



SOLUTIONS
CONSULTING
ANALYSIS
SERVICES
DIGITAL

PHASE 3 – PLAN D' ACTIONS OPÉRATIONNEL

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



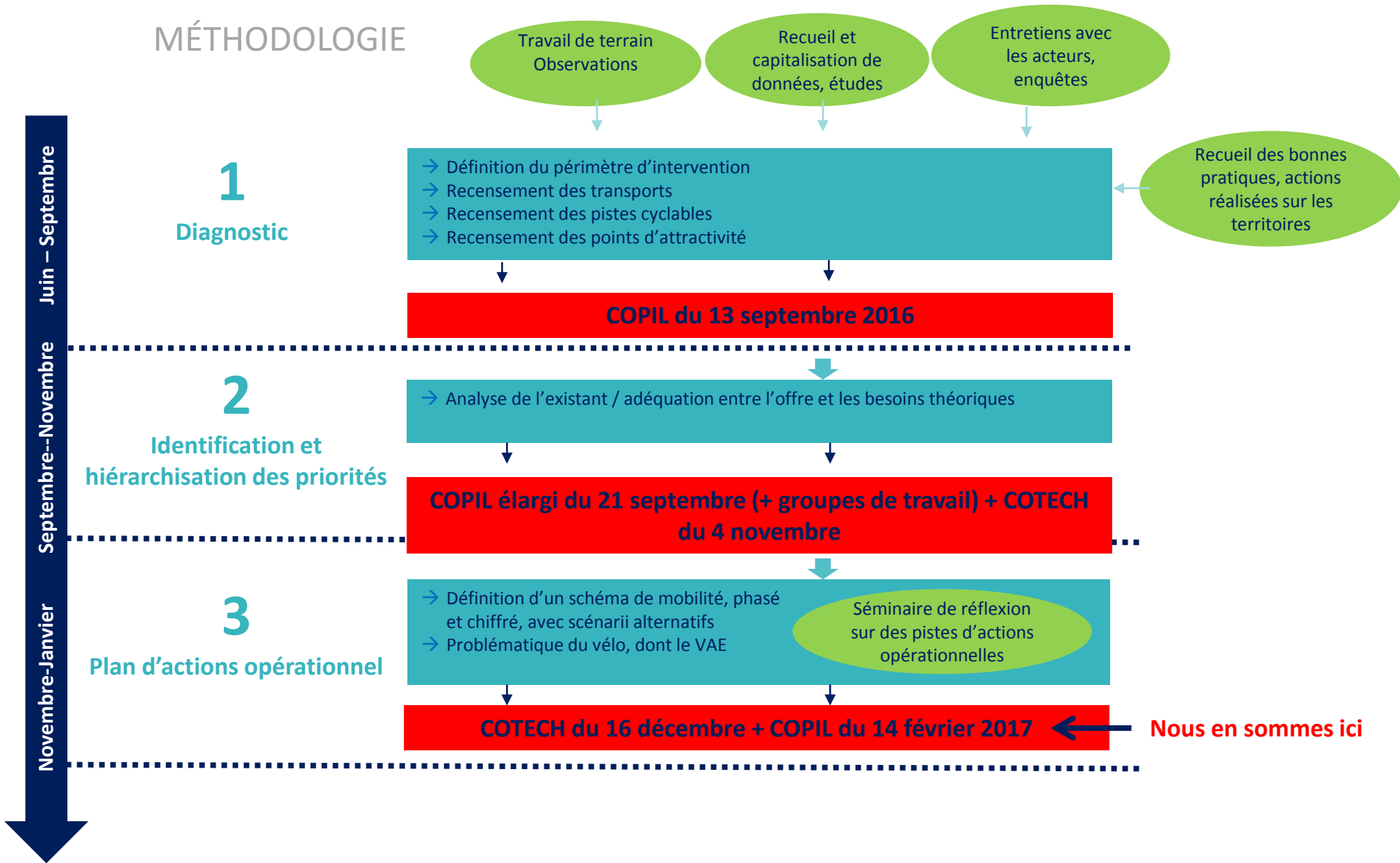
ADEME



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



MÉTHODOLOGIE



SOMMAIRE

1. RAPPEL DES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC
2. ENJEUX IDENTIFIÉS, CHOIX ET PRIORISATION DES ACTIONS À MENER
3. STRUCTURE TERRITORIALE DE LA MOBILITÉ
4. DÉCLINAISON DU PLAN D' ACTIONS

1

RAPPEL DES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC

1 – RAPPEL DES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC

2/3 DES MIGRANTS SONT INTERNES À ARLYSÈRE

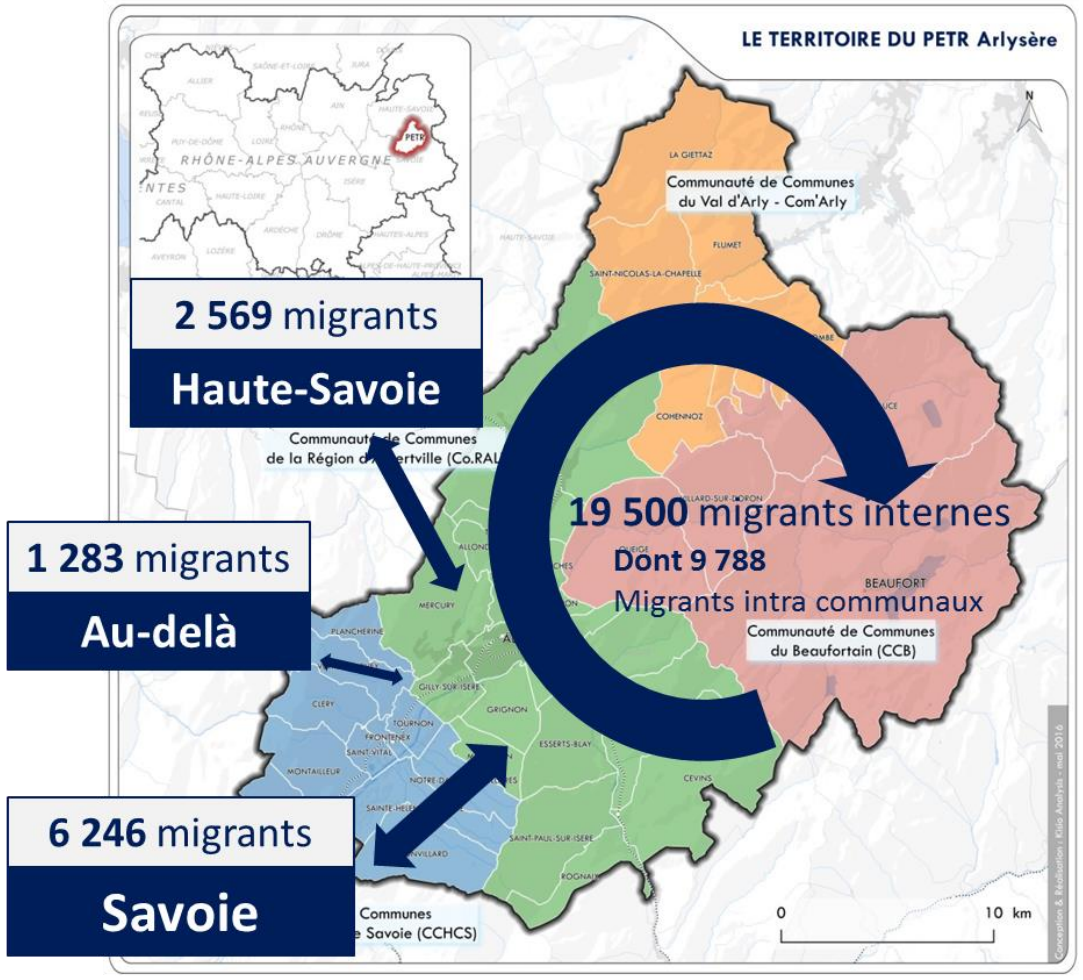
A retenir

30 000
Migrants au **total**
(émission + réception)

20 000
Migrants **internes** au PETR Arlysère

Dont :
9 800
Migrants **intra-communaux**
(qui effectuent donc une distance courte)

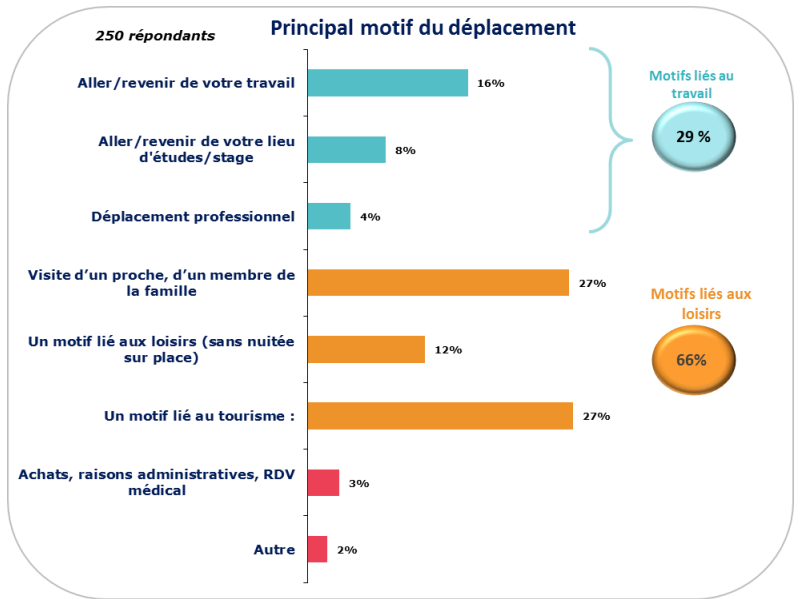
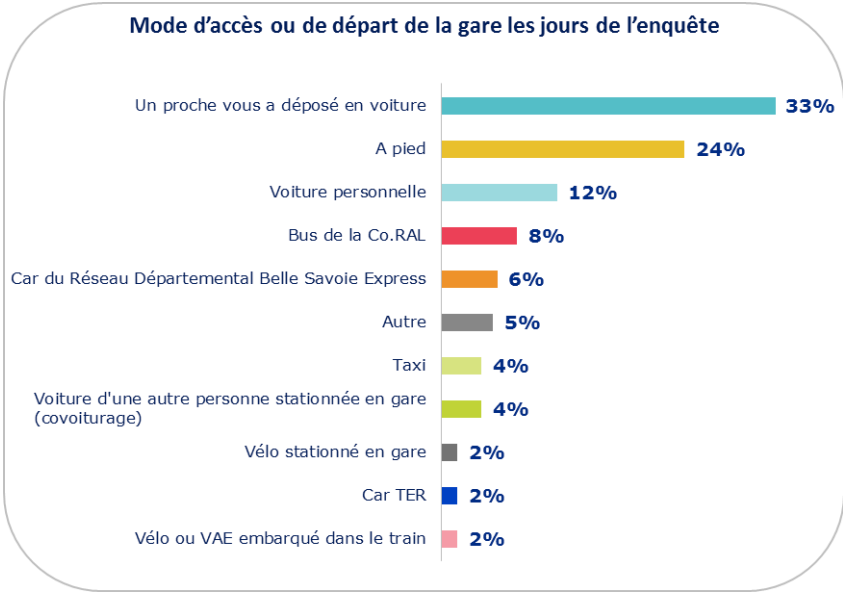
10 000
Migrants **externes** au PETR Arlysère
(émission + réception)



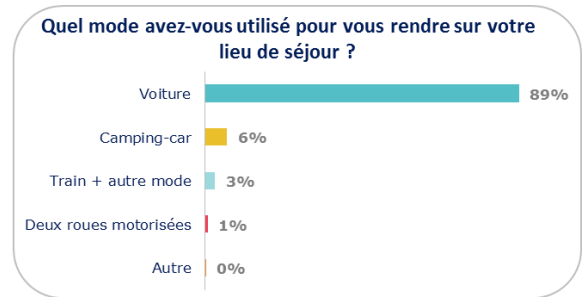
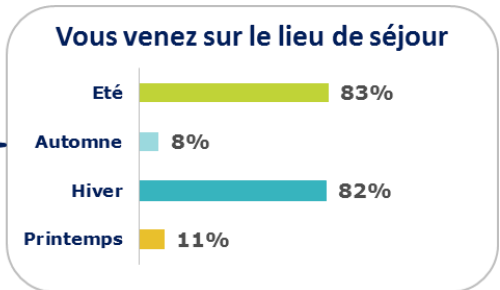
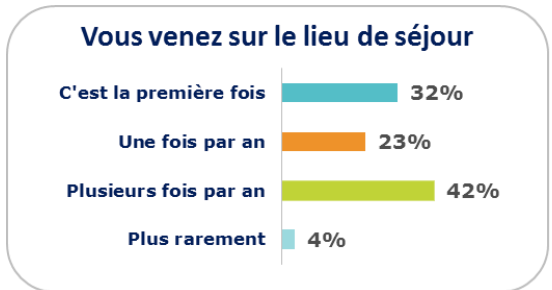
1 – RAPPEL DES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC

QUELQUES RETOURS ISSUS DES ENQUÊTES

ENQUÊTE EN GARE

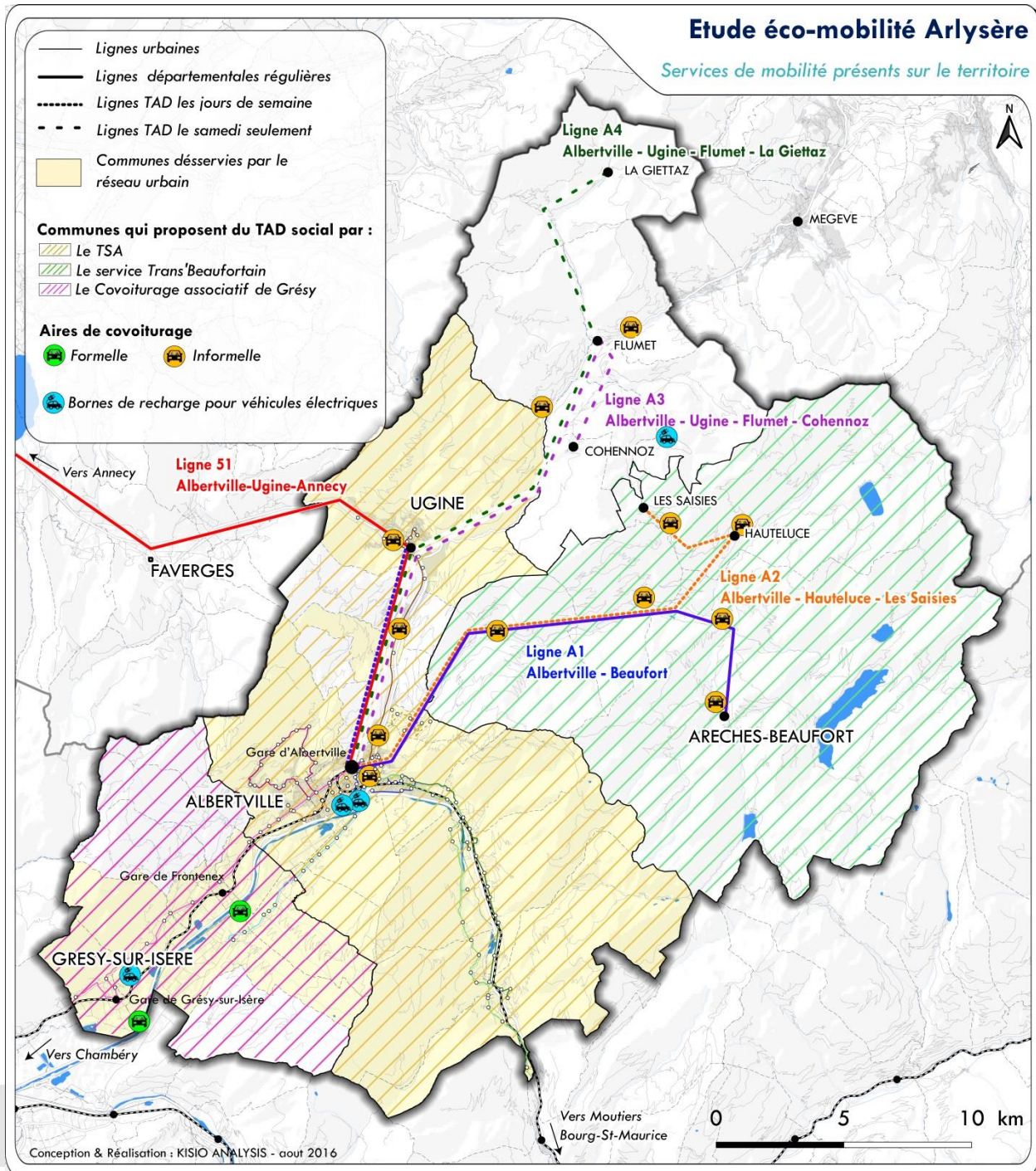


ENQUÊTE ODT



1 – RAPPEL DES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC

UNE OFFRE DE MOBILITÉ PLUS PRÉSENTE EN VALLÉE



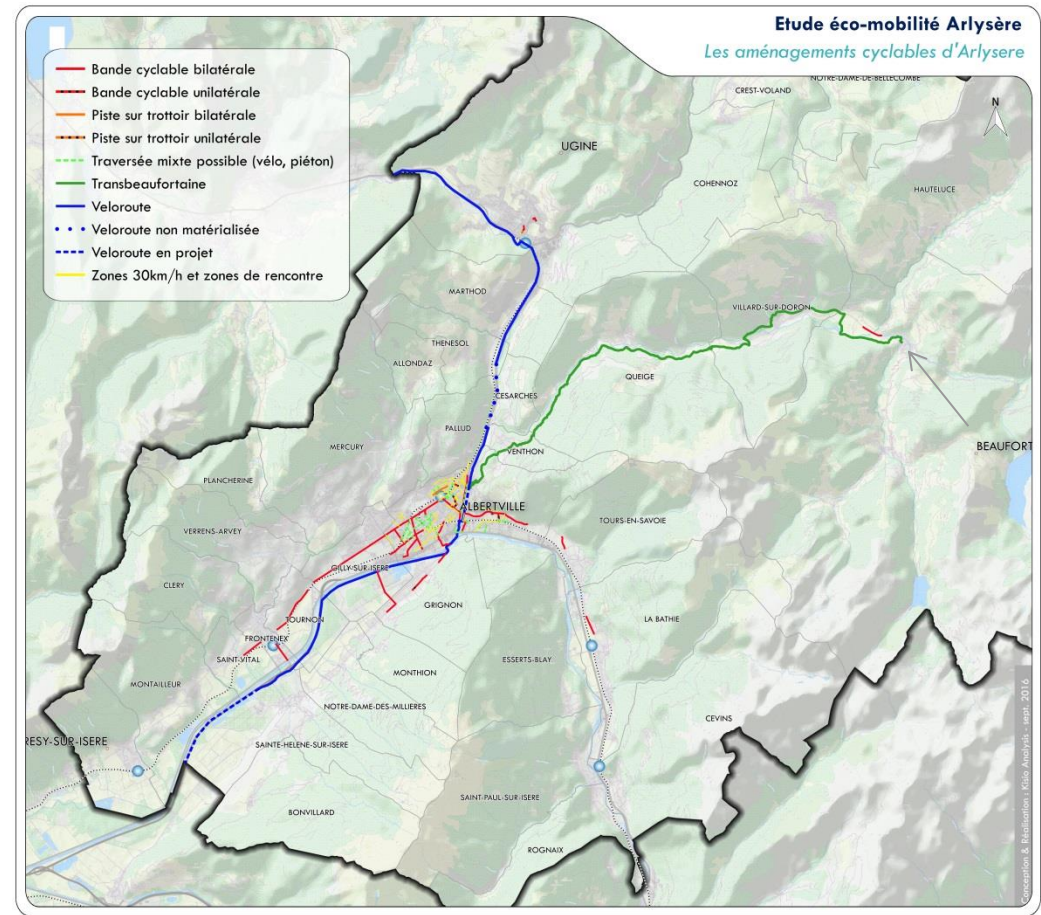
1 – RAPPEL DES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU DIAGNOSTIC

UNE PRÉSENCE MARQUÉE D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

68 km
D'aménagements cyclables au total

23 km
De véloroute (dont 2 km non matérialisé)

15 km
De zones de circulation apaisée



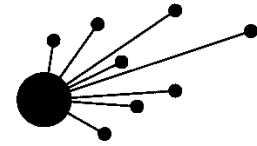
2

ENJEUX
IDENTIFIÉS,
CHOIX ET
PRIORISATION
DES ACTIONS À
MENER

2 – ENJEUX IDENTIFIÉS, CHOIX ET PRIORISATION DES ACTIONS

DES ENJEUX MULTIMODAUX, S'ADRESSANT À L'ENSEMBLE DES POPULATIONS

- **Enjeu 1** : Assurer un **réseau équitable** et structuré des territoires
- **Enjeu 2** : Développer **l'intermodalité sur le territoire**
- **Enjeu 3** : Adresser une **solution de mobilité pour tous les publics**
- **Enjeu 4** : Modifier les habitudes et les comportements en s'appuyant sur **l'information, la communication et la signalétique**



2 – ENJEUX IDENTIFIÉS, CHOIX ET PRIORISATION DES ACTIONS

RETOUR DES GROUPES DE TRAVAIL

Les pistes d’actions, propositions **prises en compte** ✓

Structuration des réseaux

Construire un réseau structurant « socle »

Bien préparer en amont l’offre de transport

Identifier des axes structurants et pôles où développer une offre qualitative

Variété des modes de transport

Desserte des zones blanches

Structurer et organiser les offres de transport

Relier tous les points du territoire et adapter l’offre de transport

Développer des dessertes cadencées entre grands pôles ou bourgs-centres structurants le territoire

Tarifification

Tarifification plus attractive sur le périurbain

Une offre de transports en commun attractive et adaptée

Offre adaptée et horaires synchronisés

Cadencement

Des transports à la demande (TAD) depuis les pôles structurants des EPCI

Des axes structurants avec cadencement

Adapter la desserte selon la saison (prolongation en stations comme Arêches-Les Saisies l’hiver et Beaufort l’été par exemple)

Plus de lisibilité = offre homogène

Mutualiser offre scolaire et transport en commun entre le haut et bas

Meilleure offre en direction Gilly Zone industrielle

Desserte Ski-Bus l’hiver plus dense vers Arêches

Liaison aéroport et Haute-Savoie

Créer un point de rencontre entre les navettes aéroports actuelles et les lignes locales

Lien avec la Haute-Savoie (éviter rupture de charge)

2 – ENJEUX IDENTIFIÉS, CHOIX ET PRIORISATION DES ACTIONS

RETOUR DES GROUPES DE TRAVAIL

Les pistes d'actions, propositions **prises en compte** ✓

Usage partagé de la voiture et mobilité électrique

Voiture propre ou autopartage

Identifier les aires de covoiturage informelles

Favoriser le covoiturage dans les entreprises

Voiture propre ou autopartage

Covoiturage spontané

Voitures en gare (de type autopartage)

Voitures libres (autopartage)

Intermodalité et traitement de la gare d'Albertville

Améliorer les conditions d'attente en gare

Salle d'attente en gare : passer une convention avec la SNCF

Cohérence mode SNCF-Bus

Traiter les derniers kms par une offre viable et de qualité diversifiée

Cohérence des horaires entre les différents modes

Meilleure intermodalité pour fluidifier le réseau de transport

Promotion de la pratique du vélo

Meilleure offre en direction Gilly Zone industrielle

Location de vélos/VAE (Vélo à assistance électrique)

Faire essayer des VAE

Incitations VAE, ses intérêts pour la santé, économiques, etc

Communication, information, signalétique

Mettre à disposition l'information sur les sites internet des OT, hôtels, communes, etc...

