



SOLUTIONS  
CONSULTING  
ANALYSIS  
SERVICES  
DIGITAL

## PHASE 1 - DIAGNOSTIC

# ETUDE POUR LE DÉVELOPPEMENT ET L'OPTIMISATION DE L'ÉCO MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE D'ARLYSÈRE EN SAVOIE



ADEME



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Énergie



Septembre 2016

# IDENTIFICATION DU DOCUMENT

TITRE DU DOCUMENT : DIAGNOSTIC-ARLYSÈRE

TITRE DU PROJET : ETUDE POUR LE DÉVELOPPEMENT ET L'OPTIMISATION DE L'ÉCO MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE D'ARLYSÈRE EN SAVOIE

RÉFÉRENCE : O:\PRODUCTION\2AF00234 - ETUDE MOBILITE ARLYSERE\04- PRODUCTION INTERNE

RÉFÉRENCE DU DOCUMENT :

VERSION : VERSION 3

CONTRÔLE DU DOCUMENT :

	Nom
Rédaction	Jimmy RIBEIRO / Morgane DOVI / Stéphanie BARDON
Vérification	Stéphanie BARDON / Delphine DUCROUX
Approbation	Delphine DUCROUX
Distribution	Stéphanie BARDON

# CONTEXTE ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE

## Projet de territoire et le TEPOS « Territoire à énergie positive pour la croissance verte »



1-Diviser par deux sa consommation énergétique,  
2-Atteindre l'équilibre entre sa consommation d'énergie et sa production d'énergie renouvelable.

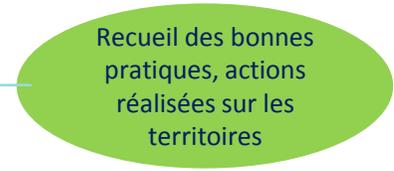
Des objectifs assignés dans des démarches précédentes :

**2005** : Définition d'un **Schéma de transports en commun** sur le territoire,  
**La prise de compétence** de la Co.RAL et son réseau urbain  
**2010** Le Syndicat mixte Arlysère devient **syndicat mixte de type SRU** .  
**2008 (et 2012)** le **SCOT** est élaboré fixe les orientations notamment de :  
1- Développer les transports collectifs et l'intermodalité  
2- Structurer l'espace valléen et renforcer l'offre de mobilité interne.

**Et plus récemment en mai 2015**

Une **intense concertation** est menée, des ateliers « **déplacements** » et « **transition énergétique** » parmi d'autres se sont tenus.

# MÉTHODOLOGIE



Jun - Septembre  
Septembre--Octobre  
Novembre-Décembre

## 1 Diagnostic

- Définition du périmètre d'intervention
- Recensement des transports
- Recensement des pistes cyclables
- Recensement des points d'attractivité

Nous en sommes ici →

Restitution en COFIL

Rapport, synthèse de l'offre, des pratiques/besoins de transport, visuels (cartes, schémas, graphiques...)

## 2

### Identification et hiérarchisation des priorités

- Analyse de l'existant / adéquation entre l'offre et les besoins théoriques

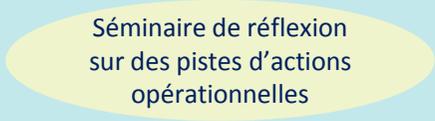
Restitution en COFIL

Rapport, synthèse de l'adéquation offre / demande, des dysfonctionnements repérés et enjeux, visuels (cartes...)

## 3

### Plan d'actions opérationnel

- Définition d'un schéma de mobilité, phasé et chiffré, avec scénarii alternatifs
- Problématique du vélo, dont le VAE



Restitution en COFIL

Rapport, synthèse des propositions, zooms sur les éléments impactant, visuels (cartes...)

## 4

### Suivi / Accompagnement

- Accompagnement pour la mise en œuvre pendant 1 an



# SOMMAIRE

*OBJECTIFS ET ENJEUX DE L'ÉTUDE*

*MÉTHODOLOGIE*

1. PRÉSENTATION DU TERRITOIRE
2. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET LÉGISLATIF
3. MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE
4. RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT
5. BESOINS / ENJEUX
6. RETOURS D'EXPÉRIENCES D'AUTRES TERRITOIRES

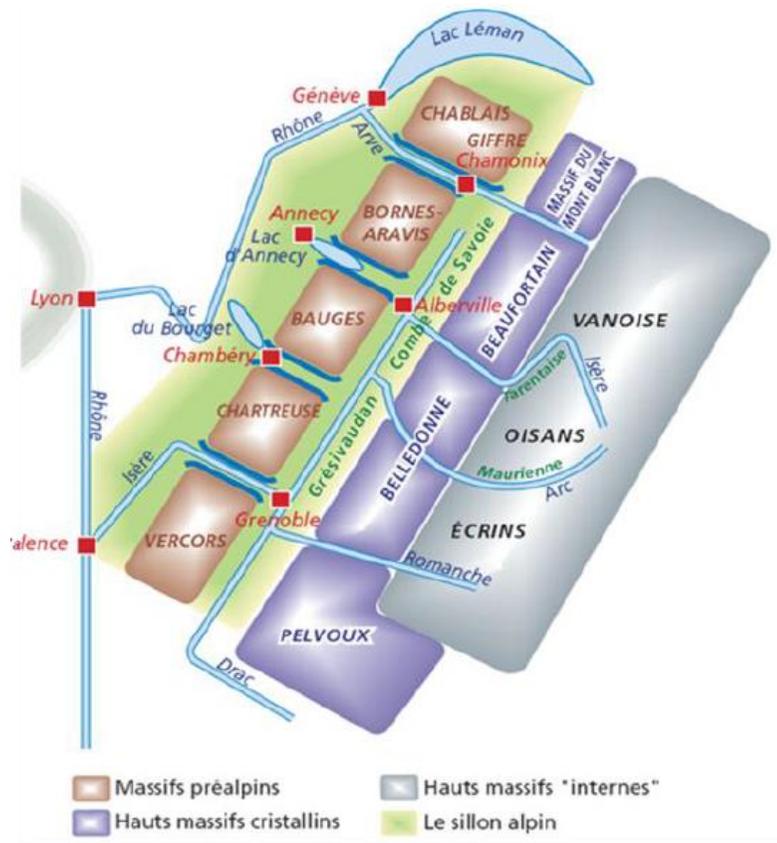
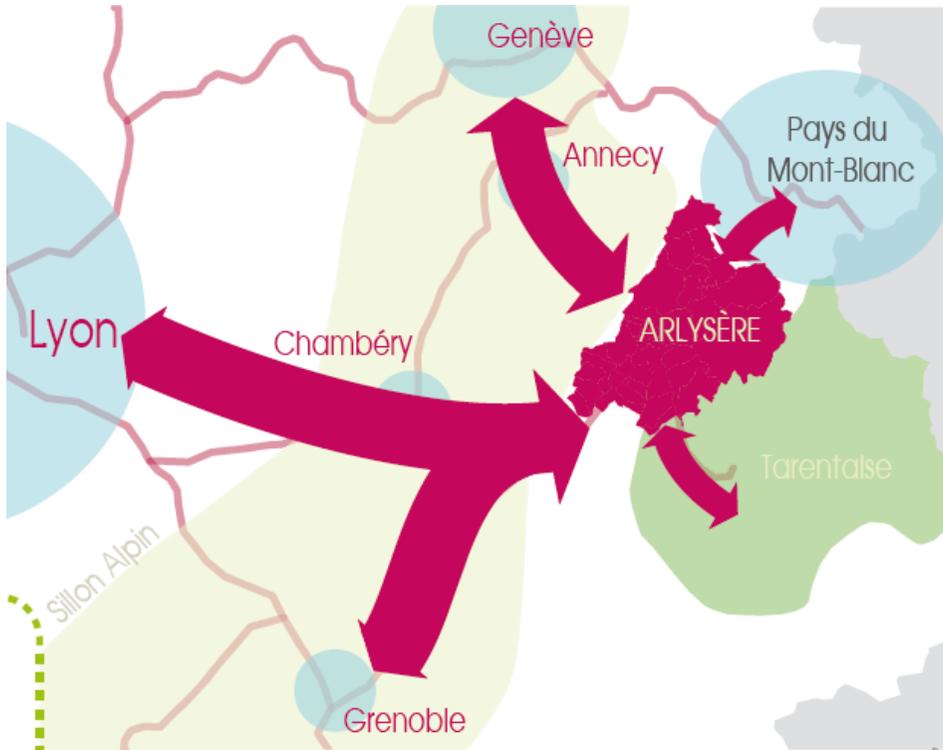
# 1

## PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

1. Situation géographique
2. Pôles générateurs

# 1 – PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

## SITUATION GÉOGRAPHIQUE DU PETR ARLYSÈRE



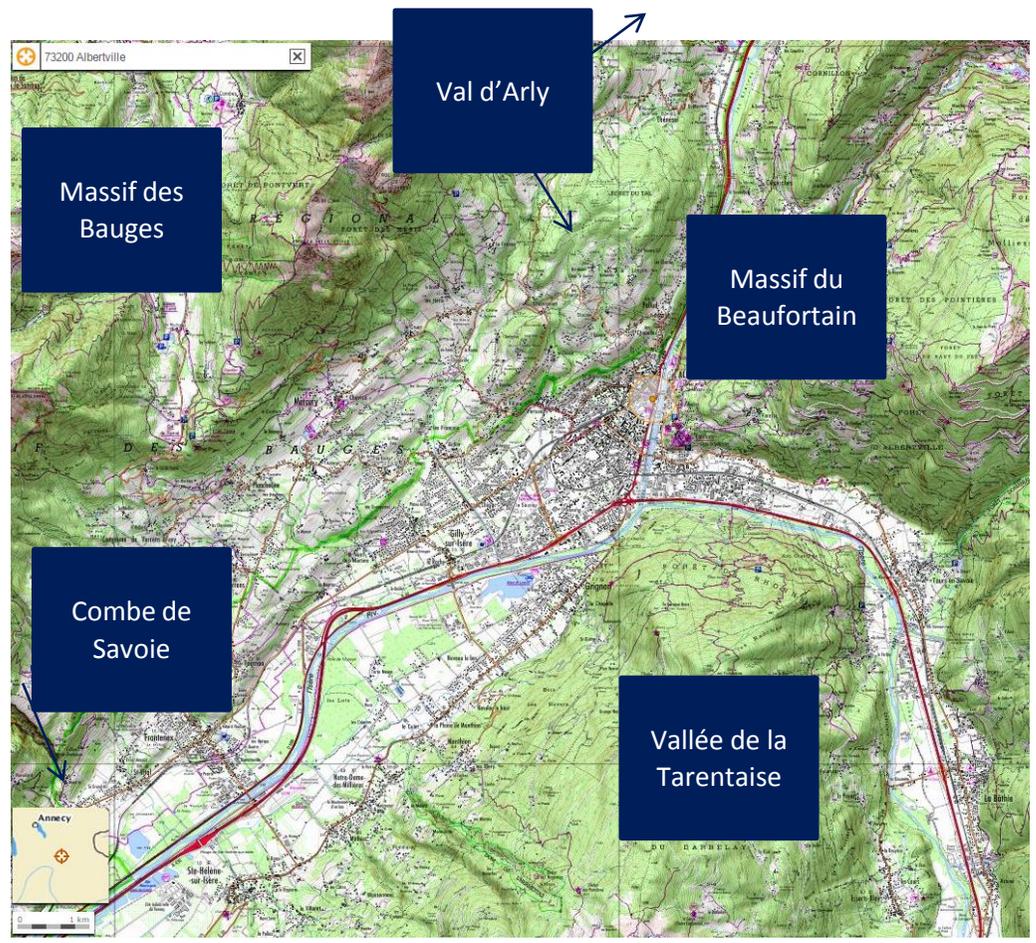
Source : SCOT enquête publique, 2011

Source : PADD du SCOT Arlysère, 2012

# 1 – PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

## SITUATION GÉOGRAPHIQUE DU PETR ARLYSÈRE

- **Albertville** et **Ugine** sont les deux principales villes de la CoRAL mais aussi du territoire Arlysère, avec respectivement 19 071 habitants et 7 019 (INSEE, 2013).
- Une **situation de carrefour** entre plusieurs massifs et vallée alpines.
- La « **porte d'entrée** » vers les plus grands massifs des Alpes (3 Vallées, Tignes/Val d'Isère, les Arcs/ la Plagne, etc.).
- Le **trait d'union** entre Haute-Savoie et Savoie : pays frontalier avec la Haute-Savoie à 3 niveaux (du côté de Faverges, du col d'Aravis et de Praz-sur-Arly).



Source : IGN, 2016

# LE TERRITOIRE D'ARLYSÈRE : 59 800 HABITANTS – 30 900 ACTIFS – 24 800 EMPLOIS

## CC de la Région d'Albertville : Co.RAL



**18 communes**  
**43 610 habitants – 161 hab./km<sup>2</sup>**  
**20 364 actifs - 18 140 emplois**

## CC de la Haute Combe de Savoie : CCHCS



**11 communes**  
**9 102 habitants – 87 hab./km<sup>2</sup>**  
**5 865 actifs - 2 460 emplois**

## CC du Beaufortain : CCB

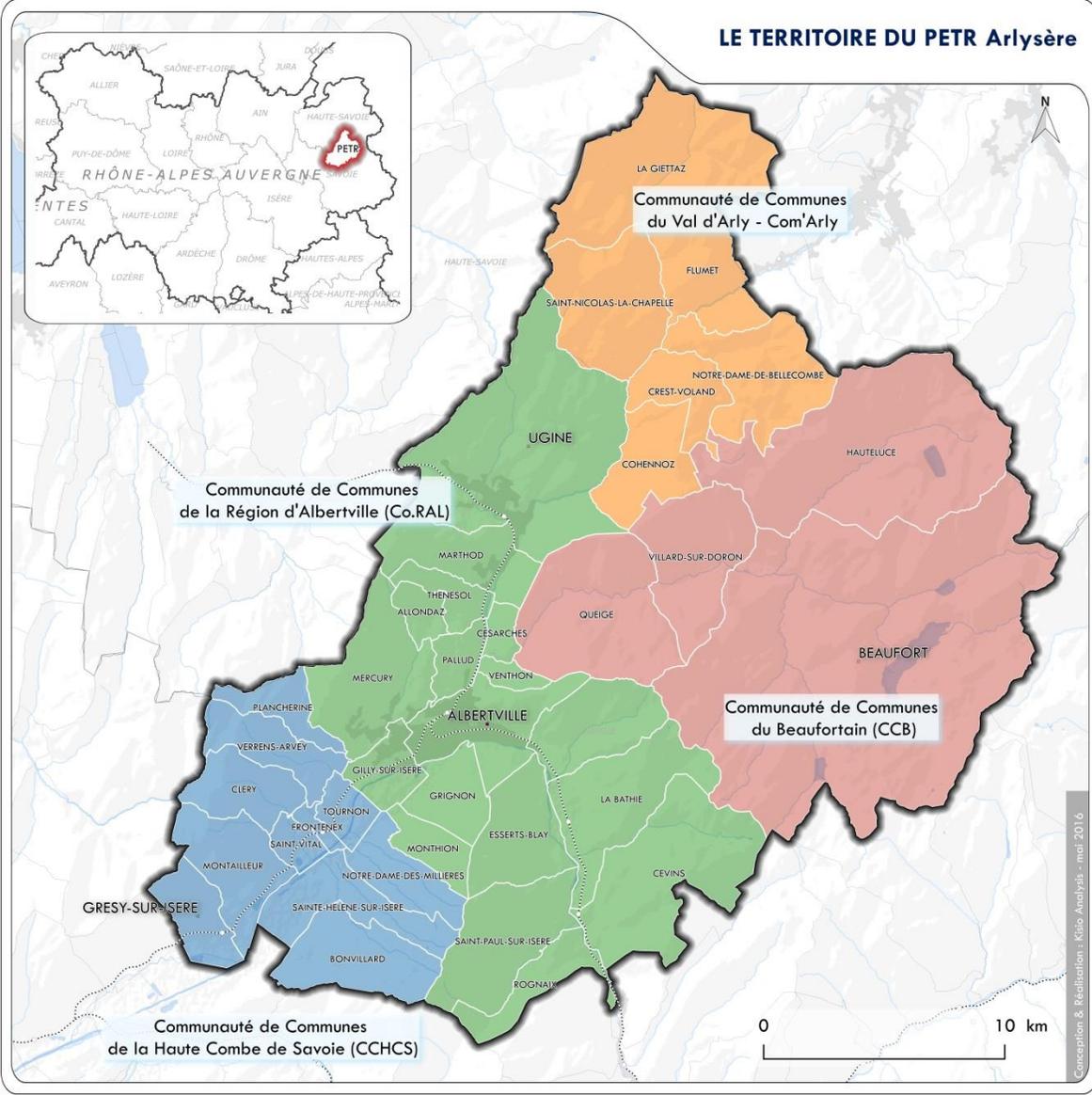


**4 communes**  
**4 460 habitants – 17 hab./km<sup>2</sup>**  
**2 913 actifs – 2051 emplois**  
**3 stations de ski : Les Saisies, Hauteluce (Espace Diamant) et Arêches-Beaufort**

## CC du Val d'Arly : Com'Arly



**6 communes**  
**2 690 habitants – 22 hab./km<sup>2</sup>**  
**1 725 actifs – 1 111 emplois**  
**4 stations de ski : 3 faisant parties de l'Espace Diamant et 1 (La Giettaz) intégrée au sein du domaine des Portes du Mont-Blanc**



Source : INSEE, 2013

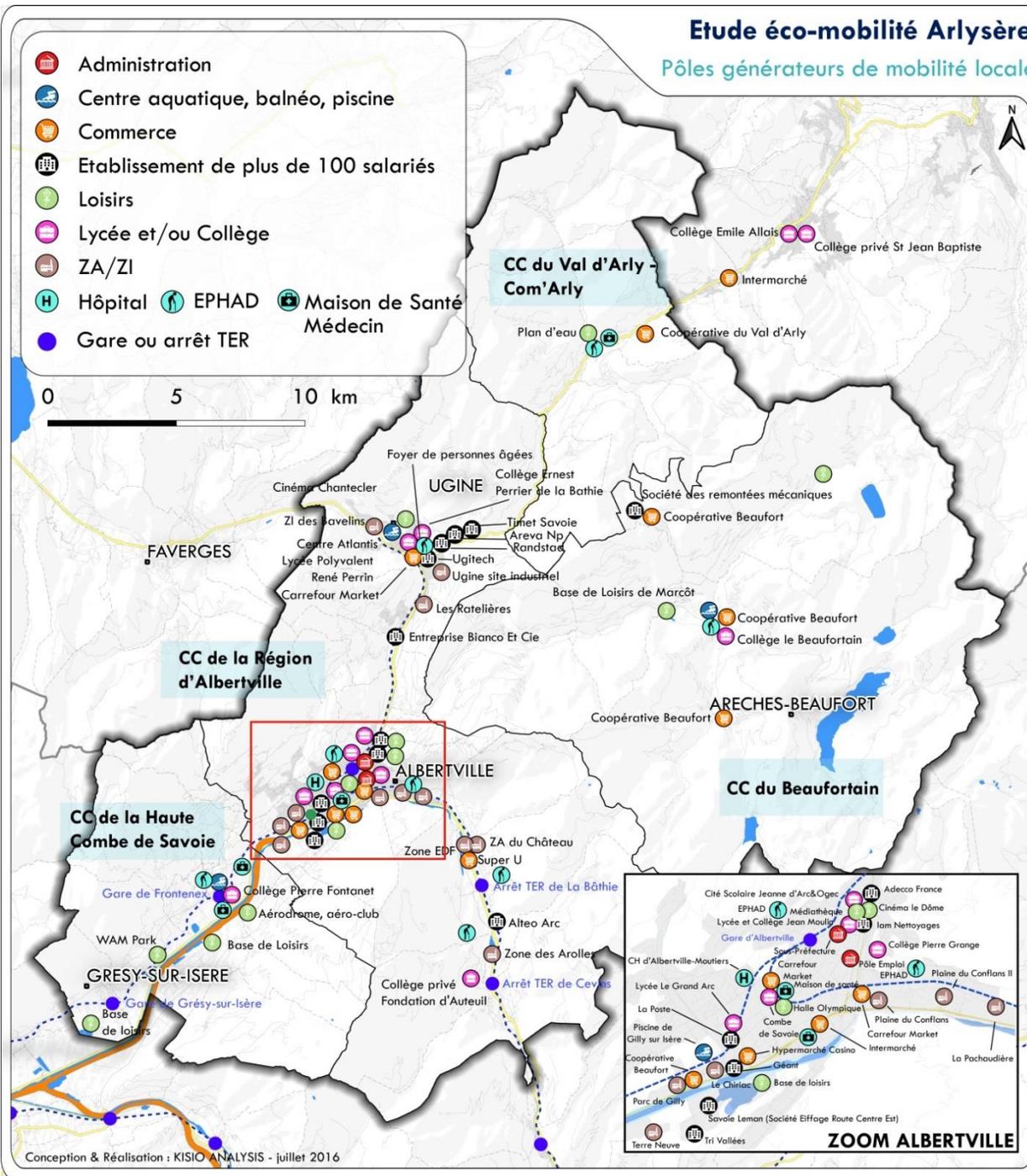


# 1 – PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

## PÔLES GÉNÉRATEURS DE MOBILITÉ LOCALE

Les pôles générateurs de mobilité locale sont principalement localisés sur les **pôles urbains** que sont Albertville et UGINE ainsi que dans les **centres-bourgs des villages**.

Par ailleurs, au regard de la superficie importante du territoire, les pôles générateurs de mobilité locale sont **concentrés dans l'espace**.



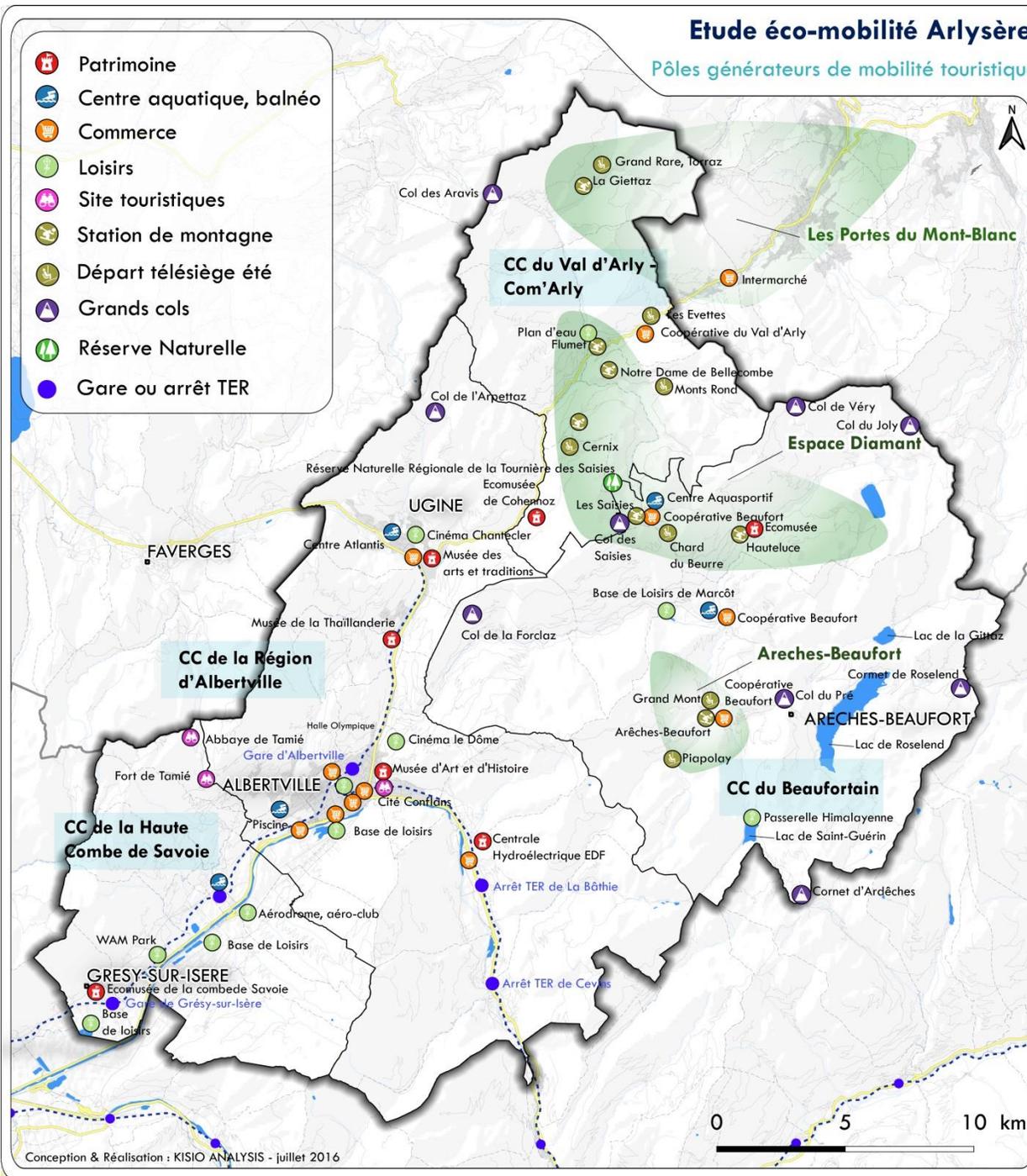
# 1 – PRÉSENTATION DU TERRITOIRE

## PÔLES GÉNÉRATEURS DE MOBILITÉ TOURISTIQUE

Les pôles générateurs de mobilité touristique sont principalement localisés sur les communes situées en hauteur sur des **territoires montagnards**.

Globalement, le territoire dispose de :

- 3 domaines skiables
- 7 villages-stations
- De nombreux cols « Tour de France »
- De nombreux chemins de randonnées et VTT.



# 2

## CONTEXTE RÈGLEMENTAIRE ET LÉGISLATIF

1. Préconisations et recommandations du SCOT
2. Loi NOTRe

## 2.1 – CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET LÉGISLATIF

# PRÉCONISATIONS ET RECOMMANDATIONS DU SCOT

Le territoire Arlysère dispose d'un SCOT à l'échelle de son territoire. Principal document d'urbanisme intercommunal, il fixe à travers 2 documents (PADD et DOG) les objectifs d'aménagement du territoire :

- Le **PADD** fixe les enjeux et les priorités politiques s'agissant de l'aménagement et du développement durable. Il présente « *ce que l'on a l'intention de faire* »
- Le **DOG** rassemble l'ensemble des dispositions et recommandations de *ce qu'il convient de faire* pour mettre en œuvre la politique définie dans le PADD.

Dans le cadre de cette étude, il sera important de considérer 3 axes stratégiques fixés par le PADD :

### 3 AXES STRATÉGIQUES :

- Mise en œuvre d'une **armature urbaine** de référence,
- Développement d'une **offre de mobilité avec un rééquilibrage des modes de transport**,
- Garantie du principe de **juste proximité**.

## 2.1 – CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET LÉGISLATIF

# DES LIAISONS HIÉRARCHISÉES

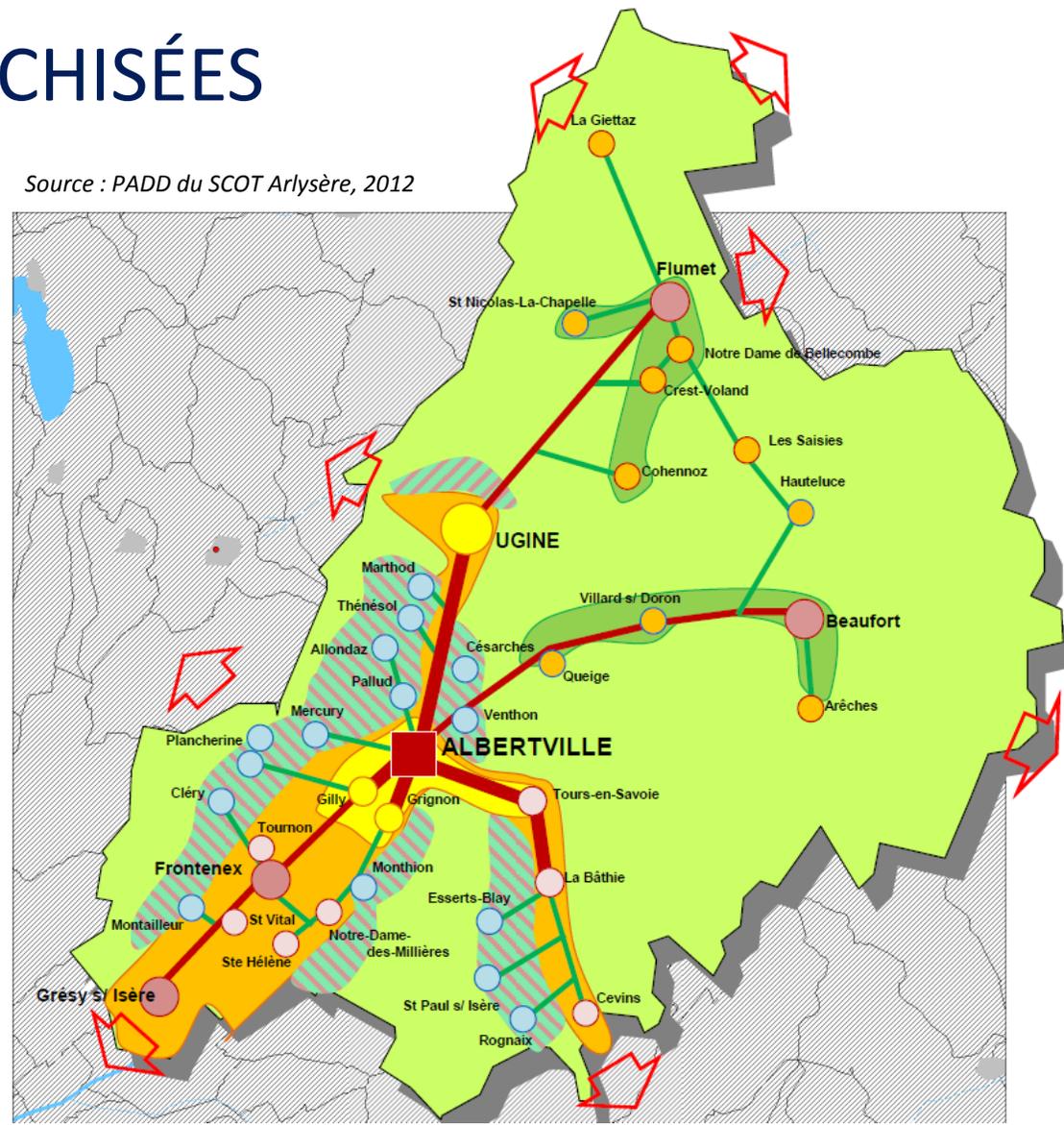
Le PADD du SCOT définit les différents composants de l'armature urbaine du territoire de sorte à ce que le territoire soit structuré de façon logique.

La carte ci-contre présente les communes selon les différentes « catégories » ainsi que des principes de liaison.

Dans le cadre de ce schéma d'éco-mobilité, **une attention particulière doit être portée à ce que les principes de liaisons (tels que définis ci-contre) soient couverts par une solution de TC et/ou une solution douce (type vélo).**

	Pôle du cœur d'agglomération et cœur
	Communes intégrées à l'agglomération,
	Pôles relais et Villages de la plaine - fond de vallée
	Villages des balcons sur plaine, Villages
	Plaines de l'Isère et de l'Arly, Vallées montagnardes
	Balcons urbanisés
	Ouverture sur les territoires, pôles voisins
	Principes de liaison

Source : PADD du SCOT Arlysère, 2012



## 2.1 – CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET LÉGISLATIF

# DÉVELOPPEMENT DES TC ET DE L'INTERMODALITÉ

Le PADD définit les objectifs auxquels le système de transports d'Arlysère devra répondre :

- *assurer la fluidité et la rapidité des relations internes, en privilégiant les transports durables et le **développement d'un système de transport collectif et multimodal à usage permanent**,*
- *relier le territoire à ses voisins, tant pour le développement des échanges économiques généraux que pour **favoriser la circulation des touristes en toutes saisons**.*

Le même document précise que le « *mode de transport prédominant d'Arlysère est la voiture, ce qui s'explique notamment par des contraintes de relief et de multipolarités. Mais **cette logique du «tout automobile » doit aujourd'hui évoluer vers une logique d'Eco-Mobilité** ».*

Concernant la mobilité touristique, le DOG propose les 3 recommandations suivantes :

Arlysère, en liaison avec les Communautés de Communes de la CORAL, Haute Combe de Savoie, Beaufortain et Com'Arly, engagera un plan de desserte de l'ensemble de l'espace touristique, mis en place progressivement et par expérimentation d'une offre de transport collectif (lignes régulières) permettant la desserte rapide et cadencée des différents sites majeurs du territoire touristique.

Le fonctionnement et le rayonnement de la Gare d'Albertville devront être optimisés : il s'agira en particulier de :

- renforcer les capacités de stationnement,
- favoriser l'inter-modalité sur ce site (transports collectifs, voitures et covoiturage, modes doux, ...)
- de pérenniser la fréquence des arrêts et l'adéquation des horaires aux besoins des habitants.

Arlysère en partenariat avec les deux intercommunalités Com'Arly et la Communauté de Communes du Beaufortain assurera la montée en puissance progressive et par expérimentation d'une offre de transport collectif (lignes régulières – transports à la demande – renforcement des dispositifs parking-relais + covoiturage) permettant la desserte rapide et cadencée entre la plaine d'Albertville et d'Ugine, les villages de l'espace Valléen Beaufortain Val d'Arly et les stations.

# 2

## CONTEXTE RÈGLEMENTAIRE ET LÉGISLATIF

1. Préconisations et recommandations du SCOT
2. Loi NOTRe

## 2.2 – CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET LÉGISLATIF

# EVOLUTIONS SUITE À LA LOI NOTRE

### Transfert de compétence Régions-Départements :

**Fin 2016**

- Préparation du transfert de la compétence transport interurbain des départements aux régions.
- Evaluation des ressources et des charges transférées des départements aux régions.
- Cette évaluation a lieu au sein d'une commission locale paritaire nommée CLERCT\*.

*\* Commission Locale d'Evaluation des Ressources et Charges Transférées*

**01<sup>er</sup> janvier 2017 – 31 août 2017**

- Les régions récupèrent la compétence concernant **l'organisation des transports interurbains**.
- Durant une période transitoire de 8 mois, la région Auvergne-Rhône-Alpes délèguera sa compétence aux départements.

**01<sup>er</sup> septembre 2017**

- Les régions récupèrent la compétence concernant **l'organisation des transports scolaires**.
- La politique de la région Auvergne-Rhône-Alpes est de proposer à l'ensemble des départements d'être AO2 jusqu'en 2020. A priori, le département de **la Savoie ne souhaite pas être AO2**.

**Post-2018**

- Durant les premiers temps, il y aura une **continuité du service public** et l'offre restera la même.
- C'est seulement dans un second temps que se posera la question d'une **harmonisation tarifaire et de l'offre** des réseaux des différents territoires.

## 2.2 – CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE ET LÉGISLATIF

# EVOLUTIONS SUITE À LA LOI *NOTRE*

### Création de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Arlysère :

- Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, les 4 communautés de communes disparaîtront pour devenir une unique communauté d'agglomération.
- A ce titre Arlysère en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité est **compétente, de droit, en matière de transport urbain et non urbain**, au jour de sa création sur son territoire.  
Il se substitue en lieu et place de l'autorité antérieurement compétente, qui doit avoir lieu, dans un délai d'un an à compter de la création de l'AOM.
- Il est à noter que la notion de PTU est remplacée par la notion de *ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité*. La création de ce ressort est automatique, il ne nécessite pas d'acte juridique particulier.
- Les services de transport urbain sont définis selon plusieurs critères par le décret n°2015-1610 du 8 décembre 2015.

Concernant la prise de compétence par la création d'une AOM, celle-ci doit signer une convention avec l'autorité précédemment organisatrice.

Ainsi, sur tous les projets de ce type la région est aujourd'hui au moins associée techniquement (car au 01.01.2017, la région sera chef de file des thématiques mobilité, transport).

Par la suite, ce type de convention se signera uniquement avec la région.

## CONTEXTE

## SYNTHÈSE PARTIE 1 ET 2

- Globalement un territoire avec une **faible densité de population** (78 habitants / km<sup>2</sup>), marqué par un **habitat diffus**, plusieurs vallées et massifs ainsi que des balcons urbanisés.
- Territoire polarisé autour d'Albertville (20 000 habitants) et d'Ugine (8 000 habitants), les deux principales villes d'Arlyère. **Des dynamiques de territoires contrastées** : un isolement plus marqué dans le Beaufortain, le Val d'Arly, des secteurs multipolarisés en Haute-Combe de Savoie et en basse Tarentaise (attraction des CC voisines : cœur de Savoie, cœur de Tarentaise, Chambéry Métropole...), l'attraction de la Haute-Savoie du côté d'Ugine, de La Giettaz et du Val d'Arly...
- Albertville concentre les **principaux services publics** (tribunaux, pôles emploi, trésorerie, hôpital...), les grands équipements culturels, les centres commerciaux, la gare....
- Des zones d'activités principalement basées dans les vallées (Ugine, Haute-Combe de Savoie, Basse-Tarentaise, Albertville Nord...) et une **activité saisonnière** en station à prendre en compte.
- Les équipements et sites de loisirs couvrent bien tout le territoire, et sont présents au sein de chaque CC : bases de loisirs, piscine, station de montagne, ... participant toute l'année à **son attractivité**. Un tourisme plus développé au sein des 7 stations du territoire.
- **Un contexte institutionnel en évolution** : transformation du territoire en CA avec création d'un PTU et prise de compétences « transport et mobilités » ; transfert de compétences transports mené progressivement entre le département et la région.

# 3

## MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

1. Flux de déplacements Domicile-Travail
2. Des usagers de la gare d'Albertville
3. Des visiteurs des Offices du Tourisme

### 3 – MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# FLUX DE DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL (INSEE)

Le territoire Arlysère compte **25 700 actifs ayant un emploi**.

#### Depuis le territoire d'étude :

##### Répartition géographique

- **76% des actifs\*** (19 500) du territoire résident et travaillent au sein d'Arlysère.
- **15% des actifs\*** (3 800) du territoire travaillent sur les autres territoires du département de la Savoie. Parmi eux, 28% travaillent sur la CC Cœur de Tarentaise (dont le chef-lieu est Moutiers).
- **6,5% des actifs\*** (1700) du territoire travaillent en Haute-Savoie.

##### Répartition au sein d'Arlysère

- **36% des actifs\*** (9 300) du territoire travaillent au sein de leur commune de résidence et effectuent donc un déplacement court.
- **27% des actifs\*** (7 000) du territoire travaillent dans une autre commune que leur commune de résidence mais au sein de la même communauté de communes.

#### Vers le territoire d'étude :

- **2 426 actifs** viennent travailler sur le territoire depuis les autres territoires du département de la Savoie.
- **872 actifs** provenant du département de la Haute-Savoie viennent travailler sur le territoire d'Arlysère (*en très grande majorité sur la CC de la région d'Albertville*).

Source : INSEE, 2012 et 2013

\* : actif occupé



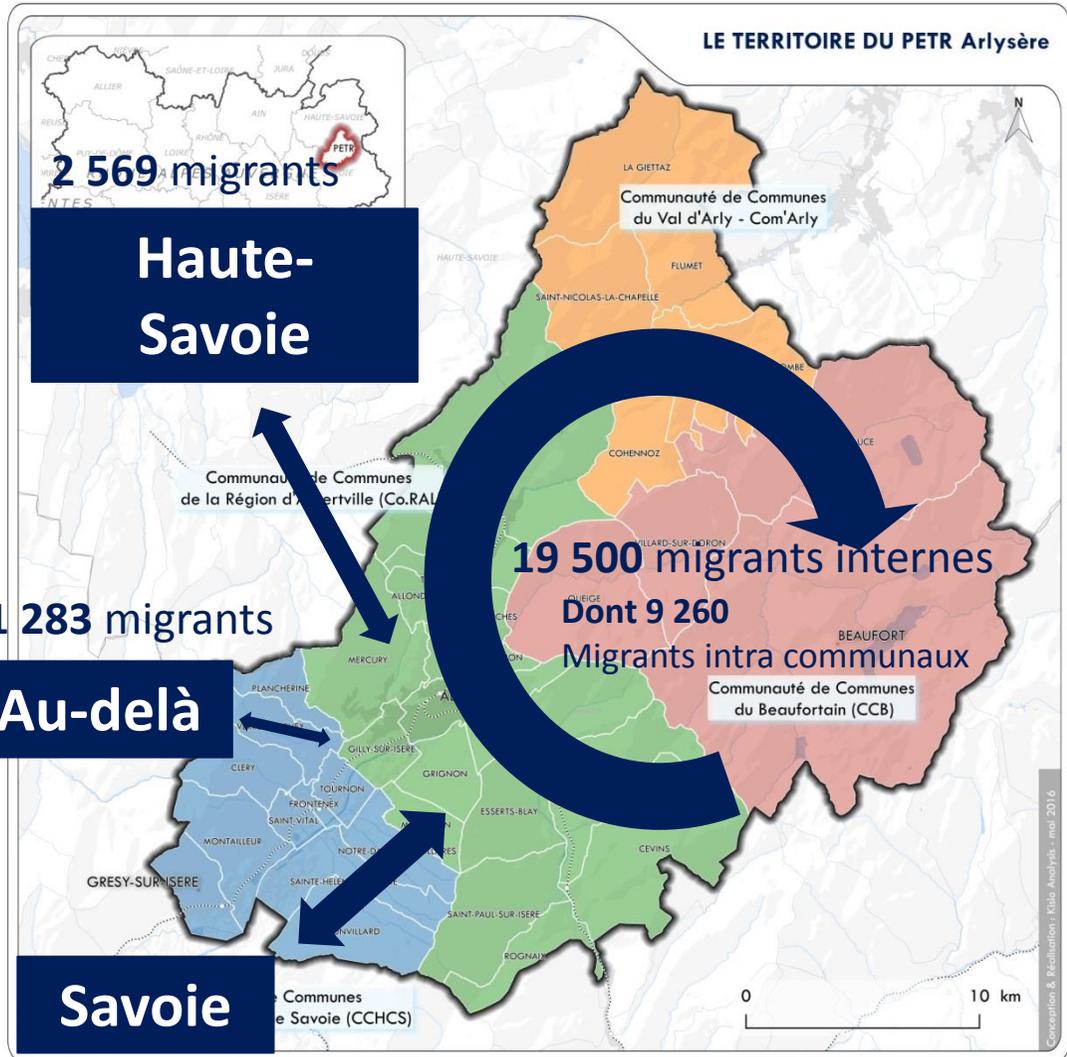
# 3 – MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

## SYNTHÈSE DES FLUX DOMICILE-TRAVAIL

### 2/3 DES MIGRANTS SONT INTERNES À ARLYSÈRE

Le territoire Arlysère génère et attire **29 598 migrants domicile-travail** dont :

- **19 500 (66%)** de personnes déclarant leur domicile et leur travail **au sein d'Arlysère**.
- **Dont 9 260 travaillant et habitant au sein de la même commune** (près d'un tiers des flux totaux)
- **Dont 6 987 déclarant domicile et emploi au sein du même EPCI** mais dans des communes différentes
- **6 176 (21%)** personnes déclarent leur domicile au sein du PETR et leur emploi en dehors
- **3 922 (13%)** déclarent leur domicile en dehors d'Arlysère et leur travail au sein du PETR.



# 3 – MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

## FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTERNES

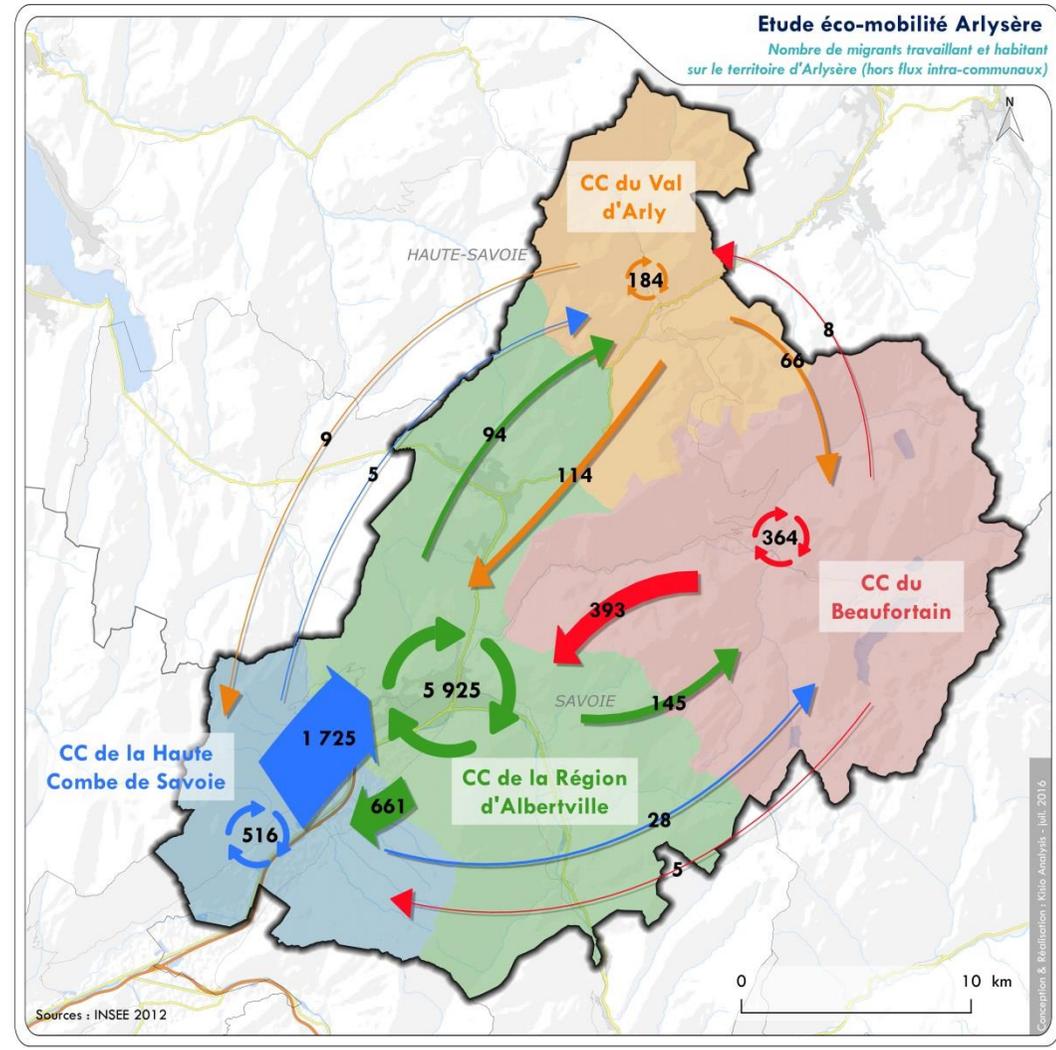
Les flux internes représentent les 2/3 des déplacements sur Arlysère. Ils correspondent :

- Aux personnes qui habitent et travaillent dans la même commune (non-représentées sur la carte ci-contre).
- Aux personnes qui résident et travaillent ans deux communes différentes mais au sein du même EPCI.
- Aux personnes qui ont leur domicile et leur emploi dans deux EPCI différents.

Sur Arlysère la première catégorie est la plus importante dans des proportions qui varient selon les EPCI et les communes.

Cette carte représente les migrants hors intra-communaux (52% des migrants internes).

Les principaux échanges, en volume, seront au sein de la CoRAL et entre la CoRAL et la CCHCS (43% des flux internes).



