Chiron, je me rends facilement :
 - En autocar à Loudun et à Thouars
 - En train ou en autocar à Tours : 11 départs quotidiens (du lundi au vendredi), 5 départs le dimanche.
 - En train à St-Pierre-des-Corps, afin de rejoindre l'Aéroport Charles de Gaulle en seulement 1h35.
- En partant de Port-Boulet, je me rends facilement à Tours, Orléans, Saumur, Angers, Nantes et même la Côte Atlantique.
- Tarifs : De nombreux abonnements et tarifs préférentiels existent pour les lycéens, étudiants, apprentis, demandeurs d'emploi et salariés.

Où m'informer ?

- Site internet : www.ter.sncf.fr/centre
- TER Centre : 0 800 83 59 23, du lundi au samedi de 6h à 20h
- Gare de Chiron :
 - Lundi au vendredi : 6h-21h05
 - Samedi : 6h45-13h45-20h30
 - Dimanche et jours fériés : 13h45-20h45
- Guichet de la gare de Chiron :
 - Lundi au vendredi : 6h05-13h10-20h40
 - Samedi : 6h45-13h45-20h30
 - Dimanche et jours fériés : 13h45-20h40

Exemple présentation synthétique de l'offre de TC régionale sur le répertoire de la CC du Chinois

Exemple carte multimodale détaillée sur le répertoire de la CC du Genevois



COVOITURAGE en Thouarsais

Le covoiturage est un mode de déplacement pratique, économique et convivial. Vous pouvez covoiturer pour les trajets du quotidien ou les trajets de longues distances.

Les aires existantes

Pour améliorer et faciliter vos déplacements, plusieurs aires de covoiturations sont aménagées sur le territoire. Ces parkings peuvent servir de lieu de rendez-vous ou de dépôt, mais aussi vous permettre de stationner votre voiture dans un endroit adapté, si vous êtes passager. Le stationnement est gratuit et n'a pas de temps limité. Covoiturer devient alors plus facile!

Aire de covoiturage

Le groupe facebook

La Communauté de Communes du Thouarsais met à disposition des habitants un groupe Facebook de covoiturage : Covoiturage en Thouarsais. En le rejoignant vous pouvez proposer ou rechercher des trajets de courtes et longues distances.

À TOUTES LES JOURS!

Combien économisez-vous si vous faites un trajet Thouars-Bordeaux en covoiturage avec 4 personnes ?

A) 15 €
 B) 22 €
 C) 32 €
 D) 41 €

➤ www.thouars-communaute.fr/TER-RDS-Covoiturage
 ➤ www.facebook.com/groups/369372635922077/

Exemple comparaison de trajets avec différentes solutions de mobilité sur le répertoire de la CC du Genevois

À chaque besoin et chaque trajet... sa solution!

Retrouvez la carte de la mobilité de la communauté de communes du Genevois page suivante

- **St-Julien / route de Thairy**
 vélo sur piste de 50% de voies sécurisées
 St-Julien / Le Galien
 Gratuit
 7 min
- **Valleiry**
 arrêt Valleiry Espace Fol
 tpg ligne N
 Viry-Chef-Lieu
 1,60 €
 16 min
- **Vulbens**
 Je prends un passager via Klaxit ou covoiturage-leman.org
 ArchParc
 Je gagne jusqu'à 12€ / semaine
 20 min
- **Savigny**
 navette Proxigem
 Valleiry
 6€ aller-retour
 10 min
- **Gare de St-Julien**
 train
 gare d'Annemasse
 bus Tango
 arrêt Lycée Jean-Monnet
 Maison des adolescents à Vétraz-Monthoux
 3,90 € + 1,60 €
 32 min
- **Archamps place de l'Église**
 arrêt Pont de Combe
 tpg ligne M
 arrêt St Julien SNCF
 St-Julien centre-ville
 1,60 €
 28 min
- **Feigères**
 en voiture
 P+R gare de St-Julien
 bus tpg D
 arrêt Lancy-Pont-Rouge
 Lancy (canton de Genève)
 Léman Pass 96€/mois (P+R gratuit)
 40 min

Je me rends à Pôle emploi ou à la Mission Locale.
 Gratuit
 7 min

Je vais à la MJC de Viry.
 1,60 €
 16 min

Je peux aussi covoiturer gratuitement avec la borne Hél Lémán au même endroit!

Je vais travailler à ArchParc en voiture et souhaite partager les frais.

Je me rends à St-Julien pour faire des achats.

Je veux aller à la Maison des adolescents.

Je me rends à St-Julien pour faire des achats.

Je veux travailler tous les jours à Lancy.

Exemple présentation covoiturage avec quiz sur le répertoire de la Thouarsais

A close-up photograph of a hand holding a pink pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes representing buildings or parks. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pin.