Site internet des communes

Guichet d'information tous modes (notamment en gare)

Point infos à la gare pour tous les modes de transport

Journées thématiques à mener (santé, coût, offre, etc.)

Généraliser les bons comportements et pedibus

Communication été/hiver sur l'offre

Communication à améliorer depuis les points intermodaux

Point infos dans les offices du tourisme (ODT) du territoire sur tous les moyens de transport en coordination avec la gare

2 – ENJEUX IDENTIFIÉS, CHOIX ET PRIORISATION DES ACTIONS

RETOUR DES GROUPES DE TRAVAIL

Les pistes d’actions, propositions **écartées ou à étudier** ❌

Actions	Remarques
Plateforme de mise en relation de type Blablacar	Il existe déjà 2 plateformes de mise en relation (OùRA! et Mobisavoie), il serait peu pertinent de créer à nouveau une plateforme qui plus est à l’échelle d’Arlysière. Le covoiturage spontané ou auto-stop organisé est un système plus dynamique et adapté au territoire.
Les mairies organisent le covoiturage	Elles pourront toutefois porter ou promouvoir à l’échelle de leur territoire le dispositif de covoiturage spontané mis en place sur Arlysière
Des lignes régulières pour tout le territoire	L’ensemble du territoire ne pourra être couvert par des lignes régulières pour des raisons financières. Pour optimiser les services en milieu rural, du TAD pourra toutefois être organisé.
Pass billet unique	Uniformiser le tarif de la CORAL à l’échelle de tout Arlysière contribuerait à réduire fortement les recettes et in fine à augmenter le coût de l’offre de transport. Le département va transférer à Arlysière les moyens de financement lié à un R/D de près de 70%. Toute baisse du tarif actuel sera à financer par la future aggro. L’enjeu est donc de minimiser cette baisse...
Billettique : 1 seul support de tarification	A étudier dans le cadre d’une intégration dans le système OùRA!
Virtualisation des billets	Action qui nécessite un fort taux d’équipement en smartphone. D’après le baromètre des TIC 2015 (Région Rhône-Alpes), 56% des ménages de Savoie sont équipés de smartphone (+10 pt par rapport à 2014)
Stations Velib y compris dans les villages	Le déploiement d’un système de vélos en libre-service (VLS) de type « Velib » n’est pas adapté au territoire Arlysière. où la massification est compliquée. Le déploiement d’une telle flotte est coûteux en investissement et en maintenance/exploitation. Coût moyen estimé : au moins 3 000€ par vélo

2 – ENJEUX IDENTIFIÉS, CHOIX ET PRIORISATION DES ACTIONS

RETOUR DES GROUPES DE TRAVAIL

Les pistes d'actions, propositions **écartées, à étudier ou déjà mises en place** ✖

Actions	Remarques
Etablir une liaison avec les 3 aéroports (Lyon, Genève et Chambéry)	Sujet que pourraient porter les communes-stations et Sociétés de remontées mécaniques. Sujet qui est aussi au cœur de l'activité des taxis.
L'hôtelier ou le guide en station ne pourrait-il pas assurer les derniers km ?	Mesures qui sont déjà proposées par certains hôteliers (par exemple à St Nicolas la Chapelle, un guide accompagne et récupère ses clients à la gare). Les professionnels pourraient être plus sensibilisés.
Travailler avec les associations de transports des handicapés et les ouvrir à tous	Le TAD organisé par TSA correspond à du transport social. Un accompagnement de ces personnes est aussi prévu. Ce transport est distinct du transport public. Les 2 systèmes peuvent très bien cohabiter.
Application internet Savoie intégrant l'offre transport	L'échelle retenue dans le plan d'actions pour développer un site internet d'information est celui d'Arlysère.
Amélioration des référencement des sites existants	Mesure hors champ d'action du schéma écomobilités
Bornes interactives sur tout le territoire	Des bornes d'information existent déjà au niveau de certaines ODT. Elles pourront intégrer la page internet mobilité du territoire.
Transport par câble à étudier Liaison tram-train entre Ugine et Albertville	Compte-tenu des distances importantes pour relier Albertville et les Saisies, le transport câblé pourrait être une solution à condition de pouvoir le financer (le téléphérique de Brest a coûté plus de 19 millions d'euros). Une solution tram-train semble surdimensionnée compte-tenu de la densité et de la géographie du territoire.
Définition de pôles-relais favorisant le report modal	Outre les gares et haltes SNCF, des pôles d'échanges pourraient être identifiés en entrée de ville. Certains parcs relais covoiturage pourraient constituer ces pôles s'ils sont proches de générateurs.

2 – ENJEUX IDENTIFIÉS, CHOIX ET PRIORISATION DES ACTIONS

RETOUR DES GROUPES DE TRAVAIL

Les pistes d’actions, propositions **écartées, à étudier ou déjà mises en place** ✖

Actions	Remarques
Implantation de borne de recharge électrique	<p>Au total le territoire se dotera de 11 bornes de recharge sans compter les nouveaux équipements qui devront être équipés (centre commerciaux, nouveaux bâtiments,...)</p> <p>De notre point de vue, l’effort d’aménagement de bornes doit se faire du côté du privé ou des administrations (ou souhaitant être) équipés de véhicules électriques. La démarche se place tout à fait dans le cadre d’un PDE ou PDA.</p> <p>Le rôle d’Arlyère est toutefois d’assurer une information et une sensibilisation auprès de ces structures.</p>
Créer ou aménager des itinéraires cyclo-sportifs en valorisant notamment les accès aux cols alpins	<p>Nous estimons que les efforts de signalétique et de communication (balisage d’itinéraires, initiative du Val d’Arly, ...) sont déjà présents sur le territoire. Ces informations pourront être intégrées dans les moyens d’information multimodaux (point information en gare, site internet, ...).</p> <p>Quant aux aménagements cyclables sur les hauteurs, outre la Transbeaufortaine, le dimensionnement des voiries et le coût de tel aménagements ne permettent pas de les envisager.</p>
Aménagement de la Transbeaufortaine	<p>L’étude réalisée a mis en avant l’importance des flux de déplacements intra-communaux pour les trajets pendulaires, la nécessité de travailler sur une restructuration des réseaux de transports compte-tenu des compétences nouvelles et transférées à la Communauté d’agglomération. Aussi, la collectivité ne perçoit pas de versement transport (VT) ce qui constitue un déficit de financement. Mis bout-à-bout, ces éléments ne permettent pas à ce jour, de rendre pertinent l’aménagement de la Transbeaufortaine, dont le coût est évalué à environ 3 millions d’euros. A titre de comparaison, et toujours pour contribuer à la pratique du vélo (loisirs ou régulier), la collectivité pourrait aider au financement de VAE. A hauteur de 300 € pris en charge, et pour ce même montant, elle pourrait permettre à 10 000 personnes de s’équiper sur Arlyère.</p>

3

STRUCTURE TERRITORIALE DE LA MOBILITÉ

Des principes :

- Qui tiennent compte de la **structure territoriale** proposée dans le SCOT
- Qui permettent de **hiérarchiser les liaisons** et in fine les niveaux de desserte souhaités
- Qui impliquent **tous les modes** : bus, train, car urbain/périurbain/interurbain/régionaux, vélo, covoiturage, etc.
- Qui ont pour objectif de mieux **adapter les offres aux spécificités locales**

3 – STRUCTURE TERRITORIALE DE LA MOBILITÉ

Des principes déclinés sur 2 échelles :

Spatiale :

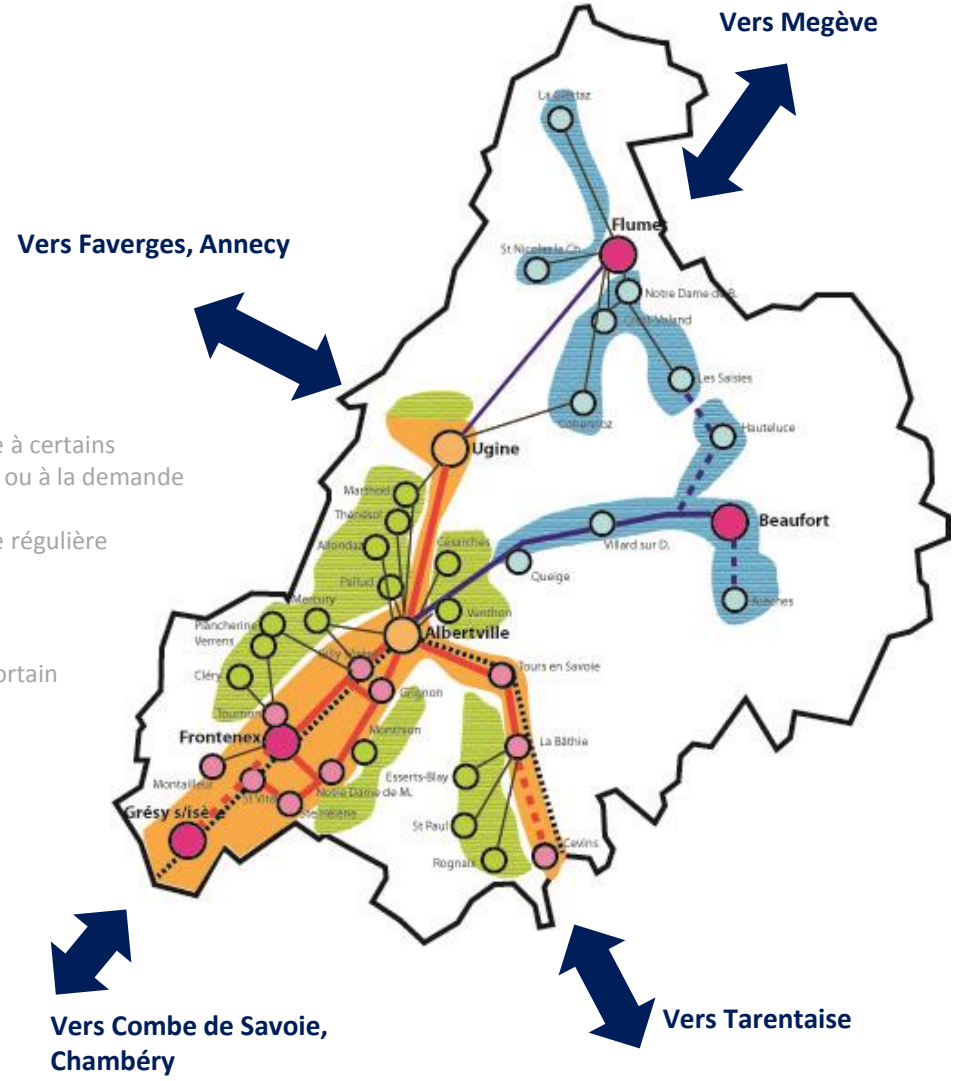
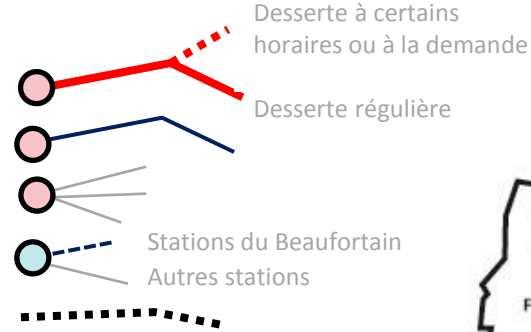
- Desserte des hauteurs
- Desserte des balcons urbanisés
- Desserte des zones les plus urbanisées

Axiale :

- Liaisons structurantes urbaines et périurbaines
- Liaisons interurbaines entre bas et haut
- Rabattement/ diffusion vers les pôles
- Liaisons vers les stations
- Liaisons TER/train

Polarités :

- Cœur d'agglomération
- Pôles principaux et pôles secondaires structurants
- Communes des balcons
- Communes des hauteurs



3 – STRUCTURE TERRITORIALE DE LA MOBILITÉ

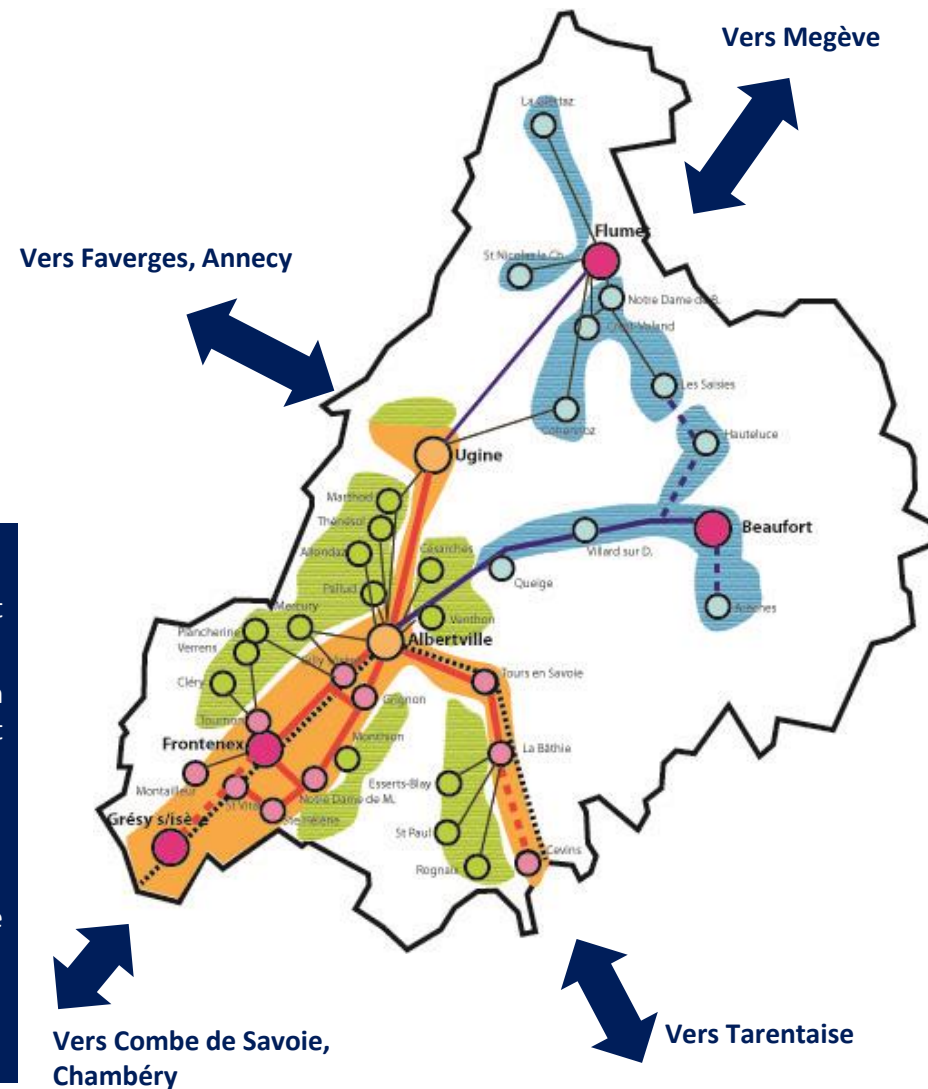
Vision globale de la mobilité sur le territoire Arlysère

Enjeux

- Multiplicité d'opérateurs et de réseaux (TER, urbain, interurbain, ...)
- Hétérogénéité des espaces (vallées, balcons, montagnes,...)
- Albertville : centralité polarisant les émissions / réceptions de flux,
- Saisonnalité impactant fortement l'offre et la demande de déplacements
- Omniprésence de la voiture (73 à 88 % de part modale selon le territoire)
- La présence d'aires de covoiturage formelles et informelles sur tout le territoire
- Aucune liaison vers la Haute-Savoie en dehors de la ligne 51 en direction d'Annecy

Des leviers d'actions :

- Information et communication à l'échelle d'Arlysère : identité réseau, site internet multimodal, ...
- Une offre de mobilité pour tous : variée, complémentaire, et intermodale (vélo en location, transport urbain, scolaire, de proximité, interurbain, autopartage et covoiturage spontané, borne de recharge pour véhicule électrique...)
- Une tarification attractive
- Une politique transport-mobilité portée et animée à l'échelle d'Arlysère
- Une intermodalité renforcée au niveau des pôles d'échanges et générateurs de déplacements
- Une connexion permanente entre le haut et le bas
- Une connexion vers le Pays du Mont-Blanc à étudier



3 – STRUCTURE TERRITORIALE DE LA MOBILITÉ

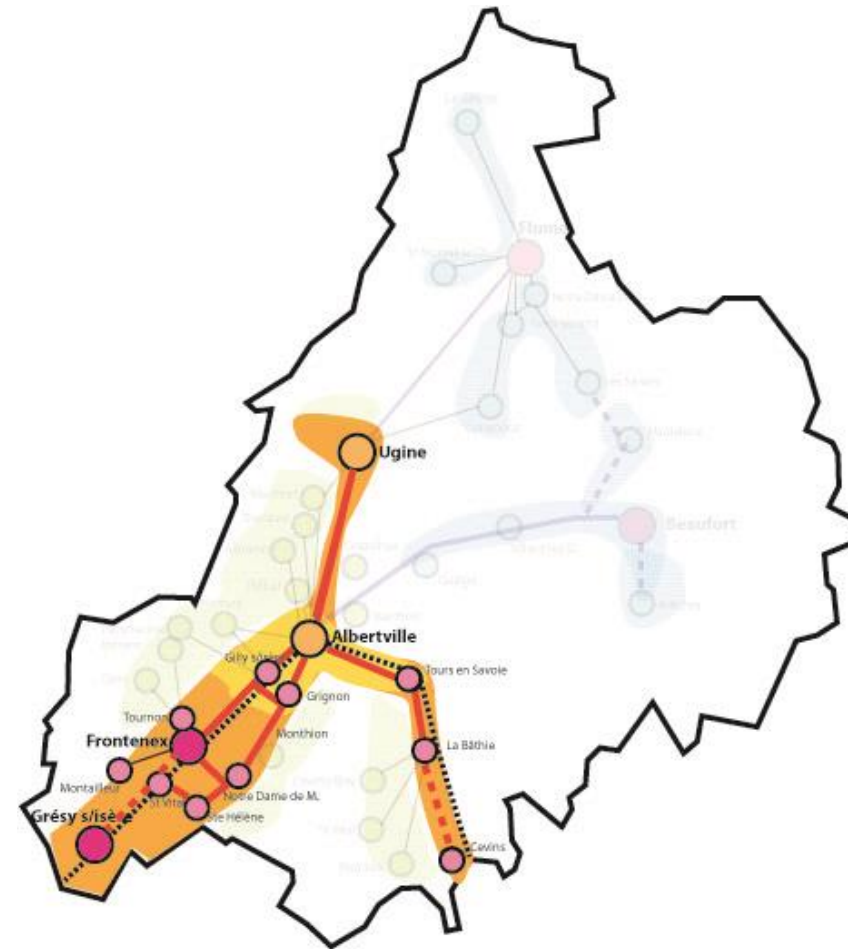
Poursuivre et développer l'offre de mobilité en vallée

Enjeux

- Territoire couvert par les lignes urbaines et périurbaines (réseau urbain actuel)
- Gare d'Albertville = porte d'entrée sur le territoire,
- Principaux pôles générateurs pour les résidents locaux (sites administratifs, gare, zones d'emplois, cinéma, etc.)
- Territoire desservi par lignes TER (routières et ferroviaires)
- Espace privilégié pour la pratique du vélo (présence d'aménagements, topographie facile, présence de la vélo-route,...)

