

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
REUNION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 27 JANVIER 2026

L'an deux mille vingt-six, le vingt-sept janvier, le Conseil communautaire s'est réuni à vingt heures, dans les locaux du siège de la Communauté de Communes des Vallées de Thônes, sur convocation adressée à tous ses membres le vingt et un janvier précédent par Monsieur Gérard FOURNIER-BIDOZ, Président en exercice.

Conseillers en exercice : 31

Présents : 21

ALEX : Claude CHARBONNIER, Catherine HAUETER

LA BALME-DE-THUY : Pierre BARRUCAND

LE BOUCHET-MONT-CHARVIN : Franck PACCARD

LES CLEFS : Sébastien BRIAND

LA CLUSAZ : Pascale MEROTTO

DINGY-SAINT-CLAIR : Bruno DUMEIGNIL, Catherine MARGUERET

LE GRAND-BORNAND : Jean-Michel DELOCHE, André PERRILLAT-AMEDE

MANIGOD : Stéphane CHAUSSON, Isabelle LOUBET GUELPA

SAINT-JEAN-DE-SIXT : Didier LATHUILLE

SERRAVAL : Philippe ROISINE

THÔNES : Claude COLLOMB-PATTON, Rémi FRADIN, Chantal PASSET, Graziella POURROY- SOLARI, Nelly VEYRAT-DUREBEX

LES VILLARDS-SUR-THÔNES : Odile DELPECH-SINET, Gérard FOURNIER-BIDOZ

Pouvoirs : 4

Danièle CARTERON à Didier LATHUILLE, Benjamin DELOCHE à Nelly VEYRAT-DUREBEX, Hélène FAVRE BONVIN à André PERRILLAT-AMEDE, Vincent HUDRY-CLERGEON à Philippe ROISINE

Excusés : 2

Claire BARRIN, Didier THEVENET

Absents : 4

Grégory BAERT, Stéphane BESSON, Nathalie BULEUX, Alexandre HAMELIN

Secrétaire de séance : Claude CHARBONNIER

DEL2026-008 - DEVELOPPEMENT DES PRATIQUES DE COVOITURAGE ET DES MOBILITES ALTERNATIVES SUR LE TERRITOIRE DE LA CCVT

Rapporteur : Monsieur le Président

Vu le Code général des collectivités territoriales, notamment l'article L1111-8 ;

Vu le Code des transports et notamment les articles L1231-1-1, L1231-3 et L1231-4 ;

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités, dite Loi "LOM" ;

Vu la convention de coopération en matière de mobilité signée le 17 juin 2021 avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;

Vu la convention de délégation de compétence en matière de transport à la demande, de mobilités partagées et solidaires signée le 11 mai 2023 avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;

Vu la convention du 12 novembre 2025 entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la CCVT pour le financement d'une étude de dimensionnement et de mise en œuvre de mobilités partagées ;

Vu l'avis du Comité de Pilotage de l'étude du 5 novembre 2025 ;

Vu l'avis du Bureau du 13 janvier 2026 et 19 janvier 2026 ;

La CCVT dispose de la compétence en matière de mobilités partagées, par convention de délégation signée le 11 mai 2023 avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

La délégation porte sur toutes les actions permettant à la Communauté de communes de mettre en œuvre les trois blocs de mobilité sur son territoire, notamment l'autopartage et le covoiturage.

La CCVT a, dans ce cadre, lancé une étude sur le covoiturage et l'autopartage en mars 2025, via la Région qui a contractualisé avec l'agence écomobilité et le cabinet Inddigo. L'étude coûte 50 500€ HT (60 600€ TTC). La Région prend en charge 25 000 € TTC. Le fonds vert participe pour 50% du coût (jusqu'à 17 500 € HT).

Deux comités techniques et deux comités de pilotage ont permis d'aboutir à la définition d'un diagnostic territorial et de scénarios possibles.

Des orientations ont été prises lors du second Copil, le 4 novembre 2025, comprenant des élus intercommunaux, des élus représentants les communes et des représentants de la Région. Les orientations ont été confirmées par le Bureau communautaire du 13 janvier 2026.

La stratégie retenue en Copil est présentée de manière détaillée dans la présentation annexée à la présente délibération.

Les principales conclusions sont présentées ci-dessous :

I. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

Exemple : un trajet sur une plateforme (type BlablacarDaily) est financé par la collectivité, permettant au passager de payer un prix inférieur à ce que reçoit le conducteur.

En septembre 2025, l'ADEME a publié le rapport de son enquête nationale sur le covoiturage. D'une manière générale, l'enquête ne donne pas d'indications fiabilisées sur l'impact d'une politique d'incitation financière au covoiturage : l'effet d'aubaine ne peut ainsi pas être négligé (report important du covoiture informel et des solutions de transport en commun vers des plateformes financées). Il n'est pas démontré l'intérêt de ce dispositif à ce jour.

Au vu des volumes financiers en fonctionnement que ces solutions nécessitent ainsi que des effets d'aubaines et des bénéfices actuellement peu vérifiables, il est proposé de ne pas retenir cette action, en attendant des publications qui viendraient confirmer son intérêt.

II. LIGNES ET COVOITURAGE SPONTANÉ

Il est proposé de réaliser un réseau de covoiturage spontané (appelé aussi autostop organisé) au sein du territoire, organisé autour des trois axes principaux.

En complément aux trois lignes identifiées, le réseau serait complété d'une trentaine de point d'arrêts permettant de relier l'ensemble des réseaux secondaires, pour un maillage fin du territoire.

Ce réseau développera différents types de panneaux du numérique aux boutons poussoirs à l'arrêt simplifié.



Figure 1- Exemple des différents types de panneau d'arrêt de covoiturage.

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis

Le potentiel sur cet axe est le plus important.

Une ligne de covoiturage à haut niveau de service a été étudiée. C'est un système qui nécessite du matériel de haute qualité, une application et la rémunération des utilisateurs. Sa mise en œuvre éventuelle arriverait concomitamment avec le choc d'offre prévu par la Région dès 2029 sur les lignes régulières de cet axe. Pour cette raison, il est décidé de ne pas retenir cette option, considérant qu'elle viendrait en concurrence avec la politique régionale sur les transports en commun.

Néanmoins, par le volume du trafic journalier (13 000 véhicules / jour) sur cet axe, faciliter le covoiturage est nécessaire en plus du réseau de transport en commun.

Il est donc proposé de mettre en œuvre cette ligne de covoiturage. La ligne a vocation à être utilisée pour les déplacements pendulaires et emprunte alors l'itinéraire le plus direct vers Annecy.

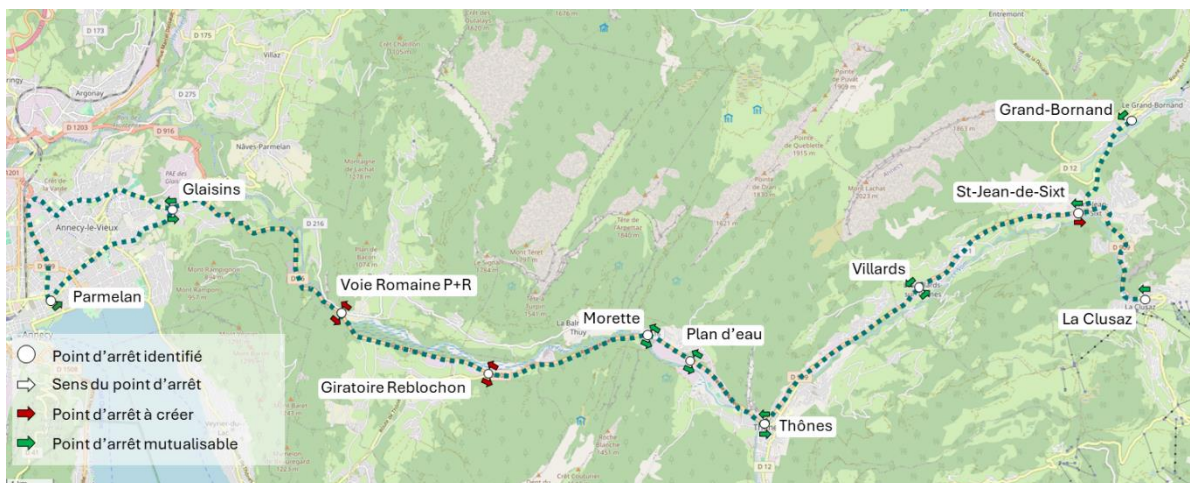


Figure 2- Ligne Annecy – Thônes - Les Aravis.

2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny

Cet axe fait déjà l'objet de la mise en œuvre récente d'une ligne de transport en commun sur réservation (ligne 460) avec expérimentation d'un déploiement jusqu'au Grand-Bornand, 7 jours sur 7 durant l'hiver 2025/2026 (ligne 461).

Le Syndicat Mixte des 4 Communautés de communes (SM4CC) considère que la pérennisation du transport en commun est leur priorité et qu'il n'est pas souhaitable de développer un service de covoiturage parallèlement.

Il est donc proposé de ne pas retenir cet axe dans le plan de covoiturage.

3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges

Considérant qu'il n'existe actuellement aucune action publique pour offrir une alternative à la voiture individuelle sur cet axe, il est proposé de mettre en œuvre cette ligne de covoiturage.

Cet axe fait actuellement l'objet d'une réflexion pour la mise en œuvre d'une ligne de transport en commun. La CCVT ne dispose actuellement pas de la compétence pour mettre en œuvre une ligne hors du territoire. Cette solution entre dans le champ de compétence de la Région. Au vu du trafic actuel (2 500 véhicules / jour), cette ligne, si elle est développée, ne permettrait pas une couverture régulière et suffisante de l'axe.

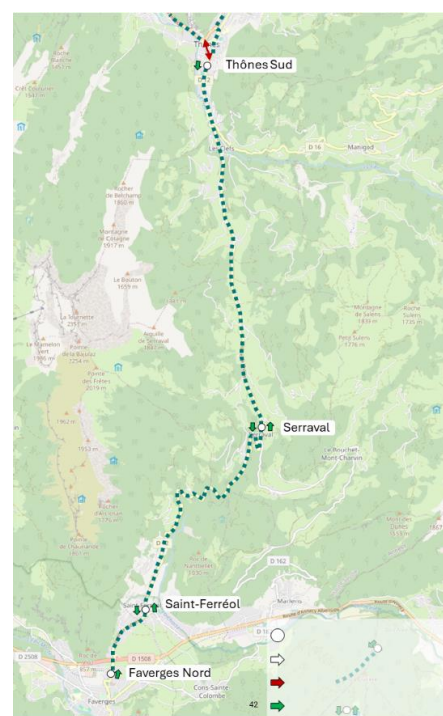


Figure 3- Ligne Thônes – Faverges

4. Synthèse

La proposition suivante est une base de discussion avec les gestionnaires de voirie (communes et département) et l'autorité organisatrice des mobilités (région). Ces discussions viendront préciser la localisation des arrêts et la typologie retenue.

Proposition de déploiement

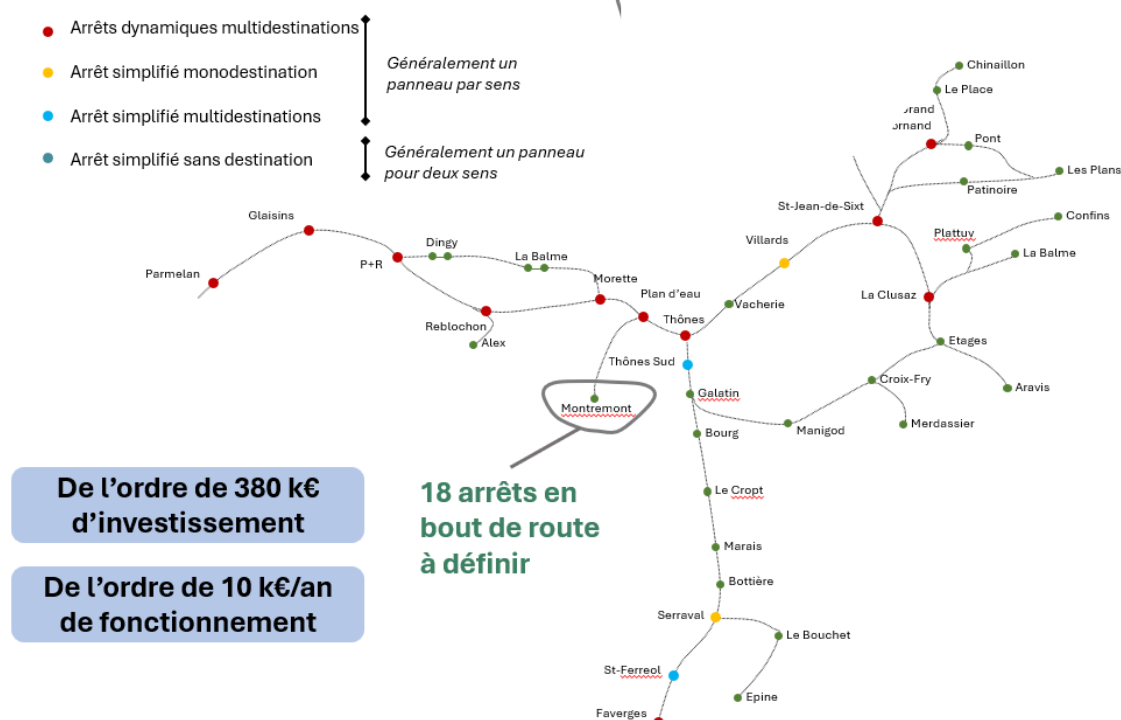


Figure 4 – principe de déploiement des arrêts avec hiérarchisation

Il est également précisé que la CCVT profite de l'accompagnement financier du fonds vert pour la réalisation des investissements, du fonctionnement et de la communication à mettre en œuvre.

Les dépenses prévisionnelles sont de :

- 380 000 € en investissement pour réaliser les arrêts nécessaires avec une subvention du fonds vert attendue de 50 000 € ;
- 10 000 € / an de fonctionnement pour la gestion du patrimoine et 5 000 € / an de communication et promotion. Le fonctionnement peut être financé à 50% par le fonds vert jusqu'en 2028.

III. AIRES DE COVOITURAGE

En plus du réseau de covoiturage spontané, il est proposé d'identifier des aires de covoiturage pour mailler le territoire.

Ces aires sont pensées dans une approche multimodale et en prévision des futurs services (nouvelle offre des lignes régulières de la Région en 2029, transport à la demande, schéma des aménagements cyclables etc.). Idéalement, ces aires intégreront la proximité d'un arrêt de bus (parking relai), du stationnement vélo sécurisé, des cheminements vélo et piéton pour s'y rendre.

Il est proposé de valider les aires suivantes comme prioritaires.

Parking identifié	Besoin en emplacements covoiturage (hors besoin parking relai)	Capacité actuelle du parking et commentaires
Thuy et Morette	30 places	45 + 28 = 73 places Capacités suffisantes. L'utilisation des deux parkings peut permettre de diffuser les covoitureurs en forte période d'affluence. Arrêts bus à proximité. Cheminements piétons/vélos à renforcer + vélo box sécurisé
Voie Romaine - Dingy	15 places	Projet (50aine de places) – 8 places actuellement A construire avec un arrêt de bus et cheminement piéton, vélo + vélo box sécurisé.
Saint-Jean-de-Sixt - ouest	10 places	Pas de projet en cours. Une aire de covoiturage actuelle qui ne correspond pas aux critères requis pour être utile (hors de l'axe de circulation).
Thônes Sud Scierie André	10 places	20 places Capacités suffisantes pour le covoiturage. Prévoir du stationnement vélo.
Serraval	10 places	15 places Capacités suffisantes, prévoir du stationnement vélo.
Rond-point du Reblochon	10 places	30 places Parking existant. Capacités suffisantes, complémentaire avec la voie romaine.

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage

L'autopartage contractualisé avec un opérateur permet de mettre à disposition des usagers, une voiture en accès libre 24h/7j sur l'espace public, pour des utilisations ponctuelles d'une heure à plusieurs jours.

Ce service répond à différents objectifs : offrir une solution de mobilité motorisée économique à ceux qui n'ont pas de voiture ou qui n'ont que des besoins ponctuels (habitants et entreprises) en évitant ainsi l'achat d'un véhicule pour des usages très ponctuels. Il permet également à des visiteurs d'accéder au territoire plus facilement sans leur voiture individuelle, disposant d'une voiture en autopartage sur place.

Le bureau d'études identifie un potentiel suffisant en centre-ville de Thônes pour déployer deux véhicules en autopartage contractualisé.

Un véhicule thermique et un véhicule électrique sont à déployer, respectivement place du vieux collège et à la gare routière, en accord avec la commune de Thônes.

Pour des raisons vertueuses écologiquement et économiquement, ces véhicules sont à mutualiser avec le parc de véhicules professionnels de la CCVT.

Le budget d'investissement estimatif dépend de l'achat ou la réutilisation des véhicules du parc professionnel de la collectivité. Le budget de fonctionnement est d'environ 12 000€/an pendant trois ans. Il comprend une subvention d'équilibre au démarrage, la promotion du service et l'utilisation par la collectivité des voitures à titre professionnel.

Le déploiement dès 2026 de deux véhicules en autopartage a été validé lors du Bureau du 8 décembre 2025.

2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

L'objectif est d'accompagner la mise en place de systèmes d'autopartage à destination des habitants et saisonniers, sur l'ensemble du territoire, avec un ciblage prioritaire sur Saint-Jean-de-Sixt, La Clusaz, Le Grand-Bornand et Dingy-Saint-Clair.

Actuellement, il n'est pas recensé d'offres en autopartage sur le territoire.

L'autopartage simplifié est un partage de véhicule de manière collaborative, entre privés. C'est un système logistique généralement léger, facile à mettre en place et accessible. C'est un partage qui n'est pas forcément accessible 24h/24 et 7j/7, mais selon l'agenda de son propriétaire. La gestion est souvent interne, sans intermédiaire et mis à disposition d'un groupe défini (voisins par exemple).

Il existe également d'autres pistes à promouvoir comme la valorisation de plateformes existantes (type Turo ou Get Around).

La collectivité peut faciliter, animer et intermédiaire pour accélérer ces déploiements.

Il est proposé le principe d'un déploiement de l'autopartage simplifié après 2026. Les modalités seront alors à définir.

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

L'ensemble des actions nécessite le déploiement de dispositifs de communication et promotion pour faire connaître les services, donner envie et faciliter l'acculturation à ces nouveaux usages.

Il est proposé de valider la nécessité d'un budget annuel sur ces actions de communication, promotion et animation. Ce budget sera à définir dans la phase de mise en œuvre et à mutualiser avec les autres actions de mobilité.

Après en avoir délibéré, le Conseil communautaire, à 23 voix pour et 2 contre (MM. Philippe ROISINE et Vincent HUDRY-CLERGEON) :

- **APPROUVE** les conclusions de l'étude pour le développement des pratiques de covoiturage et des mobilités alternatives sur le territoire de la CCVT ;
- **DECIDE** de mettre en œuvre, dès 2026, les conclusions de l'étude, notamment le réseau de covoiturage spontané, les aires de covoiturages et l'autopartage contractualisé ;
- **DIT** que les crédits sont inscrits au budget 2026 ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président à solliciter des partenariats et financements pour la mise en œuvre du covoiturage et de l'autopartage, notamment auprès du Département de la Haute-Savoie et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président à mettre en œuvre les décisions prises et à signer tout document y afférent, ainsi qu'à accomplir tout acte nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Le Président
Gérard FOURNIER-BIDOZ

Le Secrétaire de séance
Claude CHARBONNIER



Délibération transmise en Préfecture le 10 février 2026
Publiée le 10 février 2026



CdC des Vallées de Thônes

Développement des pratiques de covoiturage et des mobilités alternatives sur le territoire de la CCVT

Rapport pour délibération



RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION

Une déclinaison opérationnelle du schéma de mobilité

- 
- ✓ Phase 1 (**réalisée**) : appropriation et réintégration des actions covoiturage du schéma de mobilité
=> choix d'un ou deux scénarios par action en Comité de Pilotage
 - ✓ Phase 2 (**réalisée**) : approfondissement des scénarios retenus : faisabilité des actions, dimensionnement de la politique à mettre en œuvre
=> Scénarios validés
 - ✓ Phase 3 (**à suivre**) : structuration des consultations à mener

RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION

Le schéma de mobilité

✓ Cinq actions identifiées au sein du Schéma de Mobilité :

1. Disposer d'outils/applications covoiturage
2. Travailler sur une stratégie de développement du covoiturage spontané sur les axes Thônes – Faverges et Saint-Jean de Sixt – Bonneville en lien avec les territoires voisins*
3. Travailler en coopération avec les entreprises du territoire pour valoriser le covoiturage
4. Développer trois stations d'autopartage sur le territoire (Thônes – La Clusaz – Le Grand-Bornand)
5. Développer les solutions de covoiturations informelles (offre promotionnelle, stationnement, communication...)
6. [action ajoutée] : Développer les aires de covoiturage sur le territoire

**L'étude traitera également l'axe Thônes <> Annecy, non identifié initialement au schéma de mobilité*

RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION

Les approfondissements de la phase 1

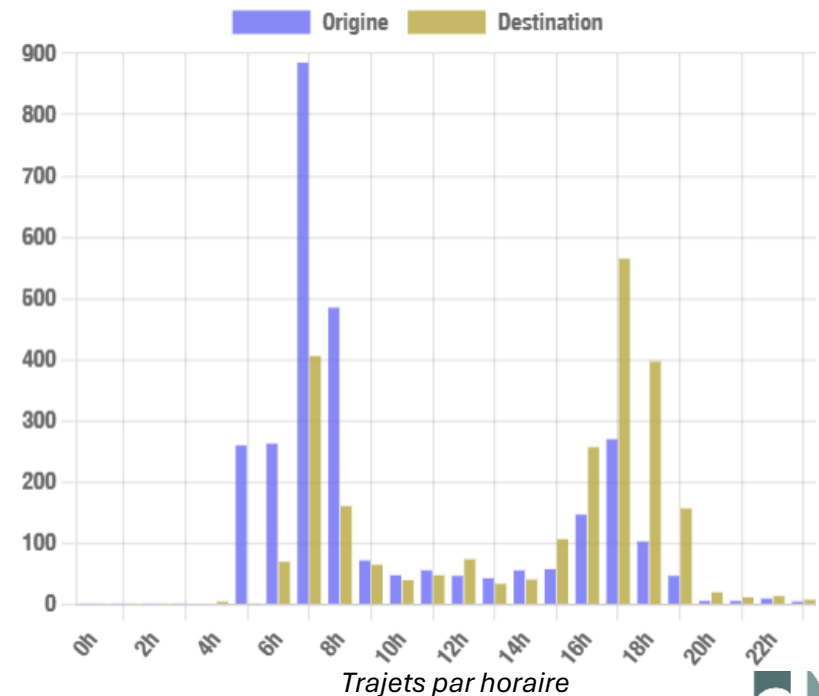
- ✓ Pour chacune des six actions, l'analyse conduira à :
 - Rappeler les objectifs initiaux de l'action
 - Analyser la pertinence de l'action, et proposer des adaptations au besoin
 - Indiquer les scénarios de mise en œuvre opérationnelle
 - Retenir un ou deux scénarios de mise en œuvre pour la phase 2