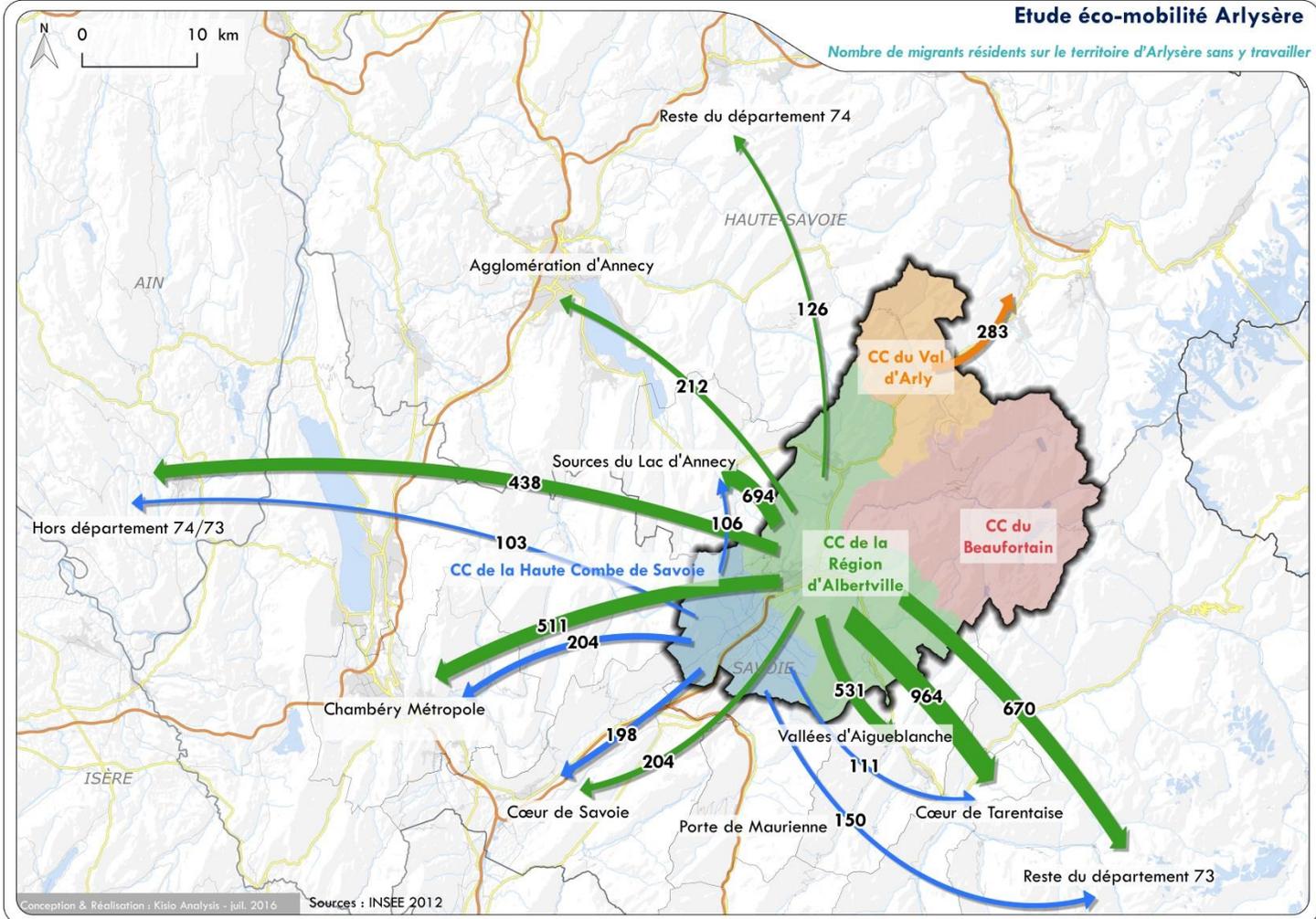
### 3 – MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# FLUX DOMICILE-TRAVAIL EXTERNES SORTANTS

## 21% DE MIGRANTS SORTANTS

6 176 de personnes déclarent leur domicile au sein d'Arlysère et leur travail en dehors :

- 62% en Savoie (¼ au sein de la CC Cœur de Tarentaise, 13% vers Chambéry Métropole).
- 27% en Haute-Savoie (41% se rendre dans la CC Sources du Lac d'Annecy).
- 11% hors Savoie – Haute-Savoie



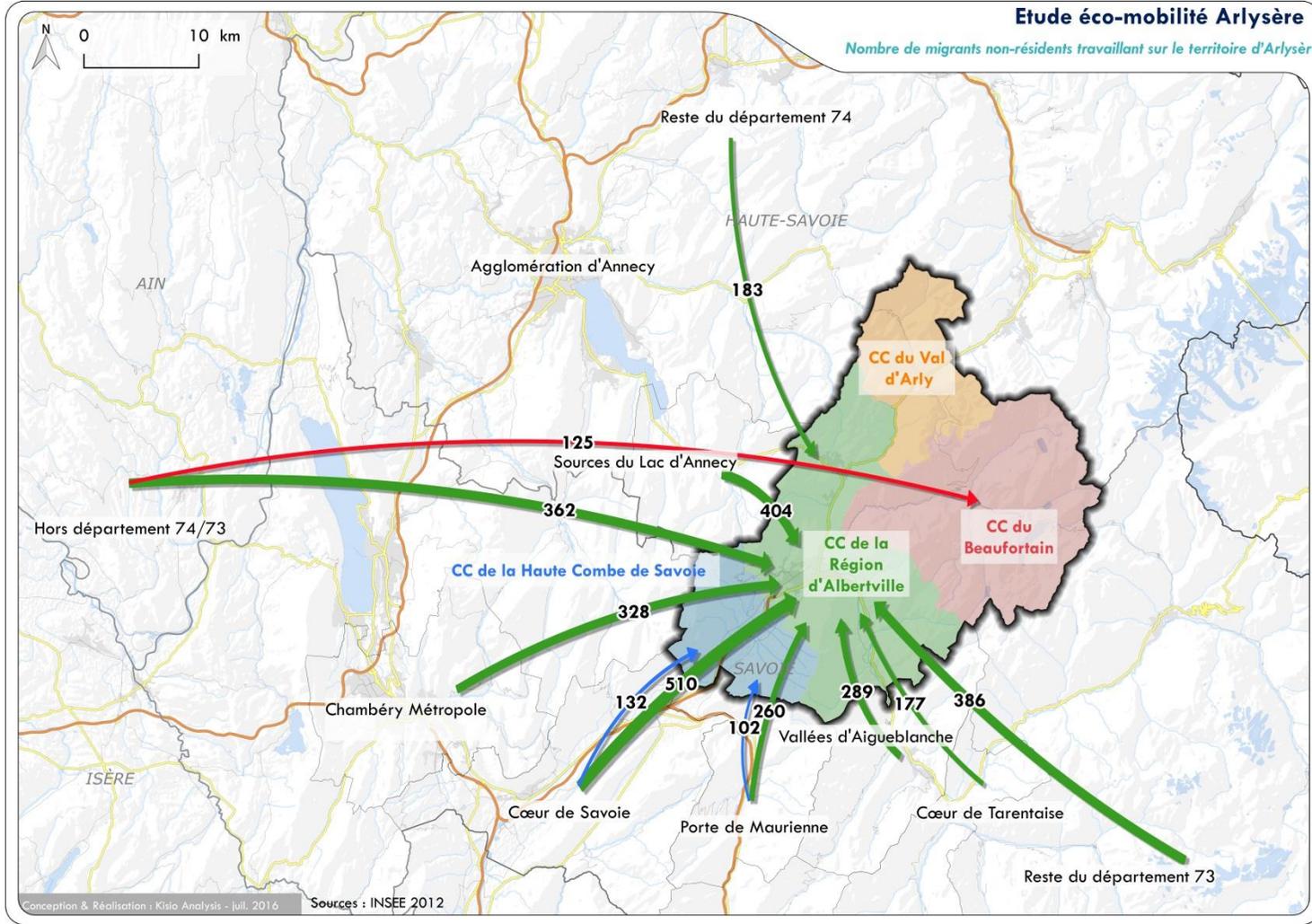
### 3 – MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# FLUX DOMICILE-TRAVAIL EXTERNES ENTRANTS

## 13% DE MIGRANTS ENTRANTS

3 922 de personnes déclarent leur domicile en dehors d'Arlyère et travaillent au sein du territoire :

- 62% en Savoie (28% au sein de la CC Cœur de Savoie).
- 22% en Haute-Savoie (53% se rendre dans la CC Sources du Lac d'Annecy).
- 16% hors Savoie – Haute-Savoie.

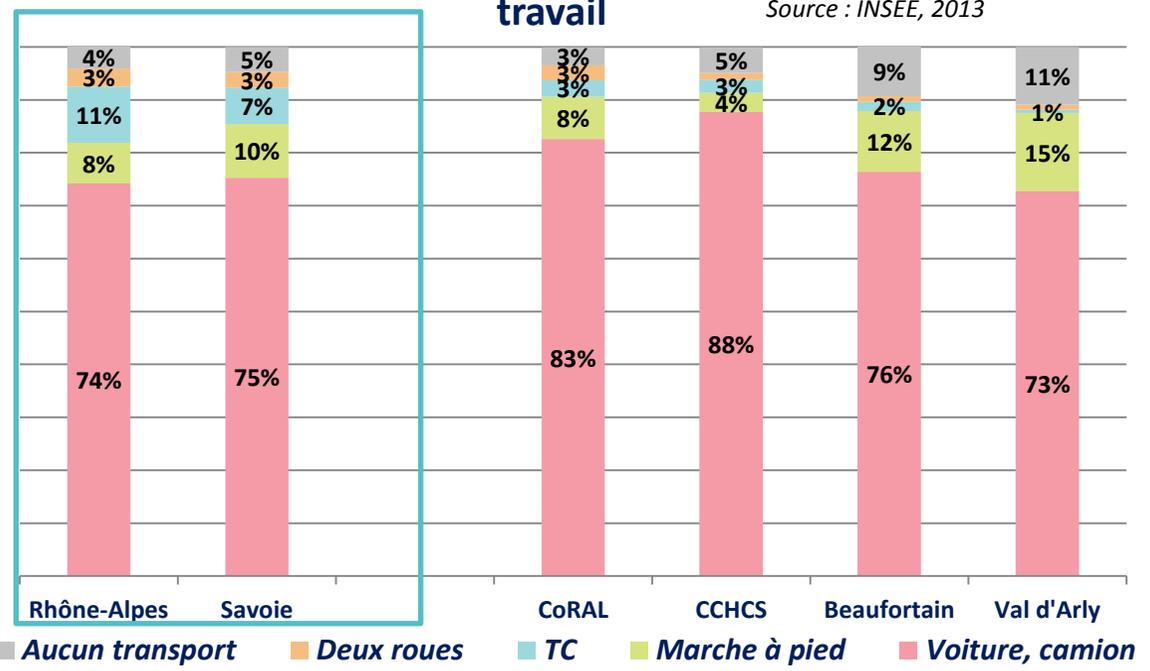


### 3 – MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# PARTS MODALES POUR SE RENDRE AU TRAVAIL

- Une part modale associée à la voiture qui varie de **73% à 88%**.
- Des taux supérieurs à ceux du département et de la région, sauf pour le Val d'Arly.
- Un taux affecté à la marche à pied supérieur à la moyenne régionale et départementale pour les territoires de montagne.
- C'est aussi le cas pour les personnes n'ayant besoin d'aucun transport.
- Des résultats qui soulignent à la fois :
  - ➔ Une part d'usage de la voiture plus faible au sein des territoires de montagne puisqu'une grande partie d'actifs réside et travaillent au sein de la même commune.
  - ➔ Une plus forte dépendance à la voiture depuis les autres territoires où les actifs sont plus mobiles (malgré la présence d'offre TCU).

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail Source : INSEE, 2013

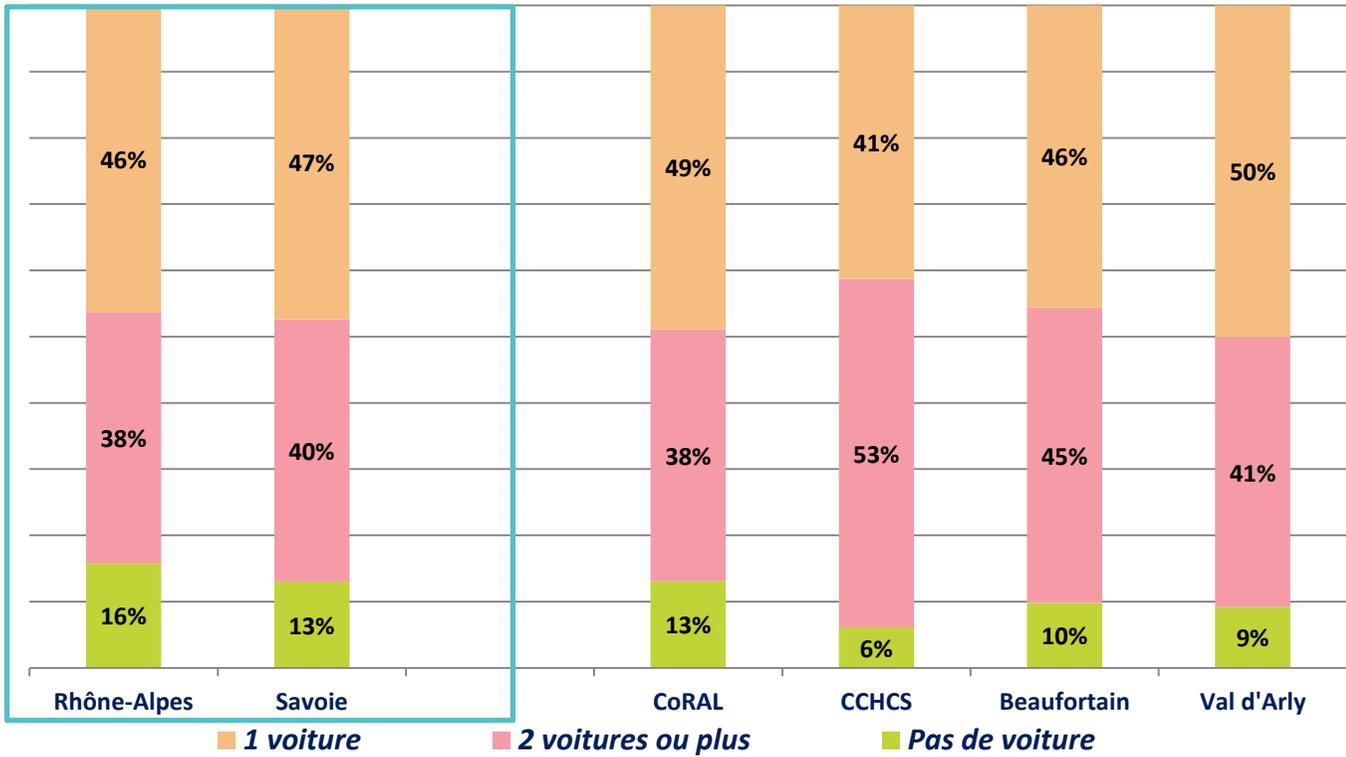


	Actif de 15 ans ou plus ayant un emploi et résidant dans la CC	Actif résidant et travaillant sur la même commune	Part en %
CoRAL	18289	6755	37%
CCHCS	4138	710	17%
Com'Arly	1383	654	47%
Beaufortain	2220	1245	56%

### 3 – MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# TAUX D'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MÉNAGES

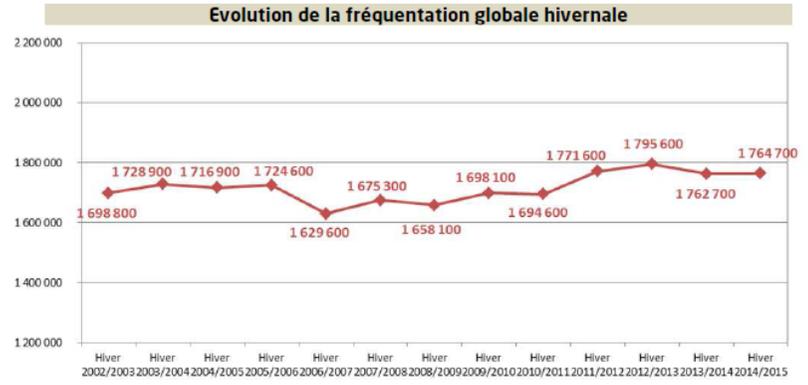
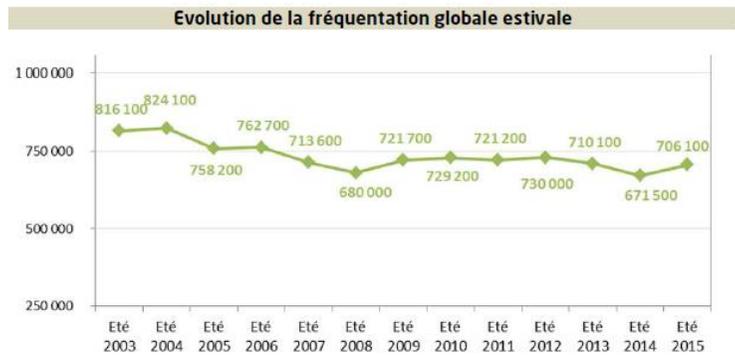
Source : INSEE, 2013



- Un taux d'équipement automobile des ménages qui varie de **87% à 94%**.
- Supérieur à la moyenne régionale et départementale.
- Sur la CC Haute Combe de Savoie, plus d'**1 ménage sur 2 possède au moins 2 véhicules** (c'est d'ailleurs la CC qui a le taux de motorisation le plus fort d'Arlysère).

# 3 – MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

- Une fréquentation estivale qui suit une tendance à la baisse avec toutefois des fréquentations en hausse entre 2014 et 2015.
- Une tendance plutôt à la hausse pour les fréquentations hivernales marquées par une stagnation des fréquentations entre 2014 et 2015.



Source : Observatoire Savoie-Mont-Blanc

- Des fréquentations de sites globalement en hausse.
- Le Grand Bivouac est le 28<sup>e</sup> site le plus fréquenté de Savoie-Mont-Blanc\*

Nom	Année 2010	Année 2011	Année 2012	Année 2013	Année 2014
Le Grand Bivouac	28 000	31 000	26 000	29 000	<b>31 500</b>
Ecomusée d'Hauteluce	7 456	7 457	8 236	8 917	<b>8 497</b>
Maison des Jeux Olympiques	9 542	8 354	9 814	7 256	<b>8 431</b>
Musée d'Art et d'Histoire	5 932	6 764	4 986	4 282	<b>6 398</b>
Musée d'arts et traditions	461	482	276	836	<b>1 650</b>

\* Chiffres issus d'une enquête exhaustive auprès des sites, monuments et manifestations touristiques réalisée par l'Observatoire Savoie Mont Blanc.

**Profils des touristes sur Arlysère (Retour entretiens avec les Directeurs d'ODT) :**

- **En été** la clientèle **française** est majoritaire (85%) sur la région d'Albertville. **En hiver**, la clientèle provient essentiellement de la **région**.
- Dans le Beaufortain, été comme hiver, **la clientèle est originaire de Rhône-Alpes** mais aussi de la **région parisienne**.
- Aux Saisies, ¼ des clients sont **rhônalpins**, ¼ sont **franciliens**. Au total 90% des clients sont français.
- En notera aussi la montée en puissance d'un **tourisme itinérant**, une pratique du **vélo** comme loisirs forte sur la région d'Albertville. Une activité touristique moins développée sur la région d'Albertville qui s'effectue sur les **week-end** le plus souvent.

# 3 – MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

Le SCOT affirme le rôle stratégique de l'économie touristique sur le territoire et préconise :

- De travailler au développement du **tourisme 4 saisons** en s'appuyant sur les atouts locaux et la **complémentarité** entre le « Haut » et le « Bas ».
- Structurer l'espace valléen en **renforçant l'offre de mobilité interne et entre stations et vallées**,
- Une diversification estivale et intersaisons basée sur la **mise en réseau des liens entre activités et services diffus sur le territoire via les transports**, la promotion, les produits touristiques, etc.

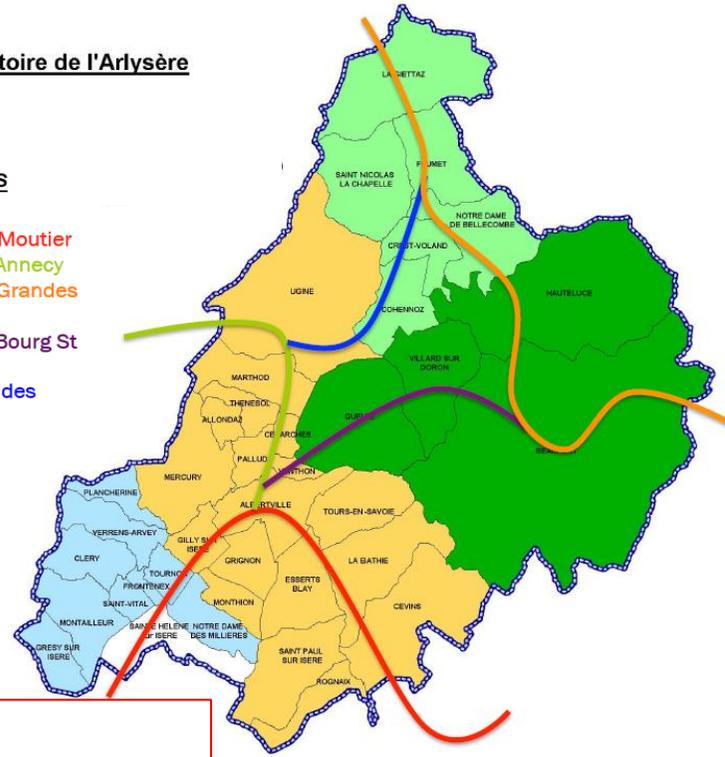
Bilan issu du constat de l'étude « Espace Valléen »

Points forts	Points faibles
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 axes routiers majeurs</li> <li>• Des points structurants (gare TGV –Navettes..)</li> <li>• Des massifs et vallées accessibles (temps / configuration géographique)</li> <li>• Un emplacement au carrefour des vallées</li> <li>• Des itinéraires balisés des GR, GRP de qualité (notamment sur le haut)</li> <li>• Un axe structurant en mobilité douce sur le bas – la véloroute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des axes sous exploités au regard de leur potentiel (captation clientèles itinérantes)</li> <li>• Une inter modalité pénalisée par de nombreuses ruptures de charge (déconnection entre transports /hébergement / activités)</li> <li>• Carence de liens entre Départements (73 74) et avec les aéroports</li> <li>• Éparpillement de l'offre sur un territoire vaste</li> <li>• Des activités non exploitées au maximum :               <ul style="list-style-type: none"> <li>-Difficilement accessibles (circulation /Stationnement / liens navettes / ...)</li> <li>- Peu visibles et peu lisibles</li> </ul> </li> <li>• Carence de structuration des circulations douces (sentier bas / véloroute haut)</li> </ul>

### Le Territoire de l'Arlysière

#### 5 axes structurants

- Chambéry Moutier
- Albertville Ancey
- Route des Grandes Alpes
- Albertville Bourg St Maurice
- Ugine - Col des Aravis



### Comportements et satisfaction de la clientèle française en Savoie Mont Blanc\*

- **La distance/ le voyage** est un critère de choix pour 16% des touristes de SMB en été et pour 9% en hiver.
- La part modale de la voiture est de 80% en été contre 77% en hiver. Celle des TC est de 12% en été et de 22% l'hiver (train majoritaire).
- Facteurs **d'insatisfaction** liés aux déplacements (accès/voyage) : Hiver : 12% ; Été : 17%
- Facteurs **de satisfaction** liés aux déplacements (accès / voyage) : Hiver : 10% ; Été : 7%
- Part des touristes se connectant à **internet** pendant le séjour : Hiver : 87% ; Été : 83%.

\* Observatoire des comportements clients Savoie Mont Blanc Tourisme – G2A & LHM - Été 2014 et hiver 2014/2015

# 3

## MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

1. Flux de déplacements Domicile-Travail
2. Des usagers de la gare d'Albertville
3. Des visiteurs des Offices du Tourisme

## 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

## ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## MÉTHODOLOGIE ET CONTEXTE

- **Dates d'enquête :**

- *Jeudi 30 juin 2016 de 06h00 à 21h00, (134 enquêtés, soit 53%)*
- *Samedi 30 juillet 2016 de 06h00 à 21h30, (117 enquêtés, soit 47%)*

*Au total, ce sont 251 personnes qui ont été enquêtées.*

- **Voie d'administration :** en face-à-face :

- *Dans le bâtiment voyageurs, à la montée et à la descente des trains (193 enquêtés, soit 79%), sachant que nous avons interrogé une large majorité de personnes à la montée du train ou du car,*
- *Sur le parvis de la gare ou les quais de la gare routière (51 enquêtés, soit 21%),*

*Par ailleurs, 79% des enquêtés se trouvaient en gare pour un déplacement en train tandis que 21% l'étaient pour un déplacement en car (TER ou CoRAL).*

- **Thématiques abordées :**

- *Retracement du déplacement en cours (domicile, origine, destination finale),*
- *Le ou les mode(s) utilisé(s) ou allant être utilisé(s), l'intermodalité,*
- *Selon le mode utilisé, les modalités d'accès à la gare (type de covoiturage, lieu de stationnement, etc.),*
- *Le motif de déplacement et la fréquence de ce dernier,*
- *Les difficultés rencontrées au cours du trajet,*
- *Connaissance de services/offres alternatives, du site internet Mobisavoie,*
- *Profil des enquêtés (de façon classique, âge, sexe, CSP mais aussi s'il s'agit de touristes ou de locaux).*

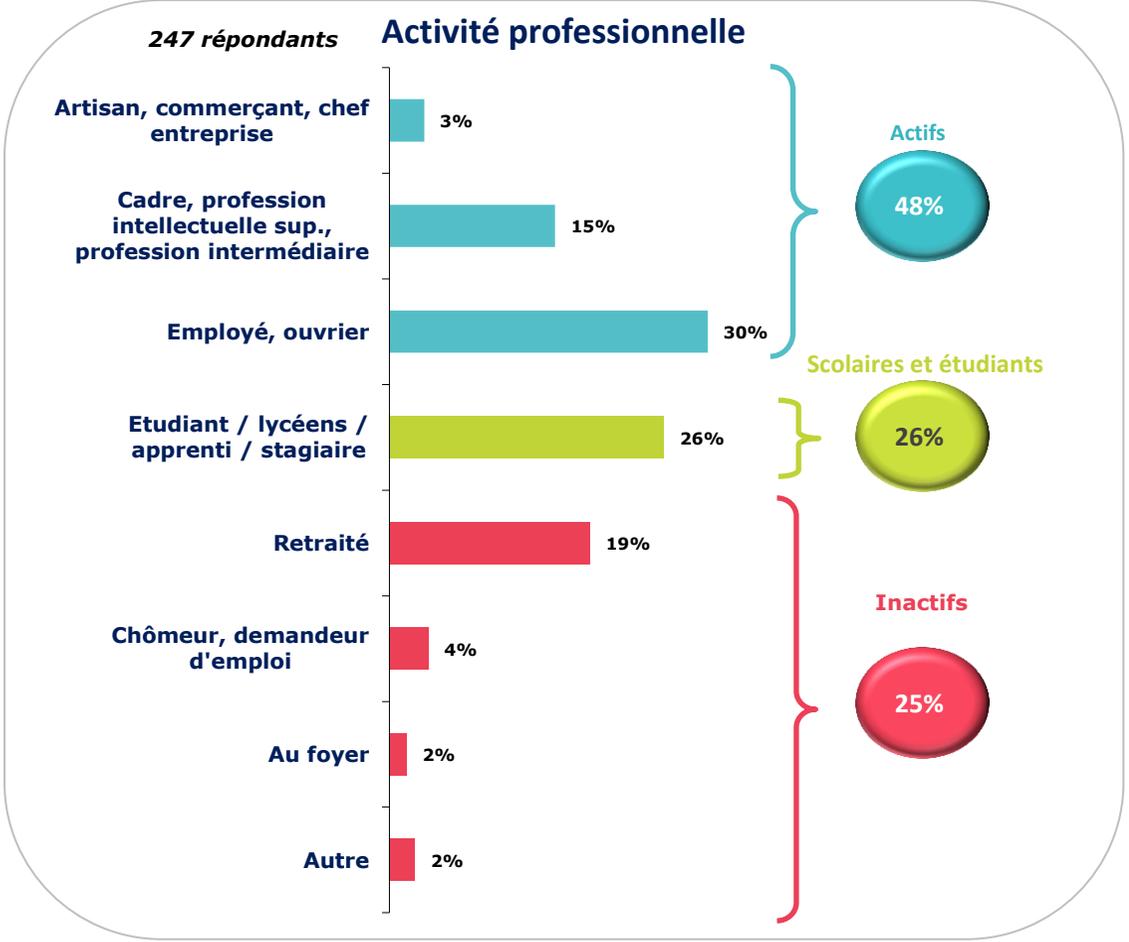
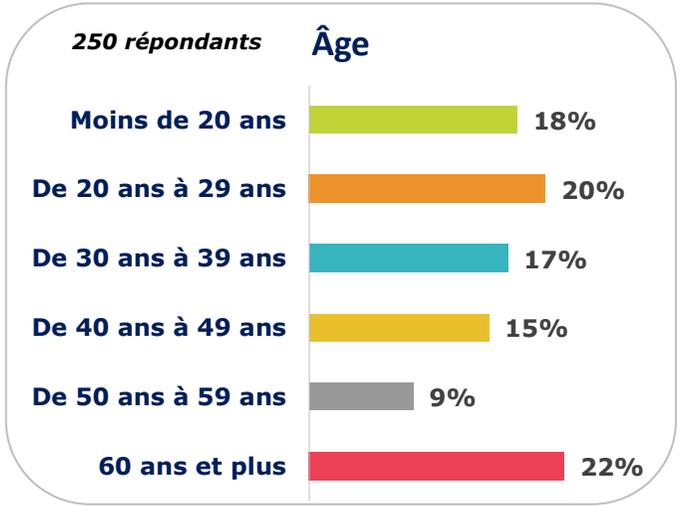
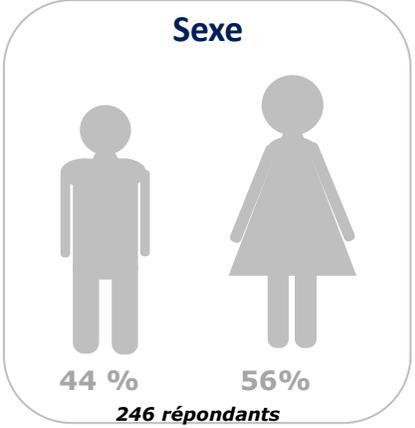
**Attention** une enquête permet d'avoir une représentation les jours de l'enquête, c'est une « photo ».

Si les résultats peuvent parfois permettre de dégager des tendances, on ne peut pas toujours en tirer des conclusions générales

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

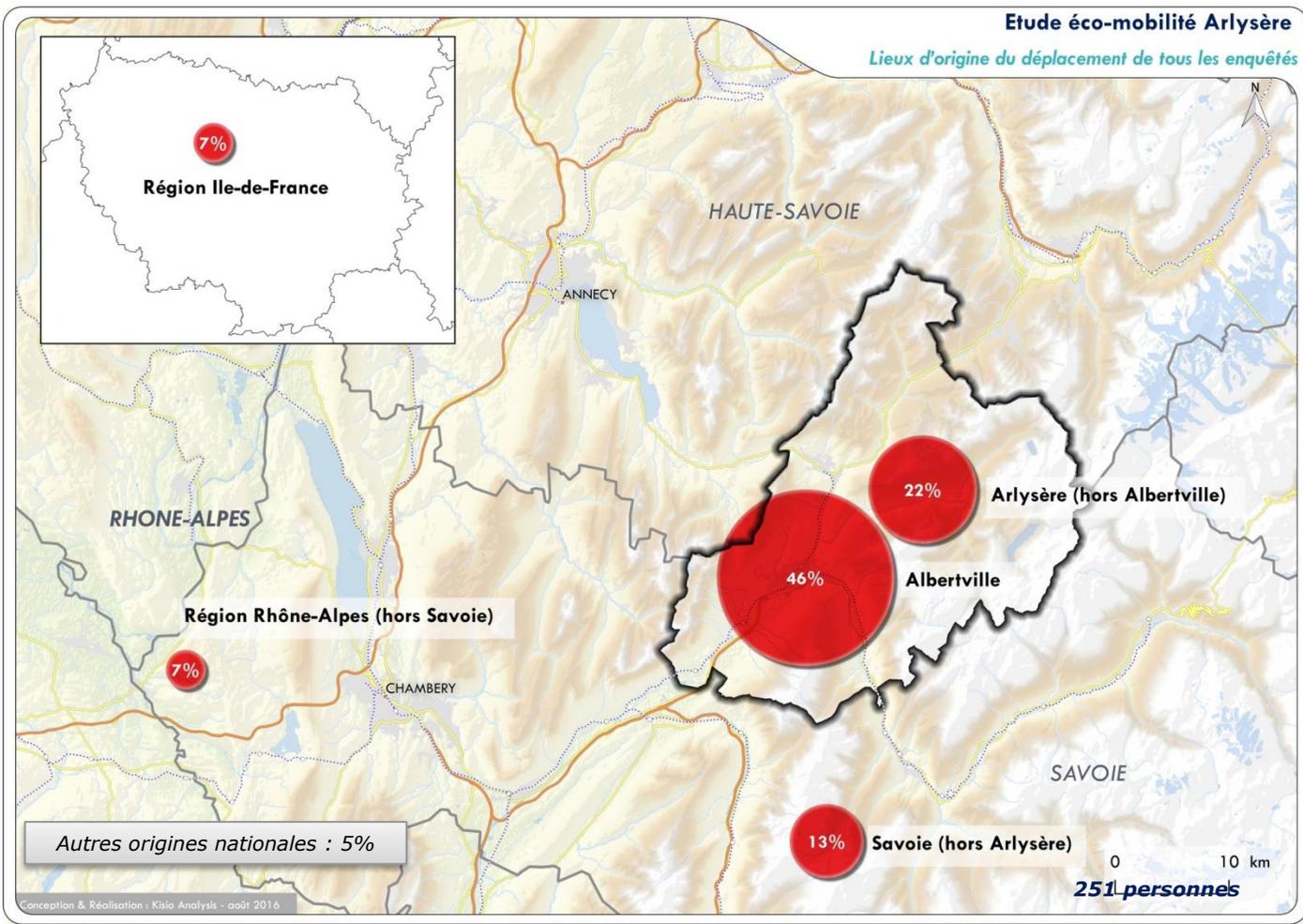
## POPULATION : DES FEMMES ACTIVES OU ÉTUDIANTES PLUTÔT JEUNES



### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## AIRES D'INFLUENCE DE LA GARE D'ALBERTVILLE – ORIGINE DU DÉPLACEMENT



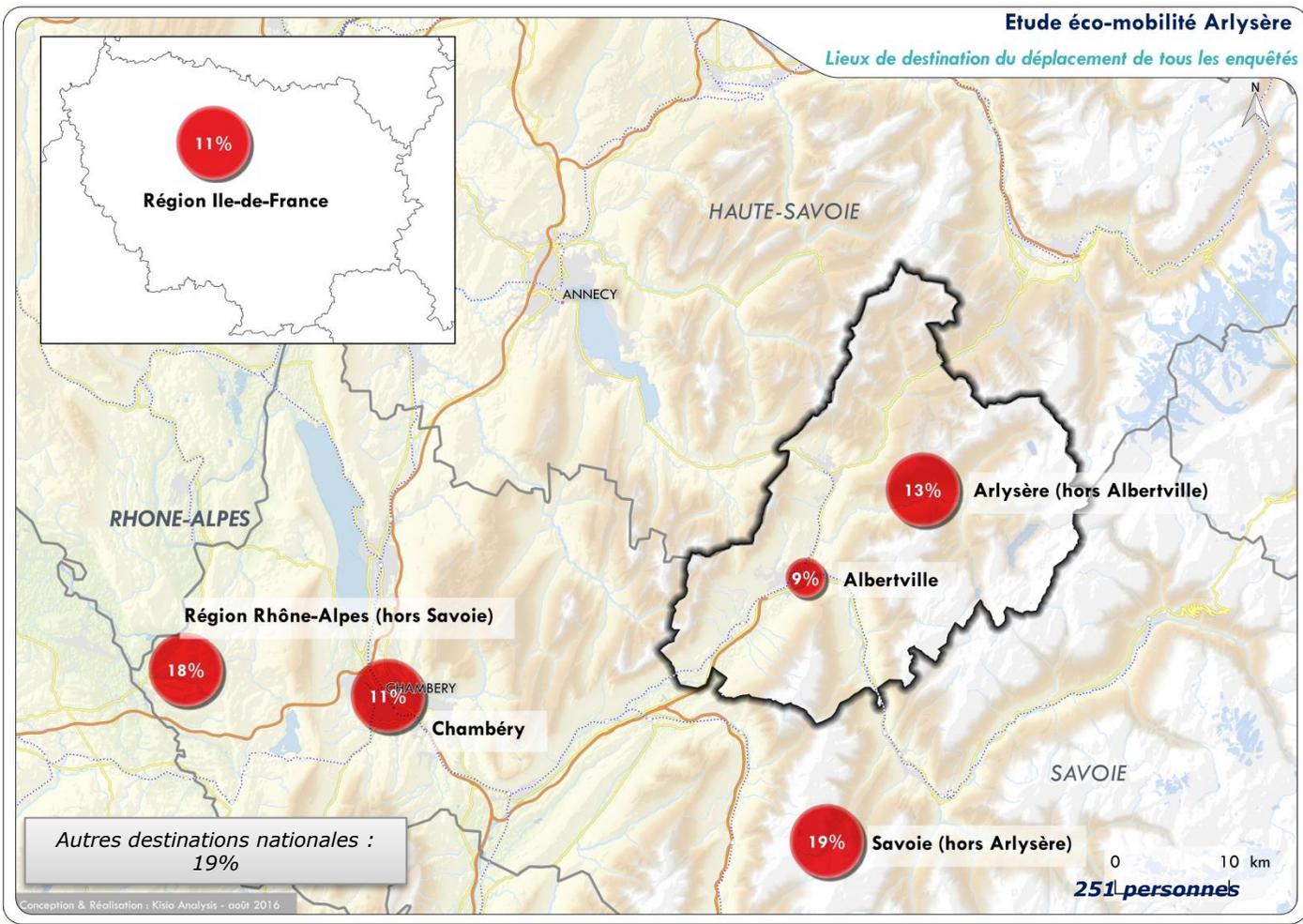
#### Indications :

- 46% des enquêtés avait pour commune d'origine Albertville
- 22% des enquêtés avait pour commune d'origine une commune d'Arlysère (hors Albertville)

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## AIRES D'INFLUENCE DE LA GARE D'ALBERTVILLE- DESTINATION DU DÉPLACEMENT



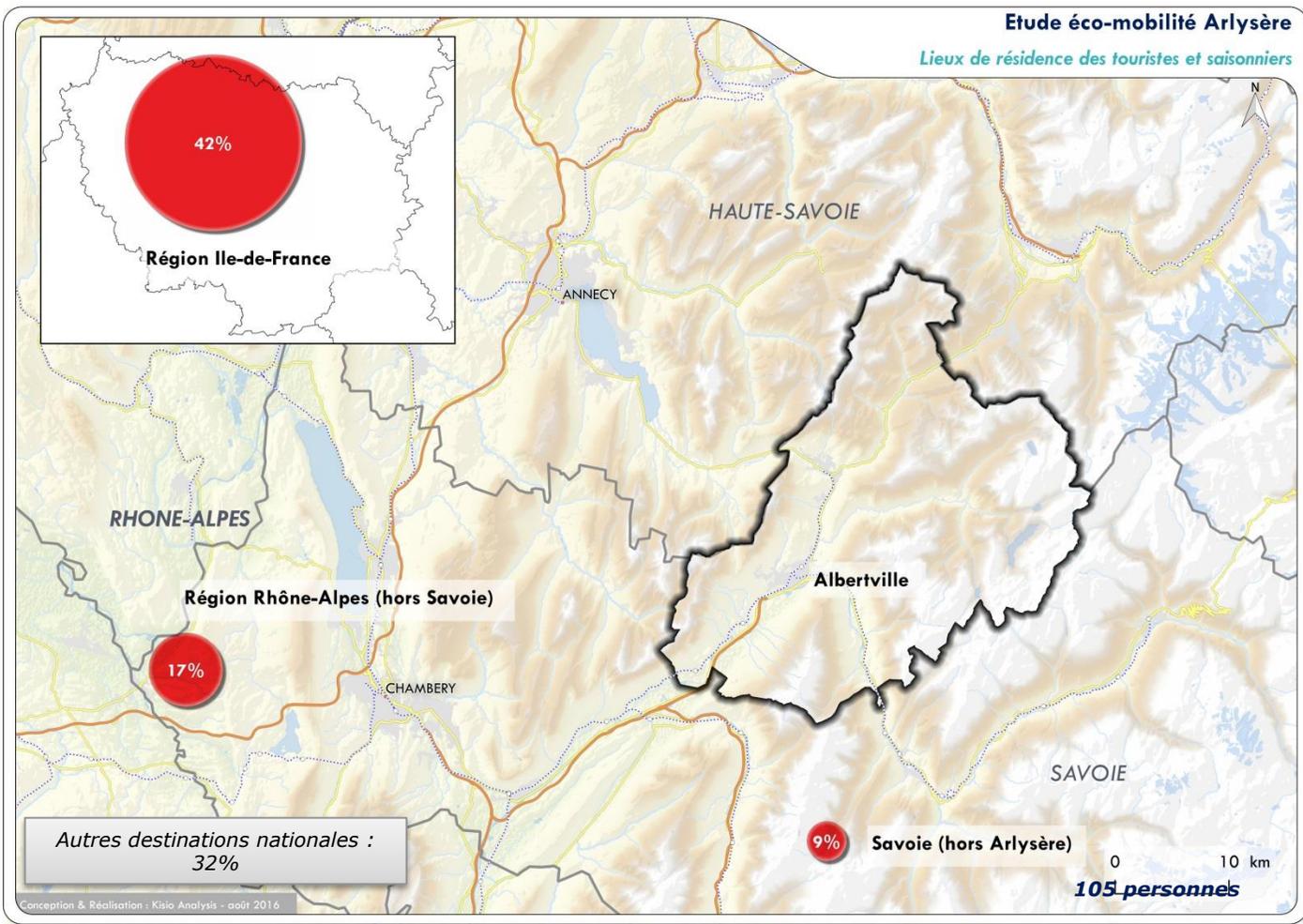
#### Indications :

- 19% des enquêtés avait pour destination une commune de Savoie (hors Arlysère).
- 18% des enquêtés avait destination une commune en Rhône-Alpes (hors Savoie)

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## AIRES D'INFLUENCE DE LA GARE D'ALBERTVILLE – RÉSIDENCE DES TOURISTES



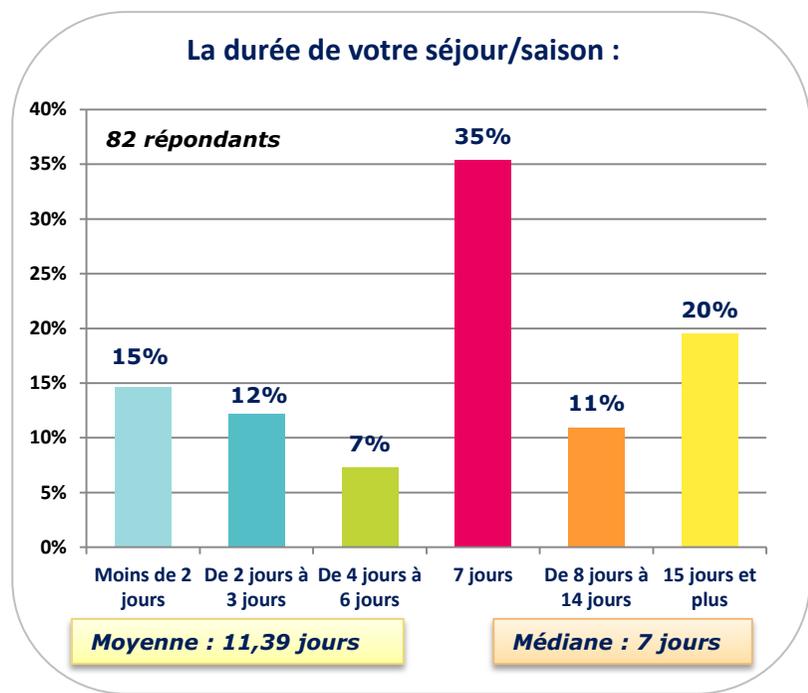
#### Indications :

- 42% des enquêtés touristes (ou saisonniers) résidaient en Ile-de-France.
- 17% des enquêtés touristes (ou saisonniers) résidaient en région Rhône-Alpes (hors Savoie).

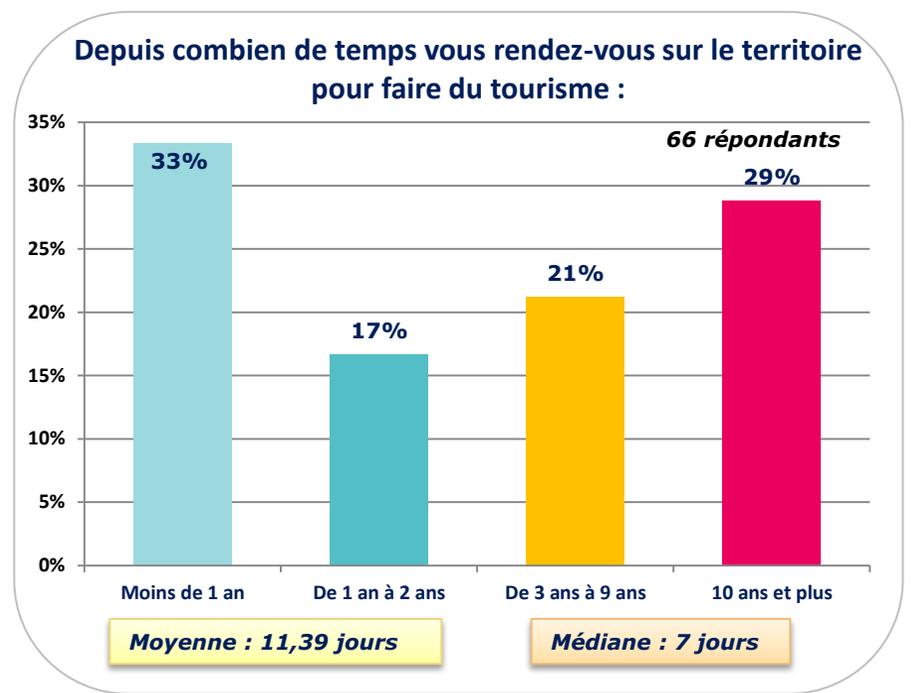
### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## DES TOURISTES HEBDOMADAIRES PLUTÔT RÉCENTS



- La majorité des séjours n'excède pas 1 semaine (environ 70%).
- On note également que 29% des séjours sont d'une durée de moins de 3 jours.

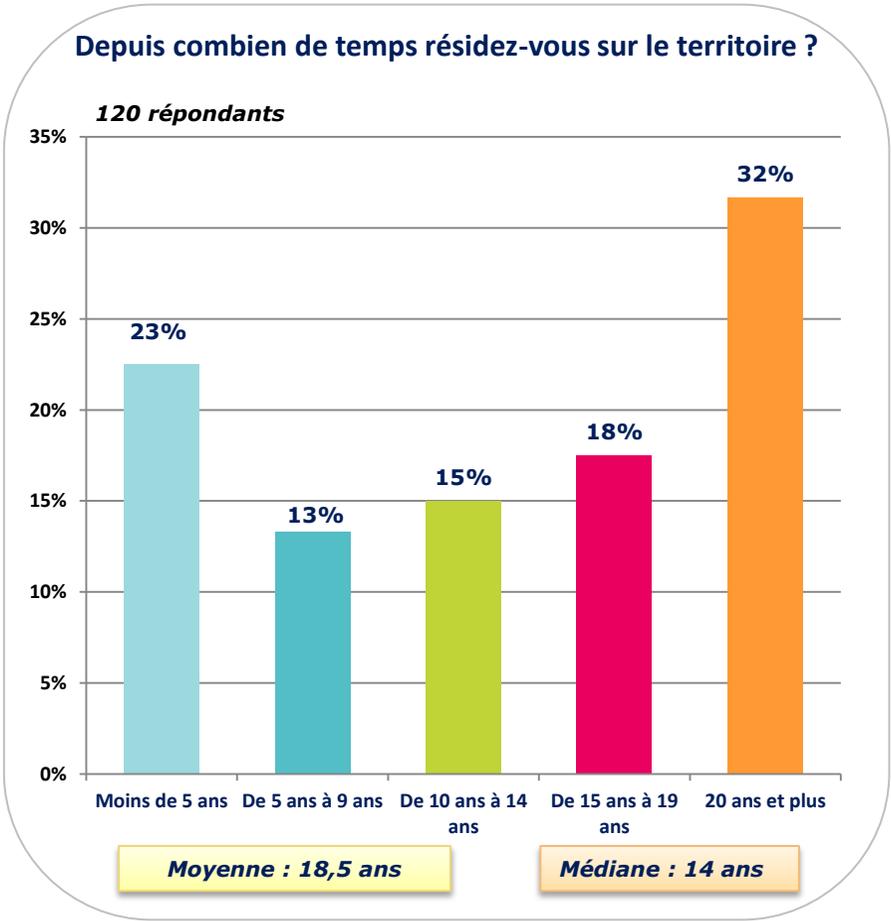


- Au vu du nombre de répondants et des proportions observées, il n'est pas possible de conclure sur la prédominance de catégories de touristes (dits « anciens » et dits « nouveaux ») sur une autre.
- Néanmoins, on note qu'environ 1 personne sur 3 se rendait sur le territoire depuis moins d'1 an.