Des leviers d'actions :

- Promotion des modes actifs (vélo, VAE, marche à pied,...)
- Améliorer les accès en modes actifs et en transports en commun des principaux pôles générateurs (stationnement vélo, trottoirs, carrefours aménagés,...)
- Meilleure lisibilité / attractivité du réseau urbain (promouvoir son usage sur le périmètre, cadencement, interconnexion train/bus)
- Améliorer l'intermodalité en gare d'Albertville (signalétique, connexion aux horaires des TER, information,...) et plus globalement mieux valoriser la gare et ses fonctionnalités (actions de communication, information auprès des touristes,...)
- Améliorer les conditions d'attente en gare



3 – STRUCTURE TERRITORIALE DE LA MOBILITÉ

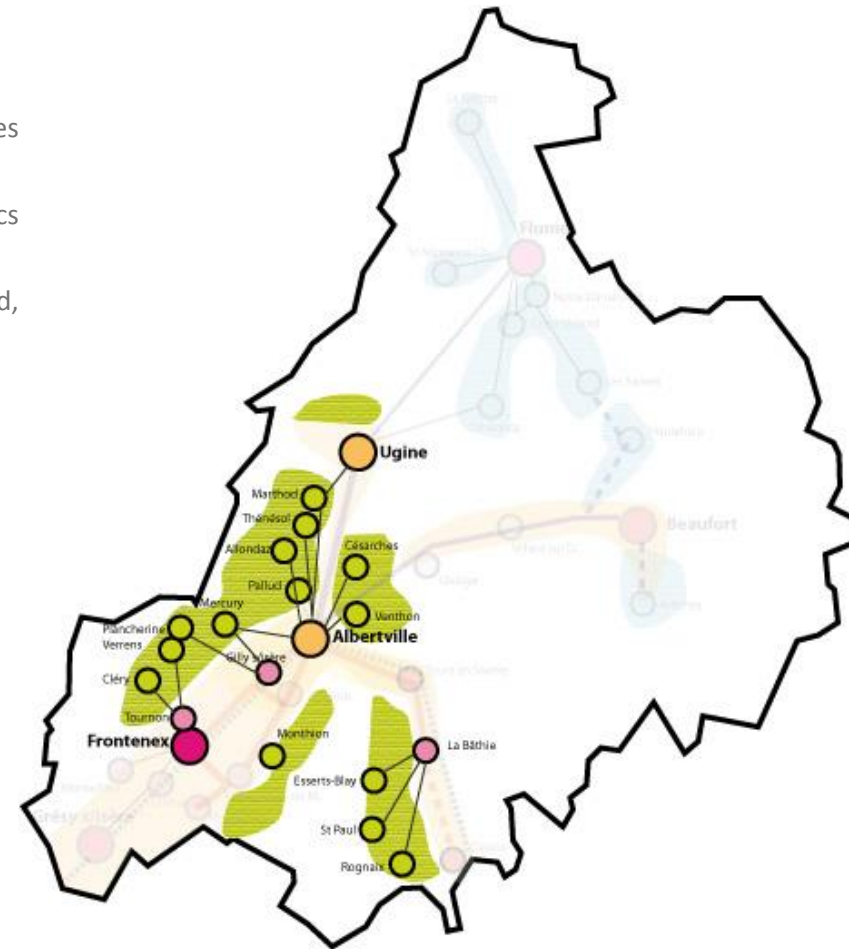
Réduire les zones « blanches », non desservies

Enjeux

- Des territoires plus éloignés de l'offre de transport, implantés sur les contreforts des massifs des Bauges, Tarentaise, Aravis...
- Certains secteurs sont desservis par des lignes urbaines grâce à l'ouverture à tous publics de lignes à vocation scolaire (Mercury, Rognaix, Esserts-Blay,...)
- D'autres communes ne bénéficient d'aucune offre de transport public (Pallud, Allondaz,...)
- Du TAD social présent

Des leviers d'actions :

- Assurer une desserte depuis et vers les balcons complémentaire aux lignes scolaires
- Proposer dans le cadre de la DSP urbaine, une desserte en TAD de ces secteurs peu denses
- Assurer un rabattement vers les pôles structurants
- Promouvoir le covoiturage « courte-distance »
- Travail en partenariat avec les associations, les communes,...
- Maintien du TAD social



3 – STRUCTURE TERRITORIALE DE LA MOBILITÉ

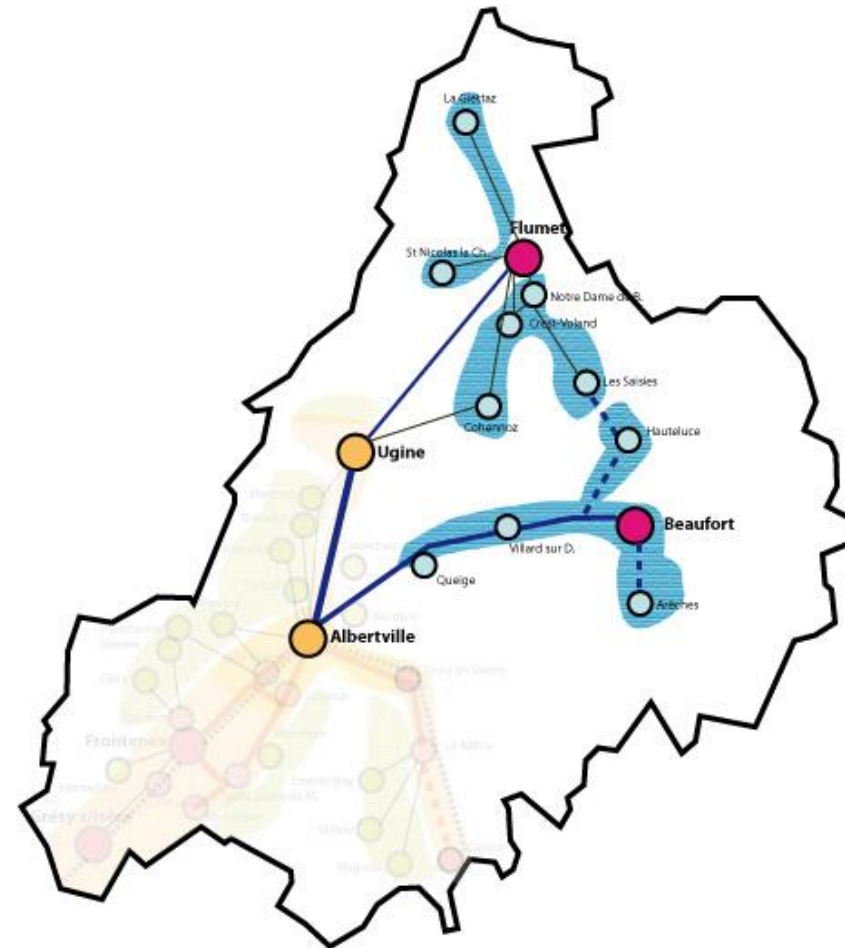
Des liaisons renforcées entre le haut et le bas

Enjeux

- Territoire marqué par la présence de stations de sports d'hiver, par le tourisme été / hiver et 4 saisons
- Liaison depuis/vers Albertville assurée par les cars interurbains du département dont le fonctionnement est peu lisible et peu compréhensible
- Un territoire (Val d'Arly) plus isolé, dépourvu de liaison régulière en TC depuis/vers Albertville en semaine.
- Un territoire fortement marqué par la saisonnalité : y compris pour l'offre de transports
- Pas de liaison entre le Val d'Arly et le Pays du Mont-Blanc pourtant proches

Des leviers d'actions :

- Maintenir un lien avec les pôles structurants proches, à minima en transport à la demande
- Assurer une desserte de proximité en rabattement vers les centres-bourgs
- Une offre à destination des hameaux skiables à dimensionner en saison touristique. Un renfort à prévoir les week-ends d'hiver et d'été
- Une interconnexion assurée depuis les pôles d'échanges principaux d'Arlysière
- Sorties de territoires depuis les stations vers les aéroports et depuis le Val d'Arly en direction du Pays du Mont-Blanc



4

DÉCLINAISON DU PLAN D' ACTIONS

3 – DÉCLINAISON DU PLAN D' ACTIONS

6 LEVIERS D' ACTIONS

- **Communication et portage des actions**
- **Tarifification**
- **Intermodalité**
- **Réseaux urbains et interurbains**
- **Mobilité partagée et électrique**
- **Pratique du vélo**



3 – DÉCLINAISON DU PLAN D' ACTIONS

LECTURE DES FICHES

Chaque fiche sera alimentée des éléments suivants respectant le cahier des charges :

- Contexte et objectifs
- Avantage de la mesure
- Description de l'action
- Actions complémentaires à prévoir
- Phasage
- Dimensionnement et moyens à prévoir
- Coût / estimation de la mesure
- Portage
- Partenaires, financements possibles

Type de scénario :

- **Ambitieux** **+** **+**
- **Réaliste** **+**

Phasage :

- **2017-2019**
- **Après 2019**



Contexte et objectifs

- A ce jour une seule personne est en charge du service déplacements –mobilité au sein du la nouvelle agglomération Arlysère (hors personnel administratif).
- Or en janvier 2017, la nouvelle agglomération aura la compétence transport et gèrera plusieurs réseaux : urbain, scolaire, interurbain,... et d'autres services viendront certainement s'ajouter (covoiturage spontané, location de vélo, point information,...).

Avantages de la mesure

- Renforcer les compétences techniques de la nouvelle AOM
- Consacrer plus de temps, plus de moyens à la question des déplacements / mobilité
- Assurer la mise en place et le suivi des actions du schéma

Description de l'action

- Réorganiser le service « transport / mobilité » de l'Agglomération en **recrutant un chargé d'études ou de mission** en 2017
- Identifier un **élu référent sur les questions de mobilité** au sens large
- Exemple de missions pouvant être attribuées au chargé(e) de mission :
 - *Suivi et mise en place des actions du schéma de mobilité (mobilité au sens large : mise en place de solutions de covoiturage et d'auto-partage, de système de location de vélos, traitement des aménagements cyclables,*
 - *Mise en place, suivi de l'exécution des DSP urbaines et interurbaines,*
 - *Gestion des circuits / abonnements scolaires,*
 - *Recherche de financements, de partenariats,*
 - *Suivi des études et AMO (Assistance à Maîtrise d'Ouvrage), etc.*
 - *Animation de journée thématique (Semaine de la mobilité, challenge mobilité,...) et suivi de démarche PDE/ PDIE (Plan de Déplacements Entreprises ou Inter-Entreprises)*

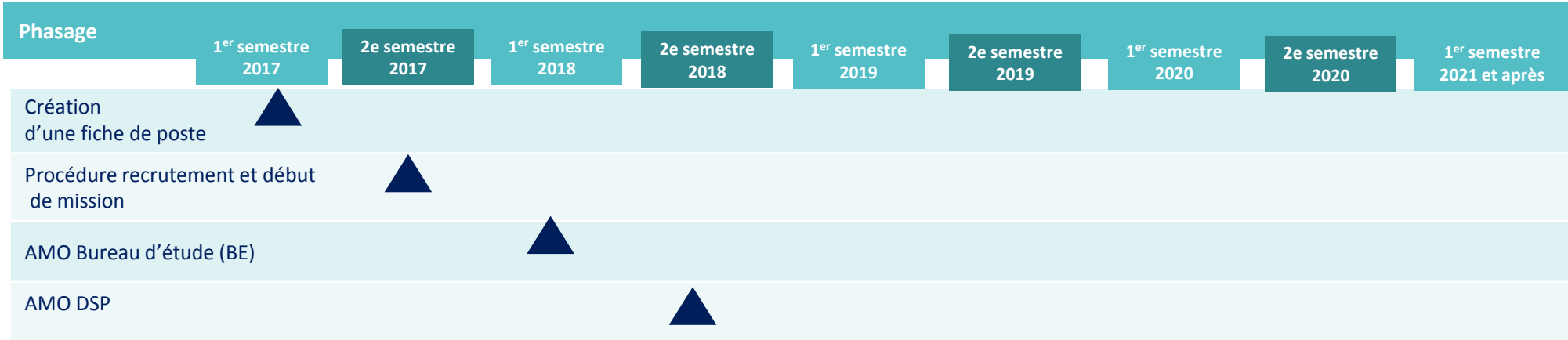
Actions complémentaires à prévoir

- En complément, une assistance à maîtrise d'ouvrage pourrait être envisagée dans le cadre des DSP à venir. Ces assistances à maîtrise d'ouvrage (AMO) permettraient aux services de l'agglo de bénéficier d'une réelle expertise transports/réseau de la part des futurs exploitants.
- Des études complémentaires ou assistance à maîtrise d'ouvrage sur des sujets plus précis (Transport à la demande, desserte scolaire, tarification,...) doivent aussi être envisagées.

COMMUNICATION ET PORTAGE DES ACTIONS

Action n°1

Assurer le portage technique des actions et services mobilité



Moyens, dimensionnement à mettre en place

- Accord du Conseil communautaire
- Compétences des Ressources humaines (processus de recrutement, fiche de poste, entretiens),...
- Moyens matériels (bureau, PC, ...)
- Si AMO via la DSP ou bureau d'études : rédaction des cahiers des charges, suivi par le chargé de mission

Coût / estimation de la mesure

- Création d'un poste de fonctionnaire de catégorie A ou B : 20 000 à 30 000 € / an
- AMO dans le cadre d'une étude ou d'une DSP : environ 500 €/ jour avec un rythme plus soutenu en début de DSP

Portage

- Service des Ressources Humaines en lien avec le service Transport
- Service Transport pour l'AMO

Partenaires, financements possibles

Contexte et objectifs

- Au 1^{er} janvier 2017, les 4 Communautés de communes fusionneront pour former la future agglomération du territoire Arlysère.
- A ce jour il n'existe pas de page ou site internet présentant l'intégralité de l'offre de transport présente sur tout le territoire Arlysère.
- Un site ou une page internet regroupant toutes ces informations permettrait de mieux informer les résidents, touristes et excursionnistes se déplaçant sur le territoire.

Avantages de la mesure

- Regrouper et mutualiser l'information au sein d'un site,
- Informer sur tous les moyens de mobilité sur le territoire, à destination des résidents, des touristes, personnes de passage, etc.
- Avoir une vision d'ensemble de la mobilité → favoriser l'intermodalité et la complémentarité des modes

Description de l'action

- **Créer une page internet dédiée à la mobilité sur le site internet de la future agglomération** (moins coûteux que de développer un site à part entière)
- Contenu à prévoir (non exhaustif) :
 - *Présentation des offres de mobilité : lien vers le site du réseau urbain, du réseau interurbain, plans (TC, cyclables,...), plan des aires de covoiturage, plan spécifique et informations concernant les gares SNCF du territoire...*
 - *Lien vers le ou les calculateurs d'itinéraires développés sur le site Mobisavoie (puis évolution vers centrale régionale) et calculateur développé par le futur exploitant*
 - *Offre de mobilité déclinée par commune d'Arlysère avec possibilité d'édition de fiche PDF*
 - *Information tarification, événements spéciaux (animations, journée thématique...)*
 - *Information coût (comparatif de coût sur une OD réalisée en voiture et en TC, par exemple)*
 - *Module de paiement en ligne à étudier*
- Enjeu de créer une identité visuelle qui renverrait aux différents réseaux et offres de mobilité: vitrine de la mobilité.

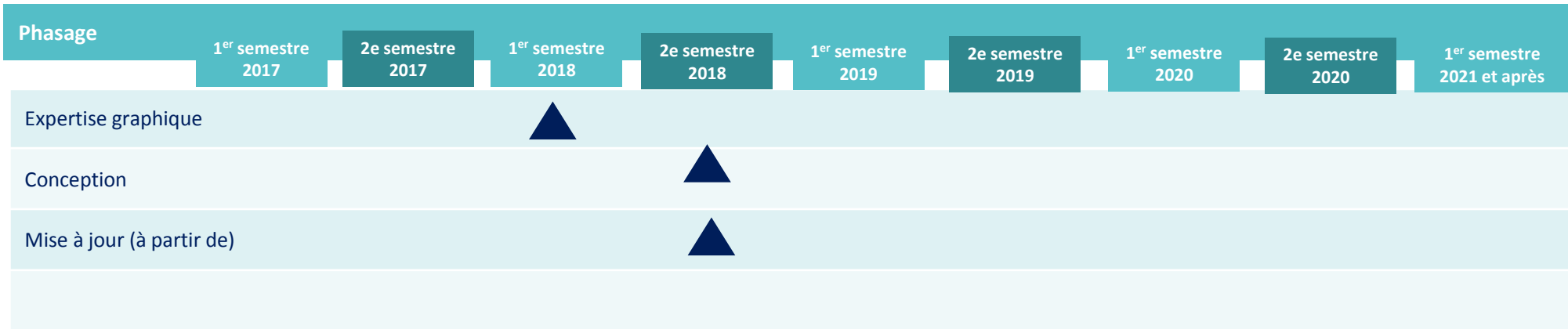
Actions complémentaires à prévoir

- Formation des prescripteurs pouvant s'appuyer sur le site pour informer les publics, touristes,... (agents des ODT, agent d'accueil du public,...)
- Intégration d'un lien vers le site depuis d'autres supports d'information (borne d'information, autres sites internet par exemple des communes, d'associations, etc.)
- Développement d'une application smartphone et tablette en parallèle

COMMUNICATION ET PORTAGE DES ACTIONS

Action n°2

Création d'un site internet dédié à la mobilité sur Arlysère



Moyens, dimensionnement à mettre en place

- Compétence en communication (interne ?)
- Expertise bureau d'étude/graphiste éventuelle pour l'identité visuelle
- Environ 1 semaine pour concevoir la page + contenu
- Mise à jour à prévoir régulièrement (tous les mois à minima, post – pré projet, travaux,...)

Coût / estimation de la mesure

- Création de la page : < 5 000 €
- Mise à jour : < 5 000 €/ an
- Expertise charte graphique, visuelle : < 10 000 €

Portage

- Service communication en lien avec le ou les chargés de mission transports / déplacements

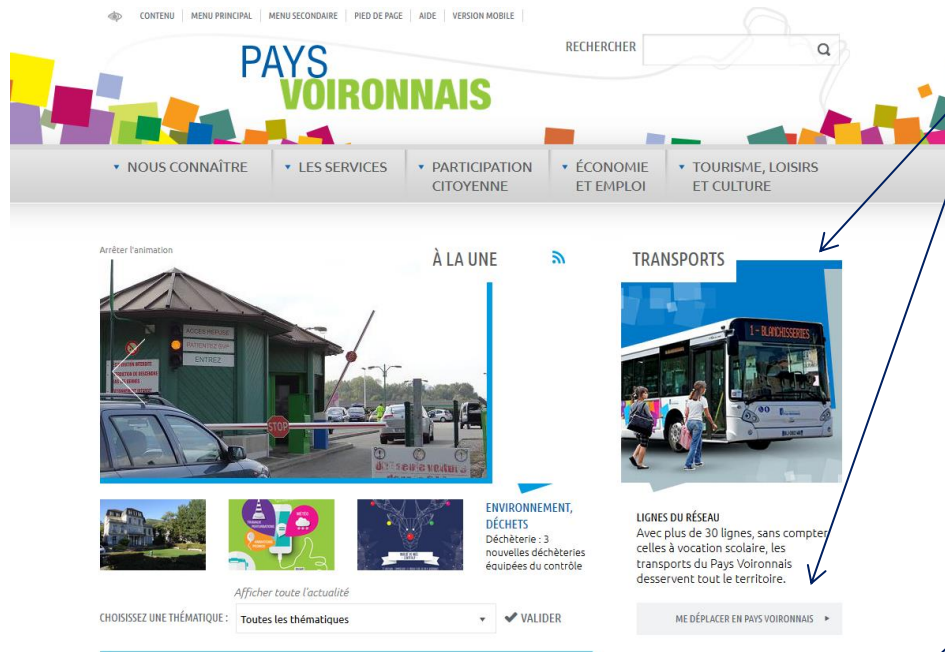
Partenaires, financements possibles

COMMUNICATION ET PORTAGE DES ACTIONS

Action n°2

Création d'un site internet dédié à la mobilité sur Arlysère

Exemple site Internet de l'Agglomération de Voiron



La rubrique « transport » est visible dès la page d'accueil

LES SERVICES

MES DÉMARCHES EN LIGNE

TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

- Actualités
- Perturbations
- L'information en temps réel
- Carte Interactive
- Agence mobilité
- Les lignes et horaires
- Transport scolaire
- Services PMR
- Les tarifs
- Achat en ligne
- Règlement réseau / Amendes
- Calculateur d'itinéraires
- Autres réseaux de transport
- Parkings relais P+R
- Covoiturage
- Autopartage
- Contact / Réclamation
- FAQ

DÉCHETS

EAU ET ASSAINISSEMENT

LA RESSOURCERIE

EMPLOI ET ENTREPRENDRE

PERSONNES ÂGÉES ET HANDICAP

SERVICES AUX PARTICULIERS

Transports et déplacements

Bus, car, train, autopartage, vélo, marche... Le Pays Voironnais développe de nombreuses solutions alternatives à la voiture particulière pour faciliter vos déplacements au quotidien.

