



Information et Conseil  
Energie Eau Consommation

Contact : Romain COMBES  
04 50 67 92 43  
[romain.combes@prioriterre.org](mailto:romain.combes@prioriterre.org)



Contact : Laurie CERIOLI  
04 50 78 12 69  
[l.cerioli@ccpmb.fr](mailto:l.cerioli@ccpmb.fr)

## Plan de Déplacement Inter Etablissement (P.D.I.E) Parc d'Activité Economique (P.A.E) du Mont-Blanc

### PRE DIAGNOSTIC



<b>Sommaire .....</b>	<b>1</b>
<b>Propos introductif .....</b>	<b>3</b>
Eléments de contexte territorial .....	3
Eléments de méthodologie .....	4
<b>1°/ Pré-diagnostic : l'offre de transport des salariés de la PAE du Mont-Blanc.....</b>	<b>5</b>
<b>A. L'accessibilité plurimodale de la PAE du Mont-Blanc à l'échelle locale .....</b>	<b>6</b>
1°. L'accessibilité plurimodale générale .....	6
2°. Les potentiels de déplacement doux : V.A.E, vélo et marche à pied.....	8
3°. Focus : un accès cyclable limité par l'aménagement du PAE .....	12
<b>B. L'accessibilité des entreprises de la PAE du Mont-Blanc à l'échelle interurbaine .....</b>	<b>14</b>
1°. Les potentiels de covoiturage entre les salariés des entreprises .....	14
2°. L'offre TER Rhône-Alpes .....	19
3°. Le réseau de car interurbain Lihsa .....	23
<b>2°/ Les résultats des questionnaires: la demande en déplacements.....</b>	<b>26</b>
<b>A. Caractéristiques des déplacements domicile-travail.....</b>	<b>28</b>
1°. Les horaires de travail.....	28
2°. Les modes de transports utilisés sur les déplacements domicile-travail .....	30
3°. Le temps de trajet domicile travail .....	35
4°. Les déplacements liés à la pause méridienne .....	38
<b>B. Les potentiels de changement des habitudes de déplacement .....</b>	<b>40</b>
1°. Les potentiels de reports modaux.....	40
2°. Limiter les déplacements en "autosolisme" .....	45
<b>C. Les déplacements professionnels : caractéristiques et potentiels d'optimisation.....</b>	<b>46</b>
1°. Les caractéristiques des déplacements professionnels.....	46
2°. Les potentiels d'optimisation des déplacements professionnels .....	47
<b>3°/ Plan d'actions: les mesures du PDE de la PAE du Mont-Blanc .....</b>	<b>50</b>
<b>Axe de travail n°1 : Gérer le "dernier kilomètre" .....</b>	<b>50</b>
Fiche action 1- Sécuriser la rue d'accès au P.A.E. ( <i>Rue des Prés Moulins</i> ) du Mont-Blanc pour les modes de déplacements actifs .....	51
Fiche action 2 - Réaliser puis partager un plan d'itinéraires cyclables vers / au sein du PAE du Mont-Blanc .....	52
Fiche action 3 - Réaliser une simulation de coûts pour la mise en place d'une navette inter-entreprises vers le PAE du Mont-Blanc.....	54
<b>Axe de travail n°2 : Développer les modes de déplacements actifs .....</b>	<b>55</b>
Fiche action 1 - Organiser une journée d'essais de V.A.E lors de la semaine de la mobilité durable puis une inscription pour un achat groupé .....	56
Fiche action 2 - Proposer des achats groupés et mutualisés de vélos / V.A.E / triporteurs électriques et équipements de sécurité .....	57
Fiche action 3 - Pourvoir les établissements du PDIE de stationnements sécurisés pour vélos / V.A.E .....	59
Fiche action 4 - Mise en place de l'Indemnité Kilométrique Vélo dans les entreprises .....	60

## **Axe de travail n°3 : Développer les modes de déplacements actifs ..... 62**

Fiche action 1 - Développer un dispositif de covoiturage mutualisé entre les entreprises du PDIE et le <i>Quechua Mountain Store</i> .....	63
Fiche action 2 - Matérialiser un "point rencontre covoiturage" sur le PAE du Mont-Blanc ..	64
Fiche action 3 - Organiser les rencontres du covoiturage (1 fois par semestre) .....	65

## **Axe de travail n°4 : Développer l'usage des transports en commun ..... 66**

Fiche action 1 - Proposer des tableaux d'affichage multimodal avec les plans, horaires et tarifs des transports en commun desservant l'établissement ainsi le covoiturage .....	67
Fiche action 2 - Demander au CD74 la réalisation d'un arrêt de la ligne de car interurbain LIHSA n°85 à l'entrée du PAE du Mont-Blanc.....	69

## **Axe de travail "Information, Suivi, Communication" ..... 70**

Fiche action: Proposer des actions dynamiques et variées lors de trois temps forts de la mobilité .....	71
Fiche action: Création et actualisation du dispositif Eval'PDE .....	73
Fiche action: Proposer un suivi par une enquête flash annuelle .....	74

### **Eléments de contexte territorial**

Pour participer à la réduction des polluants émis par le secteur des transports, le PPA (Plan de Prévention de l'Atmosphère) de la vallée de l'Arve agit sur les déplacements de la vie quotidienne, tout particulièrement, à travers la réalisation de Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) ou de Plans de Déplacements d'Administrations (PDA) pour tout établissement privé ou public.

### ***Mobil'Arve : des plans de déplacements pour changer les comportements***

Ces plans de déplacements visent à rationaliser les déplacements domicile-travail et professionnels des salariés notamment en utilisant des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Ils favorisent les alternatives à l'autosolisme (fait de se déplacer seul dans sa voiture) par des mesures simples et concrètes permettant de mieux circuler lors des déplacements liés au travail.

Intervenir sur ces déplacements revient à agir sur une majorité des déplacements du quotidien. Tous les déplacements d'une journée sont fortement influencés par le mode de transport utilisé pour se rendre au travail :

- **27 % des déplacements d'une journée ont pour motif le travail.** Ces déplacements représentent 41 % des distances parcourues. **Ils sont effectués à 72 % en voiture, et majoritairement avec une seule personne dans le véhicule.**
- le matin, **45 % des déplacements en voiture sont liés au travail.** Ils représentent 68 % des distances parcourues.

L'opération Mobil'Arve doit permettre de toucher près d'un salarié sur deux sur le périmètre du PPA de la vallée de l'Arve. (41 communes soient 1032 km<sup>2</sup>, ce qui représente un bassin de vie d'un peu plus de 154 000 personnes répartis dans 107 700 logements)

### ***Mobil'Arve : des partenaires très impliqués pour accompagner les entreprises et les établissements publics***

Pour faire émerger un maximum de plans de déplacements, l'État, l'ADEME et des acteurs majeurs des déplacements et de la vie économique du territoire (Chambre de Commerce et d'Industrie, ATMB, Conseil Général de Haute-Savoie et Conseil Régional Rhône-Alpes) accompagneront cette démarche sur 3 ans.

Bien que l'animation de cette opération ait été confiée à deux opérateurs (le centre technique du décolletage / syndicat national du décolletage et l'association Prioriterre), l'implication des dirigeants et salariés d'entreprises ou d'établissements publics est fondamentale.

### Eléments de méthodologie

Chaque plan de déplacement fait l'objet d'un cadrage temporel précis. Ainsi, l'ensemble de la démarche relative au P.D.I.E. de la P.A.E du Mont-Blanc a fait l'objet d'un découpage en étapes dont la répartition dans le temps est fixée précisément. Le tableau ci-après reprend les échéances déterminées.

Etape	Période	Objet	Précision
1	Octobre 2015	Transmission des fichiers Ressources Humaines	La transmission des fichiers ressources humaines anonymés permettra de réaliser la géolocalisation des salariés
2	Octobre 2015	Constitution du comité référent	La constitution du comité référent sera proposée par le référent tenant compte : - des salariés volontaires pour entrer dans la démarche - des personnes sensibles aux questions relatives à la mobilité et à l'environnement - des personnes ayant dans le cadre de leur mission des compétences liées à la mobilité ou à l'environnement.
3	Décembre 2015	Présentation des premiers éléments de diagnostic → <i>Etude de l'offre</i>	- Explication de l'historique et des enjeux de la démarche au comité référent - Présentation du diagnostic réalisé avec les fichiers RH - Discussion autour des objectifs communs - Présentation des échéances à venir
4	Janvier 2016	Diffusion d'un questionnaire auprès des salariés → <i>Etude de la demande</i>	Déterminer les habitudes de déplacement des salariés et les besoins ou potentiels existants
5	Avril 2016	Présentation des résultats des questionnaires	Présentation des résultats auprès du comité référent puis du comité référent élargi (salariés)
6	Mai-Juin 2016	Construction du plan d'action	Déterminer les axes de travail et les actions clefs en vue de rédiger le plan d'action
7	Juin 2016	Validation du plan d'action	Amendement puis validation du plan d'action par le comité référent et les principaux partenaires
8	A partir de juin 2016	Déploiement du PDA	Mise en oeuvre du plan d'action par les animations définies

## I°/ Pré-diagnostic : l'offre de transport des salariés du P.A.E du Mont-Blanc

Le Parc d'Activité Economique (P.A.E) du Mont-Blanc regroupe (selon les données de la CCI de Haute-Savoie) plus d'une cinquantaine d'établissements et environ 560 salariés.

Le P.A.E du Mont-Blanc a été créé en 1981 sur une superficie de 96 300 m<sup>2</sup>. Ce P.A.E héberge des activités économiques aussi diverses que le transport, la menuiserie, l'agroalimentaire, l'électricité ou encore la carrosserie. Ce P.A.E a été imaginé pour l'installation de PME / PMI et commerces. Depuis quelques années, ce P.A.E contient aussi le siège de la Communauté de Communes du Pays du Mont-Blanc (CCPMB).

Dans le cadre de l'opération Mobil'Arve, la CCPMB s'est voulue motrice d'un Plan de Déplacements Inter Entreprises qui comprend **11 établissements du Parc soient 364 salariés.**

Les établissements participant au PDIE du PAE du Mont-Blanc sont repris ci-après par ordre décroissant du nombre de salariés qu'ils contiennent.

Entreprises du PDIE de la PAE du Mont Blanc	Nombre de salariés
<b>SEMER</b>	90
<b>GIKOIA</b>	50
<b>Société Annemassienne de Transports (SAT) - Passy</b>	48
<b>METRO</b>	37
<b>La Poste</b>	35
<b>Communauté de Communes du Pays du Mont-Blanc (CCPMB) (salariés du siège uniquement)</b>	32
<b>SIPMA</b>	24
<b>Benoît GUYOT</b>	17
<b>Menuiserie Dumax et Frères</b>	14
<b>Mont-Blanc Spas</b>	12
<b>Produits chimiques du Mont-Blanc (PCMB)</b>	5
<b>Total</b>	<b>364</b>

La grande majorité des salariés réside au sein du département de la Haute-Savoie et a donc fait l'objet de la géolocalisation. Un ensemble de 15 salariés habite en-dehors de la Haute-Savoie et n'est donc pas considéré dans la géolocalisation ici réalisée. Les salariés présentent une répartition géographique en partie dispersée puisqu'ils résident au sein de 52 communes différentes.