Enjeu 5 : Agir en faveur de la mobilité des plus fragiles

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 15 Proposer une offre de transport à la demande fonctionnant toute l'année à destination des publics fragiles pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CCHC

👉 **Constats du diagnostic**

- Il n'existe pas d'offre de transport à la demande à l'échelle globale pour desservir l'ensemble des communes.

👉 **Objectif**

- Offrir une solution de mobilité pour tous les habitants pour se déplacer de manière occasionnelle vers les pôles de proximité tout au long de l'année

👉 **Publics cibles**

- Captifs (personnes âgées, jeunes...)

👉 **Périmètre**

- CCHC

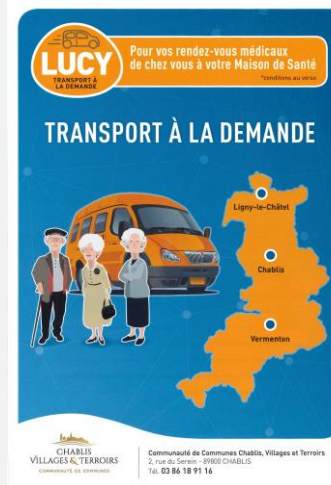
👉 **Mesures à mettre en œuvre**

2 scénarios pour un transport à la demande mais comprenant des critères communs

- Un TAD ouvert à certains publics (personnes âgées, jeunes, en recherche d'emploi...);
- Le fonctionnement serait entre 9h – 13h et 14h – 17h30 pour les demi-journées de fonctionnement afin de correspondre aux horaires d'ouverture des services et commerces.
- Une réservation qui serait effectuée la veille du départ et/ou 48h (calcul d'itinéraire selon les réservations);
- Une expérimentation au minimum de 24 mois, le temps de faire connaître le service auprès des publics ciblés.

Scénario 1 : Mise en place d'un transport à la demande (TAD) de type zonal avec 2 secteurs géographiques en rabattement sur les polarités et avec des horaires prédéfinis

Scénario 2 : Mise en place d'un transport à la demande (TAD) de type zonal avec 2 secteurs géographiques sans destinations ni horaires prédéfinis



Acteurs	Rôle
Région	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM
CCHC	Relais local de l'AOM
Commune	Partenaires techniques pour la communication et la diffusion de l'information

👉 **Coûts**

- Scénario 1 : de 34 à 70 k€ (hors recettes)
- Scénario 2 : de 26 à 41 k€/an (hors recettes)
- 0,15 ETP pour le suivi, la gestion et la communication

👉 **Suivi des mesures**

- Evolution globale de la fréquentation
- Taux de déclenchement par ligne et OD réalisées
- Evolution du rapport coût / voyage réalisé
- Enquête de satisfaction