INTRODUCTION

La pratique du covoiturage sur le territoire

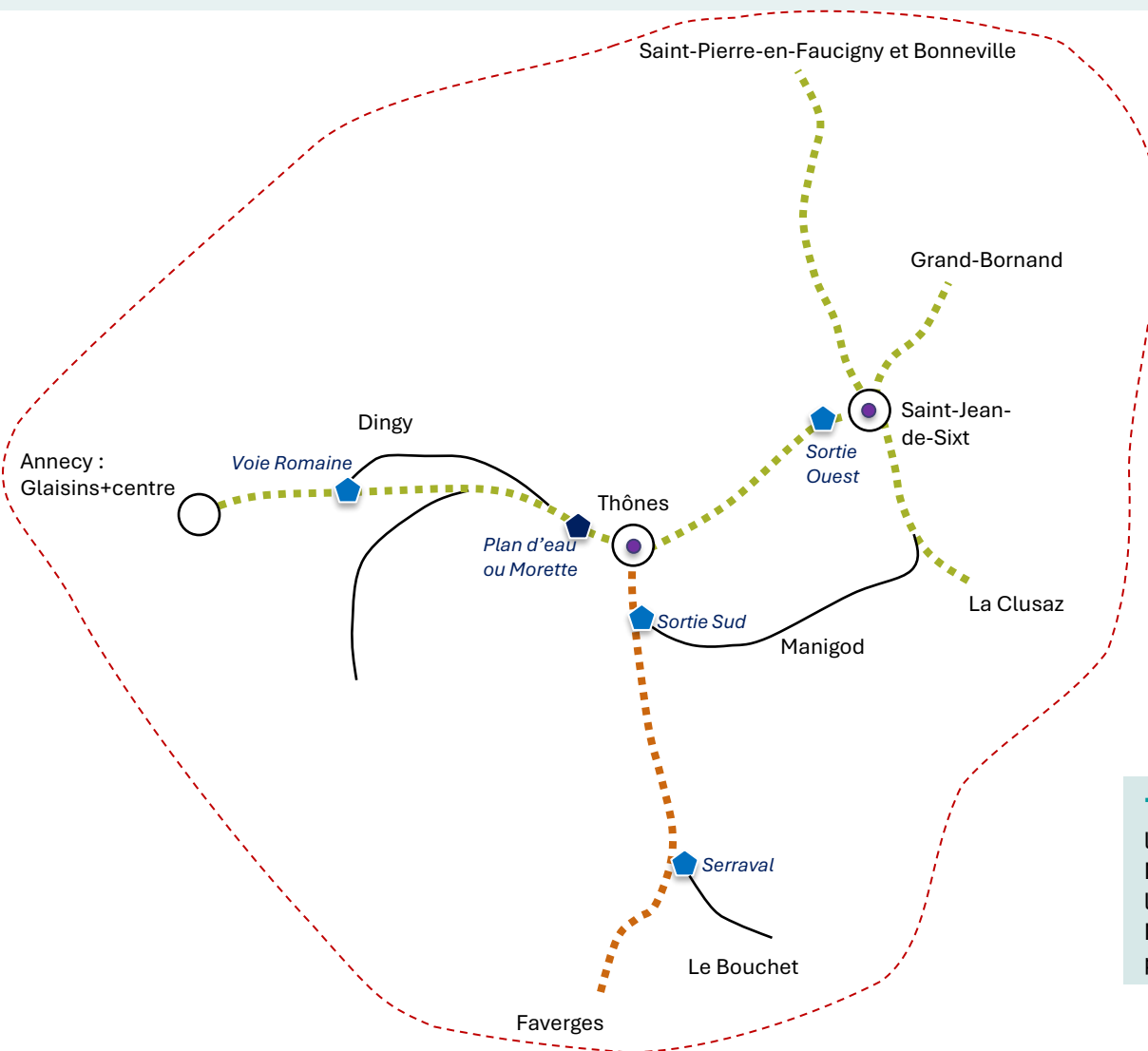
- ✓ Le registre de preuve de covoiturage (RPC) agrège les preuves de trajets des usagers via une connexion aux opérateurs de covoiturage. Il permet de mettre en avant la pratique territoriale, bien qu'il ne permette pas de capter les déplacements réalisés sans passer par les outils de mise en relation. Il permet toutefois de mettre en avant :
 - Une très grande majorité des trajets qui sont réalisés entre Thônes et Annecy (près de 50%)
 - Des déplacements transfrontaliers vers la Suisse, en provenance de Thônes et Saint-Jean-de-Sixt
 - Des distances moyennes de l'ordre de 26km
 - Des pics de fréquentation en HPM et HPS

La pratique du covoiturage sur les plateformes est essentiellement pendulaire sur un faisceau Thônes <> bassin annécien



CONCLUSIONS DE LA PHASE 1

Scénario 2 – Développement de la pratique d'une manière plus globale avec incitation financière



Etudier la faisabilité de ligne de covoiturage simplifiée avec affichage de la destination entre Saint-Jean-de-Sixt et la plaine de Bonneville, et entre les Aravis et Annecy. Extension possible par duplication du faisceau vers le Grand-Bornand et La Clusaz



Etudier la faisabilité d'une ligne de covoiturage simplifiée entre Thônes et Faverges



Implanter une aire de covoiturage structurante au plan d'eau ou au Morette



Mailler le territoire en aires de covoiturages secondaires



Implanter des véhicules en autopartage via un opérateur



A DEFINIR : Mettre en place un dispositif d'incitation financière à l'échelle de l'ensemble du territoire



les invariants

Mise en œuvre d'une solution de covoiturage spontané sur l'ensemble du territoire

Mise en place de véhicules en autopartage entre particuliers

SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

VI. SYNTHESE

1. EVALUATION DE LA PERTINENCE DE L'INCITATION FINANCIÈRE VIA UN OPÉRATEUR

Rappel des choix opérés en phase 1



Via **BlaBlaCar Daily** : 4'137 habitants inscrits, soit 22% de la population et 96% des trajets recensés au Registre des Preuves de Covoiturage.



Via **Mov'ICI** : activité beaucoup plus faible, avec 3 communautés qui existent : les communes du Grand-Bornand et de La Clusaz (faible activité sur la plateforme), et la société Fournier (activité limitée).



Via Facebook ou WhatsApp : pas de groupe dédié, mais des trajets disséminés sur plusieurs groupes.

- ⇒ **Souhait d'approfondir la question et d'identifier la portée réelle des plateformes de covoiturage et leur efficacité en termes de report modal**
- ⇒ **Analyse de l'enquête covoiturage pour répondre à cette question**

1. DISPOSER D'OUTILS/APPLICATIONS COVOITURAGE

Synthèse comparative

	La collectivité ne privilégie aucun opérateur de covoiturage en particulier. Elle fait la promotion de tous		La collectivité décide de faire la promotion de Mov'Ici, la plateforme de la Région AURA	La collectivité contractualise avec un opérateur privé de covoiturage et contribue financièrement à la réalisation de certains trajets.
	Niveau 1	Niveau 2 avec calculateur		
Impact projeté sur la pratique du covoiturage	Modéré : permet de convertir des néo-usagers par la diversité de choix offerts, mais apporte de la diversité		Faible : nécessite un changement d'habitude des pratiquants actuels, et un accompagnement des néo-pratiquants. Plateforme peu identifiée en local	Modéré : permet de convertir des néo-usagers à la pratique, mais touche essentiellement des usagers déjà pratiquants (25% de la population inscrite)
Coût à charge de la collectivité	Limité : prestation de communication, mais nécessite un accompagnement humain plus fort auprès des entreprises notamment	Modéré : prestation de communication, mais nécessite un accompagnement humain plus fort auprès des entreprises notamment, et mise en place d'un calculateur	Limité : prestation de communication, mais nécessite un accompagnement humain plus fort auprès des entreprises notamment	Important : enveloppe financière dédiée + prestation de communication
Complexité de mise en œuvre	Faible	Modérée si création d'un calculateur d'itinéraire	Faible	Faible : l'opérateur peut gérer la communication et l'animation
Synthèse	Permet de prendre en compte la pratique à moindre coût, mais impact sur la pratique limité			Service pertinent si la collectivité ne met pas en place de ligne de covoiturage et veut encourager de façon visible la pratique

1. EVALUATION DE LA PERTINENCE DE L'INCITATION FINANCIÈRE VIA UN OPÉRATEUR

Rappel des choix opérés en phase 1

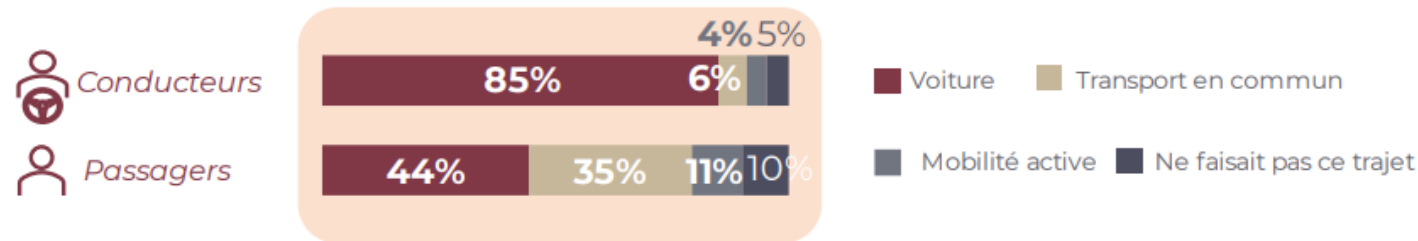


Figure 74 : Alternatives au covoiturage courte distance via plateforme : « Avant de pratiquer le covoiturage, quel moyen de transport principal utilisiez-vous pour réaliser ce trajet ? » (Q067)

- 85% des conducteurs faisaient déjà leur trajet en voiture avant de covoiturer sur les plateformes
- 44% des passagers se déplaçaient auparavant en voiture, 35% se déplaçaient en TC, et 11% à vélo => les plateformes génèrent **du report modal sur la voiture**, mais on ne sait pas s'ils utilisaient leur véhicule pour covoiturer ou de manière individuelle. On note aussi que près de 50% du report modal **vient des TC et du vélo**.

Les plateformes apportent une réponse partielle vis-à-vis des passagers, mais peu quantifiable vis-à-vis des covoitureurs.

D'une manière générale, l'enquête covoiturage réalisée à l'échelle nationale ne donne pas d'indications fiables sur l'impact d'une politique d'incitation financière au covoiturage : **l'effet d'aubaine ne peut ainsi pas être négligé et il n'est pas possible de démontrer l'intérêt de ce dispositif.**

SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

VI. SYNTHESE

2. TRAVAILLER SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SPONTANÉ

Rappel des enjeux initiaux

- ✓ Etudier l'opportunité de lignes de covoiturage sur les axes Thônes <> Faverges et Saint-Jean-de-Sixt <> Bonneville
- ✓ Apporter des éléments de réalisation sur le faisceau Annecy <> Thônes

L'analyse conduit à identifier, pour chacune des lignes :

- Le potentiel passager et conducteur, pour évaluer l'opportunité et le type de ligne à déployer
- L'identification des opportunités et des contraintes pour la mise en place de points d'arrêts
- Le niveau de concurrence et de complémentarité avec les autres services de mobilité

II.LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

Rappel : Les lignes de covoiturage imaginées

- ✓ Il a été validé d'étudier la faisabilité de lignes de covoiturage intermédiaires :
 - Entre Annecy et les communes des Aravis.
 - Entre les communes du Faucigny et les communes des Aravis.
 - Entre Thônes et Faverges.

- ✓ Les lignes reprennent les caractéristiques suivantes :
 - Une pratique proche de l'autostop.
 - Arrêts connectés (avec « boutons » et panneaux lumineux) ou non connectés (totem simple).
 - Gratuité pour le passager, pas d'indemnisation du conducteur.

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISÉ

Rappel : Les lignes de covoiturage imaginées

✓ Trois types de points d'arrêts :

Un service simplifié sans destination



- Panneau simplifié sans destination
 - A créer ou à intégrer sur un mât existant
 - Signalétique unifiée sur tout un territoire
- De l'ordre de **300 € HT** pour un panneau (mât + panneau)

Adapté pour des faisceaux uniques et des secteurs avec moins d'enjeux de desserte

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISÉ

Rappel : Les lignes de covoiturage imaginées

- ✓ Trois types de points d'arrêts :

Un service low-tech et autonome



- Panneau mécanique et choix manuel de la destination
 - Autonomie avec éclairage solaire de la destination
 - Intégration en milieu rural et montagnard
 - Personnalisation du panneau
- De l'ordre de **650 € HT** pour un panneau simplifié
 - De l'ordre de **1'500 € HT** pour un panneau multideestination

Adapté pour une ligne de covoiturage spontanée

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISÉ

Rappel : Les lignes de covoiturage imaginées

- ✓ Trois types de points d'arrêts :

Un service intermédiaire plus moderne



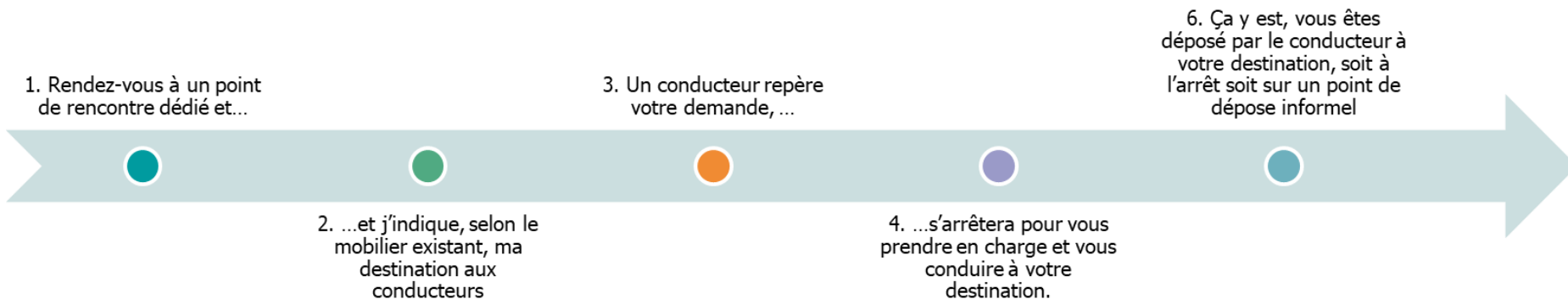
- Panneau numérique avec bouton poussoir mono ou multideestination
 - Implantation de réseau ou éclairage solaire
 - Visuel plus urbain
 - Personnalisation du panneau
- De l'ordre de **9'950 € HT** pour un panneau à message variable

Adapté pour une ligne
de covoiturage
spontanée

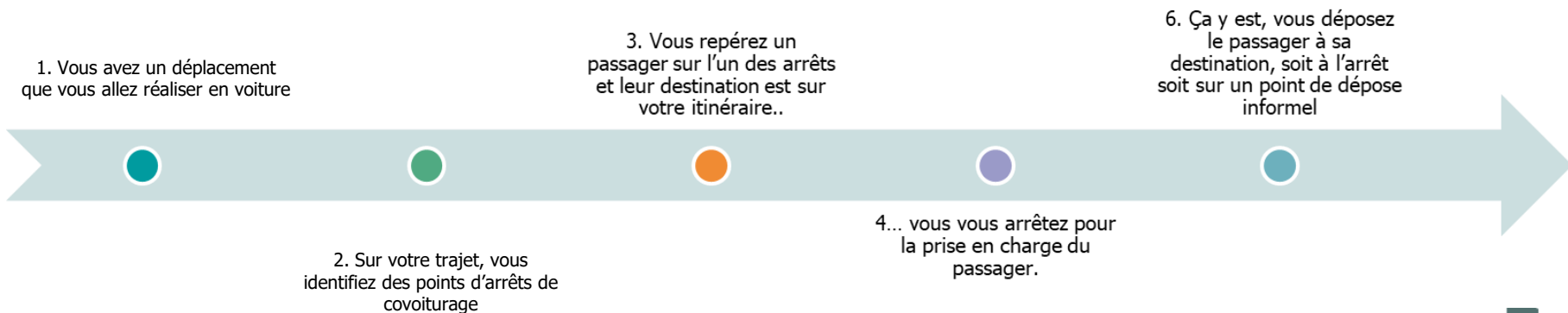
II.1. FAISABILITÉ DE LA LIGNE ANNECY <> THÔNES <> ARAVIS

Rappel : Le principe de ligne de covoiturage retenu

En tant que passager



En tant conducteur



SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

VI. SYNTHESE

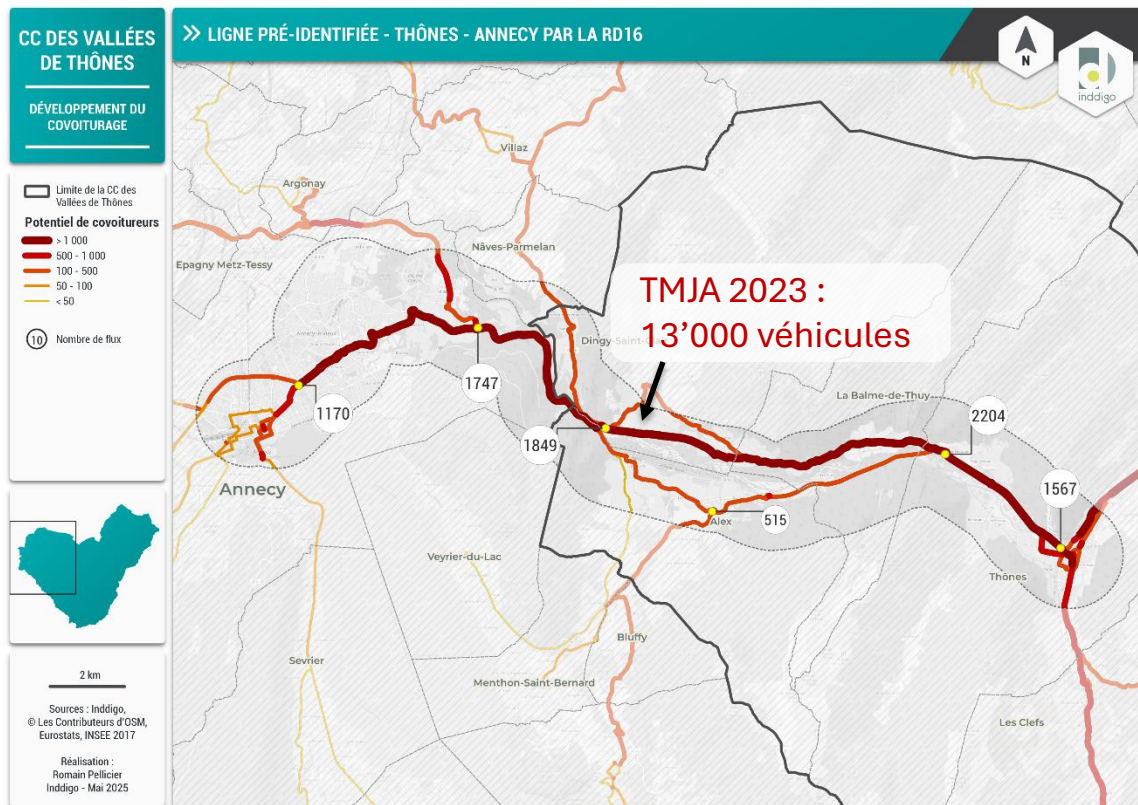
II.1. FAISABILITÉ DE LA LIGNE ANNECY <> THÔNES <> ARAVIS

Rappel : Le potentiel de covoiturage sur l'axe Thônes <> Annecy

- ✓ La masse de flux captables sur l'axe est de l'ordre de 1'500 à 2'000 mouvements sur l'ensemble de l'axe :
 - Potentiel de conducteurs : **95** vers Thônes, **130** vers Annecy
 - Potentiel de passagers : **640** vers Thônes, **850** vers Annecy
- ✓ L'affectation des flux pendulaires au trafic routier mettent en avant une masse de déplacement qui converge quasi-exclusivement vers Annecy.

Zoom sur les potentiels conducteurs et passagers :

- **Potentiel conducteur** : Flux domicile-travail en interface entre les communes d'Annecy <> La-Balme-de-Thuy, Thônes, Saint-Jean-de-Sixt, La Clusaz et Le Grand Bornand. Application d'un taux de participation de **10 à 15%** des conducteurs.
- **Potentiel passager** : Flux domicile-travail en interface entre les communes d'Annecy <> La-Balme-de-Thuy, Thônes, Saint-Jean-de-Sixt, La Clusaz et Le Grand Bornand.