## A/ L'accessibilité plurimodale de la PAE du Mont-Blanc à l'échelle locale

Le site du P.A.E du Mont-Blanc faisant l'objet de ce diagnostic est délimité en périphérie par la rue des Prés Moulin, le chemin des Prés Caton, la voie rapide RN 205 et la zone d'habitat contiguë aux Etablissements MORET (cf. page de présentation)

### 1°. L'accessibilité plurimodale générale

Le site de la PAE présente la caractéristique d'être accessible par plusieurs modes de déplacement. Les caractéristiques sommaires de sa desserte sont présentées dans le tableau et la carte situés sur les pages suivantes<sup>1</sup>.

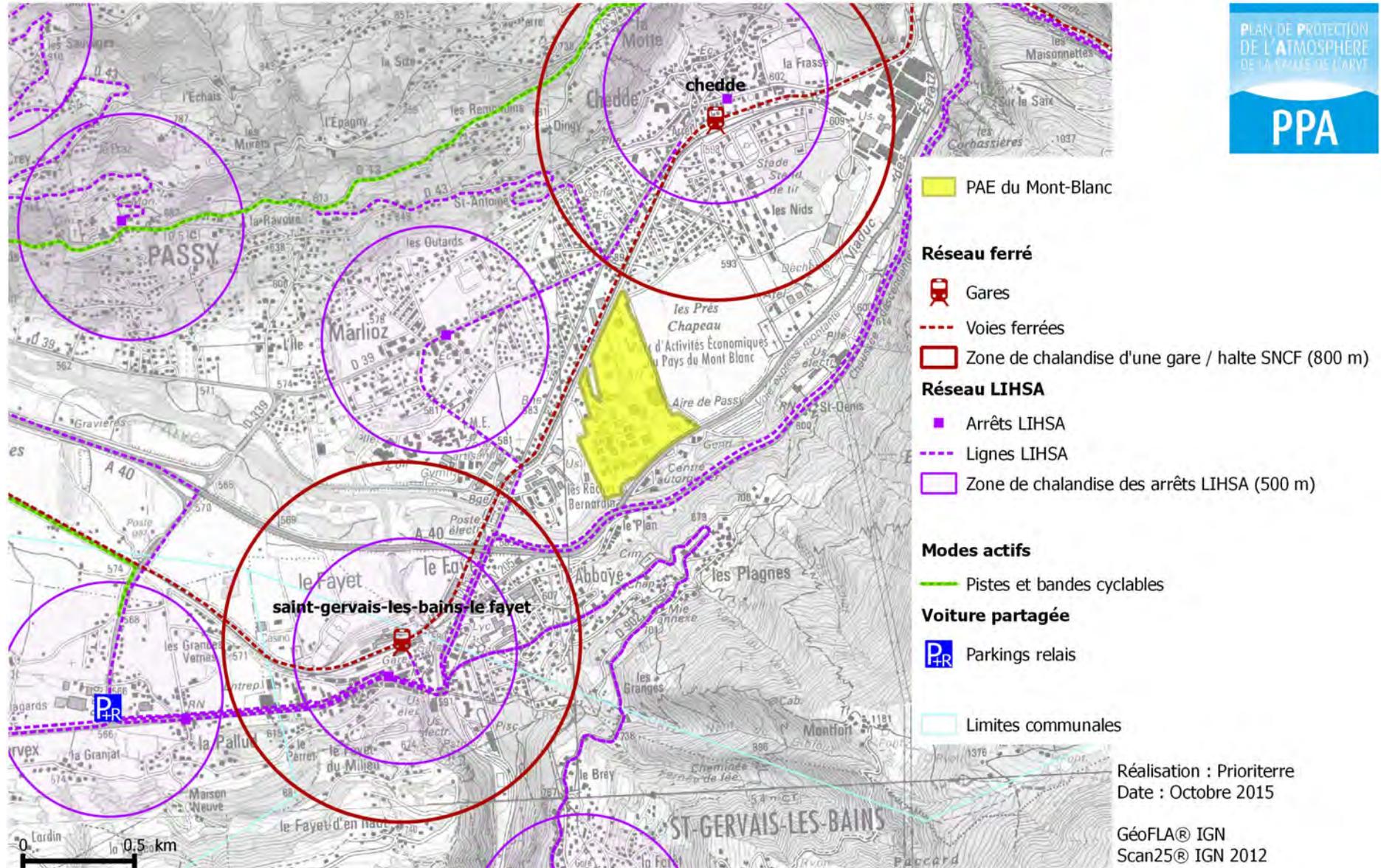
*NB : Cet inventaire considère tous les modes de déplacement desservant le P.A.E bien qu'ils ne soient pas tous utilisés et utilisables par les salariés dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail ou professionnels.*

Mode de déplacement	Desserte		Caractéristiques sommaires de la desserte <sup>2</sup>	Echelle de déplacement
	Oui	Non		
Train		X	Absence de desserte directe du site	(Nationale), régionale, départementale
Car interurbain		X	Absence de desserte directe du site	Départementale
T.C urbain (régulier)		X	Pas de réseau de transport en commun urbain régulier sur le territoire de la CCPMB	Urbaine
T.C urbain (TAD)*	X		Desserte par le réseau de Transport à la demande <i>Facilibus</i> porté par la CCPMB	Urbaine / Intercommunale
Voiture (autosolisme)	X		Desserte routière principale via la RD 205 et les RD 39 et 43 Desserte autoroutière via l'A40	(Nationale), régionale, départementale urbaine
Voiture partagée* (covoiturage)	X		<i>Le Parking (P+R) le plus proche se situe à plus de 5km de la PAE</i>	Départementale
Vélo / VAE	X		Accès vélo/VAE possible sans axes cyclables sécurisés	Urbaine (Vélo → 0-3 km V.A.E. → 0-5 km)
Marche à pied		X	Absence de cheminements piétonniers sécurisés (trottoirs)	Urbaine (0-1 km)

<sup>1</sup> Des précisions sur les caractéristiques de la desserte (origine-destination, fréquence, attractivité) de chaque mode seront faites dans les paragraphes qui leurs seront dédiés.

<sup>2</sup> Un mode de transport en commun dessert directement un lieu si celui-ci se situe dans l'aire de chalandise de l'un de ses arrêts (800 m pour les gares SNCF, 500 m pour les arrêts Lihsa, 300 m pour les arrêts de T.C urbains)

# Accessibilité plurimodale du PAE du Mont-blanc



→ Le site du P.A.E du Mont-Blanc est caractérisé par une accessibilité plurimodale très incomplète.

→ Sa très bonne accessibilité routière et autoroutière rend l'accès automobile relativement facile, attractif et concurrentiel face aux autres modes de transports.

→ A l'inverse, le site n'est ni directement accessible par des cheminements piétonniers et des axes cyclables sécurisés (Vélo, V.A.E) ni par des modes transports en commun urbains et interurbains. Seule la desserte par le transport à la demande *Facilibus* rend l'accès en transport en commun possible

*NB : L'usage du Facilibus n'est pas destiné à des déplacements domicile-travail en raison de ses horaires de fonctionnement ainsi que la limitation à 16 trajets par mois.*

### 2°. Les potentiels de déplacement doux : V.A.E, vélo et marche à pied

A l'échelle locale, l'accessibilité du PAE du Mont-Blanc se traduit uniquement par les potentiels des « modes actifs » (marche à pied, vélo, VAE, trottinette...) excepté le cas de la voiture particulière ubiquiste.

Chacun de ses modes de déplacement est caractérisé par différentes échelles de pertinence

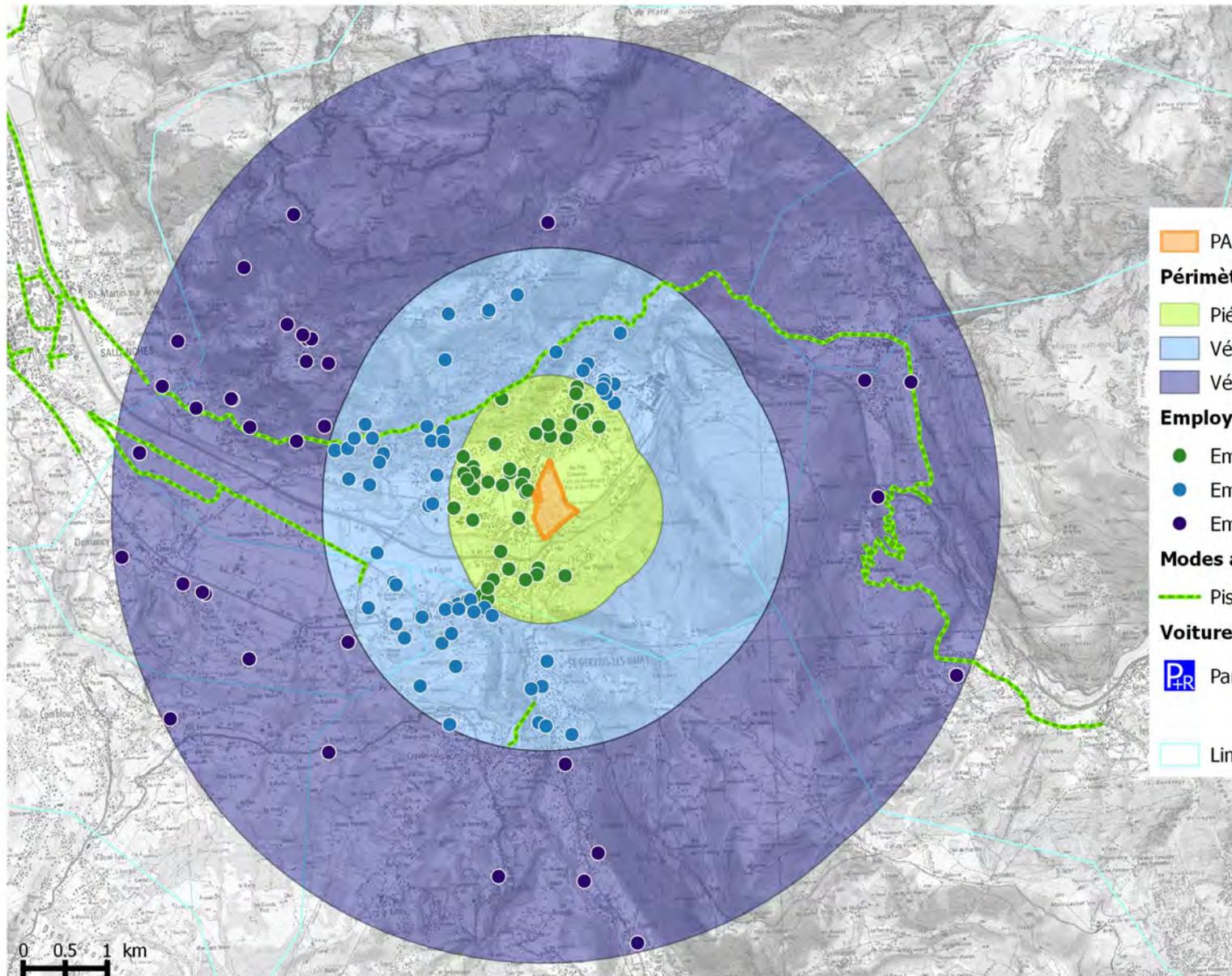
La marche à pied est le mode de déplacement le plus lent : la vitesse moyenne d'un piéton (en contexte classique, non sportif) est de 4 à 5 km/h. Cela signifie donc qu'un piéton réalise un kilomètre en 12 à 15 minutes. **Ainsi, la zone de pertinence de la marche à pied est d'environ un kilomètre.**