Perturbations : pour tout connaître sur l'état du réseau, [cliquez ici](#).

Alertes SMS : pour vous inscrire au service, [cliquez ici](#).

Achat en ligne de vos titres de transport, [cliquez ici](#).



Large choix d'information (actualités, horaires, transport scolaire, tarifs, calculateur d'itinéraire, parkings relais, module d'achat en ligne, etc.)

COMMUNICATION ET PORTAGE DES ACTIONS

Action n°2

Création d'un site internet dédié à la mobilité sur Arlysère

Site internet dédié

Avantages	<ul style="list-style-type: none">→ Produit dédié plus complet (plus de possibilité d'onglets, de pages, ...)→ Visibilité sur internet→ Travail effectué par un professionnel du métier (travail sur le graphisme, le visuel, ...)
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none">→ Coût→ Risque de « doublon » et de « perdre » l'utilisateur si plusieurs sites d'information coexistent (Mobisavoie, site du futur exploitant, future centrale régionale, site de la CA,...)

Page dédiée sur le site de la collectivité

Avantages	<ul style="list-style-type: none">→ Coût→ Visibilité plus directe et rapide de l'utilisateur (résident ou touriste) à condition de travailler sur le référencement, d'informer sur la page dès l'accueil,...→ Graphisme, visuels si travail en collaboration avec un professionnel→ On évite de « perdre » l'utilisateur parmi plusieurs sites existants→ On valorise le site de la CA Arlysère, ainsi on accroît la notoriété / l'image du territoire
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none">→ Site plus léger en contenu→ Nécessité de dégager du temps de conception et d'actualisation des informations (si effectué en interne)

COMMUNICATION ET PORTAGE DES ACTIONS

Action n°3

Création d'un pôle d'information multimodal et touristique en gare d'Albertville



Contexte et objectifs

- 3 points d'information et/ou de vente existent à ce jour en gare d'Albertville : un guichet Belle Savoie Express (ouvert les samedis d'hiver), un guichet « Coral » et plusieurs guichets SNCF.
- L'objectif est de mutualiser l'espace en gare en créant un point d'information multimodal et touristique permettant d'informer sur tous les modes de déplacements (TC, vélo, covoiturage, ...)

Avantages de la mesure

- Mutualisation des espaces en gare
- Meilleure compréhension du territoire pour les personnes de passage, touristes (possibilités d'accès, points d'intérêt touristique,...)
- Attractivité du territoire, valorisation de la gare

Description de l'action

- Créer un espace d'information multimodal au sein de la gare d'Albertville (conventionnement avec Gares et Connexion ?)
- Utiliser l'espace soit du local actuel Belle Savoie Express ou Coral. L'espace Coral a l'avantage d'être contigu avec les espaces de vente SNCF, par contre il est moins visible que l'espace Belle Savoie Express en sortie de quai.
- Espace qui aurait pour vocation de :
 - Informer sur toutes les offres et services de mobilité proposés sur Arlysère
 - Achat de titre de transport urbain, interurbain
 - Gestion de la consigne à vélo
 - Assurer le réassort des informations papiers (horaires, plan, info touristiques...)



- Gestion éventuelle d'une consigne à bagages
- Possibilité paiement et de retrait de vélo en location (selon la formule de marché que la collectivité choisira via DSP ou loueur indépendant)
- Information personnalisée (itinéraires, conseils,...)

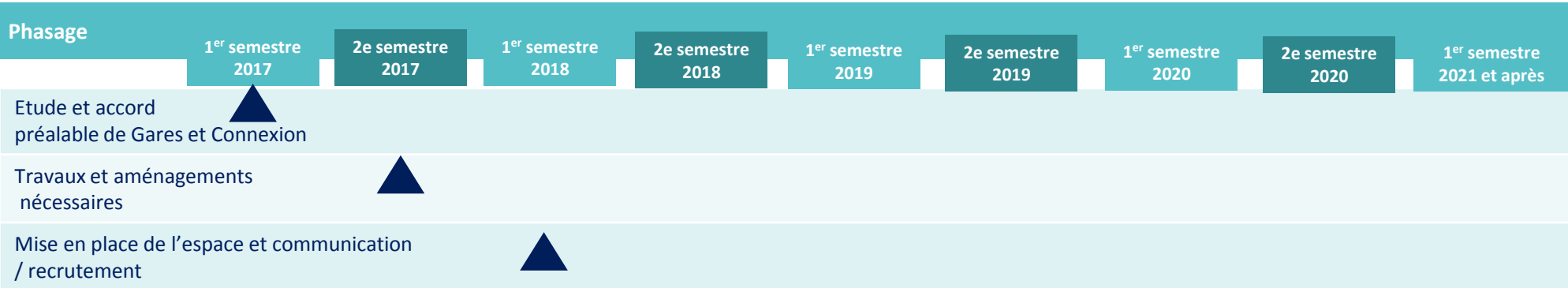
Actions complémentaires à prévoir

- Une borne d'information tactile (cf. bornes équipant certaines ODT), permettraient de compléter l'espace d'information. Il pourrait être utilisé en dehors des heures d'ouverture de l'espace d'information.

COMMUNICATION ET PORTAGE DES ACTIONS

Action n°3

Création d'un pôle d'information multimodal et touristique en gare d'Albertville



Moyens, dimensionnement à mettre en place

- Espace / aménagement : à étudier avec le Département
- Personnels : le personnel du délégataire tient actuellement le guichet « Coral ». L'idée est de poursuivre ce partenariat en prévoyant dans la future DSP que ce même personnel aura à gérer le point d'information multimodal et touristique. Des formations seront alors à prévoir pour que le personnel soit en mesure d'informer sur les aspects touristiques mais aussi sur les autres mobilités présentes sur le territoire (vélo, car, TER,...)
- La possibilité de gérer en plus des consignes vélo / bagages et de la location vélo VAE sera à intégrer
- Equipement en consignes à étudier
- Actions de communication à prévoir (article, site internet, signalétique en gare et aux abords, ...)

Coût / estimation de la mesure

- Aménagements / équipement du local : < 10 000 €
- Formation de deux personnes : < 1 000€
- Coût de gestion : compris dans la DSP
- Loyer à Gares et connexion : ?

Portage

- Service Transport d'Arlyère en lien avec Gares et connexion

Partenaires, financements possibles

- Etudier si possibilité d'aide de la part de partenaires bénéficiant de la mesure (communes, Région, Département, Citiz...)

COMMUNICATION ET PORTAGE DES ACTIONS

Action n°3

Création d'un pôle d'information multimodal et touristique en gare d'Albertville



Autres actions à étudier / envisager :

Sensibiliser et promouvoir des pratiques de déplacements alternatives

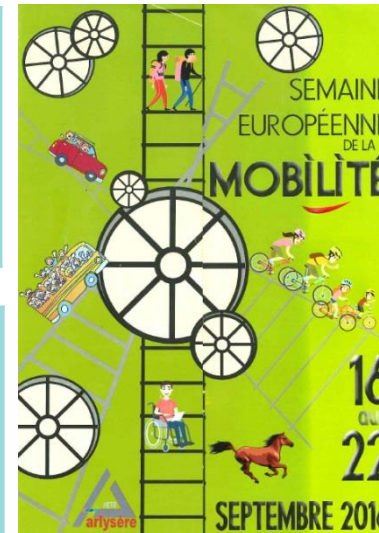
- Poursuivre l'organisation des animations autour de la mobilité chaque année (Semaine de la mobilité, Challenge ADEME,...). Associer le futur exploitant pour qu'il soit plus présent pour animer des stands, proposer des offres d'essai, informer sur le réseau,...
- Promouvoir la réalisation de PDIE et de PDIA auprès d'établissements avec l'appui d'une AMO ou s'appuyer sur les conseils en mobilité de l'ADEME

Une signalétique renforcée en gare

- Renforcer la signalétique en gare pour informer de la présence du point information mobilité et touristique, de la consigne à vélos, des dessertes en bus, des temps d'accès à pied vers le centre-ville, etc.

Assurer le portage technique des actions et services mobilité

- Passer un marché pour disposer d'un **accompagnement à maîtrise d'ouvrage** en 2017 pour définir plus précisément certains services (TAD, mise en place de PDE/PDIE, circuits scolaires à optimiser...)
- Et/ ou prévoir une **AMO dans le cadre de la future DSP** de 2018 portant sur les différents services de mobilité prévus dans le cadre du marché



+ 
Mesures existantes

+ 

+ 



Contexte et objectifs

- Une tarification urbaine très avantageuse pour les abonnés (6 mois offerts sur l'abonnement annuel) avec un taux faible de couverture des dépenses. L'objectif est alors de proposer une tarification équitable qui permettra également une augmentation des recettes.
- Une tarification interurbaine complexe avec des niveaux de prix variables selon les secteurs, les origines/destinations, les canaux de ventes... Une simplification de la gamme et une harmonisation des tarifs permettra une plus grande attractivité du réseau urbain

Avantages de la mesure

- Attraction de nouveaux clients
- Couverture de davantage de dépenses avec les recettes
- Prise en compte du quotient familial

Description de l'action

Instaurer un principe de zones sur lequel sera appliqué plusieurs niveaux de tarifs :

→ Pass intra-zone :

→ La Co.Ral et la CCHCS ont travaillé sur une nouvelle grille tarifaire prenant en compte les quotients familiaux (cf. tableau ci-contre)

→ Pass inter-zone (proposition Kisio) :

- Tarif du ticket unitaire à 5€
- Tarif 2 voyages à 9€
- Abonnements mensuels à 50 € (contre 63,30 € actuellement pour une ligne saisonnière longue)
- Abonnements annuels à 500 € avec 2 mois offerts
- Possibilité de voyager sur tout Arlysère en TAD, ...

PROPOSITION DE TARIFICATION UNIFIEE AU 01/09/2017

Pour les transports scolaires et l'urbain (périmètre Co.RAL et CCHCS)

	QF<550	551<QF<650	651<QF<750	750<QF	
Scolaire / Pass annuel Eco	40	70	105	140	
Pass annuel PT	80	140	210	280	
Carte sociale	40				
Pass mensuel Eco	4,44	7,78	11,67	15,56	équivalent 9 mois
	5	8	12	16	
Pass mensuel PT	10	16	24	32	
Ticket unitaire	1,2				
Carnet de 10	10				
Carnet de 30	27				
Pass jour Eco	2,5				
pass jour PT	3,5				

Coût actuel de l'abonnement mensuel interurbain tout public

Savoie	Haute-Savoie
42 € (périurbain)	30 à 160 € selon l'OD
42 à 63,30 € (lignes dites saisonnières)	

L'employeur finance 50% du montant de l'abonnement souscrit par le salarié. Cela concerne le car, le bus ou le train mais aussi la location de vélo !

Actions complémentaires à prévoir

- Prévoir des **services à tarif réduit pour les abonnés** (location vélo, autopartage, remises auprès de partenaires, etc.)
- Des **offres d'essai** (par ex offre de tickets voyages) aux salariés des entreprises mettant en place un PDE/PDIE

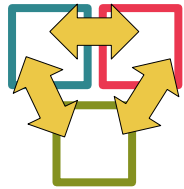
TARIFICATION

Action n°4

Proposer une tarification à la fois attractive, réaliste et multimodale



Zonage et tarifs



Pass territoire
Exemple Beaufort - Albertville



5 € / unité
9 € deux voyages
50 € / mois
500 € / an



Pass intra-zone vallée
Exemple Ugine - Albertville



1,2 € / unité
10 à 32 € / mois
80 à 280 € / an



Pass intra-zone Val d'Arly
Exemple Flumet-Crest-Voland (TAD ?)



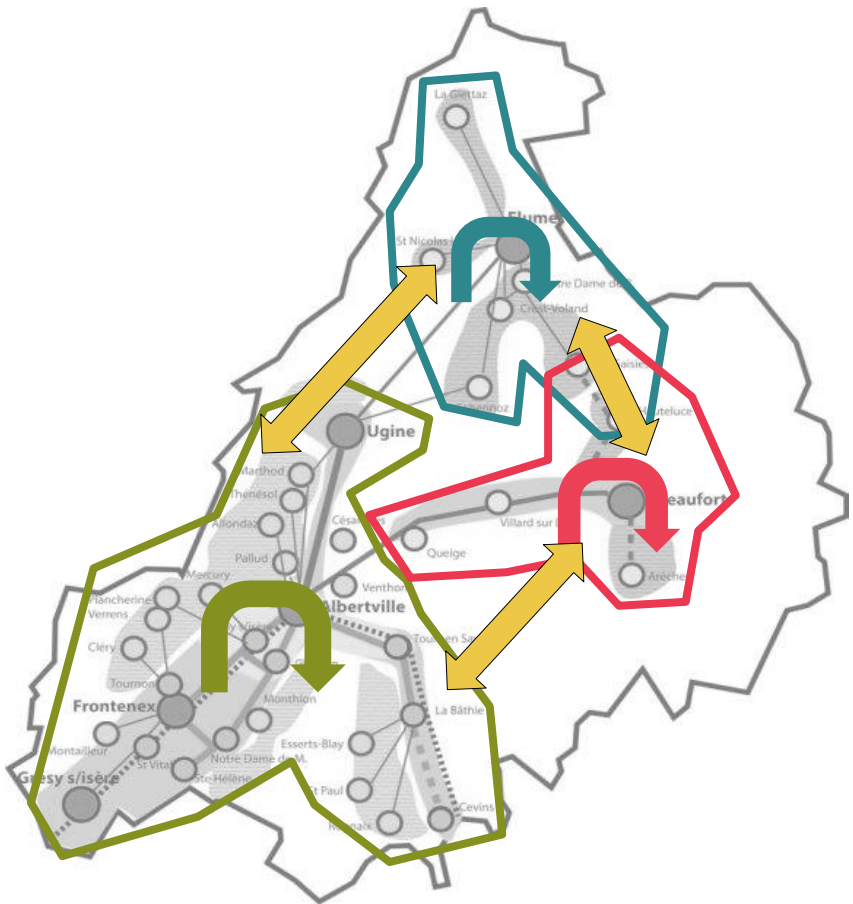
1,2 € / unité
10 à 32 € / mois
80 à 280 € / an



Pass intra-zone Beaufortain
Exemple Beaufort - Arrêche



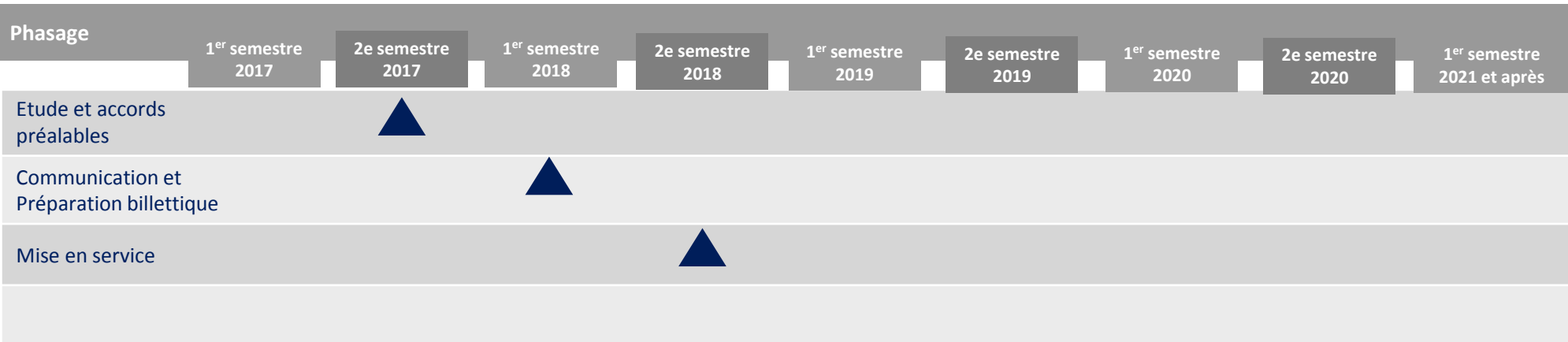
1,2 € / unité
10 à 32 € / mois
80 à 280 € / an



TARIFICATION

Action n°4

Proposer une tarification à la fois attractive, réaliste et multimodale



Moyens, dimensionnement à mettre en place

- Prévoir une étude d'impact de la mise en place de la tarification
- Actions de communication à prévoir (article, site internet, signalétique aux arrêts de bus, ...) et développement de nouvelles identités pour les nouveaux titres

Coût / estimation de la mesure

- Etude d'impact de la nouvelle tarification : < 20 000 €
- Paramétrage billettique ?
- Plan de communication : < 10 000€

Portage

- Service transports / déplacements en lien avec le service communication

Partenaires, financements possibles

TARIFICATION



Autres actions à étudier / envisager :

Développer la multi-modalité avec une interopérabilité billettique en adhérant à la communauté OÙRA!	<p>→ Système de billettique à adapter</p> <p>→ Intégration des Systèmes d'Information au niveau des points de vente du réseau</p> <p>Avantages : inter-opérabilité du réseau Arlysère avec ceux de plus de 25 AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité) de la région + TER, intégration du réseau sur la plateforme multimodale OÙRA!...</p> <p>Exemple du <u>Grand Roanne</u></p>	++	
Mise en place d'une billettique sans contact	<p>→ Système de billettique à adapter</p>	++	
Intégration tarifaire entre Arlysère et TER	<p>→ A l'intérieur du périmètre Arlysère, donner la possibilité aux usagers de pouvoir prendre le train ou le bus avec le même titre. En utilisant la tarification urbaine de référence (accord / convention à établir avec la région)</p>	++	

Coordination entre les horaires des lignes interurbaines et les horaires de trains



Contexte et objectifs

- L'intermodalité entre offre train/TER et offre car est à ce jour limitée notamment en dehors de la saison hivernale (offre interurbaine réduite)
- En hiver les correspondances train / car sont renforcées, des marges d'amélioration restent possibles
- La gare d'Albertville qui est utilisée par près de 600 personnes en moyenne / jour, est un lieu privilégié pour assurer l'intermodalité entre les réseaux de transports (présence d'une gare routière, de guichets d'information et de vente, présence d'une consigne vélo,...).

Avantages de la mesure

- Meilleure accessibilité bout-en-bout, notamment en direction des hauteurs
- Complémentarité entre les offres
- Attractivité du territoire

Description de l'action

- **Améliorer les correspondances horaires entre offre TER et offre interurbaine en :**
 - Réduisant le temps d'attente des usagers (attente maximale d'1h en gare entre les horaires TGV et ceux des cars)
 - Adaptant dans ce sens les horaires de départ et d'arrivée en gare des cars interurbains
 - Ajoutant de l'offre sur certains créneaux ne permettant pas la correspondance avec le TER
- **Des services en TAD (Transport A la Demande) pourront être prévus en fin de soirée**
- **Adapter ces interconnexions avec la future offre interurbaine et les grands principes qui seront définis dans ce document**

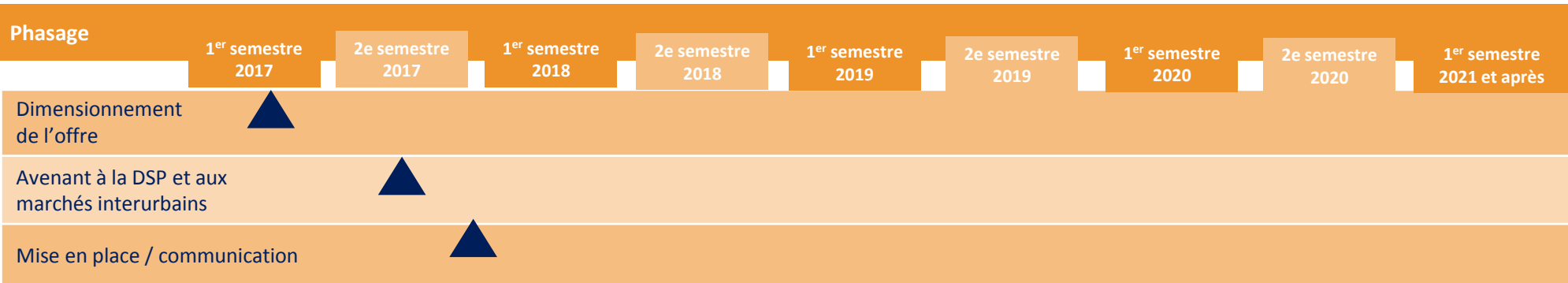
Actions complémentaires à prévoir

- Des correspondances à prévoir entre offre interurbaine et cars Macron desservant le territoire et notamment la gare d'Albertville
- Prendre en compte les correspondances TER / bus au niveau des autres haltes et arrêts TER (Grésy, Frontenex, La Bâthie,...)