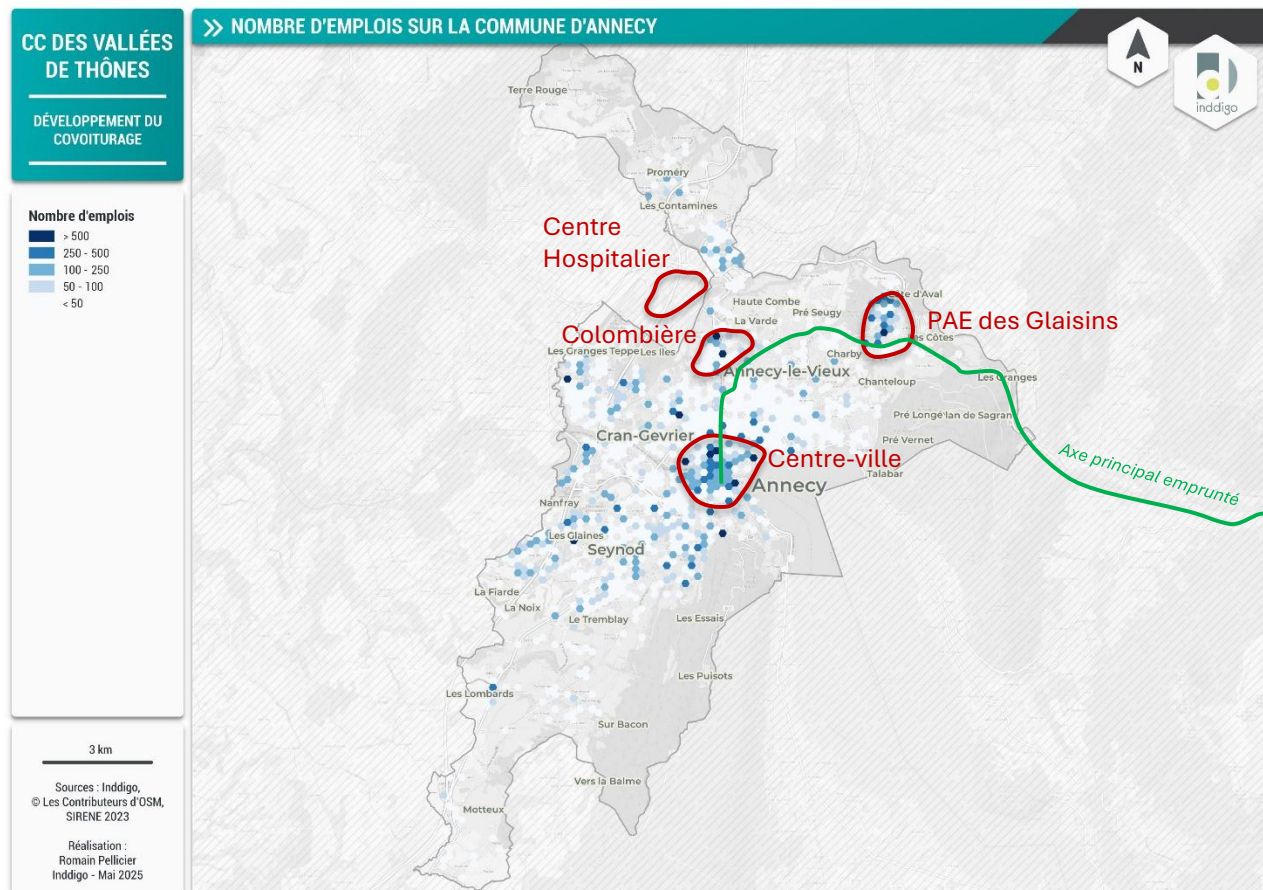
2. TRAVAILLER SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SPONTANÉ

Le potentiel de covoiturage sur l'axe Thônes <> Annecy

2/ Les densités

- ✓ Les zones d'emplois sont concentrées sur le centre-ville d'Annecy et sur Annecy-le-Vieux (PAE des Glaisins). Il est donc recommandé de desservir **a minima** deux zones, nécessitant un travail accru sur les points de prise en charge retour, qui doivent être visibles, centraux et faciles d'accès.

En dehors du CHU, les points d'intensité suivent un axe pouvant être mutualisé dans l'optique de la création d'une ligne de covoiturage.



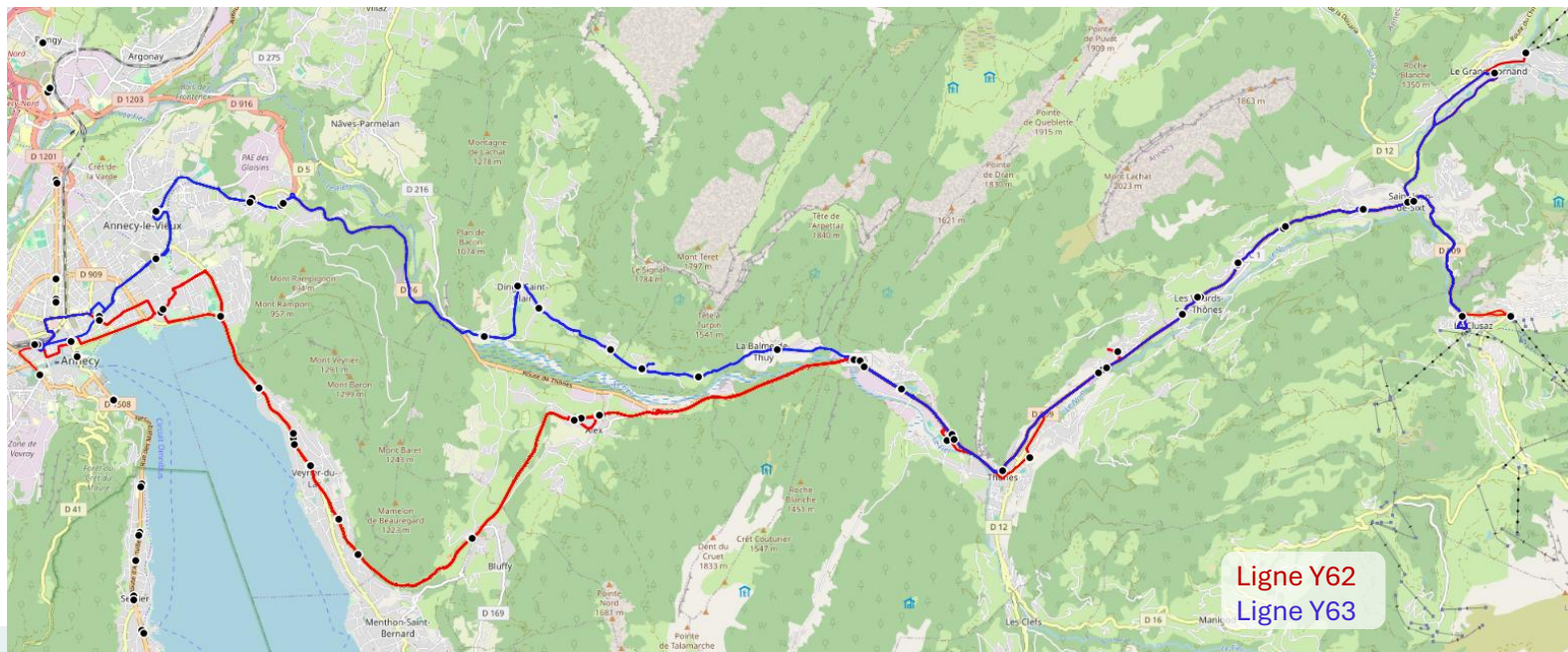
2. TRAVAILLER SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SPONTANÉ

Le potentiel de covoiturage sur l'axe Thônes <> Annecy

3/ L'offre TC actuelle

- ✓ Deux lignes régionales permettent de rejoindre le centre-ville d'Annecy (Y62 et Y63) en passant respectivement par Bluffy et Dingy-Saint-Clair. Elles desservent notamment le PAE des Glaisins et le centre-ville.
- ✓ La desserte est donc assurée avec une vingtaine de courses à la journée en direction d'Annecy depuis Thônes et une quinzaine depuis les communes des Aravis, mais pas à l'année. La desserte de La Balme-de-Thuy et Dingy-Saint-Clair est plus ponctuelle (moins de 10 courses vers Annecy). Il est noté une impossibilité de retour depuis Annecy après 19h25.

La création d'une ligne de covoiturage sur l'entièreté de l'axe peut s'avérer complémentaire à la fois en termes de desserte (les lignes régionales ne desservent pas l'intérieur du PAE des Glaisins, ni la zone de Vovray), de durée et également en termes d'amplitude horaire **au regard de l'offre actuelle**, pour combler les demi-heures en heure de pointe non réalisables en transports collectifs.



2. TRAVAILLER SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SPONTANÉ

Le potentiel de covoiturage sur l'axe Thônes <> Annecy

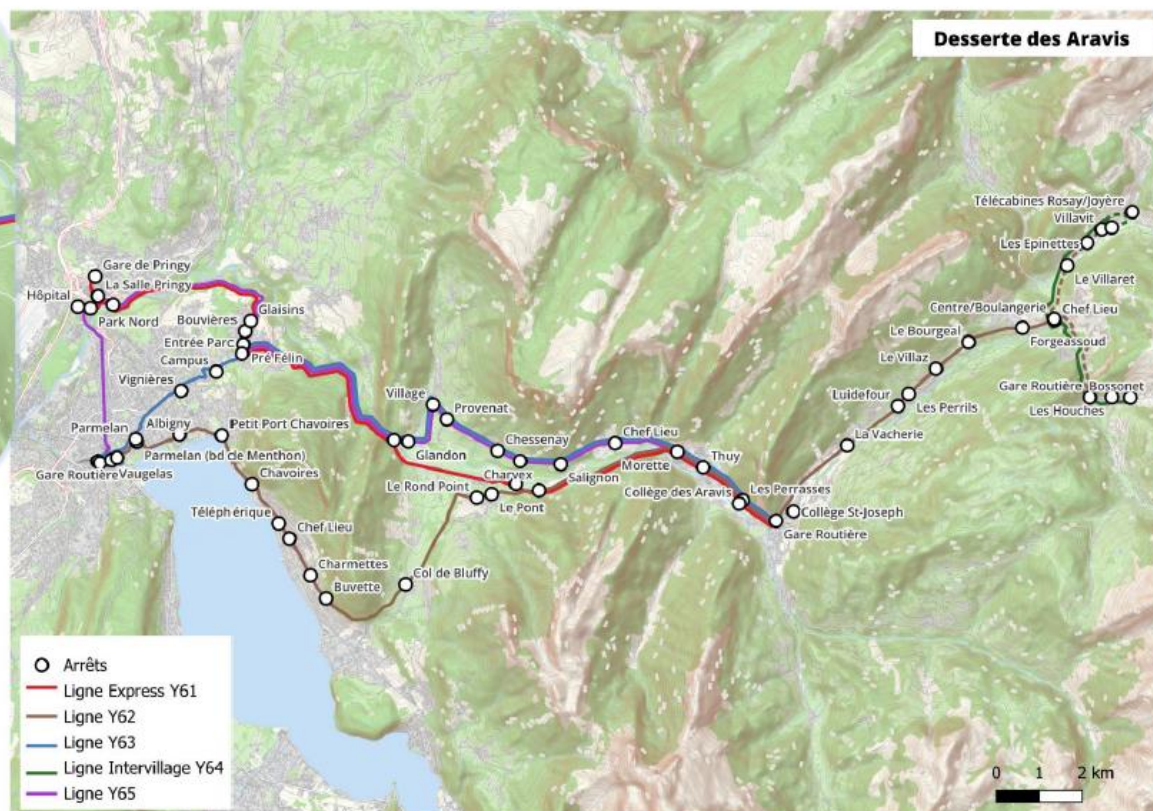
3/ L'offre TC projetée

- ✓ L'offre de car en vallée de Thônes a vocation à être restructurée via une ligne express et 4 lignes maillant plus spécifiquement le territoire :
- La ligne express a vocation à desservir deux polarités majeures : le PAE des Glaisins et l'hôpital, avec **des courses à l'heure entre 6h et 21h**
- Des lignes de desserte locale **toutes les 30 minutes**, mais avec des **durées de trajets plus importantes**



Une desserte repensée autour de 4 lignes structurantes et *une ligne spécifique* :

- Ligne Express Y61
- Ligne Y62
- Ligne Y63
- Ligne Intervillage Y64
- Ligne Y65 (*Dimanche et JF*)



2. TRAVAILLER SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SPONTANÉ

Le potentiel de covoiturage sur l'axe Thônes <> Annecy

3/ L'offre TC projetée

- ✓ La création d'une ligne de covoiturage ne rentre pas en conflit avec le réseau de cars qui est projeté pour plusieurs raisons :
 - La ligne de covoiturage a comme principale vocation de renforcer l'interface Thônes <> Annecy pour les actifs, en heure de pointe du matin et du soir.
 - Dans cette optique, les lignes Y62 et Y63 ne rentrent pas en conflit, car **elles proposent un temps de parcours beaucoup plus importants puisqu'elles desservent des points d'arrêts plus spécifiques**
 - Dans cette optique, la ligne Express Y61 propose un temps de parcours attractif, mais **la desserte reste à l'heure** peu importe la période de la journée. La ligne de covoiturage permet de pallier les demi-heures non desservies : par exemple pour une arrivée aux Glaisins et au CHU avant 7h30 et avant 8h30, et des départs à 16h30 des Glaisins.
 - La ligne de covoiturage a vocation à desservir les bassins d'emplois en limitant les ruptures de charge
 - Dans cette optique, le ligne Y61 dessert deux polarités majeures, mais ne dessert pas le centre d'Annecy.

La création d'une ligne de covoiturage en lien avec le niveau de service projeté sur l'axe Thônes <> Annecy **n'est pas incompatible**, car elle permettrait d'affiner la fréquence en heure de pointe du matin et du soir, et assurerait une desserte du centre-ville d'Annecy.

2. TRAVAILLER SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SPONTANÉ

Le potentiel de covoiturage sur l'axe Thônes <> Annecy

3/ L'offre TC projetée

✓ L'exemple de m covoit' dans le Grésivaudan

- Certaines lignes de covoiturage M covoit' Lignes+ empruntent pour partie les mêmes axes que les lignes de bus structurantes, Chrono, du SMMAG. Ces synergies apportent de la souplesse dans le transport des usagers :
 - Temporelle : renfort de fréquence en heures de pointe : l'intégration de lignes de covoiturage permet un **renfort de fréquence**. Par exemple la ligne entre Lans-en-Vercors et Seyssinnet, complète l'offre de bus, **qui ne circule que entre 1 et 2 fois par heure**. Avec un **temps d'attente moyen inférieur à 3 minutes** sur l'ensemble du réseau, la ligne de covoiturage permet de pallier, à moindre coût, la faible fréquence des bus.
 - Géographique : le service M covoit' Lignes+ permet de proposer de nouvelles lignes pour desservir de nouveaux territoires, **qu'il est impossible de desservir avec des transports en commun classiques fréquents**. C'est notamment le cas de la ligne Saint-Martin d'Uriage / Saint-Martin-d'Hères, ouverte en avril 2022.
 - Capacitaire : absorption de plus de passagers : la création de "doublons" transports classiques / lignes de covoiturage permet de renforcer la résilience du système. L'exemple parfait, c'est celui de la ligne Hôtel de Ville – Bernin les Cloyères. La ligne de car express dessert déjà ce trajet. Problème : en heure d'hyperpointe, sur une fenêtre de temps très réduite, **l'offre de car express ne suffit pas à répondre à toute la demande**. Plutôt que de rajouter des cars qui circuleraient pour un seul aller par jour, renforcer l'offre par M covoit' Lignes+ permet de répondre de façon plus soutenable écologiquement et économiquement. **Elle permet de doubler la ligne pour augmenter la capacité d'emport et réduire le temps d'attente**. La garantie desserte des Lignes+ est également un exemple parlant de l'articulation entre les lignes express et le car express puisque la garantie départ est désormais réalisée par les bus express en circulation.
- Certains arrêts de covoiturage prennent place directement dans des parkings relais également desservis par des bus ou des cars. Les passagers peuvent alors utiliser l'un ou l'autre des services et partir le plus rapidement possible.

Bilan février 2024 : Plus de 2500 personnes ont déjà contribué à l'offre de transport en prenant un passager ou en proposant leurs sièges libres en temps réel sur l'application

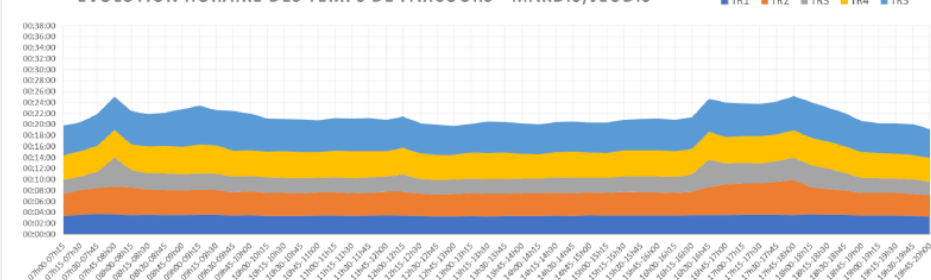
2. TRAVAILLER SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SPONTANÉ

Le potentiel de covoiturage sur l'axe Thônes <> Annecy

- ✓ Vis-à-vis du trafic existant, le développement du covoiturage constitue un enjeu structurant sur cet axe soumis à des variations significatives du temps de parcours. Toutefois, celles-ci sont principalement concentrées le week-end, avec des temps de parcours en matinée multipliés par trois.

EVOLUTION HORAIRE DES TEMPS DE PARCOURS - MARDIS/JEUDIS

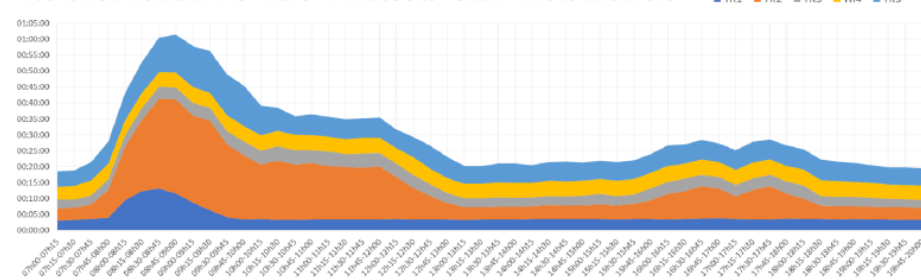
■ TR1 ■ TR2 ■ TR3 ■ TR4 ■ TR5



Evolution horaire des temps de parcours – Mardi / Jeudi – Sens Ouest vers Est

EVOLUTION HORAIRE DES TEMPS DE PARCOURS - SAMEDI HORS VACANCES

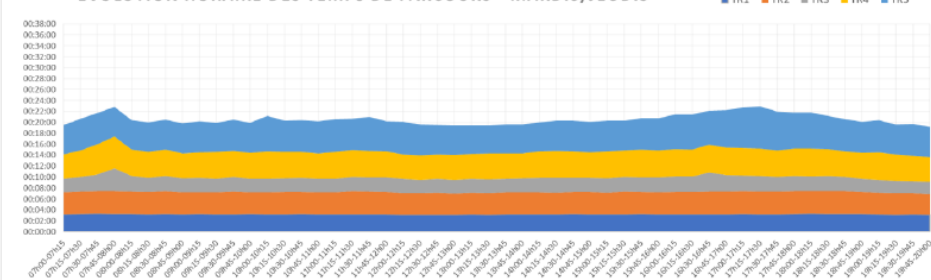
■ TR1 ■ TR2 ■ TR3 ■ TR4 ■ TR5



Evolution horaire des temps de parcours – Samedi hors vacances – Sens Ouest vers Est

EVOLUTION HORAIRE DES TEMPS DE PARCOURS - MARDIS/JEUDIS

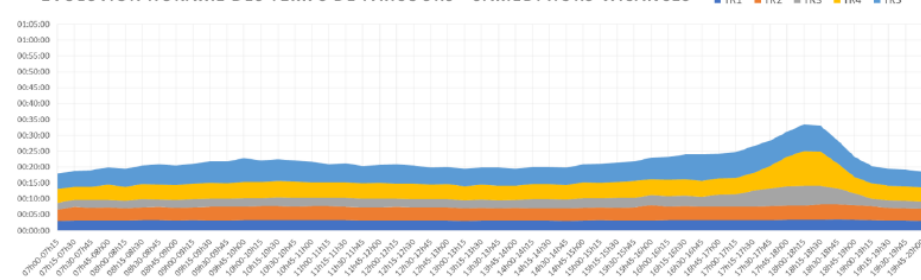
■ TR1 ■ TR2 ■ TR3 ■ TR4 ■ TR5



Evolution horaire des temps de parcours depuis la RD4 – Mardi / Jeudi – Sens Est vers Ouest

EVOLUTION HORAIRE DES TEMPS DE PARCOURS - SAMEDI HORS VACANCES

■ TR1 ■ TR2 ■ TR3 ■ TR4 ■ TR5



Évolution horaire des temps de parcours depuis la RD4 – Samedi hors vacances – Sens Est vers Ouest

Source : AESMB_2022_AC_MS34 - Étude de faisabilité par Ingerop, Lee Sormea, Todomodo et Actierra

Le service de covoiturage à déployer doit donc être orienté sur les déplacements du quotidien, mais doit également traiter les déplacements ponctuels de loisirs du week-end, qui génèrent des impacts locaux significatifs sur la circulation

SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

VI. SYNTHESE

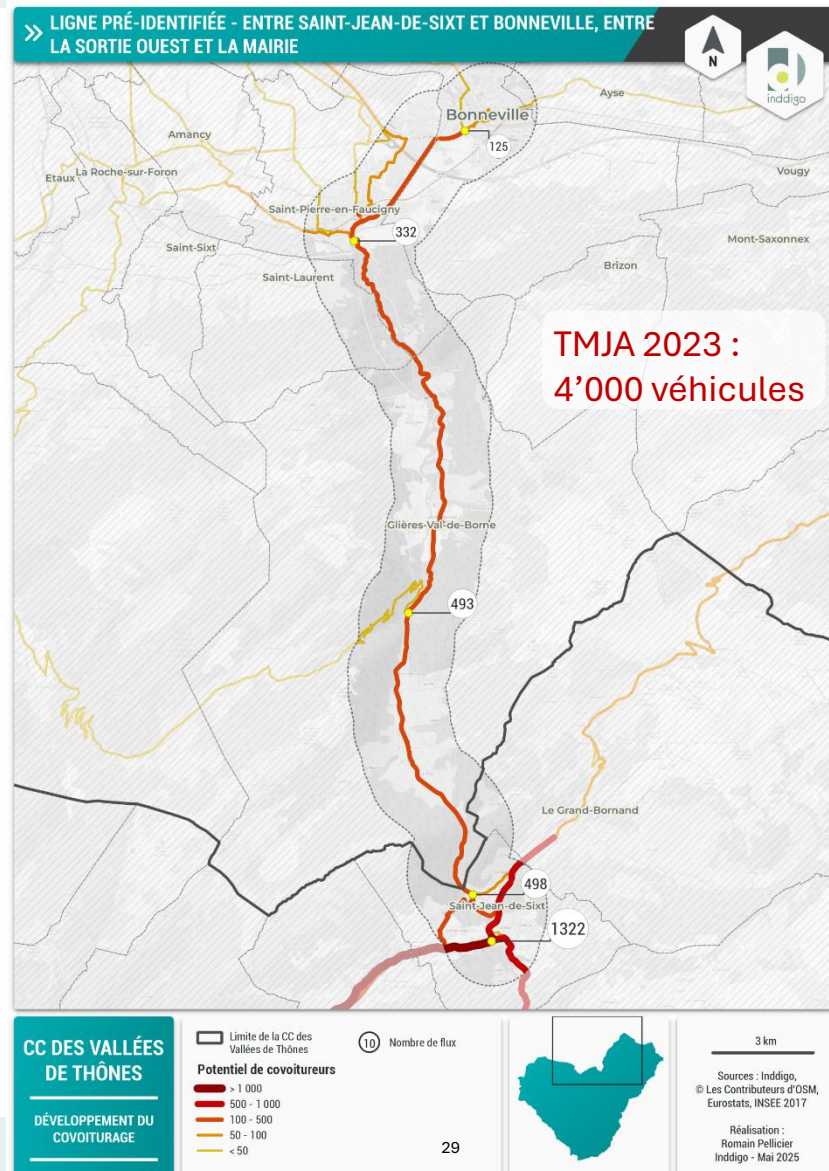
II.2. FAISABILITÉ DE LA LIGNE ARAVIS <> FAUCIGNY

Rappel : Le potentiel de covoiturage sur l'axe Saint-Jean-de-Sixt <> Bonneville

- ✓ La masse de flux captables sur l'axe est de l'ordre de 500 mouvements, soit près de 1'000 à la journée.
 - Potentiel de conducteurs : **15** en direction de Bonneville, **40** en direction de Saint-Jean-de-Sixt
 - Potentiel de passagers : **105** en direction de Bonneville, **260** en direction de Saint-Jean-de-Sixt
- ✓ Il est observé un morcellement du trafic au niveau de Saint-Pierre-en-Faucigny, avec un potentiel presque trois fois moins important en direction de Bonneville.
- ✓ Compte-tenu du morcellement des destinations : interne à Bonneville, Saint-Pierre-en-Faucigny, La-Roche-sur-Foron, etc., la ligne de covoiturage doit faire l'objet d'une forte visibilité des arrêts de retour vers la CCVT.