Le vélo est un mode de déplacement doux plus rapide que la marche. En contexte urbain et sans dénivelé, un cycliste a une vitesse moyenne de 13 à 15 km/h. Cela signifie donc qu'un cycliste réalise un kilomètre en 4 à 5 minutes. **Ainsi, sa zone de pertinence s'étend de 0 à 3 kilomètres.**

Le vélo à assistance électrique (VAE) est le mode de déplacement doux le plus rapide. En proposant une assistance électrique jusqu'à la vitesse de 25 km/h (l'assistance se coupe automatiquement au delà de cette vitesse), le VAE permet aux cyclistes de bénéficier d'une vitesse moyenne de 17 à 20 km/h, à effort moindre ou constant. Cela signifie donc qu'un cycliste réalise un kilomètre en 3 à 4 minutes. **La zone de pertinence du V.A.E s'étend de 0 à 5 kilomètres.**

La carte ci-après présente les différentes zones de pertinence théoriques des modes doux et le nombre de salariés résidant à l'intérieur de ces différentes zones.

# Accessibilité modes actifs du PAE du Mont-blanc



- PAE du Mont-Blanc
- Périmètres de pertinence**
- Piéton (R=1 km)
- Vélo (R=2,5 km)
- Vélo électrique (R=5 km)
- Employés du PAE du Mont-Blanc**
- Employés - Pertinence de la MAP (45)
- Employés - Pertinence du vélo (77)
- Employés - Pertinence du VAE (37)
- Modes actifs**
- Pistes et bandes cyclables
- Voiture partagée**
- P+R Parkings relais
- Limites communales

Réalisation : Prioriterre  
Date : Novembre 2015

GéoFLA® IGN  
Scan25® IGN 2012

La précédente figure fait apparaître les potentiels théoriques (tenant compte des échelles de pertinence théoriques évoquées précédemment) des différents modes de transports dits "actifs".

Ceci étant, plusieurs paramètres limitent l'usage des modes actifs au sens large :

**- le premier d'entre eux est la dénivellation.**

En effet, la topographie et la pente conditionnent fortement les vitesses de déplacements des modes actifs et donc les temps de parcours. Seul le V.A.E peut s'affranchir plus facilement de cette problématique. L'assistance électrique garantie des vitesses meilleures malgré la dénivellation. Pour ce mode actif, les temps de parcours sont donc moins impactés par la contrainte du dénivelé.

Le rapprochement des domiciles des salariés résidant dans les zones théoriques des modes actifs avec les caractéristiques topographiques doit permettre de proposer des potentiels davantage réels.

**- le second est la sécurisation de l'itinéraire emprunté**

Au delà de l'aménagement routier du PAE lui-même (*cf. partie 1.3*), la sécurisation des accès au PAE est fondamentale pour pouvoir considérer les potentiels des modes actifs. Autrement dit, les salariés résidant à une distance supérieure à 500 mètres d'une piste ou d'une bande cyclable pouvant sécuriser la pratique du vélo, ne sont pas considérés dans les potentiels finaux

**- le troisième est l'effet "coupure" provoqué par la N201**

La N201 (ainsi que l'Arve) délimitent le PAE par le sud. Cet axe (auto)routier est un axe majeur de transit international puisqu'il constitue le départ de la rampe d'accès au tunnel sous le Mont-Blanc reliant la France à l'Italie. Par conséquent, il n'est ni franchissable, ni traversable en vélo ou pire encore en marche à pied. Aucun pont ne relie directement les secteurs de la "Rue du Plan" et de l'Impasse des Rochers Blanc" au PAE du Mont-Blanc alors qu'ils se situent à moins d'un kilomètre en distance orthodromique (à vol d'oiseau).

Ainsi, la carte située sur la page suivante, permet de réévaluer les différents potentiels théoriques des modes actifs.

Pour ce faire, **les salariés dont le logement est situé dans les cercles rouges ne peuvent être comptabilisés dans les potentiels des modes actifs** pour l'un ou l'autre des facteurs précédemment évoqués.

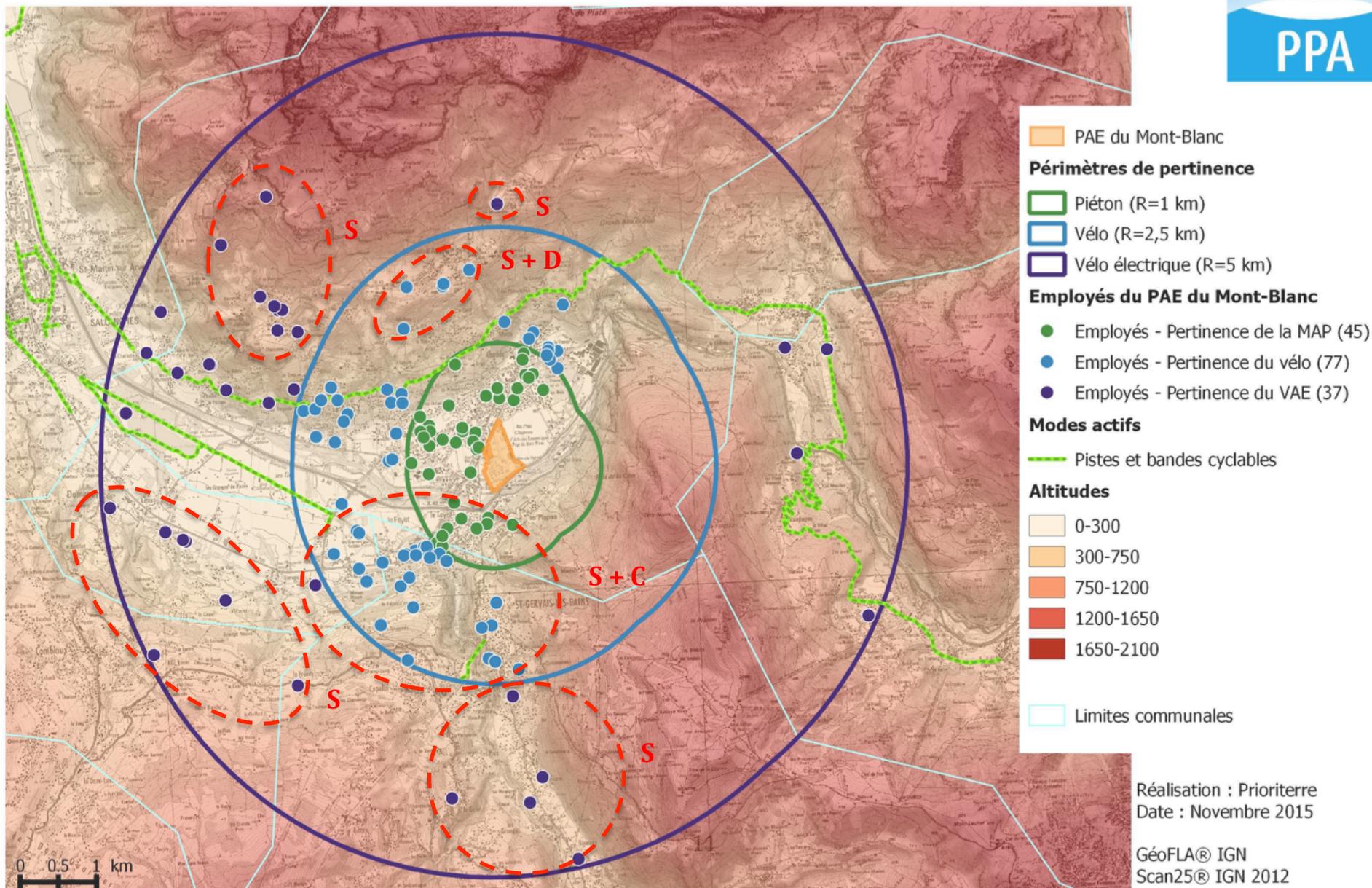
Précis méthodologique : Pour chaque ensemble de personnes concerné, le motif est précisé selon le code suivant :

- D = impossibilité d'usage liée à la dénivellation

- S = impossibilité d'usage liée à la sécurité

- C = effet coupure liée à la N201

# Accessibilité modes actifs du PAE du Mont-blanc



En considérant l'analyse précédente, les potentiels réels de chaque mode ont été ré-estimés.

→ L'accès piéton au PAE du Mont-Blanc présente un **potentiel brut théorique de 45 salariés. En excluant les salariés situés au sud de l'Arve et de la N201, le potentiel réel de la marche compte 33 salariés.**  
Cela représente 9% de l'effectif total des salariés géolocalisés du PAE.

→ L'accès en vélo classique présente un **potentiel brut théorique de 77 salariés. En considérant l'absence d'axes cyclables sécurisés pour mener à l'entrée du PAE, l'effet coupure provoqué par la N201 ainsi que le dénivelé, le potentiel réel du vélo compte 36 salariés.**  
Cela représente 10% de l'effectif total des salariés géolocalisés du PAE.

→ L'accès en vélo à assistance électrique présente un **potentiel brut théorique de 37 salariés. En considérant essentiellement le paramètre des axes cyclables sécurisés (les autres facteurs ne sont pas limitant pour le V.A.E) le potentiel réel du vélo à assistance électrique compte 13 salariés.**  
Cela représente 4% de l'effectif total des salariés géolocalisés du PAE.

→ Au total, 43 % des 364 salariés (soient 159 salariés) géolocalisés du PAE du Mont-Blanc peuvent théoriquement se rendre sur leur lieu de travail en utilisant un mode actif. **Les différentes nuances apportées au cours de l'analyse permettent de considérer qu'environ 23% (82 salariés) de l'ensemble des salariés peuvent réellement utiliser les modes de déplacement actifs pour leurs trajets domicile-travail.**

### *3°. Focus : un accès cyclable limité par l'aménagement du P.A.E*

Au delà des accès en modes actifs au PAE du Mont-Blanc depuis les domiciles des salariés envisagés précédemment, la circulation piétonne et cyclable aux abords et au sein du PAE **est rendue complexe par son aménagement.**

Le PAE du Mont-Blanc est une zone d'activité qui a été aménagée dans les années 1980, époque au cours de laquelle une large place était faite à l'automobile dans les aménagements. Etant donné les caractéristiques industrielles et commerciales des activités qui s'y sont implantées, de larges routes permettant la circulation des poids-lourds et cars ont été tracées. Ces voies de circulation internes et à proximité du PAE présentent un certain nombre de difficultés pour la circulation piétonne ou cyclable.