INTERMODALITÉ

Action n°5

Coordination entre les horaires des lignes interurbaines et les horaires de trains



Moyens, dimensionnement à mettre en place

- Validation des hypothèses / des grilles horaires retenues, voire étude si besoin
- Signature d'un avenant avec le ou les exploitants concerné(s)
- Mise en place du service

Coût / estimation de la mesure

- Hypothèse d'une adaptation horaire : 0 €
- Hypothèse du maintien d'un service à l'année (+ 31 services le samedi) : estimé entre 8 et 10 K€ / ligne
- Hypothèse d'un service TAD les vendredis soir d'hiver (18 services) : entre 4 et 5 K€ / ligne
- Hypothèse de la création d'un service sur la ligne A1 (52 services le samedi) : entre 14 et 20 K€
- Hypothèse d'un allègement de service en hiver sur la ligne A2 : économie de 5 à 7K€
- Hypothèse de la création d'un service régulier Albertville-Flumet le samedi : 10 à 13K€

*Estimations calculées sur la base des données remises par le CG73. A savoir cout kilométrique situé entre 4€ et 5€ / km (pour la ligne A2)
Kilomètres pris en compte par trajet : 80 km pour la ligne A2 jusqu'au Saisies et 70 km pour A1 jusqu'à Arêches, 50 km pour Flumet*

Portage

- Service Transport d'Arlysière

Partenaires, financements possibles

- Compensation financière du département
- Etudier un partenariat avec les Sociétés des Remontées Mécaniques pour l'accès aux stations

INTERMODALITÉ

Action n°5

Coordination entre les horaires des lignes interurbaines et les horaires de trains

Préconisations d'adaptation horaire

Provenance Lyon (direct)
Provenance Paris (direct)

Arrivées Albertville en train/TER	Départs (samedi hiver)		
	A1	A2	A3/A4
10:14			
10:28	10:45	10:45	
10:28			
11:44			
12:17			
12:43	13:00	13:00	
		13:30	
13:42			13:50
14:16			
14:42			
15:27	16:30	15:40	16:30
16:13			
16:29		16:40	
17:12		17:40	
18:16	18:30		
19:02			
20:13			

Creux d'offre en matinée

Maintien du 13h à l'année (arrivées TGV / TER de 12:34 et 12:15 en été)

Allègement à étudier

Départ à 15h à étudier

Creux d'offre en fin de journée

Service en TAD à étudier pour les arrivées du vendredi soir notamment

Horaires des lignes régulières (et non TAD)

Horaire à décaler :

- Avancer à 11:15
- Reculer à 13:30

Horaire à décaler :

- Reculer à 15:30

Horaire à décaler :

- Reculer à 17:20 (pour capter 3 départs en 1h)

Arrivées (samedi hiver)			Départs Albertville en train / TER
A1	A2	A3/A4	
			06:49 07:45
07:20			
09:15	09:15		09:45
	10:00		10:29
	11:05	10:55	11:21 11:45
12:30	13:15		13:49
	14:15		14:27
14:40	15:10 16:00		15:49 16:15
		16:40	17:33 17:53
18:00	17:40		18:17
	19:35		19:47
			20:17

INTERMODALITÉ

Autres actions à étudier / envisager :



<p>Etre force de proposition auprès de la SNCF pour améliorer les services en gare</p>	<p>→ Ouverture à l'année de l'espace d'attente,</p> <p>→ Equipement de l'espace d'attente : Wifi, tables, chauffage/climatisation, pour travailler, se divertir, etc. pendant l'attente du train,</p>
--	---



<p>Etudier la création de pôles d'échange à l'entrée d'Albertville</p>	<p>→ Permettre aux navettes aéroports existantes de desservir le territoire et les connecter aux navettes ski et interurbaines montant en station</p> <p>→ Cibler les zones proches des échangeurs de la N90</p>
--	--





Contexte et objectifs

- La DSP du réseau de bus urbains et périurbains arrive à échéance le 31/12/2017. La prolongation jusqu'au 31/08/2018 n'est pas actée.
- L'exploitation des lignes scolaires n'est pas incluse dans la DSP actuelle. Ces lignes sont nombreuses : 64 au total.
- Le réseau est relativement jeune et sa fréquentation connaît une dynamique qu'il faut conforter.
- L'objectif est de renforcer l'attractivité du réseau par une amélioration qualitative de l'offre proposée aux habitants.

Avantages de la mesure

- Lisibilité au réseau
- Attractivité du réseau
- Optimisation (tracés, parcours, ...)

Description de l'action

- En cohérence avec ce schéma, la validation des élus. L'équipe-projet de la préparation de la DSP devra intégrer dans les exigences demandées à l'exploitant tous les principes proposés ci-dessous.
- **Hiérarchiser l'offre:** *les principes de réorganisation du réseau qui doivent prévaloir sont les suivants :*
 - Définir une typologie de ligne à laquelle seront associés des niveaux de service, une proposition est faite ci-après.
- **Simplifier l'utilisation de l'offre**
 - Proposer des dimensionnements d'offre simples et clairs, adaptés aux logiques territoriales
 - A partir du réseau actuel, définir de nouveaux tracés lisibles et qui seront constants. Le but est de simplifier le tracé des lignes qui ne doit pas donner l'impression de « faire perdre du temps », « de tourner en rond », etc. Concrètement cela se traduit par la suppression (autant que possible) des antennes et des « pistons » (desserte d'un arrêt nécessitant de faire demi-tour ensuite pour revenir sur son itinéraire).
- **Renforcer l'attractivité de l'offre**
 - Renforcer la complémentarité entre les modes et réseaux, améliorer les temps de parcours et renforcer la communication
- **Adapter l'offre aux potentiels :** tendre vers une meilleure adéquation offre / demande de déplacements. Rendre plus attractives les dessertes vers les pôles générateurs et alléger l'offre sur les zones plus denses et/ou à faible potentiel.

Description de l'action

Hierarchisation de l'offre

Lignes structurantes

Des lignes urbaines A, B et C à haut niveau de service desservant le cœur de l'agglomération, Ugine et les grands pôles générateurs (Halle Olympique, gare d'Albertville, Chiriac, Terre Neuve, centre-ville, zones d'emplois d'Ugine...).

Lignes complémentaires

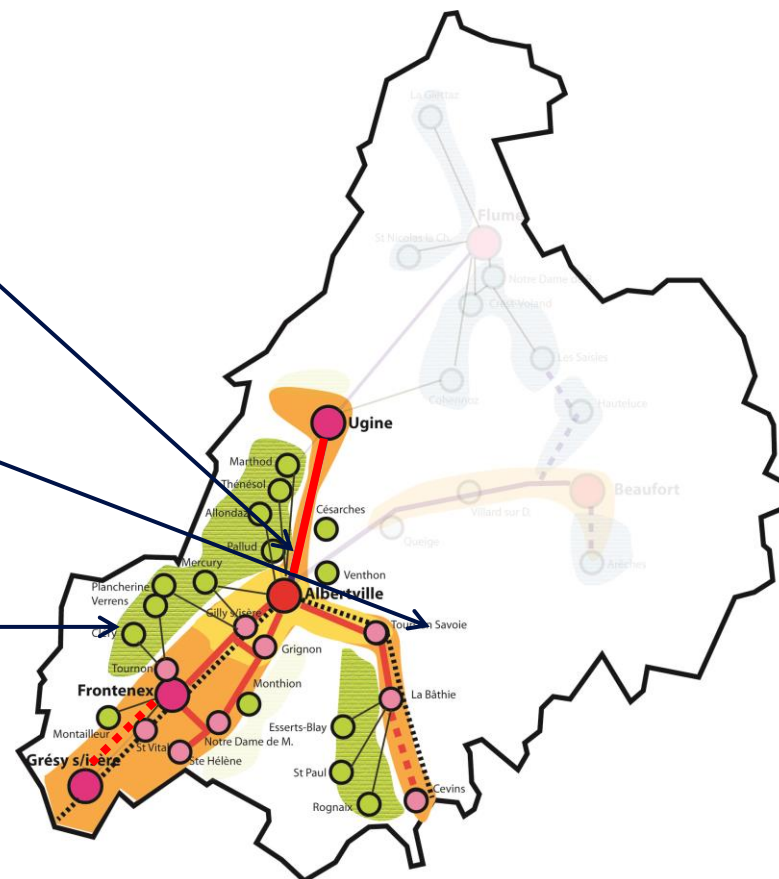
Des lignes urbaines et périurbaines cadencées avec un bon niveau de service. Elles constitueront les lignes « ossatures » de la vallée (lignes D, E, F, G, H). Elles desserviront les gares et arrêts TER, les autres pôles d'emplois, ...

Lignes de proximité

Des lignes secondaires périurbaines et services TAD qui permettront de compléter le maillage du territoire (ligne F par exemple).

L'offre des lignes scolaires ouvertes à tous devra être communiquée de façon claire et visible (notamment sur le site internet).

Suppression de la ligne de marché I et de la ligne J : offres qui seront intégrées dans un système à la demande par exemple.





Description de l'action

Simplifier l'utilisation de l'offre

Niveaux de service associés

Lignes structurantes

Des lignes urbaines A, B, C à haut niveau de service desservant le cœur de l'agglomération et les grands pôles générateurs (Halle Olympique, gare d'Albertville, Chiriac, Terre Neuve, centre-ville...).

- Cadencement à 20-30' aux heures de pointe
- Rééquilibrage de l'offre entre semaine, week-end et vacances scolaires (réduction des écarts de fréquence)

Lignes complémentaires

Des lignes urbaines et périurbaines cadencées avec un bon niveau de service. Elles constitueront les lignes « ossatures » de la vallée (lignes D, H, G, E,...). Elles desserviront les gares et arrêts TER, les autres pôles d'emplois, ...

- Cadencement à 40' aux heures de pointe
- Fonctionnement le samedi

Lignes de proximité

Des lignes secondaires périurbaines et services TAD qui permettront de compléter le maillage du territoire (ligne F par exemple).
L'offre des lignes scolaires ouvertes à tous devra être communiquée de façon claire et visible (notamment sur le site internet).

- Fonctionnement à minima du lundi au vendredi
- Fonctionnement du TAD à étudier (virtuel sur les extrémités d'axes comme vers Cevins, vers Grésy,...) et zonal depuis/vers les hauteurs

Suppression de la ligne de marché I et de la ligne J : offres qui seront intégrées dans un système à la demande.

Description de l'action

Simplifier l'utilisation de l'offre

- **Suppression des antennes et « pistons »**
- **Simplification de certains tracés** (ligne B plus directe, fusion ligne E et D, traitement de la ligne F en boucle)

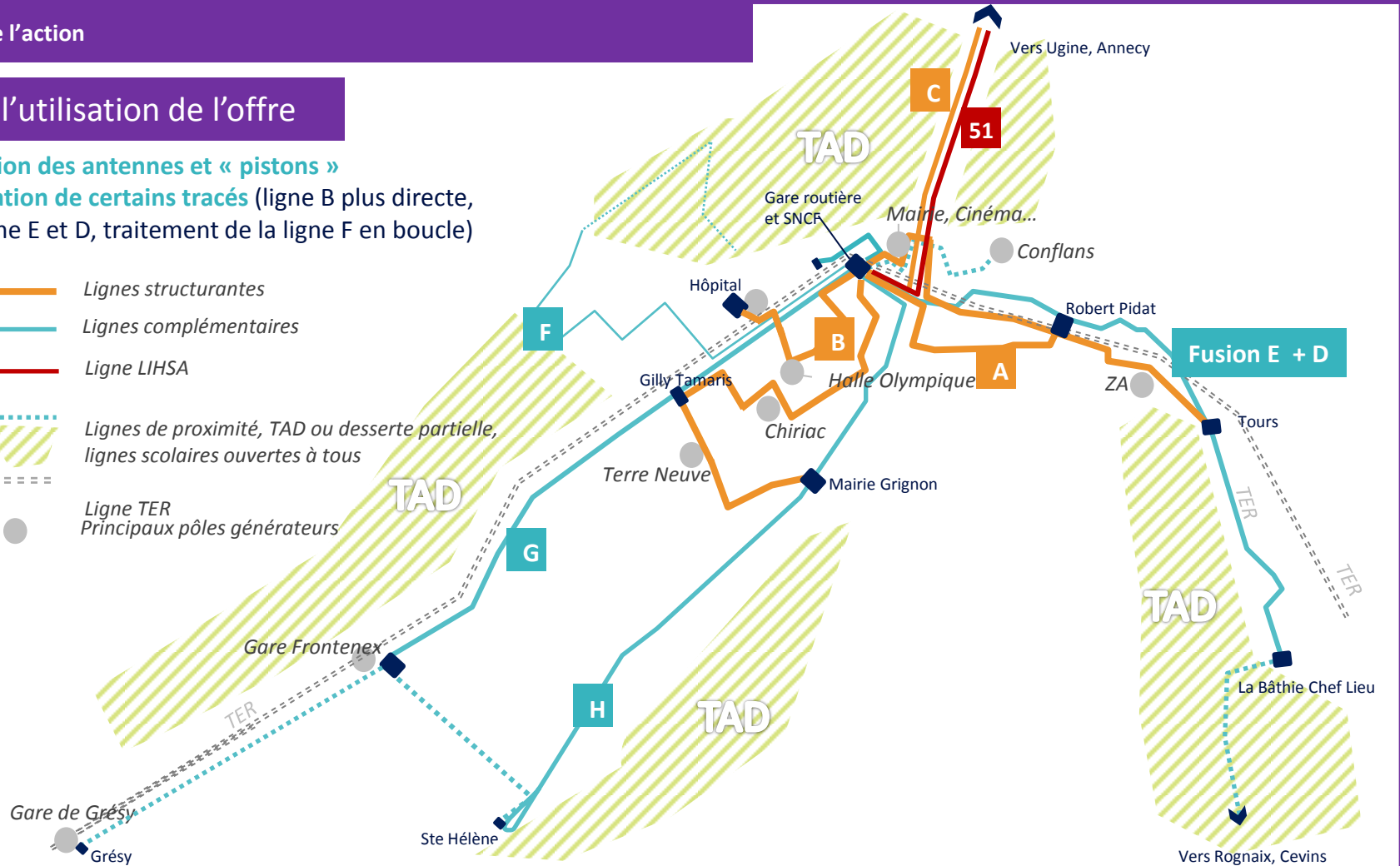
Lignes structurantes

Lignes complémentaires

Ligne LIHSA

Lignes de proximité, TAD ou desserte partielle, lignes scolaires ouvertes à tous

Ligne TER
Principaux pôles générateurs





Description de l'action

Renforcer l'attractivité de l'offre

En renforçant la complémentarité entre les modes, réseaux, en améliorant les temps de parcours, en renforçant la communication

Lignes structurantes et complémentaires

- Des lignes structurantes et complémentaires en connexion (horaire et physique) avec le TER et les lignes interurbaines...
- Des tracés plus directs pour les lignes structurantes
- Des connexions avec les autres lignes plus longues distances : cars Macron, navettes aéroport, navettes ski en hiver...

Lignes complémentaires

- Des secteurs en extrémité de territoire à traiter en TAD

Lignes de proximité

- Des lignes de proximité en rabattement sur les lignes structurantes

- Des correspondances garanties entre les principaux réseaux
- Des grilles horaires facilitant les correspondances avec les autres réseaux (grille mutualisée ligne D et TER en basse Tarentaise)

- Des plans schématiques
- Des plans zoomés sur des secteurs en faisant mieux apparaître les pôles générateurs
- Faire apparaître les autres réseaux sur les plans (TER, LHISA...)
- Une identité commune à tout le réseau



Description de l'action

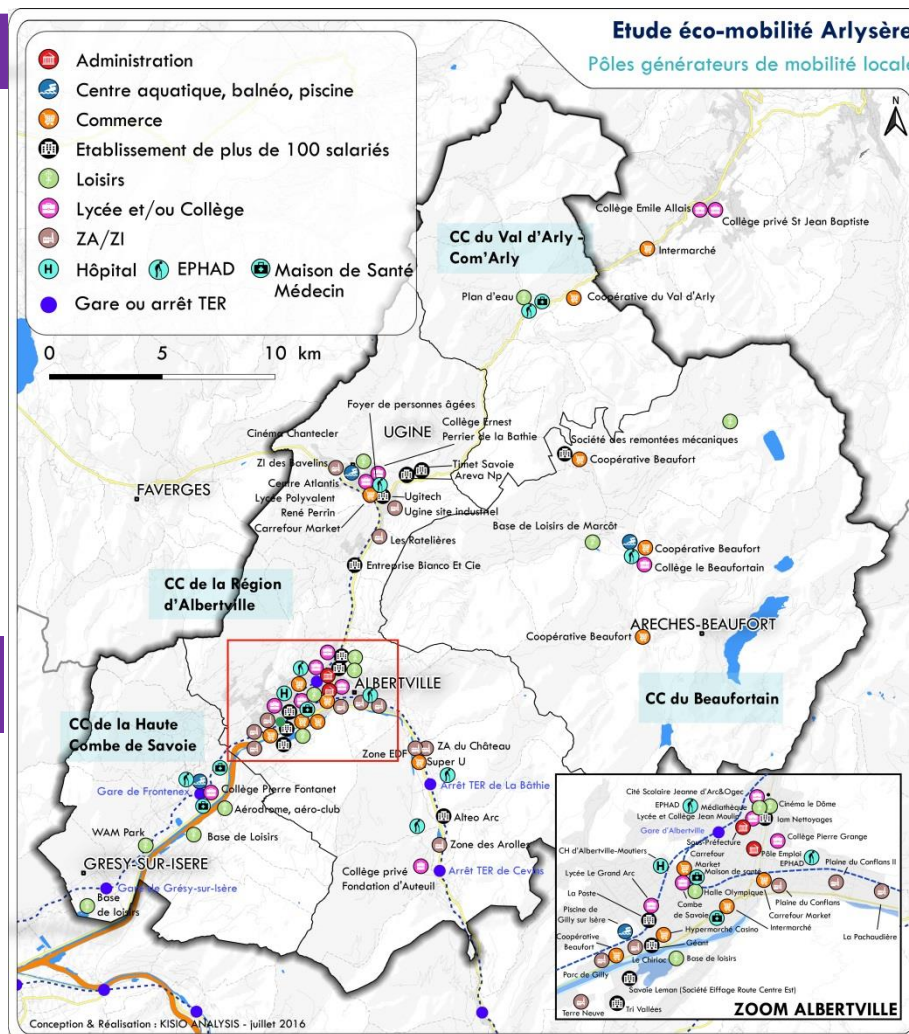
Adapter l'offre aux potentiels

Une offre attractive pour la desserte des grands pôles générateurs

- Desserte assurée par les lignes structurantes (A, B et C)
- Niveau d'offre à minima 30' en heures de pointe vers/depuis ces pôles
- Des services assurés du lundi au dimanche y compris en période de vacances scolaires
- Adapter les horaires en fonction des ouvertures de commerces, embauches/fins de service, ...

Rationaliser l'offre dans les secteurs à plus faibles potentiels

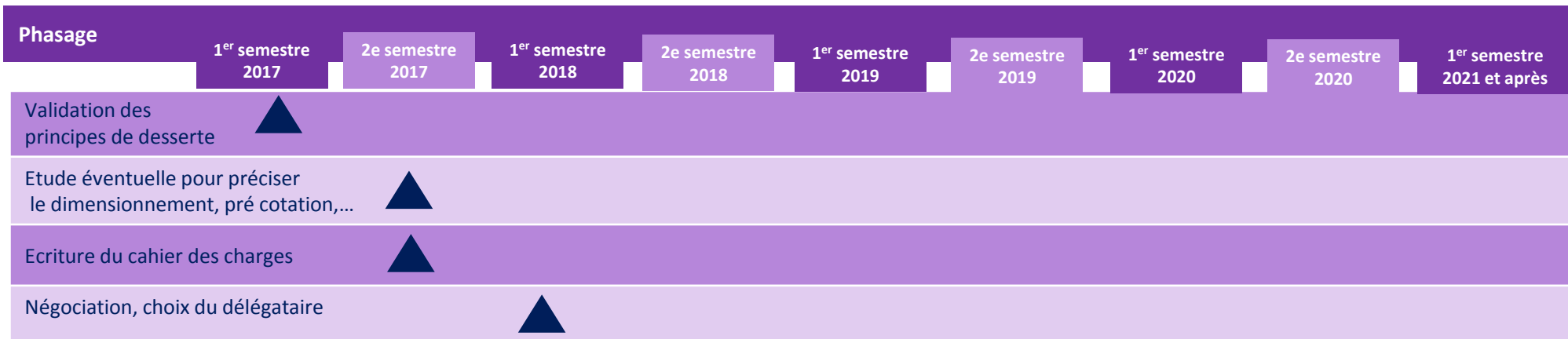
- En extrémité de territoire
- Secteurs à faible densité et dépourvus de générateurs
- Zones déjà desservies par des lignes TER ou lignes fortes
- Zones desservies par les lignes scolaires pour éviter les doublons d'offre. Sur ces zones, des services TAD complétés par des lignes scolaires



RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS

Action n°6

Définir et décliner les grands principes d'organisation de l'offre urbaine



Moyens, dimensionnement à mettre en place

- Eventuelles étude sde dimensionnement de service (scolaire, tarification, organisation des services, ...)
- Ecriture du cahier des charges de la DSP

Coût / estimation de la mesure

- Etude : entre 15 et 30 K€ selon la thématique
- Moyen humain : environ 1 mois de travail à temps plein pour rédiger les cahiers des charges correspondants

Portage

- Service Transport d'Arlysière

Partenaires, financements possibles

- Bureau d'étude



Contexte et objectifs

- 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.