Zoom sur les potentiels conducteurs et passagers :

- **Potentiel conducteur** : Flux domicile-travail en interface entre les communes de Saint-Jean-de-Sixt, Le-Grand-Bornand, La Clusaz, Glières Val-de-Borne et Thônes <> et Saint-Pierre-en-Faucigny, Bonneville et La-Roche-sur-Foron. Application d'un taux de participation de **10 à 15%** des conducteurs.
- **Potentiel passager** : Flux domicile-travail en interface entre les communes de Saint-Jean-de-Sixt, Le-Grand-Bornand, La Clusaz, Glières Val-de-Borne et Thônes <> et Saint-Pierre-en-Faucigny, Bonneville et La-Roche-sur-Foron.



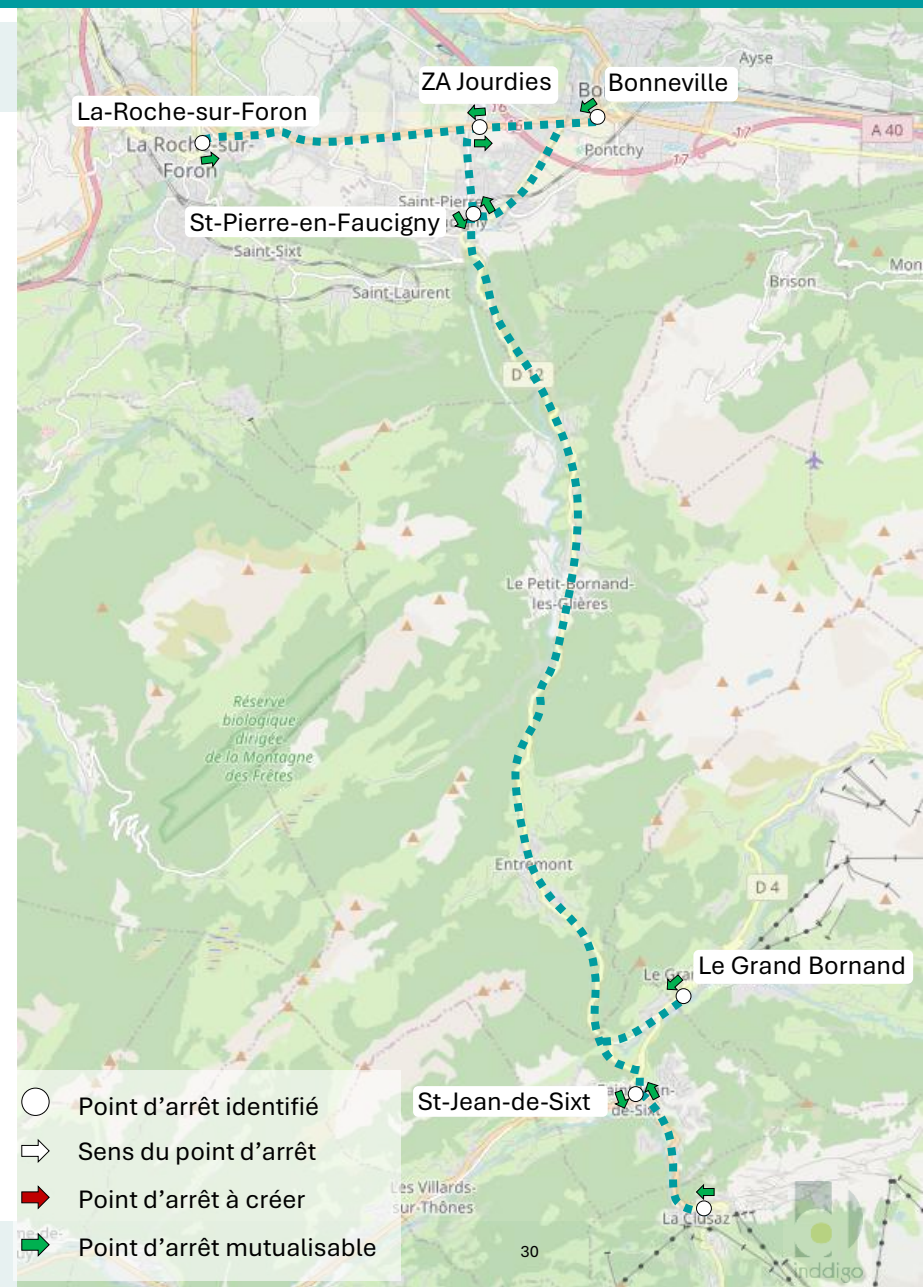
II.2. FAISABILITÉ DE LA LIGNE ARAVIS <> FAUCIGNY

Définition du maillage de la ligne

- ✓ Une ligne principale entre Saint-Jean-de-Sixt/Le Grand Bornand et Saint-Pierre-en-Faucigny, puis une séparation en deux faisceaux vers la ZA Jourdiès et La Roche et Bonneville. Compte-tenu des flux domicile-travail observés, la desserte de La-Roche-sur-Foron n'apparaît pas comme étant prioritaire.
- ✓ La ligne a vocation à être utilisée pour les déplacements pendulaires et emprunte alors l'itinéraire le plus direct vers Annecy
- ✓ Chaque point d'arrêt fera l'objet d'un aménagement spécifique (simple signalétique ou génie civil) et devra être identifié en amont par du jalonnement directionnel notamment.

Retour Proxim'iti

L'objectif est de ne pas concurrencer les transports collectifs, la collectivité se positionnera sans doute soit sur une solution de TAD, soit sur une solution de covoiturage spontané.



SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

VI. SYNTHESE

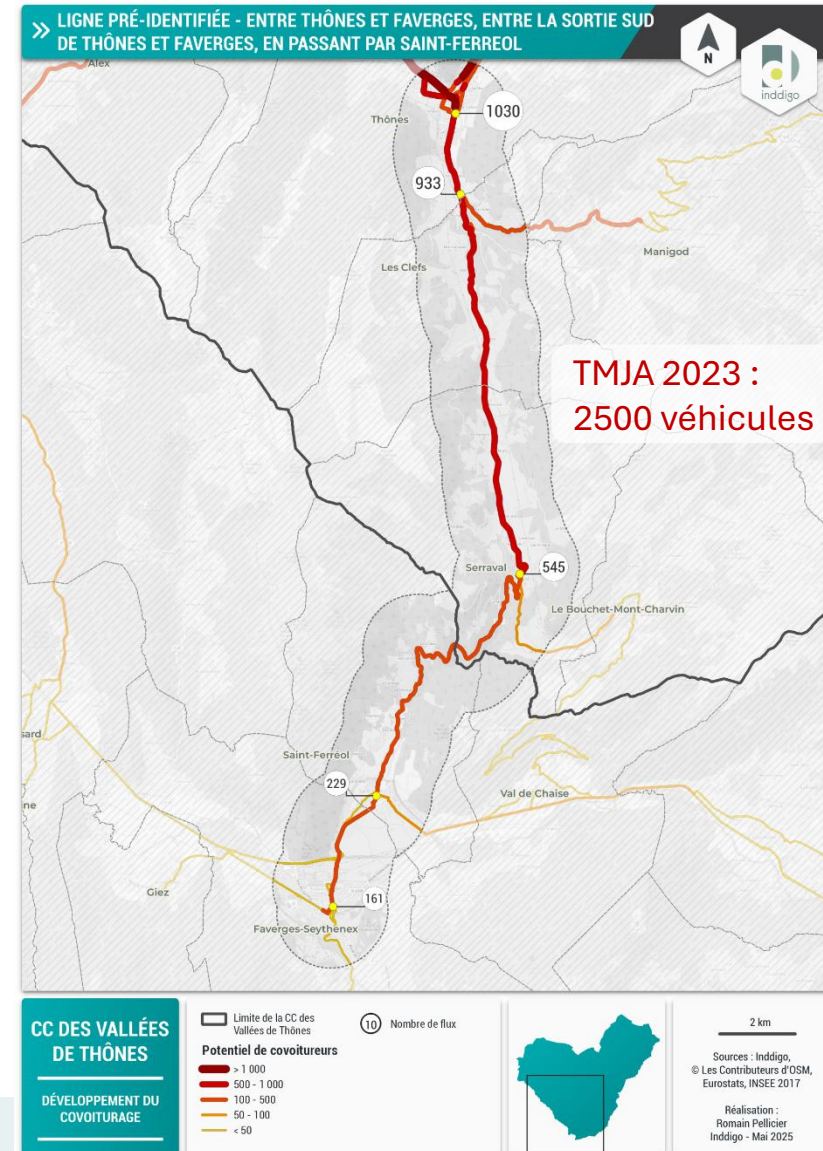
II.3. FAISABILITÉ DE LA LIGNE THÔNES <> FAVERGES

Rappel : Le potentiel de covoiturage sur l'axe Thônes <> Faverges

- ✓ La masse de flux captables sur l'axe est de l'ordre de 900 mouvements en sortie de Thônes et moins de 500 en direction de Faverges.
 - Potentiel de conducteurs : **22** vers Thônes, **4** vers Faverges
 - Potentiel de passagers : **150** vers Thônes, **25** vers Faverges
- ✓ L'affectation des flux pendulaires au trafic routier mettent en avant une masse de déplacement qui converge principalement vers Thônes et vers le Nord Ouest et le Nord Est du territoire :
 - En direction d'Annecy
 - En direction de Saint-Jean-de-Sixt et des Aravis

Zoom sur les potentiels conducteurs et passagers :

- **Potentiel conducteur** : Flux domicile-travail en interface entre les communes de Doussard, Faverges-Seythenex, Saint-Ferréol, Val-de-Chaise, Ugine <> Serraval, Les Clefs, Thônes. Application d'un taux de participation de **10 à 15%** des conducteurs.
- **Potentiel passager** : Flux domicile-travail en interface entre les communes de Saint-Jean-de-Sixt, Le-Grand-Bornand, La Clusaz, Glières Val-de-Borne et Thônes <> et Saint-Pierre-en-Faucigny, Bonneville et La-Roche-sur-Foron.

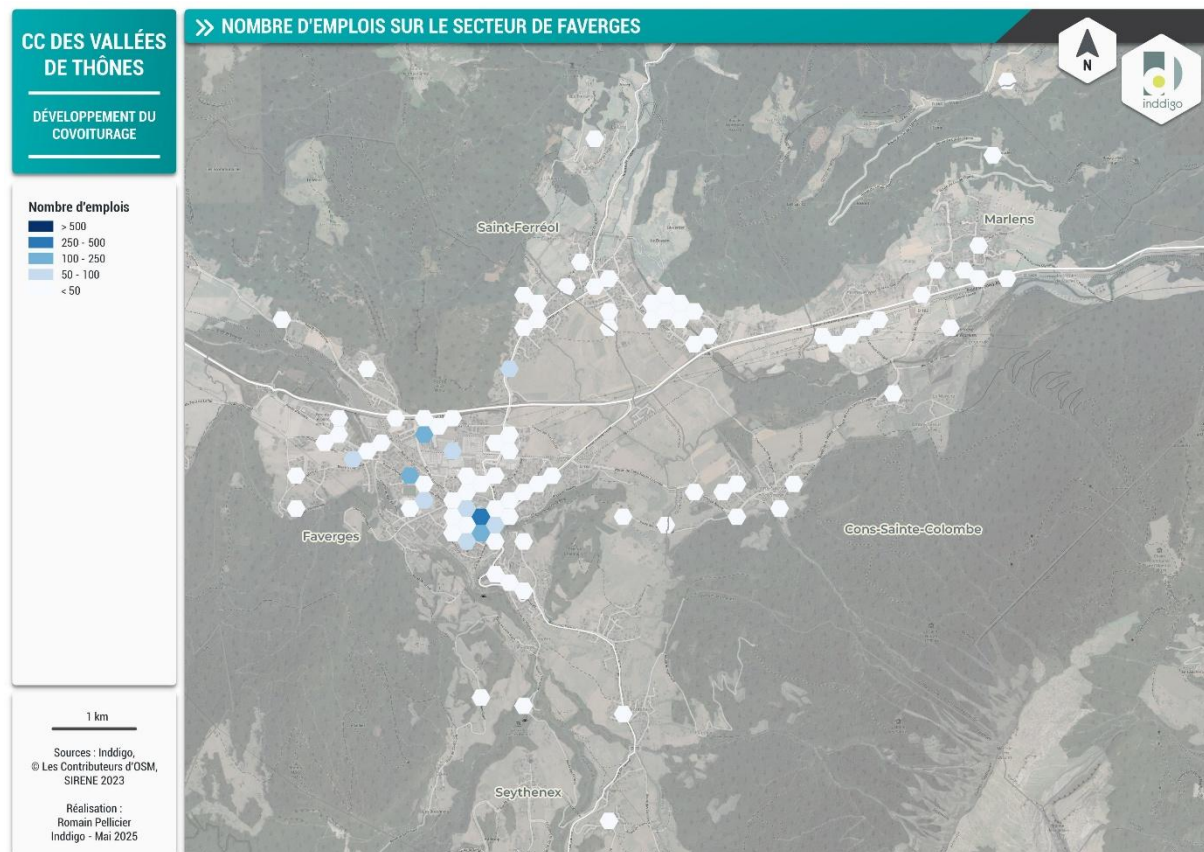


2. TRAVAILLER SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SPONTANÉ

Le potentiel de covoiturage sur l'axe Thônes <> Faverges

2/ Les densités

- ✓ Les densités d'emplois sont très limitées sur le secteur de Faverges, et se cantonnent principalement au centre-ville. Elles suivent les dynamiques de densités de population.
- ✓ La commune présente une offre en équipements et services pertinente, répondant à des besoins de déplacements ponctuels et non à un usage quotidien régulier.



II.3. FAISABILITÉ DE LA LIGNE THÔNES <> FAVERGES

Définition du maillage de la ligne

- ✓ La ligne est prévue entre la sortie Sud de Thônes et l'entrée Nord de Faverges, afin de favoriser la prise en charge en se positionnant sur des axes identifiés et présentant un faisceau quasi unique de circulation
- ✓ Il est prévu un raccordement avec les autres lignes de la façon suivante :
 - La possibilité d'accéder à Annecy et aux stations des Aravis via un raccordement piéton (identification, jalonnement et communication à prévoir) pour rejoindre le point d'arrêt en gare routière. Cette solution permet de **maximiser les chances de prise en charge vers les destinations des autres lignes**
- ✓ La ligne a vocation à être utilisée pour les déplacements pendulaires mais également les autres déplacements du quotidien
- ✓ Chaque point d'arrêt fera l'objet d'un aménagement spécifique (simple signalétique ou génie civil) et devra être identifié en amont par du jalonnement directionnel notamment.



SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

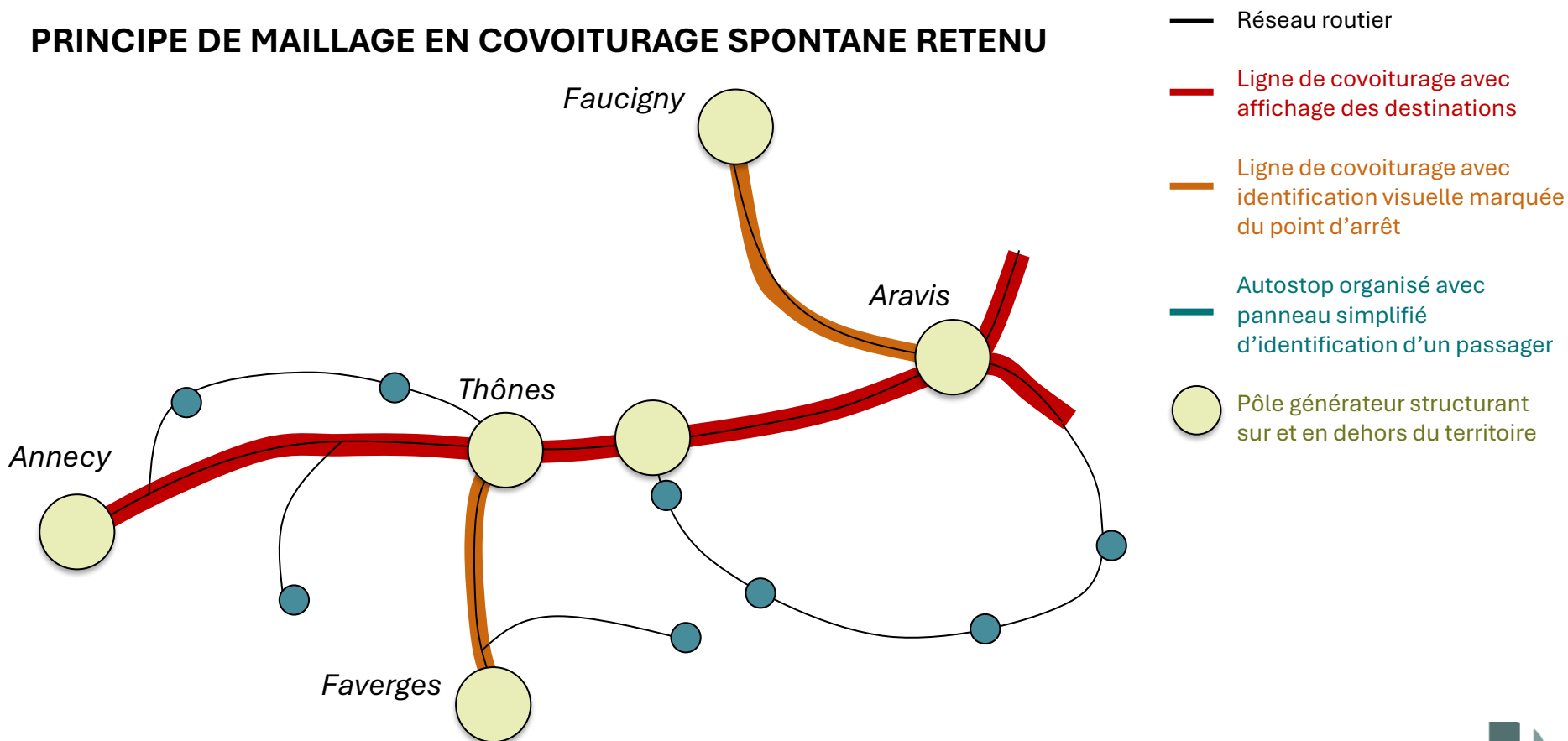
VI. SYNTHESE

II.4. FAISABILITÉ DE L'AUTOSTOP ORGANISÉ

Rappel : Scénario retenu en phase 1

- ✓ Dans un souci d'équité territoriale et pour desservir l'ensemble des publics potentiels, il a été retenu d'étudier la possibilité de mise en œuvre d'un dispositif globalisé d'autostop organisé sur le territoire. Ce dernier devra alors être mis en cohérence avec les 3 lignes identifiées.

PRINCIPE DE MAILLAGE EN COVOITURAGE SPONTANÉ RETENU



II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISÉ

Typologie des points d'arrêts

- ✓ Des points d'arrêts sans destination mais présentant une signalétique unifiée et en lien avec les lignes de covoiturage

Ligne de covoiturage



Réseau d'autostop



Adaptation du panneau possible :
intitulé, pas d'affichage de destination



Charte graphique des
panneaux personnalisable



Moins adapté car n'apporte
pas d'unité graphique dans le
réseau global

II.4. FAISABILITÉ DE L'AUTOSTOP ORGANISÉ

Identification des points d'arrêt en autostop organisé

- ✓ L'identification des points d'arrêts en autostop organisé est réalisée de la manière suivante :
 - Identification des zones présentant une densité de population significative et non desservie
 - Identification des pôles générateurs non-desservie
 - Prise en compte de la saisonnalité et des pratiques de l'autostop pour se déplacer sur des sites d'intérêts
 - Identification des points d'arrêts TC mutualisables avec des points d'autostop
 - Définition du ou des sens à desservir à chaque point d'arrêt

AUTRE AXE DE DISCUSSION

Quid de l'autostop ?

- ✓ L'autostop, de quoi parle-t-on ?
 - Des points de rencontre identifiés (panneaux, abribus, bornes)
 - Une application ou carte papier indiquant les points d'arrêts
 - Eventuellement une charte de confiance pour les usagers
 - Un système d'animation local
 - Éventuellement un partenariat avec une plateforme (ex : Rezo Pouce, Ecov, HaltoStop).