L'infographie réalisée ci-après met en avant plusieurs difficultés parmi lesquelles :

- des voies d'accès au PAE avec des vitesses de circulation élevées et sans aménagements cyclables (pistes ou bandes cyclables)
- de nombreuses intersections de voiries larges incitant des vitesses élevées
- des voiries en lignes droites larges avec une bonne visibilité incitant à des vitesses supérieures à 50 km/h
- une cohabitation dans la circulation et le stationnement avec des véhicules de gros gabarits (poids-lourds, cars)
- une absence de marquage au sol n'incitant pas au partage de la voirie.

## Accessibilité vélo



Ligne droite limitée à 70km/h sans aménagement cyclable



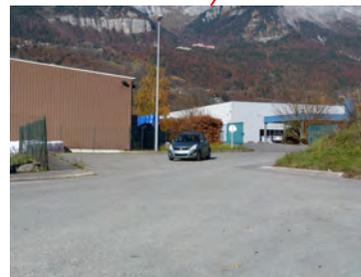
Absence de double-sens cyclable, oblige à faire un grand détour à vélo



Des lignes droites qui favorisent la vitesse des véhicules



De nombreuses intersections et des véhicules qui roulent vite



Absence de marquage au sol, les véhicules coupent la route



Des camions circulent et stationnent dans la zone

## B. L'accessibilité du PAE du Mont-Blanc à l'échelle interurbaine

L'accessibilité interurbaine peut être envisagée selon les modes de transport qui semblent les plus pertinents à cette échelle. Un grand nombre de salariés réside dans des communes éloignées du PAE du Mont-Blanc, pour lesquels seuls des modes de transport départementaux ou régionaux présentent une offre de déplacement. Dans une telle configuration, trois modes de transport semblent pertinents à cette échelle. Il s'agit du covoiturage, des lignes de cars interurbains ainsi que l'offre ferroviaire.

### 1°. Les potentiels de covoiturage sur le département de la Haute-Savoie

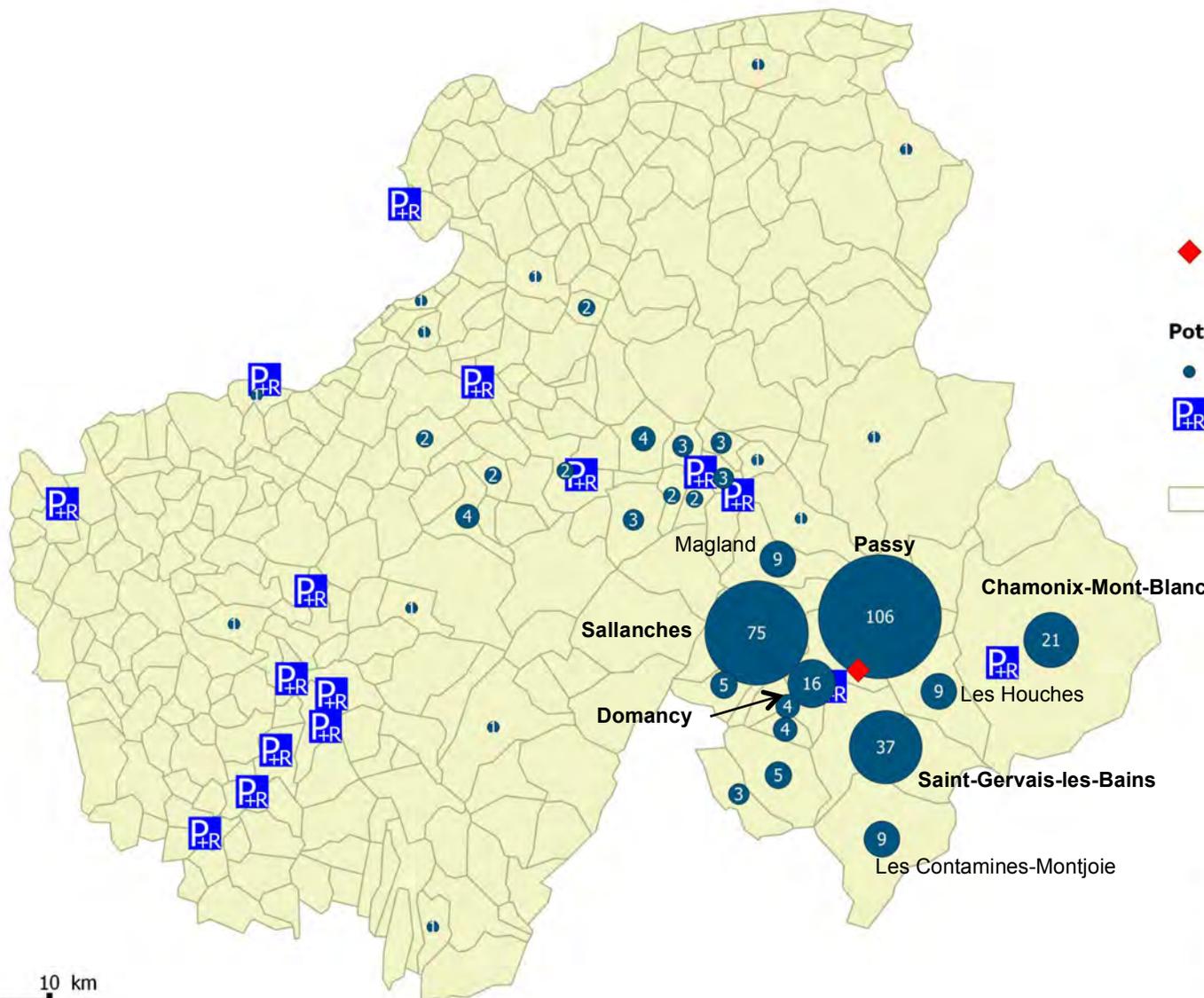
Plusieurs méthodes sont pertinentes pour envisager les potentiels de covoiturage. De manière brute, il est possible d'envisager le nombre de salariés par commune présenté dans le tableau ci-dessous<sup>3</sup> :

Nom de la commune	Nombre de salariés du PAE du Mont-Blanc
PASSY	106
SALLANCHES	75
SAINT-GERVAIS-LES-BAINS	37
CHAMONIX-MONT-BLANC	21
DOMANCY	16
LES CONTAMINES-MONTJOIE	9
LES HOUCHES	9
MAGLAND	9
CORDON	5
MEGEVE	5
COMBLOUX	4
DEMI-QUARTIER	4
MARIGNIER	4
LA ROCHE-SUR-FORON	4
CHATILLON-SUR-CLUSES	3
CLUSES	3
MONT-SAXONNEX	3
PRAZ-SUR-ARLY	3
THYEZ	3
AMANCY	2
BOGEVE	2
BONNEVILLE	2
MARNAZ	2
PERS-JUSSY	2
SCIONZIER	2
ARACHES-LA-FRASSE, AVIernoZ, LA BALME DE SILLINGY, BOEGE, LA CHAPELLE D'ABONDANCE, GIEZ, SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS, SAINT-PAUL-EN-CHABLAIS, SAINT-SIGISMOND, SAMOENS, THONES, VETRAZ-MONTHOUX, VILLE-LA-GRAND	1

Nombre de salariés du PAE du Mont-Blanc par commune de résidence

<sup>3</sup> Les communes en rouges dans le tableau sont retirées des potentiels réels pour le covoiturage

# Potentiels de covoiturage - Nombre de salariés par communes



- ◆ PAE du Mont-Blanc
- Potentiels de covoiturage**
- Nombre de salariés par communes
- P+R** Parkings relais
- Limites communales



Réalisation : Prioriterre  
Date : Novembre 2015

GéoFLA® IGN  
Scan25® IGN 2012

Etant donné la diversité des contraintes parmi lesquelles les horaires de travail, une représentation sectorisée peut permettre d'aboutir à une massification des potentiels. Ainsi, d'après la carte p. 17, 6 sous-ensembles ont été identifiés de sorte à pouvoir massifiés les potentiels de covoiturage au delà des seules limites communales.

De la même manière, au regard des superficies très disparates des communes les plus proches du PAE, un travail sur des axes de covoiturage "locaux" permet de mieux mesurer les potentiels de ce mode de déplacement sur des distances courtes.

→ Pour les salariés résidant dans un rayon inférieur à 10 kilomètres du PAE, 2 axes locaux de covoiturage se dégagent :

(cf. carte p. 18)

Axe	Communes concernées	Potentiel théorique
<b>Axe Sallanches ouest - Domancy</b>	Sallanches ouest → Domancy → Saint-Gervais - Le Fayet → PAE du Mont-Blanc	110
<b>Axe Sallanches est - Chedde</b>	Sallanches est → Passy - Chedde → PAE du Mont-Blanc	68