Avantages de la mesure

- Assurer une desserte équitable et minimale de l'ensemble du territoire
- Rendre l'offre plus attractive
- Renforcer les complémentarités et l'intermodalité sur le territoire

Description de l'action

- Comme pour la DSP urbaine et scolaire, les grands principes d'organisation seront à valider :
- **Hiérarchiser l'offre**
- **Simplifier l'utilisation de l'offre**
- **Renforcer l'attractivité de l'offre**
- **Adapter l'offre aux potentiels**

Actions complémentaires à prévoir

- Mettre en phase les propositions :
 - Tarifaires présentées dans la fiche 4
 - D'intermodalité présentées dans la fiche 5

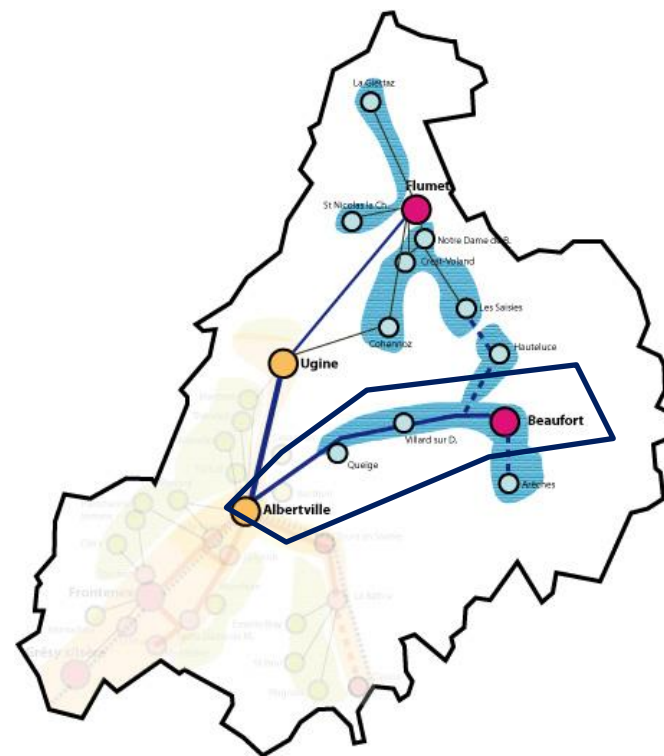
Description de l'action

Hiérarchisation de l'offre

Lignes régulières à destination du Beaufortain

- Ligne interurbaine qui pourrait proposer à **minima 5 AR** (contre 4 actuellement).
- Complémentarité avec les navettes locales
- **Offre constante** : des services qui fonctionnent du lundi au samedi toute l'année ainsi que le dimanche (avec une offre moins conséquente, voire en TAD sur 1 ou 2 AR)
- Etudier une possibilité de connexion et de desserte d'Albertville par les navettes de l'aéroport de Chambéry.

Depuis le 19/12, une liaison Transavia est opérée entre Paris et Chambéry en Boeing 737 (189 sièges). Les villes d'Amsterdam et de Rotterdam sont également reliées. Les navettes organisées par l'aéroport et le département de Savoie « Trans'neige », desservent certaines villes de la vallée et la Tarentaise (Moutiers, Aime, Landry, Bourg-St-Maurice) ... mais pas Albertville.

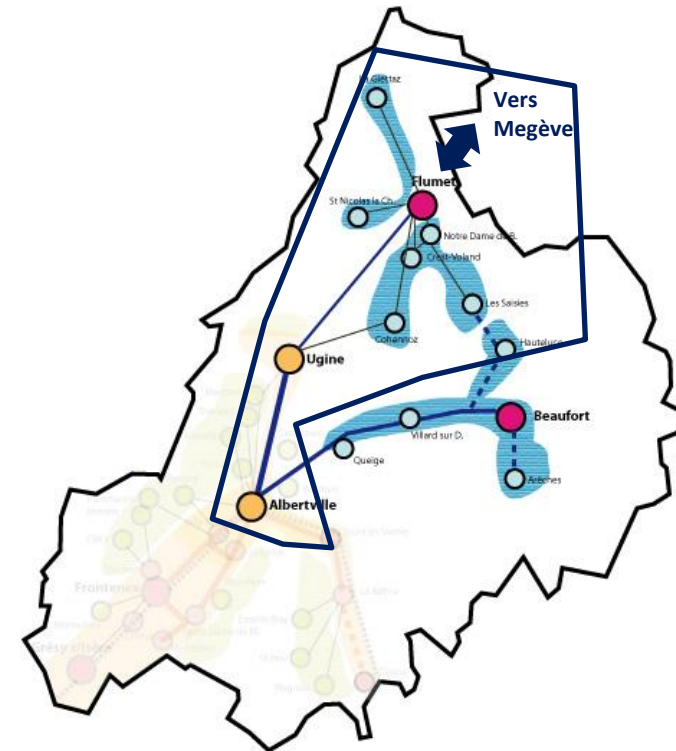


Description de l'action

Hiérarchisation de l'offre

Desserte du Val d'Arly à l'année

- Un système de TAD en rabattement sur les bourgs-centres, Flumet, Ugine...
- Etudier la prise en compte des Saisies et de Hauteluçe
- Une sortie du territoire à prévoir vers Praz et Megève
- Horaires en connexion avec les lignes urbaines (notamment à Ugine, les navettes aéroports présentes sur Megève)

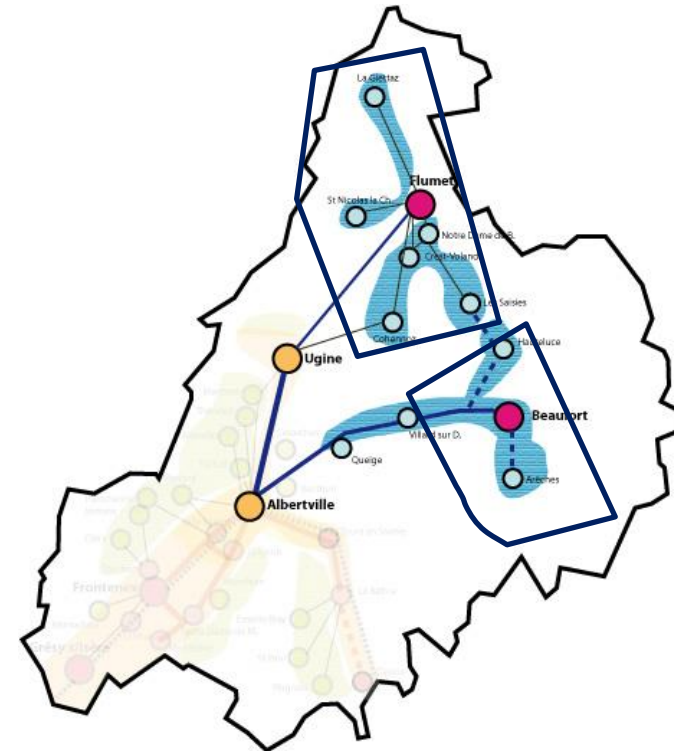


Description de l'action

Hiérarchisation de l'offre

Desserte des stations

- Maintien d'un service régulier les samedis d'hiver en direction des stations du territoire et en connexion avec les arrivées/départs TGV
- Accès aux hameaux –stations (Saisies, Arèches) : réguliers en hiver/été, à la demande autrement ou intégrés dans le TAD du Val d'Arly
- Maintien des lignes A3/A4 **en hiver** en complémentarité avec navettes ski-bus



Description de l'action

Simplifier l'utilisation de l'offre

Des standards d'offres simples et clairs

- Limiter les horaires spécifiques
- Afficher des circulations du lundi au dimanche (Beaufortain)
- En TAD : privilégier la simplicité (par ex : circulation à destination des bourgs-centres, du lundi au vendredi, de 9h à 17h ...)

Exemple de préconisation
pour un jour ouvrable de
base sur la **ligne A1**

Service existant

Service circulant certains jours
actuellement

Départs Beaufort	Arrivées Albertville	Départs Albertville	Arrivées Beaufort
06h48	07h20	07h35	08h10
07h39	08h05	08h20	08h10
08h40	09h10	13h00	13h29
14h09	14h35	17h15	17h39
16h34	17h00	18h35	18h59

Diagram annotations:

- Red lines: Actifs/scolaires (07h20 to 08h20), Marché (08h05 to 13h00), Achats (14h35 to 17h15), Actifs (17h00 to 18h35)
- Blue lines: Actifs/scolaires (07h35 to 09h10), Balades (18h35 to 17h15)

Des itinéraires lisibles et constants

- Circulation si possible toute l'année,
- Etudier la mise en place de lignes express vers les stations complémentaires aux lignes interurbaines réalisant du cabotage (ex Albertville- Beaufort – Les Saisies/Arèches)
- Etudier sur Albertville et Megève une connexion avec les navettes aéroport



Description de l'action

Renforcer l'attractivité de l'offre

Renforcer la complémentarité entre les modes et réseaux

- Des lignes interurbaines en rabattement sur les réseaux structurants de la vallée d'Albertville (gare, lignes A, B, LHISA...)
- En local, services TAD qui peuvent venir se rabattre sur les lignes interurbaines
- Des grilles horaires facilitant l'interconnexion avec les autres réseaux (affichage des départs/arrivées de train par exemple)
- Mutualiser les offres TC existantes scolaires / non scolaires / navette nature, navette ski Crest-Voland - Albertville...

Améliorer si possible les temps de parcours

- Limiter le nombre d'arrêt intermédiaire notamment en direction des stations de ski

Renforcer la communication

- Simplification des fiches horaires
- Une identité commune avec le réseau urbain et périurbain

Description de l'action

Adapter l'offre aux potentiels

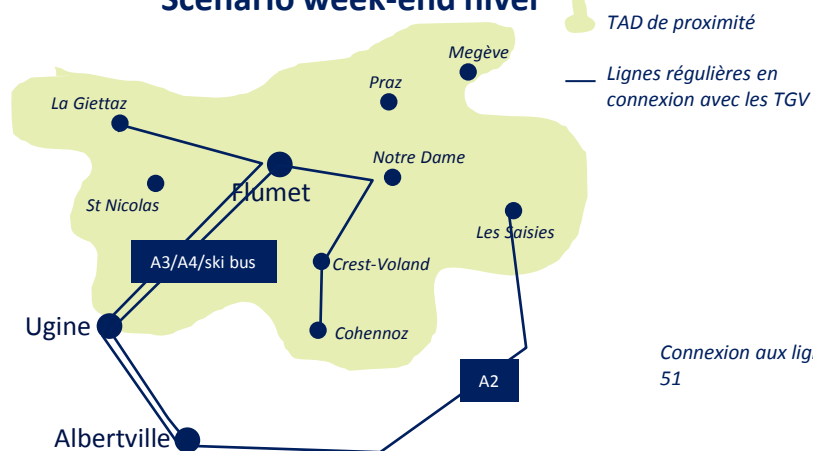
Une offre attractive pour la desserte des pôles générateurs

- Desserte systématique de la gare SNCF à Albertville
- Connexion en gare avec les arrivées /départs de train (hors hiver à minima avec les arrivées TGV et TER de 12h43-12h15 et départs de 17:34 en TGV et 7h34 en TER le samedi)
- Plus de connexions avec les TGV d'hiver (6 à 8 AR TGV en hiver) notamment à destination des stations du Beaufortain
- Vers Flumet : à minima 3 AR en connexion avec arrivées / départs des TGV

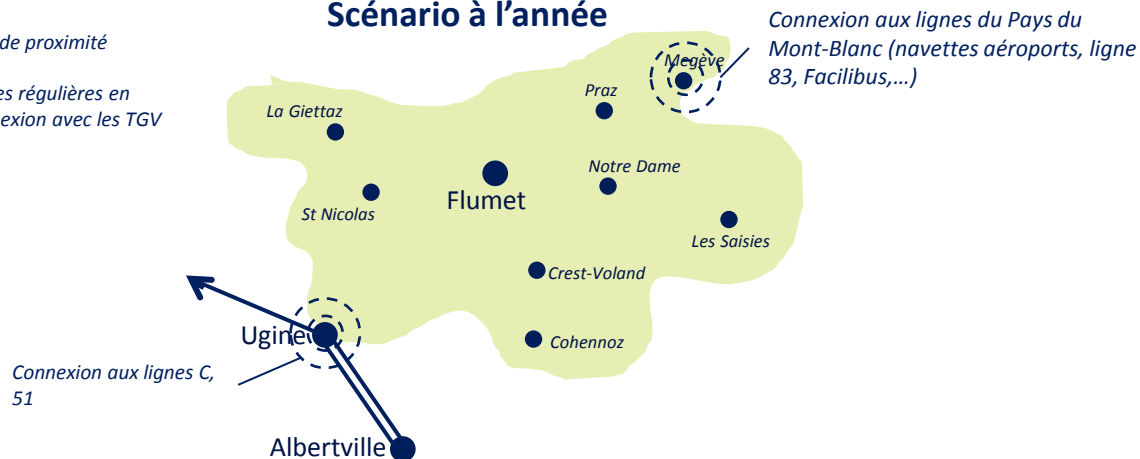
Rationnaliser l'offre dans les secteurs à plus faibles potentiels

- Traiter la desserte de Flumet hors hiver : TAD localisé ou ligne virtuelle comme actuellement vers Ugine-Albertville ?
- TAD zonal à étudier sur les communes des hauteurs du Val d'Arly et du Beaufortain (Les Saisies, Hauteluce)

Scénario week-end hiver



Scénario à l'année



RÉSEAUX URBAINS ET INTERURBAINS

Action n°7

Définir les grands principes d'organisation de l'offre interurbaine

Phasage

1^{er} semestre
2017

2^e semestre
2017

1^{er} semestre
2018

2^e semestre
2018

1^{er} semestre
2019

2^e semestre
2019

1^{er} semestre
2020

2^e semestre
2020

1^{er} semestre
2021 et après

Validation des principes de desserte



Etude éventuelle pour préciser Certains sujets (TAD, tarif...) ...



Signature d'avenants pour équilibrer les deux DSP urbaine et interurbaine (tarification,...)



Renouvellement des marchés et DSP



Moyens, dimensionnement à mettre en place

- Eventuelles étude de dimensionnement de service (scolaire, tarification, organisation des services, ...)
- Cahier des charges lié aux avenants

Coût / estimation de la mesure

- Etude : entre 15 et 30 K€ selon la thématique
- Moyen humain : environ 1 mois de travail à temps plein pour suivre les études, rédiger les contrats,...

Portage

- Service Transport d'Arlysère

Partenaires, financements possibles

- Bureau d'étude



Autres actions à étudier / envisager :

<p>Inclure dans la future DSP urbaine une assistance et des services à la mobilité</p>	<ul style="list-style-type: none">→ Services de Transport à la demande pour les secteurs moins denses :<ul style="list-style-type: none">○ Partenariat avec les taxis pour les TAD de type zonal○ Plateforme téléphonique gérée par l'exploitant → La gestion d'un service de location de vélos longue et courte durée (hors vélo libre-service) → L'assistance pour l'accompagnement de PDE/PDIE sur le territoire (géolocalisation des salariés, animations au sein des entreprises , stands pour informer sur l'offre,...)
--	---



MOBILITÉ PARTAGÉE ET ÉLECTRO MOBILITÉ

Action n°8

Déployer le système de covoiturage spontané au sein d'Arlysère



Contexte et objectifs

- Un dispositif de covoiturage spontané initié par la commune de Pallud. Une initiative pouvant être déployée à l'échelle de tout Arlysère.
- Certaines zones ne pourront pas bénéficier d'une desserte régulière et cadencée en transports en commun, c'est pour cette raison que d'autres pratiques et moyens de déplacements sont à développer. Le covoiturage spontané ou auto-stop organisé est un de ces moyens.
- Le système aura pour objectifs de permettre un accès à la mobilité en complément des modes de transports existants ou dans les zones dépourvues de transports en commun réguliers.

Avantages de la mesure

- Une solution de mobilité adaptée aux milieux ruraux
- Gratuité pour les usagers
- Une pratique écologique (covoiturage)
- Un système qui fédère plusieurs communes et partenaires autour d'un projet

Description de l'action

- Un système de covoiturage spontané est un système d'auto-stop avec des conducteurs et des passagers identifiés pour sécuriser la pratique. Le système est entièrement gratuit pour les usagers.
- La mesure consiste à s'appuyer sur un réseau type « Rézo le Pouce » qui se charge d'organiser et gérer le réseau d'auto-stop. Les collectivités pourraient gérer ce système (à l'image de Pallud) mais des efforts de communication, de sensibilisation (à renforcer surtout en début de mise en place) conditionneront le succès du dispositif, par ailleurs un réseau comme « REZO POUCE » est déjà présent en Savoie, au sein d'EPCI voisins (Communautés de communes des Vallées d'Aigueblanche, de Cœur de Tarentaise et des Versants d'Aime).



Le passager se rend à un arrêt identifié sans avoir à anticiper son trajet. Le conducteur s'y arrête s'il le souhaite



Après s'être identifié comme membre du réseau (carte pour les membres, fiche destination pour l'autostoppeur, autocollant pour le conducteur), et s'être assurés d'aller dans la même direction, ils peuvent faire le trajet ensemble

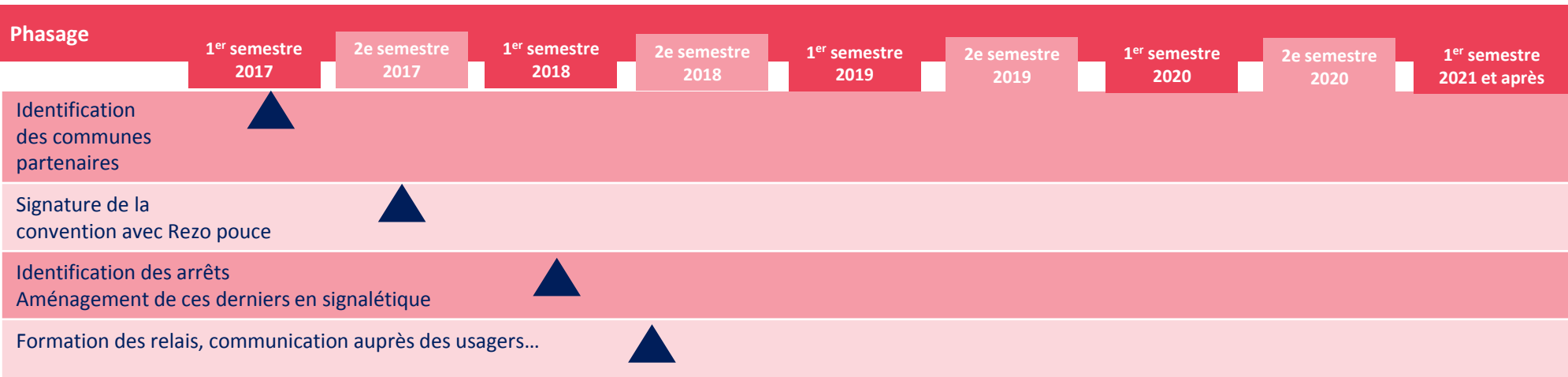


L'utilisation du dispositif Rezo Pouce est soumise à une inscription au préalable unique et gratuite en mairie, sur internet ou via l'application smartphone. Un kit mobilité est délivré lors de l'inscription

MOBILITÉ PARTAGÉE ET ÉLECTRO MOBILITÉ

Action n°8

Déployer le système de covoiturage spontané au sein d'Arlyère



Moyens, dimensionnement à mettre en place

- Pilote du dispositif à identifier au sein d'Arlyère
- Assistance à étudier par Rezo Pouce voire l'Agence Ecomobilité
- Relais à identifier au sein des territoires (communes, associations,...)
- Actions de communication (en complément des animations de Rezo Pouce, de leur site internet,...)

Coût / estimation de la mesure

- Environ 80 à 100 K€ pour le budget du réseau Pouce (animations, communication, livraison de kits, ...) sachant que des financements sont possibles (FEDER, ADEME, CD73...)
- Ensuite le budget par commune ou EPCI est variable selon le personnel pouvant être mobilisé pour l'animation locale (il peut varier de 1 000€ pour une petite commune à 20 K€ pour une commune de 10 000 habitants)
- Des formations sont facturées par REZO POUCE à 500 € / journée

Portage

- Portage idéal serait à l'échelle de la future agglomération appuyée par des relais locaux (mairies, associations,...)