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## DES RÉSIDENTS DE LONGUE DATE

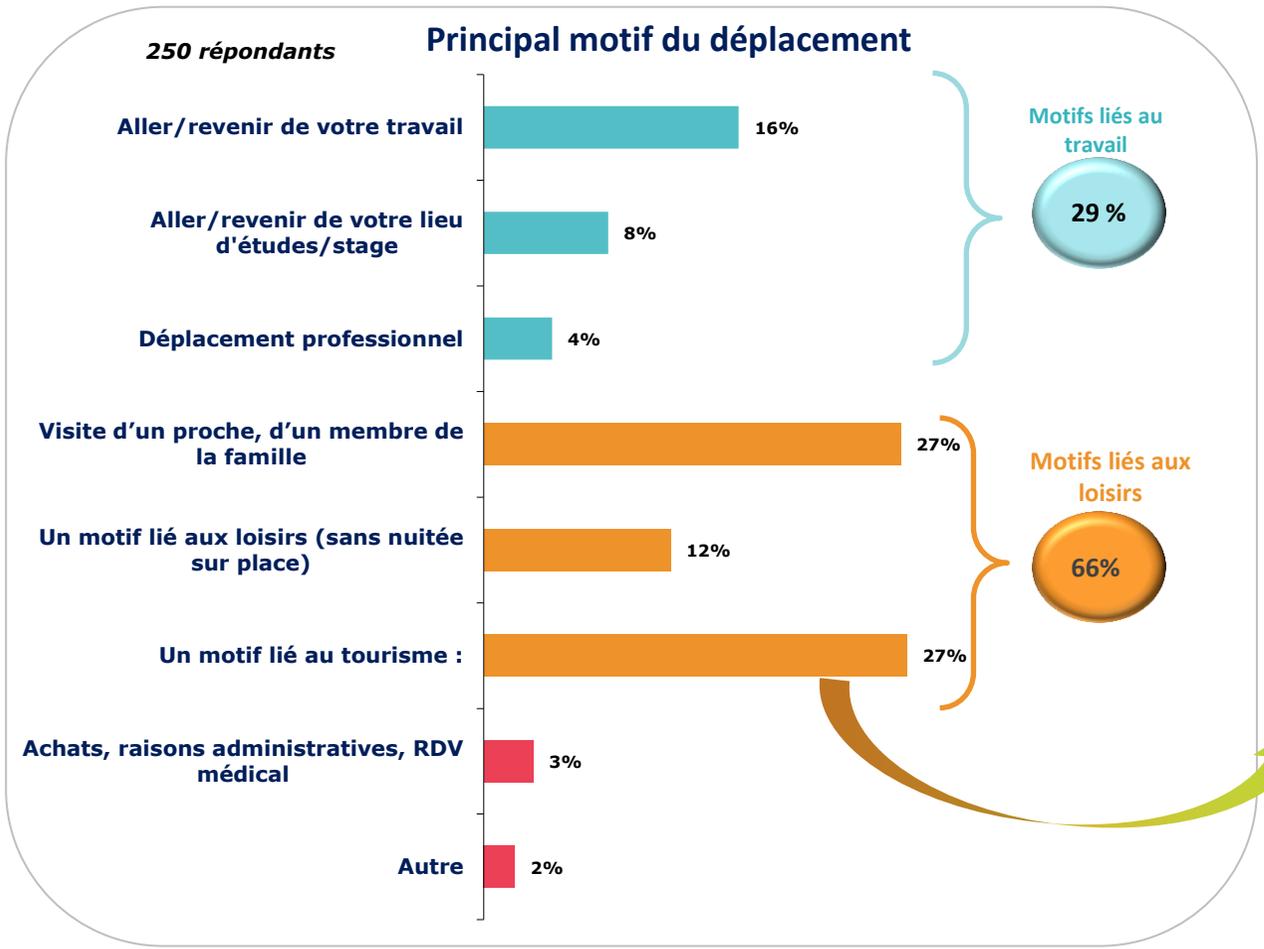


- Les personnes résidentes enquêtées en gare d'Albertville peuvent être qualifiées de résidentes de longue date.
- Seulement **23 % des enquêtés résident sur le territoire depuis moins de 5 ans.**

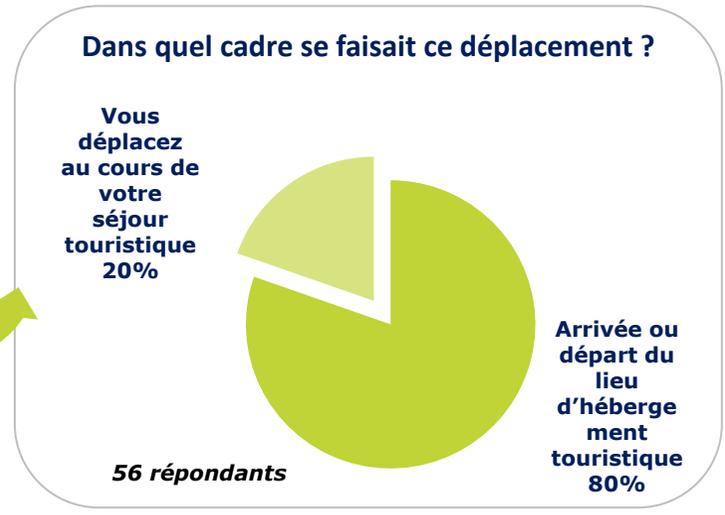
### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## DES MOTIFS PRINCIPALEMENT LIÉS AUX LOISIRS...



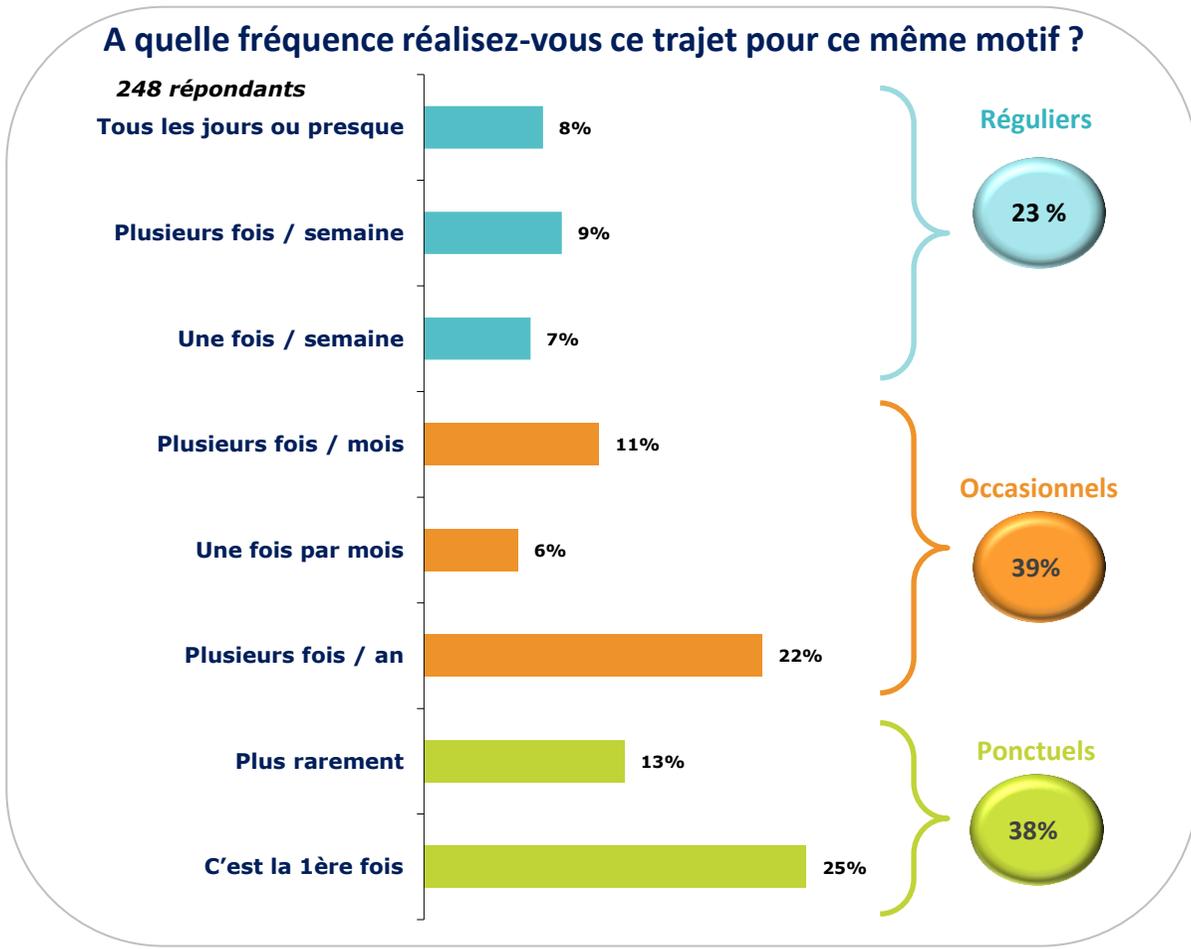
- Les motifs liés au **travail** représente un tiers des enquêtés.
- C'est les déplacements liés **aux loisirs et au tourisme** qui justifient la présence en gare d'Albertville de **2 enquêtés sur 3**.
- Quand le motif était lié au tourisme, le déplacement se faisait à **80% lors de l'arrivée ou du départ de l'enquêté**.
- 1/3 des résidents du territoire faisaient un déplacement **pendulaire** en train ou en car.



### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## ...QUI A DES CONSÉQUENCES SUR LA FRÉQUENCE DU DÉPLACEMENT

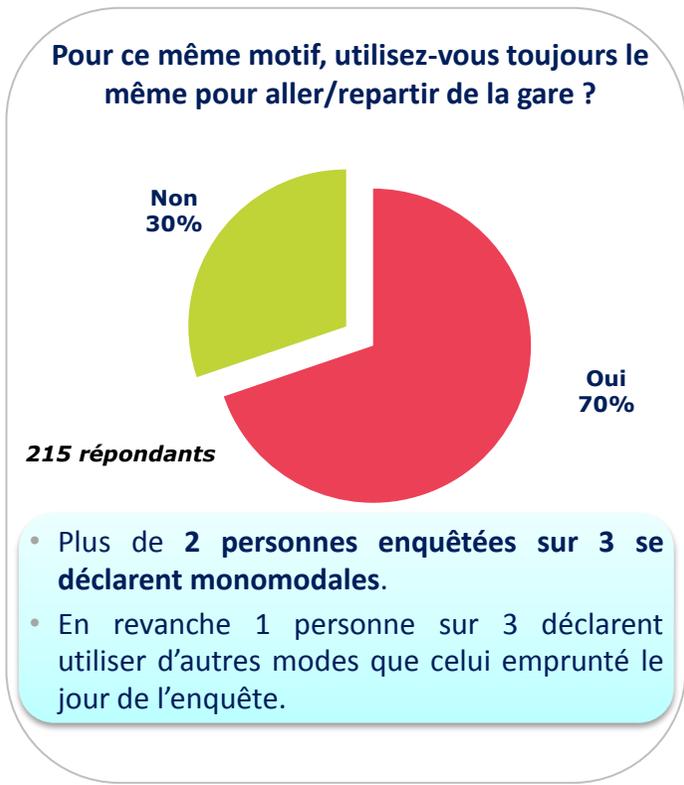
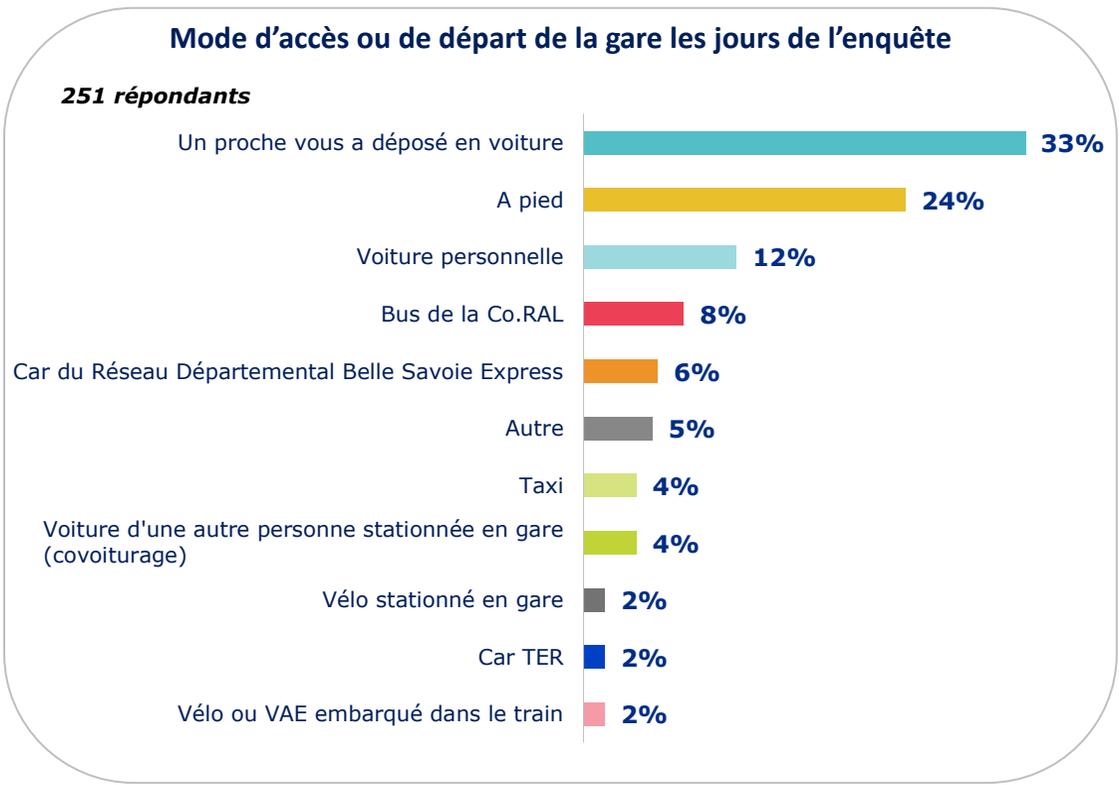


- Environ **1 personne sur 4** réalisait ce même déplacement **de façon régulière**.
- La part des occasionnels et voyageurs ponctuels est très forte : environ **3 personnes sur 4**

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## DES MONOMODAUX ACCÉDANT/PARTANT DE LA GARE EN VOITURE OU À PIED

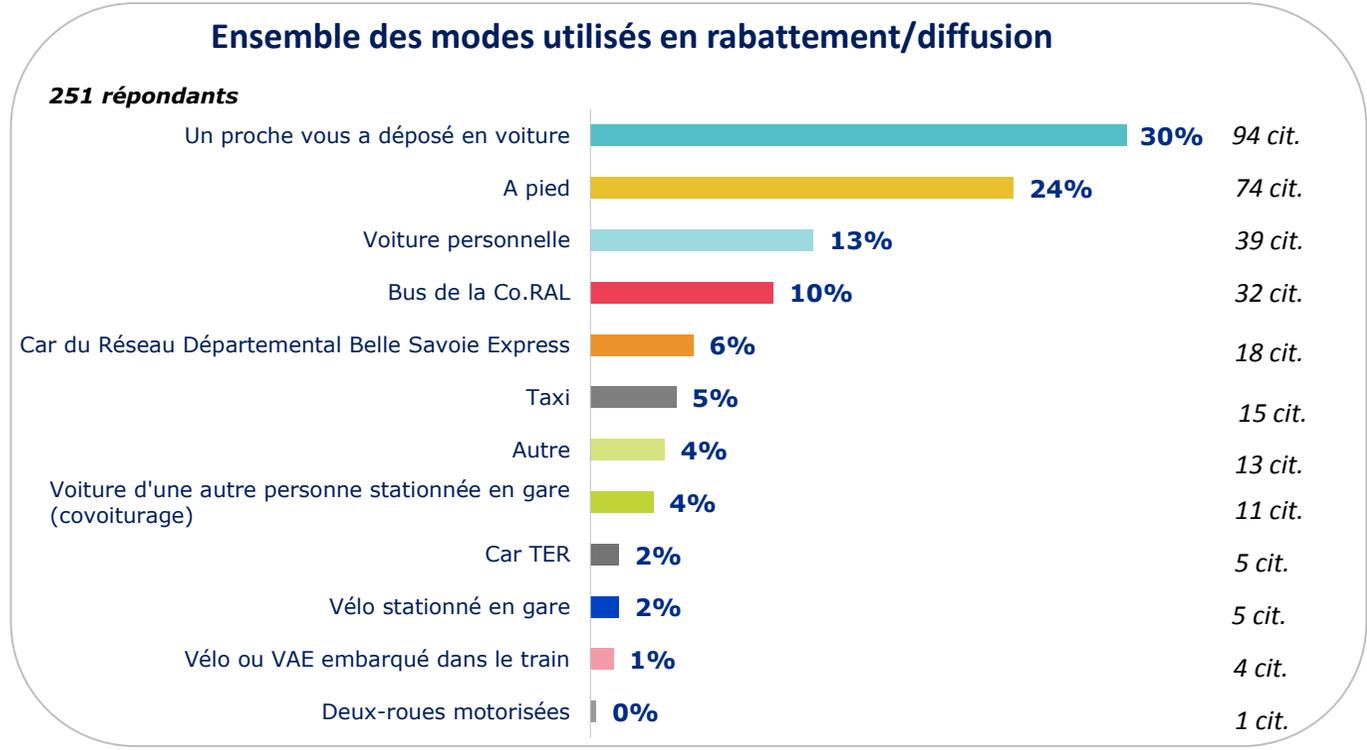


- Près de la moitié (45%) des enquêtés **accèdent ou repartent de la gare en mode motorisé** (personnel ou accompagné).
- On note également qu'1 enquêté sur 4 accède à la gare **à pied**. Il s'agit donc d'une mobilité plus locale autour de la gare et probablement proche du centre-ville d'Albertville.

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## DES JEUNES FEMMES MULTIMODALES



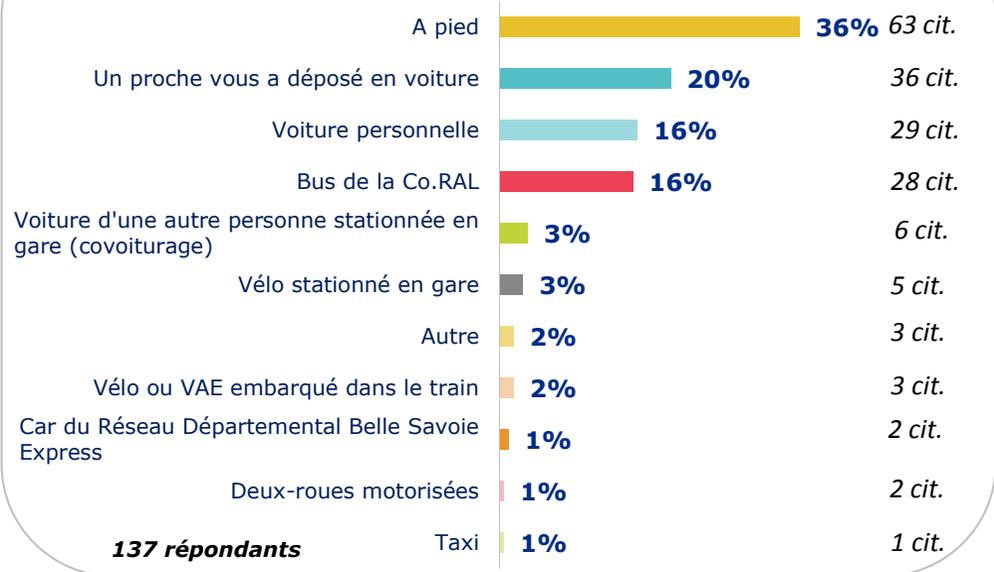
- Ce graphique présente l'ensemble des modes utilisés pour se rendre à la gare. Ainsi le nombre de citations est plus important car 30% des enquêtés sont multi-modaux (et utilisent un mode ou un autre).
- **La hiérarchie des modes reste inchangée.** On note toutefois que la dépose en voiture perd 3 points au profit des bus de la CoRAL.
- **Les multimodaux sont plus jeunes** que l'ensemble des enquêtés (médiane de 30 ans contre 37) et ce sont **majoritairement des femmes** (64%).

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

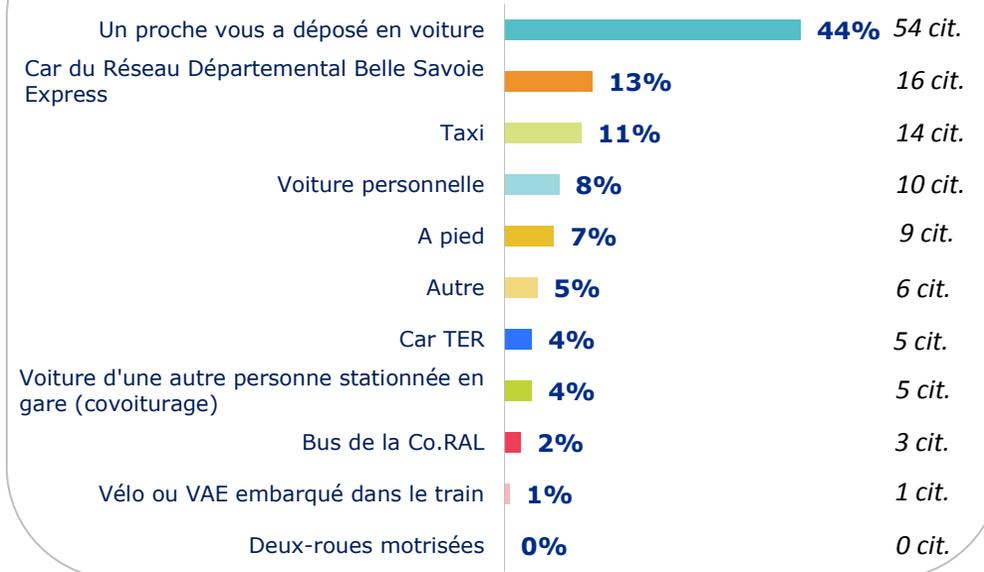
# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## MODALITÉ D'ACCÈS À LA GARE DIFFÉRENTE ENTRE TOURISTES ET RÉSIDENTS

**Ensemble des modes utilisés en rabattement/diffusion par les résidents\***



**Ensemble des modes utilisés en rabattement/diffusion par les touristes\***



Les deux populations cibles n'ont pas le même comportement de mobilité :

- **Les résidents** utilisent pour un tiers la **marche à pied** et pour un autre tiers **la voiture** (personnelle ou en dépose). On note également que 17% des résidents accèdent à la gare au moyen des **bus du réseau urbain** de la CoRAL.
- **Les touristes** se font plus **déposer en voiture** par un proche (en proportion et en nombre) en comparaison avec les résidents. On note également que le second mode cité est le **car départemental** suivi du **taxi**.

Au vu de ces résultats, on peut raisonnablement supposer que les **résidents ont une mobilité à portée plus locale que les touristes** qui désirent se rendre dans les hauteurs.



ANALYSIS



CONSULTING



SERVICES



SOLUTIONS



DIGITAL

\* Touristes = Profil « Touriste hébergé ou non sur le territoire + saisonnier hébergé sur le territoire »

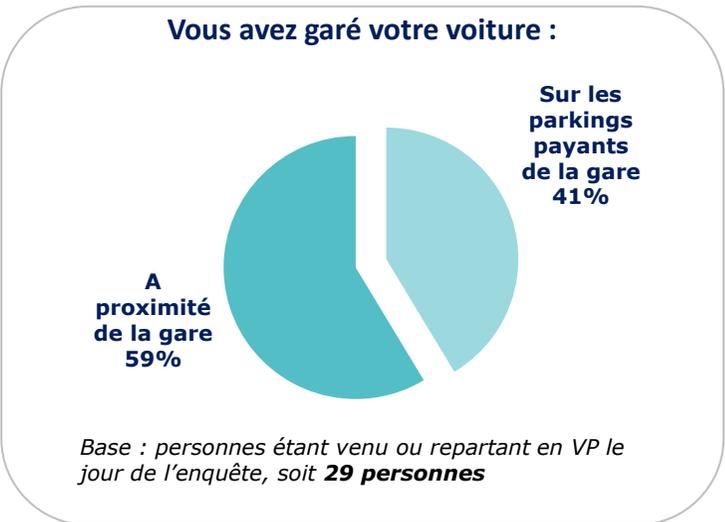
\* Résidents = Profil « Résident du territoire ou proche de celui-ci »

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## DÉTAILS DES MODALITÉS D'ACCÈS EN VP

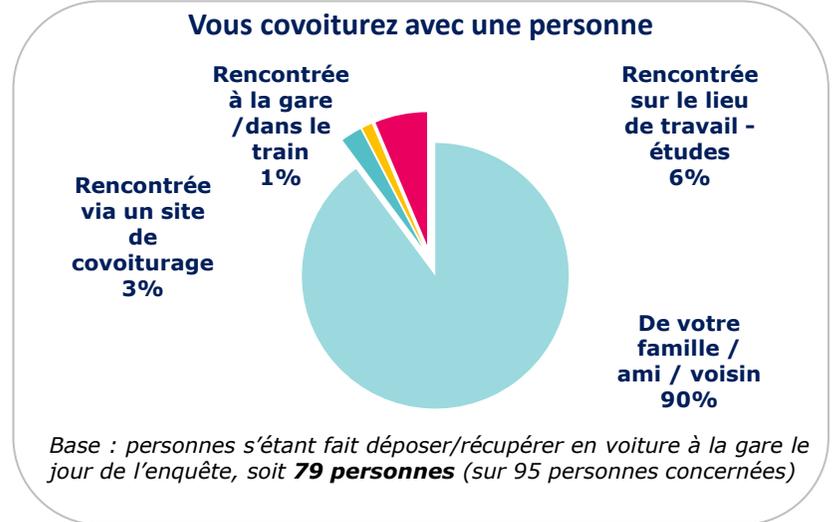
### Stationnement VP



Etant donné le faible échantillon et les proportions observées, on ne peut pas conclure statistiquement sur la prédominance d'une modalité de réponse sur l'autre.

Toutefois notre présence sur le terrain nous a fait ressentir que **les enquêtés préféraient se garer aux alentours de la gare** (malgré un niveau de tarif des parkings attractifs : 0,30 € /heure (maximum de 8h) et 3€ pour 48h).

### Covoiturage



Les personnes se faisant déposer ou récupérer en voiture le font dans un cadre familial ou amical.

Ainsi, il ne s'agit pas vraiment de covoiturage mais plus d'un accompagnement de personnes à la gare.

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## TAUX D'OCCUPATION DES PARKINGS

En parallèle des enquêtes, nous avons relevé une fois toutes les heures le nombre de voitures garées sur les parkings de la gare :

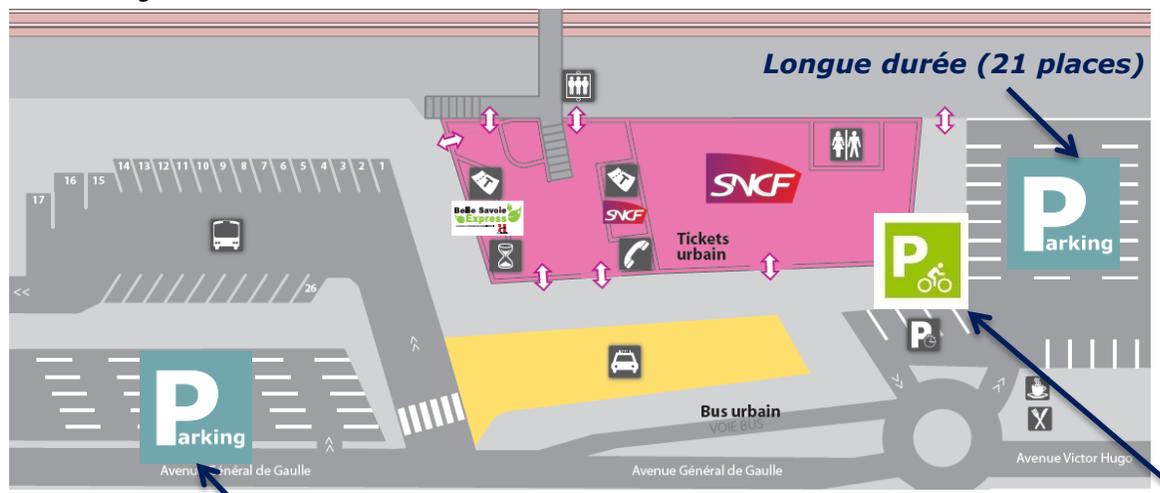
- 1 parking longue durée : 21 places dont 1 PMR
- 1 parking gare routière : 39 places
- Parking vélos : 20 arceaux sur le parvis de la gare : 40 places

*Nous avons décompté des capacités des parkings les places dédiées aux loueurs Avis et Hertz.*

Attention, la mesure du taux d'occupation nous permet simplement de conclure sur l'adéquation du dimensionnement des différents parkings de la gare. En revanche, il n'est pas possible de déterminer la durée de stationnement de chaque voiture.

De plus, comme le relevé a été effectué une fois par heure le taux d'occupation ne reflète pas l'occupation pendant l'heure entière mais seulement à un moment donné, celui du relevé.

Plan de la gare d'Albertville



Gare routière (39 places)

Longue durée (21 places)

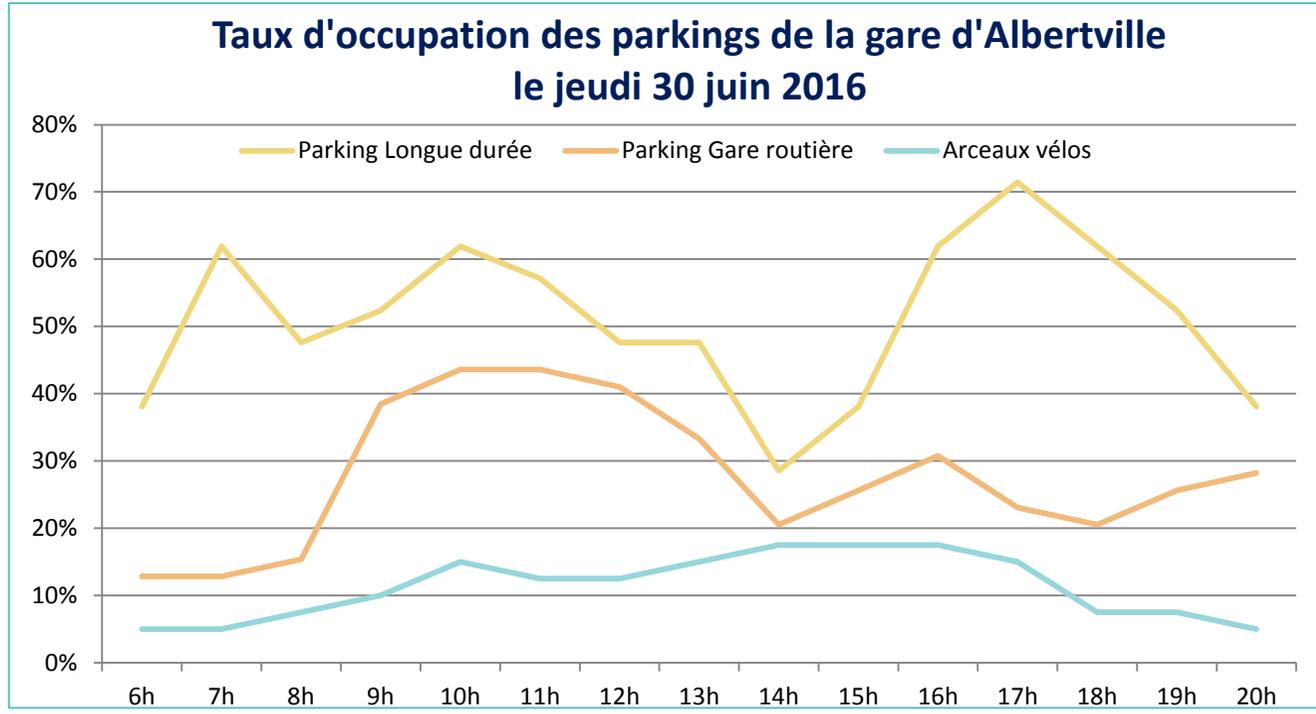


Arceaux vélos présents sur le parvis de la gare d'Albertville

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## DES PARKINGS NON-SATURÉS



**Taux d'occupation moyen sur la journée :**

- Parking longue durée : **51%**
- Parking gare routière : **26%**
- Arceaux vélos : **13%**

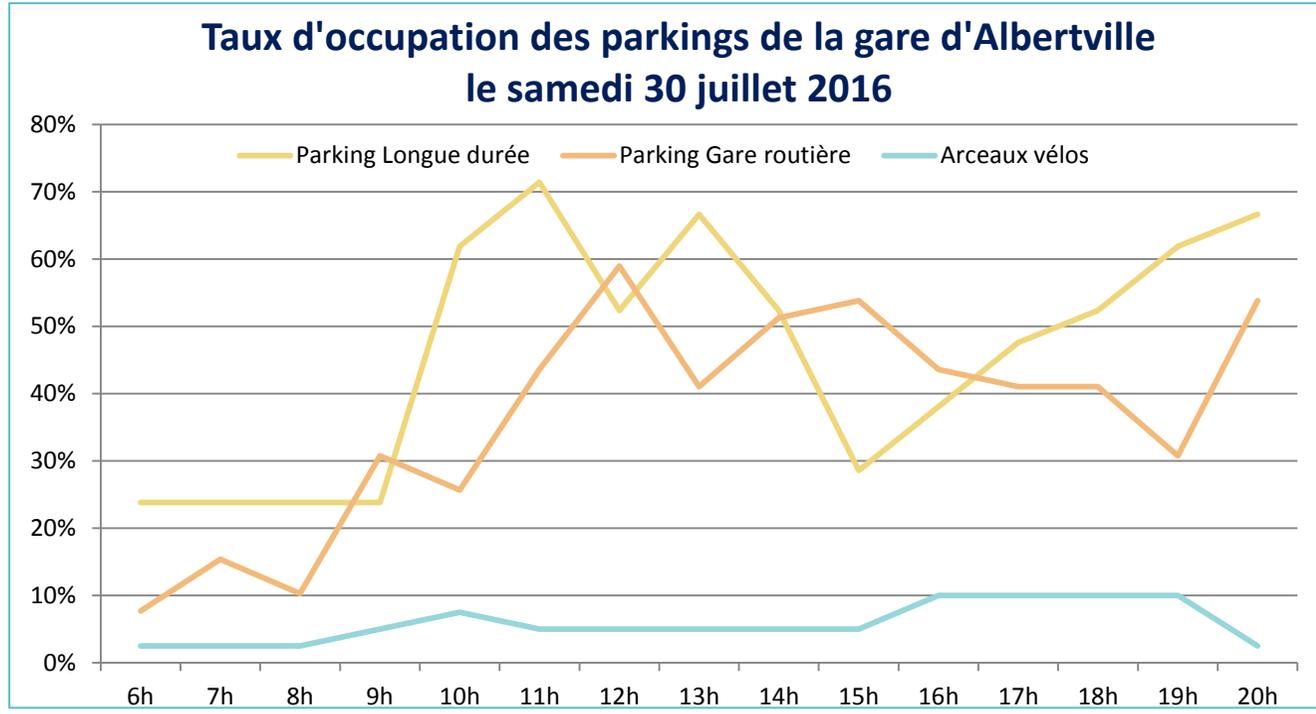
On constate que le taux d'occupation maximum pour le parking de la gare routière est atteint à hauteur de **71% aux alentours de 17h** tandis qu'il est atteint à hauteur de **44% à 10h et 11h** pour le parking de la gare routière.

**Les parkings ne sont pas saturés et offrent une quantité de places de parking suffisante.** Etant donné les fluctuations du taux d'occupation au cours de la journée, le parking « longue durée » est probablement utilisé pour du stationnement courte durée. De plus, le stationnement gratuit autour de la gare n'incite pas les usagers à utiliser ces parkings payants.

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## DES PARKINGS NON-SATURÉS



**Taux d'occupation moyen sur la journée :**

- Parking longue durée : 46 %
- Parking gare routière : 37%
- Arceaux vélos : 6%

On constate que le taux d'occupation maximum pour le parking de la gare routière est atteint à hauteur de **71% aux alentours de 11h** tandis qu'il est atteint à hauteur de **59% à 12h** pour le parking de la gare routière.

On remarque donc que les parkings ne sont pas saturés et offrent une **quantité de places de parking suffisante**. Les arceaux vélos ne sont que très peu utilisés (et encore moins que le jeudi 30 juin).

Contrairement au jeudi 30 juin, on remarque que les parkings ne **sont que très peu utilisés tôt le matin**. En revanche, ils le sont plus **entre 10h et 14h**.

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

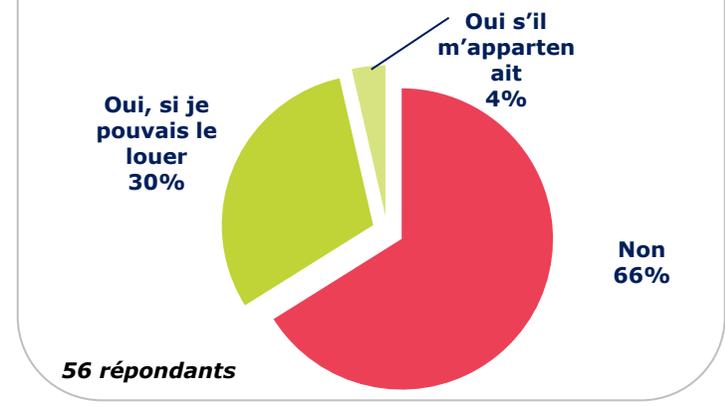
## ACCÈS ALTERNATIF À LA GARE : EN VÉLO ?

### Pourquoi n'utilisez-vous pas le vélo pour aller/partir de la gare ?

51 répondants



### Si vous pouviez disposer d'un VAE, l'utiliserez-vous pour vous rendre en gare ?



Les échantillons enquêtés sont relativement faibles. Néanmoins, statistiquement 2 constats peuvent se dégager :

- La majorité des enquêtés citent **la sécurité et l'absence de pistes cyclables** comme raison pour laquelle ils n'utilisent pas le vélo pour accéder à la gare. On note également qu'un tiers des sondés indique la trop longue distance à parcourir et la non-possession de vélo.
- En revanche, si les enquêtés avaient l'opportunité de disposer d'un VAE, ils ne l'utiliseraient pas pour autant pour se rendre à la gare.

Ainsi, si l'on souhaite encourager le rabattement et la diffusion en vélo, **la sécurité et les aménagements cyclables des rues et des routes paraissent prioritaires sur un système de location de vélos.**

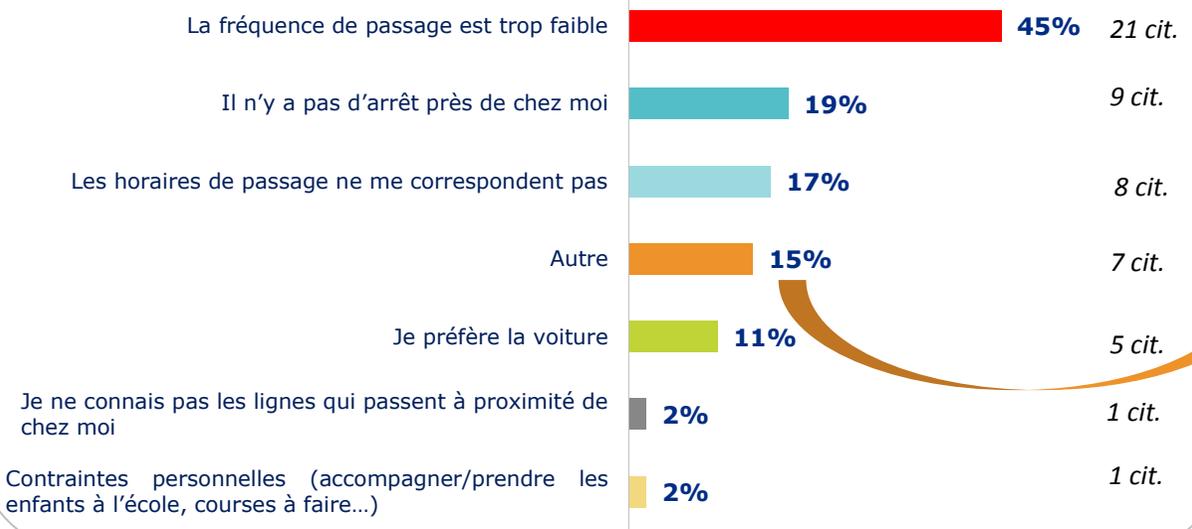
### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## ACCÈS ALTERNATIF À LA GARE : EN TRANSPORT EN COMMUN ?

#### Pourquoi n'utilisez-vous pas les transports en commun pour aller/partir de la gare ?

47 répondants



#### Si « Autre », précisez :

Je suis proche de la gare	4
Achats près de la gare	1
Je transporte des bagages	1
Ne fonctionne pas le week-end	1

7 répondants

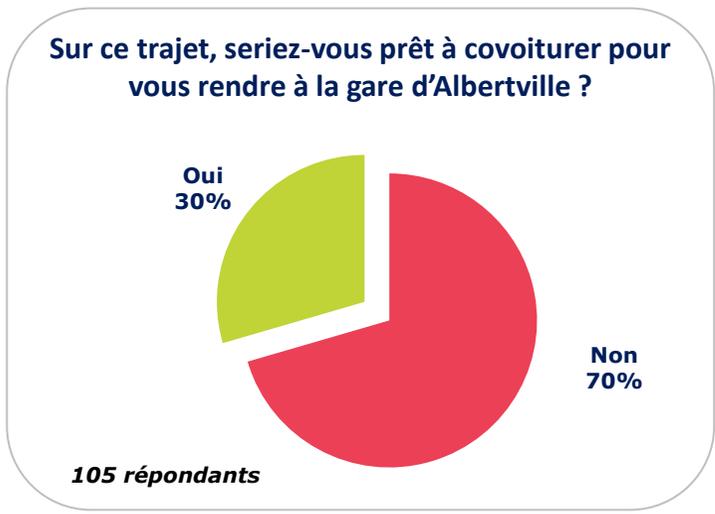
Là encore les échantillons enquêtés sont relativement faibles. Néanmoins, 2 constats peuvent se dégager :

- La **faiblesse de la fréquence de passage** paraît être la raison la plus fréquente pour expliquer la non-utilisation des TC.
- Une autre des raisons est la **finalité locale du déplacement**. Comme évoqué, une certaine partie des voyageurs proviennent/se dirigent aux alentours directs de la gare et probablement vers le centre-ville d'Albertville, qui se situe à environ 10 minutes de marche. Ils n'ont donc pas d'utilité directe à prendre le réseau de transport.

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## ACCÈS ALTERNATIF À LA GARE : EN COVOITURAGE ?



Si Oui, à quelles conditions ? (mots cités)

Offre	9
Blablacar	5
Sécurité	2

22 répondants

- Il apparaît que **la majorité des enquêtés ne seraient pas prêts à covoiturer** pour se rendre à la gare d'Albertville. Cela s'explique par le fait qu'il s'agit d'un déplacement « relativement court ».
- Néanmoins, 1 personne sur 3 se déclare prête à covoiturer pour se rendre à la gare d'Albertville. Ces derniers ont conditionné leur trajet en covoiturage à l'existence et la garantie de l'offre du trajet, notamment sur le site *Blablacar*.

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## DIFFICULTÉS RENCONTRÉES AUX DIFFÉRENTS MOMENTS DU VOYAGE

- La très grande majorité des personnes enquêtées ne rencontrent pas de difficultés avant, pendant et après leur déplacement en train ou en car.
- Lors de la préparation du voyage, pour accéder à la gare et une fois dans le train/car, plus de **98% des personnes interrogées ne rencontrent pas de difficulté.**
- On note toutefois que 9% (24 personnes) déclarent rencontrer régulièrement des problèmes lors du trajet en train :
  - 18 citent des retards ou suppressions de train,
  - 6 ont cité le manque de place (dans le train).

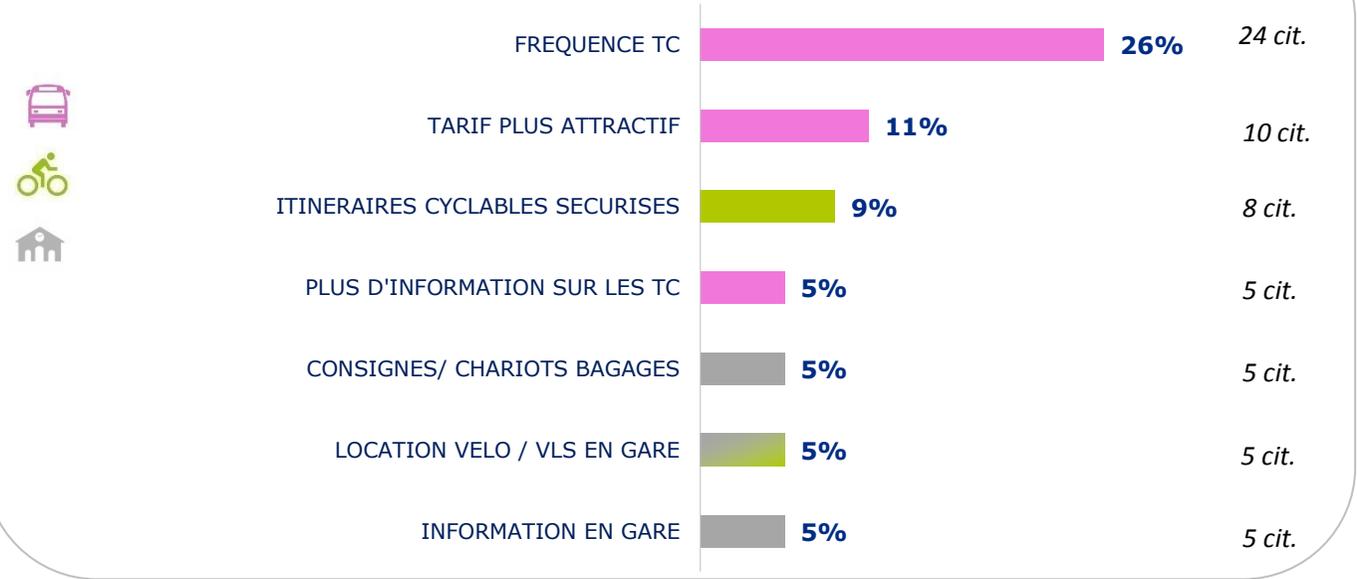
### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## PISTES D' ACTIONS

- Une question portait sur les axes d'amélioration qui permettraient d'encourager la pratique des modes alternatifs depuis ou vers la région d'Albertville.
- 94 personnes se sont exprimées (37% des répondants). 115 propositions d'actions / améliorations ont été identifiées par Kisio Analysis suite au traitement.