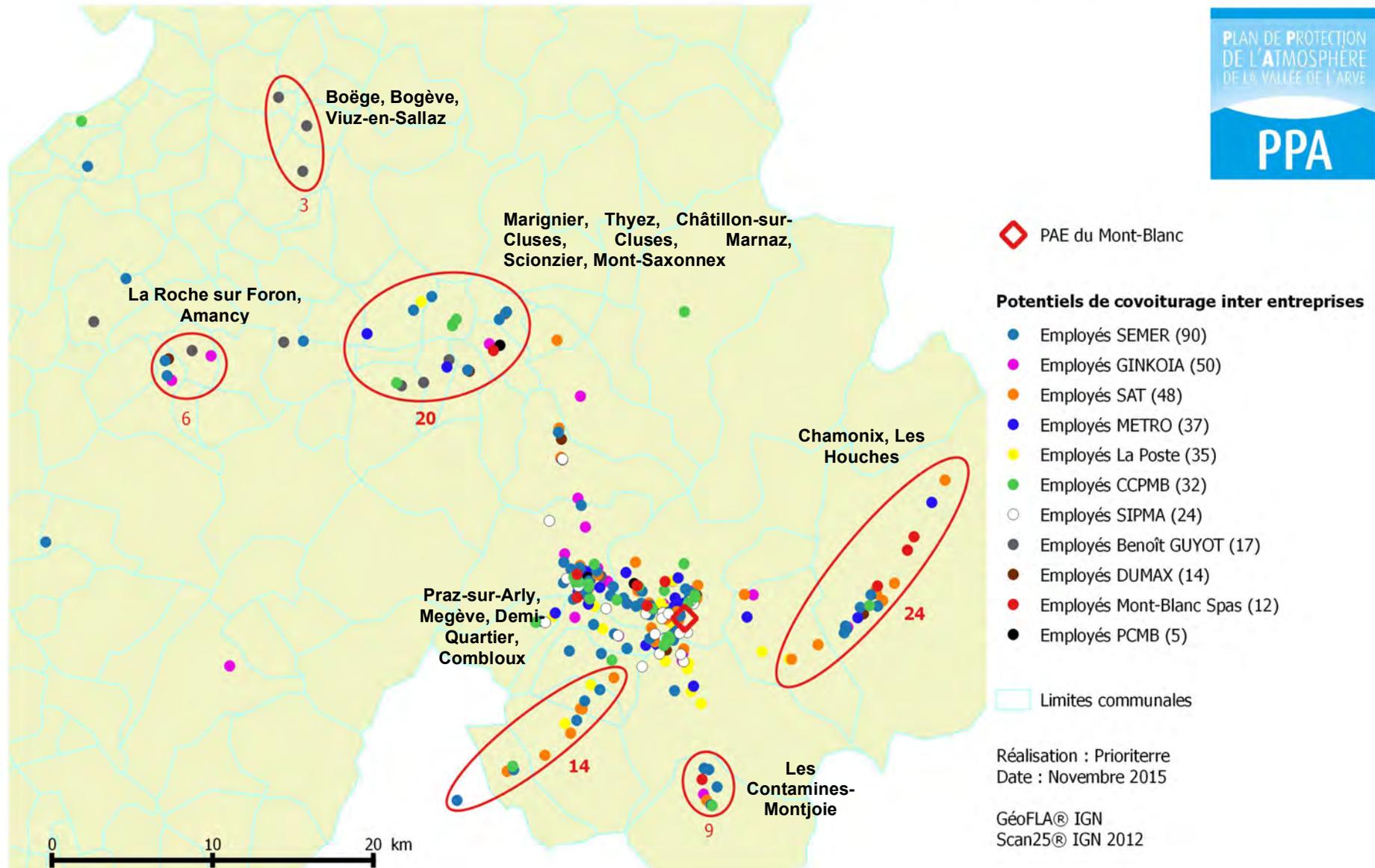
Les deux axes de covoiturations locaux des salariés du PAE du Mont-Blanc

Dans un cas comme dans l'autre, il convient de noter que la possibilité de faire du covoiturage devient intéressante si les potentiels sont massifiés.

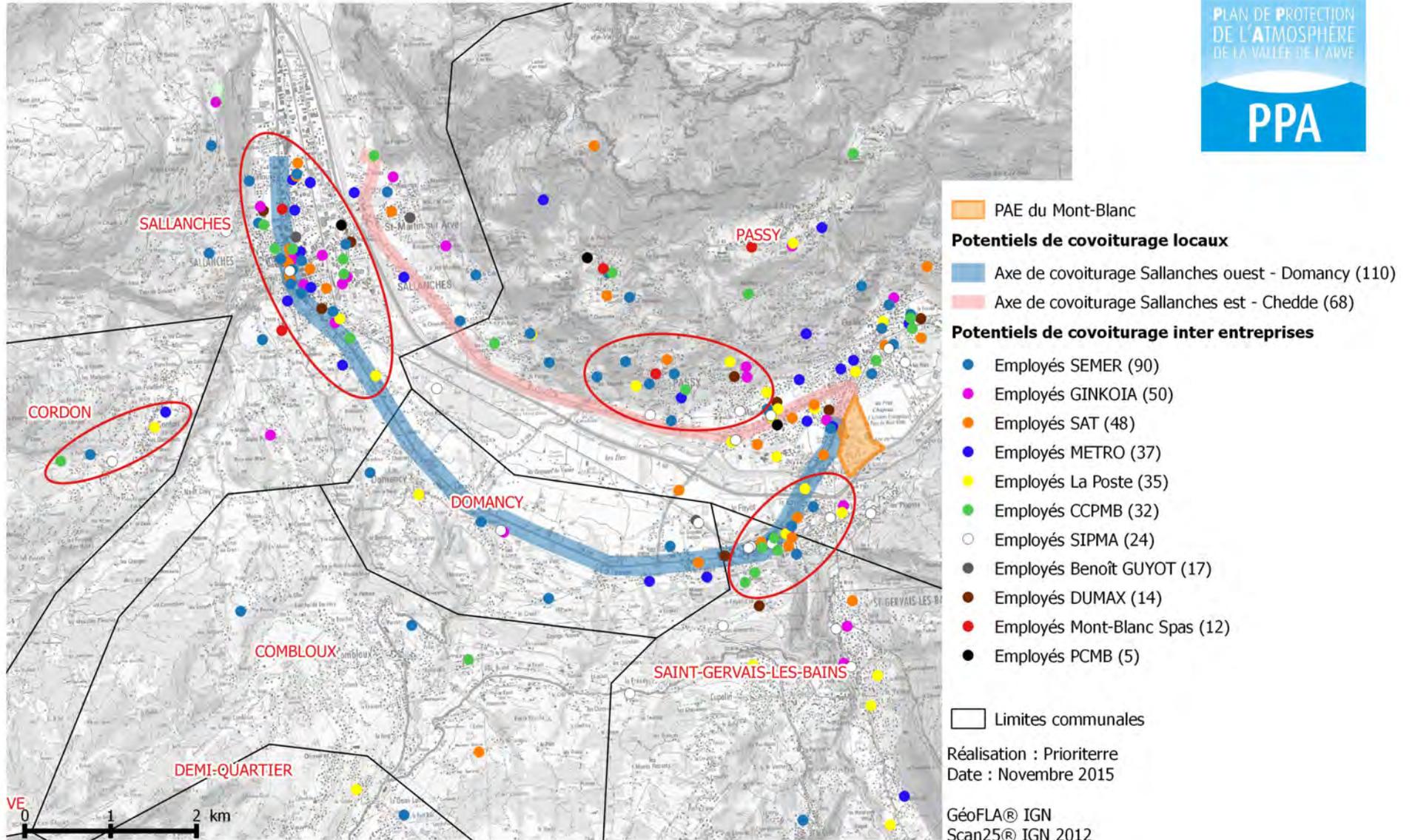
Ainsi, quelques soient les échelles, les potentiels de covoiturage peuvent être aussi massifiés par l'inscription sur des sites de covoiturage locaux tels que [covoiturage.cg74.fr](http://covoiturage.cg74.fr) (plateforme de covoiturage du conseil général de la Haute-Savoie) ou sur le site de covoiturage local : [covoit-mbv.com](http://covoit-mbv.com).

**→ Les axes de covoiturage locaux ou départementaux imaginés touchent un potentiel théorique de 254 salariés. Ce potentiel est très important car il concerne 70% de l'ensemble des salariés du PAE géolocalisés.**

# Potentiels de covoiturage - Nombre de salariés par entreprises



# Axes de covoiturage locaux



## 2°. L'offre TER Rhône-Alpes

Le PAE du Mont-Blanc n'est pas situé dans l'aire de chalandise théorique (800 mètres) d'une gare SNCF.

Cependant, il est bordé par au sud -ouest par la gare de Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet et au nord-est par la halte de Chedde. Malgré leur proximité au PAE (distance < 3 km), ces gares / haltes ne sont pas connectées au PAE par un moyen de transport collectif (hormis le transport à la demande *Facilibus*) ou par des cheminements piétonniers et cyclables continus.

Néanmoins, au regard de la proximité de ces haltes au PAE, ces dernières méritent d'être étudiées afin de développer leurs usages.

La gare de Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet est un noeud de correspondance entre plusieurs axes ferroviaires et propose trois dessertes régionales régulières (TER). Elle propose aussi une desserte TGV et Intercités de manière saisonnière.

Le tableau ci-après reprend l'offre ferroviaire à Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet :

Echelle de desserte	Type de train	Axe	Cadencement	Saisonnalité
Nationale	TGV	Paris – St Gervais	2 relations par jour et par sens les week-ends	Décembre à avril
Nationale	Intercité de nuit	Paris – St Gervais	2 relations par jour vers Paris et 1 relation par jour vers St Gervais	Décembre à mars
Nationale	Intercité de nuit	Paris – St Gervais	1 relation par jour et par sens les vendredis, samedis et dimanches	Mars à décembre
Régionale	TER	Genève/Annemasse – St Gervais	1 relation toutes les deux heures par sens	Annuelle
Régionale	TER	Annecy – St Gervais	1 relation toutes les deux heures par sens	Annuelle
Régionale	TER	Martigny – St Gervais	1 relation par heure et par sens	Annuelle

L'offre ferroviaire en gare de Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet

Le tableau ci-après reprend l'offre ferroviaire à la halte de Chedde :

Echelle de desserte	Type de train	Axe	Cadencement	Saisonnalité
Régionale	TER	Martigny – St Gervais	1 relation par heure et par sens	Annuelle

L'offre ferroviaire à Chamonix Mont-Blanc

L'analyse de l'accessibilité ferroviaire porte sur les salariés situés dans les aires de chalandise des gares SNCF des axes Nord-Est et Nord-Ouest.

Le potentiel de chaque gare / halte SNCF de l'axe Nord-Est et l'axe Sud-Ouest est présenté dans le tableau et la carte ci-après.

Les potentiels de la gare de Saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet et de la halte de Chedde n'ont pas été inscrits dans le tableau bien qu'ils apparaissent sur la carte. En effet, ces deux gares sont contigües du PAE du Mont-Blanc (en grisé dans le tableau ci-après).

Gare	Halte	Nom	Nombre de salariés dans l'aire de chalandise
X		La Roche sur Foron	2
X		Bonneville	1
X		Marignier	1
X		Magland	4
X		<b>Sallanches-Combloux-Megève</b>	<b>42</b>
X		<i>Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet</i>	<i>28</i>
	X	<i>Chedde</i>	<i>20</i>
X		Servoz	2
	X	Vaudagne	1
	X	Viaduc Sainte-Marie	1
		Les Houches	3
	X	<b>Tacconnaz</b>	<b>16</b>
X		<b>Les Bossons</b>	
	X	<b>Les Pèlerins</b>	
	X	<b>Les Moussoux</b>	
	X	<b>Aiguille du Midi</b>	
X		<b>Chamonix Mont-Blanc</b>	2
	X	Les Praz	
	X	Les Tines	
	X	La Joux	0
X		Argentière	1
	X	Montroc le Planet	0
	X	Le Buet	0
	X	Vallorcine	0