👉 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

👉 **Faisabilité**

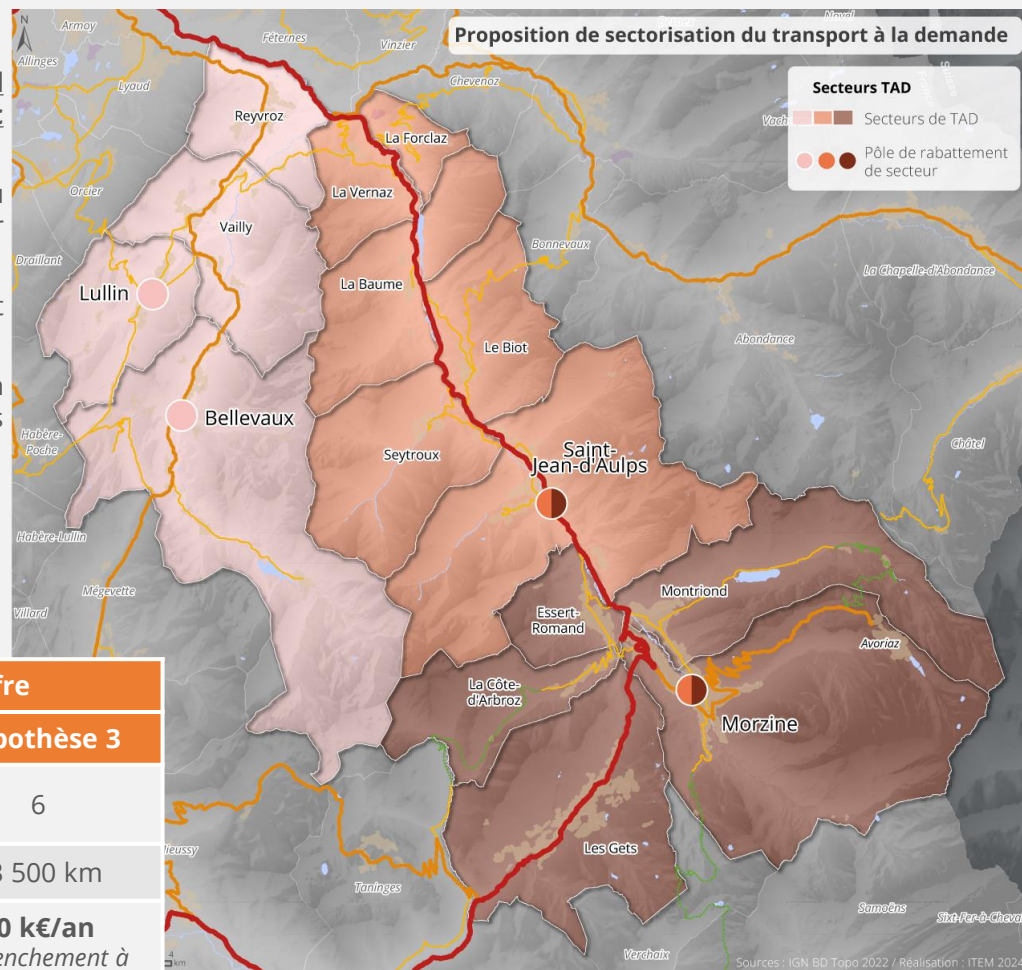


Action 15 Proposer une offre de transport à la demande fonctionnant toute l'année à destination des publics fragiles pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CCHC

➤ Mesures à mettre en œuvre :

Scénario 1 : Mise en place d'un transport à la demande (TAD) de type zonal avec 2 secteurs géographiques en rabattement sur les polarités et avec des horaires prédéfinis

- Fonctionnement sur des demi-journées par semaine vers les polarités où chaque commune disposerait d'1 AR à la demi-journée avec un temps sur place d'environ 1h30 à 2h.
- Organisation du TAD zonal avec des boucles virtuelles de rabattement permettant le ramassage dans les communes
- 3 circuits de ramassage : 1 dans la vallée du Brevon en rabattement sur Lullin ou Bellevaux, 2 dans la vallée d'Aulps en rabattement vers Saint-Jean-d'Aulps ou Morzine.
- Des circuits de moins de 30 minutes en moyenne.
- Le transport est réalisé par l'intermédiaire des artisans taxis.
- Pour évaluer les coûts d'exploitation, 3 niveaux d'offre sont proposés.



Coûts d'un TAD selon le scénario 1 et 3 hypothèses de niveau d'offre

Hypothèse	Hypothèse 1	Hypothèse 2	Hypothèse 3
Nb demi-journées / semaine de fonctionnement	2	4	6
Km maximum parcouru / an	11 500 km	18 000 km	23 500 km
Coût par an exploitation (base 3€ /km)	34 k€/an Déclenchement à 95 %	54 k€/an Déclenchement à 75 %	70 k€/an Déclenchement à 65 %
Recettes* (base 2 passagers/boucle à 4€ A/R)	580 passagers 2,3 k€/an	900 passagers 3,6 k€/an	1 200 passagers 4,8 k€/an

* Les recettes sont limitées et couvrent la publicité et la communication, mais ne suffisent pas à compenser l'ensemble des coûts d'exploitation.

Action 15 Proposer une offre de transport à la demande fonctionnant toute l'année à destination des publics fragiles pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CCHC

👉 Mesures à mettre en œuvre :

Scénario 2 : Mise en place d'un transport à la demande (TAD) de type zonal avec 2 secteurs géographiques en rabatement sur les polarités et avec des horaires prédéfinis

- Le transport est réalisé par l'intermédiaire d'un véhicule et d'un personnel de la CCHC
- Le trajet s'effectuerait depuis le domicile à l'adresse de destination (possibilité d'aller partout comme un taxi).
- 2 secteurs : vallée du Brevon et vallée d'Aulps
- Une tarification dépendante des distances réalisées lors du trajet : 2 € pour une distance jusqu'à 20 km aller-retour / 5 € pour une distance supérieure à 20 km aller-retour.
- Pas d'horaires prédéfinis
- Le premier qui réserve dicte l'horaire de départ et les réservations supplémentaires viennent se greffer sur les réservations précédentes pour mutualiser ou enchaîner les trajets si cela est réalisable avec l'offre de véhicule dédiée. Si cela n'est pas possible la réservation n'est pas validée.
- Un scénario impliquant une monopolisation de véhicules importantes pour une faible mutualisation mais permettant une certaine « liberté » aux passagers (possibilité de se déplacer n'importe où dans le secteur).