Partenaires, financements possibles

- Financement via le FEDER (Région), l'ADEME et le Département de la Savoie



Contexte et objectifs

- Aucune solution d'autopartage n'est présente sur le territoire d'Arlysière
- Les déplacements ne pouvant être réalisés en transports en commun, ils se font alors en taxi ou par le biais de location type Avis ou Europcar
- Dans le sens de la complémentarité entre les modes et de l'intermodalité, une expérimentation d'autopartage en gare d'Albertville pourrait être mise en place

Avantages de la mesure

- Compléter ainsi le panel de solutions de mobilité présentes sur le territoire
- Améliorer l'attractivité du territoire pour les personnes dépourvues de véhicule et usagers du train en transit
- Désenclaver certains territoires éloignés des transports
- S'adresser aux particuliers et aux entreprises / administrations

Description de l'action

- **Expérimenter la mise à disposition d'un véhicule en autopartage en gare d'Albertville. Ce dispositif pourrait s'inscrire dans le réseau CITIZ déjà présent sur le département (Chambéry, Aix les Bains, Montmélian, Parc des Bauges...)**
- Mobiliser et identifier une place de stationnement au sein d'un des deux parkings longue-durée de la gare,
- Prévoir un véhicule de catégorie B ou + (plus adapté au territoire de montagne, à la distance, bagages,...)
- **Fonctionnement** du dispositif **Citiz Alpes-Loire** :
 - Location de voiture via un **abonnement mensuel** en libre-service dans des stations 24h/24, 7j/7 : **abonnement plein tarif : 15€/mois**.
 - **S'ajoute**, un **tarif d'utilisation** variant en fonction de la catégorie de la voiture choisie et du nombre d'heures de location (**2€ à 3,5€/h**), et en fonction du nombre de kilomètres parcourus (**<100 km : entre 0,35€ et 0,39€/km, >100km : entre 0,17€ et 0,39€**). Carburant, entretien, assurance tous risques et assistance 24h/24 sont compris dans le prix.
 - **Réservation via internet** (www.citelib.com) **ou téléphone**, 7j/7 et 24h/24, jusqu'à 5 min avant le départ (annulation, sans frais, jusqu'à 4h avant le départ).
 - La voiture prise à une station doit être ramenée dans cette même station. Par contre, l'abonné peut accéder aux voitures partagées des 80 villes du réseau.
 - A la station d'autopartage, **le véhicule s'ouvre à l'aide du badge personnel et la clé de contact est à l'intérieur**.



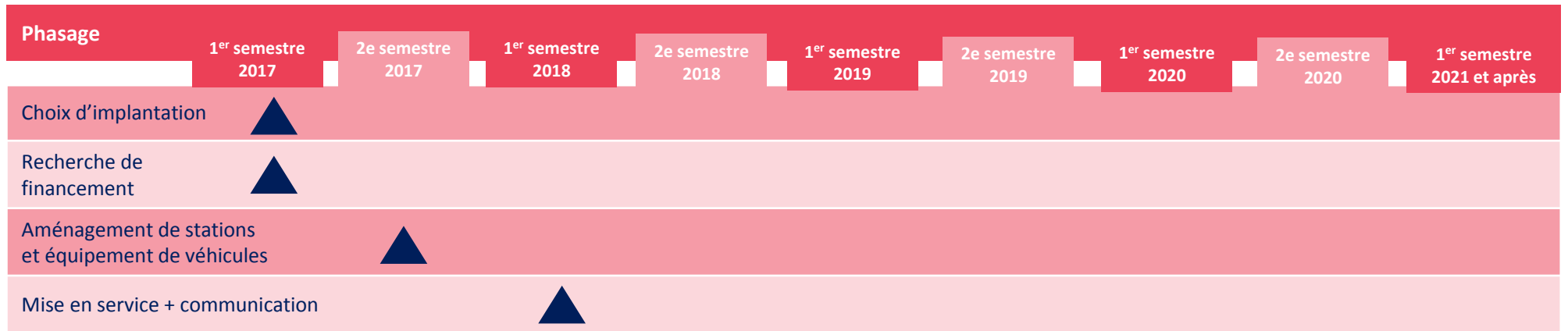
Actions complémentaires à prévoir

- A anticiper : l'étude d'un déploiement possible avec d'autres stations d'autopartage à plus long terme si le dispositif est un succès (stations au niveau de pôles générateurs comme la Halle Olympique, ...)

MOBILITÉ PARTAGÉE ET ÉLECTRO MOBILITÉ

Action n°9

Expérimenter l'autopartage en gare d'Albertville



Moyens, dimensionnement à mettre en place

- Pour faire des économies et pour aller dans le sens du projet de partage de flotte de véhicule de service des administrations du territoire, il est possible qu'**un véhicule d'une collectivité ou du Centre hospitalier puisse être mis à disposition** dans le cadre du dispositif CITIZ (c'est ce qui a été fait sur [Annemasse](#))
- Commencer par l'implantation de 1 ou 2 stations, notamment en gare où l'autopartage constitue un complément idéal au train pour les derniers kilomètres qui ne peuvent être parcourus autrement.

Impact environnemental

- 1 voiture en autopartage permettrait de remplacer 7 à 8 voitures personnelles et libérer 7 places de stationnement.
- Diminution de 290 Kg de CO2 par an par utilisateur.

Portage

- Une AOM est compétente selon l'article 52 de la loi MAPAM pour créer un service public d'autopartage en cas d'insuffisance de l'offre privée ;
- Une AOM est compétente, selon l'article 51 de la loi MAPAM, pour aménager des emplacements de stationnement pour les véhicules bénéficiant du label "autopartage"

Coût / estimation de la mesure

- L'investissement porté par la collectivité concerne l'aménagement des emplacements destinés à accueillir les véhicules (signalétique, marquage, travaux de génie civil...) ainsi que l'équipement des véhicules permettant de faire fonctionner le système (lecteur, boîtier)
- Financement du fonctionnement du service : par l'opérateur .
- Coûts de communication pour la promotion du service auprès de la population ainsi que des différentes cibles potentielles (entreprises, associations, administrations publiques...)
- **Exemple de coût sur l'agglomération de Villefranche-sur-Saône :**
 - Investissements pour l'aménagement de 2 stations et l'équipement de 3 véhicules (petite citadine) : **17 590 € HT.**
 - Coût d'utilisation, pour la 1ère année, d'un véhicule pour la collectivité (abonnement + location) : **565€ HT / mois / véhicule.**
 - Dépenses relatives à la communication : estimées à **11 000 € HT**

Partenaires, financements possibles

- **ADEME** : dans le cadre de l'appel à projet Mobilité en Rhône-Alpes 2017 (**date de clôture le 24/03/2017**)
- **SNCF et Région RA – Auvergne** : dans le cadre d'une action « TER + voiture libre service » comme à Montmélian

MOBILITÉ PARTAGÉE ET ÉLECTRO MOBILITÉ

Action n°9

Expérimenter l'autopartage en gare d'Albertville

The screenshot displays the RÉSEAUcitiz website interface. On the left, there is a sidebar with a car-sharing icon and the logo. Below the logo are navigation buttons for 'PLANS' and regions: 'Haute Savoie', 'Savoie', 'Loire', and 'Isère'. A 'LÉGENDE' section lists three station types: 'Station Cité Lib' (blue car icon), 'Prochainement' (green car icon), and 'Station Cité Lib by Ha :mo' (red car icon). The main area shows a map of the Savoie region with numerous blue car icons indicating car-sharing stations, primarily clustered around the Chambéry and Albertville areas. The map includes labels for various towns and geographical features like 'Le Rhône' and 'Lac du Bourget'.



ANALYSIS



CONSULTING



SERVICES



SOLUTIONS



DIGITAL

MOBILITÉ PARTAGÉE ET ÉLECTRO MOBILITÉ

Action n°10

Sensibiliser les acteurs privés et publics pour le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques



Contexte et objectifs

- A ce jour on comptabilise 4 bornes de recharge dédiées aux véhicules électriques (source : Chargemap.com). 7 bornes sont par ailleurs en projet d'implantation sur Albertville. Ce qui porterait à 11 le nombre de bornes sur le territoire.

Commune	Emplacement	Type de charge	Véhicule	Accès	Prix	Nombre de prises
Albertville	BUT d'Albertville, 10 route de Grignon	Semi-acceléré 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

Avantages de la mesure

- Rôle d'information et de sensibilisation auprès des entreprises du territoire
- Facteur d'attractivité du territoire
- Compléter le maillage de bornes existant
- Inciter les particuliers et professionnels à se déplacer en voiture électrique (les nouvelles Renault ZOE ont une autonomie de 400 km)

Description de l'action

- La loi sur la Transition énergétique fixe un objectif de 7 millions de bornes de recharge électrique installée à horizon 2030. Des programmes d'aides permettent de financer des projets publics et privés. La convention relative au programme d'Aide au développement des véhicules électriques grâce à de nouvelles infrastructures de recharge (Advenir), se donne pour ambition de financer l'installation de 12 000 points de recharge d'ici fin 2018. Les bornes éligibles sont :
 - les bornes partagées sur les parkings des entreprises et des personnes publiques, accessibles aux salariés et aux flottes,
 - les bornes partagées accessibles au public sur des espaces privés, tels les parkings de magasins et services publics ou les parkings en ouvrage,
 - les bornes privées en habitat collectif détenues et gérées par les particuliers, les bailleurs sociaux, les syndicats ou les propriétaires privés.
- Dans ce cadre, des actions de sensibilisation et d'information auprès des structures privées (entreprises, hébergeurs touristiques, centres commerciaux,...) pourraient être portées et mises en place par Arlysère en lien avec l'Agence Ecomobilité et en lien avec des démarches de type PDE/ PDA. Des secteurs tels que Terre Neuve mais aussi Ugine (proche Ugitech) pourraient être pilotes.
- Le déploiement de bornes de recharge à l'échelle des administrations et collectivités locales serait un bon moyen de se montrer exemplaire sur le sujet.
- Source : developpement-durable.gouv.fr

MOBILITÉ PARTAGÉE ET ÉLECTRO MOBILITÉ

Action n°10

Sensibiliser les acteurs privés et publics pour le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques

Phasage	1 ^{er} semestre 2017	2 ^e semestre 2017	1 ^{er} semestre 2018	2 ^e semestre 2018	1 ^{er} semestre 2019	2 ^e semestre 2019	1 ^{er} semestre 2020	2 ^e semestre 2020	1 ^{er} semestre 2021 et après	
Identification des ressources chargées de porter le projet		▲								
Créer plusieurs supports d'information dédiés aux entreprises (info technique, de coût, financement, avantages,...)			▲							
Organisation de tables rondes ou seraient conviés les représentants des entreprises/ administrations			▲							
Moyens, dimensionnement à mettre en place							Coût / estimation de la mesure			
<ul style="list-style-type: none">Moyens humains à dégager (environ 1 mois de travail sur l'année) :<ul style="list-style-type: none">Conception des supports en lien avec l'ADEME, avec les services communicationOrganisation de tables rondes avec des représentants d'entreprises, hébergeurs sur le sujet							<ul style="list-style-type: none">< 5K€ hors prestation extérieure éventuelle (assistance, sous-traitance de communication,...)			
Portage							Partenaires, financements possibles			
<ul style="list-style-type: none">Service Energie/Climat en lien avec l'ADEME, l'Agence Ecomobilité en AMO sur les PDE/ PDIE							<ul style="list-style-type: none">Appui ADEME			

MOBILITÉ PARTAGÉE ET ÉLECTRO MOBILITÉ

Action n°10

Sensibiliser les acteurs privés pour le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques

Quelques retours d'expériences

**Communauté de communes Vierzon
Sologne Berry**
10 communes
33 447 hab.



Bornes mises en place

- 6 bornes dont 5 sur la commune de Vierzon (proche gare, Centre hospitalier, parkings, pôle d'activité tertiaire...)
- Deux emplacements voiture par borne

Coût pour l'utilisateur

- Une recharge complète coûte entre 2 et 5 €

Partenariat / coût du projet

- Syndicat d'Énergie du Cher (SEC) en concertation avec la CC
- Coût : 7000 € / borne avec aide de l'État (50%), du SEC (30%), du CG (10%) la CC ayant à charge 10% de ces investissements

Source : [site de la CC](#)

Beaumont-Hague
1 commune
1 500 hab.



Bornes mises en place

- Une borne installée sur la commune dans le cadre plus global du projet e-charge50 : réseau de bornes créé par le Sdem50 et les communes de Cherbourg-en-Cotentin, Avranches et Saint-Lô
- Borne située sur un parking proche du Super U

Coût pour l'utilisateur

- Recharge gratuite jusqu'à fin 2016.

Partenariat / coût du projet

- 2 900 € HT pour la commune
- Budget du projet global : 1,397 millions d'€ financé par l'ADEME, le département, les 77 communes et la région Normandie.

Source : [site de la CC](#)

**Association Syndicale Libre « Grand
Estérel » - Association de Parc d'activités**
50 enseignes commerciales
12 000 usagers / jour

Bornes mises en place

- L'ASL Grand Estérel a choisi d'installer des bornes de recharge pour véhicules électriques dans la zone commerciale
- Elle est passée par la société varoise « plus de bornes »
- 4 bornes installées derrière le magasin Carrefour (équipées de prise de type 2 pour une recharge en 1h)

Coût pour l'utilisateur

- Recharge gratuite

Source : [site de la CA](#)

MOBILITÉ PARTAGÉE ET ÉLECTRO MOBILITÉ

Autres actions à étudier / envisager :



Expérimenter le partage de flotte de véhicules

- Expérimenter le partage de flotte de véhicules d'administrations ou d'entreprises dans le cadre d'une optimisation des déplacements effectués depuis Arlysère
- Promotion de la mesure dans le cadre de PDIE et PDIA



CF. RÉSULTAT DE L'ÉTUDE SUR L'AUDIT ET LE PARTAGE DE FLOTTE DE VÉHICULES



Contexte et objectifs

- Le territoire d'Arlyère compte 67 km d'aménagements cyclables existants dont 21 km de véloroute, 23 km de pistes et bandes cyclables et 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.
- Les aménagements présents en dehors de la ville d'Albertville sont exclusivement des bandes cyclables le long des routes départementales les plus fréquentées. Celles-ci sont surtout présentes dans la vallée de l'Isère.

Avantages de la mesure

- Assurer un meilleur maillage cyclable du territoire
- Développer l'usage du vélo tous motifs au sein d'Arlyère

Description de l'action

- Créer 47 kilomètres d'aménagements cyclables à échelonner selon le niveau de priorité**

- 16 km à réaliser prioritairement et qui correspondent à la section non aménagée de la véloroute entre Césarches et le nord d'Albertville et aux aménagements compris dans un rayon de 10 km autour d'Albertville
- 31 km à réaliser à moyen / long terme et correspondant à la Transbeaufortaine et aux aménagements cyclables situés en dehors du rayon de 10 km autour d'Albertville

- Déterminer le type d'aménagement à créer** en fonction de la densité et de la composition du trafic, de la vitesse de circulation, du relief, de la présence de stationnement, du gabarit de la route, de la fréquence des carrefours, de la localisation de l'itinéraire, de la cohérence et de la continuité avec les aménagements existants, du sens de circulation, etc.

		existant	En projet	A créer	Total général
Bande cyclable bilatérale		19 920			19 920
Bande cyclable unilatérale		2 258			2 258
Piste sur trottoir bilatérale		522			522
Piste sur trottoir unilatérale		466			466
Traversée mixte possible (vélo, piéton)		6 659			6 659
Zones 30km/h et zones de rencontre		15 766			15 766
Véloroute		21 056	4 258	2 144	27 458
Transbeaufortaine				20 095	20 095
Type de l'aménagement à déterminer	A réaliser à court terme			14 180	14 180
	A réaliser à moyenlong terme			11 234	11 234
TOTAL GENERAL		45 591	0	47 653	118 558

Actions complémentaires à prévoir

- Etude de programmation des aménagements cyclables pour déterminer le type d'aménagement cyclable à créer



Etude éco-mobilité Arlysère Le futur réseau vélo d'Arlysère

Le réseau vélo existant et en projet

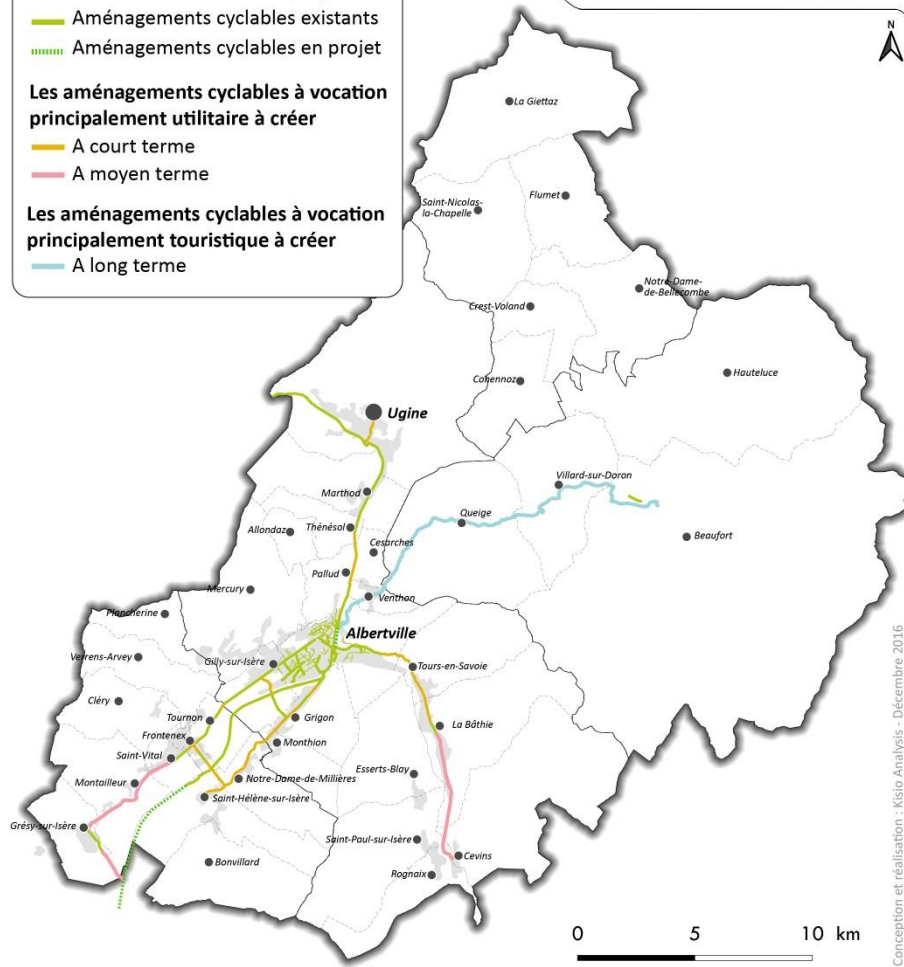
- Aménagements cyclables existants
- Aménagements cyclables en projet

Les aménagements cyclables à vocation principalement utilitaire à créer

- A court terme
- A moyen terme

Les aménagements cyclables à vocation principalement touristique à créer

- A long terme



Conception et réalisation : Kisió Analysis - Décembre 2016

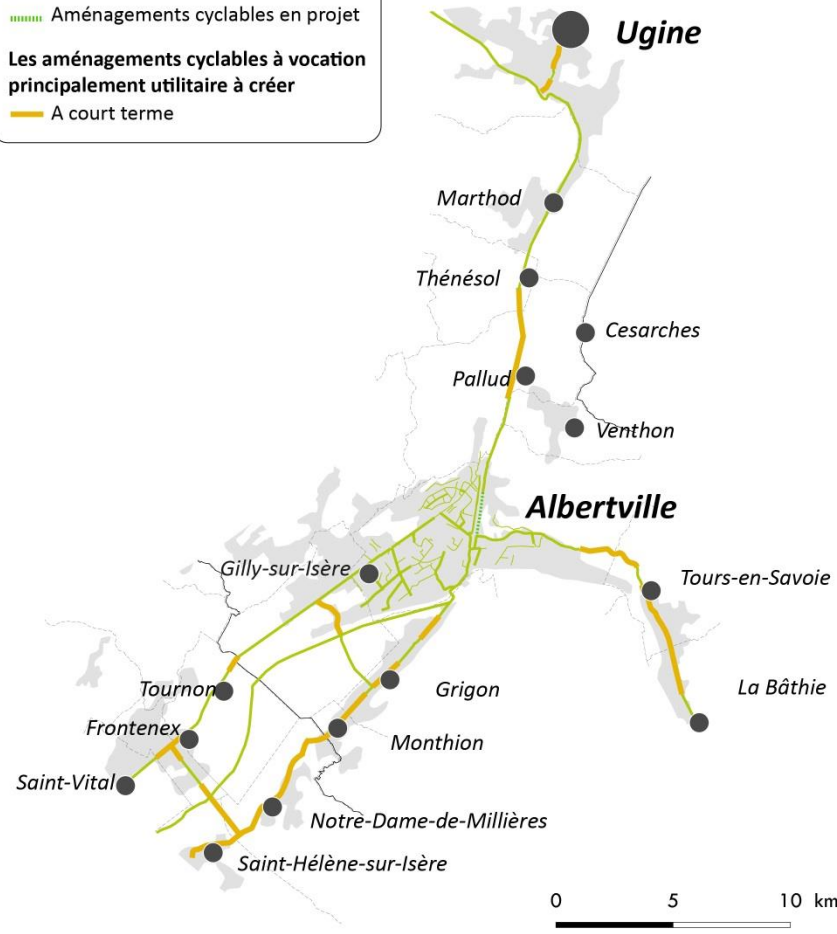
Etude éco-mobilité Arlysère Le futur réseau vélo d'Arlysère