**Selon vous, quelles actions permettraient d'encourager la pratique des modes alternatifs depuis ou vers la région d'Albertville ?**

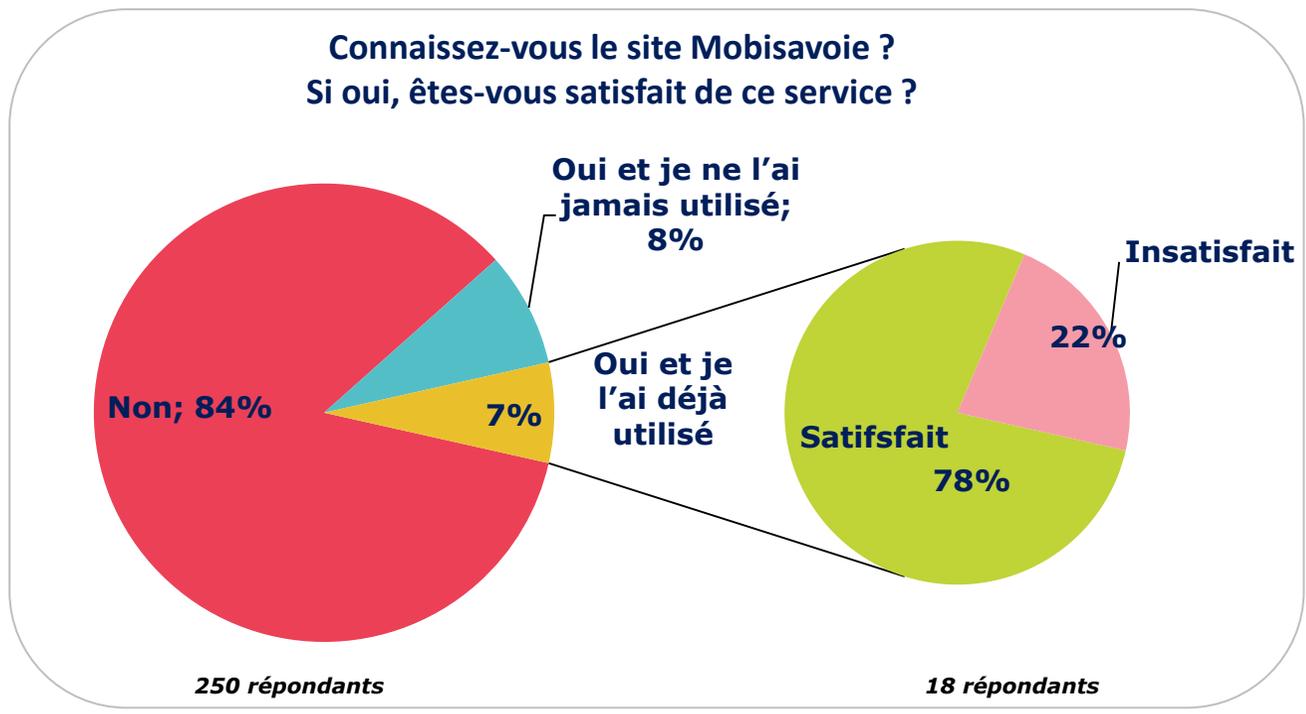


- Les propositions d'amélioration ciblant les TC ont été les plus citées (57% des citations).
- Les répondants souhaitent notamment plus de passages de bus et d'autocars en direction des stations et en périphérie d'Albertville.
- Ainsi que des tarifs plus attractifs notamment pour le TER et l'interurbain.
- Des aménagements cyclables sécurisés et entretenus sont également demandés.

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE INTERMODALITÉ EN GARE D'ALBERTVILLE

## NOTORIÉTÉ MOBISAVOIE



- Le site *Mobisavoie* connaît une **faible notoriété** avec seulement 15% d'enquêtés déclarant le connaître et 7% l'ayant déjà utilisé.
- Néanmoins, une majorité des personnes l'ayant déjà utilisé sont **satisfaites de ce service**.
- On notera que **83% des usagers du car ne connaissent pas ce site**.

# MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

## SYNTHÈSE ENQUÊTE EN GARE

### DES PERSONNES CAPTIVES SE DÉPLAÇANT POUR UN MOTIF NON OBLIGÉ

- Enseignements de **l'enquête en gare** :
  - **2/3** des déplacements des résidents ne sont **pas liés à un motif obligé** (étude, travail, stage),
  - **40% des résidents** interrogés sont **venus à pied** à la gare,
  - **47% des touristes** ont été **déposés / récupérés** en gare,
  - Un parking-voiture non saturée les jours de l'enquête,
  - Pour 40% des touristes interrogés, ce déplacement **était le 1<sup>er</sup> en direction/depus le territoire Arlysère,**
  - **Des attentes qui se portent avant tout sur les TC** (plus d'offre sur le péri-urbain et entre la gare et les stations, tarif attractif,...), et sur les **aménagements cyclables** (pistes sécurisées, ...).
- Quelques remarques :
  - **Salle d'attente fermée** de mai à début décembre. Or la salle est équipée de prises électriques pouvant permettre aux usagers en attente de recharger leur appareil.
  - **Aucune consigne** à bagages est présente en gare, même l'hiver.
  - Plusieurs personnes ont attendu plusieurs heures pour pouvoir ensuite monter en direction de Beaufort.
  - **Aucun point de restauration** rapide type *Paul* ou *Brioche Dorée* autour de la gare. Il n'est pas possible d'acheter un sandwich (sauf en hiver) dans la gare ou à proximité immédiate.
  - Le guichet Belle Savoie Express est **ouvert uniquement les samedis en hiver**. Il est également regrettable qu'il ne soit **pas mis à disposition les fiches horaires et plans** du réseau départemental.
  - Il n'y a **pas d'informations sur l'offre** (notamment en hiver) pour rejoindre les stations depuis la gare.
  - Par son aménagement, la gare offre physiquement de bonnes conditions d'intermodalité.

# 3

## MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

1. Flux de déplacements Domicile-Travail
2. Des usagers de la gare d'Albertville
3. Des visiteurs des Offices du Tourisme

## 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE MOBILITÉ OFFICES DU TOURISME

## MÉTHODOLOGIE ET CONTEXTE

- **Dates d'enquête** : Du **vendredi 15 juillet 2016** au **lundi 15 août 2016** environ (la date de fin étant variable selon les offices)

Au total, ce sont **218 personnes** qui ont répondu aux questionnaires tourisme.

- **Voie d'administration** :

Afin de ne pas alourdir la charge de travail des OT, nous avons respecté les modes d'administrations de chacune des enquêtes satisfaction déjà existantes : ce qui a aboutit sur 2 modes d'administration des questionnaires.

- **Par internet** : pour les saisies, lien internet depuis le site de la station et de l'OT
- **Sur questionnaire papier, 7 offices du tourisme** :
  - **3 offices du val d'Arly** : Flumet/St-Nicolas-La-chapelle, Notre-Dame-de-Bellecombe et La Giettaz
  - **2 offices du Beaufortain** : Arêches et Beaufort
  - **2 offices de le CoRAL** : Pays d'Albertville et Ugine

- **Thématiques abordées** :

- **Communes de résidence à l'année et durant le séjour,**
- **Type d'hébergement,**
- **Fréquence et saisons de séjour,**
- **Mode d'accès au territoire et mode de déplacement pendant le séjour,**
- **Leviers d'actions pour diminuer les trajets en voiture individuelle,**
- **Profil.**

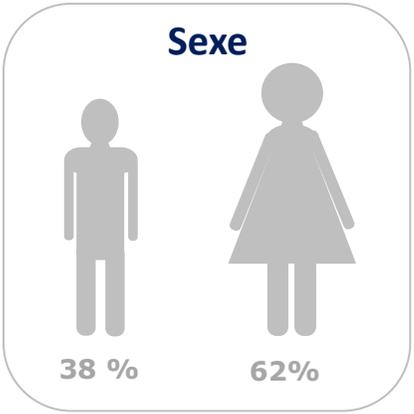
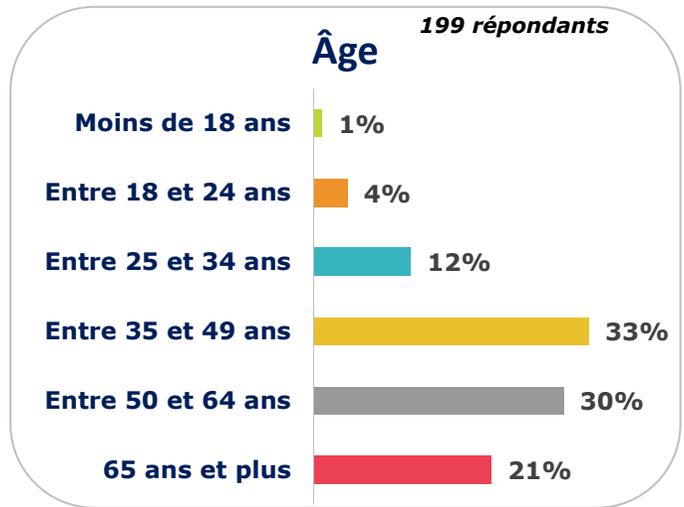
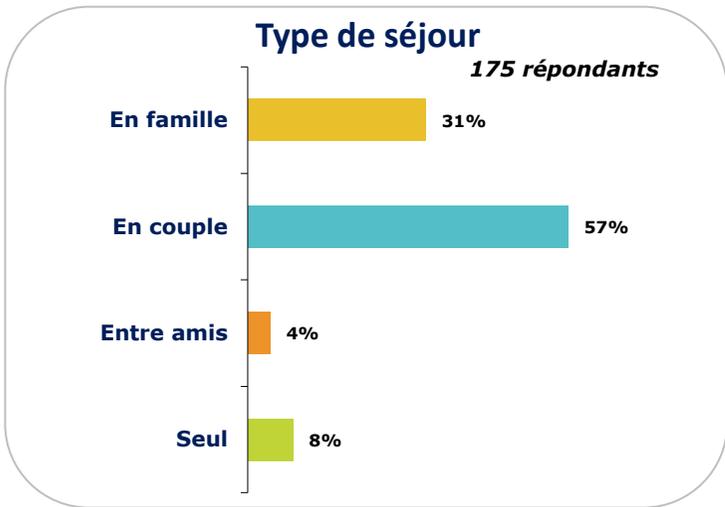
**Attention** une enquête permet d'avoir une représentation les jours de l'enquête, c'est une « photo ».

Si les résultats peuvent parfois permettre de dégager des tendances, on ne peut pas toujours en tirer des conclusions générales

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE MOBILITÉ OFFICES DU TOURISME

## POPULATION : DES COUPLES OU DES FAMILLES

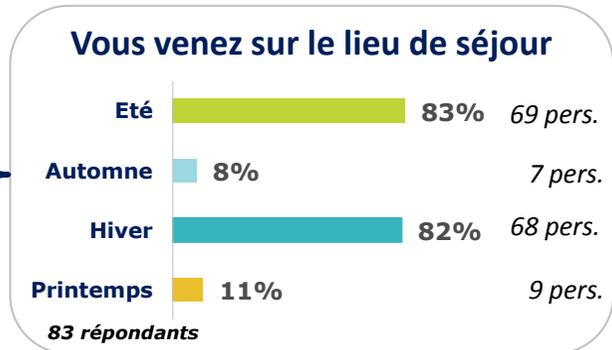
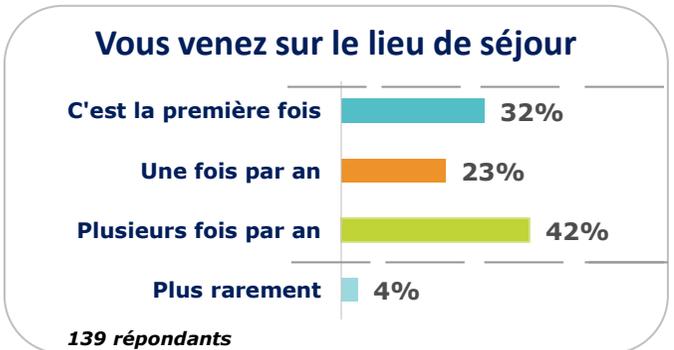
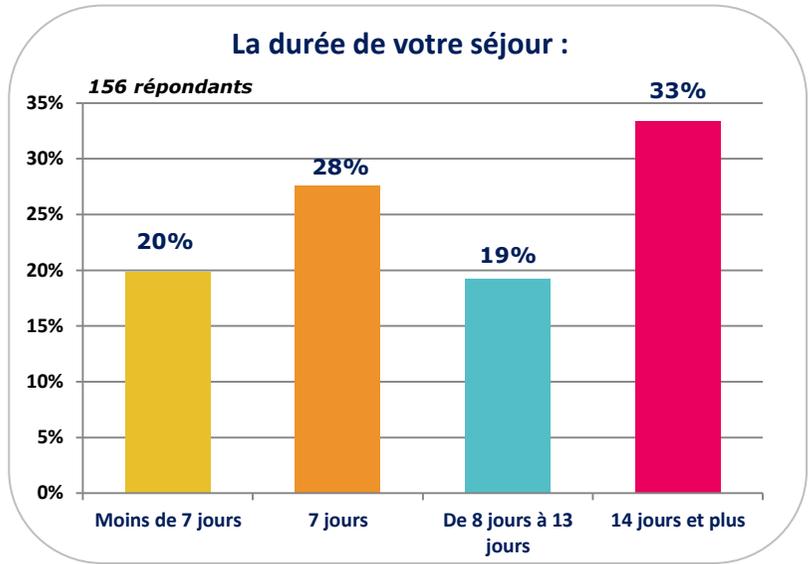
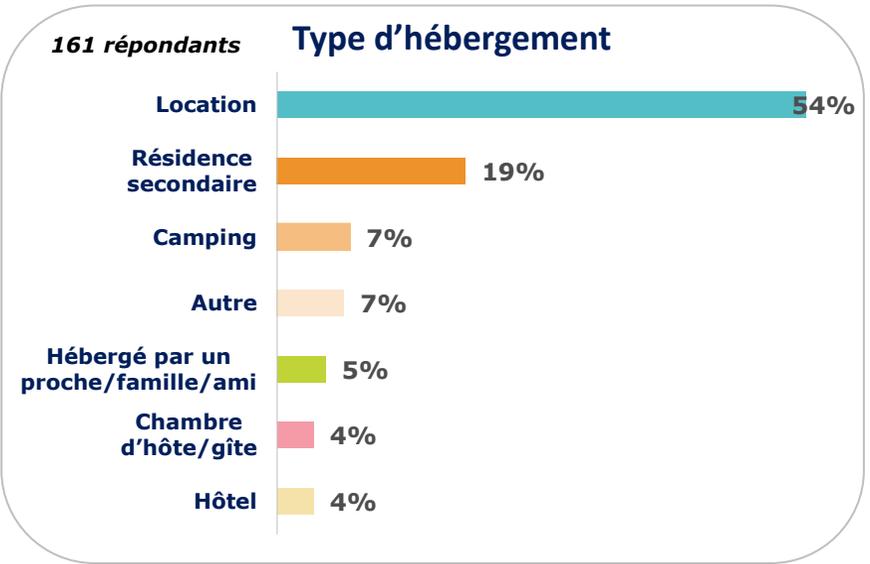


178 répondants

### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE MOBILITÉ OFFICES DU TOURISME

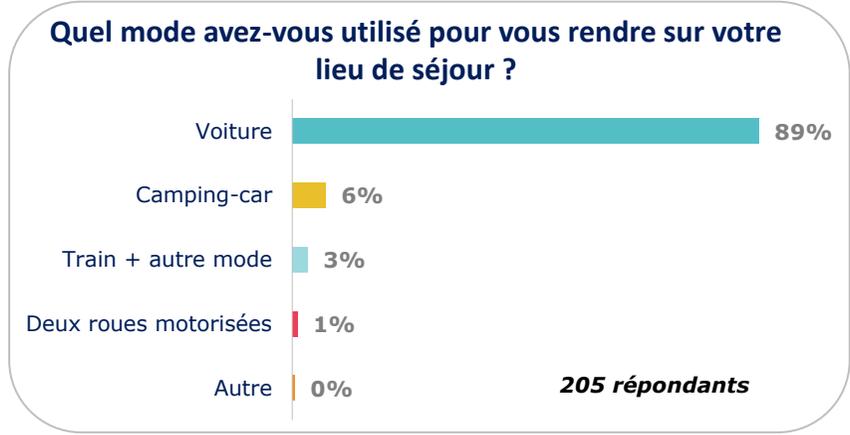
## DES TOURISTES ESTIVO-HIVERNAL QUI LOUENT POUR AU MOINS 1 SEMAINE



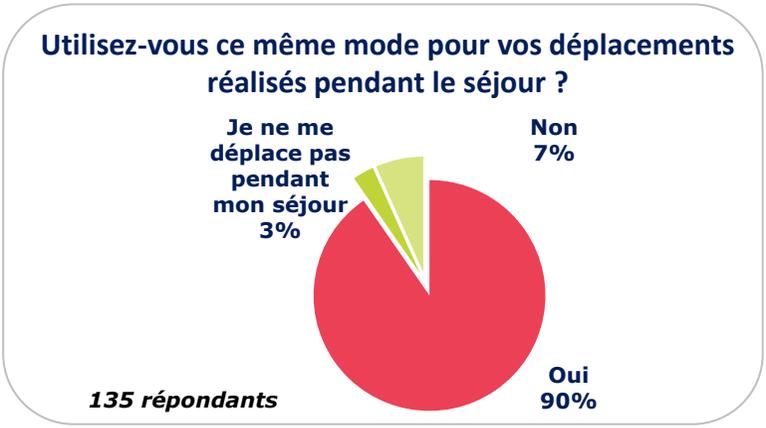
### 3 - MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

# ENQUÊTE MOBILITÉ OFFICES DU TOURISME

## LES TOURISTES SONT TRÈS MAJORITAIREMENT VÉHICULÉS



- Un très grande majorité (9 personnes sur 10) **se rendent en voiture** sur leur lieu de séjour.
- On note que les enquêtés utilisent également leur voiture pendant leur séjour.



# MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

## SYNTHÈSE ENQUÊTE OFFICES DU TOURISME

### DES PERSONNES CAPTIVES SE DÉPLAÇANT POUR UN MOTIF NON OBLIGÉ

- Enseignements de **l'enquête des offices du tourisme** :
  - Une majorité des enquêtés passaient **un séjour en famille ou en couple**,
  - La majorité des répondants ont une durée de séjour **inférieure à 2 semaines**,
  - La quasi-intégralité des répondants accédaient au territoire et se déplaçaient au cours de leur séjour **en voiture individuelle**.
  
- Quelques remarques :
  - Toutes les offices du tourisme **ne disposent pas des fiches horaires** desservant le territoire.
  - **Les sites internet des offices ne présentent pas toujours l'intégralité de la chaîne du déplacement** (*mention de la gare la plus proche et du numéro de Faure Tourisme mais pas des différentes lignes existantes*). On peut imaginer un onglet « *Mes vacances sans voiture* », « *Eco-mobilité* », « *vacances responsables* », etc.

# MOBILITÉ PENDULAIRE, TOURISTIQUE ET SAISONNIÈRE

## SYNTHÈSE PARTIE 3

- **2/3 des migrants générés / attirés par Arlysère sont internes au territoire** : la majorité des flux sont intra-communaux (à Beaufort, 56% des actifs de plus de 15 ans travaillent et résident au sein de la commune). 85% des flux intra-EPCI s’effectuent au sein de la Coral. 53% des flux inter-EPCI sont des échanges entre la Coral et la CCHCS.
- **Un usage de la voiture bien ancré sur le territoire** : un taux d’équipement automobile supérieur à la moyenne régionale et départementale ; une part modale attribuée à la voiture de plus de 80% pour les déplacements domicile-travail des habitants de la Coral et de la CCHCS (pourtant desservis en transports urbains).
- **Une fréquentation touristique en légère hausse.** Un territoire qui attire une population locale à l’année, régionale et francilienne en saison (été / hiver), notamment en station.
- Enseignements de **l’enquête en gare** :
  - 2/3 des déplacements des résidents ne sont **pas liés à un motif obligé (étude, travail, stage)**
  - 40% des résidents interrogés sont **venus à pied** à la gare
  - 47% des touristes ont été **déposés / récupérés** en gare
  - Pour 40% des touristes interrogés, ce déplacement **était le 1<sup>er</sup> en direction/depus le territoire Arlysère**
  - **Des attentes qui se portent avant tout sur les TC** (plus d’offre sur le péri-urbain et entre la gare et les stations, tarif attractif,...), et sur les **aménagements cyclables** (pistes sécurisées, ...)
- Enseignements de **l’enquête Office du tourisme** :
  - Une majorité des enquêtés passaient un séjour **en famille ou en couple,**
  - La majorité des répondants ont une durée de séjour **inférieure à 2 semaines,**
  - La quasi-intégralité des répondants accédaient au territoire et se déplaçaient au cours de leur séjour **en voiture individuelle.**

# 4

## RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT



1. Transports en commun
2. Vélos
3. Mobilité partagée et véhicules propres
4. La communication multimodale

# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## 4.1 TRANSPORT EN COMMUN



- a. TRANSPORT URBAIN
- b. TRANSPORT INTERURBAIN
- c. TRANSPORT TER ET PÔLES GARES
- d. NAVETTES SAISONNIÈRES
- e. AUTRES TRANSPORTS



## LE RÉSEAU URBAIN DE LA CORAL

### Caractéristiques générales

- La communauté d’agglomération d’Albertville et la CCHCS dispose d’un **réseau urbain**.
- Ce **réseau est plutôt jeune** car il date de **2007** lorsque la Co.RAL a pris la compétence transport.
- Depuis plusieurs années, la **fréquentation est en hausse** (+ 29% en 2014 et + 6 % en 2015).
- Le réseau est principalement financé par :
  - La **CoRAL** et la **CCHCS**,
  - Le département de la **Savoie**,
  - La plupart des **communes** desservies par le réseau.
- 5 communes de la CoRAL et 4 communes de la CCHCS ne sont pas desservies par le réseau urbain. Il s’agit principalement des communes localisées en hauteur et ayant moins de 1 000 habitants.
- **10 lignes** composent aujourd’hui le réseau :



- A** et **B** au cœur d’Albertville
- C** vers Ugine
- D** vers Cévins
- E** vers Rognaix
- F** vers Mercury
- G** vers Grésy sur Isère
- H** vers Ste Hélène sur Isère
- I** vers Venthon
- J** vers Cité médiévale de Conflans



Vue depuis Conflans de la vallée Sud d’Albertville desservie par le réseau urbain



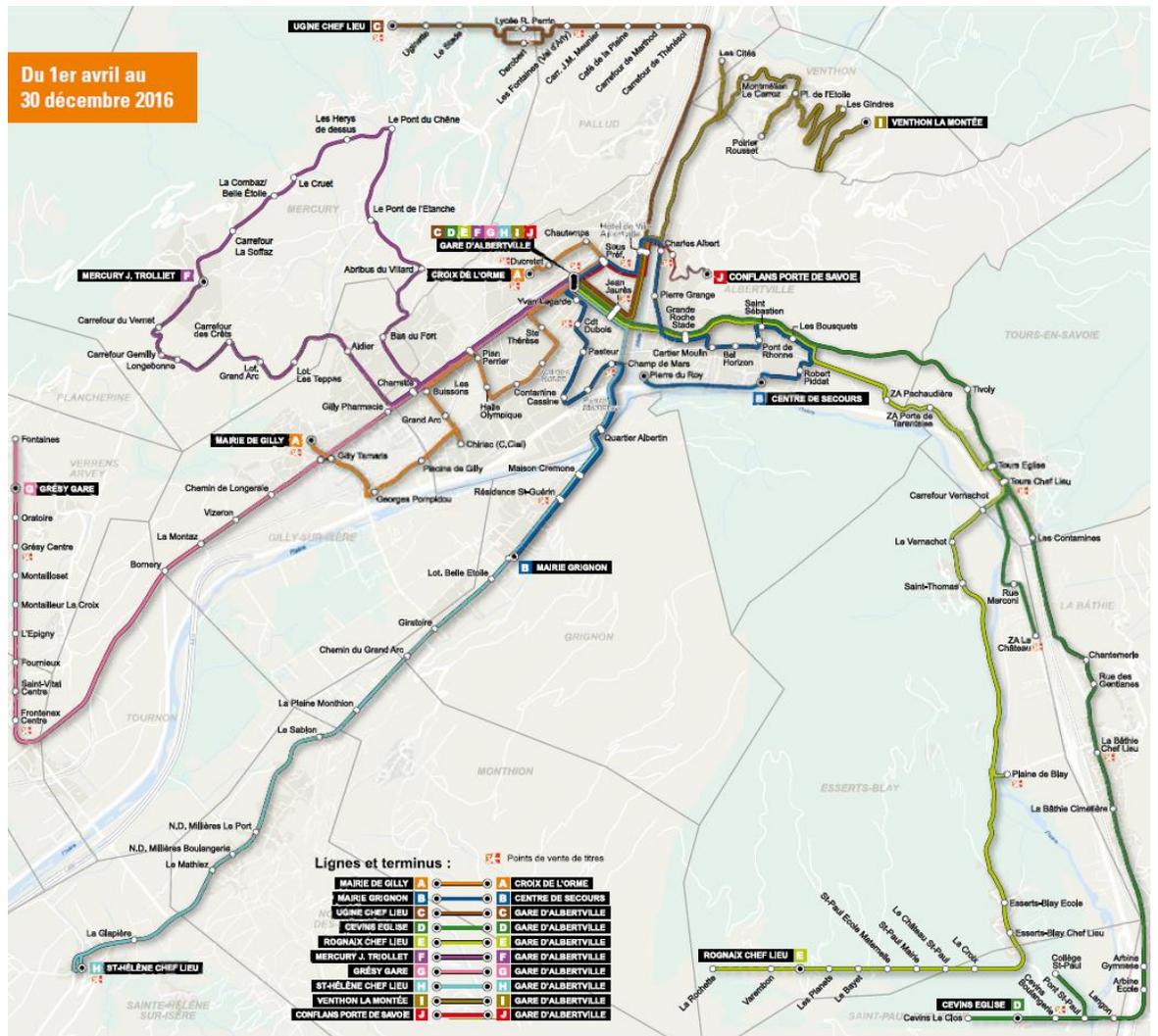
a. Transport urbain

## LE RÉSEAU URBAIN DE LA CORAL

### PLAN DU RÉSEAU

Le réseau est composé de 10 lignes :

- 3 à caractère urbain,
- 5 à vocation principalement scolaire,
- 2 de marchés.





## LE RÉSEAU URBAIN DE LA CORAL

### STRUCTURE DE L'OFFRE

Niveaux d'offre par ligne en JOB				
Lignes	Première arrivée au CV	Dernier départ du CV	Fréquence* en HP 07h-09h et 17h-19h	Fréquence en HC 09h-17h
<b>A</b>	07h07	18h43	<b>30 à 40 minutes</b>	
<b>B</b>	06h52	19h17	<b>40 minutes</b>	<b>50 minutes</b>
<b>C (ou L51)</b>	07h17	18h47 <i>(20h50 en TAD)</i>	<b>40 minutes à 1 heure</b>	<b>1 heure à 1 heure 30</b>
			<b>Passages** en HPM et HPS 07h-09h // 17h-19h</b>	<b>Passages en HC 09h-17h</b>
<b>D</b>	07h25	19h10	<b>2 passages // 2 passages</b>	<b>1 passage</b>
<b>E</b>	07h47	17h20	<b>2 passages // 1 passage</b>	<b>1 passage</b>
<b>F</b>	07h25	18h00	<b>2 passages // 2 passages</b>	<b>1 passage</b>
<b>G</b>	07h20	18h30	<b>2 passages // 2 passages</b>	<b>1 passage</b>
<b>H</b>	07h24	17h45	<b>2 passages // 1 passage</b>	<b>1 passage</b>
<b>I et J</b>	Ces deux lignes ne fonctionnent que certains jours de la semaine : le jeudi pour la I (jour de marché à Albertville) et le jeudi et le samedi pour la J.			

#### Niveaux d'offre :

- Les lignes **A, B et C** ont un bon niveau d'offre de type urbain.
- Les lignes **D, E, F, G et H** sont orientées principalement pour un public scolaire : elle ne fonctionne ni le samedi ni le dimanche et le nombre de service est diminué en vacances scolaire tandis que certains services sont en TAD.

#### Amplitude de service :

- Pour les lignes **A, B et C** l'amplitude pourrait éventuellement être étendue en fin de journée car il n'y a pas d'offre après 19h aujourd'hui.
- Il serait utile de densifier l'offre du samedi après-midi sur les lignes desservant des magasins et centres commerciaux (notamment la ligne A) en réduisant les services du matin par exemple. Cela permettrait de capter une nouvelle clientèle et d'augmenter la fréquentation du réseau.
- Des services le dimanche pourraient également être mis en place. Un système TAD serait un bon compromis entre le coût et l'offre proposée.

\* : Les fréquences sont calculées « en moyenne » : par exemple 40 minutes signifient 3 passages en 2h.  
 \*\* : En HPM et en HC, les passages sont comptabilisés vers Albertville et en HPS les passages sont comptabilisés depuis Albertville.



# LE RÉSEAU URBAIN DE LA CORAL

## LIGNES DU RÉSEAU

### Tracé des lignes :

- Le réseau est en évolution constante depuis sa création. Plusieurs tests sur des lignes ou les types de services assurés (réguliers ou en TAD) ont été effectués. Si cette démarche empirique et pragmatique permet de tester une offre et donc d'adapter le réseau à la demande, l'expérience voyageur peut être gênée par un réseau complexe.
- On constate **l'aspect « tortueux » de la ligne B** du réseau qui constitue la 2<sup>ème</sup> ligne du réseau en terme de fréquentation.
- Le tracé de la ligne F, en boucle, peut être difficile à appréhender pour certaines personnes. L'exploitant mène actuellement une réflexion pour desservir ce secteur par une offre plus souple, avec un TAD zonal en rabattement à la gare (*source : Transdev, 2016*).
- La **zone d'activité de la Terre-neuve n'est aujourd'hui pas desservie** alors qu'il s'agit de la principale ZA du territoire. L'exploitant a prévu une modification de certains tracés pour permettre de desservir ce secteur (*source : Transdev, 2016*).

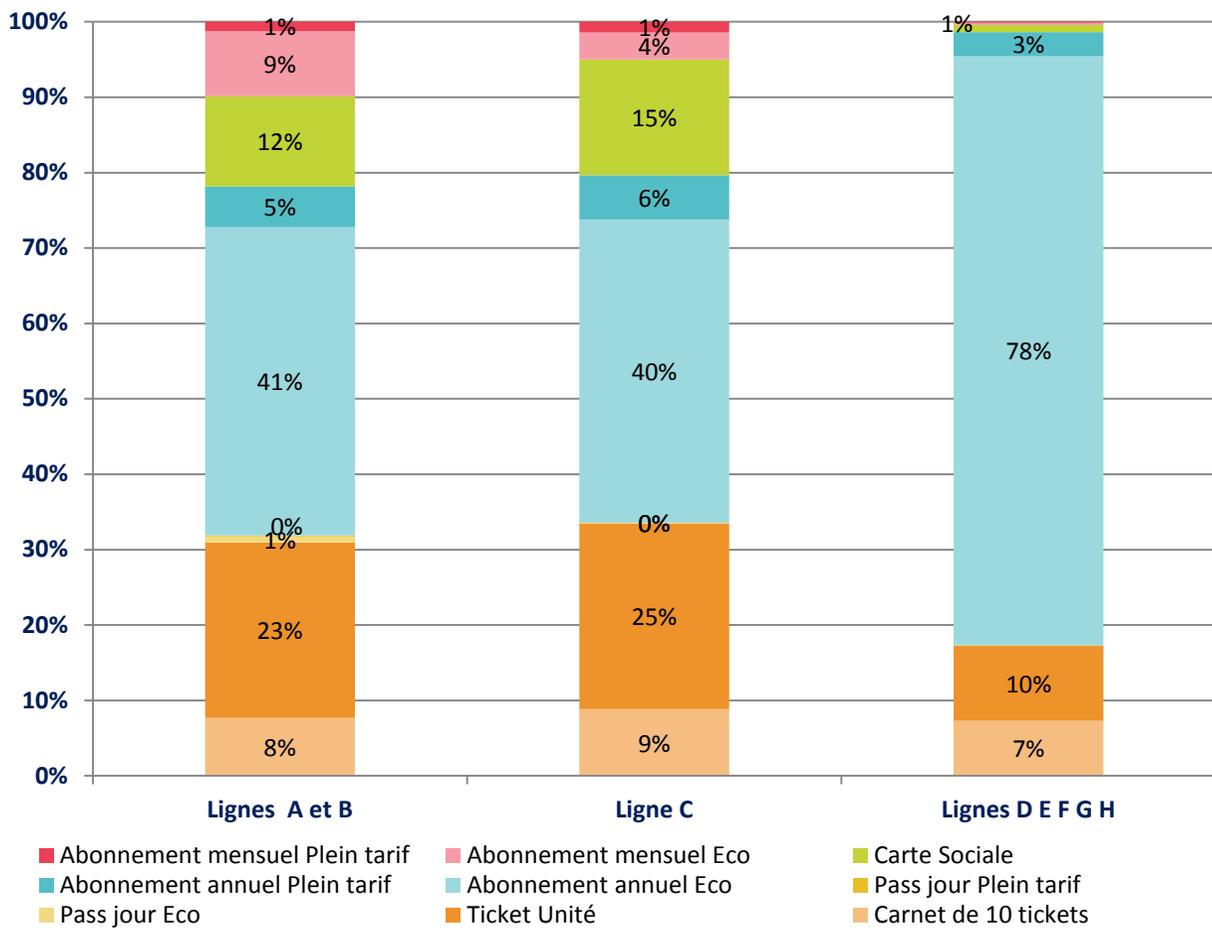
### Hiérarchisation des lignes :

- Une hiérarchisation du réseau permettrait une meilleure lisibilité pour le voyageur. Par exemple, les lignes I et J qui ne fonctionnent qu'1 ou 2 jours par semaine ont le même niveau de visibilité que les 3 lignes les plus fortes du réseau.
- Ainsi, nous préconisons d'adopter une **typologie graphique différente par type de service**.
- Des tracés optimisés (lignes E et D) et mieux maillés entre eux (liaison entre les lignes G et H) seront également à étudier
- Plus généralement, l'exploitant mène actuellement une réflexion en collaboration avec les élus pour restructurer le réseau.



## LE RÉSEAU URBAIN DE LA CORAL

### FRÉQUENTATION PAR TYPE DE TITRE



#### Répartition des titres :

- Etant donné le caractère orienté urbain et péri-urbain des lignes A, B et C, on remarque qu'environ **1 voyage sur 3 a été effectué avec un titre occasionnel.**
- Les abonnements mensuels (qui ne sont pas ou peu des scolaires) représentent 10% de la fréquentation des lignes A et B, 5% pour la ligne C alors qu'ils sont quasi-inexistants pour les autres lignes.
- Pour les lignes de D à H, **8 voyages sur 10 ont été effectués avec un abonnement annuel.**

#### Clients pendulaires :

- Non présentés ici (voir rapport du délégataire 2015), la moyenne des montées journalières montre que les voyages sont équilibrés dans chaque sens pour toutes lignes, ce qui indique que les usagers sont pendulaires (ils utilisent le bus dans les 2 sens).

Source : Rapport du délégataire Transdev, 2015





# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## LE RÉSEAU URBAIN DE LA CORAL

### FINANCEMENT ET TARIFICATION DU RÉSEAU

Source : Rapport du délégataire, 2015

#### Financement du réseau :

- Le réseau de la CoRAL a une **recette par voyage plutôt bonne et élevée** en comparaison à d'autres réseaux de taille similaires (voir les comparaisons avec les autres réseaux).
- Toutefois **la dépense par voyage est elle aussi élevée** en comparaison avec d'autres réseaux de taille similaire. Cela peut s'expliquer en partie par la particularité du territoire desservi (population relativement peu dense et étalée, 3 vallées et 2 rivières à traverser).
- En résulte un **taux de couverture plutôt faible** au regard des réseaux de taille similaire.

La CoRAL n'ayant pas instauré de versement transport sur son périmètre, **la part contributive des finances publiques** au coût du réseau de transport est **de 89%**, ce qui est élevé.

Dans le contexte de la prise de compétence transport de la future agglomération sur l'ensemble de son territoire, la question du financement global est un enjeu important.

**0,52 €**  
C'est la **recette par voyage** du réseau en 2015.

**4,54 €**  
C'est la **dépense par voyage** du réseau en 2015.

**11%**  
Taux de couverture (recettes/dépenses).

#### Tarifs

	Plein tarif	Tarif éco*	Où acheter ?
Ticket à l'unité	1,20 €	-	À bord des véhicules
Carnet 10 tickets	10,00 €	-	Dépositaires et Point Info Bus
Carnet 30 tickets	27,00 €	-	Point Info Bus
PASS Journée	3,50 €	2,50 €	À bord des véhicules
PASS Mensuel	25,00 €	15,00 €	Point Info Bus
PASS Annuel	150,00 €	100,00 €	Point Info Bus
Carte sociale*	10,00 €	-	Point Info Bus
En cas de perte duplicata d'un pass	Mensuel 5,00 €	Annuel 11,00 €	Point Info Bus

\*conditions au point Info Bus

#### Gamme tarifaire :

- La gamme tarifaire du réseau est **simple** et **couvre tous les besoins**.
- Les niveaux de prix sont plutôt **bien positionnés sur l'occasionnel**. Toutefois une augmentation du prix du ticket unique à 1,30€ pourrait être envisageable. Cette hausse pourrait s'accompagner avec la création d'un ticket aller-retour à 2,40€. Cela pourrait convenir aux nombreux pendulaires, éventuellement réduire la fraude (un seul acte d'achat).
- En revanche, **les prix des abonnements sont faibles**. L'abonné annuel bénéficie aujourd'hui de 6 mois offerts sur son abonnement en comparaison au tarif de l'abonnement mensuel. Il peut être envisagé d'augmenter le tarif de telle sorte que l'abonné annuel paie 9 mois.

Gamme tarifaire du réseau Je prends le BUS – Avril/décembre 2016



## LE RÉSEAU URBAIN DE LA CORAL

### COMPARAISON AVEC DES RÉSEAUX DE TAILLE SIMILAIRE

A partir des données de 2014 de l'Union des Transports Publics, nous avons sélectionné 4 réseaux de taille similaires à celui d'Albertville. Nous les avons retenus selon plusieurs critères :

- Nombre d'habitants de la ville-centre
- Nombre d'habitants de l'aire urbaine
- Nombre d'habitants desservis
- Superficie des communes desservies

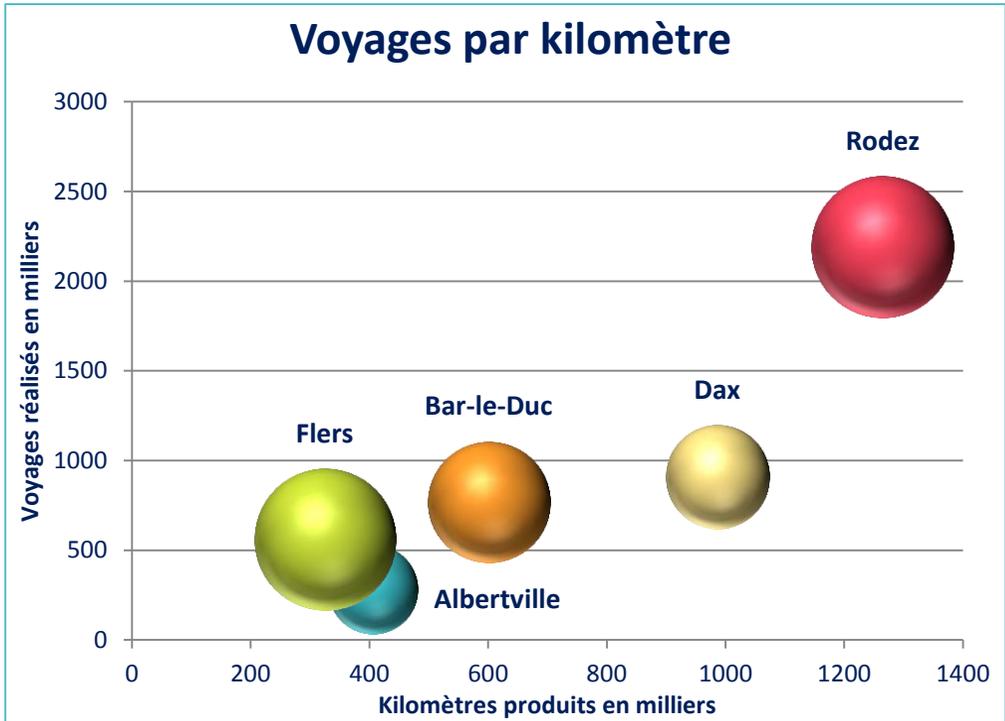
	Albertville*	Bar-Le-Duc	Dax	Flers	Rodez
<b>Département</b>	<i>Savoie</i>	<i>Meuse</i>	<i>Landes</i>	<i>Orne</i>	<i>Aveyron</i>
<b>Nombre d'hab. desservis</b>	47 230 hab.	38 000 hab.	57 000 hab.	37 000 hab.	60 000 hab.
<b>Superficie des communes desservies</b>	300 km <sup>2</sup>	400 km <sup>2</sup>	344 km <sup>2</sup>	272 km <sup>2</sup>	256 km <sup>2</sup>
<b>Nombre d'hab. de la ville-centre</b>	19 071 hab.	15 950 hab.	20 776 hab.	14 761 hab.	23 741 hab.
<b>Nombre d'hab. de l'aire urbaine</b>	43 595 hab.	33 481 hab.	60 326 hab.	43 382 hab.	85 181 hab.

\* : Les communes d'ALLONDAZ, de CESARCHES, de MARTHOD, de PALLUD, de VENTHON, de BONVILLARD, de CLERY, de PLANCHERIN et de VERRENS-ARVEY n'ont pas été pris en compte dans le calcul de la superficie et du nombre d'habitants desservis car elles ne bénéficient pas de services du réseau urbain.



## LE RÉSEAU URBAIN DE LA CORAL

### COMPARAISON DE L'OFFRE ET DE LA FRÉQUENTATION



	Kms produits en milliers	Voyages en milliers	Voyages par kilomètre
Albertville	406	280	0.7
Bar-le-Duc	601	769	1.3
Dax	986	910	0.9
Flers	325	560	1.7
Rodez	1265	2194	1.7

#### Indications :

- La taille des bulles est proportionnelle au rapport Voyages sur kilomètre.
- Malgré un nombre de kilomètres produits inférieurs, le nombre de voyages étant 2 fois plus important à Flers qu'à Albertville, la taille de la bulle du réseau de Flers est donc plus importante.

Médiane sur 29 villes\* de moins de 50 000 habitants :  
**Km : 417    Voy. : 672    Voy/Km : 1,6**

#### Remarques :

- Aujourd'hui, la **production kilométrique** du réseau urbain de la CoRAL se situe dans une **moyenne légèrement basse**.
- **Le nombre de voyages du réseau d'Albertville est faible** au regard des autres réseaux. Néanmoins ce niveau peut s'expliquer par la jeunesse du réseau. En effet, Bar-le-Duc et Flers possède un réseau de transport depuis 40 ans et 50 ans. Il est certain que l'historique et la notoriété ont un impact certain sur les habitudes de mobilité des habitants et sur la fréquentation du réseau.

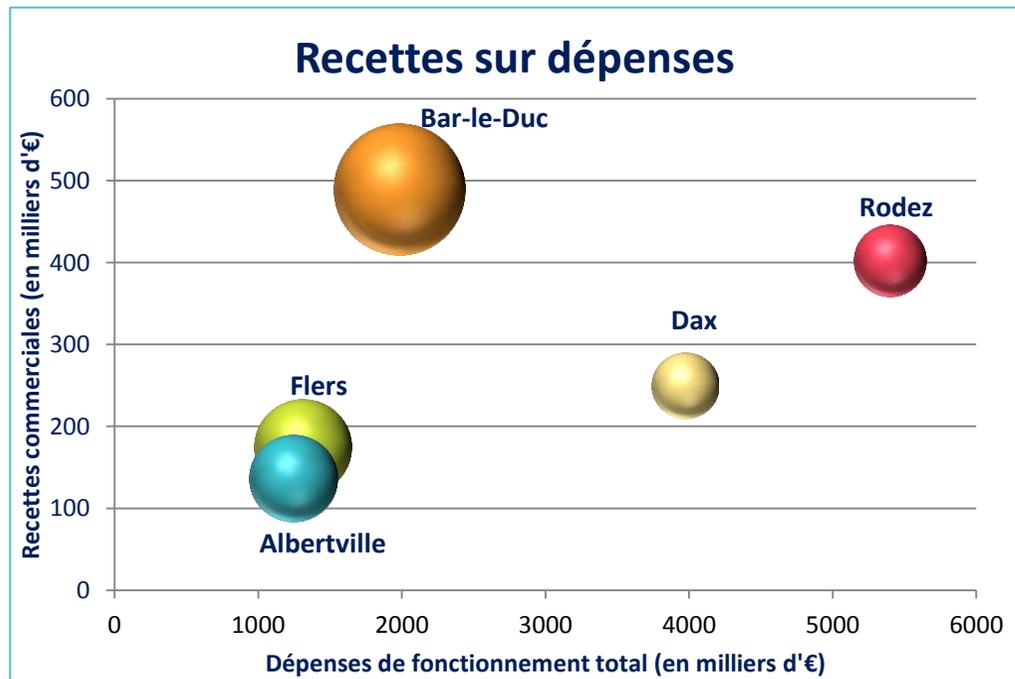


\* : liste des 29 villes de moins de 50 000 habitants pris en compte par l'UTP en 2014 présentes en annexe.



## LE RÉSEAU URBAIN DE LA CORAL

### COMPARAISON DES RECETTES ET DES DÉPENSES



	Recettes commerciales en k€	Dépenses de fonctionnement k€	Recettes sur dépenses
Albertville	137	1242	11 %
Bar-le-Duc	490	1981	25 %
Dax	250	3972	6 %
Flers	175	1307	13 %
Rodez	403	5398	7%

#### Indications :

- La taille des bulles est proportionnelle au rapport recettes sur dépenses.

Médiane sur 29 villes\* de moins de 50 000 habitants :  
**Recettes : 252k€**      **Dépenses : 1617k€**      **R/D : 17%**

#### Remarques :

- Globalement, **le taux de couverture du réseau d'Albertville est plutôt faible**. Cela est dû à un coût au km qui est plutôt élevé et aussi à une gamme tarifaire avantageuse. De plus aucun versement transport (VT) n'est perçu par l'AOT contrairement aux quatre autres réseaux (VT compris entre 0,6% pour Bar le Duc et 1,1% pour Dax).
- Il peut être intéressant **d'envisager la révision de la gamme** (avec hausse du prix de certains abonnements et/ou création de titres). De plus une hausse des tarifs peut être acceptée si celle-ci est concomitante au déploiement d'un nouveau réseau et/ou à la perception d'une meilleure offre.



## SYNTHÈSE DE L'OFFRE DU RÉSEAU URBAIN

**Contexte**

Le réseau de la CoRAL s'est **constitué en 2007** sous forme de DSP. L'exploitant depuis 2007 est l'opérateur *Transdev*. La DSP arrive à échéance fin 2017 et les lignes scolaires en juillet 2018.

Il s'agit donc **d'un réseau « jeune »** qui s'est implanté dans le paysage quotidien local des habitants.

**Offre et fréquentation**

**Un nombre important** de lignes :

- **3 lignes** de type **urbain et péri-urbain**,
- **5 lignes** à vocation **scolaire** (ou péri-urbaine)
- **2 lignes** de **marché**



La **fréquentation** connaît une dynamique certaine depuis 2 ans :

- En 2014 : **+ 29%**
- En 2015 : **+ 6%**

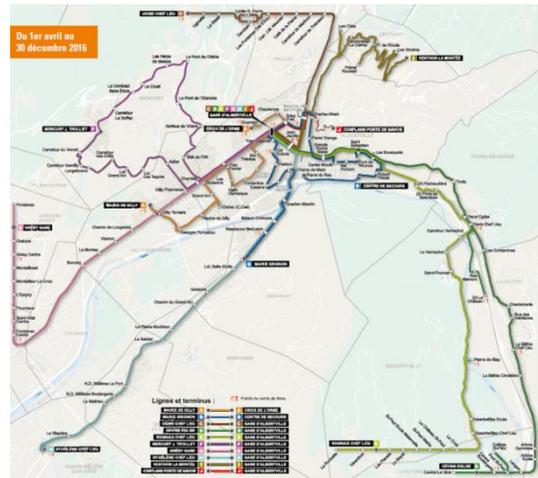
Le taux de croissance de la fréquentation diminue mais reste dynamique.