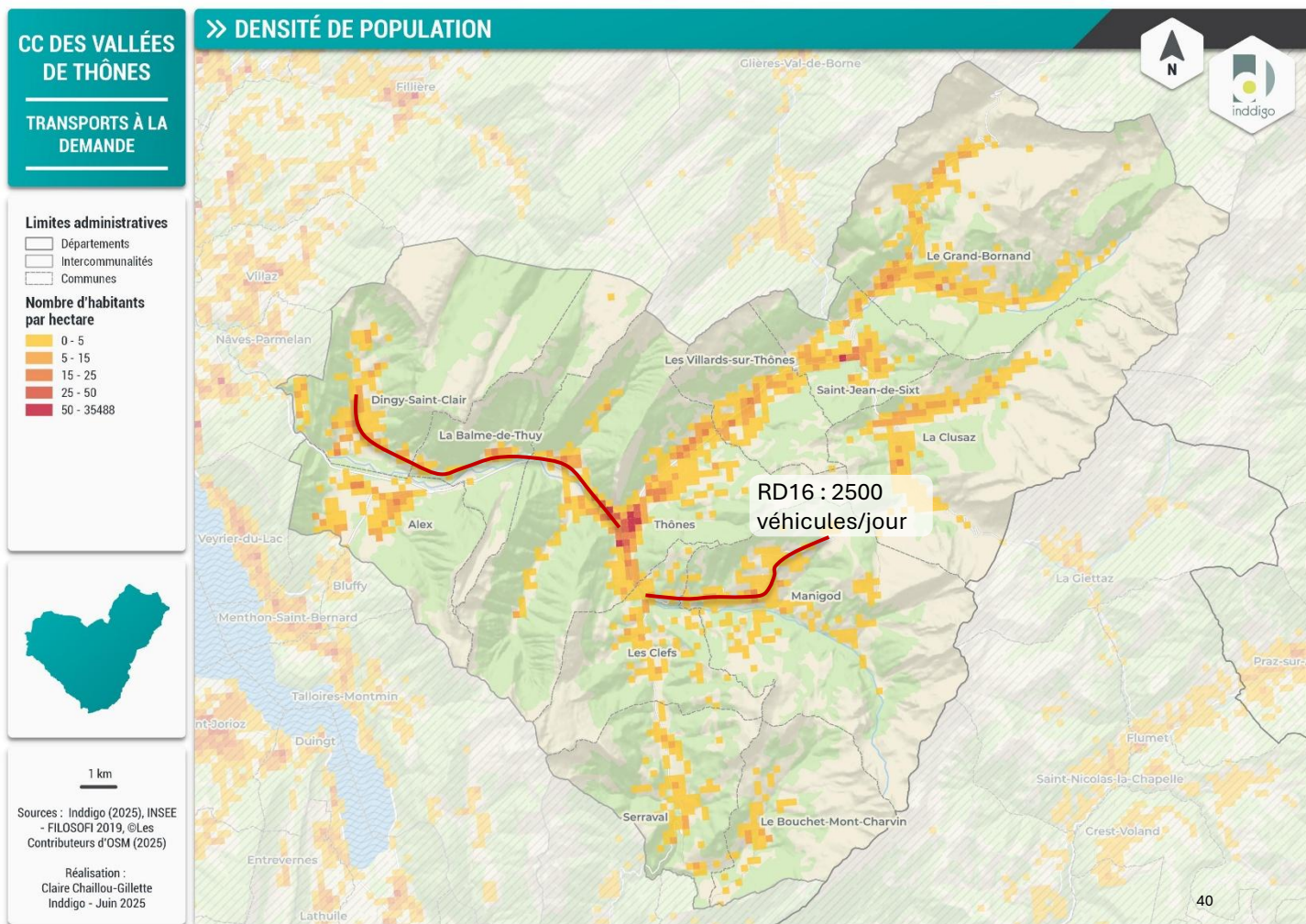
En l'état, les propositions d'approfondissement **concernent déjà de l'autostop organisé ou du covoiturage spontané**, notamment sur les axes Saint-Jean-de-Sixt <> Bonneville et Thônes <> Faverges.

Au regard des densités de population et des données de trafic routier, la pratique de l'autostop s'avère pertinente principalement sur les axes déjà identifiés, recensant un flux de circulation permettant une prise en charge.

AUTRE AXE DE DISCUSSION

Quid de l'autostop ?

- ✓ D'autres faisceaux peuvent être identifiés pour compléter les dispositifs existants, mais sans bénéficier d'une masse significative. La question de l'autostop doit être réfléchi en lien avec la possible mise en place d'un service de TAD, et les cibles de ce service.



IDENTIFICATION AUTRES SECTEURS D'INTERET

CC DES VALLÉES
DE THÔNES

TRANSPORTS À LA
DEMANDE

» DENSITÉ DE POPULATION



Limites administratives

- Départements
- Intercommunalités
- Communes

Nombre d'habitants
par hectare

- 0 - 5
- 5 - 15
- 15 - 25
- 25 - 50
- 50 - 35488

● Arrêts ligne de
covoiturage

○ Périmètre 1km
autour de l'arrêt

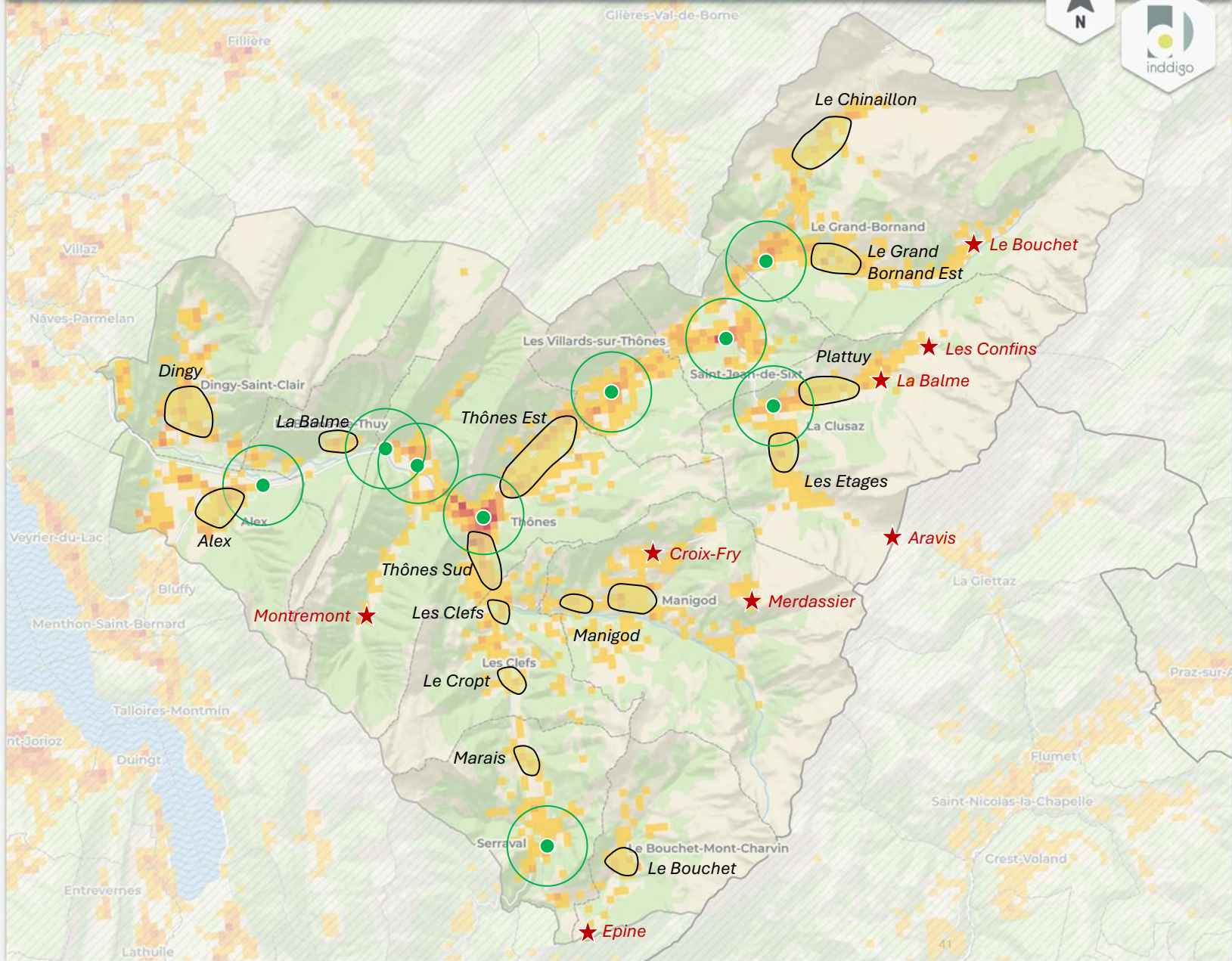
○ Secteurs à densité
significative

★ Site d'intérêt

1 km

Sources : Inddigo (2025), INSEE
- FILOSOFI 2019, ©Les
Contributeurs d'OSM (2025)

Réalisation :
Claire Chaillou-Gillette
Inddigo - Juin 2025



DEFINITION DES POINTS D'ARRETS

>> TYPOLOGIE DU POINT D'ARRÊT

Typologie

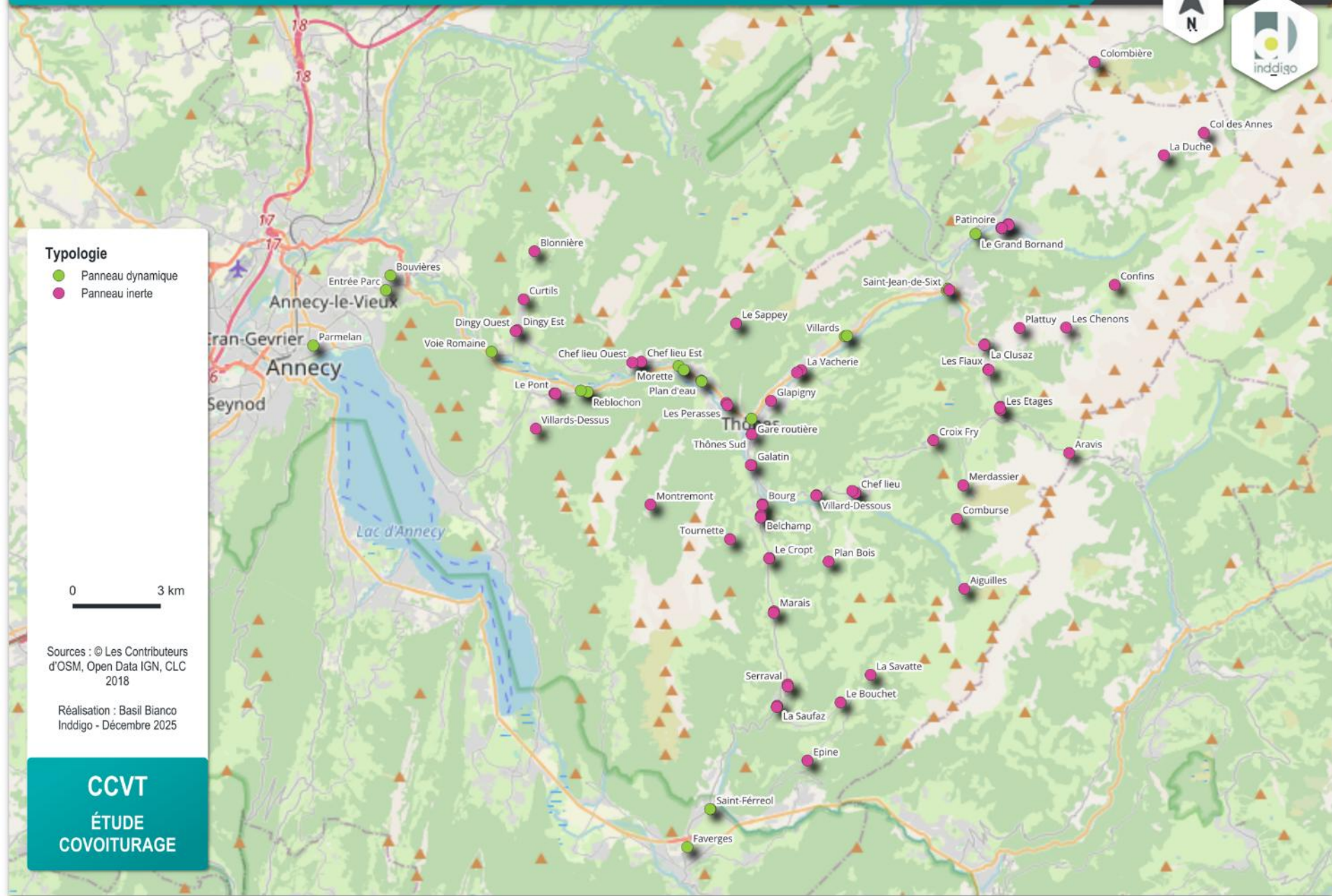
- Panneau dynamique
- Panneau inertie

0 3 km

Sources : © Les Contributeurs
d'OSM, Open Data IGN, CLC
2018

Réalisation : Basil Bianco
Inddigo - Décembre 2025

CCVT
ÉTUDE
COVOITURAGE



SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

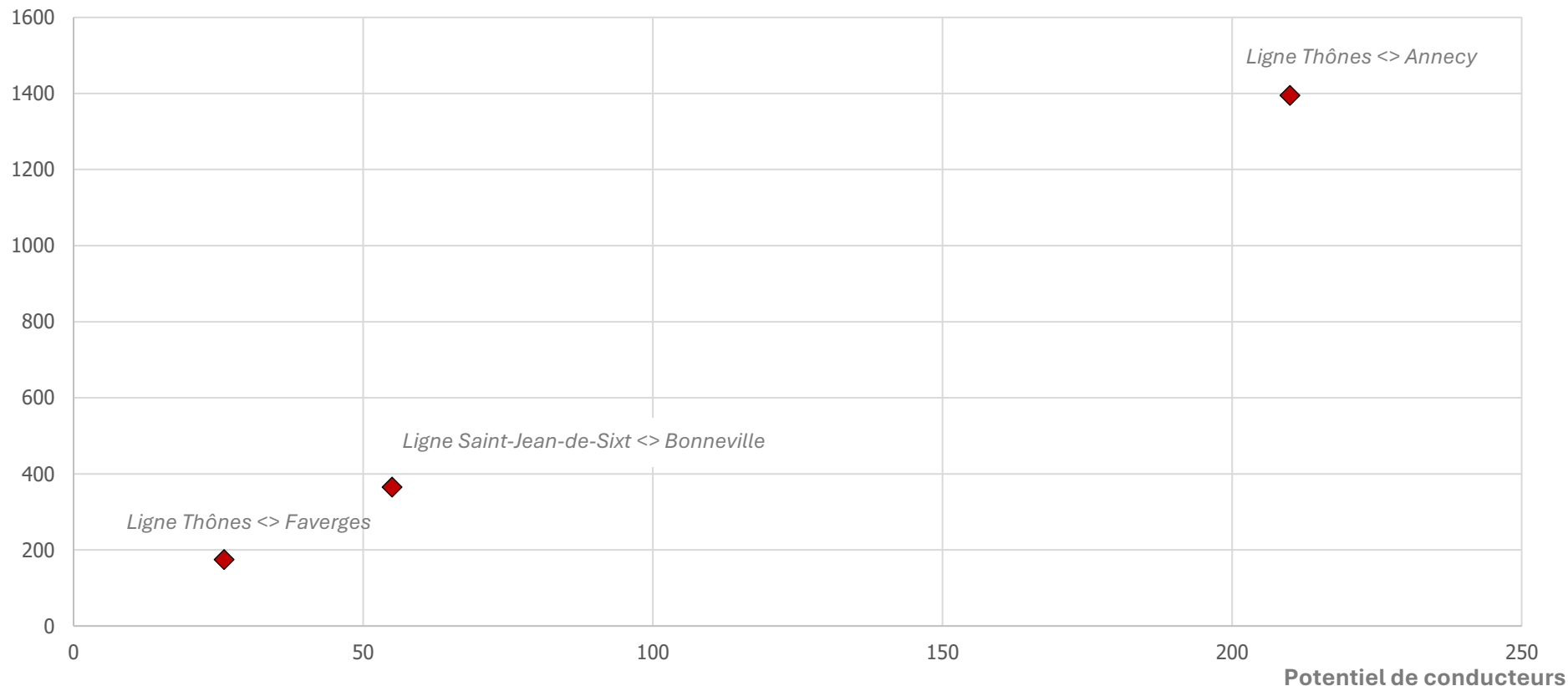
V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

VI. SYNTHESE

2. TRAVAILLER SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SPONTANÉ

Le potentiel de conducteurs et de passagers : 1^{er} bilan

Potentiel de passagers



Potentiel horaire (base 3h en HPM et 3h en HPS) :

- **4 conducteurs** sur la ligne Thônes <> Faverges
- **9 conducteurs** sur la ligne Saint-Jean-de-Sixt <> Bonneville
- **35 conducteurs** sur la ligne Thônes <> Annecy

Rappel : minima de potentiel conducteur autour de 15 conducteurs/heure de pointe pour une ligne à haut niveau de service (selon les observations relevées sur les lignes de covoiturage Ecov)

2. TRAVAILLER SUR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE SPONTANÉ

Les lignes de covoiturage : 1^{er} bilan

✓ Le rabattement des flux domicile-travail sur l'axe

Non
satisfaisant

Peu
satisfaisant

Satisfaisant

Très
satisfaisant

	St-Jean-de-Sixt <> Bonneville	Thônes <> Faverges	(Aravis) <> Thônes <> Annecy
Niveau de flux au départ de la ligne	Modéré	Limité : la majorité des flux sont à destination de Thônes	Important : plus de 1'500 déplacements
Répartition des points de destination	Relativement éparse	Pas de polarité centrale	Des destinations centrales
Part modale véhicule particulier	Importante		
Offre TC	Inexistante	Inexistante	Complémentarité en termes de desserte et de fréquence
Potentiel conducteur	55	26	225
Potentiel passager	365	175	1'500
Faisabilité des points d'arrêts		Création d'encoches à prévoir	Nombreux points d'arrêts TC
Difficulté de portage de la MOA	Interventions à prévoir hors ressort territorial, fermeture du service Hé!Léman Faucigny	Une ou deux interventions sur la commune de Faverges	Plusieurs interventions à prévoir sur la commune d'Annecy
ORIENTATION	Potentiel modéré, mais dispersion des points de destination après Saint-Pierre-en-Faucigny. => Plutôt via un système simplifié sur place pour répondre aux besoins ponctuels, dans la mesure où il est possible de réutiliser le dispositif du Faucigny	Potentiel limité mais nombre d'axes limités. => Eventuellement via un système simplifié sur place pour répondre aux besoins ponctuels	Potentiel important => Ligne de covoiturage à haut niveau de service, compte-tenu de la facilité théorique à mobiliser des conducteurs

II.5. SYNTHÈSE

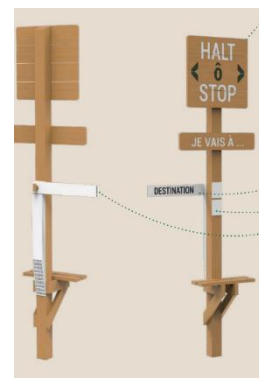
Synthèse : les points d'arrêts sur le territoire

- ✓ La combinaison entre lignes de covoiturage et autostop organisé met en avant les 3 typologies d'arrêts suivantes à mettre en place sur le territoire, qui représente un total de **81 points d'arrêts**

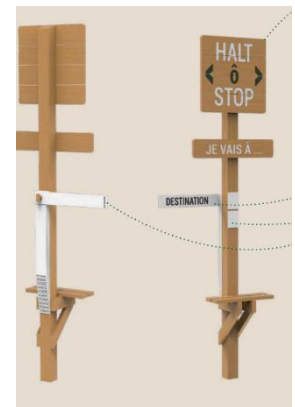
28 arrêts multidestinations



3 arrêts monodestination



50 arrêts simplifiés



Proposition de déploiement

● Arrêts dynamiques multidestinatons

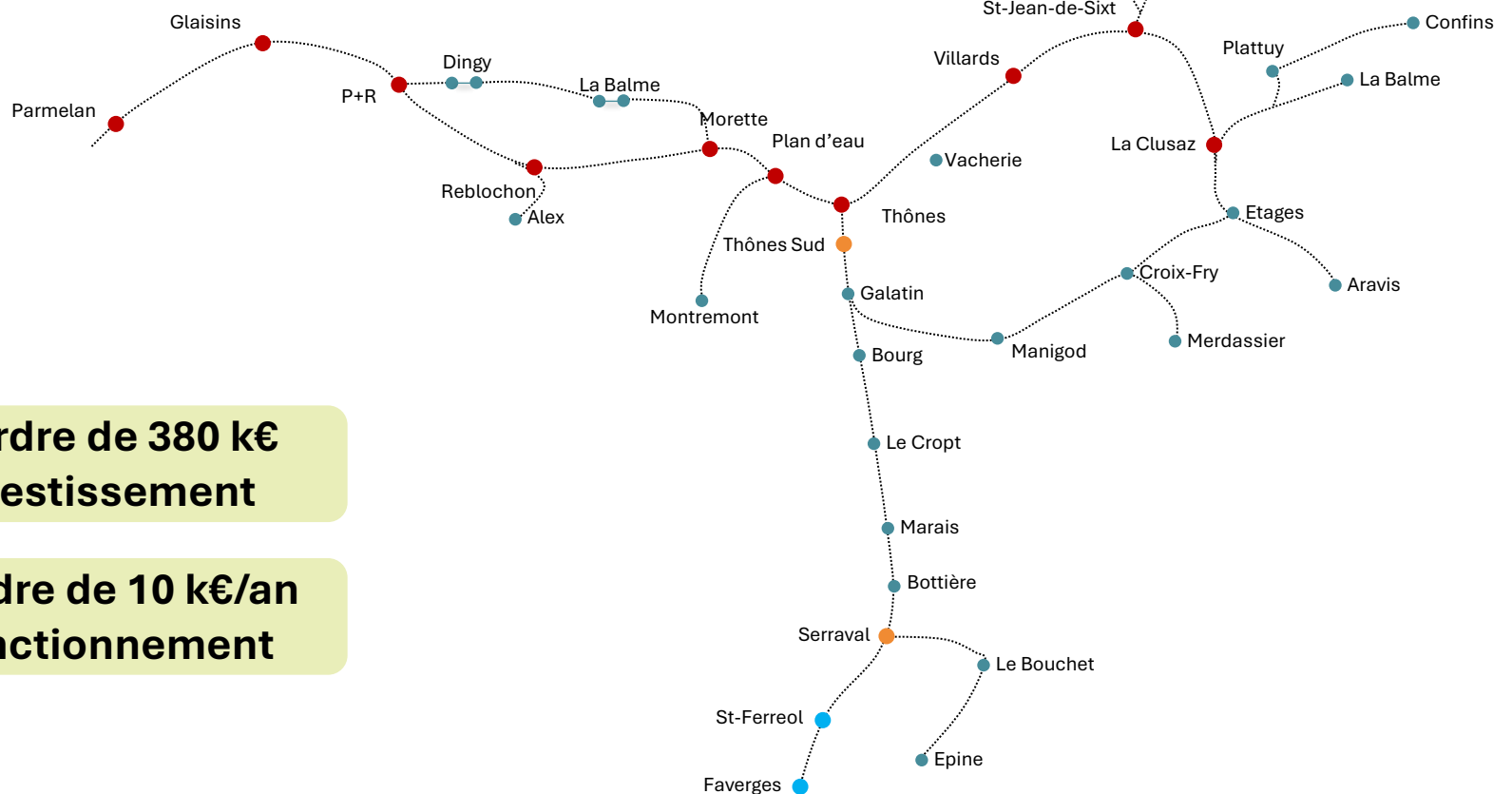
● Arrêt simplifié monodestination

● Arrêt simplifié multidestinatons

● Arrêt simplifié sans destination

Généralement un panneau par sens

Généralement un panneau pour deux sens



**De l'ordre de 380 k€
d'investissement**

**De l'ordre de 10 k€/an
de fonctionnement**

II.5. SYNTHÈSE

Définition des dépenses

Le coût d'investissement constitue le levier principal de dépense, consistant à la mise en place de la signalétique et ponctuellement à la création de points d'arrêts

Type de service	Nombre de secteurs desservis	Nombre de points d'arrêts	Montant total solution Ecov (€ HT)	Montant total solution HaltOStop (€ HT)
Faisceau Annecy <> Aravis	10	18	302 100,00 €	150 500,00 €
Faisceau Aravis <> Faucigny	6	9	77 950,00 € (+ 53 750,00 € des arrêts Aravis inclus dans le faisceau d'Annecy)	35 700,00 € (+ 11 500,00 € des arrêts Aravis inclus dans le faisceau d'Annecy)
Faisceau Thônes <> Faverges	4	6	53 050,00 €	19 800,00 €
Réseau d'autostop organisé	30	47	21 700,00 €	38 850,00 €
Total	50	80	434 900,00 €	241 350,00 €

VI. SYNTHÈSE

Panneau dynamique ou panneau simplifié ?