Nombre de salariés situés dans l'aire de chalandise des gares/haltes SNCF

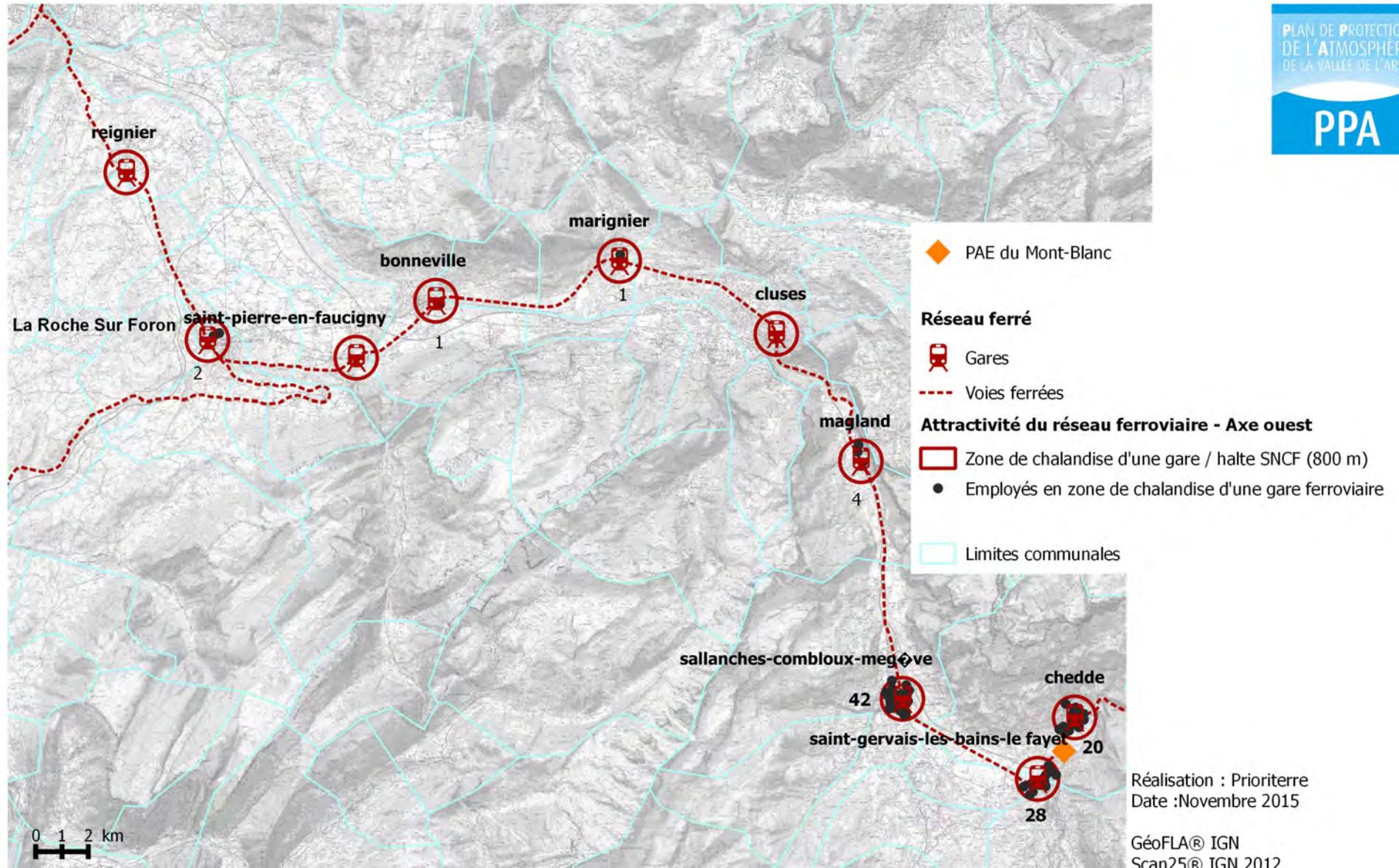
→ La répartition des salariés résidant dans une aire de chalandise d'une gare SNCF est très diffuse sur les gares et haltes entre La Roche sur Foron et Chamonix. **La gare de Sallanches-Combloux-Megève présente le plus grand potentiel avec 42 salariés** situés dans son aire de chalandise. L'ensemble des gares et haltes entre Chamonix Mont-Blanc et Tacconnaz présente le second potentiel ferroviaire bien qu'il demeure beaucoup plus faible.

La géolocalisation des salariés du PAE du Mont-Blanc fait apparaître **76 salariés dans l'aire de chalandise d'une gare SNCF (800 m) dont plus de la moitié en gare de Sallanches-Combloux-Megève.**

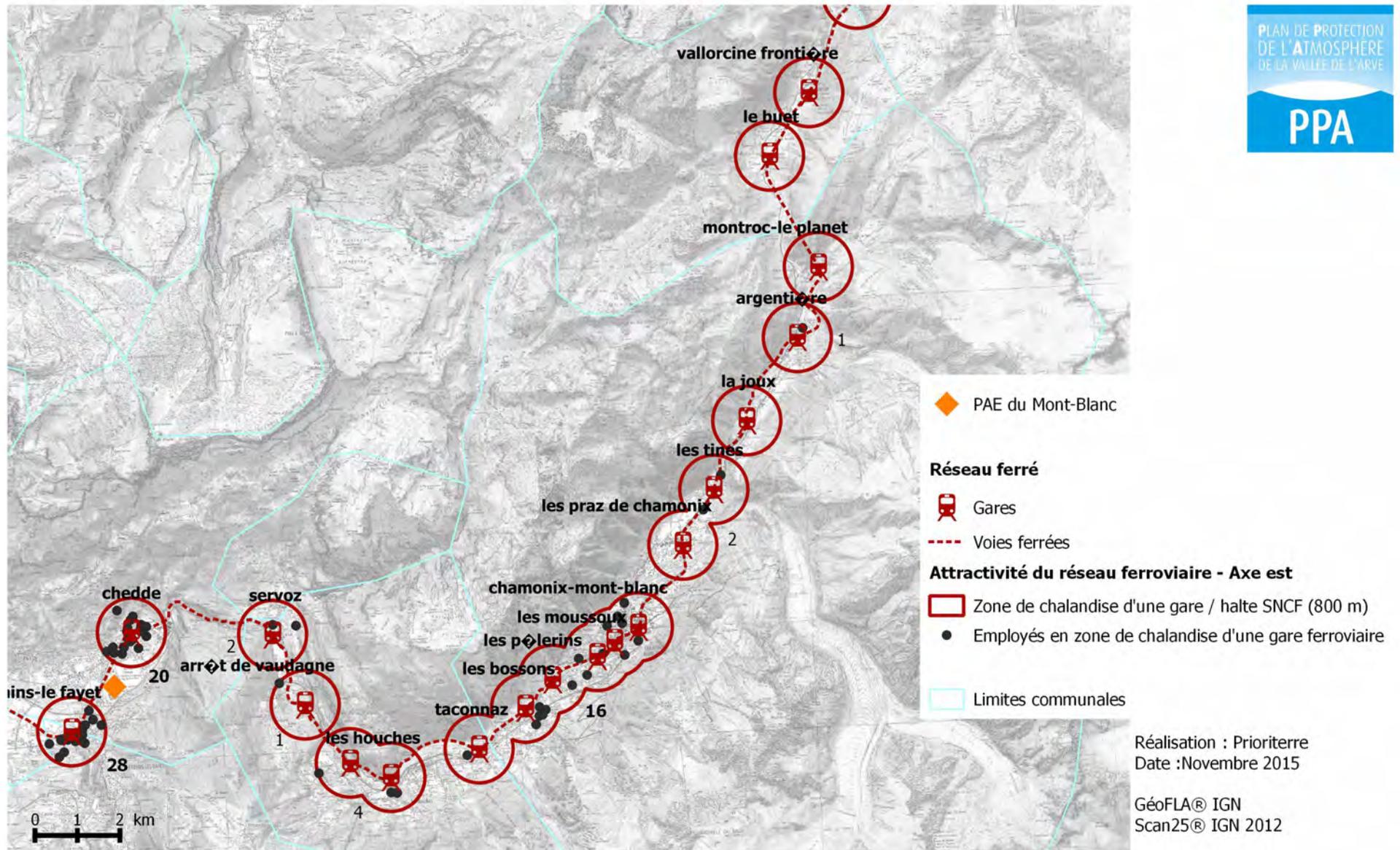
Au total, le potentiel ferroviaire représente à peine plus de 20 % de l'effectif total du PAE.

L'analyse démontre également que **la gare la plus proche du PAE** et qui présente **le potentiel le plus significatif (offre et demande)** est la gare de **Saint-Gervais-les-Bains-le-Fayet.**

# Accessibilité ferroviaire ouest du PAE du Mont-blanc



# Accessibilité ferroviaire est du PAE du Mont-blanc



### 3°. Le réseau de car interurbain Lihsa

Le PAE du Mont-Blanc n'est pas directement desservi par le réseau Lihsa. Néanmoins, il se trouve à proximité de deux arrêts de ce réseau, tous deux situés à moins d'un kilomètre du PAE. Il s'agit, au nord-ouest de l'arrêt "Passy Marlioz Ecole" desservi par la ligne Lihsa n°85 et au sud ouest, de l'arrêt "Saint Gervais - gare Le Fayet" qui correspond aux gares routières et ferroviaires de Saint Gervais. Cet arrêt est desservi par les lignes Lihsa n°81, 82, 84, 85 et T74.

Chacune de ces lignes présente un cadencement et une offre différente qui répondent d'une typologie précise. Ainsi, on peut distinguer plusieurs types de fonctionnement de lignes Lihsa :

- **Scolaires** → lignes présentant un cadencement déterminé exclusivement à partir des horaires scolaires et qui, par conséquent est mal adapté aux salariés
- **Régulières** → lignes réalisant entre 5 et 10 aller-retour dans la journée; lignes potentiellement attractives pour les salariés.
- **Régulières-touristiques** → lignes régulières renforcées selon la saisonnalité de l'activité touristique
- **Express** → lignes régulières empruntant le réseau autoroutier sur tout ou partie de son trajet et ne desservant que des arrêts stratégiques (P+R, gares routières, gares ferroviaires essentiellement). Ces lignes sont potentiellement attractives pour les salariés.