Coûts d'un TAD selon le scénario 2 et 2 hypothèses de niveau d'offre

Hypothèse	Hypothèse 1	Hypothèse 2
Nb demi-journées / semaine de fonctionnement	2 par secteur	4 par secteur
Besoin chauffeurs	0,4 ETP	0,75 ETP
Coûts des chauffeurs	14 k€/an	26 k€/an
Coût 1 véhicule (amortissement, assurance...)	8 k€/an	8 k€/an
Km parcourus par an	10 500 km/an	17 000 km/an
Cout km parcours par an (0,4€/km)	4 k€/an	7 k€/an
Cout total / an	26 k€/an	41 k€/an
Recettes (base 2 passagers/boucle à 3,5€ A/R)	580 passagers 2,0 k€/an	900 passagers 3,2 k€/an

Action 15 Proposer une offre de transport à la demande fonctionnant toute l'année à destination des publics fragiles pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CCHC

➤ Mesures à mettre en œuvre :

Le transport à la demande de la Communauté de Communes des Collines du Perche Normand (Orne, 16 communes, 12 150 hab.)

- Une offre mise en place depuis 2007 (avec une reconfiguration en 2021).
- Une exploitation assurée par les artisans taxis, tandis que la collectivité est en charge du suivi et des réservations.
- Un transport à la demande ouvert à l'ensemble des habitants de la CC pour des trajets internes à la CC et vers quelques polarités extérieures.
- Les jours et horaires de fonctionnement dépendent du motif de déplacement de l'utilisateur.

Année	2019	2021	2022
Voyages	4 538	4 048	4 898
Km	79 000	94 000	115 000
Dépenses	63 k€	94 k€	107 k€
Recettes	13 k€	18 k€	25 k€
Subventions	-	16 k€	16 k€
Reste à charge CC	50 k€	60 k€	66 k€

Libertad de la Communauté de Communes des Portes du Haut-Doubs (Doubs, 47 communes, 25 000 hab.)

- Une association assure la prise des réservations et l'organisation du planning des courses ;
- Des ayants droits spécifiques (les captifs) ;
- Un transport selon un système zonal pour des trajets non réguliers dont le départ et l'arrivée se situent à l'intérieur de la CC (4€ par trajet pour l'utilisateur) ;
- Fonctionnement du lundi au vendredi de 6h30 à 19h et le samedi de 8h à 12h sauf jours fériés ;
- Deux véhicules disponibles, donc la garantie de la course n'est pas assurée, ni le choix spécifique de l'horaire (adaptation en fonction des demandes)
- Sur 1 an, 6000 trajets effectués représentant près de 51 000 km parcourus et une moyenne de 10 personnes par jour et 214 bénéficiaires différents ;
- **Cout pour la CCPHD (après déduction des recettes) : 64 k€/an**



Action 15 Proposer une offre de transport à la demande fonctionnant toute l'année à destination des publics fragiles pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements à l'échelle de la CCHC

➤ Mesures à mettre en œuvre :

Le transport social à la demande de la Communauté de Communes de Haute-Tarentaise

SERVICE ÉTOILE
40, Avenue de Haute Tarentaise
73700 Bourg Saint Maurice
07.88.44.06.83
www.hautetarentaise.fr

HAUTE TARENTEISE
Communauté de Communes

QUAND ? Du mardi au vendredi

	8h - 12h (sauf le mardi)	13h - 18h
Mardi	9h à 12h : gestion des demandes et du planning	Déplacement à la demande
Mercredi	Déplacement à la demande	Déplacement à la demande
Jeudi	Déplacement à la demande	Activité
Vendredi	Déplacement à la demande	Epicerie sociale Coup de pouce

TRANSPORT SOCIAL À LA DEMANDE

Les inscriptions se font par téléphone le mardi matin de 9h à 12h.

En dehors de cette permanence, il est possible de laisser un message vocal, au plus tard 24h avant le besoin de conduite, afin d'être rappelé et de pouvoir organiser le déplacement (dans la limite des places disponibles).

Un numéro unique pour réserver vos trajets, sur inscription :

07.88.44.06.83

Pour améliorer votre quotidien, nous venons vous chercher à domicile.

À QUEL TARIF ?

La participation financière est payable en espèces ou par chèque directement auprès de l'accompagnateur(rice) lors de la montée dans le véhicule.

Un ticket de transport vous sera remis.

Grille tarifaire Aller/Retour :

Kilomètres parcourus Aller/Retour	Prix
1 à 15 km	2 €
16 à 30 km	5 €
31 à 50 km	10 €
Plus de 51 km	15 €

Tarif unique :

- Jeudi après-midi : 2 € (coût de l'activité en sus à la charge du bénéficiaire)
- Vendredi après-midi : 2 €

Restez informés Rejoignez la Communauté !

Facebook: /Haute Tarentaise Communauté de Communes

FACILITER LES BESOINS DE DÉPLACEMENT en HAUTE TARENTEISE :

Découvrez comment ça marche...

Un service Mobilité de proximité !

POUR QUI ?