Le réseau vélo existant et en projet

- Aménagements cyclables existants
- Aménagements cyclables en projet

Les aménagements cyclables à vocation principalement utilitaire à créer

- A court terme

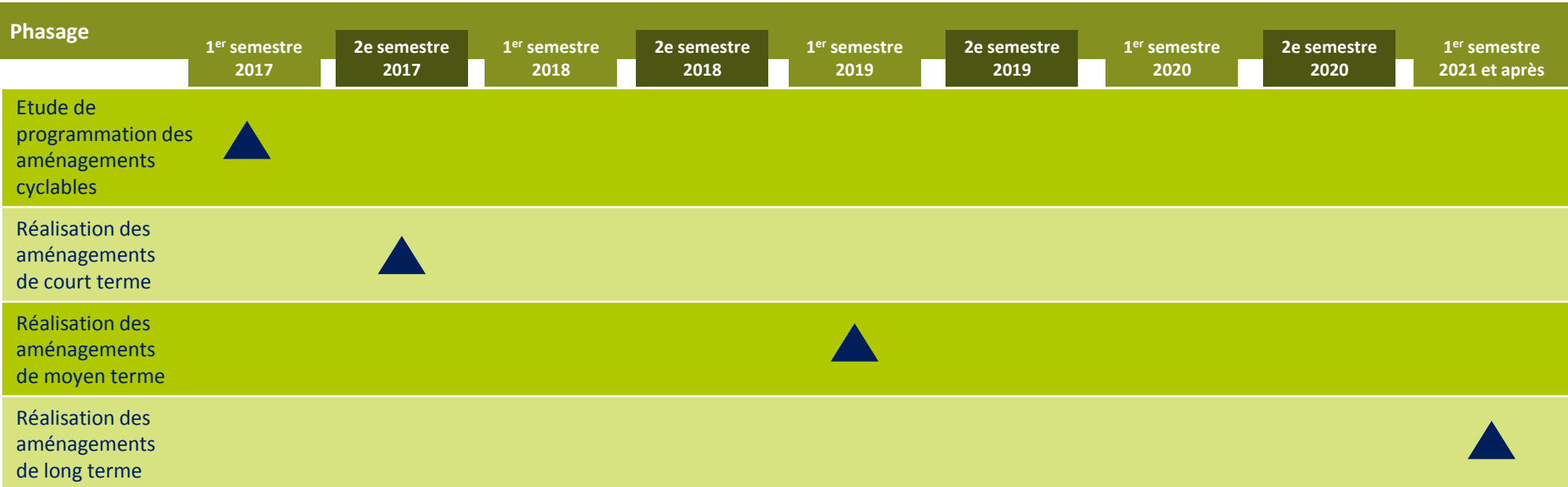


Conception et réalisation : Kisió Analysis - Décembre 2016

PRATIQUE DU VÉLO

Action n°11

Améliorer le maillage des itinéraires cyclables sur le territoire



Moyens, dimensionnement à mettre en place

- Etude de programmation puis marché de travaux
- Suivi / pilotage

Coût / estimation de la mesure

En fonction du type d'aménagement retenu
(ex: création de voirie légère de 1,50m de large de deux côtés de la chaussée sur l'ensemble des aménagements - hors Transbeaufortaine = 4 millions d'€)

Portage

- Service transport d'Arlysière

Partenaires, financements possibles

- Conseil départemental de Savoie
- Région Auvergne Rhône Alpes

Mettre en place un système de location de vélos classiques et à assistance électrique (VAE) de courte et moyenne durée



Contexte et objectifs

- L'intermodalité entre offre train/TER et offre car est à ce jour limitée notamment en dehors de la saison hivernale (offre interurbaine réduite)
- La gare d'Albertville qui est utilisée par près de 600 personnes en moyenne / jour, est un lieu privilégié pour assurer l'intermodalité entre les réseaux de transports (présence d'une gare routière, de guichets d'information et de vente, présence d'une consigne vélo,...).

Avantages de la mesure

- Susciter l'envie de se déplacer sur le territoire d'Arlyère autrement qu'en voiture individuelle et d'acquérir un vélo à assistance électrique
- Valoriser l'initiative auprès de salariés (en lien avec des PDE mis en place) car ces derniers pourraient se faire prendre en charge

Description de l'action

- **Lieu d'implantation du service de location : expérimenter** Un service de location de vélos à assistance au sein de la gare SNCF d'Albertville. Etudier dans un second temps le déploiement du service sur d'autres sites tels que Ugine (ODT), Albertville (Halle Olympique, centre-ville,...)
- **Dimensionnement de la flotte** : Selon l'étude d'évaluation sur les services vélos, les territoires de moins de 100 000 habitants ayant mis en place un service de location de vélo de longue durée dispose, en moyenne d'une flotte de vélos comprise entre 15 et 30 vélos pour 10 000 habitants. Nous proposons que soit mis en place une flotte de 30 vélos à assistance électriques, soit le seuil bas pour ce type de territoire (sur la base de la population d'Albertville, soit 20 000 habitants), avec la possibilité de faire évoluer la flotte en cas de succès de l'opération.
- **Durée de location et tarification** : 4 types d'abonnement seront proposés : 1 jour = 10€ / 1 semaine = 20€ / 1 mois = 40€ / 3 mois = 80€ (Afin de limiter un possible effet d'aubaine sur la location de VAE, la durée de location maximale d'un VAE par personne est limitée à 3 mois. Ce principe permet de limiter le nombre de personnes sur liste d'attente pouvant engendrer un mécontentement grandissant et détériorer l'image du service. Il permet également d'augmenter le turn-over des vélos limitant ainsi l'augmentation de la taille de la flotte et une meilleure maîtrise des coûts d'exploitation. Enfin, plus la durée de location est courte, plus le taux de couverture des recettes sur les dépenses d'équipement est important. Ainsi, pour un VAE loué 2 X 6 mois, le taux de couverture est de l'ordre de 10% tandis que pour un VAE louée 3 X 4 mois, il atteint 25%.

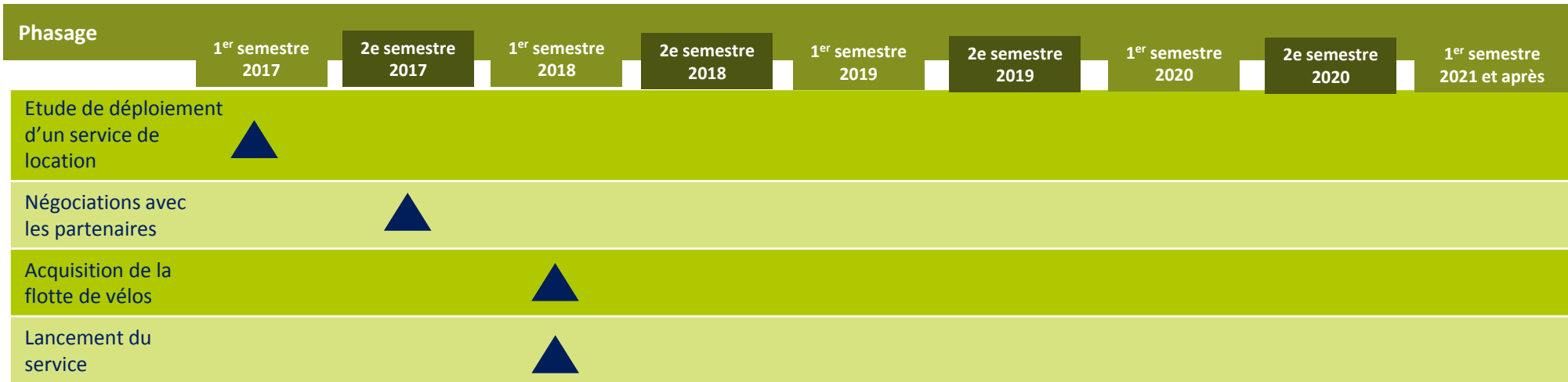
Actions complémentaires à prévoir

- Déploiement du service de location de VAE sur d'autres points de la vallée (ODT d'Ugine, Halle Olympique, Basse Tarentaise,...) et augmentation des flottes aux stations si besoin
- Compléter ce dispositif de location avec le dispositif « VER » (vélo électrique de randonnées) à maintenir sur les hauteurs (Beaufortain et Val d'Arly)
- Prévoir une augmentation de capacité de la consigne vélo en gare d'Albertville.

PRATIQUE DU VÉLO

Mettre en place un système de location de vélos classiques et à assistance électrique de courte et moyenne durée

Action n°12



Moyens, dimensionnement à mettre en place

- Dans un souci de mutualisation, le service de location pourrait être adossé à une DSP urbaine ou faire l'objet d'un marché de prestation de service (tableau comparatif page suivante)
- La gestion du service pourrait être assurée par le point information touristique et multimodal de la gare

Coût / estimation de la mesure

Le coût d'acquisition est estimé entre 33 000 et 45 000 €. (coût d'u VAE compris entre 1 100 et 1 500 €)

Une moitié d'ETP pour la gestion du service au sein de chaque point de location

Portage

- Service transport d'Arlysière en lien avec les partenaires identifiés

Partenaires, financements possibles

- Offices de tourisme
- SNCF Gares&Connexions
- Exploitant de transport urbain

Mettre en place un système de location de vélos classiques et à assistance électrique de courte et moyenne durée

Action n°12

Gestion adossée à la future DSP urbaine

Avantages	<p>Gestion du service par le futur exploitant de transport (transfert du risque à l'exploitant)</p> <p>Gestion du contrat plus simple (contrat « unique »)</p> <p>Reporting assuré</p> <p>Gestion en gare d'Albertville qui pourra être assurée par le personnel en charge du point info (si personnes du délégataire)</p> <p>Opportunité de proposer des tarifs combinés bus / car + VAE</p> <p>Information / communication assurée par l'exploitant</p>
Inconvénients	<p>Savoir-faire d'un spécialiste / loueur local</p> <p>Contrat moins maitrisable par la future agglomération</p>

Gestion par le biais d'un marché

Avantages	<p>Savoir-faire d'un spécialiste local</p> <p>Plus de maitrise des contrats par la collectivité</p>
Inconvénients	<p>Implique plus d'accompagnement de la part du service transport d'Arlysère (montage du contrat, suivi du prestataire, si propriétaire des VAE : gestion des achats, de la revente...)</p> <p>Communication à prendre en charge ou à sous-traiter</p>

Poursuivre la promotion du territoire à travers les itinéraires cyclo-sportifs

Pratique du vélo



Contexte et objectifs

- Le territoire Arlysère s'est positionné pour valoriser le tourisme cyclo-sportif notamment grâce à la présence, sur son territoire, de plusieurs cols montagnards
- Des événements tels que le Tour de France (qui a fait deux étapes sur le territoire cette année), contribuent à valoriser cette activité.
- Arlysère travaille sur un Schéma de cohérence « sentiers » où le VTT est inclus (sport/loisirs).

Avantages de la mesure

- Améliorer les offres et services à destination des touristes mais aussi des résidents pratiquant le vélo comme loisirs ou sport
- Contribuer à réduire le bilan carbone des déplacements réalisés en montagne

Description de l'action

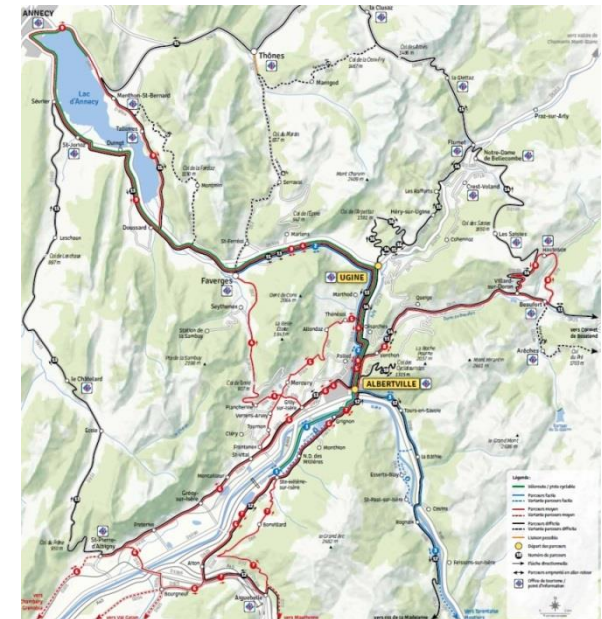
• Dédier une page du site d'information multimodal sur la pratique du vélo

Dédier cette page à toutes sortes de pratiques cyclables : motifs pendulaires, le vélo comme loisirs ou comme sport, le vélo pendant le séjour touristique, etc.

Informez sur les itinéraires conseillés, par le biais des sites internet de la CA, des ODT du territoire, du point information en gare d'Albertville, de Savoie Mont-Blanc, des prescripteurs, sites des stations, affichage au niveau des communes....

Poursuivre les actions autour de la signalétique et du balisage en informant les usagers sur le degré de difficulté, le temps et les distances de parcours, les lieux de ravitaillement, d'hébergement, les points d'intérêt touristiques, etc.

- Inciter les hébergeurs du territoire à proposer des services envers les cyclistes et cyclo-sportifs (stationnement sécurisé des vélos, ...), à s'inscrire dans une démarche de labélisation (label « Accueil vélo »)
- Maintenir en été, un service permettant d'acheminer les cyclo-sportifs en station. C'est un des services de la navette Nature qui est opérée entre Albertville et le Beaufortain.



Source : carte Savoie Mont Blanc Tourisme

Sur le territoire, 19 hébergeurs sont labellisés « Accueil Vélo », dont 7 à Albertville, 3 à Ugine, 3 à Mercury, 3 à Pallud et 4 à La Giettaz. La marque Accueil Vélo est une marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité auprès des cyclistes. Le lieu d'hébergement se trouve à moins de 5 km d'un itinéraire cyclable, dispose d'un abri sécurisé, de kit réparation, offre des services et informations adaptés aux cyclistes (météo, location, accessoires, conseil sur des circuits,...)

PRATIQUE DU VÉLO

Poursuivre la promotion du territoire à travers les itinéraires cyclo-sportifs

Action n°13

Phasage	1 ^{er} semestre 2017	2e semestre 2017	1 ^{er} semestre 2018	2e semestre 2018	1 ^{er} semestre 2019	2e semestre 2019	1 ^{er} semestre 2020	2e semestre 2020	1 ^{er} semestre 2021 et après
Préparation des contenus d'information pour alimenter les sites web, les ODT, le point information en gare, etc.			▲						
Formation du personnel et des prescripteurs			▲						
Sensibilisation des hébergeurs			▲						

Moyens, dimensionnement à mettre en place

- La thématique « vélo » est une thématique en soi qu'une personne bien identifiée aura à gérer. La personne chargée de cette thématique devra à la fois travailler sur les aspects touristiques mais aussi pendulaires, c'est pourquoi nous conseillons que cette thématique revienne aux services Transports de la nouvelle Agglomération.

Coût / estimation de la mesure

- Communication / information : < 5 000 € pour le travail de valorisation du site internet (page dédiée) hors mise à jour des contenus
- Formation et sensibilisation : environ 2 mois de travail à renouveler tous les 2 ou 3 ans

Portage

- Service transport d'Arlysière

Partenaires, financements possibles















- Dans le cadre du volet « écomobilité », des financements de la Région à étudier
- Le département serait aussi à associer

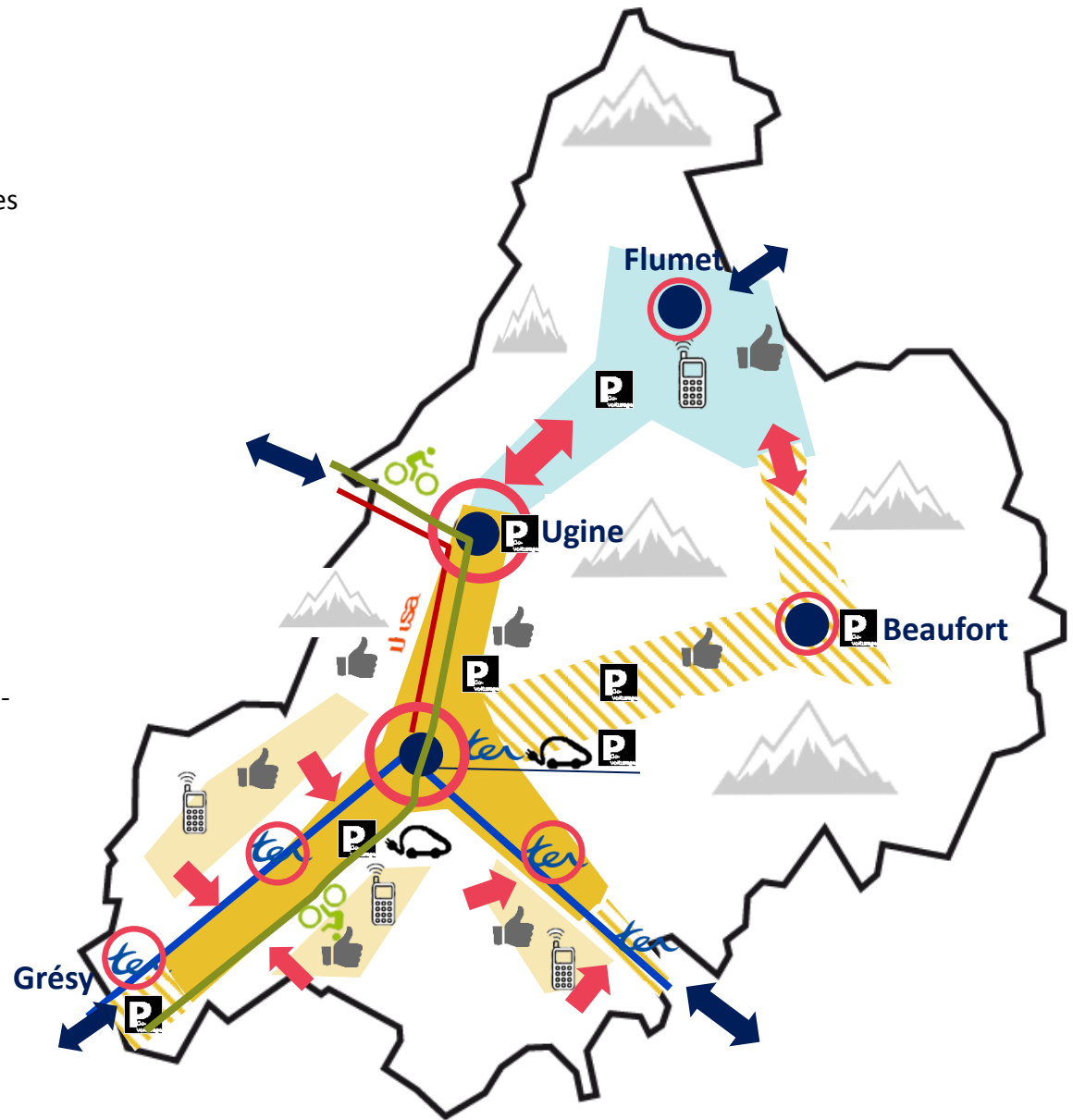


Autres actions à étudier / envisager :

<p>Réaliser les travaux correspondant au schéma approuvé (liaisons prioritaires)</p>	<p>→ Continuité de la vélo-route (notamment au nord d'Albertville) → Création d'aménagements en basse Tarentaise → Liaisons nord-sud en Haute-Combe de Savoie (desserte Terre-Neuve)</p>	<p>+++ </p>
<p>Définir un plan d'intervention</p>	<p>→ pour s'assurer de l'entretien des aménagements cyclables sur le territoire</p>	<p>+++ </p>
<p>Participer au financement de l'achat de VAE pour les habitants d'Arlysière</p>	<p>→ En complément du dispositif de location, l'idée étant de donner envie aux habitants de s'équiper et d'augmenter l'usage du vélo quelque soit le motif du trajet</p>	<p>+++ </p>
<p>Poursuivre et reproduire la démarche « VER » (vélo électrique de randonnée) sur les hauteurs</p>	<p>→ Cibler les loueurs VTT, VAE, VER sur le Beaufortain → Démarche complémentaire à la location de vélo en région d'Albertville</p>	<p>+ </p>
<p>Déployer une signalétique depuis les pôles générateurs</p>	<p>→ Depuis les gares, depuis la vélo-route, les ZI, ZAE, lycées, écoles...) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • indiquer la distance à vélo (voire à pied sur Albertville) • indiquer où accéder à la vélo-route • signaler les lieux permettant de stationner, louer, réparer un vélo,... 	<p>+ </p>

SYNTHÈSE

-  Lignes TC régulières structurantes
-  Lignes TC régulières interurbaines ou périurbaines
-  Ligne LIHSA
-  Ligne TER
-  Secteur Val d'Arly
-  Balcons urbanisés
-  Vélo-route (itinéraire)
-  Secteurs pouvant accueillir des services TAD
-  Secteurs pouvant bénéficier d'un système d'auto-stop organisé
-  Aires de covoiturage identifiées
-  Bornes de recharge accessibles à tous
-  Principales zones d'échanges intermodales
-  Zones d'échanges, de rabattement identifiées
-  Zones d'échanges avec les territoires voisins



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

Stéphanie BARDON
Chef de projets
Tél : 04 26 22 52 81
Mail : stephanie.bardon@kisio.org

Jimmy RIBEIRO
Chargé d'études
Tél : 01 44 75 13 78
Mail : jimmy.ribeiro@kisio.org

Morgane DOVI
Chargée d'études
Tél : 01 44 75 12 18
Mail : morgane.dovi@kisio.org