Les caractéristiques et les potentiels de salariés pour les 5 lignes précédemment évoqués sont repris dans le tableau suivant :

Ligne n°	Origine - Destination	Salariés potentiels pour l'accès au PAE du Mont-Blanc
T74	Saint-Gervais/Genève	25
81	Chamonix / Cluses	60
82	Chamonix / Praz sur Arly	
84	Sallanches / Les Contamines	67
85	Sallanches / Passy Plaine-Joux	118

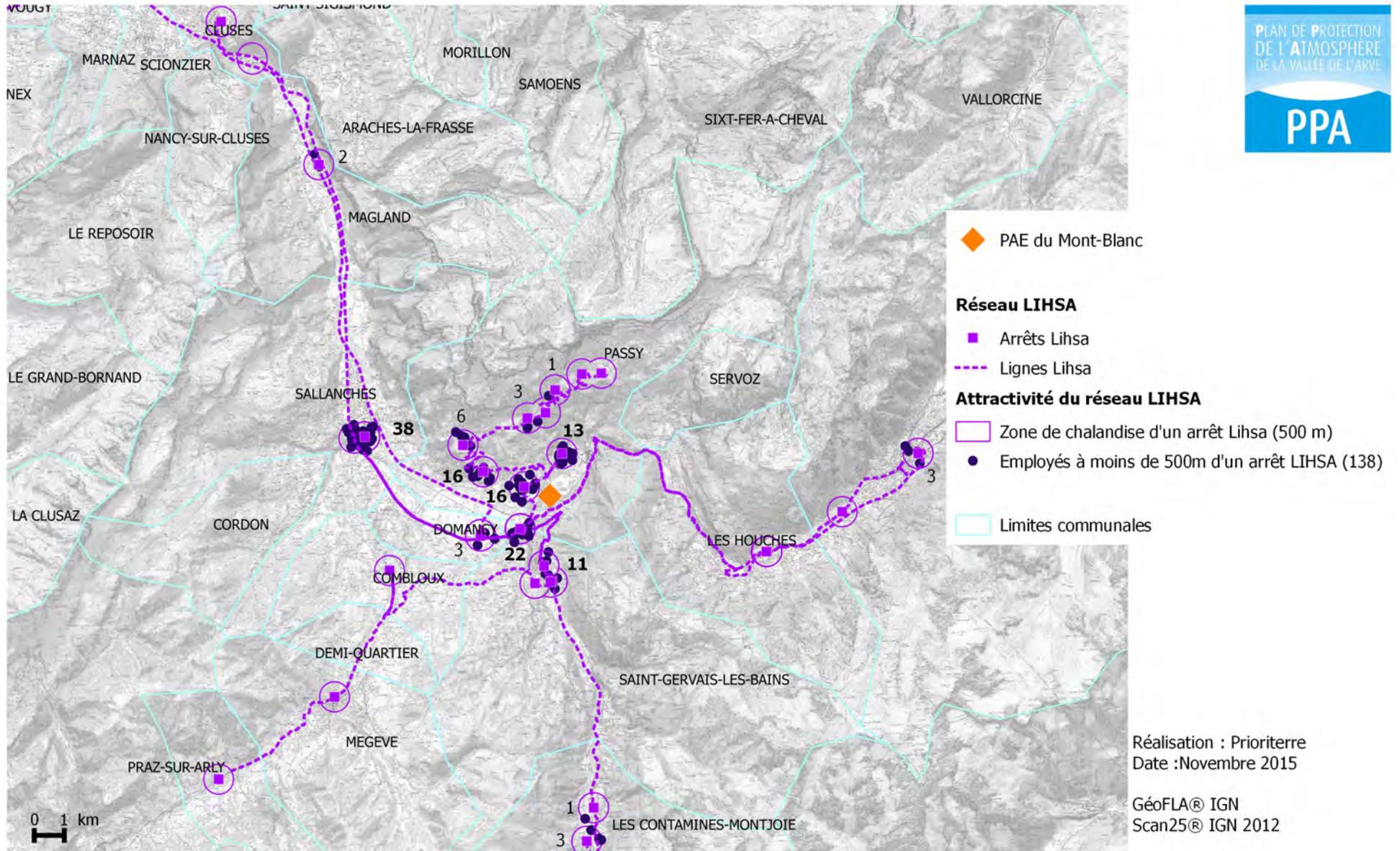
Potentiels bruts des lignes n° T74, 81, 82, 84, 85

→ La géolocalisation des salariés du PAE du Mont-Blanc montre que théoriquement 270 salariés (74 % de l'effectif total) résident à moins de 500 mètres d'un arrêt de car interurbain Lihsa.

Néanmoins, en tenant compte de la superposition des lignes (ce que induit certains doublons dans le comptage des salariés) ainsi que les caractéristiques de l'offre, le potentiel baisse sensiblement.

Parmi les 138 salariés résidant réellement à moins de 500 mètres d'une arrêt du réseau Lihsa, il convient de ne considérer que **100 salariés** : les 38 autres salariés résident dans l'aire de chalandise des deux arrêts susmentionnés, proches de la PAE.

# Accessibilité par le réseau Lihsa du PAE du Mont-blanc



En considérant les caractéristiques de l'offre de chacune des lignes, les lignes 81 et 82 ne peuvent être réellement considérées dans le calcul des potentiels. Les caractéristiques très scolaires de leurs cadencements ne les rendent pas pertinentes et attractives pour un public salarié.

Seuls les salariés résidant à moins de 500 mètres des arrêts des lignes 84, 85 et T74 (en enlevant à chaque fois les deux arrêts proches du PAE) peuvent être considérés dans le calcul des potentiels.

**Ainsi, le potentiel réel du réseau Lihsa concerne 92 salariés du PAE du Mont-Blanc.**

### Bilan chiffré de l'accessibilité du PAE du Mont-Blanc par les salariés géolocalisés

A l'issue de ce pré-diagnostic, il est possible de dresser un bilan chiffré de l'accessibilité multi scalaire du PAE au regard des domiciles des salariés. Ce bilan permet de distinguer les potentiels théoriques, des potentiels réels. **Néanmoins, il convient de noter que les potentiels ferroviaires ainsi que ceux des lignes de cars interurbaines posent la question du dernier kilomètre.** Dans un cas comme dans l'autre, les arrêts les plus proches ne se situent pas à proximité immédiate du PAE du Mont-Blanc et ne bénéficient pas de cheminements cyclables ou piétonniers sécurisés qui permettraient de rallier le PAE.

En tenant compte de ces paramètres, le tableau ci-après synthétise les potentiels théoriques et réels de chacun des modes de déplacements envisagés dans ce pré-diagnostic.

Modes actifs		Covoiturage		Trains TER Rhône-Alpes		Car Lihsa	
<i>Théorique</i>	<i>Réel</i>	<i>Théorique</i>	<i>Réel</i>	<i>Théorique</i>	<i>Réel</i>	<i>Théorique</i>	<i>Réel</i>
159	<b>82</b>	364	<b>254</b>	76	<b>76</b>	270	<b>92</b>

Bilan des potentiels théoriques et réels des modes de transports analysés

## 2°/ Les résultats des questionnaires : la demande en déplacements

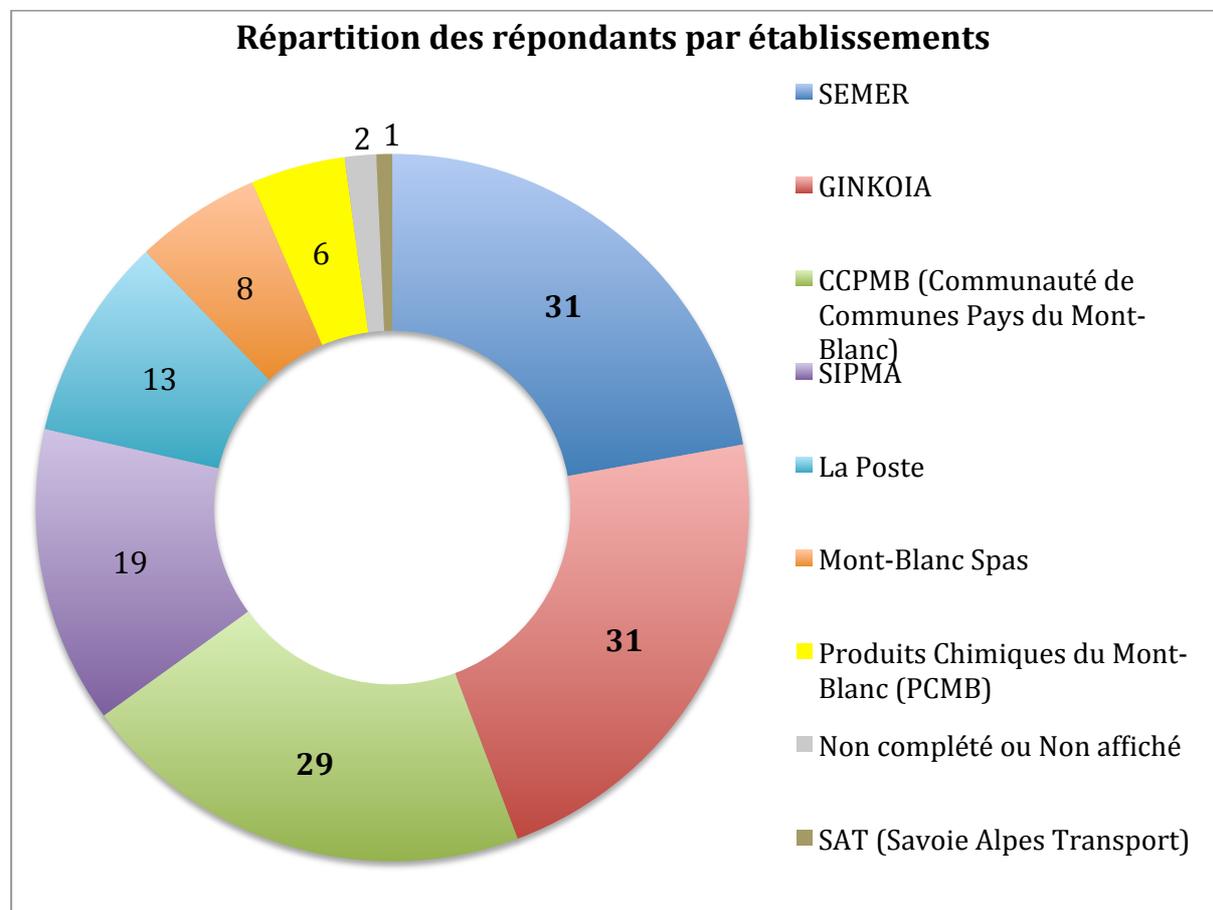
Afin de mieux connaître la demande en déplacements, un questionnaire dématérialisé et/ou papier a été diffusé auprès des salariés des 11 établissements du PAE du Mont-Blanc engagés dans la démarche. Ce questionnaire a été diffusé mi-janvier 2016 pour une période de réponse qui s'est étalée sur 2 mois.