- Pour les personnes de plus de 65 ans, et/ou en situation de handicap permanent ou provisoire.
- Résidant sur une des 8 communes de la Communauté de Communes de Haute Tarentaise :
 - Bourg Saint Maurice/Les Arcs
 - Les Chapelles
 - Montvalezan/La Rosière
 - Sainte Foy Tarentaise
 - Séiez
 - Tignes
 - Val d'Isère
 - Villaroger
- Sans condition de ressources

Des questions ?
Contactez le Transport social à la demande, Communauté de Communes de Haute Tarentaise
07.88.44.06.83

POUR QUOI ?

Service personnalisé pour les déplacements intramuros sur les huit communes.

- Se rendre dans un commerce de proximité
- Se rendre à un RDV médical ou paramédical
- Réaliser des démarches administratives
- Faire une visite familiale, amicale
- Faire des sorties culturelles

Et aussi :

- Un créneau « Activité collective », organisée par le Service Étoile.
> les jeudis après-midi
- Un créneau « Coup de Pouce », épicerie sociale.
> les vendredis après-midi

À vos côtés, pour vous accompagner dans votre quotidien

www.hautetarentaise.fr

Prioritaire
Intermédiaire
Peu prioritaire

Action 16 Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance

👉 **Constats du diagnostic**

- Des zones rurales peu accessibles (hors usage de la voiture) pour les populations captives qui y habitent (personnes âgées, jeunes...).

👉 **Objectif**

- Rapprocher les services et commerces des habitants pour diminuer les déplacements contraints et ainsi limiter l'immobilité subie et l'exclusion

👉 **Mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Accompagner la mise en place de services à distance dans des espaces relais intercommunaux

- Mettre à disposition des associations (activités culturelles, artistiques,...) ou des professionnels (assistantes sociales, assistantes maternelles...) une salle pour leurs activités (exemple : Mairie).
- Envisager un espace spécifique pour accueillir une borne de télémedecine/téléconsultation, en ciblant prioritairement les communes non desservies par les services de transport collectif.

Mesure 2 : Accompagner les projets de commerces et services ambulants itinérants

- L'accompagnement des projets pourra passer par des financements des collectivités territoriales, des aides matérielles et/ou humaines et par de la communication. L'aide pourra passer par un financement sur l'achat ou le renouvellement du véhicule et de ses aménagements à partir d'un investissement minimum.

👉 **Publics cibles**

- Tous publics

👉 **Périmètre**

- CCHC

Acteurs	Rôle
CCHC	Accompagnement technique et/ou financier. Promotion des services itinérants auprès de la population.
Communes	Partenaires techniques
Porteurs de projets (privés ou publics)	Chefs de file, mise en œuvre des services itinérants.

👉 **Coûts**

- Variable selon le type de services développés
- Besoin humain et coûts pour la collectivité à définir selon le niveau d'accompagnement proposé : financements, subventions de certains services, aide matériel ou humaine...

👉 **Suivi des mesures**

- Nombre de services itinérants mis en place
- Typologie des services, nombre de communes couvertes

👉 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

👉 **Faisabilité**



Action 16 Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance

Exemples de services itinérants :

Le Médico-bus (Est de l'Orne)

- Nouveau dispositif innovant de prise en charge des soins non-programmés dans l'Orne-Est depuis avril 2020 destiné en priorité aux personnes sans médecin traitant.
- Projet né du partenariat entre Communauté professionnelle territoriale de santé Orne-Est, l'ARS, la Région Normandie, l'Etat et la CPAM.
- Le Médico-bus sillonne l'Est du Département de l'Orne (CC Mortagne-au-Perche, Pays d'Aigle, Hauts de Perche...).



Un bus de sport dans le Lot

- Créé en 2019 sur l'initiative d'un particulier.
- Le bus parcourt les villages du Lot. service est notamment destiné aux seniors leur offrant la possibilité d'une activité physique et de créer du lien social.
- 400 adhérents dès les premiers mois de fonctionnement.



L'épicerie solidaire de la CC Flandres-Lys (62)

- Service organisé par le CCIAS, l'épicerie est accessible sur dossier selon les ressources financières des familles.
- Une centaine de familles bénéficiaires en 2019.
- L'épicerie s'approvisionne sur les invendus des supermarchés et producteurs, l'épicerie propose des produits 80 % moins chers qu'en grande surface.,



Bar Truck dans le Cher

- Lancé par un particulier.
- Une quinzaine de village visités par semaine dans le Pays de Sancerre.
- Un 2e camion
- en projet.



A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The text 'Synthèse des actions' is overlaid on the map.