	Panneau dynamique	Panneau simplifié
Visibilité	Très bonne avec l'affichage dynamique.	Bonne si le panneau est éclairé, sinon moyenne.
Coût à l'investissement	Elevé.	Modéré voire faible en cas de solution « maison ».
Coût de fonctionnement	Modéré avec un contrat de suivi + entretien et maintenance des panneaux.	Faible, le panneau nécessite peu d'entretien une fois installé.
Suivi de l'activité	Qualitatif avec identification de la dynamique aux arrêts équipés de boutons poussoirs.	Faible, pas de suivi simple possible.
Conclusion	Dispositif moderne, attractif et mieux intégré au mobilier urbain MAIS coûts d'investissement et de fonctionnement importants avec une dépendance à la technologie et à l'opérateur.	Dispositif simple, économique et durable adapté au paysage rural MAIS aucun suivi de l'usage et un peu moins de visibilité.

Proposition de solution intermédiaire envisageable :

- Installation de panneaux dynamiques sur l'axe Aravis <> Annecy
- Installation de panneaux simplifiés ailleurs.

Solution à envisager si et uniquement s'il est possible de soigner une **uniformité** de la charte graphique de l'ensemble des panneaux.

**De l'ordre de
380 k€**

DEPENSES PREVISIONNELLES

RECETTES PREVISIONNELLES

400 k€ d'investissement

**Fonds Vert : jusqu'à 50%
(50 000 € max)**

**10 k€/an de
fonctionnement**

**Fonds Vert : jusqu'à 50%
(25 000 € max)**

**15k€ an 1 puis 5k€/an
en communication et
promotion**

**Fonds Vert : jusqu'à 50%
(10 000€ max)**

SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

VI. SYNTHESE

5. DÉVELOPPER LES SOLUTIONS DE COVOITURAGES INFORMELLES

CC DES VALLÉES DE THÔNES

DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE

📍 Aires de covoiturage
pré-identifiées

Flux domicile-travail sur l'axe



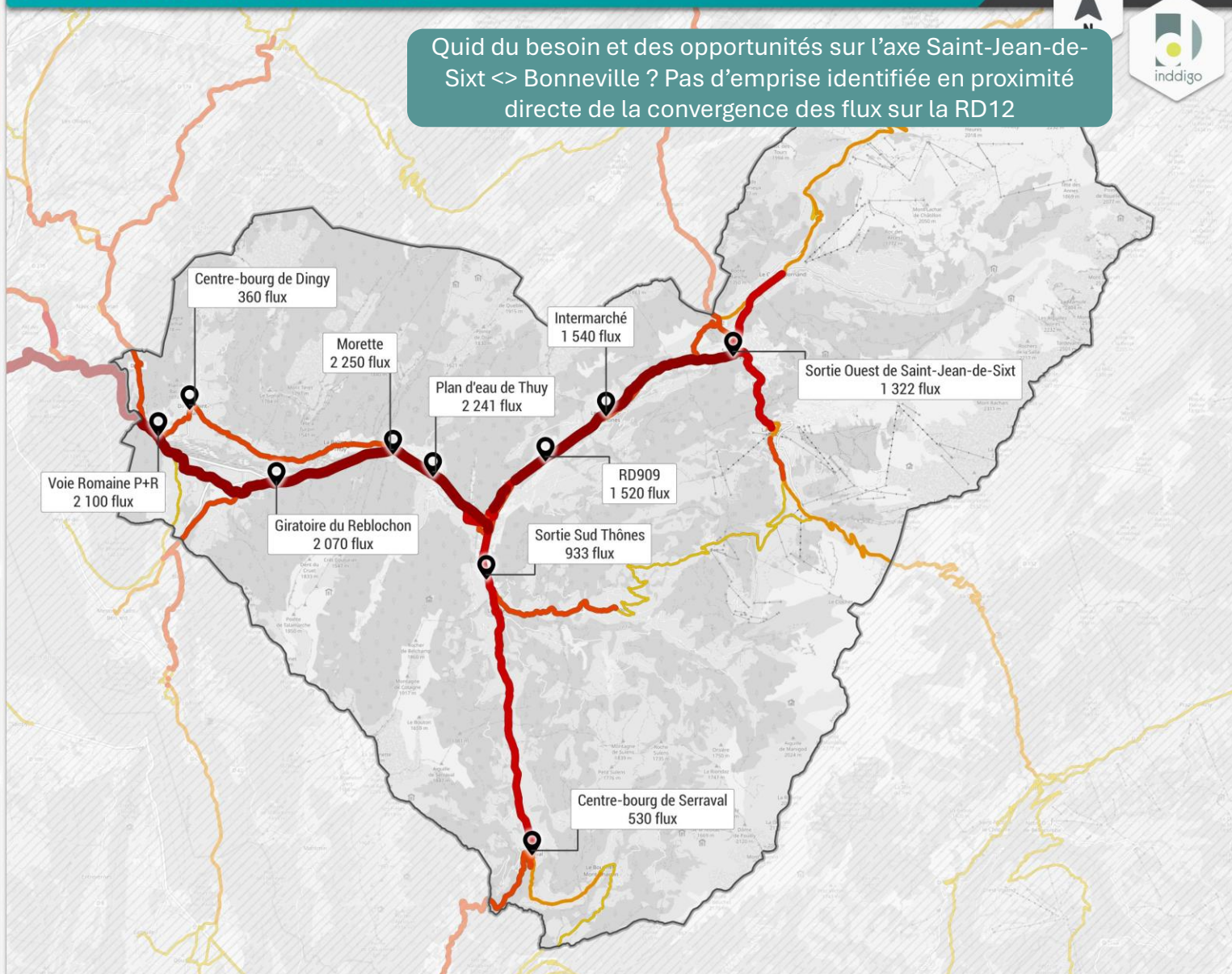
4 km

Sources : Inddigo,
© Les Contributeurs d'OSM,
Eurostats, INSEE 2017

Réalisation :
Romain Pellicier
Inddigo - Juin 2025

>> POTENTIEL GÉNÉRAL DE COVOITURAGE

Quid du besoin et des opportunités sur l'axe Saint-Jean-de-Sixt <> Bonneville ? Pas d'emprise identifiée en proximité directe de la convergence des flux sur la RD12



III.1. FAISABILITÉ DES AIRES DE COVOITURAGE

Comment construire et dimensionner une aire de covoiturage ?

- ✓ Les critères sur lesquels nous nous basons pour évaluer la pertinence d'une aire de covoiturage sont les suivants :

	Thème	Analyse	Niveau d'importance
Volet accès	Flux domicile-travail sur l'axe	Nombre de déplacements domicile-travail, tous sens confondus, à proximité de l'aire identifiée	Important
	Accessibilité de l'aire	Proximité des grands axes routiers, accès sans-détour, sortie et insertion facilitées sur l'axe principal	Important
	Accessibilité TC	Présence de lignes de cars à proximité avec un bon niveau de service	Secondaire
	Accessibilité modes actifs	Possibilité de se rendre sur l'aire de covoiturage à pied ou à vélo : distance réalisable, aménagements pour y accéder	Secondaire
Volet aménagement	Capacité de stationnement VL	Emprise disponible mobilisable suffisante pour le stationnement des véhicules projetés	Important
	Services sur place	Stationnement vélo, mobiliser d'attente, abris, bornes de recharge	Secondaire
	Sécurité	Bornes de recharges, éclairage, caméra de surveillance, etc.	Secondaire
	Maitrise foncière		Secondaire

III.1. FAISABILITÉ DES AIRES DE COVOITURAGE

Définition des aires de covoiturage pertinentes sur le territoire

- ✓ Point d'attention : le Conseil Départemental de la Haute-Savoie réalise actuellement son Schéma départemental de covoiturage.
- ✓ Il sera nécessaire :
 - D'identifier les aires identifiées sur le territoire de la CCVT
 - D'identifier les éléments de conception de d'identification des aires éventuellement réfléchis à l'échelle du CD74 : totems, signalétique spécifique, etc.
 - De se mettre en relation pour clarifier les modalités de portage de la maîtrise d'ouvrage sur ces aires

III.1. FAISABILITÉ DES AIRES DE COVOITURAGE

Définition des aires de covoiturage pertinentes sur le territoire

- ✓ La phase 1 a permis de mettre en avant des lieux potentiels, émanant de schéma de mobilité et de l'enquête auprès des élus. Les conclusions ont abouti à l'approfondissement des lieux suivants

Secteur identifié	Avis
1/ Le plan d'eau de Thuy à Thônes	Pertinent car situé proche de l'axe structurant et des pôles de vie
2/ Morette	Pertinent car situé proche de l'axe structurant et des pôles de vie, à créer en complément de l'aire du plan d'eau
3/ Voie Romaine à Dingy	Pertinent en tant qu'aire secondaire
4/ A la sortie Ouest de Saint-Jean-de-Sixt (lieu non précisé).	Pertinent si implanté proche du centre-bourg. Nécessite d'approfondir l'aspect foncier
5/ Sortie sud de Thônes, à l'intersection pour Manigod	Pertinent car lieu de convergence des flux de circulation
6/ Dans le centre bourg de Serraval (lieu non précisé).	Pertinent car lieu de convergence des flux de circulation
Intermarché Villards-sur-Thônes.	Moins pertinent car éloigné des communes des Aravis (6min de trajet) et absence de maîtrise foncière
Dans le centre bourg de Dingy-Saint-Clair (lieu non précisé).	Peu pertinent compte-tenu de son éloignement des principaux axes routiers
Giratoire du Reblochon	Moins pertinent car éloigné des principaux pôles de vie du territoire
Place de l'Eglise Villards-sur-Thônes	Moins pertinent car éloigné des principaux pôles de vie du territoire et peu visible depuis l'axe principal
Col du Marais	Moins pertinent car éloigné des principaux pôles de vie du territoire
Rue du Vieux Pont à Thônes	Moins pertinent car peu visible depuis les principaux axes
Lidl à Thônes	Moins pertinent car peu visible depuis les principaux axes

III.1. FAISABILITÉ DES AIRES DE COVOITURAGE

Définition du besoin en stationnement pour chaque aire

- ✓ Méthodologie (exemple pour le parking de la Voie Romaine)

1/ Identifier les communes captables par les aires (moins de 10km)

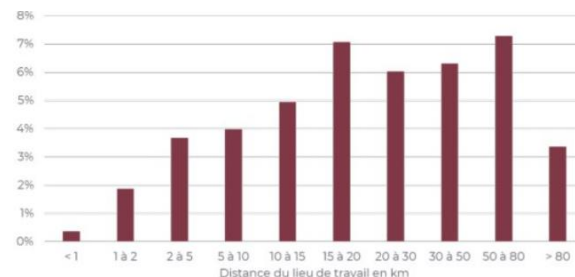
Commune	Distance destination	Flux vers La Clusaz, C
Dingy	20 à 30	380
La Balme	20 à 30	110
Nâves Parmelan	20 à 30	5
		495



Approche choisie : *Les habitants situés sur des communes plus lointaines n'auront pas le réflexe de se regrouper sur une aire de covoiturage car leur trajet sera déjà bien entamé et la plus-value sera limitée.*

2/ Hypothèses de part modale selon la distance

Distance destination	Part modale	Flux vers Annecy, Ep
<10km	3%	0
10 à 20	6%	0
20 à 30	6%	29,7
30 à 40	6%	0
40 à 50	7%	0
> 50	7%	0
		30



Hypothèse calibrée sur les résultats de l'enquête nationale covoiturage

3/ Hypothèse utilisation des aires pour réaliser son trajet

25%	7
-----	---



Résultats enquête nationale : 17% passent par une aire de covoiturage en informel, et 68% pour le covoiturage en ligne. Hypothèse à 25%, compte-tenu du poids plus important du covoiturage informel dans le nombre total de déplacements covoiturés

III.1. FAISABILITÉ DES AIRES DE COVOITURAGE

Définition du besoin en stationnement pour chaque aire

- ✓ Méthodologie (exemple pour le parking de la Voie Romaine)

4/ Hypothèse nombre de passagers par véhicules

1,5

11

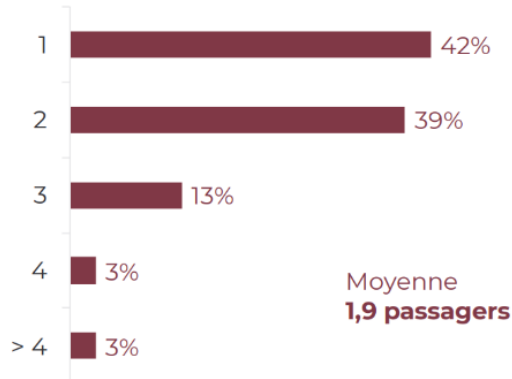


Figure 45 : Nombre de passagers en covoiturage courte distance informel (Q051)

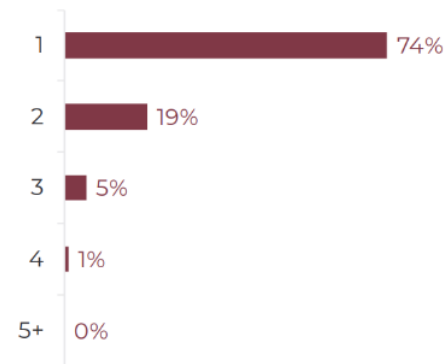


Figure 63 : Nombre de passagers pour les trajets courte distance (covoiturage via plateformes) (Q051)

III.1. FAISABILITÉ DES AIRES DE COVOITURAGE

Définition du besoin en stationnement pour chaque aire

- ✓ Méthodologie (exemple pour le parking de la Voie Romaine)

5/ Hypothèse déplacements répartition déplacements pendulaires et loisirs		
Pendulaire	Autre	BESOIN THEORIQUE
60%	40%	16



Figure 43 : Motif principal de déplacement des covoitureurs informels courte distance (Q048)



Figure 77 : Motif principal de déplacement des covoitureurs courte distance de lignes (Q048)

Capacité à prévoir de l'ordre de 15 places



Figure 60 : Motif principal de déplacement des covoitureurs courte distance via plateformes (Q048)

COVOITURAGE - FAISABILITÉ DES AIRES DE COVOITURAGE ET PARKING-RELAIS

Définition du besoin en stationnement pour chaque aire

- ✓ **Détermination de lieux pour accueillir une aire intermodale : parking** de covoiturage, parking-relais **en lien avec un** arrêt de bus, stockage sécurisé de vélos, borne de recharge

Parking identifié	Besoin en emplacements covoiturage	Capacité du parking	En bref
Thuy et Morette	De l'ordre de 30 places	45 + 28 = 73 places	Capacités suffisantes. L'utilisation des deux parkings peut permettre de diffuser les covoitureurs en forte période d'affluence.
Voie Romaine - Dingy	De l'ordre de 15 places	Projet (50aine de places) – 8 places actuellement	A construire avec un arrêt de bus et cheminement piéton, vélo + box sécurisé.
Saint-Jean-de-Sixt - ouest	De l'ordre de 10 places		Une aire de covoiturage actuelle qui ne correspond pas aux critères requis pour être utile.
Thônes Sud Scierie André	De l'ordre de 10 places	20 places	Capacités suffisantes pour le covoiturage.
Serraval	De l'ordre de 10 places	15 places	Capacités suffisantes
Rond-point du Reblochon		30 places	Parking existant. Capacités suffisantes, complémentaire avec la voie romaine.

SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

VI. SYNTHESE

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Qu'est ce que l'autopartage en boucle avec opérateur ?

- Organisation générale
 - L'opérateur met les véhicules à disposition ainsi que les outils et matériels permettant le partage
 - Il assure, nettoie, entretient, répare les véhicules, et il les remplace le cas échéant
 - Il gère la facturation, le recouvrement, les aléas (pannes, retards) et les litiges (contraventions, amendes)
- Réservation :
 - Possible (et recommandée) jusqu'à plusieurs jours à l'avance
 - L'utilisateur précise la durée de sa réservation
- Prise et dépose du véhicule :
 - L'utilisateur accède à la voiture grâce à un badge ou à son smartphone (24/24)
 - Il prend la voiture dans une station et la ramène dans la même station après usage

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Avantages et intérêts pour l'utilisateur

- Il effectue une fois les démarches pour être référencé, puis **il utilise les véhicules en toute autonomie 24/7.**
- **Il accède au(x) véhicule(s) de sa commune mais aussi à tous ceux du réseau Citiz en France (2'700 véhicules).**
- Il **paie ses locations à l'usage, en fonction de la durée de réservation et de la distance parcourue.** Les courses courtes sont de faible coût. Pas d'usage, pas de frais.
- **Il est déchargé totalement des contraintes de gestion et d'entretien du véhicule.**
- **S'il roule peu (moins de 5'000 km par an d'après Citiz), recourir à l'autopartage lui coûte moins cher que de posséder une voiture.**

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Avantages et intérêts pour la collectivité

- **Offrir une solution de mobilité motorisée économique** à ceux qui n'ont pas de voiture ou qui n'ont que des besoins ponctuels.
- Vaut aussi pour les **touristes**, surtout pour ceux qui viennent de métropoles et de villes où le service existe aussi (Lyon, Grenoble, Annecy, Chambéry, etc.).
- Les **petites entreprises** peuvent également être intéressés par ce type de service.
- Les usagers de l'autopartage ont tendance à utiliser davantage que le reste de la population les autres modes de déplacement (transports en commun, vélo, marche...). **Des effets vertueux** à court, moyen et long terme.
- Une voiture d'autopartage remplace 5 à 8 voitures individuelles : **gain de places sur l'espace public.**

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Les types d'usage de l'autopartage en boucle

✓ Particuliers

- **Ménages démotorisés** qui utilisent une voiture d'autopartage pour des déplacements qu'elles ne peuvent pas effectuer sans voiture : faire des courses lourdes, partir en montagne, aller à la déchetterie... **Il peut s'agir de touristes en séjour.**
- **Ménages peu motorisés** pour des usages occasionnels : besoins de déplacement simultanés à satisfaire, voiture personnelle en panne, famille en visite...
- **Salarié d'une entreprise** (pas forcément locale) qui est abonnée au service, pour un déplacement à caractère professionnel.
- **Très peu d'usages à attendre dans le cadre de déplacements domicile-travail** (trop coûteux du fait d'une durée d'immobilisation longue).

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Les types d'usage de l'autopartage en boucle

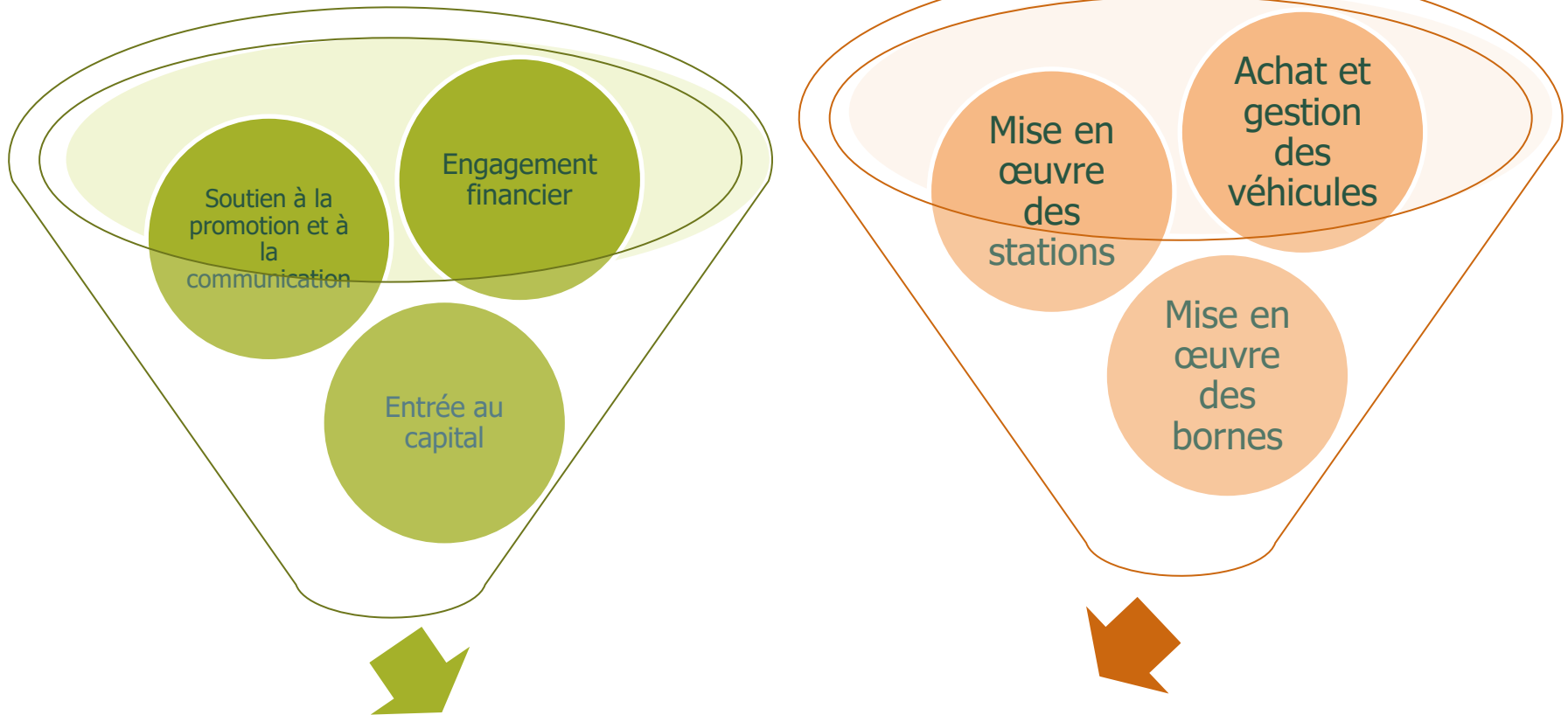
✓ Professionnels

- **Petites et moyennes entreprises qui ont fait le choix de ne pas avoir de voitures de service** (ne pas avoir à les acheter et à les gérer au quotidien...), ou **qui ont un parc réduit de véhicules**, ou qui **privilégient l'autopartage à l'usage de véhicules personnels de leurs collaborateurs** (meilleur traçage des usages, véhicules correctement entretenus...)
- Plus marginalement, entreprises qui promeuvent un **usage intermodal de l'autopartage** : moins de fatigue pour le personnel, moins de risques d'accidents...