**Projet / évolution souhaitée**

L'exploitant *Transdev* mène en concertation avec les élus, une **modification et l'adaptation du réseau actuel**.

Afin d'assurer le financement des transports , la levée du VT est une question qui pourra être abordée au sein de la nouvelle agglomération.

**Périmètre**



- **13 communes** de la CoRAL dont les 2 principaux centres urbains
- **7 communes** de la CCHCS

**Tarifification**

Une gamme tarifaire **plutôt complète** (sans titres multimodaux), **resserrée** et proposant des **niveaux de prix attractifs** pour les usagers.

# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## TRANSPORT EN COMMUN



- a. TRANSPORT URBAIN
- b. TRANSPORT INTERURBAIN
- c. TRANSPORT TER ET PÔLES GARES
- d. NAVETTES SAISONNIÈRES
- e. AUTRES TRANSPORTS

Le réseau de transport du Département

**Belle Savoie**  
**Express**



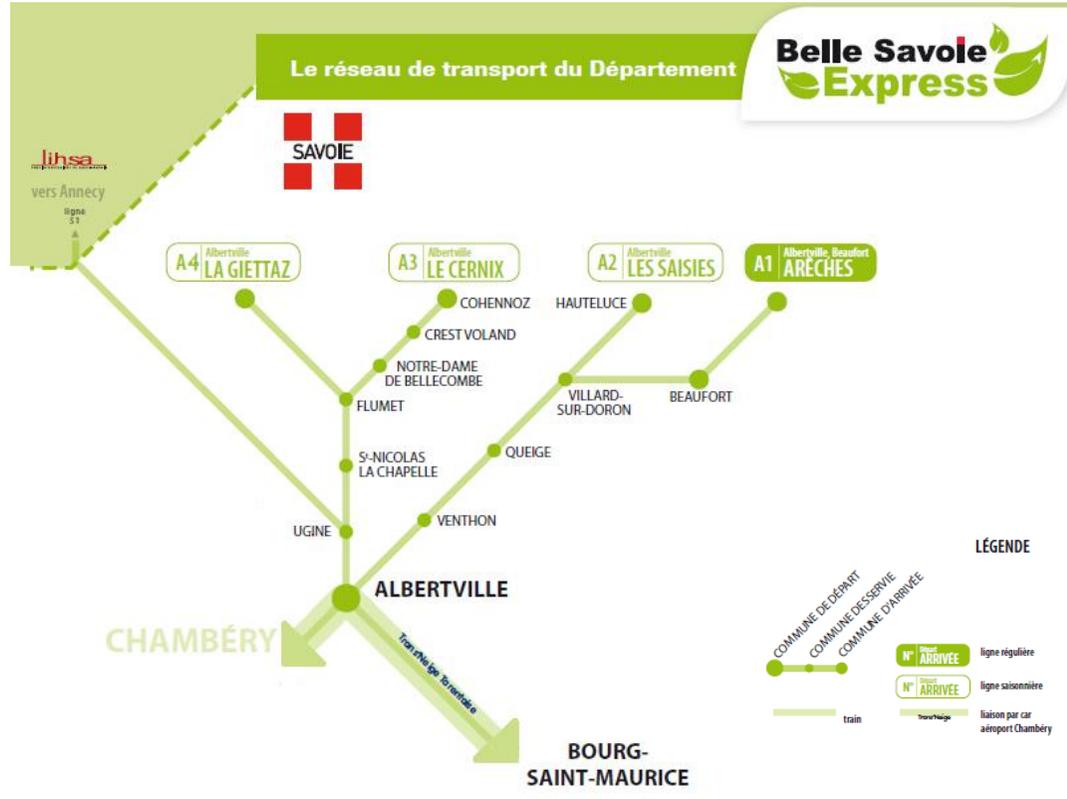
**lih**sa  
LIGNES INTERURBAINES DE HAUTE-SAVOIE

**haute savoie**  
Le Département



## LE RÉSEAU INTERURBAIN

### UN RÉSEAU AVEC UNE COMMUNICATION DIFFICILE À APPRÉHENDER



#### Caractéristiques générales

- 5 lignes interurbaines organisées par les départements de Savoie et Haute-Savoie desservent le territoire Arlysère :
- Les lignes du réseau Belle Savoie Express A1, A2, A3 et A4,
- La ligne LIHSA n°51 (réseau de Haute-Savoie) .
- 14 communes (soit 36% des communes d'Arlysère) sont desservies plus ou moins régulièrement.
- Seules 2 lignes sont régulières : ligne A1 de Belle Savoie Express et ligne et ligne 51 du réseau LIHSA.

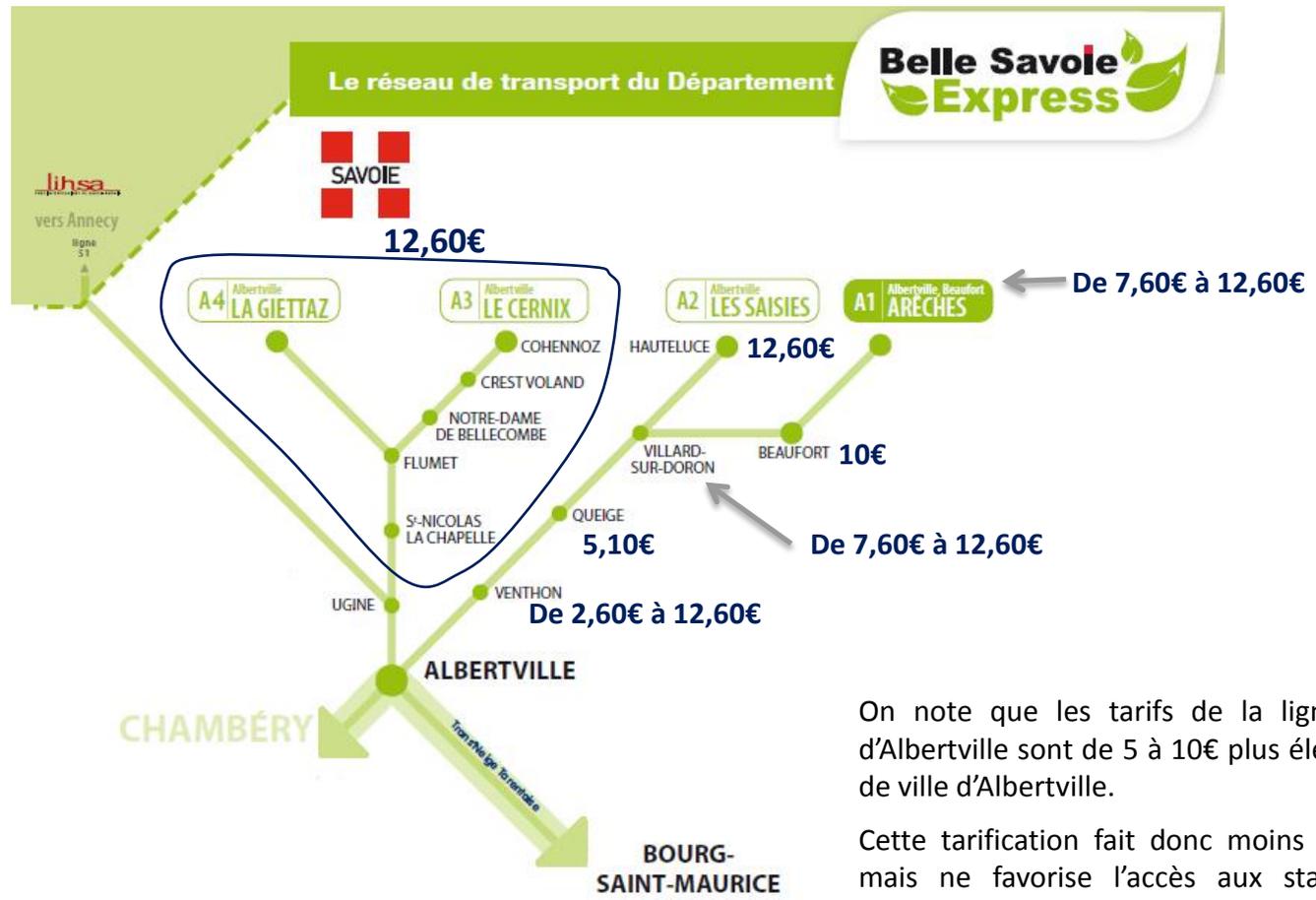
En terme de communication, le plan ci-contre est schématique donc facile à comprendre pour connaître les communes desservies.

En revanche, la distinction entre services réguliers et services à la demande est trop faible.

De plus, les fiches horaires sont très difficiles à comprendre pour une personne souhaitant emprunter le réseau.

## LE RÉSEAU INTERURBAIN

### UN SERVICE ONÉREUX QUI NE FAVORISE PAS LA VENUE DE TOURISTES



On note que les tarifs de la ligne A1 depuis la gare d'Albertville sont de 5 à 10€ plus élevés que depuis l'hôtel de ville d'Albertville.

Cette tarification fait donc moins contribuer le résident mais ne favorise l'accès aux stations en TC par les touristes.



## LE RÉSEAU INTERURBAIN

### STRUCTURE DE L'OFFRE

Niveaux d'offre par ligne en JOB						
Lignes	OD	Département AOT	Première arrivée à Albertville	Dernier départ d'Albertville	Nombre de circulations*	Circulations en HP 07h-09h et 17h-19h**
LISHA 51	Albertville - Annecy	Haute-Savoie	07h30	18h50	23	3***
A1	Albertville - Beaufort - Arêches	Savoie	07h20	18h35	8	3
A2	Albertville-Hauteluce-Les Saisies	Savoie	Aucun service régulier opérés du lundi au vendredi. Des services dédiés aux scolaires proposés le lundi et vendredi.			
A3	Albertville – Le Cernix	Savoie				
A4	Albertville – La Giettaz	Savoie				

#### Niveaux d'offre :

- **La desserte régulière interurbaine n'est assurée que par deux lignes** (lignes A1 et LIHSA 51). Ces lignes ont des niveaux d'offre différents : la **ligne 51 offrant 3 fois plus de services** que la ligne A1 en direction /vers Albertville.
- **La ligne A1 aura plus une vocations scolaire** (desserte du lycée d'Ugine, du collège Pierre Grange, renfort de services le mercredi,...).
- **La ligne LHISA n°51 offre un bon niveau de service** (entre 11 et 12 AR en JOB). Les arrivées / départs aux HDP sur / depuis Albertville ne représentent que 13% de l'offre toutefois la ligne C de la CoRAL vient compléter l'offre entre Ugine et Albertville.

\* Horaires valables à partir de septembre 2016, circulations du lundi au vendredi  
 \*\* Prise en compte des horaires en arrivée et au départ d'Albertville  
 \*\*\* 5 circulations aux HDP vers/ depuis Annecy



b. Transport interurbain

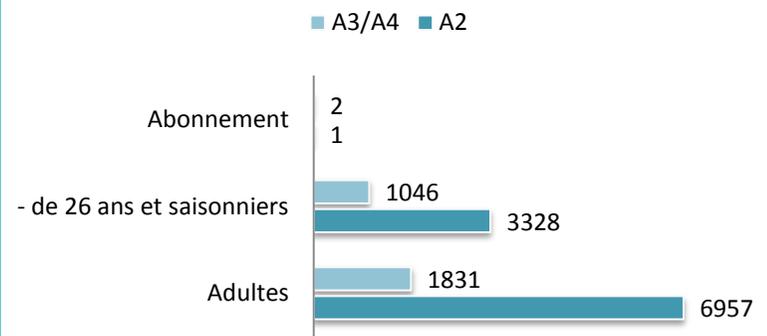
## FRÉQUENTATION ET RECETTES DU RÉSEAU INTERURBAIN

Fréquentation 2015 (source : rapport délégataires - CG73) :

Lignes	Présence de scolaires	Fréquentation (calculée sur la base des ventes réalisées)	Recettes : Contribution financière	Recettes usagers	Dont recette Mobisavoie	Dépenses d'exploitation	Recettes / dépenses
A1	Oui	6 490	Chiffres non communiqués				
A2	Oui	10 286	20 418	97 861	58%	139 758	0,7
A3 / A4	Oui	2 879	33 385 (exclusivement scolaire)	27 499	66%	78 378	0,4

- L'analyse des fréquentations interurbaines n'est que partielle puisque nous n'avons pas eu de chiffres plus précis concernant la ligne A1.
- On notera que la ligne A2 (malgré le service à la demande, la faible fréquence), est la ligne la plus fréquentée en 2015. Il s'agit d'une fréquentation majoritairement touristique qui relie Albertville aux Saisies. L'offre hivernale de cette ligne est assez forte.
- La participation aux recettes s'élève à 17% pour la ligne A2 et à 55% pour les lignes A3 et A4.
- La ratio recettes/dépenses est de 0,7 pour la ligne A2 et de 0,4 pour les lignes A3 et A4.
- Les achats sur le site Mobisavoie représentaient 58% et 66% pour les lignes A2, A3 et A4. **Si le site départemental a une notoriété relative, on notera l'importance qu'il représente en tant que canal de distribution.**

### Répartition des ventes





# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## CARACTÉRISTIQUES DU RÉSEAU INTERURBAIN

### UNE OFFRE ONÉREUSE ET NON PERMANENTE DANS LE TEMPS

#### Aspect contractuel et juridique

- **4 lignes interurbaines** organisées par le Département de la Savoie et desservant Arlysère :
  - Les lignes **A2, A3** et **A4** ont fait l'objet d'une **DSP** passée avec l'autocariste « Faure » basé à Albertville.
  - La ligne **A1** a fait l'objet d'un marché public avec les « Autocars Blancs » basés à Beaufort.
- Tous les contrats ont été passés pour une durée de 7 ans et seront échus au 31/08/2021.

#### Transport à la demande :

- En été, les lignes A2, A3 et A4 fonctionnent à la demande sauf pour certains services scolaires (lundi, vendredi).
- En hiver, les lignes A3 et A4 sont également à la demande tandis que la ligne A2 est régulière tous les jours avec beaucoup d'offre le samedi.
- Une réservation est à réaliser la veille avant midi.

#### Tarification (valable à partir du 29/08/2016) :

OD	Public	Aller	A/R
Albertville <> Beaufort / Les Saïses / Hauteluce	Adulte	12,60 €	21,50 € 22,80 €**
<i>(Tarif également valables pour les lignes A2 à A3)</i>	Jeune / saisonnier	9,50 €* 10,80 €**	19 €* 21,50€**
	Abonnement	63,30 €	
Albertville <> Venthon	Adulte*	2,60 €	4,40 €
Albertville <> Villard s/D.	Adulte*	7,60 €	13 €
Albertville <> Annecy	Billet Unité	8 €	16 €
	Abonnement	160 €	

- **Les tarifs sont particulièrement élevés** notamment sur les lignes gérées en DSP sont la conséquence des anciens contrats passés aux « risques et périls » par le Département.
- Une contribution financière du département dès 2009 a permis de revoir à la baisse certains tarifs.
- Cette tarification implique une contribution très forte de l'utilisateur (au détriment d'une fréquentation plus importante ?)
- Toutefois, dans le cadre des transferts de compétences à venir, **les montants de compensation versées risquent d'être plutôt faibles** car le R/D actuel est très élevé.



\* Tarif si achat à distance sur le site Mobisavoie. Des frais de 1 à 2,90€ sont ajoutés pour l'envoi du titre par e-mail ou courrier.

\*\* Tarif si achat en gare routière

# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## 4.1 TRANSPORT EN COMMUN



- a. TRANSPORT URBAIN
- b. TRANSPORT INTERURBAIN
- c. TRANSPORT TER ET PÔLES GARES
- d. NAVETTES SAISONNIÈRES
- e. AUTRES TRANSPORTS

AUVERGNE – RhôneAlpes\*





# OFFRE FERROVIAIRE : GARE D'ALBERTVILLE

## Localisation de la gare

Place de la gare. Proche du centre-ville d'Albertville (environ 500 m.) sur la D990

## Offre TER de la gare d'Albertville en JOB\* \* : Jour Ouvrable de Base

Source: offre TER du 03 juillet 2016 au 10 décembre 2016

Nb de services		Avant 6h	6h - 9h30	9h30 - 16h30	16h30 - 20h	Après 20h	Total
Vers Chambéry	En train	0	2	3	3		8
	En car	2	1	1	1		5
	<b>Total</b>	<b>2 services</b>	<b>3 services</b>	<b>4 services</b>	<b>4 services</b>	<b>/</b>	<b>13 services</b>
Vers Bourg-St-Maurice	En train		0	3	3	2	8
	En car		2	3	0	3	8
	<b>Total</b>	<b>/</b>	<b>2 services</b>	<b>6 services</b>	<b>3 services</b>	<b>5 services</b>	<b>16 services</b>



Intérieur du bâtiment voyageur de la gare d'Albertville

## Intermodalité

Parking VP : **68 places** (21 longue durée, 39 gare routière, 8 parking-minute)

Equipement vélo : **40 places** avec arceaux + **12 places** en consigne sécurisée

Desserte TC : la gare routière (18 quais) jouxte le bâtiment voyageur de la gare SNCF

- **Toutes les lignes du réseau urbain** de la CoRAL desservent la gare routière.
- **Toutes les lignes départementales** desservent la gare.

A noter que les deux réseaux possèdent chacun une agence commerciale à la gare.

## Tarifs abonnement mensuel de travail

Vers Chambéry : **102,30€** (Montmélian : 78,60€)

Vers Moutiers : **64,90€**

## Fréquentation journalière moyenne

**595 clients par jour**

Voir Annexe pour évolution 2014-2015

La gare d'Albertville offre, par ses aménagements, de bonnes conditions d'intermodalité. Elle constitue une grande porte d'entrée du territoire d'Arlysère.

## OFFRE FERROVIAIRE : FRONTENEX

### Localisation de la gare

Au centre de la commune. Proche du collège Joseph Fontanet.

### Offre TER de la gare de Frontenex en JOB\* \*: Jour Ouvrable de Base

Source: offre TER du 03 juillet 2016 au 10 décembre 2016

Nb de services		Avant 6h	6h - 9h30	9h30 - 16h30	16h30 - 20h	Après 20h	Total
Vers Chambéry	En train	0	2	3	3		8
	En car	1	0	0	1		2
	<b>Total</b>	<b>1 service</b>	<b>2 services</b>	<b>3 services</b>	<b>4 services</b>	<b>/</b>	<b>10 services</b>
Vers Bourg-St-Maurice	En train		0	3	3	2	8
	En car		1	0	0	0	1
	<b>Total</b>	<b>/</b>	<b>1 service</b>	<b>3 services</b>	<b>3 services</b>	<b>2 services</b>	<b>9 services</b>



Consigne vélos en gare de Frontenex

### Intermodalité

Parking VP : Oui

Equipement vélo : 4 à 8 places dans une consigne individuelle en libre-accès.

Desserte TC : Non

### Tarifs abonnement mensuel de travail

Vers Chambéry : **88,80€** (Montméliant : 64,90€)

Vers Moutiers : **78,60€**

La gare de Frontenex dispose de peu de service le matin mais possède une desserte plus conséquente l'après-midi et en fin de journée.

La majorité des services sont ferroviaires. Seuls quelques services routiers sont offerts tôt le matin ou tard le soir.

### Fréquentation journalière moyenne

**111 clients par jour**

Voir Annexe pour évolution 2014-2015



# OFFRE FERROVIAIRE : GRÉSY-SUR-ISÈRE

## Localisation de la gare

Au sud de la commune dans la vallée. Rue de la gare (proche de la D222)

## Offre TER de la gare de Grésy-sur-Isère en JOB\*: Jour Ouvrable de Base

Source: offre TER du 03 juillet 2016 au 10 décembre 2016

Nb de services		Avant 6h	6h - 9h30	9h30 - 16h30	16h30 - 20h	Après 20h	Total
Vers Chambéry	En train	0	2	3	3		8
	En car	1	0	0	1		2
	<b>Total</b>	<b>1 service</b>	<b>2 services</b>	<b>3 services</b>	<b>4 services</b>	<b>/</b>	<b>10 services</b>
Vers Bourg-St-Maurice	En train		0	3	3	2	8
	En car		1	0	0	0	1
	<b>Total</b>	<b>/</b>	<b>1 service</b>	<b>3 services</b>	<b>3 services</b>	<b>2 services</b>	<b>9 services</b>



TER en gare de Grésy-sur-Isère le 29 juin 2016

## Intermodalité

Parking VP : Oui

Equipement vélo : 4 à 8 places dans une consigne individuelle en libre-accès.

Desserte TC : Ligne G du réseau urbain de la CoRAL.

## Tarifs abonnement mensuel de travail

Vers Chambéry : **78,60€** (Montmélian : 54,50€)

Vers Moutiers : **88,80€**

## Fréquentation journalière moyenne

**80 clients par jour**

Voir Annexe pour évolution 2014-2015

La gare de Grésy-sur-Isère dispose de peu de service le matin mais possède une desserte plus conséquente l'après-midi et en fin de journée.

La majorité des services sont ferroviaires. Seuls quelques services routiers sont offerts tôt le matin ou tard le soir.

## SYNTHÈSE DE L'OFFRE TER À ARLYSÈRE

### 1 ligne, 2 haltes routières, 3 gares ferroviaires

- **Albertville** est la principale gare du territoire avec une présence d'agents commerciaux aux guichets et d'une agence du réseau urbain.
- **Frontenex** et **Grésy-sur-Isère** sont des Points d'Arrêts Non Gérés (PANG).
- **Cevins** et **La Bathie** ne bénéficient plus de desserte ferroviaire mais seulement routière.
- La ligne **Chambéry-Albertville-Bourg-St-Maurice** est l'unique ligne ferroviaire régionale desservant le territoire.

### Offre TER en JOB\*

\* : Jour Ouvrable de Base

**Amplitude**  
**Nombre de trains/cars**  
**Temps de parcours**

**Vers Chambéry :**  
05h11 - 19h47  
**13 services** dont 8 en trains et 5 en cars  
**44 min.** en train (60 min. en car)

**Vers Bourg-St-Maurice :**  
07h15 - 23h35  
**16 services** dont 8 en trains (5 entre 17h et 21h) et 8 en cars  
**61 min.** en train (60 à 75 min. en car)

### Remarques générales

L'offre est **contrainte par le relief** et les risques naturels d'éboulements (comme cela a été le cas en avril 2015 entre Moutiers et Bourg-St-Maurice).

De plus, il s'agit d'une ligne à **voie unique** comportant des voies de croisement tous les 4 à 5 kilomètres.

L'offre de la ligne TER est **orientée principalement pour du domicile-travail**. A titre d'exemple, le samedi il n'y a plus que 5 services depuis Albertville vers Chambéry (au lieu de 14 en temps normal).



Source : carte de Réseau Ferré National, SNCF Réseau



## SYNTHÈSE DE L'OFFRE TER À ARLYSÈRE

### Intermodalité

- Une analyse des interconnexions en gare à été réalisée (qualité des correspondances horaires) sur la base de deux scénarios :
  - Un déplacement d'un **touriste parisien** arrivé en TGV un samedi en août 2016,
  - Un déplacement d'un **touriste lyonnais** arrivé en TER un samedi en août 2016.

### Déplacement touristique

Depuis Paris	ALBERTVILLE GARE	LIHSA 51	A1	A2
	Arrivée	Départ vers Annecy	Vers Beaufort	Vers Les Saisies
<i>TGV</i>	<b>12:34</b>	14:45	15:20	12:45
Temps d'attente en gare		02:11	02:46	00:11

Vers Paris	ALBERTVILLE GARE	LIHSA 51	A1	A2
	Départ	Arrivée depuis d'Annecy	Arrivée depuis Beaufort	Arrivée des Saisies
<i>TGV</i>	<b>17:34</b>	15:40	17:05	15:30
Temps d'attente en gare		01:54	00:29	02:04

### Depuis Lyon

ter	12:15	14:45	15:20	12:45
Temps d'attente en gare		02:30	03:05	00:30

### Vers Lyon

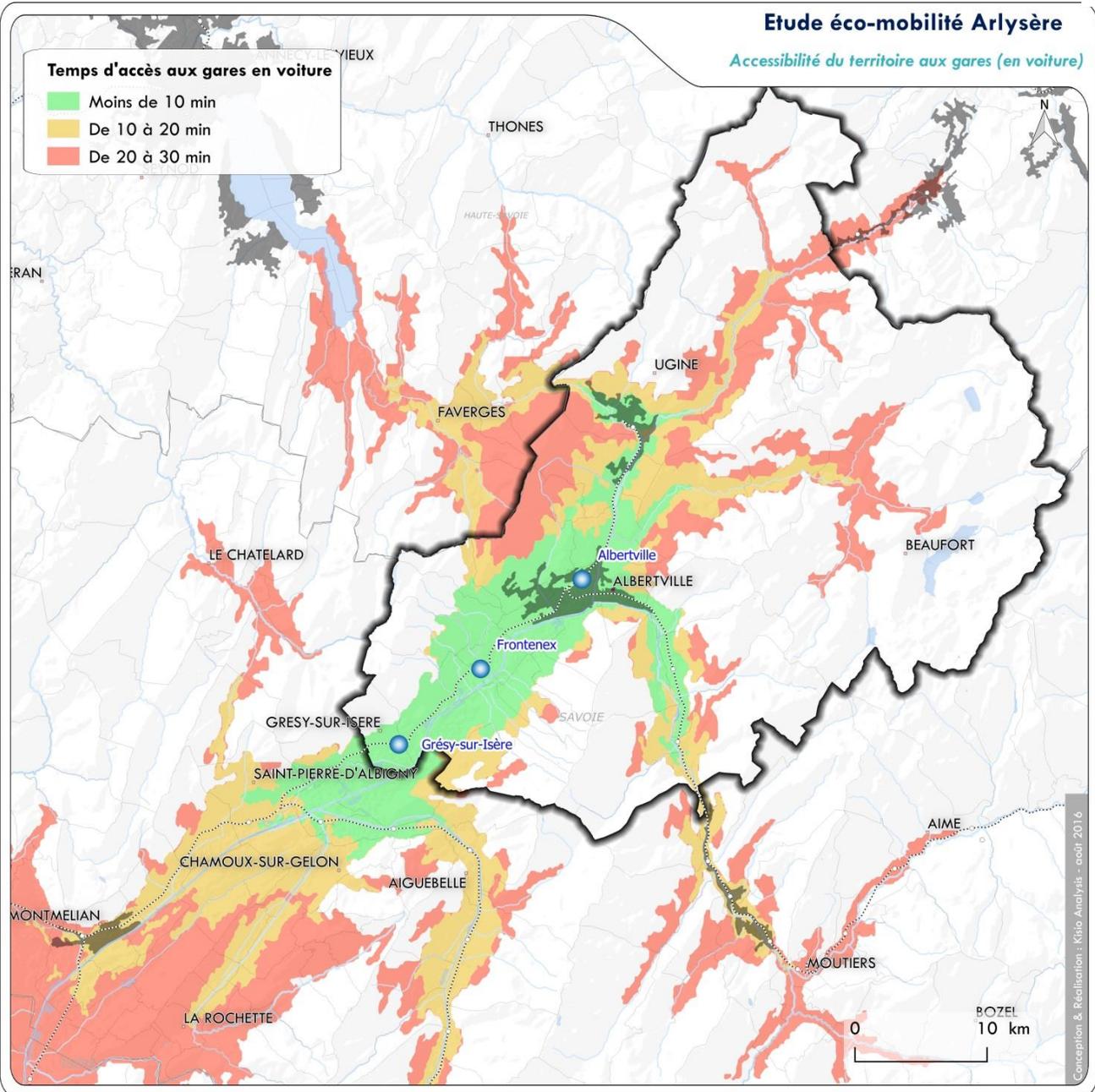
ter	07:45	07:35	Aucun	Aucun
Temps d'attente en gare		00:10		

- ➔ Quelques soit la destination du touriste parisien souhaitant arriver et partir en TGV direct d'Albertville, il aura à l'aller et/ou au retour un temps d'attente d'au moins 2h.
- ➔ Le touriste lyonnais empruntant le TER le plus direct sera encore plus pénalisé : aucun retour depuis le Beaufortain (navette nature ne desservant pas la gare), temps d'attente d'au moins 2h30 en gare...

# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT



c. Transport TER et gares



Calcul sur la base des données Open Street Map (hors hiver)



c. Transport TER et gares

## DESSERTES NATIONALES ET INTERNATIONALES

Albertville dispose d'une gare TGV et à ce titre est desservie par un certains nombre de lignes nationales et internationales. Toutefois, ces lignes sont à vocation touristiques et fonctionnement très majoritairement en hiver uniquement.

### Dessertes nationales



- L'offre TGV, relevant des *grandes lignes* gérées par la SNCF, propose principalement en hiver (mais aussi en été) des **liaisons directes depuis Paris**. Ce sont les **TGV Neige**. Ces lignes répondent d'avantage à une logique économique et permettent à des touristes de rejoindre depuis Paris les stations de ski.



- Albertville bénéficie actuellement d'une liaison **Intercités de nuit** reliant Paris à Bourg-St-Maurice. En saison, elle circule tous les jours tandis qu'elle circule uniquement les vendredi, samedi et dimanche hors-saison.
  - Toutefois, à partir du 01<sup>er</sup> octobre 2016 **cette liaison ne sera plus assurée** suite à une décision de l'Etat présentée par Alain Vidalies le 21 juillet 2016



- Une liaison par autocar est proposée entre Paris et Albertville par l'opérateur Flixbus. Toutefois cette liaison n'est pas permanente dans le temps.

### Dessertes internationales



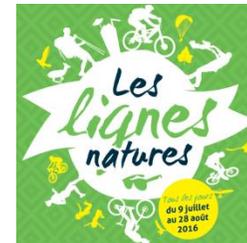
- La société **Thalys** propose un **aller-retour direct chaque samedi** pendant la période d'hiver (fin décembre à mi-avril) entre Anvers-Bruxelles et Albertville-Bourg-Saint-Maurice.

# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## 4.1 TRANSPORT EN COMMUN



- a. TRANSPORT URBAIN
- b. TRANSPORT INTERURBAIN
- c. TRANSPORT TER ET PÔLES GARES
- d. NAVETTES SAISONNIÈRES
- e. AUTRES TRANSPORTS



**Giett' Bus**



**NAVETTES SKIEURS**

**HORAIRES « SKI BUS N°1 »**



# NAVETTES SAISONNIÈRES D'HIVER

L'hiver, plusieurs navettes sont mises en places pour relier la vallées aux villages-stations et pour permettre aux touristes de circuler entre les différents stations de ski.

## Liens entre les stations et les vallées :

- **Pour le beaufortain** : les lignes départementales sont renforcées en hiver : la A1 pour Beaufort et la A2 pour les Saisies
- **Pour le val d'Arly** : une navette en libre accès réservée aux seuls skieurs est mise en place entre Crest-Voland-Cohennoz et Albertville et Gilly-sur-Isère.
- Aucune liaison directe commerciale existe depuis Lyon ou Paris jusqu'aux stations. En revanche, des voyageurs privés organisent l'acheminement des touristes directement par autocar (par exemple Skimania).

## Navettes intra-stations :

- Chaque station-village organise sa navette qui dessert principalement sa station en interne (souvent gratuites). Certaines d'entre elles sont destinées à un public de skieurs.
- Au sein d'un même domaine skiable, il n'existe pas nécessairement des liaisons entre tous les villages stations. Par exemple, au sein de l'espace Diamant les skieurs doivent anticiper leur retour à la station d'origine car il n'existe pas de liaisons entre tous les villages.
- Hormis les Saisies, aucune cartographie des différentes offres n'existe. Seules des fiches horaires sont éditées par les différents autorités organisatrices.
- Au sein d'Arlyère, 3 domaines skiabiles existent et aucune liaison entre eux n'existent.

Plus généralement, contrairement au site internet de Praz-sur-Arly, il n'est **pas aisé de trouver (sur internet) les informations concernant les modalités d'accès sans voiture** et la circulation pendant le séjour.

Par ailleurs, **aucun plan d'ensemble** des lignes n'existent (hormis les Saisies), ce qui entrave tout effet réseau possible. Il n'est pas fait mention d'éco-mobilité sur les différents sites et il n'est pas proposé de réelles solutions « clefs en mains » pour des touristes qui se déplacent en train + TC.



# NAVETTES SAISONNIÈRES D'HIVER - BILAN

## Constats :

- En hiver, il y'a un **très fort déploiement d'offre en transport en commun** tant pour accéder aux stations depuis la vallée que pour circuler au sein des stations.  
Les financeurs étant nombreux : communes, sociétés de remontées mécaniques, domaine skiable, etc. **on constate une offre non-hiérarchisée, non-coordonnée et difficile d'accès.**
- Ainsi, malgré une densité d'offre importante **le manque de lisibilité** de l'ensemble des services proposés ne permet pas au territoire de bénéficier d'une bonne accessibilité (au moins en apparence).

## Préconisations :

- Le passage du PETR en communauté d'agglomération doit être l'occasion de hiérarchiser l'ensemble de cette offre saisonnière d'hiver en associant l'ensemble des acteurs et des financeurs dans la définition d'un réseau.
- Le nouveau système de mobilité devra être :
  - **Lisible** : les lignes et navettes doivent être unies sous un même logo (celui du réseau d'Arlyère)
  - **Compréhensible** : les différentes lignes doivent être cartographiées et mises à disposition facilement sur internet.
  - **Hiérarchisé** : distinguer les liaisons vallées-stations (payantes et longues), des inter-stations (payantes et courtes) des intra-stations (gratuites et très locales).
- Cette nouvelle définition peut se faire suite à la création de la nouvelle communauté d'agglomération.

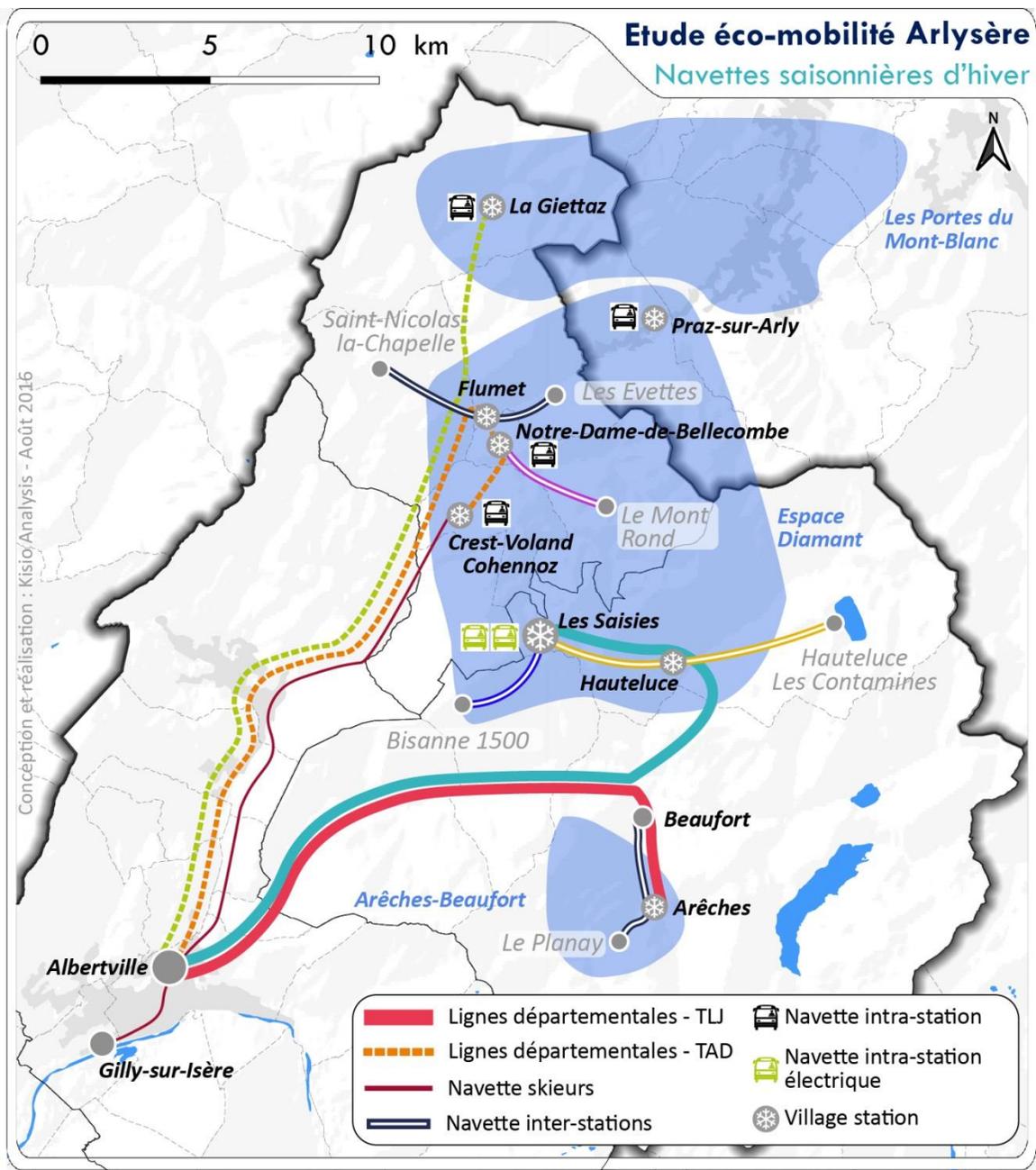
# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

L'hiver, plusieurs navettes sont mises en places pour relier la vallées aux villages-stations et pour permettre aux touristes de circuler entre les différents stations de ski.

### Remarques :

- Il est **difficile de trouver l'offre en TC** sur le site internet des domaines skiables et des offices de tourisme.
- L'hiver, les stations du val d'Arly ne sont pas desservies par une offre de transport public régulière.
- On note qu'au sein du même domaine skiable, il n'existe pas de cohésion d'ensemble ni de liens entre chaque station.
- Beaucoup d'offres sont finalement proposées (témoignant d'une volonté certaine du territoire de considérer la thématique de la mobilité) mais l'ensemble souffre d'un manque de lisibilité et de cohésion.

Il sera nécessaire de penser, à l'échelle de la nouvelle agglomération un système lisible, compréhensible et hiérarchisé.



# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT



d. Navettes saisonnières

## NAVETTES SAISONNIÈRES D'ÉTÉ

De manière générale, les documents d'informations des navettes été sont désignés et présentent de façon claires les services de navettes.

### Les lignes Natures :

Entre Albertville et le Beaufortain, il existe « **Les Lignes natures** » gérées et financées par la CC. Destiné à un public de randonneurs/VTT , elles circuleront tous les jours du 09 juillet au 28 août 2016 :

- un tarif fixé à **5€ (8€ l'aller-retour) depuis Albertville.**
- Pour un **trajet intra-station** depuis Beaufort le trajet est **gratuit ou fixé à 1€.**

Cette année une expérimentation est faite avec un système de régie : les chauffeurs sont embauchés par la CC et les véhicules loués à un transporteur.

Plusieurs circuits sont mis en place :

- Albertville-Beaufort
- Beaufort - Les Saisies via Hauteluce
- Beaufort - Lac de St-Guérin via Arêches
- Beaufort - Lac de Roselend vers le Plan de la Lai.

Cette ligne est complémentaire à la ligne A1. Le départ se fait au Parc du Sauvay (à côté du Stade Olympique) dessert également l'Hôtel de Ville. Toutefois la gare n'est pas desservie.

### L'expérience du Val d'Arly :

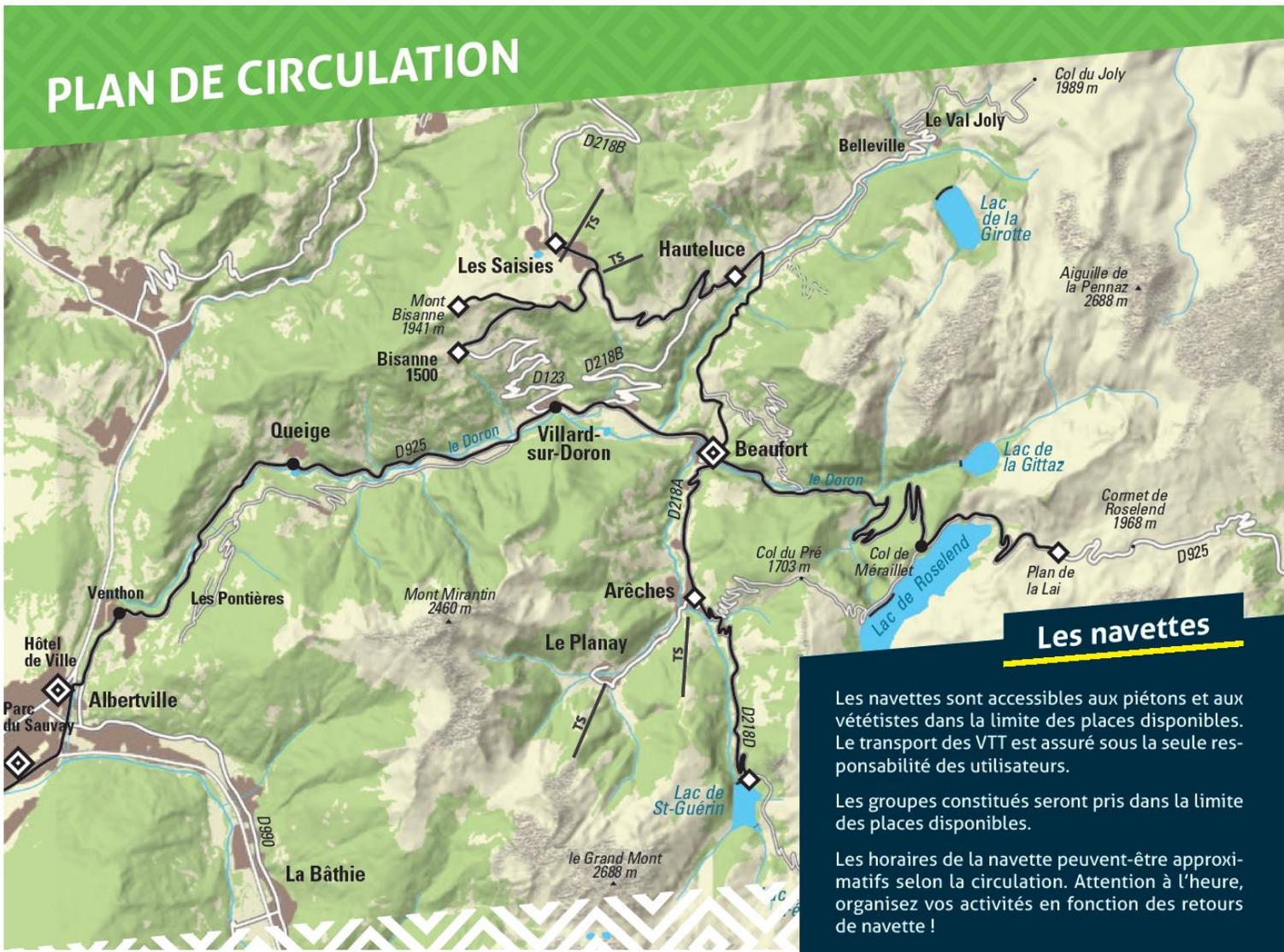
- En complément des navettes du Beaufortain, une navette « été » a été testée entre 2011 et 2013 entre le Col des Aravis et le Col des Saisies.
- Celle-ci a par la suite été abandonnée. Le coût du service revenait à 70€ / personne transportée.



# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT



d. Navettes saisonnières



ANALYSIS

CONSULTING

SERVICES

SOLUTIONS

DIGITAL

# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## 4.1 TRANSPORT EN COMMUN



- a. TRANSPORT URBAIN
- b. TRANSPORT INTERURBAIN
- c. TRANSPORT TER ET PÔLES GARES
- d. NAVETTES SAISONNIÈRES
- e. AUTRES TRANSPORTS



## TRANSPORT SCOLAIRE

### Caractéristiques générales

Par la loi, le transport scolaire est une compétence départementale qui peut être déléguée à une autorité organisatrice de second rang.

#### Au sein du PTU de la CoRAL :

- Lors de la prise de la compétence transport par la **CoRAL** en 2007, celle-ci est devenue **AOT principale** pour l'organisation sur son périmètre des transports scolaires. Aujourd'hui le réseau organise une soixantaine de services scolaires.
- Certaines lignes scolaires du 2<sup>nd</sup> degré ont été ouvertes au public. Elles restent toutefois très peu fréquentées par les autres types de publics.

#### Les AOT de 2<sup>nd</sup> rang :

- Les 3 autres CC du territoire sont AOT de niveau 2 du département. A ce titre, elle gère et organise le déplacement des scolaires. Toutefois, c'est le département qui continue à définir la politique de tarification, desserte, etc.

Communauté de Communes	Nombre d'élèves transportés	Nombre de lignes	Nombre de Km
CoRAL (2015-2016)	2 400	60 lignes	
CCHCS (2015-2016)	772	14 (dont 10 pour le secondaire)	188 000
Beaufortain (2014-2015)	175	13 lignes (dont 11 pour le secondaire)	159 000
Val d'Arly (2014-2015)	150	8 lignes (dont 3 pour le secondaire)	64 250





# TRANSPORTS A LA DEMANDE

## Caractéristiques générales

- Sur le territoire Arlysère, plusieurs associations proposent des **services de TAD social qui comprend un accompagnement de bout-en-bout pour des publics fragiles** : personne de plus de 75 ans, personnes en situation de handicap physique et mental...
- Ces associations interviennent sur :
  - la région d'Albertville (Albertville, basse Tarentaise, secteur d'Ugine,...) avec les services de « Trans'Service Association »,
  - le canton de Grésy sur Isère, par le biais de « Covoiturage Associatif de GRESY SUR ISERE »,
  - le Beaufortain avec « Trans'Beaufortain ».
- Ces services permettent, en autres, aux personnes de se rendre sur lieux de rendez-vous médicaux, effectuer des courses, accéder à l'accueil de jour pour les personnes touchées par Alzheimer, à leur lieu de travail pour les personnes handicapées (ESAT zone Chiriac), etc.
- Généralement le service est à réserver 48h à l'avance par téléphone et fonctionne en porte à porte, tous les jours du lundi au vendredi. Le conducteur et un accompagnateur sont présents dans le minibus. La personne peut donc se faire aider pour le portage de courses, pour monter des marches, etc.
- Le coût du service est compris entre 5 et 10 € par personne. Un financement est assuré par le département de Savoie (convention). Les EPCI participent également (CoRAL...).
- Ces services fonctionnent principalement sur la base du volontariat. Il y a toutefois 3 salariés au sein de TSA (conducteurs des minibus).
- Fréquentation pour TSA : sur une année, près de 8 000 personnes sont prises en charge.

# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## 4.2 VÉLOS



- a. AMÉNAGEMENTS
- b. ITINÉRAIRES TOURISTIQUES / LOISIRS
- c. SERVICES DE PRÊT /VENTE OU LOCATION
- d. STATIONNEMENT

## AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

### Aménagements existants

- **68 km d'aménagements cyclables existants** dont :
  - 23 km de véloroute (dont environ 2km non matérialisé),
  - 23 km de pistes et bandes cyclables,
  - 15 km de zones de circulation apaisée.