Synthèse des actions

Synthèse : rôle de la CCHC et coûts de mise en œuvre des actions

	Actions	Acteur pilote	Priorité 1 prioritaire 5 non prioritaire	Cout à charge autres acteurs		Coûts à charge CCHC		
				Investissement	Fonctionnement	Investissement	Fonctionnement	Moyens humains
1	Favoriser le recours au covoiturage en assurant la promotion des plateformes existantes de mise en relation et avec une incitation financière de la collectivité	Région ou CCHC si délégation de la Région	1				10 k€/an	0,05 ETP pour la promotion des plateformes
2	Structurer des points de rencontre (aires locales) pour le covoiturage / autostop organisé	CCHC, CD74, Communes	1	47 k€ selon domanialité de la voirie				Selon degré d'investissement de la CC dans le projet
3	Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique dans la vallée d'Aulps	Région ou CCHC si délégation de la Région	2,25			une partie des +/- 190 k€ avec autres partenaires	15 à 35 k€/an si garantie départ	0,2 ETP pour l'année du lancement
4	Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage avec ou sans permis sur la CCHC	Région ou CCHC si délégation de la Région	4,5				+/- 34 k€/an si délégation	0,1 ETP
5	Porter auprès de la Région une augmentation du nombre de services sur les lignes régionales vers Thonon et Cluses pour mieux répondre aux besoins	Région	1,5		Y03 : 120 k€/an Y04 : 10 k€/an Y91 : 96 k€/an Y92 : 135 k€/an Soit +/- 361 k€/an			Ponctuel
6	Proposer une restructuration du Balad'Aulps Bus et du Brev'Bus	Région ou CCHC si délégation de la Région	1				Coût constant jusqu'à 150 k€ selon le scénario retenu	0,25 ETP pour l'année de restructuration et suivi

Synthèse : rôle de la CCHC et coûts de mise en œuvre des actions

	Actions	Acteur pilote	Priorité 1 prioritaire 5 non prioritaire	Cout à charge autres acteurs		Coûts à charge CCHC		
				Investissement	Fonctionnement	Investissement	Fonctionnement	Moyens humains
7	Uniformiser les points d'arrêts des navettes communales et Balad'Aulps Bus	CCHC et Communes	2,25	104 k€ pour les arrêts des navettes communales		36 k€ pour les 36 points d'arrêt du Balad'Aups Bus		0,1 ETP l'année de réalisation de l'action
8	Restructurer/créer de véritables gares routières à Morzine et aux Gets	Communes	2,75	Selon les choix retenus				Ponctuel
9	Mener une étude de sécurisation des accès au collège de Saint-Jean-d'Aulps et de Bellevaux	CCHC	1,25			+/- 30 k€		Ponctuel en suivi étude et des projets
10	Mettre en œuvre les itinéraires prioritaires définis dans le Schéma Directeur Cyclable	A définir selon évolution des compétences de la CCHC	1	Une partie des 19 à 22 M€ HT selon gouvernance définie dans la mise en œuvre des aménagements et entretien				0,3 à 1 ETP/an selon prise de compétence itinéraires cyclables
11	Développer un stationnement vélo adapté aux besoins	CCHC : achat Communes : installation	1,75			72 k€ si porté par CC		Ponctuel
12	Etendre le système de location courte durée Gets'Lib à d'autres communes	Région ou Communes/CCHC selon la compétence mobilisée	2,75	300 k€ pour 12 stations	+/- 40 k€/an			Ponctuel
13	Equiper les navettes communautaires de portes-vélos	Région	2,25	5 k€/véh.				

Synthèse : rôle de la CCHC et coûts de mise en œuvre des actions

	Actions	Acteur pilote	Priorité 1 prioritaire 5 non prioritaire	Cout à charge autres acteurs		Coûts à charge CCHC		
				Investissement	Fonctionnement	Investissement	Fonctionnement	Moyens humains
14	Développer une plateforme web d'information commune à la CCHC incluant un module Pysae mutualisé	CCHC	1,5			5 k€ pour la page web	1,5 k€ pour l'impression du guide	0,15 ETP pour la 1ère année de création et suivi
15	Proposer une offre de transport à la demande fonctionnant toute l'année à destination des publics fragiles pour permettre de répondre aux besoins essentiels de déplacements sur la CCHC	Région ou CCHC si délégation de la Région	3,75				De 26 à 70 k€ hors recettes selon le scénario retenu et si délégation de la Région sans prise en charge	0,15 ETP pour le suivi et la communication
16	Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants et/ou à distance	Porteurs de projets privés ou publics	4,25			Selon les choix retenus par la collectivité		Ponctuel

A close-up photograph of a hand holding a red pushpin over a map. The map shows a grid of streets and some irregular shapes, possibly representing a city layout or a specific area of interest. The background is slightly blurred, focusing attention on the hand and the pushpin.