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Modalités de partenariat avec Citiz

✓ Plusieurs composantes

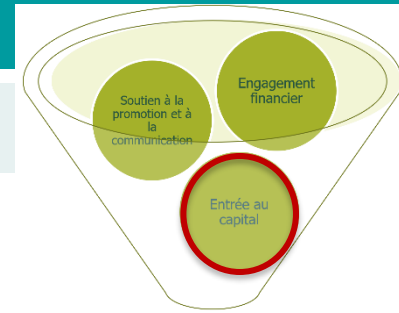


Convention de partenariat

*Généralement sur une durée de trois ans,
renouvelable*

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Modalités de partenariat avec Citiz



✓ Contexte et justification

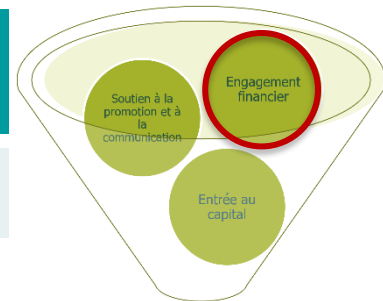
- Citiz Auvergne-Rhône-Alpes est une entreprise constituée sous forme d'une **Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC)**, dont le capital, variable, est **détenu à un tiers par des collectivités locales** et à 50% par des sociétaires personnes physiques (dont les fondateurs de l'entreprise).
- **Afin de contribuer au financement du lancement du service, Citiz demande aux collectivités concernées de prendre des parts au capital.**

✓ Modalités

- La prise de participation a un caractère forfaitaire qui s'élève à 150 € par tranche de 1'000 habitants.
- Cela représente donc une prise de participation de **2'850 €** (19 parts sociales) pour la CCVT.
- C'est de l'argent immobilisé pour la CCVT mais dont elle reste « propriétaire » avec au pire, et potentiellement, un risque de perte en capital.

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Modalités de partenariat avec Citiz



✓ Contexte et justification

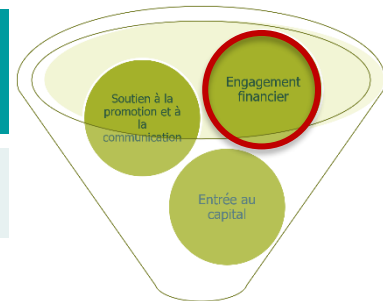
- En phase de lancement du service, pour limiter le risque et impliquer les donneurs d'ordre, l'opérateur propose un dispositif engageant financièrement les collectivités locales demandeuses.
- **Cet engagement vise à garantir à Citiz Auvergne-Rhône-Alpes une recette mensuelle minimum qui couvre les frais fixes et faiblement variables.**

✓ Modalités

- Le niveau de l'engagement financier demandé aux collectivités dépend de plusieurs paramètres clés qui influent directement sur son montant : propriété des véhicules, nombre de véhicules, type de motorisation...
- En première approche, **si c'est la collectivité qui met le véhicule à disposition de l'opérateur**, on peut estimer que l'engagement financier s'élèvera à environ **220 € HT par mois pour un véhicule thermique** et à environ **260 € HT par mois pour un véhicule électrique**

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Modalités de partenariat avec Citiz (suite)

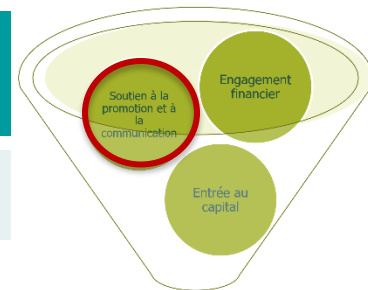


✓ Exemples de bonnes pratiques

- Utilisation du service par la Communauté de Communes et par la commune afin de le dynamiser et de le faire connaître :
 - Inscription des communes au service en tant que professionnel.
 - Utilisation du véhicule lors des déplacements professionnels des agents.
 - Utilisation du véhicule lors de déplacements d'élus.
 - Possibilité de mutualiser l'abonnement pour les déplacements personnels.
 - **Ce qui revient à transformer le soutien financier en usages réels.**
- Dans les premiers mois, utilisation de tout ou partie du montant d'engagement pour les réaffecter en crédits de consommation offerts aux premiers clients.

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Modalités de partenariat avec Citiz



✓ Modalités de communication et de prospection sur le service

- Contribution de la puissance publique à la communication
 - Offres promotionnelles de lancement
 - Présence dans des foires...
 - Tarification fixée d'année en année
 - Ampleur ajustable aux besoins
- Citiz pourra aider à la conception du plan de communication, des supports (fourniture du contenu et modèles de flyers chartés aux couleurs de Citiz) et des opérations promotionnelles (réductions, offres d'essais).



Offre découverte
Pour toute inscription avant le 31/12/2016, nous vous offrons :

- > les frais de dossier
- > 3 mois d'abonnements mensuels
- > 25 € de crédit de consommation

Citiz dans le genevois français

SIMPLE ET PRATIQUE

- > Je m'inscris auprès de Citiz ou via citiz.fr.
- > Je réserve la voiture de mon choix pour une heure, un jour ou plus.
- > J'ouvre la voiture 24h/24 avec ma carte d'accès ou l'application mobile.

JE NE PAYE QUE CE QUE J'UTILISE

- > Formules avec ou sans abonnement.
- > Utilisations à partir de 2 €/h + 0,35 €/km (pour une citadine)*.
- > Carburant, assurance, entretien, parking : tout est compris.

1000 VOITURES EN LIBRE-SERVICE

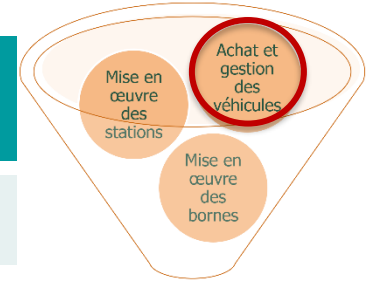
- > Le réseau Citiz est présent dans 30 villes en Rhône-Alpes et dans toute la France !

*Prix indiqués TTC en formule « Fréquence »

citiz ALPES LOIRE alpes-loire.citiz.fr
09 64 37 89 90

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

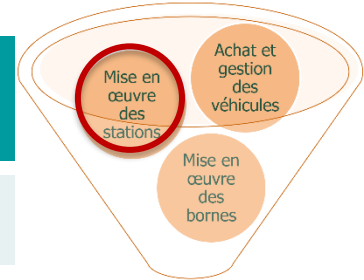
Modalités de partenariat avec Citiz



✓ Modalités d'achats, de mise à disposition et de gestion des véhicules

- Achat et équipement des véhicules
 - Acquisition de véhicules par la CCVT, avec soutien financier de la Région AURA à hauteur de 50%.
 - Choix des véhicules en concertation avec Citiz, qui bénéficie d'un retour d'expérience sur les véhicules les plus appropriés et les plus fiables dans une activité d'autopartage.
 - Equipement des véhicules pour l'activité autopartage, en particulier l'acquisition et la pose de boîtiers télématiques, qui permettent l'ouverture et la fermeture du véhicule en autonomie, ce qui représente un coût d'environ 4'000 € HT par véhicule.
- Mise à disposition et gestion des véhicules
 - La mise à disposition des véhicules à l'opérateur s'effectue à titre gratuit et est inscrite dans la convention de partenariat.
 - Citiz prend à sa charge l'intégralité des frais de fonctionnement des véhicules : assurance, nettoyage, réparation, entretien, pneus neige, vignette suisse, etc.

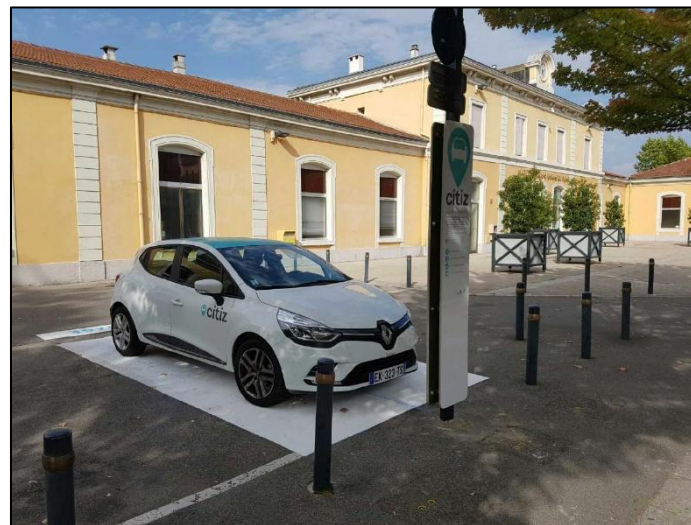
IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE



Modalités de partenariat avec Citiz

✓ Mise en œuvre des stations

- Aménagement des stations par la CCVT⁽¹⁾ (environ 2'250 € HT/station)
 - Un marquage au sol (à la peinture, pochoir prêté par l'opérateur).
 - La pose d'un mât de signalisation muni du panneau B6d réglementaire (arrêt et stationnement interdit) et du panonceau M6j « sauf véhicule d'autopartage ».
 - La pose sur le mât de la signalisation d'un totem informatif conçu et fourni par Citiz



⁽¹⁾ Avec l'appui et éventuellement le soutien (administratif, technique, financier...) de la commune

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Le choix des véhicules

✓ Types

- **Les véhicules les plus polyvalents** sont les véhicules qui séduisent traditionnellement le plus la clientèle et **sont les plus adaptés au lancement du service**. Si le service prend, diversifier le parc contribue à son attractivité.
- **Les véhicules électriques sont pour l'instant sensiblement moins sollicités**, car les usagers hésitent à les utiliser du fait qu'ils n'en ont pas l'habitude et du fait des incertitudes liées à l'autonomie du véhicule en particulier la nuit et par temps froid.

✓ Nombre par station

- Ne proposer trop longtemps qu'un seul véhicule partagé dans un secteur donné fait courir le risque de perdre des clients qui se retrouvent sans solution dès que le véhicule est emprunté par quelqu'un d'autre.
- **Il est préférable, qu'assez vite, les clients puissent accéder à au moins deux voitures dans chaque secteur d'implantation.**

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Les lieux prioritaires d'implantation en phase de lancement

✓ Les enjeux spécifiques de la phase de lancement :

- Faire vite connaître et tester le service, et constater des usages.
- Réduire autant que possible la phase de montée en charge.
- Réduire les coûts.

✓ Un intérêt fort à lancer le service là où on identifie des utilisateurs potentiels, en particulier de la part d'employeurs (publics ou privés)

- S'ils utilisent le service pour une part des leurs déplacements professionnels, ils génèrent de l'usage et ils **contribuent à faire connaître** (et tester) **le service** auprès de leurs collaborateurs et donc, indirectement, auprès de leurs familles, de leurs voisins, de leurs amis...
- **S'agissant des employeurs publics, c'est une façon de montrer l'exemple et de transformer en usages réels le soutien apporté au lancement du service.**
- **Pour réduire les coûts**, plutôt que de demander à Citiz d'acheter et de mettre à disposition un véhicule dédié, **il peut même être envisagé qu'un employeur mette en partage, via l'opérateur, un ou plusieurs de ses véhicules.**

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Les lieux prioritaires d'implantation en phase de lancement

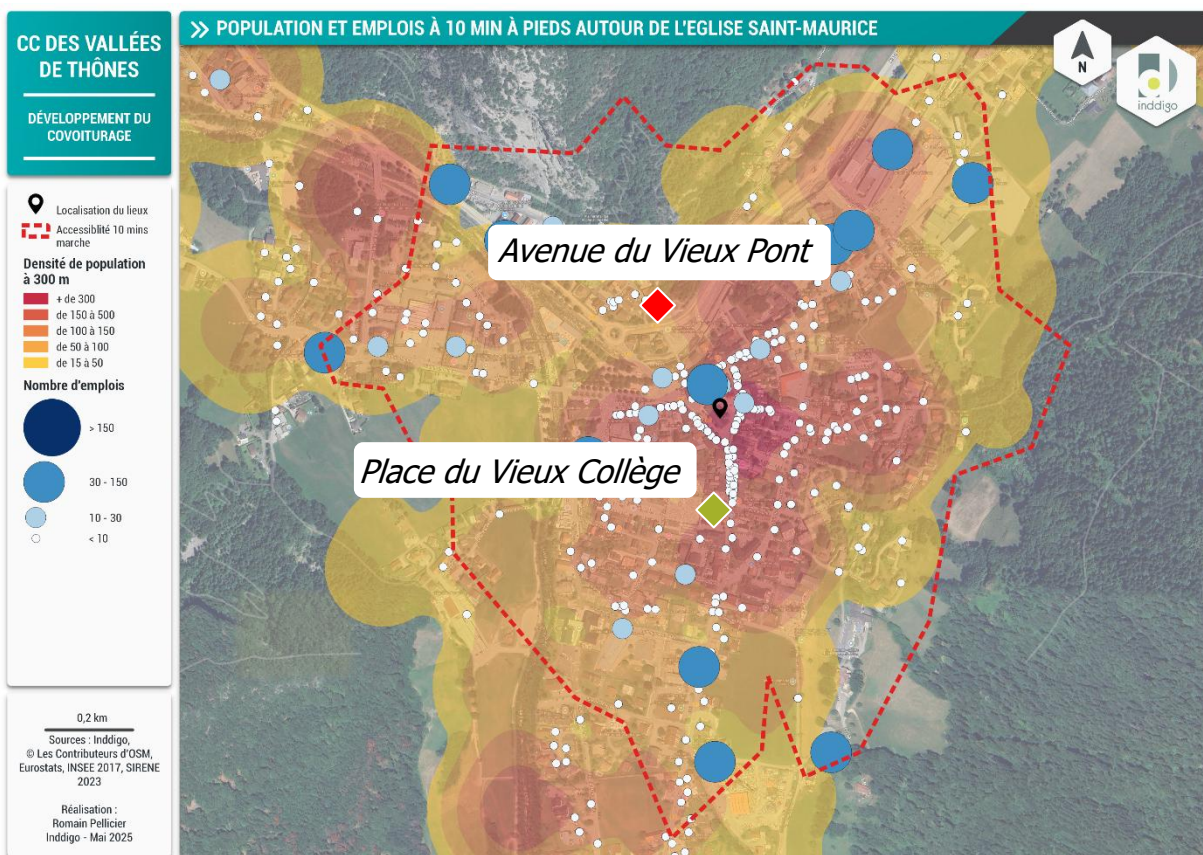
A moins de 10' à pied de l'église :

Emplois

Population

1'565

2'414



Au niveau de l'emplacement matérialisé le plus proche de la gare routière et du centre-ville



Au niveau de l'emplacement en entrée de parking

IV.1. MISE EN ŒUVRE D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE

Etapes de mise en œuvre

✓ Arbitrages amont :

- **Validation d'un soutien à la mise en place d'une offre locale d'autopartage à Thônes**
- **Validation des lieux d'implantation des stations.**
- Positionnement sur le type de véhicules à déployer : **avec ou sans IRVE ?**

✓ Si le choix est fait de ne pas déployer de véhicule électrique

- Possibilité de lancer rapidement (quelques semaines) un appel d'offres et l'achat des véhicules.
- Le service peut démarrer au 1^{er} semestre 2026.

✓ S'il est souhaité qu'un des deux véhicules soit un véhicule électrique

- Il faut étudier à côté de laquelle des deux stations pressenties on peut installer le plus facilement une IRVE.
- Le lancement du service sera décalé de plusieurs semaines ou mois : délai de réponse des opérateurs d'électricité, puis délai d'installation de la borne...

SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

VI. SYNTHESE

IV.2 . MISE EN PLACE D'AUTOPARTAGE SIMPLIFIÉ

Rappel de la phase 1

- ✓ Accompagner à la mise en place d'un système d'autopartage à destination des locaux et saisonniers sur l'ensemble du territoire, avec un ciblage sur Saint-Jean-de-Sixt, La Clusaz, le Grand Bornand et Dingy-Saint-Clair.

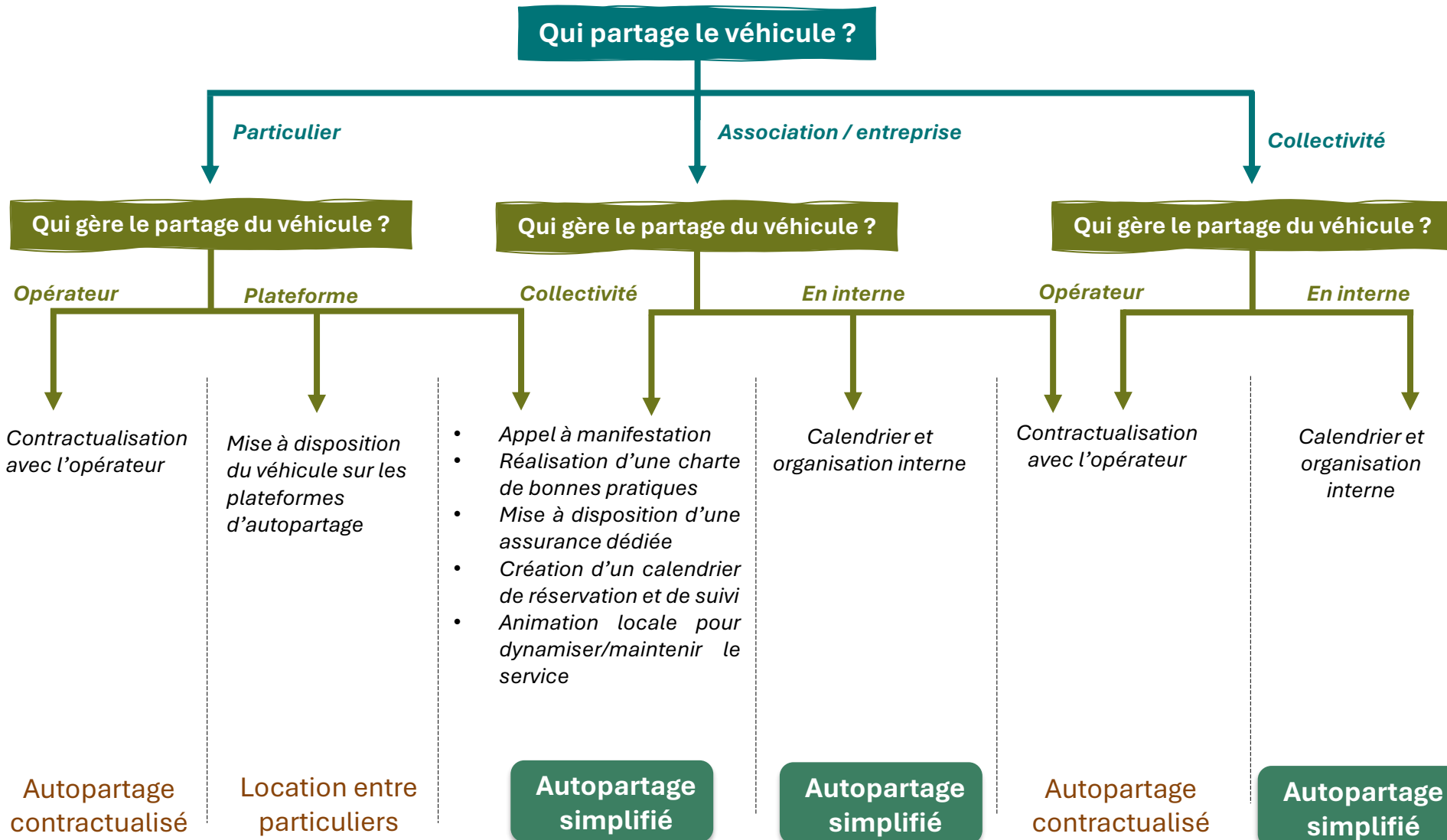
IV.2 . MISE EN PLACE D'AUTOPARTAGE SIMPLIFIÉ

L'autopartage simplifié, c'est quoi ?

- ✓ C'est du partage de véhicule de **manière collaborative**
- ✓ C'est un système logistique généralement **léger, facile à mettre en place et accessible**
- ✓ C'est un partage qui n'est pas forcément accessible 24h/24 et 7j/7, mais **selon l'agenda de son propriétaire**

IV.2 . MISE EN PLACE D'AUTOPARTAGE SIMPLIFIÉ

Quelle forme peut prendre l'autopartage ?



IV.2 . MISE EN PLACE D'AUTOPARTAGE SIMPLIFIÉ

Déclinaison opérationnelle : la **CCVT coordonne et anime un partage local de véhicules**

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

MOYENS A MOBILISER

1/ Recrutement des autopartageurs

- La CCVT réalise un questionnaire en ligne à destination des particuliers souhaitant mettre en partage leur véhicule
- La CCVT réalise des réunions publiques permettant d'exposer le principe de l'autopartage et de recruter des autopartageurs. Ces réunions peuvent être intégrées dans le cadre d'une thématique plus globale, pour attirer davantage de publics

- Création, conception du questionnaire : 1 journée
- Diffusion du questionnaire : impression de l'ordre de 750 flyers (à minima 60 par commune) : 300€
- Diffusion du questionnaire sur les sites internet de la CCVT et des communes
- Réalisation de 4 réunions publiques à Thônes, Dingy-Saint-Clair, Serraval et Saint-Jean-de-Sixt

2/ Réalisation d'un contrat d'autopartage entre les autopartageurs

- La CCVT met en lien un groupe d'autopartageurs volontaires et diffuse le dispositif
- La CCVT rédige un contrat incluant un barème kilométrique, les modalités de réservation, les modalités de remise des clés, les modalités de paiement

- Accompagnement à la création d'un groupe d'autopartageurs : 1 journée par groupe au lancement
- Rédaction du contrat : 5 jours pour la création, puis ½ journée par groupe pour les adaptations

2bis/ Mise à disposition d'une assurance dédiée par la collectivité

- La CCVT initie et prend en charge un contrat d'assurance annualisé avec une assurance dédiée pour l'autopartage
OU
- La CCVT accompagne les autopartageurs à la souscription d'une assurance au trajet et participe financièrement à son acquisition

- Création d'un contrat d'assurance annualisé : de l'ordre de 150€/an/véhicule, et 3 jours d'échanges avec l'assurance
OU
- Participation financière à un contrat d'assurance au trajet : de l'ordre de 3€/trajet

IV.2 . MISE EN PLACE D'AUTOPARTAGE SIMPLIFIÉ

Déclinaison opérationnelle : la **CCVT coordonne et anime un partage local de véhicules**

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

MOYENS A MOBILISER

3/ Définition et suivi du carnet de bord

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• La CCVT met en place un carnet de réservation (digitalisé ou papier)• La CCVT réalise le suivi de ce carnet de bord pour s'assurer de la conformité vis-à-vis des questions assurantielles | <ul style="list-style-type: none">• Création du carnet de bord : 1 journée• Suivi du carnet de bord : scan par le propriétaire une fois par mois : ½ journée/mois pour la CCVT en accompagnement |
|---|---|

4/ Animation du dispositif

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Tout au long de la démarche, la CCVT anime le dispositif pour recrutement d'autopartageurs (1/), pour le maintien de groupes d'autopartageurs et pour le faire évoluer• La CCVT rend compte aux communes et aux assurances des groupes existants, et réalise un bilan annuel d'usage | <ul style="list-style-type: none">• Temps alloué au fonctionnement courant du dispositif : relation assurance, avenants au contrat, gestion des signatures => de l'ordre d'une journée par mois• Evaluation annuelle du dispositif : de l'ordre de 5 jours |
|---|--|

Synthèse

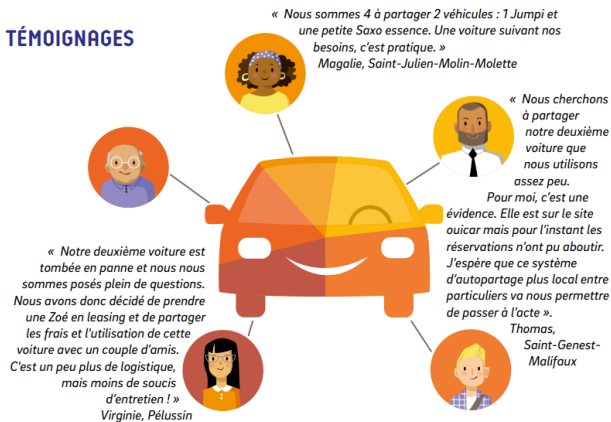
- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• La CCVT joue un rôle d'incitateurs sur la démarche, en communiquant sur le dispositif, en constituant des communautés d'autopartageurs, en facilitant la pratique et en l'évaluant | <ul style="list-style-type: none">• Prévoir 1/6 ETP alloué au projet• Prévoir une enveloppe annuelle de l'ordre de 5'000 € HT/an. |
|--|--|

IV.2 . MISE EN PLACE D'AUTOPARTAGE SIMPLIFIÉ

Retours d'expérience

PNR du Pilat

TÉMOIGNAGES



CONTACT

Je contacte le Parc.
Je précise si je souhaite partager ma voiture ou celle de quelqu'un d'autre.