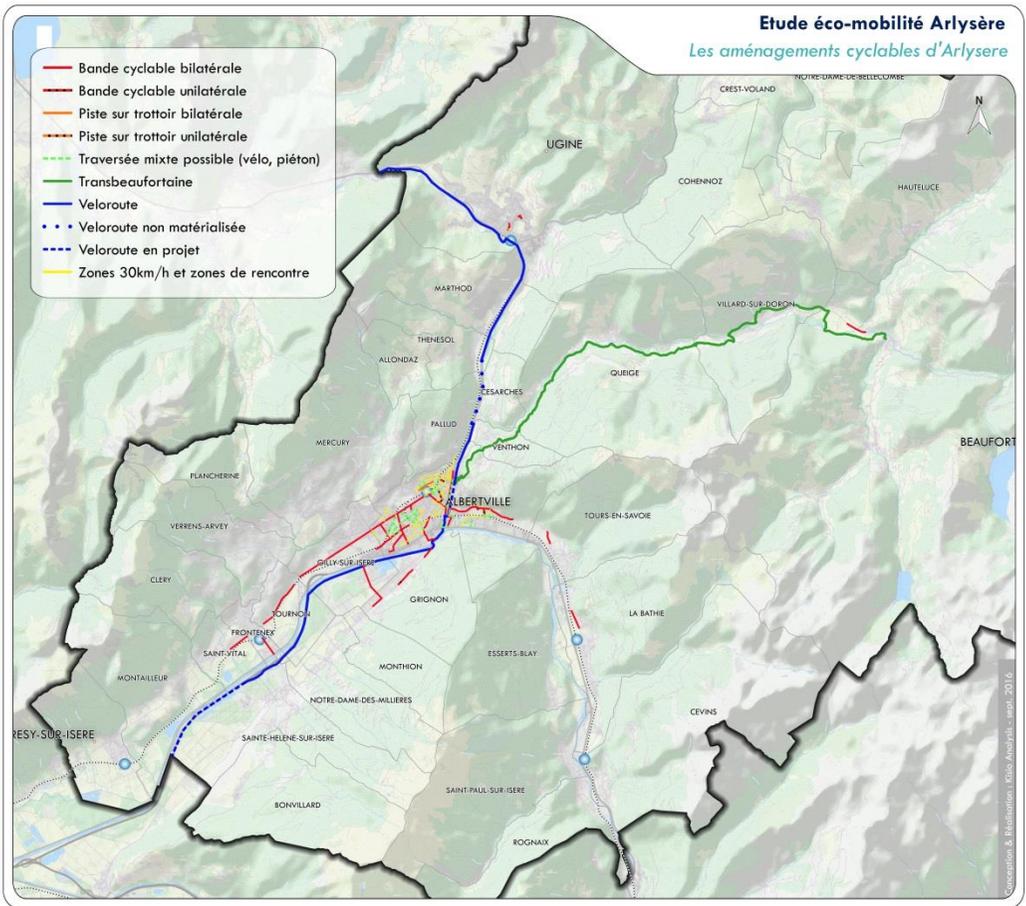
Au total, 15 communes disposent d'aménagements cyclables :

- **Avec 60 km d'aménagement cyclables, la Co.Ral est celle qui a le réseau le plus important.**
- La CCHCS dispose près de 7 km d'aménagements.
- Le Beaufortain compte moins d'un kilomètre d'aménagements.
- Aucun aménagement n'a, en revanche été recensé sur la CC du Val d'Arly.

### Aménagement en réflexion

- Longue de plus de 20 km, un projet de transformation de la Transbeaufortaine en voie verte est en réflexion.

Celle-ci traverse les communes de Beaufort, Villard-sur-Doron, Queige et Venthon



A noter : Les aménagements existants au sein des communes de Cohennoz, Crest-Voland, Saint-Hélène-sur-Isère et Mercury n'apparaissent pas sur la carte car ceux-ci n'ont pu être recensés

## LA VÉLOROUTE V62

- **La véloroute V62 constitue, de loin l'aménagement le plus long.** Deux sections restent cependant a réaliser :
  - **900m au sein d'Albertville** entre le camping au nord et le pont ferroviaire au sud. Les travaux, sous maitrise d'ouvrage de la ville d'Albertville devraient être réalisés en 2017
  - **3,5 km entre Saint-Hélène-sur-Isère et Grésy-sur-Isère,** sous maitrise d'ouvrage du CD 73 et qui devrait être réalisée dans les 2-3 ans
- **Une section de la véloroute, entre Césarches et le nord d'Albertville (2,1 km) n'est pas matérialisée,** rendant difficile voire dangereuse la pratique cyclable.
- **La véloroute V62 reliera, à terme, les villes de Valence, Grenoble, Albertville, Ugine et Annecy.** Elle est aujourd'hui entièrement réalisée dans la Drome, en Isère et en Haute-Savoie.
- **Un Comité d'itinéraires, basé à Lyon, sera créé en 2016 à l'initiative des 4 départements et sous l'égide de l'association des Départements et Régions cyclables.** Ce comité devra coordonner les différentes actions des maitres d'ouvrages et des acteurs du tourisme (outils de promotion) sur tous les territoires traversés par la véloroute.



- Les plus fortes fréquentations de la véloroute sont enregistrées en période estivale et lors des longs week-ends du mois de mai.

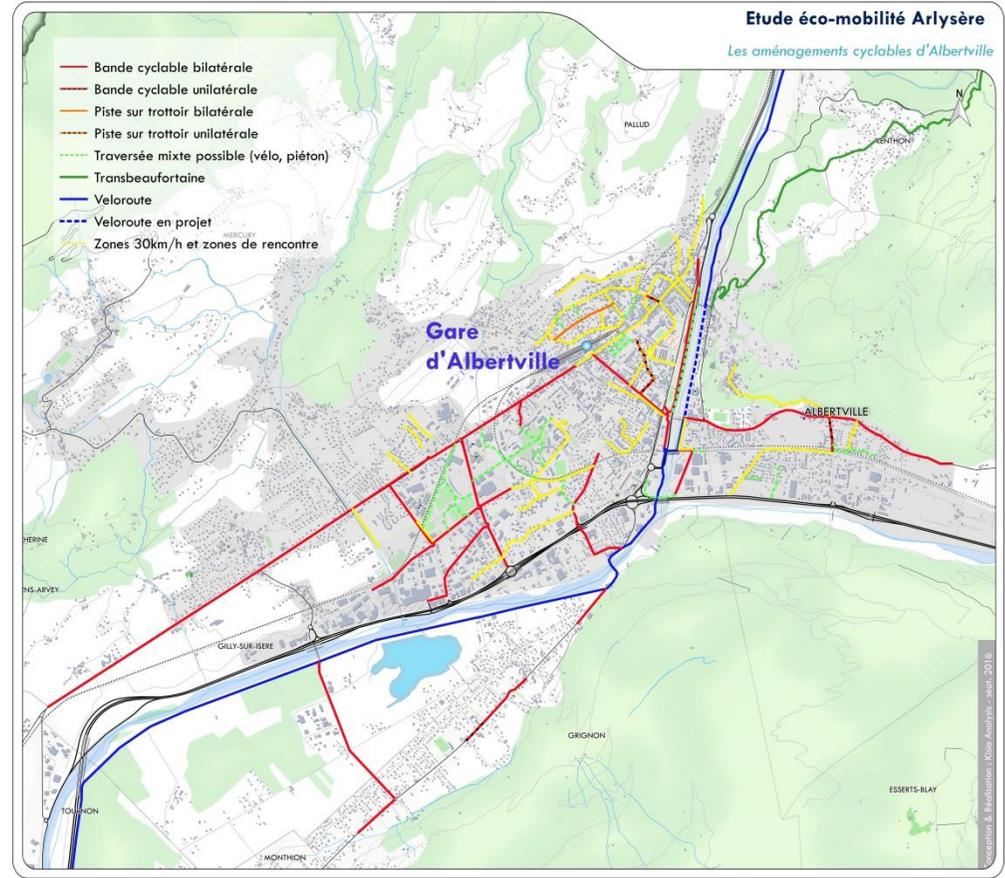
- La véloroute est très peu fréquentée entre novembre et février

➔ Il s'agit donc principalement de pratiques touristiques et de loisirs.

*Les données de fréquentations sont consultables en annexes de ce document*

# AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À ALBERTVILLE

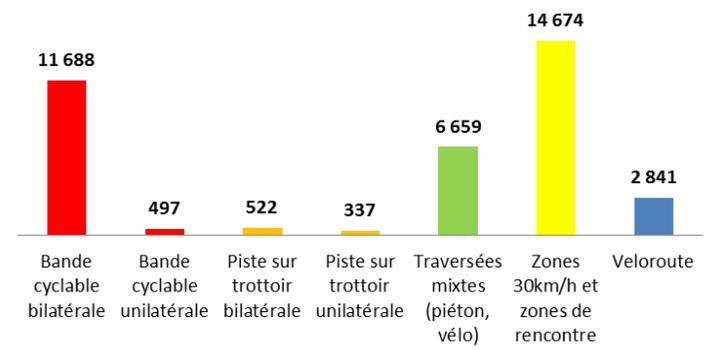
- Plus de **37 km d'aménagements cyclables** présents au sein d'Albertville.
- Il s'agit essentiellement de zones de circulations apaisées (zone 30 et zones de rencontre) et de bandes cyclables.
- Le territoire est relativement **bien maillé** et les aménagement s'appuient sur une véloroute qui agit comme colonne vertébrale.



## AMÉNAGEMENTS CYCLABLES À ALBERTVILLE

- Les **bandes cyclables**, dont le revêtement a généralement été peint en rouge, sont des aménagements sécurisés pour ce type de territoire.
  - Une attention particulière doit cependant être portée aux carrefours qui ne sont pas tous traités de manière sécurisées pour les cyclistes.
- Au regard des trafics, la bande cyclable le long de la RD 1212A ne semble, en revanche, pas adaptée. La création d'une piste cyclable, plus sécurisante et plus confortable serait préférable.
- Une large part du centre-ville est aménagée en zone 30 et zone de rencontre, aménagements qui favorisent l'usage du vélo.

Linéaire (en m) d'aménagements cyclables par type au sein d'Albertville



## AMÉNAGEMENTS CYCLABLES HORS ALBERTVILLE

- En dehors de la véloroute et de la Transbeaufortaine, les aménagements présents en dehors de la ville d'Albertville sont exclusivement des bandes cyclables bilatérales et parfois unilatérales le long des routes départementales les plus fréquentées.
- Celles-ci sont surtout présentes dans la vallée de l'Isère au niveau des communes de Saint-Vital, Frontenex, Tournon, Gilly-sur-Isère, Grignon, etc.
- D'une manière générale, **il s'agit d'aménagements peu qualitatifs car discontinus, globalement peu larges et sur des axes peu adaptés** à ce types d'aménagements. *(Les bandes cyclables sont aménagées préférentiellement là où les trafics motorisés et cyclistes sont modérés et pour une vitesse de l'ordre de 50 km/h).*
- Les zones 30 n'ont pas été recensées mais il apparait que de nombreux centres-bourgs d'Arlysère aient mis en place ce type d'aménagements.



*Bande cyclable le long de la RD 990 à Gilly-sur-Isère*



*Bande cyclable le long de la RD 990 à la sortie de la Bâthie sur une voie limitée à 70 km/h*



*Entrée de ville à Beaufort règlementée en zone 30*

# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## 4.2 VÉLOS



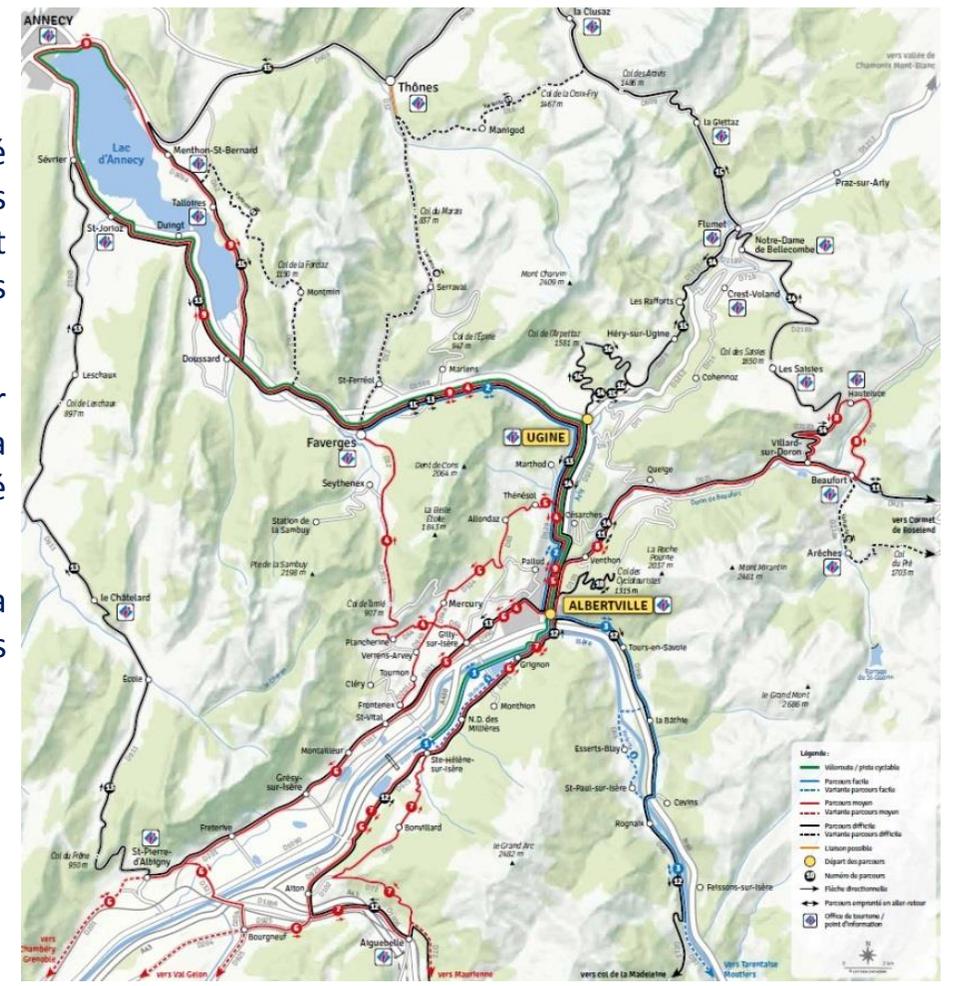
- a. AMÉNAGEMENTS
- b. ITINÉRAIRES TOURISTIQUES / LOISIRS
- c. SERVICES DE PRÊT /VENTE OU LOCATION
- d. STATIONNEMENT



## ITINÉRAIRES TOURISTIQUES ET LOISIRS

### Caractéristiques générales

- Le territoire d'Arlyère accueille une densité d'offre importante en itinéraires cyclables touristiques et de randonnées qu'il s'agissent de sentiers ou de simples balisages d'itinéraires.
- Plusieurs acteurs ont ainsi mis en place leur propre balisage comme le département de la Savoie (Cf. carte ci-contre) ou la communauté de communes du Val d'Arly.
- Arlyère travaille actuellement sur un Schéma de cohérence « sentiers » où le VTT est inclus (plus sur l'aspect sport/loisirs).



Source : carte Savoie Mont Blanc Tourisme

# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## 4.2 VÉLOS



- a. AMÉNAGEMENTS
- b. ITINÉRAIRES TOURISTIQUES / LOISIRS
- c. SERVICES DE PRÊT OU LOCATION
- d. STATIONNEMENT

## LOCATION DE VÉLOS ET BORNE DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

### Location de vélos

13 loueurs de vélos ont été identifiés sur le territoire d'Arlyère :

Nom prestataire	EPCI	Commune	Types de vélos en location
Berod Sports	Val Arly	Crest-Voland	VTC / VTT-AE / VTT-AE Free-ride / VTT Free-Ride Enduro / VTT descente / VTT X-Country / VTT Rando / VTT Junior / VTT Enfant / Vélo de route
Intersport	Val Arly	Crest-Voland	NC
Alpes aventures	Val Arly	La Giétaz	VTT-AE / VTT Enduro
Bibolet montagne	Val Arly	La Giétaz	VTT Adultes et Enfants / VTT-AE / Vélo de route / VTT Descente
Intersport village 1150	Val Arly	Notre Dame de Bellecombe	NC
Gaspard Sport	Beaufortain	Arêches	VTT
Lucien Sports (intersport)	Beaufortain	Arêches	NC
Montagne	Beaufortain	Arêches	
Culture vélo	CORAL	Gilly sur Isère	VAE Ville / VAE Rando / Vélo de route cyclotourisme / Vélo de route cyclosporitif / VTT-AE
Intersport	CORAL	Gilly sur Isère	NC
Batycycles	CORAL	La Bathie	VTT / VTC



VTT à assistance électrique en location à la station des Saisies

### Bornes de vélos en libre service

Une expérience de déploiement d'une petite flotte de vélos à assistance électrique en libre service entre Albertville et Beaufort est actuellement menée.

Deux bornes ont ainsi été installées :

- Une borne à Albertville de 4 vélos
- Une borne à Beaufort de 5 vélos



Stations de VAE à Beaufort



## LOCATION DE VÉLOS ET BORNE DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

### Location et promotion du vélo à assistance électrique

Depuis maintenant 4 ans, la Communauté de communes du Val d'Arly a initié une démarche de promotion du Vélo Electrique de Randonnées (VER) sur son territoire.

- Les personnes de passage ou en séjour sur le Val d'Arly peuvent louer des vélos électriques (VTT, VTC,...) auprès des magasins de sports des 4 stations (La Giettaz, Notre-Dame-de-Bellecombe, Crest-Voland et Cohennoz) pour un tarif de 25 à 35 € selon la période (demi- journée ou journée).
- En complément, une dizaine d'itinéraires adaptés à la pratique du VER sont aussi proposés.
- Enfin un accompagnement est possible par l'intermédiaire d'Alpes Aventures qui propose des sorties accompagnées en VER. Un moniteur cycliste diplômé peut encadrer des groupes pour des initiations, des sorties à la journée ou à la demi-journée.

Toujours en lien avec le VAE, notons qu'une borne de recharge pour vélo électrique est aménagée au niveau de la coopérative fruitière de Flumet.

#### Fiche-itinéraire et balisage de circuit VER

**Village-Plan Desert**  
 Notre Dame de Bellecombe

Grâce à nos Vélos Electriques de Randonnée : moyen de transport écologique, accessible à tous et convivial, émerveillez-vous des richesses du Val d'Arly !

1h00

**Détails** | Carte et profil | Informations

- Durée 1h00
- Distance 13.89 km
- Période Mai - Novembre
- Point de départ 6.517934 / 45.808496
- Altitude du point de départ 1125 m
- Point d'arrivée 6.518069 / 45.808581
- Altitude du point d'arrivée 1127 m
- Altitude min 1125 m
- Altitude Max 1499 m
- Dénivellation 570 m 568 m

**Outils**

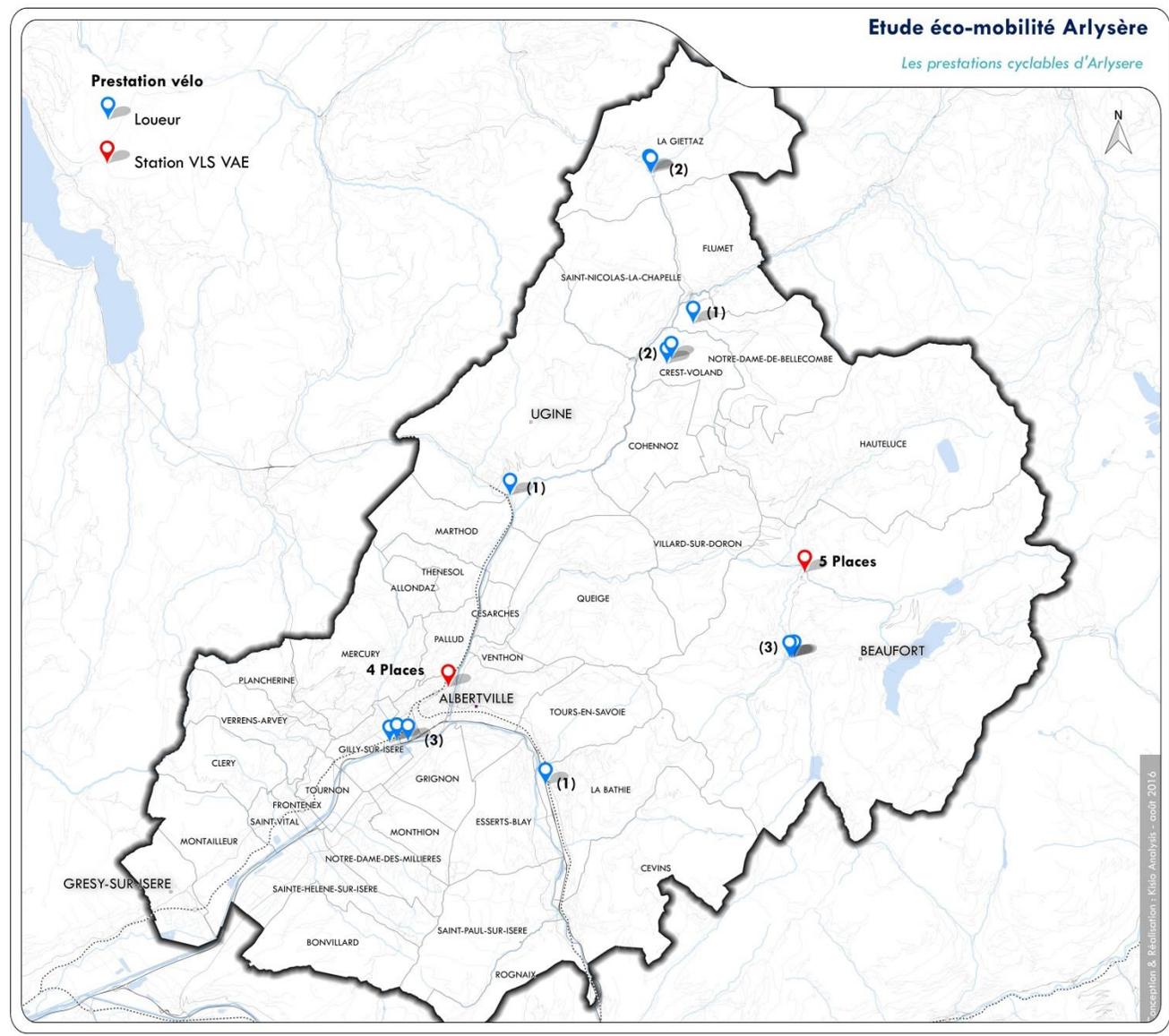
- visualisation PDF
- Visualisation 3D
- KML pour Google Earth
- Coordonnées GPS
- Règles de sécurité



# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT



c. Prêt-location de vélos



# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## 4.2 VÉLOS



- a. AMÉNAGEMENTS
- b. ITINÉRAIRES TOURISTIQUES / LOISIRS
- c. SERVICES DE PRÊT /VENTE OU LOCATION
- d. STATIONNEMENT

## STATIONNEMENT VÉLO

### En gare d'Albertville

- Une consigne collective d'une capacité de 14 places gérée par la CoRal :
  - Celle-ci est accessible 24h/24, 7jours /7 grâce à un badge ou la carte Oura.
  - L'accès à la consigne collective coûte 1€ la journée, 5€ le mois et 35€ l'année.
  - Entre 15 et 18 abonnés à l'année.
  - Moins d'une personne par jour vient se renseigner à l'accueil de la consigne
  - On remarque un manque de signalisation depuis la gare et à l'extérieur pour indiquer où se situe la consigne à vélo
  - De plus, celle-ci est peu visible de l'extérieur, de ce fait beaucoup de personnes n'ont pas connaissance de son existence
- 40 places en arceaux, dont une partie n'est pas abritée et peu utilisés le jour de l'enquête en gare (voir mobilité des usagers de la gare d'Albertville).



Arceaux vélos présents sur le parvis de la gare d'Albertville

### En gares de Frontenex et de Grésy-sur-Isère

- Les deux autres gares du territoire sont équipées, chacune, de 4 consignes individuelles.
- Il s'agit de consignes en libre-accès. Le dimensionnement des box permet de loger deux vélos côte à côte.

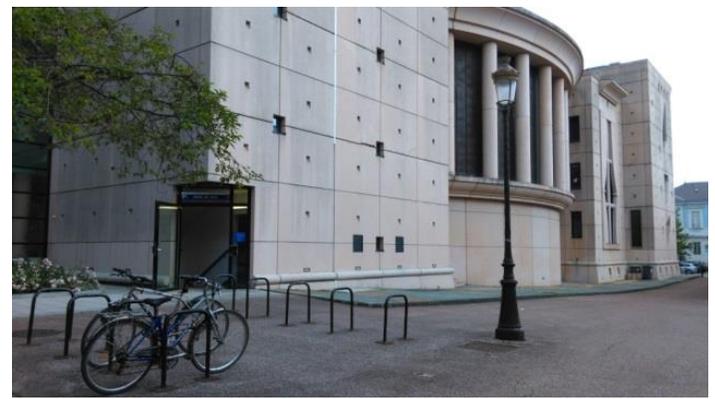


Consigne individuelle en gare de Frontenex

## STATIONNEMENT VÉLO

### Au sein de la commune d'Albertville

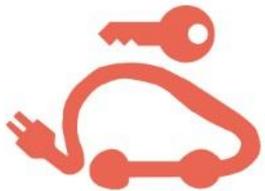
- La commune d'Albertville dispose de 235 places de stationnement vélo en arceaux réparties sur son territoire et principalement installés à proximité de certains équipements.
- A noter que Le Club des Territoires et Villes Cyclables préconise un seuil d'une place pour 100 habitants, ce qui correspondait à 190 places. La ville d'Albertville se situe donc au-dessus du seuil d'équipements en stationnement vélo.



*Arceaux vélos à proximité de la médiathèque d'Albertville*

# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## 4.3 MOBILITÉ PARTAGÉE ET VÉHICULES PROPRES



a. COVOITURAGE

b. ELECTROMOBILITÉ

# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## LE COVOITURAGE DÉPARTEMENTAL

### Politique départementale :

- La politique de création des aires de covoiturage en Savoie a été d'aménager sur les routes départementales des aires de covoiturage **là où il était constaté des pratiques de covoiturage par du stationnement sauvage occasionnant de l'insécurité routière** (notamment au niveau des carrefours où la circulation est dense).

→ Cette position a abouti à l'aménagement de **l'aire de covoiturage du pont de Grésy** qui possède une vingtaine de places.

- Par ailleurs, il existe une autre aire de covoiturage sur le territoire, aménagé par la CCHCS : à **proximité de l'autoroute à Ste-Hélène-sur-Isère.**

Prochainement labellisé, un totem sera donc implanté avec la même charte graphique que celle du pont de Grésy et une signalétique depuis l'autoroute sera implantée.

- La labellisation d'une aire de covoiturage implique indexation de l'aire sur le site Mobisavoie qui ne recense pas les aires informelles (voir carte synthèse de l'offre).



Aire labellisé du pont de Grésy (Grésy-sur-Isère)

Carte des aires de covoiturage



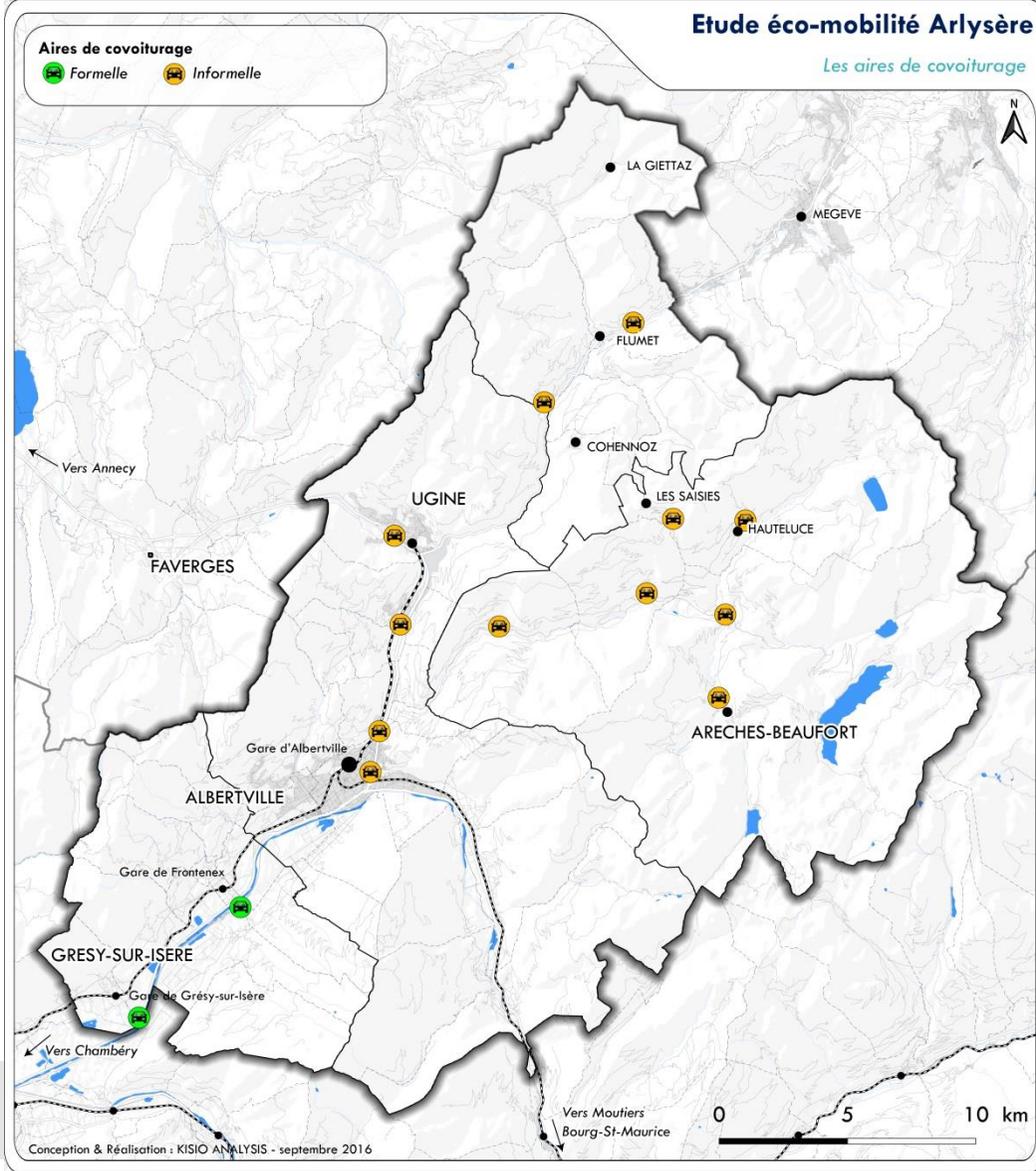
### Utilisation du site Mobisavoie :



- Le site est aujourd'hui **relativement peu utilisé** car sa notoriété est relative et fait face à la forte concurrence de *Blablacar* qui est nationalement connu.
- Le site propose la création d'un compte et permet d'effectuer une recherche, de créer des alertes et géo-localise les aires de covoiturages labellisés par le département, etc...
- La plateforme « covoiturage » proposée sur **Mobisavoie est amenée à disparaître pour laisser place au dispositif OURA de la région** qui propose cette fonctionnalité.

Mapping des aires de covoiturages géolocalisées

## DES PRATIQUES DE COVOITURAGE INFORMELLES



## 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

# LE COVOITURAGE SPONTANÉ DE PALLUD



**Covoiturage spontané** : la commune de Pallud a mis en place un système de « *covoiturage spontané* »

- **Démarche** : débuté en 2015, ce système vise à **mutualiser les déplacements** tout en permettant d'être un moyen **de lien social** entre les différentes couches de la population.  
A l'initiative des élus, un essai est actuellement en cours. Le site de la commune fait la promotion de ce système, tout comme le magazine communal. Lors de son lancement, un article de presse a également été publié.
- **Fonctionnement du système** :
  - *Les conducteurs s'inscrivent librement sur le site internet en indiquant l'itinéraire ainsi que les horaires (à + ou - 10 minutes) et jours de leur trajet*
  - *Les conducteurs reçoivent ensuite un logo plastifié à mettre sur le pare-brise afin que les covoitureurs puissent les reconnaître et « lever le pouce ».*
  - *Les arrêts se font à des points déjà matérialisés : il s'agit en général des arrêts de bus et de pédibus.*
- **Retour d'expérience** :
  - *Le bilan est, à ce jour, encore mitigé car l'initiative est relativement jeune et les habitants n'ont pas encore le réflexe de recourir à ce système.*
  - *Il semble que l'échelle adapté soit celle de la nouvelle agglomération et pas seulement à celle de la commune de Pallud.*
  - *Dans les évolutions futures et pour permettre une utilisation plus importante, il sera pertinent d'instaurer un système permettant aux covoitureurs de contacter les conducteurs afin de s'assurer que le trajet aura bien lieu.*



# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## ELECTROMOBILITÉ : 2 AIRES PRINCIPALES



Chargemap.com

- **Chargemap** est un service collaboratif sur internet permettant de trouver où recharger une voiture électrique : plus de 70 000 usagers contribuent à améliorer les informations sur chaque borne pour les rendre accessibles à tous.
- Selon ce site, **4 bornes de recharges** électriques se situent sur le territoire :

Commune	Emplacement	Type de charge	Véhicule	Accès	Prix	Nombre de prises
Albertville	BUT d'Albertville, 10 route de Grignon	Semi-accélééré 3 à 7 kW (fonctionnalité à vérifier)	Voiture et deux roues	Tous publics	Gratuit mais nécessite un badge	2
Albertville	Renault Albertville 25 rue Raymond Bertrand	Vitesse accélérée 16 à 30 kW	Voiture	Tous publics avec priorité aux clients Renault	Gratuit mais nécessite un badge disponible à la station service (24/24)	1
Montailleur	Chambres d'hôtes Les Suites de la Tour 400 Impasse de Pacoret	Borne standard 3 kW	Voiture	Réservé aux clients de l'établissement	Gratuit	1
Notre-Dame-de-Bellecombe	Hôtel Le Tetras, les Frasses	Borne standard 3 kW	Voiture	Réservé aux clients de l'établissement	Gratuit	1

- L'installation de bornes de recharge pour les véhicules a donc déjà été entrepris par le secteur privé.
- En revanche, le nombre de bornes et prises présentes est encore relativement faible d'autant que certaines sont réservées à la clientèle d'un établissement et ne sont pas accessibles à tous les publics.
- Par ailleurs, la ville d'Albertville a le projet d'installer 3 à 5 bornes de recharges électriques sur sa commune.

## ELECTROMOBILITÉ : 2 AIRES PRINCIPALES

Borne à **Albertville** sur le parvis du magasin BUT



Borne à **Albertville** à l'entrée du concessionnaire Renault



Borne à **Notre-Dame-de-Bellecombe** à l'hôtel Les Tetras



# 4 - RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT

## 4.4 COMMUNICATION MULTIMODALE



a. MOBISAVOIE



## LE SITE MULTIMODAL MOBISAVOIE



- Le département de la Savoie dispose d'une **centrale de mobilité regroupant les offres de transport sur son territoire** :
  - Réseau urbain par bus
  - Réseau interurbain par car (4 départements)
  - Réseau TER
  - Navettes aéroport
  - Plateforme de covoiturage
- Ce site permet à la fois de faire des **requêtes d'itinéraires** qui emprunte plusieurs réseaux, de proposer des **trajets en covoiturage** et d'**acheter des titres de transport** en ligne.
- Malgré une utilité certaine, l'enquête en gare d'Albertville a montré que le **site disposait d'une notoriété toute relative** auprès des personnes enquêtées. En revanche, beaucoup de ventes des titres départementaux s'effectuent sur le site MobiSavoie, **ce qui souligne l'importance d'une information et d'une communication efficace sur internet.**
- A terme ce site devrait laisser la place à la centrale de mobilité *Oura* qui est à l'échelle de l'ancienne région Rhône-Alpes.



Allez Où vous voulez en Rhône-Alpes

# 4

## RECENSEMENT ET SYNTHÈSE DES OFFRES DE TRANSPORT



### Synthèse



# NOMBREUSES OFFRES AVEC UNE ASYMÉTRIE D'INFORMATION

- **Plusieurs initiatives** menées sur les territoire (TAD, navette été Val d'Arly, bornes VAE, promotion du VAE, covoiturage...) **soulignant une volonté d'actions des territoires.**
- Offres **non constante dans le temps** : niveau qui varie fortement selon la saison, les périodes (WE / semaine ; saison / inter-saison ; vacances scolaire / hors vacances scolaire) :
  - **Caractère saisonnier** : visible pendant l'hiver avec des renfort d'offre les samedis vers les stations, des navettes ski bus depuis Albertville et intra-stations...on notera toutefois que le temps de trajet en car depuis Albertville est relativement long vers les Saisies (avec ligne A2), qu'il n'existe aucune navette desservant les stations ni même Albertville depuis les aéroport de Genève, Chambéry, Lyon (source : Altibus). On notera un manque de lisibilité sur les navettes ski bus qui sont organisés par les SRM.
  - Le touriste **estival aura plus de difficulté à accéder au territoire sans sa voiture** : peu d'interconnexion train/car, peu d'offre ou à la demande, recours au taxi, pas de navette inter-station en dehors du Beaufortain...
- **Un réseau urbain qui connaît une hausse de fréquentation** :
  - Des marges d'optimisation des coûts encore possible en travaillant sur les tracés, les tarifs, les amplitudes...
  - une expérimentation (ouverture de ligne scolaire) qui semble réussi même si la fréquentation de ces lignes reste scolaire.
  - Globalement réseau TC très orienté scolaire hormis la ligne Lihsa 51 et les lignes A, B, C.
- Des territoires / communes avec très peu d'offre (même TAD social) car difficiles d'accès ou éloignés d'Albertville : Val d'Arly, communes des balcons (Allondaz, Mercury, Bonvillard...).



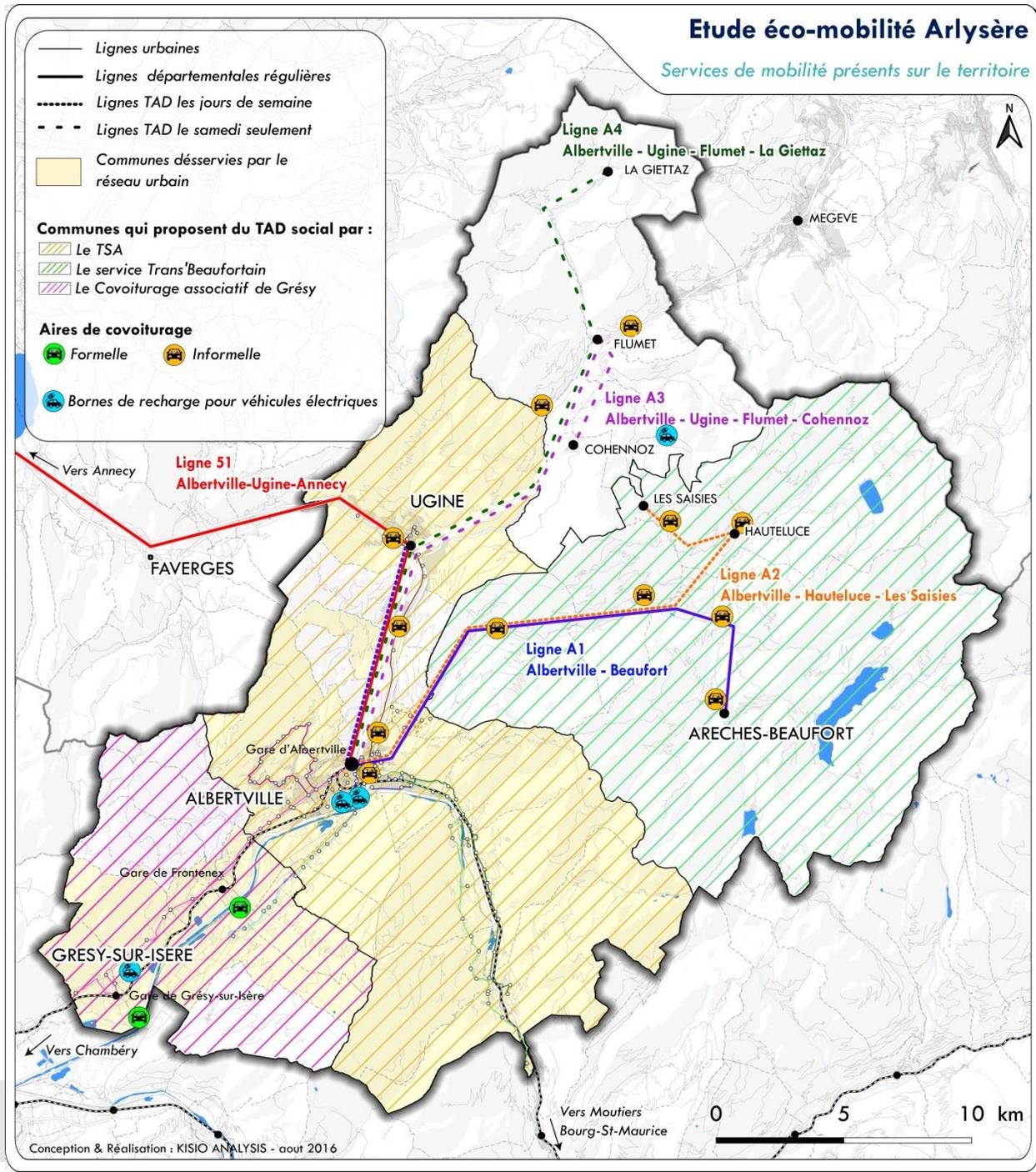
# NOMBREUSES OFFRES AVEC UNE ASYMÉTRIE D'INFORMATION

- Du **TAD social existe** sur le canton de Grésy, sur la Coral et le Beaufortain, toutefois étant donné les restrictions d'accès (accompagnement de personnes, réservé aux personnes de plus de 75 ans et atteintes d'un handicap, bénévolat...), cette offre ne peut répondre à une offre publique s'adressant au plus grand nombre.
- **Inexistence d'offre de location en libre-service** (deux roues ou auto), **en gare** d'Albertville : un des points d'entrée du territoire.
- Coupure de desserte entre Arlysère et Pays du Mont-Blanc.
- **Une empreinte « vélo » forte** sur le territoire notamment dans sa dimension sportive/loisirs : opportunité de développer ce mode pour d'autres motifs (pendulaire, visite,...).
- **Versement transport : non perçu** aujourd'hui par la collectivité. Demain, cette taxe pourrait permettre de construire le futur réseau de la nouvelle agglomération. En effet, l'AOM devra financer d'autres services de transport/mobilité (et pas seulement TCU). Et ce, d'autant plus que les compensations financières départementales seront probablement très faibles au vu de l'actuel R/D des lignes départementales.
- **Concernant la tarification** d'un réseau à l'échelle de la nouvelle agglomération :
  - **un système d'abonnement avantageux** permettra aux résident d'avoir accès à un service public abordable (ce qui devrait augmenter la fréquentation)
  - des **titres occasionnels à des niveaux raisonnables** permettront aux touristes d'accéder aux stations depuis la vallée d'une autre manière qu'avec leur voiture.

# SYNTHÈSE

## Remarques :

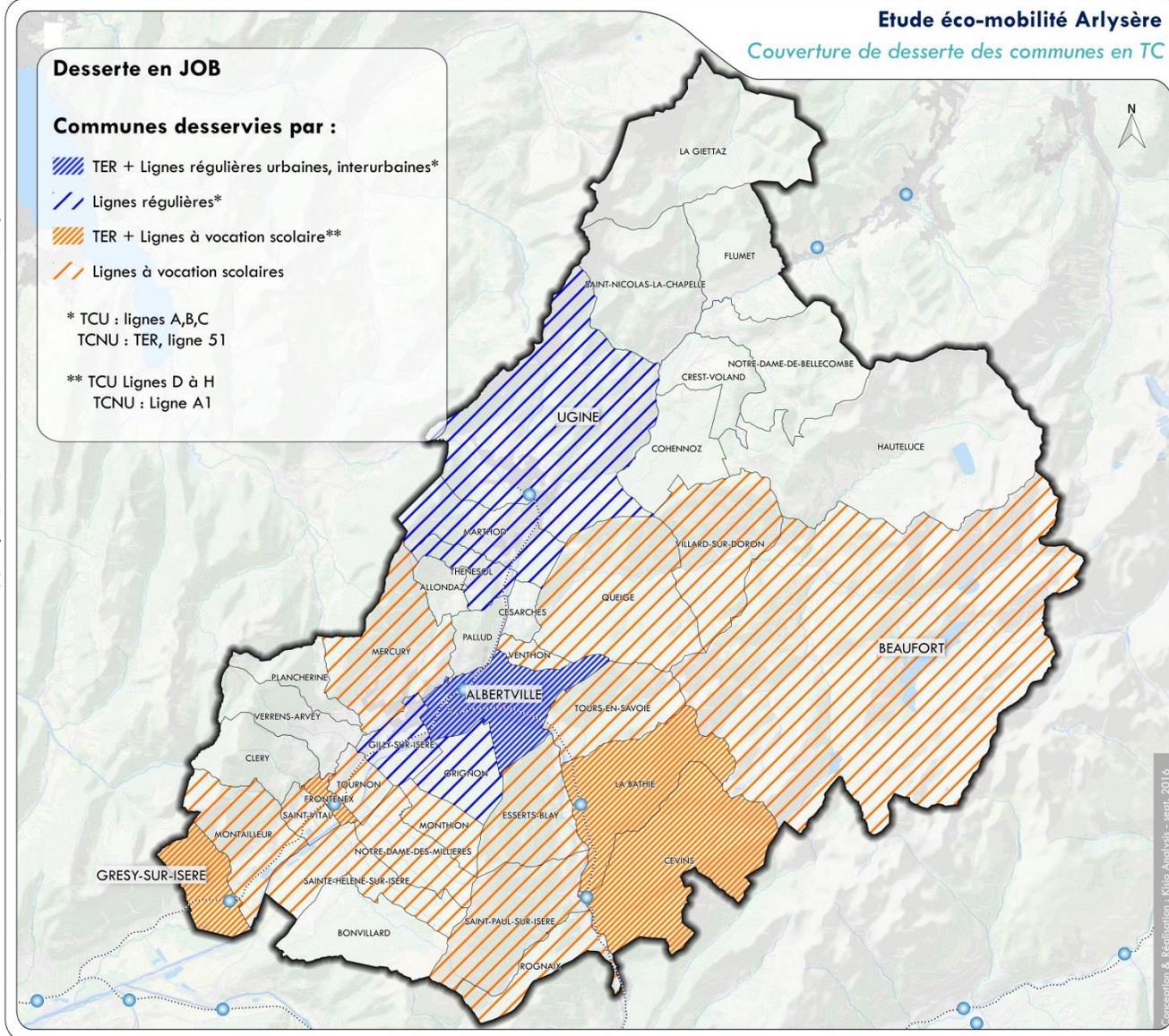
- Les aires de covoiturage informelles sont présentes majoritairement en hauteur.
- Le val d'Arly ne dispose pas de service public réguliers de transport et ne bénéficie pas de l'action d'une action organisant le TAD.
- Globalement les lignes interurbaines ne proposent pas un fort niveau de service (en TAD tous les jours ou en TAD le samedi uniquement) et dispose d'une tarification élevé.



# SYNTHÈSE

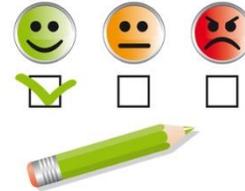
## Remarques :

- La carte ci-contre présente les services réguliers de transport de personnes un Jour Ouvrable de Base (JOB) d'été.
- On note que les services réguliers à vocation autres que scolaire concernent les zones les plus denses de la population.
- Le val d'Arly ainsi que les communes de montagne ne sont pas couvert par un réseau de TC. Il s'agira de proposer une offre adaptée pour ces communes situées en hauteur et souvent peu peuplées (proposition d'un service de TAD).



# 5

## BESOINS / ENJEUX



- a. Des EPCI et communes
- b. Enjeux identifiés



# 5 – BESOINS / ENJEUX

## SYNTHÈSE DES ENTRETIENS RÉALISÉS AVEC LES CC

### Besoins de déplacements et enjeux identifiés

**CoRAL**

Situation de la CC : La CoRAL (et Albertville) ne sont pas des destinations touristiques en soi contrairement aux stations.  
 - Albertville et Ugine sont les **principaux pôles d'attractivité** pour les résidents du territoire.

Transport en commun :

- Certaines lignes ne fonctionnent pas **le samedi**. Il faudrait étudier si cela est opportun d'offrir des services le samedi.
- Il y'a une volonté **de relier les 2 lignes de bus G et H** de la CCHCS séparées par l'Autoroute et l'Isère.

Desserte des hauteurs :

- Il se pose la question de **l'équité entre les territoires**. Le fond de vallée est plutôt bien desservi au contraire des hauteurs pour lesquelles il existe des contraintes de relief.
- Toutefois les élus ne semblent pas favorable aux **Transport à la Demande** car il est contraignant.