4. Liste des aides disponibles

Les aides nationales (1/4)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Tous modes	Fonds Vert / France Ruralité (Mobilités durables en zones rurales)	Stratégie / plan de mobilité simplifié, mise en place de solutions de mobilité : TAD, autopartage, location de VAE, mobilité solidaire, conseils en mobilité...	Jusqu'à 50 % pour la CC AOM et 20 % pour la Région AOM locale	Décembre 2024
	La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)	Projets de mobilité tous modes (pistes cyclables, véhicules de transports en commun...).	Varie selon les budgets alloués aux territoires	Dotations annuelles
	La dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)	Soutien aux projets visant à favoriser le développement des services publics en milieu rural.		
	La dotation de soutien à l'investissement des départements (DSID)	Projets dont la mise en œuvre a pour objectif la solidarité entre les différents territoires d'un même département ou d'une même région		
	Les dotations politique de la ville (DPV) ou subventions pour travaux divers d'intérêts local (TDIL)	Aides financières pour les projets urbains divers (davantage axées sur les travaux urbains)	Chaque année, une circulaire vient préciser les règles de répartition et d'emploi du FNADT	Subvention annuelle
	Le fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT)	Soutien en investissement et fonctionnement aux actions mettant en œuvre les choix stratégiques de la politique d'aménagement, dont la mobilité.		
	Programme certificats d'économies d'énergie (CEE)	Une dizaine de programmes CEE Transport développée dans le tableau suivant: bus électriques, achat / location / retrofit, vélo, logistique urbaine durable, éco-mobilité (programme TIMS), bornes de recharge...		
	Offres de la Banque des territoires	Trois dispositifs de soutien : offre de crédits d'ingénierie , mobi-prêts pour les infrastructures et équipements pour les mobilités propres, investissement financier dans des partenariats publics-privés , pour permettre le décollage de services de mobilité non rentables à leur démarrage.		
	Petites Villes de Demain (PVDD) / CRTE	Améliorer la qualité de vie des habitants des petites communes (< 20 k hab.) et des territoires alentours en les accompagnant (diagnostic, stratégie, actions) dans des trajectoires dynamiques dans le cadre de la transition écologique jusqu'en 2026		

Les aides nationales (2/4)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Modes actifs / Voiture	Mobilités actives et partagées (EPCI, Associations)	Accompagner le changement de comportements vers le passage à l'action via un programme d'actions pour les collectivités, les employeurs et les établissements scolaires	Chargé de mission : 30 k€ / an / ETPT + 3k€ max d'équipements Com. / animation / formation : 50 % d'aide (montant max de 20 k€ / an)	juillet 2024
	Plan de circulation pour la transition écologique (EPCI /Communes)	Modifier le partage de l'espace public et faire davantage de plateaux autres usages (marche, vélo...), diminuer le trafic automobile de transit, améliorer le cadre de vie des habitants	Taux d'aide : 70 % Montant maximum d'un projet : 100 k €	juillet 2024
	Verdissement des flottes (collectivités, entreprises)	Pousser les entreprises et les collectivités françaises à électrifier leur parc automobile et cyclable : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prime à la conversion pour les entreprises (1) ▪ Bonus écologique pour les entreprises (2) ▪ Bonus vélo (3) 	Des primes et bonus dépendant du type de véhicule : <ul style="list-style-type: none"> ▪ (1) : jusqu'à 4 k€ / véhicule ▪ (2) : jusqu'à 3 k€ / véhicule ▪ (3) : jusqu'à 1,5 k€ / vélo 	Prime et bonus depuis le 14/02/2024
	Programme Advenir (CEE) pour les collectivités et les entreprises	Prime pour l'installation des infrastructures collectives et des bornes de recharge.	Jusqu'à 30 % du montant de fournitures, matériels et de travaux dans la limite de 9 k€ / point de recharge (1 k€ pour les VAE) + 300 € pour les bornes à la demande	Fin 2025
Modes actifs / Voiture / TC	Ville apaisée, quartiers à vivre (EPCI, Communes)	Inciter les collectivités développer la qualité de vie et l'attractivité des quartiers dans un contexte de changement climatique (programme d'actions couvrant les 10 engagements du manifeste)	Chargé de mission : 30 k€ / an / ETPT + 3k€ max d'équipements Com. / animation / formation : 50 % d'aide (montant max de 20 k€ / an)	juillet 2024
Voiture	Fonds Vert « Développement du covoiturage » pour les collectivités	Schéma covoiturage, études pré-opérationnelles, travaux d'aires de covoiturage ou de voies réservées, réalisation de lignes de covoiturage ou d'auto-stop organisé, animation, communication, campagnes d'incitations financières à la pratique.	Montant de l'aide attribuée selon le préfet de département : Entre 20 et 50 % du coût du projet	Dispositif reconduit jusqu'en 2027