CONSEILS

Le Parc m'aide à préciser mes besoins.

COMPATIBILITÉ

Si Besoin, le Parc trouve les personnes avec lesquelles je vais pouvoir partager une voiture.

ACCOMPAGNEMENT

Nous sommes accompagnés pour organiser notre autopartage.

LANCEMENT

C'est parti !

info@parc-naturel-pilat.fr
www.parc-naturel-pilat.fr/nos-actions
le-parc-a-votre-service/autopartage

Parc du Pilat
04 74 87 52 01



Parc naturel régional du Pilat
2 rue Benay 42410 Pélussin
04 74 87 52 01
info@parc-naturel-pilat.fr
www.facebook.com/ParcduPilat

www.parc-naturel-pilat.fr

Le Parc naturel régional du Pilat est un territoire bénéficiant d'une reconnaissance nationale pour la richesse et la diversité de ses patrimoines naturels et culturels. Le Parc est aussi un groupement de collectivités. Elles agissent de concert en faveur de ce territoire d'exception, dans le cadre d'un projet politique ambitieux qui concilie activités humaines et préservation de la nature et des paysages : la Charte du Parc. Respect de l'environnement et bien-être des habitants motivent toutes les actions, souvent expérimentales, d'accueil, d'éducation, de développement socio-économique et d'aménagement conduites ici.

Une opération accompagnée par



2015-2018 : Partenariat de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, de la Métropole de Saint-Etienne, de la Communauté de Communes des Monts du Pilat et du Parc naturel régional du Pilat pour la mise en place de l'autopartage simplifié.

Le PNR du Pilat propose un accompagnement pour le développement de l'autopartage entre particuliers :

- Aide les particuliers à trouver des personnes avec qui partager un véhicule,
- Fournit une assurance sur mesure,
- Offre un accompagnement personnalisé,
- Conseille les structures qui souhaitent partager un véhicule de service avec leurs salariés/bénévoles ou avec d'autres structures,
- Diffuse des guides pratiques et modèles de contrats

REX : Entre 5 et 10 groupes d'autopartage ont été constitués à l'échelle du PNR.

Prise en charge de l'assurance : 1'680 €/an pour une base de 30 véhicules partagés (Groupama).

IV.2 . MISE EN PLACE D'AUTOPARTAGE SIMPLIFIÉ

Retours d'expérience

Expérimentation sur l'Ouest-Rhodanien

Lancée en 2017 en partenariat avec l'ADEME, le processus de mise en œuvre était le suivant :

- Recrutement des autopartageurs : intervention sur des réunions organisées sur des thématiques plus larges, information aux bulletins municipaux => déclic lors de contact interpersonnel
- Réalisation d'un contrat pour chaque véhicule entre le propriétaire et les emprunteurs : barème kilométrique, modalités de réservation, remise des clés, paiement
- Suivi via un carnet de bord qui reste dans le véhicule
- Signature d'une charte entre les autopartageurs et la collectivité pour les questions d'assurance => scan du carnet de bord transmis mensuellement
- Contrat d'assurance via Groupama (pas de restriction d'ancienneté du permis) pris en charge par la collectivité à hauteur de 60€/an/véhicule

REX :

- Usage du véhicule 1 à 2 fois par semaine par le propriétaire, 1 à 4 fois par mois avec ses emprunteurs
- Temps alloué par la collectivité : quelques heures par mois : gestion des signatures, rédaction des contrats, statistiques, relation assurance
- Partage de 27 véhicules en 2020, dont certains sur des petites communes : Les Olmes (800 habitants), Lamure-sur-Azergues 1100 habitants, 5 véhicules)

TEMOIGNAGES D'AUTOPARTAGEURS

« Ce projet a permis de résoudre le problème des assurances. Merci beaucoup, par ailleurs, pour la qualité de l'animation ! »
(Arthur, Lamure-sur-Azergues).



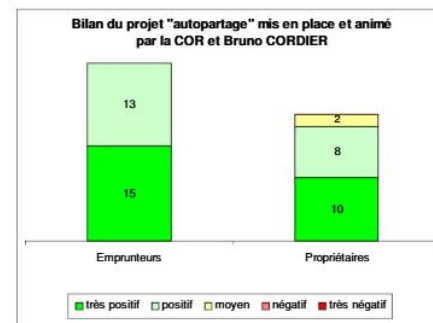
« Je suis très heureuse de rendre service en partageant ma voiture. J'aimerais que l'autopartage se développe davantage. »
(Marie-Christine, Amplepuis).



« L'autopartage est une idée pleine de sens. On rencontre des personnes super et on désacralise la voiture. Il faut accentuer la communication et l'animation. »
(Sophie, Thizy-les-Bourgs).



« Ce projet d'autopartage (plus d'autres solutions mises en place, notamment les vélos électriques) a permis de résoudre certains problèmes de mobilité et de créer un réseau intéressant. »
(Thibaud, Amplepuis).



IV.2 . MISE EN PLACE D'AUTOPARTAGE SIMPLIFIÉ

Autres possibilités : la CCVT et les communes accompagnent une ou plusieurs associations

- ✓ L'association peut jouer le rôle d'incitateur d'un dispositif d'autopartage local.
- ✓ La CCVT et les communes concernées peuvent apporter des moyens humains et de l'ingénierie pour accompagner les associations dans la mise en place de ce dispositif :
 - Communication sur les possibilités d'autopartage
 - Accompagnement des associations dans la mise en place d'un système de réservation

Pour approfondir :

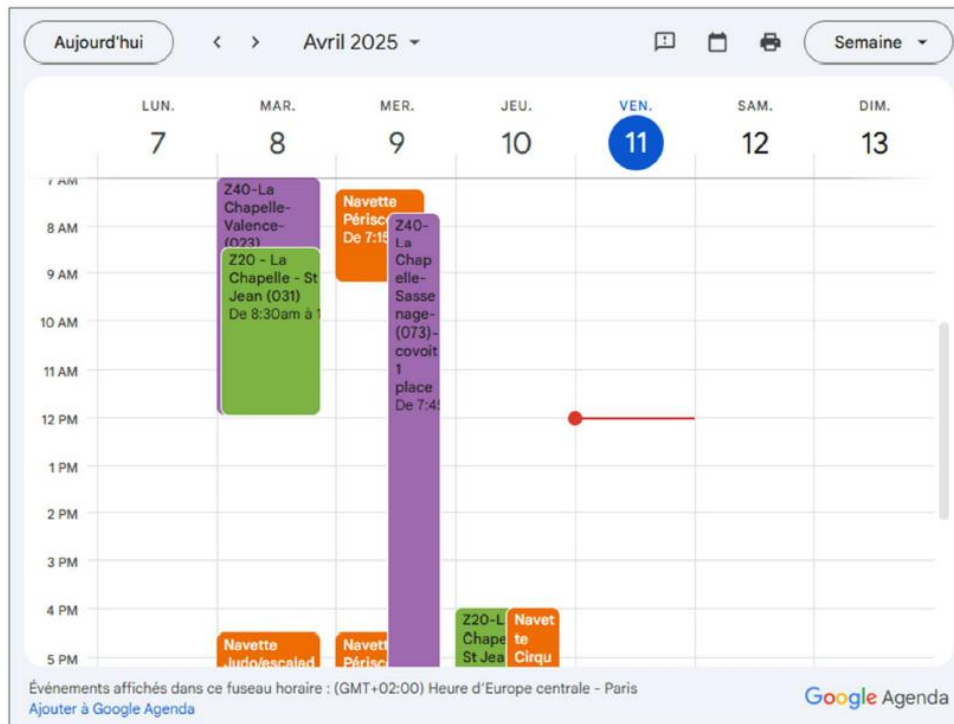
[*L'autopartage entre particuliers : Ressources sur l'Autopartage Entre Particuliers \(AEP\)*](#)

IV.2 . MISE EN PLACE D'AUTOPARTAGE SIMPLIFIÉ

Autres possibilités : la CCVT et les communes accompagnent une ou plusieurs associations

Exemple de VercorSoleil (Drôme)

La collectivité accompagne l'association dans l'évaluation du dispositif, la mise à disposition d'une place de stationnement



Formulaire de réservation

Nom : *

Prénom : *

N° utilisateur : *

OU votre email

Lieu de départ et de retour : *

☐ Saint-Martin

☐ La Chapelle

Destination la plus lointaine : *

Date et heure de départ : *

Date et heure de retour : *

Heure de retour estimée, sauf pour demi-journée matin où retour impératif à l'heure précisée

Choix du véhicule dont vous avez besoin *

☐ Zoé 20 kW (20 €/demi-journée ; 30 €/jour)

☐ Zoé 40 kW (23 €/demi-journée ; 35 €/jour)

☐ Minibus 9 places (0,60 €/km les 100 premiers km puis 0,40 €/km ; minimum 36€/demi-journée ou 60€/jour)

Covoiturage accepté *

☐ oui

☐ non

Calendrier de réservation et formulaire de réservation accessible en ligne de VercorSoleil

IV.2 . MISE EN PLACE D'AUTOPARTAGE SIMPLIFIÉ

Arbitrages

Synthèse

- La CCVT joue un rôle d'incitateurs sur la démarche, en communiquant sur le dispositif, en constituant des communautés d'autopartageurs, en facilitant la pratique et en l'évaluant
- Prévoir 1/6 ETP alloué au projet
- Prévoir une enveloppe annuelle de l'ordre de 5'000 € HT/an.

Prochaine étape

1/ Recrutement des autopartageurs

- La CCVT réalise un questionnaire en ligne à destination des particuliers souhaitant mettre en partage leur véhicule
- La CCVT réalise des réunions publiques permettant d'exposer le principe de l'autopartage et de recruter des autopartageurs. Ces réunions peuvent être intégrées dans le cadre d'une thématique plus globale, pour attirer davantage de publics
- Création, conception du questionnaire : 1 journée
- Diffusion du questionnaire : impression de l'ordre de 750 flyers (à minima 60 par commune) : 300€
- Diffusion du questionnaire sur les sites internet de la CCVT et des communes
- Réalisation de 4 réunions publiques à Thônes, Dingy-Saint-Clair, Serraval et Saint-Jean-de-Sixt

SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

V. **GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE**

VI. SYNTHESE

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

Définition du projet global

- ✓ La politique de covoiturage projetée de la CCVT est construite selon les éléments suivants :
 - **Trois lignes de covoiturage** intermédiaires
 - **Un réseau d'autostop** organisé sur les autres lieux présentant une plus faible densité
 - **Des stations en autopartage** à Thônes et Saint-Jean-de-Sixt
 - La mise en place de **dispositifs locaux** de partages de véhicules
 - **Cinq à six aires** de covoiturage sur le territoire
- ✓ Au-delà des dispositifs « physiques » mis en place par la CCVT et ses partenaires, il lui incombe de :
 - Mettre en œuvre des moyens de suivi et de gestion des dispositifs en place
 - Communiquer sur la politique déployée
 - Initier une dynamique covoiturage sur le territoire par de l'animation territoriale

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

Dispositifs de suivi et de gestion de la politique covoiturage

Ce que peut faire l'opérateur	Ce que peut faire l'agence Ecomobilité	Ce que peut faire la CCVT	Ce que peuvent faire les partenaires de la CCVT
Scénario HaltÔStop : - Accompagnement technique à la mise en place des panneaux Scénario Ecov : - Reporting et suivi de l'activité via activation des boutons poussoirs pour les lignes intermédiaires : de l'ordre de 250€/panneau/an - Suivi, diagnostic des anomalies : de l'ordre de 2'500 €/an - Contrôle terrain une fois par an : de l'ordre de 1'000 €/an - Fourniture des données de suivi : de l'ordre de 500€/an - Réunions de suivi : de l'ordre de 550€/réunion Soit un coût annuel de l'ordre de 15k€/an	- Analyse des données d'utilisation - Interprétation des résultats et recommandation d'amélioration incrémentales. - Support en expertise et intégration du covoiturage dans une vision multimodale de long terme.	- Campagne de comptages aux arrêts structurants - Diagnostic annualisé et l'état du matériel - Questionnaire auprès de la population pour évaluer la pertinence et les ajustements du dispositif (co) financement des points d'arrêts - Mise à disposition d'une ingénierie auprès des communes	Installation et entretien des points d'arrêts

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

Communication

Ce que peut faire l'opérateur	Ce que peut faire l'agence Ecomobilité	Ce que peut faire la CCVT	Ce que peuvent faire les partenaires de la CCVT
Scénario HaltÔStop : - Mise à disposition de supports graphiques numériques et physiques : affiches, flyers, publications - Carte interactive sur le site internet Scénario Ecov : - Diffusion de messages promotionnels sur les panneaux dynamiques : de l'ordre de 150€/panneau - Carte interactive de la localisation des points d'arrêts	- Création des supports de communication (flyers, affiches, banderoles...) - Diffusion des supports de communication papiers - Création et diffusion de post réseaux sociaux - Création de goodies - Distribution communication boites aux lettres - Sachets baguettes	- Structurer et diffuser l'offre covoiturage sur les principaux canaux de communication de la CCVT : site internet, sites communaux, OT, etc. - Intégrer l'offre covoiturage au sein d'un guide mobilité plus globale - Réaliser une communication physique aux points d'arrêts - Inauguration du service	- Communication des communes auprès de leur population - Communication du CD74 sur les aires de covoiturage identifiés au sein du schéma départemental de covoiturage

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

Animation territoriale

Ce que peut faire l'opérateur	Ce que peut faire l'agence Ecomobilité	Ce que peut faire la CCVT	Ce que peuvent faire les partenaires de la CCVT
Scénario HaltÔStop : • Animation numérique sur les réseaux sociaux pour créer une communauté Scénario Ecov : • Animation numérique sur les réseaux sociaux pour créer une communauté	• Stand grand public : marchés, événements associatifs et communales • Stand en entreprises , restaurant d'entreprise, ZA • Lien associatif, communes, office du tourisme • Formation des saisonniers (stand en station/ entreprises saisonnières...)	• Accompagnement d'Ecomobilité dans la mobilisation des entreprises et partenaires • Animation territoriale sur l'autopartage auprès des communes	• Relai local avec animation territoriale auprès des habitants : soirée covoiturage, soirée autopartage

SOMMAIRE

I. LES INCITATIFS

1. Evaluation de la pertinence de l'incitation financière via un opérateur

II. LIGNES ET AUTOSTOP ORGANISE

1. Faisabilité de la ligne Annecy <> Thônes <> Aravis
2. Faisabilité de la ligne Aravis <> Faucigny
3. Faisabilité de la ligne Thônes <> Faverges
4. Faisabilité de l'autostop organisé
5. Synthèse

III. AIRES DE COVOITURAGE

1. Faisabilité des aires de covoiturage

IV. AUTOPARTAGE

1. Approfondissement de la mise en œuvre d'un service d'autopartage
2. Approfondissement des modalités de mise en place d'un système d'autopartage simplifié

V. GESTION, COMMUNICATION ET ANIMATION TERRITORIALE

VI. SYNTHESE

VI. SYNTHÈSE

Modalités de mise en œuvre

Réseau covoiturage

Autopartage

Communication et animation

La **CCVT**, en
lien avec la
Région

- **Organise et finance** le réseau de covoiturage (fourniture et pose du mobilier)
- **Suit** la politique covoiturage en lien avec Ecomobilité, les associations et l'opérateur (si besoin)

- **Achète** les véhicules et **finance** les stations
- **Contractualise** avec l'opérateur régional
- **Créer et met en relation** des communautés d'autopartageurs

- **Contractualise avec Ecomobilité** pour l'animation de la politique covoiturage (surtout) et autopartage sur le territoire
- **Contractualise avec Citiz** sur le volet autopartage.

Les
communes

- **Autorise voir** pose le mobilier sur sa voirie
- **Emettent** des avis et retours sur l'utilisation des dispositifs en place

- **Participent aux choix d'implantation** des stations d'autopartage.

- **Animent** localement des temps d'échange sur le covoiturage et l'autopartage, en lien avec la CCVT, Ecomobilité et Citiz

Le **CD74**

- **Autorise voir** pose le mobilier sur sa voirie

Agence
Ecomobilité

- **Suit** la fréquentation des différents services

- **Anime** la politique covoiturage (surtout) et autopartage sur le territoire

Modalités de mise en œuvre

Mise en place d'un service de covoiturage

Organisation du service et acquisition du matériel



La **CCVT**, par délégation de la **Région AURA**

Autorisation de mise en œuvre



1^{er} cas : Création d'un arrêt ancré sur le domaine public
Permission de voirie délivrée par le gestionnaire : **communes ou CD74**

2nd cas : Panneau intégré à un mât existant
Permission de voirie ou Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine public (AOT) à court-terme délivrée par le gestionnaire : **communes ou CD74**

Mise en œuvre du point d'arrêt



1^{ère} option : Pose par le **gestionnaire**, fourniture par la **CCVT**
2nd option : Fourniture et pose par la **CCVT** (ou opérateur), après autorisation, sur son ressort territorial

Animation et communication



La CCVT contractualise avec **Ecomobilité** pour l'animation de la politique covoiturage (surtout) et autopartage sur le territoire.

Les **communes** animent localement des temps d'échange sur le covoiturage et l'autopartage, en lien avec la CCVT et avec Ecomobilité.

VI. SYNTHÈSE

Modalités de mise en œuvre

Et ailleurs, ça se passe comment ?



- Mise en place du dispositif RezoPouce sur l'ensemble du Département.
- Contrat avec Mobicoop pour le diagnostic, la formation de référents, la création d'un espace web.
- **Financement et pose par le CD05.**
- Puis conventionnement avec les collectivités pour communiquer sur le service.



- Mise en place du dispositif RezoPouce sur l'ensemble du territoire.
- **Financement par l'EPCI + le Département de l'Eure** sur sa voirie.
- Pose par les services techniques des communes et du Département.
- Paiement annuel du dispositif par l'EPCI, et recrutement d'un chargé de mission (0.5 ETP) sur une période de 10 mois.



- Mise en place de la solution HaltOStop sur le territoire
- Financement du mobilier par l'EPCI
- Implantation sur les communes par la "Régie de territoire", (la ComCom s'étant chargée de coordonner et de faire les DT-DICT).
- Il n'y a pas eu (il aurait dû y avoir) de convention avec les communes pour la mise à disposition de ce matériel et son entretien.

Modalités de mise en œuvre

Mise en place d'un service d'autopartage

Organisation du service

→ La **CCVT**, par délégation et avec la participation financière de la **Région AURA** : contractualisation avec l'opérateur et achat en direct des véhicules

Autorisation d'implantation

→ Permission de voirie délivrée par le gestionnaire : dans le cas présent, la **commune de Thônes** car l'implantation du véhicule nécessite une emprise au sol « fixe »

Aménagement de la station

→ La **CCVT**, avec éventuellement l'appui de la commune.

Animation et communication

→ La **CCVT** contractualise avec Ecomobilité pour l'animation de la politique covoiturage (surtout) et autopartage sur le territoire (d'une manière générale).

→ La **CCVT** contractualise avec l'opérateur et cofinance ses démarches de prospection commerciale.

→ La **commune** peut s'associer à ces démarches et les faciliter.

VI. SYNTHÈSE

Définition des coûts d'investissement (en k€ HT) à la charge de la CCVT

POSTE	Scénario panneau dynamique	Scénario panneau simplifié	Scénario hybride
Incitation financière covoiturage	A chiffrer si retenu		
Ligne Annecy <> Aravis	220* à 300	95* à 150	220* à 300
Ligne Faucigny <> Aravis	0* à 78	0* à 36	0* à 36
Ligne Thônes <> Faverges	10* à 53	10* à 20	10* à 20
Réseau autostop	22	39	22
2 véhicules autopartage	29 (reste à charge avec aide Région)		
Autopartage entre particuliers	Non-significatif		
TOTAL	281 à 482	173 à 274	281 à 482

*: Scénario où la CCVT ne finance pas les arrêts en dehors de son ressort territorial

VI. SYNTHÈSE

Définition des coûts de fonctionnement annuel (en k€ HT)

POSTE	Scénario panneau dynamique	Scénario panneau simplifié
Incitation financière covoiturage	A chiffrer si retenu	
Ligne Annecy <> Aravis	15	Non significatif
Ligne Faucigny <> Aravis		
Ligne Thônes <> Faverges		
Réseau autostop	Non-significatif	
2 véhicules autopartage	12 (engagement financier annuel et communication)	
Autopartage entre particuliers	2	
Formation des agents des collectivités	1	
Animation grand public	6	
Organisation d'évènements ciblés autour du dispositif	3	
Communication et promotion du dispositif sur les réseaux	5	
Analyse des retours d'expériences et recommandations	2	
TOTAL	46	31