Gouvernance :

- Recherche d'une **cohérence** qui pourrait exister entre les 4 territoires, en matière de mobilité / déplacements.

**CCHCS**

Situation de la CC : la CCHCS est moins tournée vers le tourisme mais a une vocation **d'accueil d'entreprises** dans le service et l'industrie.

Culture de mobilité :

- Les habitants du territoire disposent d'une culture profonde de **l'utilisation de la voiture**
- Pour qu'un réseau TC soit attractif, il est nécessaire de le **cadencer** (mais cher à financer)

Desserte ferroviaire :

- De nombreuses personnes utilisent le TER pour **aller au travail**.
- Il y'a de nombreuses récriminations sur la **qualité de la desserte** de la ligne TER notamment le samedi et le dimanche où les trains ne circulent qu'une partie de l'année..

Transport à la Demande :

- Ce type d'offre peut marcher sur les parties hautes du territoire. En revanche, cela est moins vrai pour les vallées.





## 5 – BESOINS / ENJEUX

# SYNTHÈSE DES ENTRETIENS RÉALISÉS AVEC LES CC

### Besoins de déplacements et enjeux identifiés

**Beaufortain**

Situation de la CC : l'axe structurant du territoire est la D925 entre Albertville et Beaufort.

- La mobilité sur le territoire doit être pensée pour 2 publics distincts : **les résidents et les touristes**.

Transport en commun :

- Les habitants du territoire ont une très forte culture de la voiture. En résulte, une **faible fréquentation actuelle des TC**. Toutefois celle-ci pourrait être plus élevée avec un service offert de meilleure qualité (tarification et offre attractive).
- Le territoire **n'est pas couvert dans son intégralité** par une ligne régulière.

Intermodalité en gare :

- Le principal dysfonctionnement pointé dans le transport des touristes est **la qualité de l'intermodalité** qui est aussi à améliorer entre la gare d'Albertville-aéroports et les stations.

Vélos :

- La route D925 reliant Albertville à Beaufort est très fréquentée et dangereuse. L'ancien chemin dénommé « **La Transbeaufortaine** » pourrait faire l'objet d'une création d'une vélo-route.

**Com' Arly**

Situation de la CC : depuis Albertville, il s'agit du **territoire est le plus éloigné** et le moins accessible d'Arlyère.

Transport en commun :

- Aujourd'hui, **aucune offre régulière** de Transport en Commun n'existe.
- Seules les lignes départementales à la demande existent. Les habitants font régulièrement des retours négatifs sur ce service.

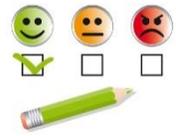
Intermodalité en gare :

- **Manque d'interconnexion** actuelle entre les cars et les lignes TER (pout toute solution de desserte en TC du territoire, l'enjeu est d'arriver à bien interconnecter le car et les arrivées/départs des trains en gare).

Vélos :

- **Le vélo ne peut pas être la solution** de mobilité pouvant répondre à leur problématique de mobilité pendulaire. Compte-tenu du relief, de la dangerosité des routes, le vélo reste une pratique sportive ou de loisirs.





## 5 – BESOINS / ENJEUX

# ENQUÊTE ADMINISTRÉE AUX COMMUNES

- Un questionnaire mobilité a été envoyé le 28 juin aux 39 communes du PETR Arlysère.
- Le 3 août, **33 communes** avaient répondu à l'enquête représentant un taux de retour de **85%**
- Communes qui ont participé à l'enquête :

EPCI	Total communes	Communes ayant répondu	% sur total
COM'ARLY	6	6	100%
CORAL	18	15	83%
CCHSC	11	9	82%
BEAUFORTAIN	4	3	75%
<b>TOTAL</b>	<b>39</b>	<b>33</b>	<b>85%</b>

CC du Beaufortain
Beaufort
Queige
Villard-sur-Doron

CC du Val d'Arly
Cohennoz
Crest-Voland Flumet
Flumet
La Giettaz
Notre-Dame-de-Bellecombe
Saint-Nicolas-La -Chapelle

CC Haute Combe de Savoie
Bonvillard
Clery
Frontenex
Grésy-sur-Isère
Plancherine
Sainte Hélène sur Isère
Saint-Vital
Tournon
Verrens-Arvey

CC de la Région d'Albertville
Albertville
Allondaz
Cesarches
Esserts-Blay
Gilly sur Isère
La Bathie
Marthod
Mercury
Monthion
Pallud
Rognaix
St Paul sur Isère
Thénésol
Ugine
Venthon



ANALYSIS



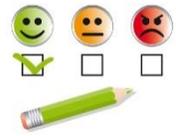
CONSULTING



SERVICES



SOLUTIONS



### 3 – BESOINS / ENJEUX

# PROPOSITION D'ENJEUX IDENTIFIÉS

## ORIENTATIONS TRANSVERSALES MULTIMODALES S'ADRESSANT À L'ENSEMBLE DE LA POPULATION

Suite au diagnostic établi, plusieurs enjeux ont été identifiés.

Le parti pris est de **ne pas cloisonner la thématique « mobilité »** entre celles vécue par les touristes, les locaux et **englobe l'ensemble des modes** (TC urbain, périurbain, TAD, vélos, VTT, etc.) :

- **Enjeu 1** : Assurer un **réseau équitable** et structuré des territoires
- **Enjeu 3** : Développer **l'intermodalité sur le territoire**
- **Enjeu 4** : Adresser une **solution de mobilité pour tous les publics**
- **Enjeu 5** : Modifier les habitudes et les comportements en s'appuyant sur **l'information, la communication et la signalétique**



## 5 – BESOINS / ENJEUX

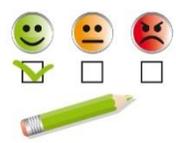
# ENQUÊTE ADMINISTRÉE AUX COMMUNES

### Service de mobilité / transport au sein des communes

- Aucune commune ayant répondu à l'enquête ne dispose:
  - De système d'autopartage,
  - De borne de recharge pour les véhicules électriques,
  - De système de prêt ou location de véhicule.

### Les services existants / en projet :

	 Aire covoiturage	 TAD	 Auto-stop	 Borne de recharge	 Autopartage/location	 Taxi	Autres services
<b>Existant</b>	Queige Beaufort Albertville Grésy-sur-Isère Frontenex Sainte Hélène-sur-Isère	Beaufort / Queige / Villard s/D. Gilly-sur-Isère Marthod Rognaix St Paul sur Isère Césarches St Vital/Tournon/Cléry	Pallud			Cohennoz La Bathie (taxi qui assure le transport scolaire)	Association de covoiturage sur la CC Haute Combe de Savoie (service de TAD social)  Navette nature dans le Beaufortain et vers Albertville
<b>Projet</b>	Césarches La Bathie			Albertville	Albertville		



## 5 – BESOINS / ENJEUX

# ENQUÊTE ADMINISTRÉE AUX COMMUNES



Les aménagements et services autour du vélo :

	Pistes / bandes cyclables	Voie verte	Balisage / itinéraires vélo	Stationnement public	Parcours VTT	Autre
Existant	Beaufort Albertville/Gilly Marthod /Mercury La Bathie St Vital/Tournon/ Frontenex / Ste Hélène/ Tournon / Verrens-Arvey Cohennoz/Crest- Voland	Gilly Tournon Verrens- Arvey	Albertville/Gilly Marthod /Rognaix/ Césarches/ Esserts-Blay St Vital/ Ste Hélène/ Tournon / Verrens-Arvey Cohennoz/Crest- Voland / La Giettaz/Flumet	Albertville Gilly Frontenex/ Cléry/ Verrens- Arvey / Grésy Crest-Voland	Beaufort / Villard-sur- Doron/ Queige Césarches Essert-Blay /Monthion / La Bathie / Marthod St Vital/ Tournon / Verrens-Arvey Cohennoz/Crest-Voland / La Giettaz/Flumet / St Nicolas / Notre Dame de B.	St Paul sur Isère Mercury Verrens-Arvey
Projet		Queige / Villard Albertville / La Bathie Ste Hélène			Albertville	Albertville Césarches St Nicolas



# 5 – BESOINS / ENJEUX

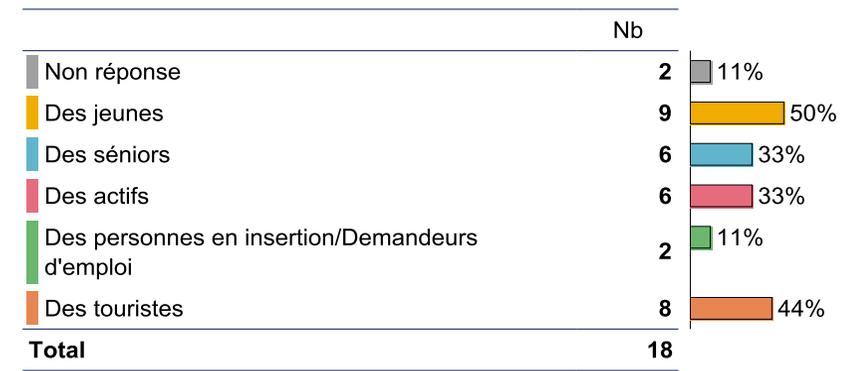
## ENQUÊTE ADMINISTRÉE AUX COMMUNES

### Les attentes / besoins des administrés

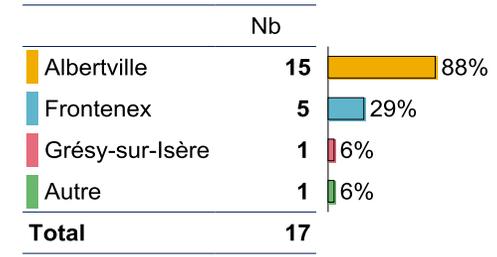
#### Accès aux gares SNCF

- **18 communes expriment un besoin** (55% de l'échantillon enquêté)
- 83% des attentes concernent la **liaison gare <> centre-bourg**
- Les **jeunes et touristes seraient** principalement concernés
- Des attentes au niveau de l'intermodalité **car + train** (plus de car relié avec le train, plus de car vers les gares de la CCHCS, créer une liaison vers la Haute-Savoie).
- Attente pour améliorer l'accessibilité PMR en gare.

#### Ces demandes concernent avant tout :



#### La ou les gare(s) concernée(s) sont :





## 5 – BESOINS / ENJEUX

# ENQUÊTE ADMINISTRÉE AUX COMMUNES



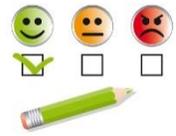
### Déplacements liés à l'emploi

- 10 communes expriment un besoin (30% de l'échantillon enquêté)
- Des attentes au niveau :
  - Des déplacements doux et notamment VAE (CoRAL)
  - Une amélioration des dessertes en TC (plus de fréquences de passage en vallée, des horaires de train concordant avec les prises / fins de poste des salariés, des tarifs attractifs)
  - Plus de moyens de transports pour acheminer les saisonniers d'Albertville vers les stations du Beaufortain.
- Les destinations concernées : Albertville, Ugine, Chambéry, région de Grenoble, Tarentaise, Frontenex



### Déplacements liés aux études

- 12 communes expriment un besoin (36% de l'échantillon enquêté)
- Des attentes au niveau :
  - Des scolaires internes qui pourraient devenir demi-pensionnaires si plus d'offre de transport
  - Des étudiants pour leur déplacement hebdomadaire vers les villes universitaires
- Les destinations concernées : outre Albertville/Ugine/Moutiers en local, les Universités de Chambéry / Le Bourget du Lac, Grenoble et Lyon sont citées.



## 5 – BESOINS / ENJEUX

# ENQUÊTE ADMINISTRÉE AUX COMMUNES



### Déplacements administratifs

- 7 communes expriment un besoin (21% de l'échantillon enquêté)
- Des attentes au niveau :
  - Des **personnes en insertion, demandeurs d'emploi, séniors**, ... pour se rendre vers certains services administratifs (Pôle Emploi, caisse de sécu/retraite, Notaires, Préfecture...)
  - Destinations concernées : principalement Albertville

### Ces demandes concernent avant tout :

	Nb	
Des jeunes	4	57%
Des séniors	7	100%
Des actifs	1	14%
Des personnes en insertion/Demandeurs d'emploi	6	86%
Des touristes	0	0%
<b>Total</b>	<b>7</b>	

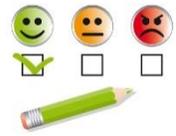


### Déplacements liés aux courses en supermarché

- 11 communes expriment un besoin (36% de l'échantillon enquêté)
- Des attentes qui toucheraient plutôt les **séniors** (cités à 82% par les communes)
- Les destinations concernées : grandes surfaces d'Albertville / Gilly mais aussi Chambéry ; et petites surfaces locales (Villard, Ugine, La Bathie...). On citera également Praz et Megève depuis le Val d'Arly.

### Déplacements liés aux courses en centre-bourg

- 8 communes expriment un besoin (24% de l'échantillon enquêté)
- Des attentes qui toucheraient principalement les **séniors** (88% de citations)
- Destinations concernées : centre-ville d'Albertville, liaisons entre Flumet et stations voisines, Gilly, Ugine, centre de Chambéry, Cléry, Praz/Megève...



# 5 – BESOINS / ENJEUX

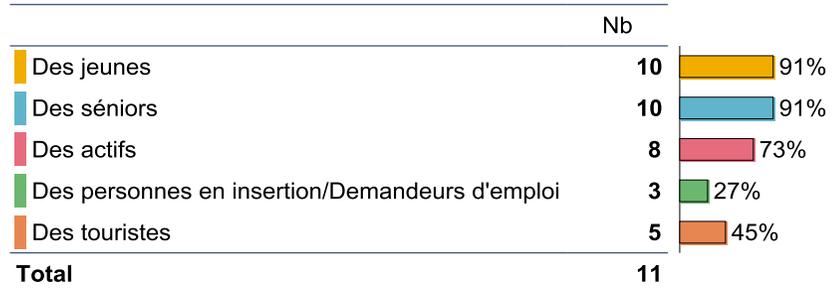
## ENQUÊTE ADMINISTRÉE AUX COMMUNES



### Déplacements pour les loisirs

- 12 communes expriment un besoin (36% de l'échantillon enquêté)
- Des attentes au niveau :
  - Des **jeunes et séniors** plus particulièrement
  - Des destinations proposant des loisirs nautiques (Ugine, Albertville, ...), une offre cinéma, médiathèque, du ski (stations du Beaufortain, Tarentaise, lieux de festivals...)

#### Ces demandes concernent avant tout :



### Déplacements liés à la santé

- 16 communes expriment un besoin (48% de l'échantillon enquêté)
- Des attentes qui toucheraient prioritairement les **séniors** (cités par tous les répondants sur cette catégorie)
- Les destinations concernées : Hôpitaux d'Albertville, de Chambéry (Médipole), de Grenoble (CCHCS), de Sallanches, vers les médecins / spécialiste locaux (La Bathie, Albertville, Beaufort...)

#### Ces demandes concernent avant tout :



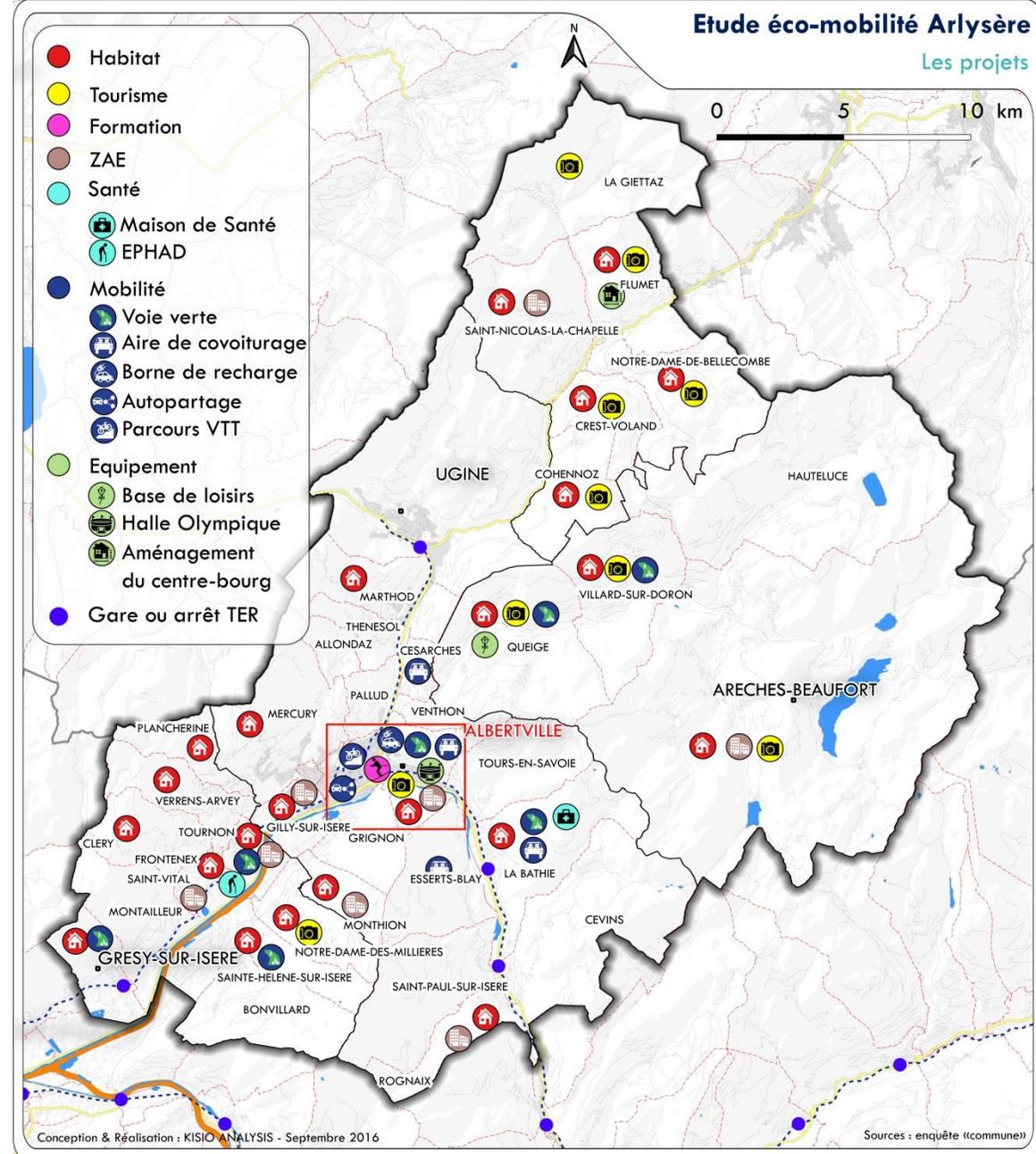
# 5 – BESOINS / ENJEUX

## PROJETS DES COMMUNES

- Le territoire dispose de beaucoup de projets d'aménagements, notamment ceux liés :
  - À l'habitat en vallée,
  - Au tourisme dans les communes de montagne

Le PETR Arlysère a également :

- un appel à projet de L'ADEME autour de l'éco-mobilité pour promouvoir ce thème sur le territoire, notamment à travers la promotion de PDE et PDA auprès des établissements concernés.



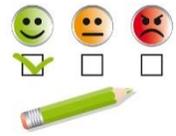


## 5 – BESOINS / ENJEUX

# ENQUÊTE ADMINISTRÉE AUX COMMUNES

### Les projets d'urbanisme à prendre en compte

EPCI	Commune	Habitat	ZAE	Tourisme	Autre	Précisions
CoRAL	Albertville	x	x	x	x	Entrée nord de la Ville, Quartiers prioritaires, Zone du campus Olympique
	Gilly	x	x		x	10 hectares à urbaniser pour la création de 350 logements à horizon 2026 Projet Terre Neuve 2 et 3 à vocation économique
	La Bathie	x			x	Maison médicale
	Mercury / Marthod	x				
	Monthion/ Rognaix	x	x			
	Essert-Blay					x
CCHCS	Frontenex	x			x	Création de 110 logements d'ici 2025 ; Nouvel EPHAD et reconquête de la friche industrielle du Poyet ; Création de 60 logements au sien d'un programme mixte seniors/accession classique
	Grésy	x				Zone d'habitat en cœur de bourg de 2,5 ha. Avec cheminements mode doux.
	Ste Hélène	x			x	Création de lotissements pour loger PME et artisans
	St Vital		x	x	x	Logements OPAC
	Plancherine	x				Logements en centre-bourg
	Cléry	x				Logements collectifs
	Verrens-Arvey	x				Logements
	Tournon	x	x			Création de logements (50 <sup>e</sup> d'ici 8 ans) ; continuité piétonne entre zones d'habitat et transports à Frontenex ; commercialisation de surface en ZA (tétrapole) : des 100 <sup>e</sup> d'emplois prévus



## 5 – BESOINS / ENJEUX

# ENQUÊTE ADMINISTRÉE AUX COMMUNES

### Les projets d'urbanisme à prendre en compte

EPCI	Commune	Habitat	ZAE	Tourisme	Autre	Précisions
Beaufortain	Beaufort	x	x	x		Création d'une résidence de tourisme de 450 lits Extension de la zone d'activité de Marcôt avec hôtel d'entreprises et lots à céder pour leur installation Eco-quartier à l'entrée de Beaufort
	Villard sur Doron	x		x		Création de logements touristiques (secteur La Forêt)
	Queige	x		x		Aire de loisirs au sein de la future voie verte
Val d'Arly	Cohennoz	x		x		Hameau du Cernix : création de logements et hébergements touristiques (environ 1 000 lits)
	Crest-Voland	x		x		Développement d'une zone urbanisée : logement, résidence de loisirs...
	Flumet	x		x		Création de lotissements Aménagement du centre-bourg avec logements Réaménagement du pied des pistes avec 8 000 m2 de construction
	Notre Dame	x		x		
	St Nicolas	x	x			Petits collectifs ; Développement d'une ZAC en bas du hameau
	La Giettaz				x	



## 5 – BESOINS / ENJEUX

# ENQUÊTE ADMINISTRÉE AUX COMMUNES

EPCI	Souhaitent participer aux groupe de réflexion
COM'ARLY	Cohennoz Crest-Voland Notre Dame de Bellecombe
CORAL	Albertville Allondaz Esserts-Blay Gilly La Bathie Marrthod Mercury Monthion Pallud Rognaix St Paul Ugine
CCHSC	Frontenex Ste Hélène St Vital Tournon
BEAUFORTAIN	Beaufort Queige

- **21 communes** souhaiteraient participer aux groupes de réflexion prévus à l'automne dans le cadre du Schéma d'éco mobilité.



## 5 – BESOINS / ENJEUX

# ENQUÊTE ADMINISTRÉE AUX COMMUNES

Attentes/besoins	Répondants	Cibles principales	Attentes	Destinations
Déplacements vers / depuis les gares	55%	Jeunes Touristes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intermodalité car + train</li> <li>Liaison vers gare de Haute-Savoie (Val d'Arly)</li> <li>Accessibilité PMR en gare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liaison centre-bourg &lt;&gt; gare SNCF</li> <li>Gare d'Albertville</li> <li>Gare de la CCHCS</li> </ul>
Déplacements liés à l'emploi	30%	Actifs Saisonniers	<ul style="list-style-type: none"> <li>Des déplacements VAE (CoRAL)</li> <li>Une amélioration des dessertes en TC (fréquences en vallée, horaires de train adaptés, tarifs attractifs)</li> <li>Transports pour les saisonniers depuis Albertville</li> </ul>	Albertville, Ugine, Chambéry, région de Grenoble, Tarentaise, Frontenex
Déplacements liés aux études	36%	Internes, lycéens	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transport pour les demi-pensionnaires</li> <li>Déplacement hebdomadaire vers les villes universitaires</li> </ul>	Albertville/Ugine/Moutiers, les Universités de Chambéry / Le Bourget du Lac, Grenoble et Lyon.
Déplacements administratifs	21%	Séniors Personnes en insertion, demandeurs d'emploi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accès aux services administratifs (Pôle Emploi, caisse de sécu/retraite, Notaires, Préfecture...)</li> </ul>	Albertville principalement
Déplacements pour les courses	36% (supermarché) 24% (centre-ville)	Séniors	Accès pour les personnes non motorisées	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grandes surfaces d'Albertville / Gilly mais aussi Chambéry ; et petites surfaces locales</li> <li>Centres-bourgs locaux, Chambéry, Praz/Megève</li> </ul>
Déplacements pour les loisirs	36%	Jeunes Séniors	Accès pour les personnes non motorisées	Loisirs nautiques (Ugine, Albertville, ...), cinéma, médiathèque, station de ski du Beaufortain, Tarentaise, lieux de festivals...
Déplacements pour la santé	48%	Séniors	Accès pour les personnes non motorisées	Hôpitaux d'Albertville, Chambéry (Médipole), Grenoble, de Sallanches (depuis Val d'Arly) vers les médecins / spécialiste locaux

# 6

## RETOURS D'EXPÉRIENCES DE TERRITOIRES SIMILAIRES

- Partage de véhicule en milieu rural
- Auto-stop organisé
- Véhicules électriques en libre-service (voiture, VAE,...)
- Transport à la demande
- Information / communication
- Etc.

# 6 – RETOUR D'EXPÉRIENCE L'AUTO PARTAGE

→ L'auto-partage est ouvert aux particuliers, aux entreprises et aux collectivités

## PNR du Pilat

Dès 2013, avec le soutien financier du Conseil Régional et le concours d'une SCIC, une 1ère station d'auto-partage dotée d'une voiture est opérationnelle à Pélussin.

- **Financement** : Le PNR verse **600€** à l'opérateur
  - **Coûts** : Une cotisation de **15€/mois**, puis facturation en fonction des déplacements effectués pour les utilisateurs
- + Le véhicule est utilisé en moyenne **100h/mois**
- Des formes d'auto partage sont en réflexion entre habitants et institutions.
- Difficulté d'insérer une 2<sup>e</sup> station d'auto-partage en milieu rural

## PNR des Beauges

- **Qui ?** Porté par **une SCIC** (Société Coopérative d'Intérêt Collectif)
- **Réservation** : Inscription et réservation par **internet**
- **Coûts** : **32€/km** si la distance est < 100 km ou bien **0,19 €/km** si distance > 100 km
- **Accès** : accès au véhicule **24h/24** pour les adhérents et peuvent l'utiliser pour des durées de 1h à 4 jours sans limitation de distance.

## 6 – RETOUR D'EXPÉRIENCE

# L'AUTO STOP



Le REZO POUCE : 1<sup>er</sup> réseau d'auto-stop organisé et sécurisé en France

- Créé en 2010 par une association de collectivités locales de l'ouest du Tarn et Garonne.
- Inscription gratuite des conducteurs et passagers via internet ou en mairie (coût de 0,05€/km pour le passager); ouvert aux personnes majeures ou de 16 ans avec autorisation parentale.
- En 2015, une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) le porte sur le territoire national. Elle a en charge de développer et de promouvoir le réseau.
- Le réseau s'est développé depuis en Aquitaine, Bretagne, Ile-de-France, Midi-Pyrénées, Rhône Alpes (notamment en Haute-Maurienne près d'Alberville) sur 140 communes avec plus de 2 000 utilisateurs.
- Les collectivités abonnées au dispositif versent une cotisation dont le montant est en fonction du nombre d'habitants.
- D'ici fin 2016, Rezo Pouce prévoit d'être en place sur plus de 900 communes et de tripler le nombre de ses utilisateurs.

« C'est encore une pratique qui doit rentrer dans les mœurs mais vouée à se développer, en complément des réseau TC et sur des courtes distances essentiellement. »

# 6 – RETOUR D'EXPÉRIENCE L'AUTO STOP

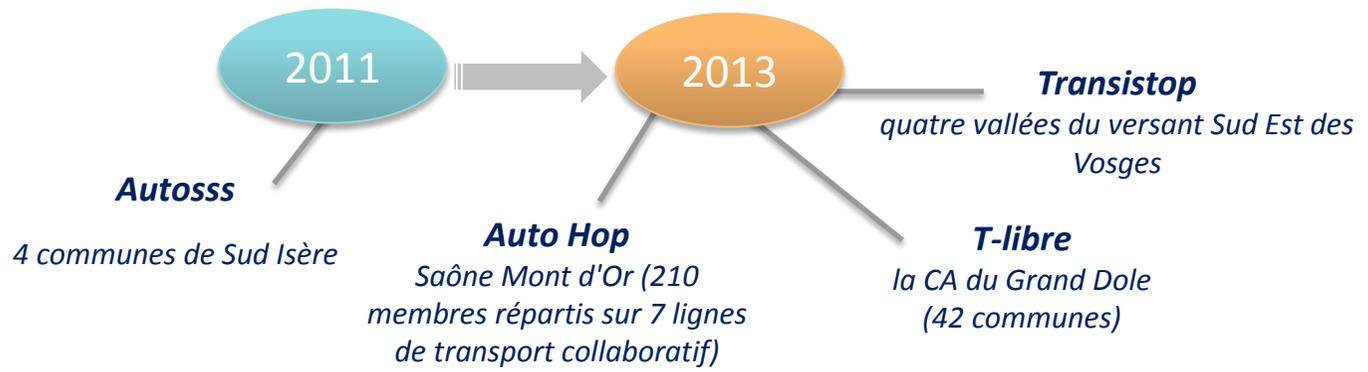
→ L'auto stop se développe de plus en plus, on peut citer l'agglomération Sud Pays basque, les monts du Lyonnais, le pays d'Apt par exemple.



- **Limiter le nombre de véhicules** sur les routes : complément aux modes de transport existants comme le vélo, le covoiturage, la marche à pied ou le bus
- **Faciliter le déplacement** en milieu rural, la dynamique d'un tourisme local
- **Favoriser la solidarité locale**, la confiance et la convivialité



- Il faut **changer les mentalités**
- Les chartes à signer, les inscriptions sont contraignantes
- La **participation financière** demandée insuffisante
- Les utilisateurs s'inscrivent comme conducteur ou conducteur et passager, rarement comme passager uniquement



## 6 – RETOUR D'EXPÉRIENCE

# VÉLO À ASSISTANCE ELECTRIQUE (VAE)

→ Près de **200 vélos à assistance électrique** sont disponibles en Maurienne répartis dans plus de **30 points de location**. Le but est de développer la pratique du vélo auprès de tous les publics. Les initiatives se multiplient ces dernières années : complément au réseau de transport local ou bien d'un simple outil de tourisme.

### Exemple de Val Cenis Termignon

- **Quoi ?** Location tout public de VAE (label Alpine Pearl)
- **Quand ?** Depuis **juin 2016**
- **Dans quel but ?** Pour compléter l'offre de transport local
- **Comment ?** **Inscription par internet**. Validité du badge au choix (max 25 jours).
- **Qui ?** Location via des enseignes privées (Sport 2000, Intersport...) et lieux d'hébergement (campings...)
- **Accès ?** Accès au vélo **7j/7**
- **Prix location ?** Une caution de 350€ lors de l'inscription avec la 30 min gratuites puis :  
30 min sup (jusqu'à 4h30 d'utilisation) : **1€** toutes les 30 min  
30 min sup (> 5ème heure d'utilisation) : **2€** toutes les 30 min

### Exemple du PNR des Bauges

- **Quoi ?** Location des VAE avec guidage **GPS sur tablette** tactile fixée au vélo
- **Quand ?** Depuis 2013, uniquement en **juillet-août**
- **Dans quel but ?** Découverte interactive du Parc naturel régional du Massif des Bauges
- **Qui ?** La Maison Faune Flore, office du tourisme
- **Accès ?** Tout public, taille minimum de 1,45 m pour partir seul à vélo. **Réservation obligatoire** – chèque de caution
- **Prix location ?** Tarifs : de **6 à 15 €** selon le parcours choisi

<http://www.maurienne-tourisme.com/velo/velo-a-assistance-electrique/>

[http://www.maurienne-tourisme.com/visiter\\_bouger/station-velo-electriques-857009/](http://www.maurienne-tourisme.com/visiter_bouger/station-velo-electriques-857009/)

<http://www.voyageons-autrement.com/termignon-val-cenis-perle-des-alpes-francaises>

## 6 – RETOUR D'EXPÉRIENCE

# VÉLO À ASSISTANCE ELECTRIQUE (VAE)

### *Exemple du Val d'Arly-Mont Blanc*

- **Quoi ?** Location de **VTT et VTC** à assistante électrique, tout public
- **Quand ?** Depuis **2012**
- **Dans quel but ?** Pour un **tourisme durable** et découvrir le Val d'Arly Mont-Blanc sans prendre la voiture
- **Qui ?** Les 4 Stations-Villages du Val d'Arly Mont-Blanc
- **Où ?** En location dans les magasins de sports **partenaires** des 4 Stations-Village



Crédit photo : <http://www.valdarly-montblanc.com/fr/toutes-saisons/sport/velo-electrique-de-randonnee>

## 6 – RETOUR D'EXPÉRIENCE

# VÉHICULE ÉLECTRIQUE

### L'Alpe d'Huez

- 12 véhicules **électriques** mis en service pour les touristes, résidents et saisonniers depuis février 2014 par Keymoov : les Twizy Montagne, adaptés aux conditions de montagne avec **80 km d'autonomie**.
- Leur accès se fait via une carte rechargeable par internet/application mobile/forfait ski : 10€ l'abonnement puis **2€/10 min**
- 50 Twizy montagne devraient occuper dès à présent les stations de l'Alpe d'huez



- #### **Exemple de Valberg**
- **10 véhicules électriques** mis en service pour expérimentation l'hiver 2014-2015, avec 50 km d'autonomie
  - Après inscription au service, la location peut se faire à la journée (20€), au week-end (30€), à la semaine (60€) ou au mois (120€).
  - Les Twizis sont maintenant disponibles toute l'année

*NB : le département de l'Isère (38) va installer 305 bornes de recharge pour voitures électriques et hybrides rechargeables  
Le SEDI, autorité organisatrice de la distribution d'électricité sur le département, assurera la maîtrise d'ouvrage pour l'installation des bornes, la supervision et la maintenance*

## 6 – RETOUR D'EXPÉRIENCE

# TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD)

### → PNR des Bauges

Un service existe déjà en Transport à la Demande (TAD), subventionné par la **Communauté de Communes et le Département** (peu connu et peu utilisé).

#### *Communauté du Cœur des Bauges*

- **Qui ?** Mis en place par le **Conseil Général de la Savoie** conjointement avec la communauté de communes du Cœur des Bauges, est desservi par "Taxi Val d'Aillon".
- **Dans quel but ?** Elle permet aux personnes dépourvues de moyens de locomotion d'accéder à un certain nombre de services éloignés de chez eux.
- **Quand ?** Les mardis et les vendredis de 9h à 12h pour les courts déplacements sur le plateau ou en journée en rabattement sur les arrêts de ligne régulière.

**Accès ? : Réservation la veille** avant 12h. Tickets : en vente à la communauté de communes, auprès du transporteur ou à la montée du véhicule.

- **Prix de la prestation ? 2 €/personne** par trajet.

[http://www.cc-coeurdesbauges.fr/UserFiles/File/Economie/PLUi/restitution\\_vivre\\_et\\_se\\_deplacer\\_dans\\_le\\_coeur\\_des\\_bauges.pdf](http://www.cc-coeurdesbauges.fr/UserFiles/File/Economie/PLUi/restitution_vivre_et_se_deplacer_dans_le_coeur_des_bauges.pdf)

## 6 – RETOUR D'EXPÉRIENCE

# NAVETTE

### Navettes des crêtes (Haut-Rhin/Vosges)

- **Historique** : créées en **1989**, c'est un moyen d'accéder et de circuler sur la grande crête des Vosges.
- **Qui ?** Porteur du projet et MOA : Syndicat mixte du PNR des Ballons des Vosges
- **Fonctionnement** : réseau de **12 navettes** qui circulent l'été, les dimanches et jours fériés, des vallées vers les Crêtes des Vosges.  
9 000 titres de transport en 2010
- **Coût de fonctionnement** : 154 446 euros
- **Prix** : **1 billet = 3€** soit autant de trajets souhaités dans une même journée. Au total, 10€ pour la saison et gratuit pour les mineurs
- Navette de la vallée de la Clarée (Hautes-Alpes) a pour but **de limiter l'impact de la voiture dans un paysage d'exception**



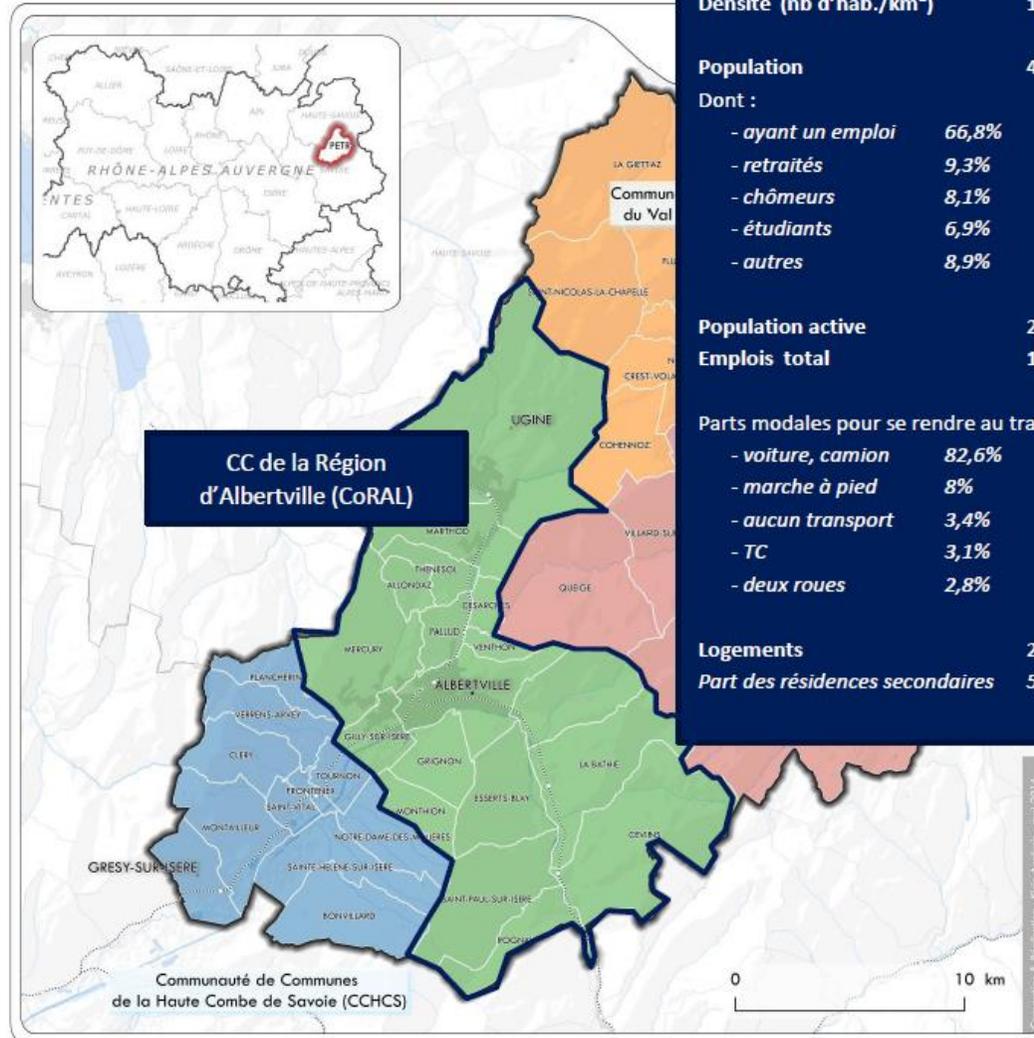
Crédit photo : <http://www.parc-ballons-vosges.fr/navette-des-cretes/>

# PRINCIPALES SOURCES DES RETOURS D'EXPÉRIENCE

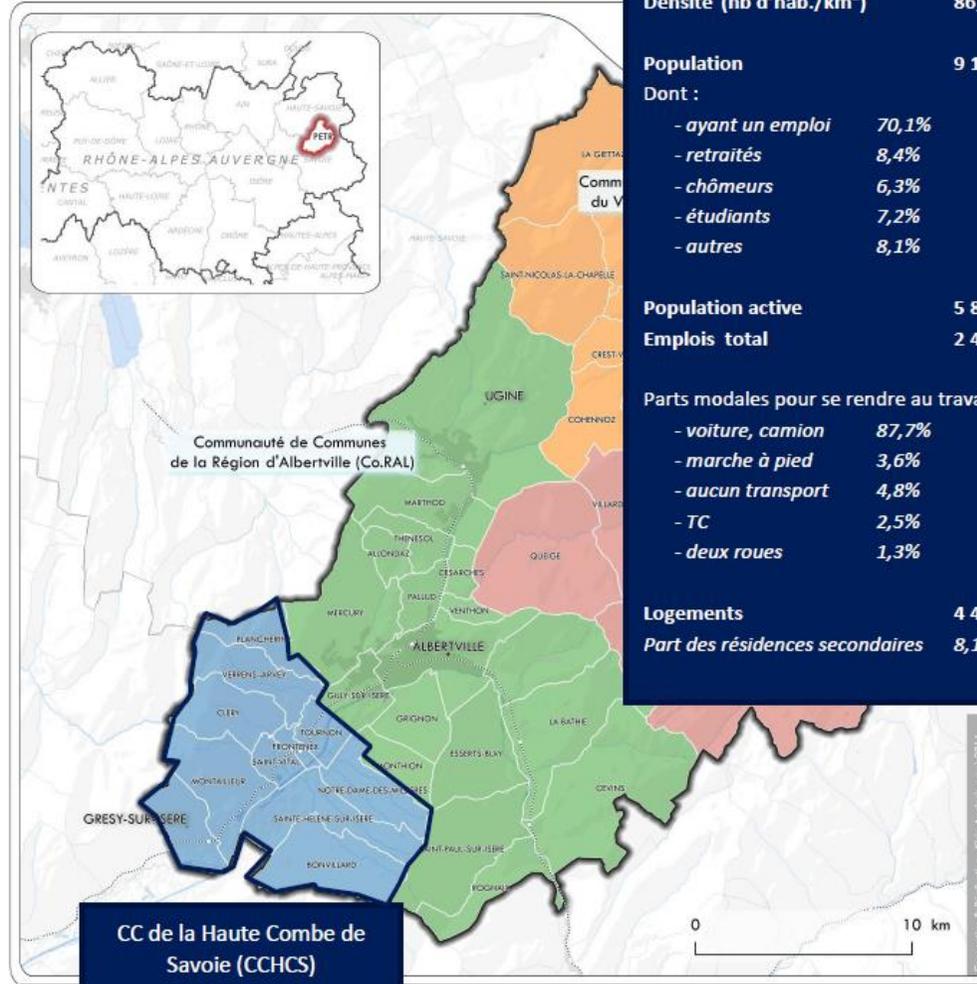
- <http://www.localtis.info/cs/ContentServer?pagename=Mairie-conseils/MCExperience/Experience&cid=1250266749727>
- [http://www.wikiterritorial.cnfpt.fr/xwiki/wiki/econnaissances/view/Initiatives\\_Locales/Feed\\_InitiativesLocales504104539LePNRduPilatexperimentelauto-partageenmilieural42](http://www.wikiterritorial.cnfpt.fr/xwiki/wiki/econnaissances/view/Initiatives_Locales/Feed_InitiativesLocales504104539LePNRduPilatexperimentelauto-partageenmilieural42)
- <http://www.baugez-vous.fr/autopartage/#ancre-plusinfos>
- <http://www.navettedescrettes.comEcomobilite-touristique-et-de-loisir.pdf>
- <http://www.rezopouce.fr/villes-du-reseau>
- <http://www.touleco-green.fr/REZO-POUCE-le-premier-reseau-d>
- <http://www.transdev.com/fr/media/communiques-de-presse/Transdev-et-Rezo-Pouce-ensemble-pour-mieux-desservir-les-territoires-peu-denses.htm>
- [https://www.autosbus.org/sites/default/files/Toulouse%20140616\\_0.pdf](https://www.autosbus.org/sites/default/files/Toulouse%20140616_0.pdf)
- <http://www.ladepeche.fr/article/2016/04/14/2324805-rezo-pouce-distance-par-le-covoiturage.html>
- <http://dracnature.eklablog.fr/autosss-c619179>
- <http://munstertransition.org/transistop/>
- <https://www.autosbus.org/sites/default/files/Colmar160213.pdf.pagespeed.ce.NFjdiAXJuq.pdf>
- <http://www.echoval.fr/transi-stop-du-stop-simplifie-dans-la-vallee-de-ville/>
- <http://stopencreuse.free.fr/images/stories/bilan%20stop%20final.pdf>
- <http://www.grand-dole.fr/vivre/t-libre.html>
- <http://www.territoire-saone-mont-dor.fr/tempfiles/section151/evaluation2016.pdf>
- <http://www.aqglo-sudpaysbasque.fr/transports/le-co-voiturage-instantane.html>
- <http://www.monts-du-lyonnais.fr/transport/autostop-participatif.htm>
- <http://trajeco.org/zapt/charte-stop.php>
- [http://www.actumontagne.com/environnement/des-voitures-electriques-en-autopartage-lalpe-dhuez\\_8016](http://www.actumontagne.com/environnement/des-voitures-electriques-en-autopartage-lalpe-dhuez_8016)
- <http://www.breezcar.com/actualites/article/departement-isere-bornes-de-recharge-voitures-electriques-2017>
- [http://www.actumontagne.com/environnement/des-voitures-electriques-en-autopartage-lalpe-dhuez\\_8016](http://www.actumontagne.com/environnement/des-voitures-electriques-en-autopartage-lalpe-dhuez_8016)
- <http://avem.fr/actualite-valberg-station-de-montagne-pionniere-en-electromobilite-5910.html>
- <http://www.maurienne-tourisme.com/velo/velo-a-assistance-electrique/>
- [http://www.maurienne-tourisme.com/visiter\\_bouger/station-velo-electriques-857009/](http://www.maurienne-tourisme.com/visiter_bouger/station-velo-electriques-857009/)

# ANNEXES

1. Fiche Territoire par CC
2. Fréquentation des gares du territoire par OD (évolution 2014-2015)
3. Liaisons *Altibus* depuis les aéroports
4. Questionnaire de l'enquête intermodalité du PEM d'Albertville
5. Liste des 29 villes de moins de 50 000 habitants prise en compte par l'UTP
6. Répartition des zones d'activités d'Arlysère
7. Typologie et réglementation des aménagements cyclables
8. Tarification départementale des lignes scolaires