Les aides nationales (3/4)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Marche	Le programme « ID-marche » / Marche du quotidien	Accompagner les politiques publiques locales en faveur de la marche et diffuser les bonnes pratiques. Etudes, aménagements, actions d'animation et de communication.	Taux d'aide : 50 % Montant d'aide maximal : 89 k€ Montant minimum du projet : 30 k€	3 juin 2024
		Financer des projets d'aménagements cyclables en site propre ainsi que des programmes de maillage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ AAP « Aménagement cyclable » ▪ AAP « territoires cyclables » 	Montant de subvention : >100 k€, taux d'aide entre 15 et 60 % selon les cas	AAP réguliers jusqu'en 2027
Vélo		▪ « développer le vélotourisme »	Ex : études de tracé de véloroute inscrite au schéma national ou régional	AAP jusqu'à janvier 2025
	AVELO 3 (CEE) pour les collectivités	Financement d'études liées au vélo (1), de services vélo (2), d'actions d'animation et de promotion de politiques cyclables (3) ainsi que le financement de postes de chargé de mission vélo (4).	Montant maximum par thématique : 100 k€ Montant minimum d'un projet : 20 k € Montant par agent ETPT : 29 k € Taux d'aide : 50 %	Juillet 2024 (annonce en novembre)
	Alvéole + (CEE) portée par la FUB (collectivités, écoles, entreprises...)	Prime pour l'installation de stationnement vélos sur l'espace public, dans les établissements scolaires et les PEM ainsi que d'actions de sensibilisation	40 % de l'investissement hors taxe (50 % en ZFE), avec un montant maximal par type d'abri et par place	31 décembre 2024
	Génération vélo (CEE) pour les collectivités	Programme de financement pour soutenir le déploiement du Savoir Rouler à Vélo (formation par des intervenants pour permettre aux enfants de 6-11 ans d'apprendre à se déplacer à vélo)	Les interventions réalisées dans le cadre du SRAV peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo	Fin 2024
	Objectif Employeur Pro-Vélo (FUB) / CEE	Accompagnement des employeurs privés, publics et associatifs dans la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels	Pour les employeurs : cofinancement de 40 à 60 % d'équipements et services (« remise en selle »...)	Fin 2024
	Mon vélo de A à Z (AMI) portée par la FUB / CEE (prescripteurs sociaux)	Accompagner de « A à Z » des personnes précaires vers la mobilité à vélo et ancrer durablement une expertise autour des politiques de marche et de vélos pour les prescripteurs d'aide sociale (CCAS, ...)	Forfait de lancement : 5 k€ (1 ^{er} année) Part fixe : 35,5 k€ / an Part variable : 100 € / personne	Avril 2024

Les aides nationales (4/4)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Vélo	Académie des Mobilités Actives (ADMA) de la FUB / CEE	Accroître et diffuser l'expertise autour des politiques marche et vélo (formation, ateliers pédagogiques)	Formations prises en charges par le programme	Décembre 2026
	ColisActiv' (FUB) / CEE	Développer la livraison de colis à vélo sur les derniers kilomètres en réduisant les coûts techniques (rupture de charge, entrepôt urbain...) par rapport aux modes thermiques	Subvention versée durant 3 ans aux entreprises : 0,6 € de prime moyenne par colis	2025

Disponibilité des dispositifs par région :

	AVELO3	AAP Marche du quotidien	Plan de circulation pour la transition écologique	Mobilités actives et partagées	Ville apaisée, quartiers à vivre
Auvergne Rhône-Alpes					
Bourgogne Franche-Comté					
Bretagne					
Centre Val de Loire					
Corse					
DR Guadeloupe					
Grand Est					
Guyane					
Hauts de France					
Ile-de-France					
Martinique					
Normandie					
Nouvelle Aquitaine					
Nouvelle-Calédonie					
Occitanie					
Océan Indien					
PACA					
Pays de la Loire					
Polynésie Française					
Saint Pierre et Miquelon					

Les aides locales

► La Région Auvergne-Rhône-Alpes

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Tous modes	Contrats d'aménagement de Mobilités Vertes	Aménagements aux abords des gares et P+R	Aide financière plafonnée jusqu'à 50 % de la dépense subventionnable pour les aménagements aux abords des gares et de P+R : jalonnement, cheminements, parvis, stationnement...	
	Contrat Région	Soutien aux projets d'ampleur des communes et de leurs groupements	Intervention jusqu'à 40 % du coût de l'opération : aménagements liés à la mobilité et des espaces publics.	

► Le Département de la Haute-Savoie

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Vélo	Plan Vélo Départemental 2022-2027	Établir un véritable maillage cyclable structurant sur le territoire, en cohérence avec les actions des collectivités	Jusqu'à 80% du coût des aménagements en site propre de type voie verte ou piste cyclable sur les itinéraires structurants, qu'ils soient sous maîtrise d'ouvrage départementale ou intercommunale avec un coût plafond de travaux de 300 000 € HT/km de voie verte et 500 000 € HT pour les ouvrages spécifiques.	2027