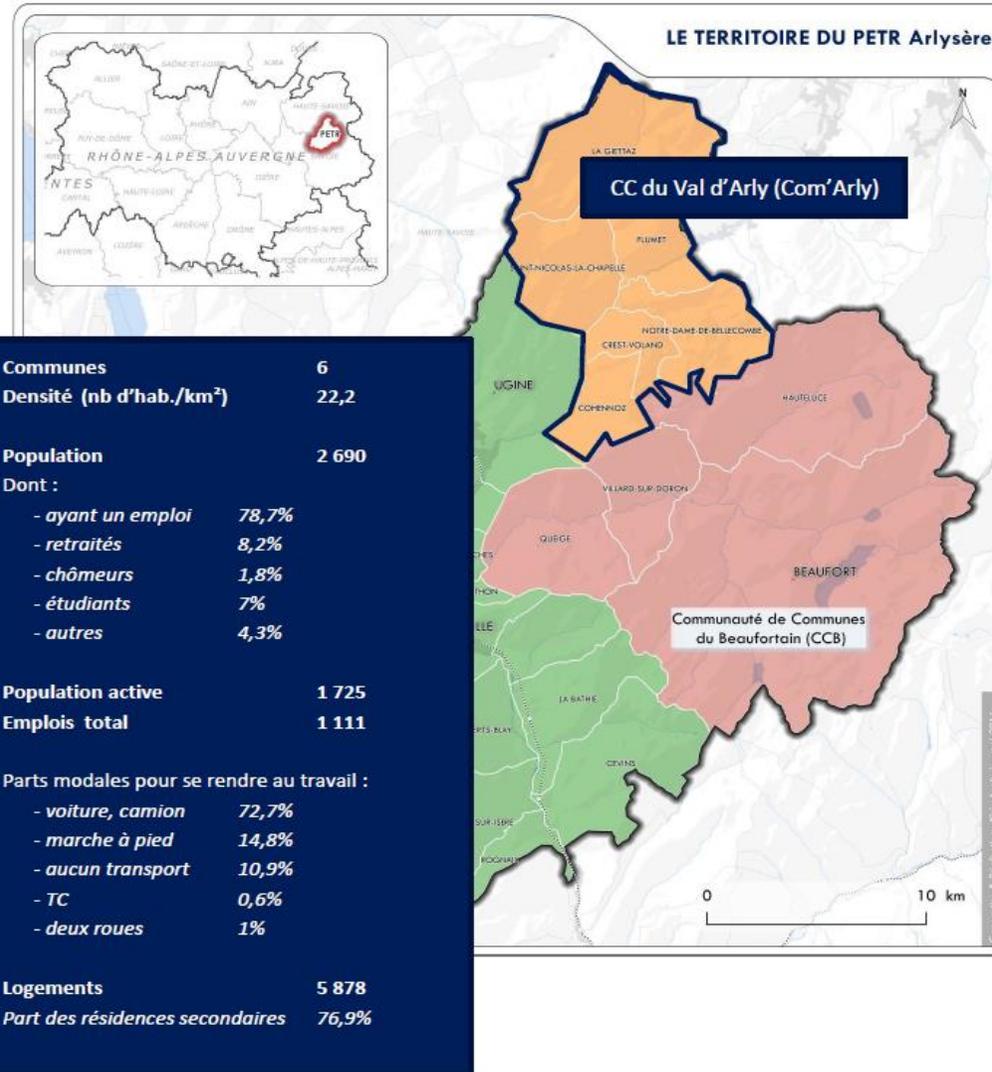


<b>Communes</b>	<b>18</b>
<b>Densité (nb d'hab./km<sup>2</sup>)</b>	<b>161,1</b>
<b>Population</b>	<b>43 610</b>
<b>Dont :</b>	
- ayant un emploi	66,8%
- retraités	9,3%
- chômeurs	8,1%
- étudiants	6,9%
- autres	8,9%
<b>Population active</b>	<b>20 364</b>
<b>Emplois total</b>	<b>18 140</b>
<b>Parts modales pour se rendre au travail :</b>	
- voiture, camion	82,6%
- marche à pied	8%
- aucun transport	3,4%
- TC	3,1%
- deux roues	2,8%
<b>Logements</b>	<b>23 105</b>
<b>Part des résidences secondaires</b>	<b>5,6%</b>

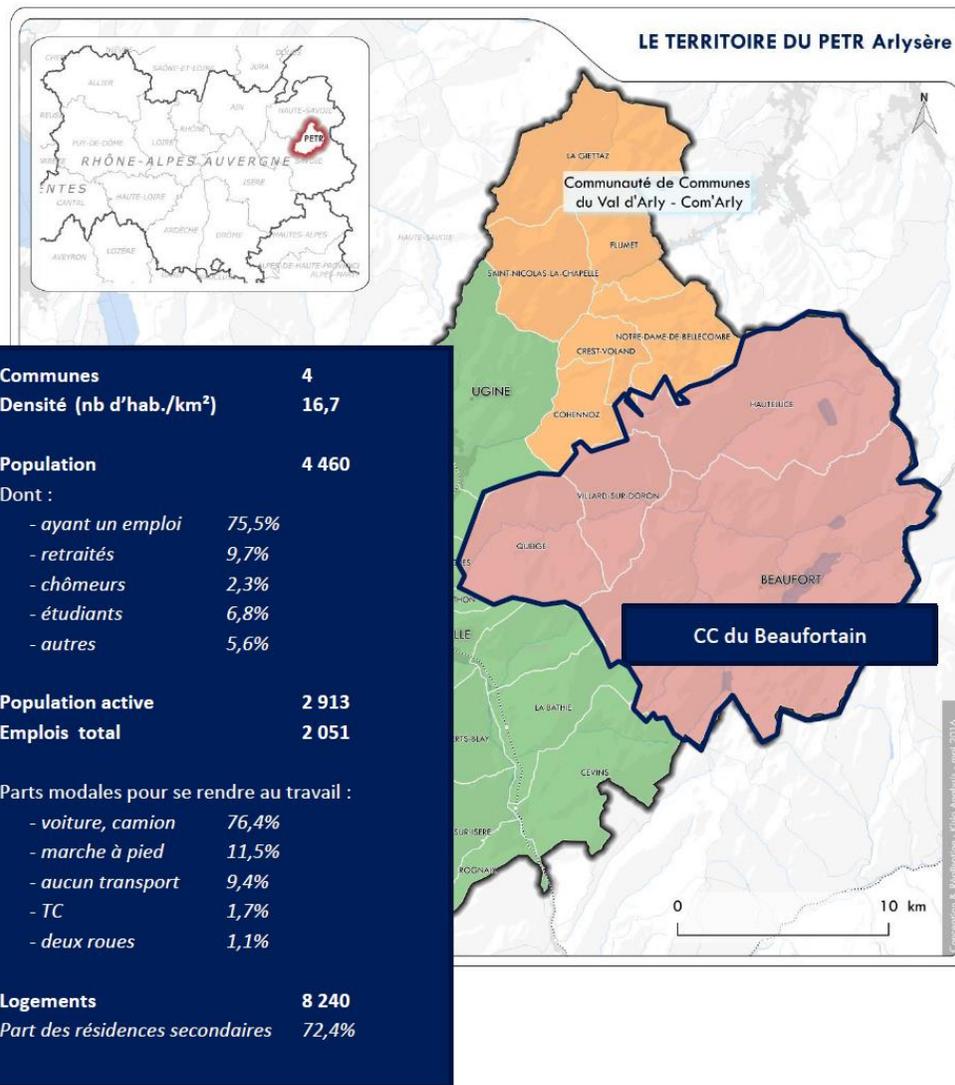


<b>Communes</b>	<b>11</b>
<b>Densité (nb d'hab./km<sup>2</sup>)</b>	<b>86,7</b>
<b>Population</b>	<b>9 102</b>
<b>Dont :</b>	
- ayant un emploi	70,1%
- retraités	8,4%
- chômeurs	6,3%
- étudiants	7,2%
- autres	8,1%
<b>Population active</b>	<b>5 865</b>
<b>Emplois total</b>	<b>2 460</b>
<b>Parts modales pour se rendre au travail :</b>	
- voiture, camion	87,7%
- marche à pied	3,6%
- aucun transport	4,8%
- TC	2,5%
- deux roues	1,3%
<b>Logements</b>	<b>4 442</b>
<b>Part des résidences secondaires</b>	<b>8,1%</b>

# CC DU VAL D'ARLY



# CC DU BEAUFO

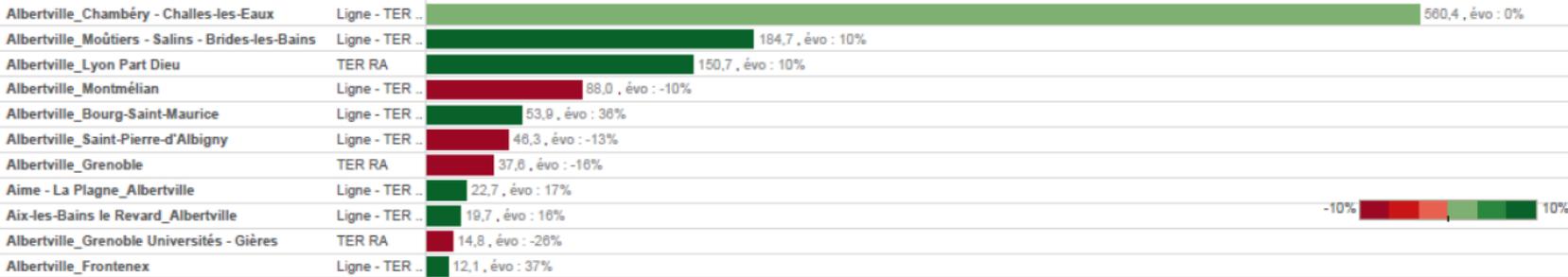


# FRÉQUENTATION DES GARES DU TERRITOIRE PAR OD

## Fréquentation Annuelle des principales « Origine Destination » TER entre 2014 et 2015 dans les gares d'Albertville, Frontenex et Grésy-sur-Isère

Chiffres exprimés en nombre de voyages par jour (à diviser par 2 pour obtenir le nombre de clients), évolution d'évolution entre 2014 et 2015

### ALBERTVILLE



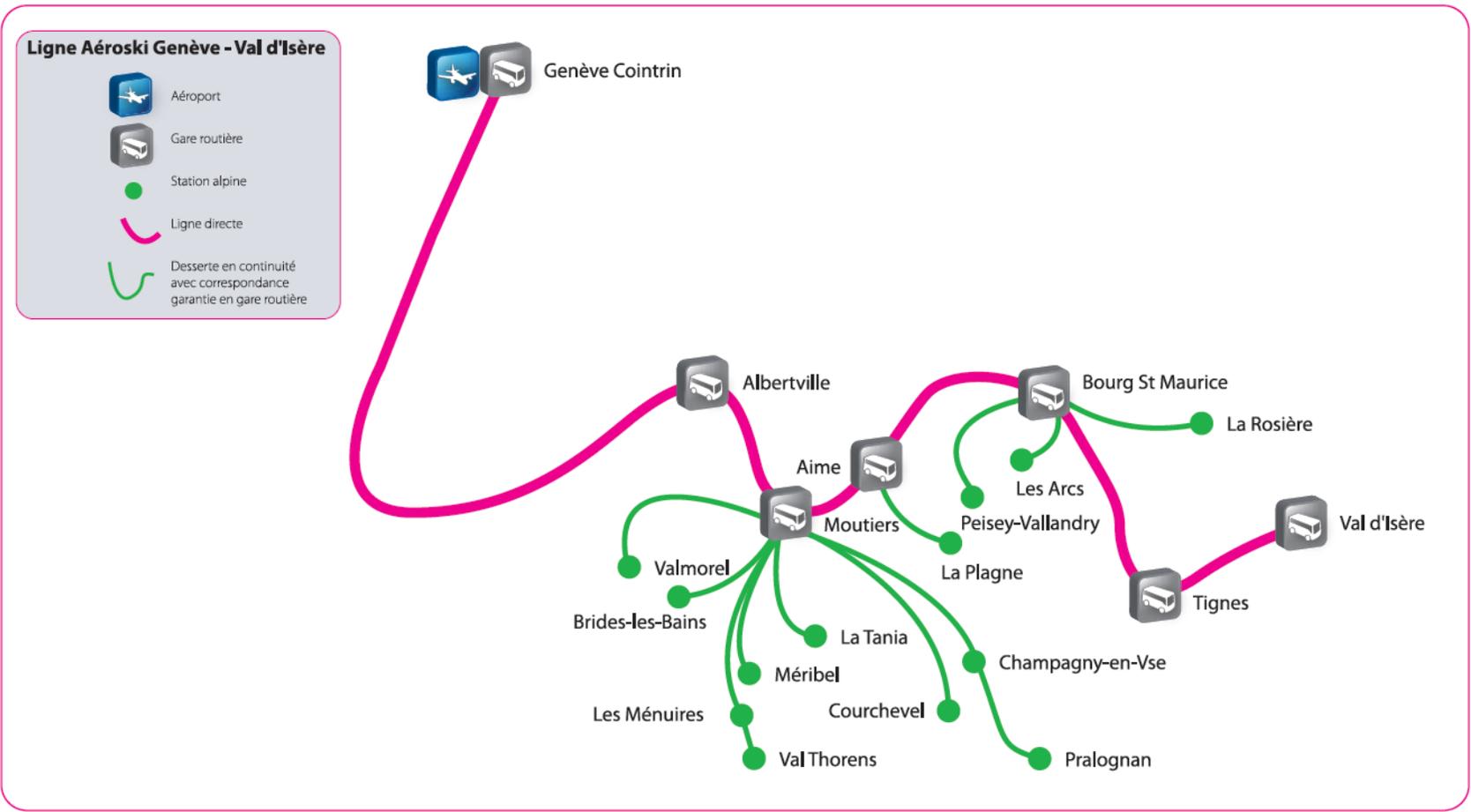
### FRONTENEX



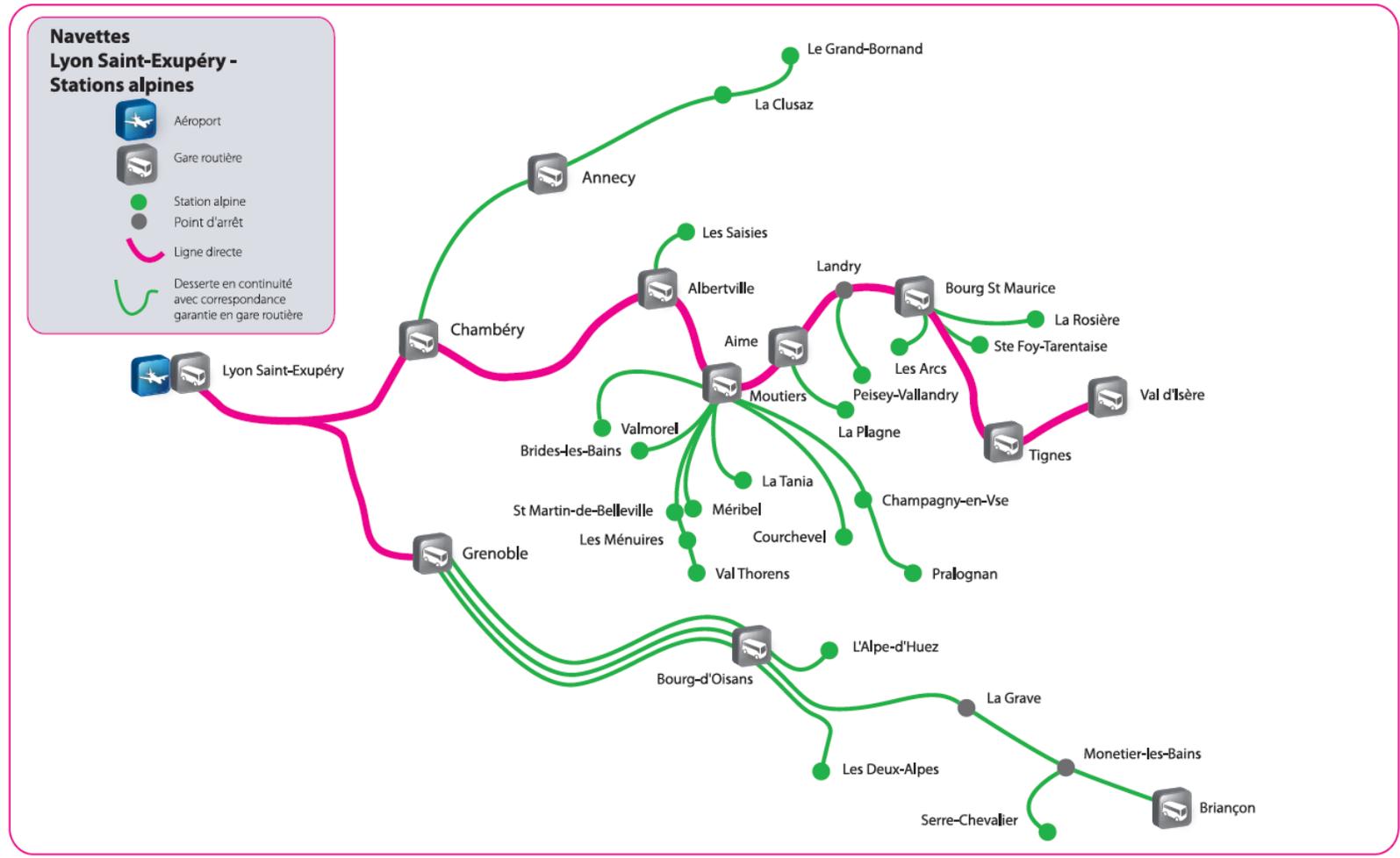
### GRESY SUR ISERE



# LIAISON DEPUIS L'AÉROPORT DE GENÈVE



# LIAISON DEPUIS L'AÉROPORT DE LYON



Lieu d'enquête : 1. Bâtiment Voyageurs 2. Parvis/Gare routière Jour d'enquête : 1. Jeudi 30 juin 2. Samedi 30 juillet

Heure de l'enquête (heure + minute) :

## Motif du déplacement

1. Quelle est la principale raison de votre présence en gare ?

- 1. Déplacement en train
- 2. Déplacement en car

- 3. Achat de billet ou renseignements aux guichets
- 4. Venir chercher ou accompagner quelqu'un à la gare
- 5. Autre, précisez :

STOP questionnaire

2. Quel est le principal motif de votre déplacement ?

- 1. Aller/revenir de votre travail
- 2. Aller/revenir de votre lieu d'études/stage
- 3. Visite d'un proche, d'un membre de la famille
- 4. Déplacement professionnel

- 5. Un motif lié aux loisirs (sans nuitée sur place)
- 6. Un motif lié au tourisme :
  - 6.1. Arrivée ou départ du lieu d'hébergement touristique
  - 6.2. Vous déplacez au cours de votre séjour touristique

## Origine et destination du déplacement / Commune de résidence

3. Quelle est la commune d'où vous êtes parti :

Code postal :

4. Cette commune est-elle votre commune de résidence ?

1. Oui 2. Non : quelle est votre commune de résidence ? *Nom et CP*

5. Quelle est la commune où vous vous rendez :

Code postal :

## Multimodalité

6. A quelle fréquence réalisez-vous ce trajet pour ce même motif ?

- 1. Tous les jours ou presque
- 2. Plusieurs fois / semaine
- 3. Une fois / semaine
- 4. Plusieurs fois / mois
- 5. Une fois par mois
- 6. Plusieurs fois / an
- 7. Plus rarement
- 8. C'est la 1<sup>ère</sup> fois

7. Comment êtes-vous venu / allez-vous repartir de la gare d'Albertville aujourd'hui ?

- 1. Voiture personnelle
- 2. Voiture d'une autre personne stationnée en gare (covoiturage)
- 3. Un proche vous a déposé en voiture
- 4. A pied
- 5. Vélo ou VAE embarqué dans le train
- 6. Vélo stationné en gare
- 7. VAE stationné en gare
- 8. Deux-roues motorisés
- 9. Bus du Co.RAL
- 10. Car du Réseau Départemental Belle Savoie Express
- 11. Car TER
- 12. Trottinette
- 13. Taxi
- 14. Autre, précisez :

8. Vous avez garé votre voiture :

- 1. Sur les parkings payants de la gare
- 2. A proximité de la gare

9. Vous covoiturez avec une personne

- 1. De votre famille / ami / voisin
- 2. Rencontrée via un site de covoiturage
- 3. Rencontrée à la gare / dans le train
- 4. Rencontrée sur le lieu de travail - études

10. Utilisez-vous la consigne vélo présente en gare ?

- 1. Oui régulièrement
- 2. Oui parfois
- 3. Non mais je la connais
- 4. Non je ne la connais pas

11. Etes-vous satisfait de ce service ?

- 1. Oui
- 2. Non

12. Si non, pourquoi ?

- 1. Pour des raisons économiques
- 2. Par rapport à sa localisation
- 3. Pour des questions de sécurité
- 4. Pour des raisons de capacité

13. Pour ce même motif utilisez-vous toujours le même mode pour aller ou repartir de la gare d'Albertville ?

- 1. Oui
- 2. Non

14. Si non, quel autre mode utilisez-vous pour aller ou repartir de la gare d'Albertville ? (*Renseigner le n° de la modalité*)

15. Parmi ces modes, quel est celui que vous utilisez le plus souvent pour aller ou repartir de la gare d'Albertville ?

## Pour les personnes venant/partant de la gare en voiture personnelle résidant au sein de la CORAL

### 16. Pourquoi n'utilisez-vous pas le vélo pour aller/partir de la gare d'Albertville ? (ne pas suggérer) *Plusieurs réponses possibles*

- |   |   |
|---|---|
| 1. Origine ou destination trop éloignée de la gare                        | 8. Contraintes personnelles (enfants à l'école, courses à faire...) |
| 2. Les voiries non sécurisées, pas de pistes cyclables                    | 9. Risque que la météo soit défavorable (pluie, vent...)            |
| 3. Ne sait pas où stationner mon vélo / problème de stationnement du vélo | 10. Contraintes professionnelles                                    |
| 4. Problème de mobilité, handicap   | 11. Cela dépend des saisons   |
| 5. Je n'ai pas de vélo  | 12. Trop de relief sur le trajet                                    |
| 6. Je n'aime pas faire du vélo  | 13. Je préfère la voiture   |
| 7. Je ne sais pas / j'appréhende de faire du vélo                         | 14. Autre, précisez :   |

### 17. Si vous pouviez disposer d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE), l'utiliseriez-vous pour vous rendre en gare ?

- |                           |                                |        |                               |
|---------------------------|--------------------------------|--------|-------------------------------|
| 1. Oui s'il m'appartenait | 2. Oui, si je pouvais le louer | 3. Non | 4. Non et je suis déjà équipé |
|---------------------------|--------------------------------|--------|-------------------------------|

### 18. Avez-vous connaissance de la consigne vélo 24/24 en gare d'Albertville ?

- |        |        |
|--------|--------|
| 1. Oui | 2. Non |
|--------|--------|

### 19. Pourquoi n'utilisez-vous pas les transports en commun ?

- |  |   |
|--|---|
| 1. Je préfère la voiture                           | 4. La fréquence de passage est trop faible  |
| 2. Il n'y a pas d'arrêt près de chez moi           | 5. Je ne connais pas les lignes qui passent à proximité de chez moi                         |
| 3. Les horaires de passage ne me correspondent pas | 6. Contraintes personnelles (accompagner/prendre les enfants à l'école, courses à faire...) |
|  | 7. Autre, précisez :  |

### 20. Sur ce trajet, seriez-vous prêt à covoiturer pour vous rendre à la gare d'Albertville ?

- |        |                                |
|--------|--------------------------------|
| 1. Non | 2. Oui, à quelles conditions : |
|--------|--------------------------------|

**21. Quel titre de transport utilisez-vous ?**

1. Abonnement      2. Billet avec réduction      3. Billet plein tarif      4. Sans titre      5. Autre titre, précisez :

**22. Pour organiser votre déplacement, vous êtes passé par : Si déplacement occasionnel (moins d'une fois / semaine)**

1. Le site internet Voyages SNCF ou portail PRO SNCF      4. Le site Mobisavoie  
 2. Le site internet TER      5. Le site du Département de la Savoie  
 3. Un guichet ou boutique SNCF/Belle Savoie Express      6. Autre :

**23. Connaissez-vous le site Mobisavoie ?**

1. Oui et je ne l'ai jamais utilisé  
 2. Oui et je l'ai déjà utilisé  
 3. Non

**20. Etes-vous satisfait de ce service ?**

1. Pas du tout satisfait      2. Plutôt pas satisfait      3. Plutôt satisfait      4. Très satisfait

**En général, pour ce même déplacement depuis/vers la gare d'Albertville rencontrez-vous des difficultés :**

	1. Oui, souvent	2. Oui, quelque fois	3. Rarement ou jamais	
<b>24. lors de la préparation du voyage ?</b>				
Information sur l'offre train ou car	1	2	3	
Achat du billet / abonnement	1	2	3	
Information sur les autres modes pour relier la gare avec votre destination	1	2	3	
Horaires non adaptés	1	2	3	
<b>25. pour accéder à la gare d'Albertville ?</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	
Stationnement de la voiture	1	2	3	
Stationnement du vélo	1	2	3	
Accès à la gare en transports en commun (en car/bus)	1	2	3	
Accès à la gare à pied ou à vélo	1	2	3	
<b>26. une fois en gare d'Albertville ?</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	
Information concernant votre train ou car	1	2	3	
En attendant le train ou le car	1	2	3	
En achetant votre billet/abonnement	1	2	3	
<b>27. lors du trajet en car ou en train</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	
Retards / suppression / incident d'exploitation	1	2	3	
Manque de place dans le train/car	1	2	3	
Information à bord du train	1	2	3	
<b>28. Autre(s) difficulté(s) rencontrée(s) :</b>				

**29. Selon vous, quelles actions permettraient d'encourager la pratique des modes alternatifs depuis ou vers la région d'Albertville ?**

## Profil

### 30. Vous êtes :

- 1. Touriste hébergé sur le territoire (au moins 1 nuitée sur place)
- 2. Saisonnier hébergé sur le territoire (au moins 1 nuitée sur place)
- 3. Touriste (aller-retour sur la journée)
- 4. Résident du territoire
- 5. Autre :

33. Depuis combien de temps résidez-vous sur le territoire (en années) :

31. La durée de votre séjour / saison (en jours) :

32. Depuis combien de temps vous rendez-vous sur le territoire pour faire du tourisme :

### 34. Quelle est votre situation professionnelle ?

- 1. Artisan, commerçant, chef entreprise
- 2. Cadre, profession intellectuelle sup., profession intermédiaire
- 3. Employé, ouvrier
- 4. Etudiant / lycéens / apprenti / stagiaire
- 5. Retraité
- 6. Autre, précisez :

35. Quel est votre âge ?  ans

36. Vous êtes ? 1. Une femme 2. Un homme

# LISTE DES COMMUNES DE MOINS DE 50 000 HABITANTS (UTP)

Réseau	Nb d'habitants (en milliers)
Abbeville	32
Annonay	20
Auch	33
Bar-le-Duc	38
Bayeux	18
Cahors	43
Cambrai	48
Chaumont	33
Epernay	39
Epinal	47
Flers	37
Haguenau	40
Honfleur	13
Lisieux	25
	30

Réseau	Nb d'habitants (en milliers)
Monaco	37
Morlaix	26
Oyonnax	41
Pontarlier	21
Saint-Avold	42
Saint-Claude	11
Saint-Dié	22
Saint-Dizier	26
Saint-Lô	32
Saintes	42
Sens	41
Verdun	26
Vierzon	28
Voiron (Réunir Dauphiné)	29

Source : Chiffres clés du Transport Public 2014, UTP 2015

# La répartition des zones d'activités d'Arlysère

## Les zones d'activités existantes

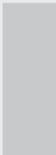
 Zones commerciales, artisanales, industrielles.

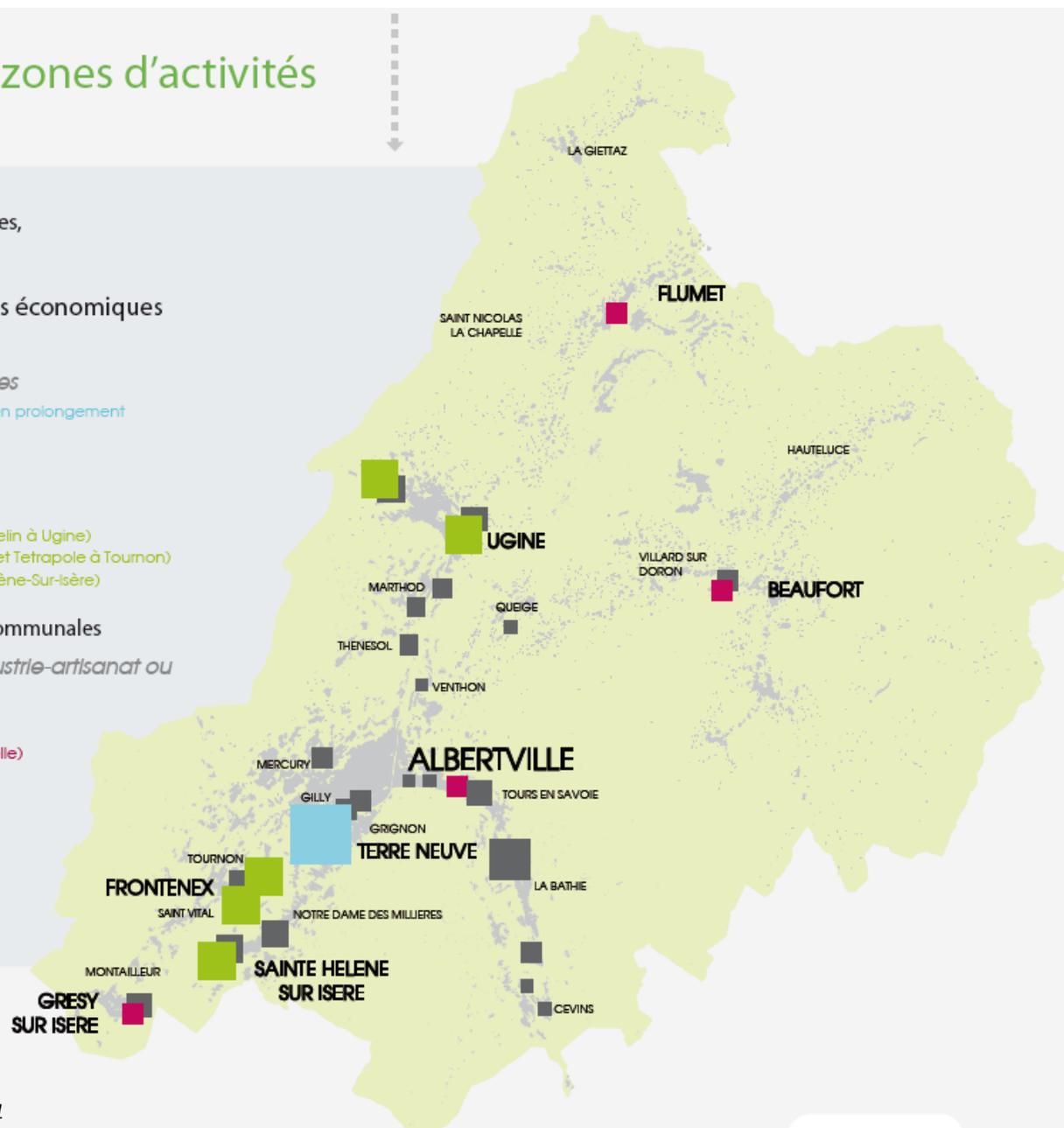
## Les nouvelles surfaces d'activités économiques

 Un grand site stratégique  
*Grandes activités Industrielles*  
Création de 50 nouveaux hectares en prolongement de Terre Neuve

 Des grandes zones d'équilibre  
*Industries et grandes PME*  
- 3 ha (Site industriel et zone de Bavelin à Ugine)  
- 15 ha (Zone numéro 3 à Frontenex et Tetrapole à Tournon)  
- 5 ha (Zone du Verney à Sainte-Hélène-Sur-Isère)

 Des zones de proximité intercommunales  
*Activités mixtes (petites Industrie-artisanat ou artisanat-commerce)*  
- 7 ha (Grésy - Montailleux)  
- 6 ha (Beaufort-sur-Doron)  
- 6 ha (Flumet - St Nicolas La Chapelle)  
- 5 ha (Pachaudière - Albertville)

 Des activités isolées  
*Activités d'artisanat, de commerce ou de service à implanter au sein du tissu urbain existant*



Source : SCOT enquête publique, 2011

# TYPOLOGIE ET RÉGLEMENTATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

## LES BANDES CYCLABLES

Le décret n°98-828 du 14 septembre 1998 relatif à la circulation des cycles, définit la bande cyclable dans l'article R110-2 du code de la route comme une « **voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies** ». La circulation des autres véhicules, le stationnement et la livraison y sont interdits. La bande cyclable fait l'objet d'un arrêté de circulation.

**Sa largeur minimale est de 1,40 m (en ville, la largeur recommandée est de 1,50 m hors marquage en section courante) et la largeur maximale de 2 m** (sous peine d'induire du stationnement illicite). La bande cyclable est située au niveau de la chaussée et en est séparée par une bande de peinture.

*Une vigilance importante doit être apportée à l'entretien des bandes cyclables et notamment en termes de peinture. La bande cyclable doit, en effet, être visible par tous les usagers de la voirie afin de permettre un partage sécurisé de la voirie.*



## LES PISTES CYCLABLES

Définie par l'article R110-2 du code de la route « **une piste cyclable désigne une chaussée exclusivement réservées aux cycles, c'est-à-dire aux vélos** ». Il s'agit donc d'une **voie dédiée aux cycles, séparée des cheminements piétons** (revêtement, marquage au sol, etc.) **dont la largeur minimale est de 1,50 m**. Elle est placée du côté de la chaussée (physiquement séparée de la chaussée par un terre-plein ou un accotement enherbé). **La piste cyclable peut être unidirectionnelle (un sens, largeur modulable entre 1,50 m à 2 m) ou bidirectionnelle (deux sens, largeur minimale de 2,50 m).**

*Il est important de procéder régulièrement au désencombrement des pistes cyclables (coupes de la végétation, ramassage de feuilles mortes et de branches, etc.). De plus, les revêtements doivent être suffisamment pensés pour favoriser l'attention du cycliste à son environnement et non au revêtement. Enfin, le traitement des intersections constitue un point d'attention particulier. Il s'agit, en effet, de limiter, autant que possible, les arrêts des cyclistes aux intersections et donc d'éviter la mise en place de panneaux « Stop » pour les cyclistes.*



# TYPOLOGIE ET RÉGLEMENTATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

## LES PISTES SUR TROTTOIR

Une piste cyclable peut être située au niveau du trottoir si l'espace entre piétons et cycles est délimité et que l'espace réservé à chaque mode est réglementaire. Il est important de considérer que le rééquilibrage du partage de la voirie ne peut se faire en réduisant, à la faveur des cycles, l'espace auparavant alloué aux piétons. Il s'agit de diminuer la place de la voiture (stationnée ou en mouvement) au bénéfice des modes de déplacement doux.

Il convient également de préciser que la piste sur trottoir peut induire des conflits d'usage entre piétons et cyclistes. Pour les malvoyants, cet aménagement peut être dangereux. Le recours à ce type d'aménagement doit s'envisager comme une solution de repli en l'absence d'alternative, et doit absolument s'accompagner d'une action forte pour identifier clairement les espaces alloués aux cycles et aux piétons (marquage de couleur, abaissement de la piste de 2mm etc.).

Il est important de bien prendre en compte le traitement des intersections sur ce type d'aménagements avec par exemple, la systématisation des vues à zéro ainsi que le recours le moins possible aux panneaux «Stop». Les « Cédez le passage » sont, en effet, plus recommandés.



## LES ZONES 30

Le décret 2008-754 définit la zone 30 comme une « section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers ». Il s'agit d'une zone de circulation homogène, où la vitesse est limitée à 30 km/h, et dont l'entrée et la sortie sont annoncées par les panneaux de signalisation verticale B30 et B51 et qui fait l'objet d'aménagements spécifiques.

Les règles de priorité y sont identiques à celles des axes à 50 km/h, la règle générale de la zone 30 est à la circulation à double sens des cyclistes (double sens cyclables généralisés).



# TYPOLOGIE ET RÉGLEMENTATION DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

## LES DOUBLE-SENS CYCLABLES

Avec le décret 2008-754 du 30 juillet 2008, **toutes les chaussées en zones 30 doivent obligatoirement être à double-sens pour les cyclistes**. Un arrêté municipal est nécessaire pour exclure une voie de cette disposition.

Il existe trois types de double-sens cyclable :

- Le double-sens cyclable en cohabitation sur la chaussée (type 1)
- Le double-sens cyclable avec marquage au sol (type 2)
- Le double-sens cyclables avec séparation de la chaussée (type 3)



## LES ZONES DE RENCONTRE

Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008 introduit le concept de « zone de rencontre » dans le Code de la route. **Il vient compléter et modifier les deux outils proposés aux maires pour aménager des zones de circulation apaisée en agglomération qu'étaient « l'aire piétonne » et la « zone 30 »**. Au sein de ces zones de rencontres :

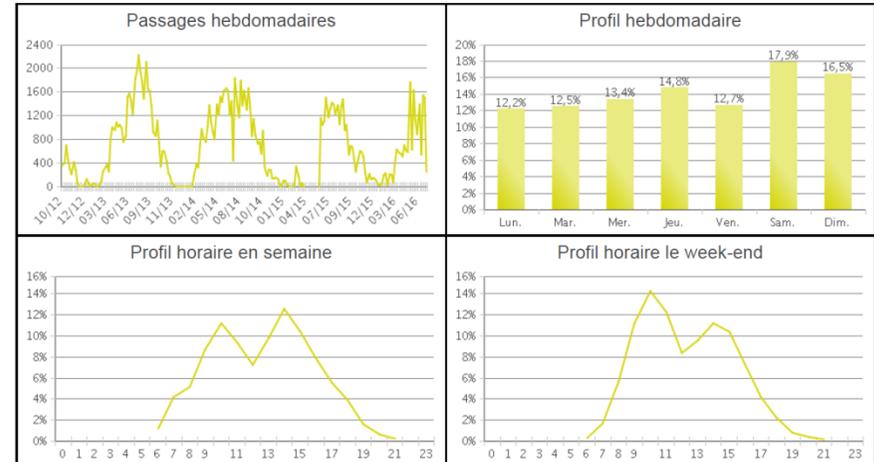
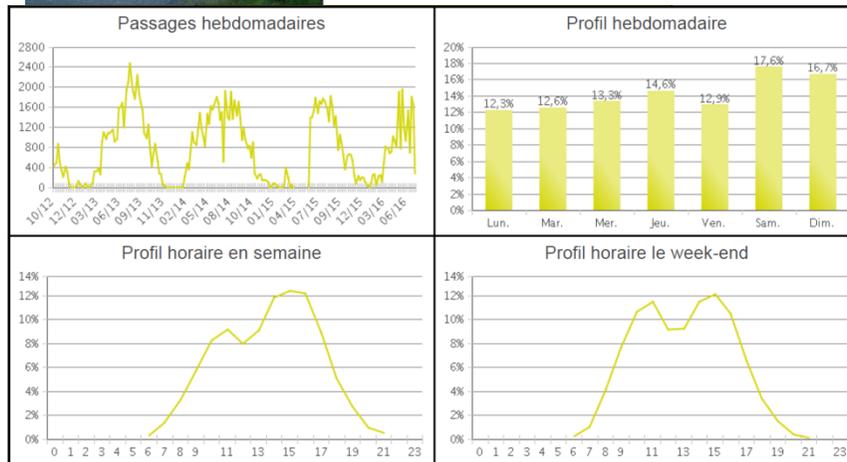
- la priorité est donnée aux piétons qui n'auront pas obligation de circuler sur les trottoirs,
- la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.

La « zone de rencontre » peut être une rue, englober une place ou un ensemble de voiries. **Elle est d'une dimension relativement peu étendue afin de rendre possible une contrainte forte de vitesse sur les véhicules et une attention soutenue des conducteurs du fait de la priorité piétonne.**



# DONNÉES DE FRÉQUENTATION ENREGISTRÉES SUR LA VÉLOROUTE

## UGINES



# DONNÉES DE FRÉQUENTATION ENREGISTRÉES SUR LA VÉLOROUTE



Tableaux résumés :

Total :

01/10/2012 - 04/07/2016	Ugine_IN	Ugine_OUT
Nombre total de passages :	146568	129503
Jour de pointe :	Lun 20 Mai 2013 (512)	Mer 8 Mai 2013 (461)
Jour minimum	Sam 27 Oct 2012 (0)	Sam 27 Oct 2012 (0)
Jour max. de la semaine	Samedi	Samedi
Moyenne horaire	5	4
Moyenne journalière :	112	99
Moyenne mensuelle :	3395	3000

Sur trois saisons pleines (2013-2014-2015) :

01/01/2013 - 31/12/2015	Ugine_IN	Ugine_OUT
Nombre total de passages :	122490	109244
Jour de pointe :	Lun 20 Mai 2013 (512)	Mer 8 Mai 2013 (461)
Jour minimum	Ven 11 Jan 2013 (0)	Dim 13 Jan 2013 (0)
Jour max. de la semaine	Samedi	Samedi
Moyenne horaire	5	4
Moyenne journalière :	118	105
Moyenne mensuelle :	3585	3197

# DONNÉES DE FRÉQUENTATION ENREGISTRÉES SUR LA VÉLOROUTE

## TOURNON


**Tournon\_IN**  
 Période analysée : Lundi 01 Octobre 2012 au Vendredi 01 Janvier 2016



**Chiffres clés**

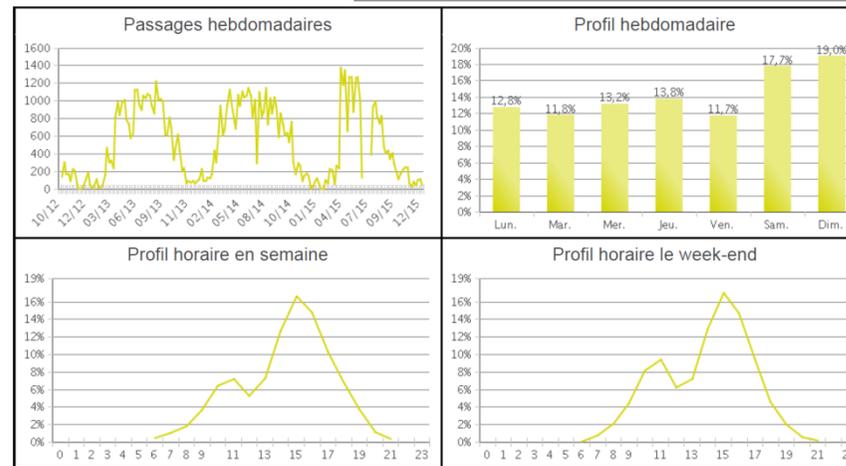
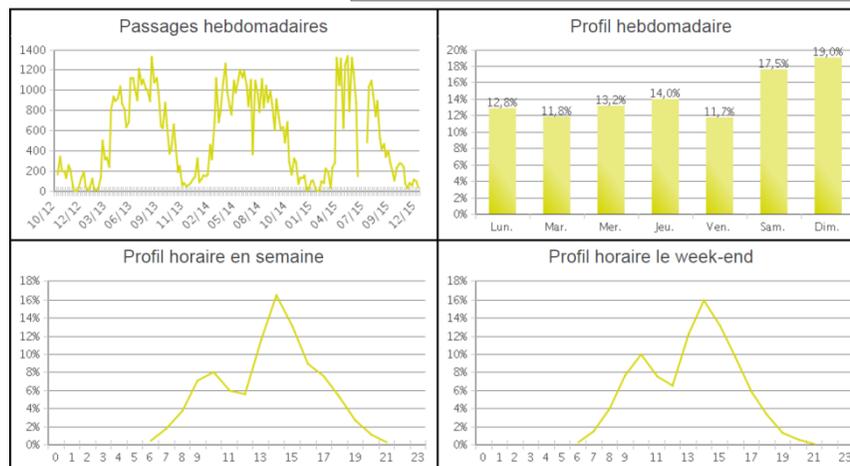
- Cumul de la période analysée : 89 055
- Moyenne journalière : 77
  - Moyenne max. (Juin) : 146
  - Moyenne min. (Décembre) : 12
- Jour de la semaine le plus fréquenté : Dimanche
- Jours de la période d'analyse les plus fréquentés :
  1. Dimanche 14 Avril 2013 (425)
  2. Dimanche 10 Mai 2015 (415)
  3. Dimanche 01 Juin 2014 (337)


**Tournon\_OUT**  
 Période analysée : Lundi 01 Octobre 2012 au Vendredi 01 Janvier 2016



**Chiffres clés**

- Cumul de la période analysée : 86 420
- Moyenne journalière : 75
  - Moyenne max. (Juin) : 146
  - Moyenne min. (Décembre) : 12
- Jour de la semaine le plus fréquenté : Dimanche
- Jours de la période d'analyse les plus fréquentés :
  1. Dimanche 10 Mai 2015 (427)
  2. Dimanche 14 Avril 2013 (409)
  3. Dimanche 30 Juin 2013 (328)



# DONNÉES DE FRÉQUENTATION ENREGISTRÉES SUR LA VÉLOROUTE

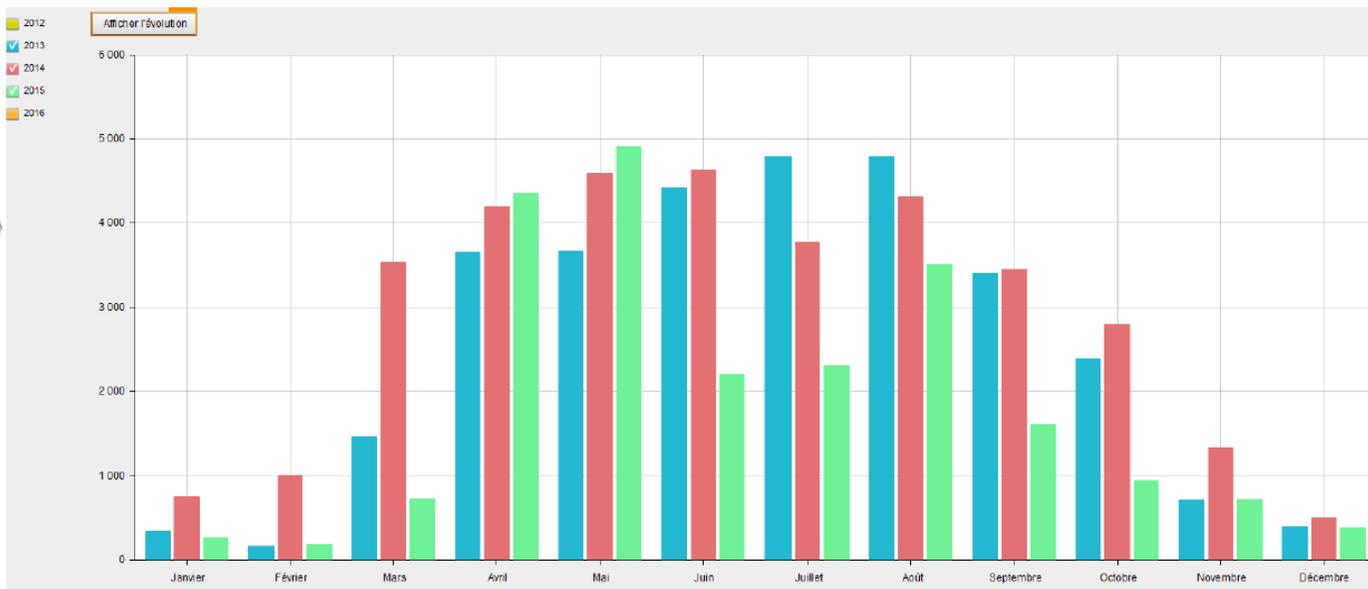


Tableau résumé :

Total :

01/10/2012 - 04/07/2016	Tournon_IN	Tournon_OUT
Nombre total de passages :	89074	86443
Jour de pointe :	Dim 14 Avr 2013 (425)	Dim 10 Mai 2015 (427)
Jour minimum	Mar 27 Nov 2012 (0)	Sam 27 Oct 2012 (0)
Jour max. de la semaine	Dimanche	Dimanche
Moyenne horaire	3	3
Moyenne journalière :	77	75
Moyenne mensuelle :	2343	2274

# TARIFICATION DÉPARTEMENTALE DES LIGNES SCOLAIRES



## Participations financières

Une participation des familles au service public de transport scolaire est mise en œuvre. Voici les modalités pratiques du paiement de cette participation.

### Montant initial

Le montant initial de cette participation est déterminé selon votre quotient familial (attestation CAF ou MSA). Le barème en vigueur pour l'année 2016-2017 est le suivant :

Quotient familial retenu	< 550	550 - 650	651 - 750	> 750
Tarifification annuelle	40€	70€	105€	140€

## Kisio Analysis

Siège : 20, rue Hector Malot - 75012 PARIS  
Tél : 01 44 75 12 09

Antenne Lyon : Tour INCITY - 116 Cours Lafayette - CS 23512 - 69489 LYON Cedex 03  
Tél : 04 26 22 52 92

**Delphine DUCROUX**  
Directrice d'études  
Tél : 01 44 75 12 27  
Mail : [delphine.ducroux@kisio.org](mailto:delphine.ducroux@kisio.org)

**Stéphanie BARDON**  
Chef de projets  
Tél : 04 26 22 52 81  
Mail : [stephanie.bardon@kisio.org](mailto:stephanie.bardon@kisio.org)

**Jimmy RIBEIRO**  
Chargé d'études  
Tél : 01 44 75 13 78  
Mail : [jimmy.ribeiro@kisio.org](mailto:jimmy.ribeiro@kisio.org)

**Morgane DOVI**  
Chargée d'études  
Tél : 01 44 75 12 18  
Mail : [morgane.dovi@kisio.org](mailto:morgane.dovi@kisio.org)