### Caractéristiques de l'échantillon

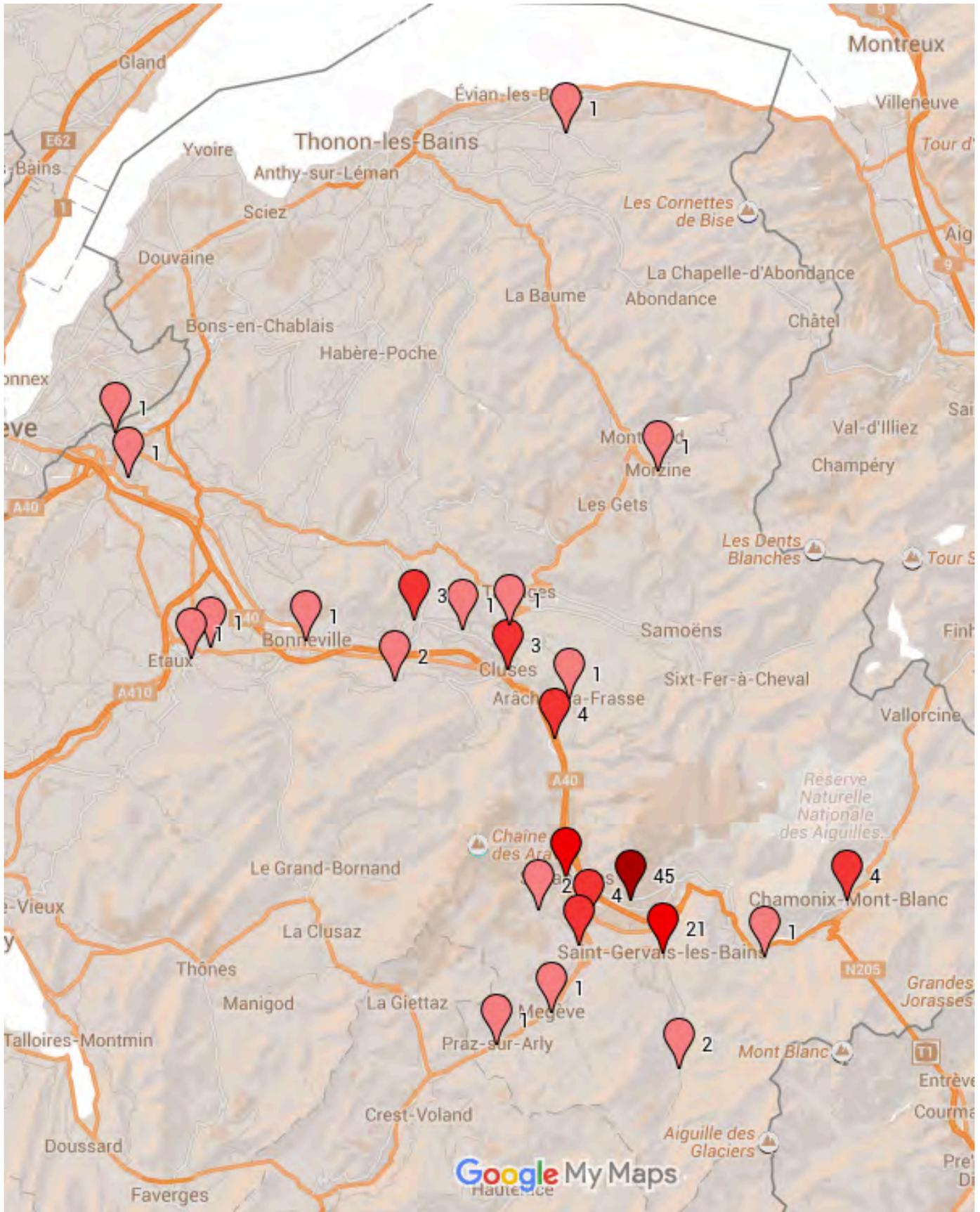
Le nombre de répondants s'élève à 140 salariés sur un effectif total (considéré dans le pré-diagnostic) de 364 salariés. **Cela représente un taux de réponse de 38,5%, ce qui constitue un taux de réponse satisfaisant.**

Les 140 répondants résident dans 24 communes différentes, représentées sur la carte ci-après.

Les salariés inclus dans ce diagnostic se répartissent au sein de 8 établissements sur les 11 qu'englobe le PDIE. Les quatre établissements peu ou pas représentés (Entreprises DUMAS Frères, METRO, SAT et Benoît GUYOT) ne constituent pas une véritable limite au traitement des résultats en ce sens qu'ils présentent des horaires, rythmes et caractéristiques de travail assez spécifiques (travail en équipe, horaires décalés, déplacements sur des chantiers sans passage par l'entreprise...).



Répartition des répondants selon les établissements du PDIE



Répartition géographique des lieux de résidence des répondants

## A. Caractéristiques des déplacements domicile-travail

### 1°. Les horaires de travail

Au delà des origines et destinations, les horaires de travail conditionnent la demande en déplacement et sont indispensables pour adapter l'offre et / ou proposer des solutions de mobilité alternative (ex : covoiturage, transports en commun)

Après analyse des résultats, et après avoir choisi de ne traiter que les horaires d'embauche (le matin) et de fin de journée (soir)<sup>1</sup>, il apparaît une grande diversité horaire. Plusieurs régimes de travail apparaissent parmi lesquels des travaux d'équipes ou encore des temps partiels.

Jours de la semaine	Embauche	Fin de journée
<p><b>Lundi</b> 3 répondants ne travaillent pas</p>	<p><b>15 horaires différents</b> 04h00 - 06h45 : 4 salariés 07h00 - 07h45 : 34 salariés (dont 20 salariés à 7h30) 08h00 - 08h45 : 80 salariés (dont 49 salariés à 8h) 09h00 - 09h30 : 16 salariés (dont 13 salariés à 9h00) 11h45 - 12h00 : 2 salariés 19h30 : 1 salarié</p>	<p><b>24 horaires différents</b> 12h00 : 1 salarié 14h30 - 15h30 : 9 salariés 16h00 - 16h45 : 17 salariés 17h00 - 17h45 : 60 salariés (dont 27 salariés à 17h30) 18h00 - 18h45 : 32 salariés (dont 23 salariés à 18h00) 19h00 - 19h45 : 6 salariés 20h00 - 22h00 : 5 salariés</p>
<p><b>Mardi</b> 5 répondants ne travaillent pas</p>	<p><b>15 horaires différents</b> 04h00 - 06h30 : 3 salariés 07h00 - 07h45 : 32 salariés (dont 18 salariés à 7h30) 08h00 - 08h45 : 79 salariés (dont 48 salariés à 8h) 09h00 - 09h30 : 15 salariés (dont 12 salariés à 9h00) 11h45 - 12h00 : 2 salariés 19h30 : 1 salarié</p>	<p><b>24 horaires différents</b> 12h00 : 2 salariés 14h00 - 15h30 : 10 salariés 16h00 - 16h45 : 15 salariés 17h00 - 17h45 : 61 salariés (dont 27 salariés à 17h30) 18h00 - 18h45 : 33 salariés (dont 23 salariés à 18h00) 19h00 - 19h45 : 7 salariés 20h00 - 22h00 : 5 salariés</p>
<p><b>Mercredi</b> 15 répondants ne travaillent pas</p>	<p><b>14 horaires différents</b> 04h00 - 06h30 : 4 salariés 07h00 - 07h45 : 32 salariés (dont 18 salariés à 7h30) 08h00 - 08h45 : 68 salariés (dont 43 salariés à 8h) 09h00 - 09h30 : 15 salariés (dont 12 salariés à 9h00) 11h45 - 12h00 : 2 salariés 19h30 : 1 salarié</p>	<p><b>24 horaires différents</b> 11h00 - 13h00 : 3 salariés 14h30 - 15h30 : 8 salariés 16h00 - 16h45 : 16 salariés 17h00 - 17h45 : 50 salariés (dont 25 salariés à 17h30) 18h00 - 18h45 : 33 salariés (dont 22 salariés à 18h00) 19h00 - 19h45 : 7 salariés 20h00 - 22h00 : 5 salariés</p>

<sup>1</sup> La pause méridienne est traitée dans un paragraphe qui lui est spécifique (cf. p.33)

<p><b>Jeudi</b> 6 répondants ne travaillent pas</p>	<p><b>16 horaires différents</b> 04h00 - 06h30 : 3 salariés 07h00 - 07h45 : 33 salariés (dont 18 salariés à 7h30) 08h00 - 08h45 : 79 salariés <b>(dont 48 salariés à 8h)</b> 09h00 - 09h30 : 14 salariés (dont 11 salariés à 9h00) 10h15 - 10h30 : 3 salariés 11h45 - 12h00 : 2 salariés 19h30 : 1 salarié</p>	<p><b>21 horaires différents</b> 12h00 : 2 salariés 14h30 - 15h30 : 9 salariés 16h00 - 16h45 : 12 salariés 17h00 - 17h45 : 59 salariés <b>(dont 29 salariés à 17h30)</b> 18h00 - 18h45 : 35 salariés <b>(dont 24 salariés à 18h00)</b> 19h00 - 19h45 : 9 salariés 20h00 - 22h00 : 5 salariés</p>
<p><b>Vendredi</b> 5 répondants ne travaillent pas</p>	<p><b>15 horaires différents</b> 04h00 - 06h30 : 2 salariés 07h00 - 07h45 : 27 salariés (dont 17 salariés à 7h30) 08h00 - 08h45 : 80 salariés <b>(dont 53 salariés à 8h)</b> 09h00 - 09h30 : 13 salariés (dont 11 salariés à 9h00) 10h15 : 1 salarié 11h45 - 12h00 : 2 salariés 19h30 : 1 salarié</p>	<p><b>21 horaires différents</b> 11h00 - 12h30 : 29 salariés <b>(dont 25 salariés à 12h00)</b> 14h30 - 15h30 : 15 salariés 16h00 - 16h45 : 16 salariés 17h00 - 17h45 : 39 salariés <b>(dont 17 salariés à 17h30)</b> 18h00 - 18h45 : 23 salariés <b>(dont 16 salariés à 18h00)</b> 19h00 - 19h45 : 4 salariés 20h00 - 22h00 : 4 salariés</p>
<p><b>Week-end</b> 122 répondants ne travaillent pas</p>	<p><b>6 horaires différents</b> 06h45 : 1 salarié 07h00 : 1 salarié 07h30 : 10 salariés 08h00 : 2 salariés 08h45 : 1 salariés 10h00 : 1 salarié</p>	<p><b>12 horaires différents</b> 14h30 : 2 salariés 15h00 : 1 salarié 15h15 : 2 salarié 15h30 : 1 salariés 16h00 : 4 salariés 17h00 : 1 salarié 17h30 : 1 salarié 17h45 : 1 salarié 18h00 : 1 salarié 19h00 : 1 salarié 20h00 : 1 salarié 00h00 : 1 salarié</p>

Amplitude horaire des salariés du PDIE

Le précédent tableau fait apparaître plusieurs grandes tendances horaires :

- à **l'embauche**, l'heure à la laquelle le plus grand nombre de salariés arrive est 08h00. En effet, **environ un tiers des répondants arrivent tous les jours à 08h00**
- par ailleurs, un quart des salariés embauche avant 08h et 15% des salariés embauchent après 09h.
- enfin, **environ 60% des enquêtés embauchent entre 08h00 et 08h30**

Par ailleurs, il convient de noter que **l'amplitude horaire de fin de journée est 1,5 fois plus importante que l'amplitude horaire d'embauche.**

- **en fin de journée**, l'heure à laquelle le plus grand nombre de salariés quitte le travail est 17h30. Néanmoins, cela ne représente que 19% des salariés enquêtés.

- un créneau horaire est tout de même privilégié pour le départ de fin de journée : **45% des enquêtés quittent le travail entre 17h00 et 17h45**

- la part de salariés quittant le travail avant 16h et après 19h demeure faible (9% chacune)

Enfin, il convient de noter un absentéisme plus important le mercredi qui ne se traduit pourtant pas par davantage d'horaires communs ainsi qu'une fin de semaine marquée par une contraction de l'amplitude horaire de fin de journée (passage de 25 horaires de départs différents à 21 horaires de départs différents les jeudis et vendredi soirs).

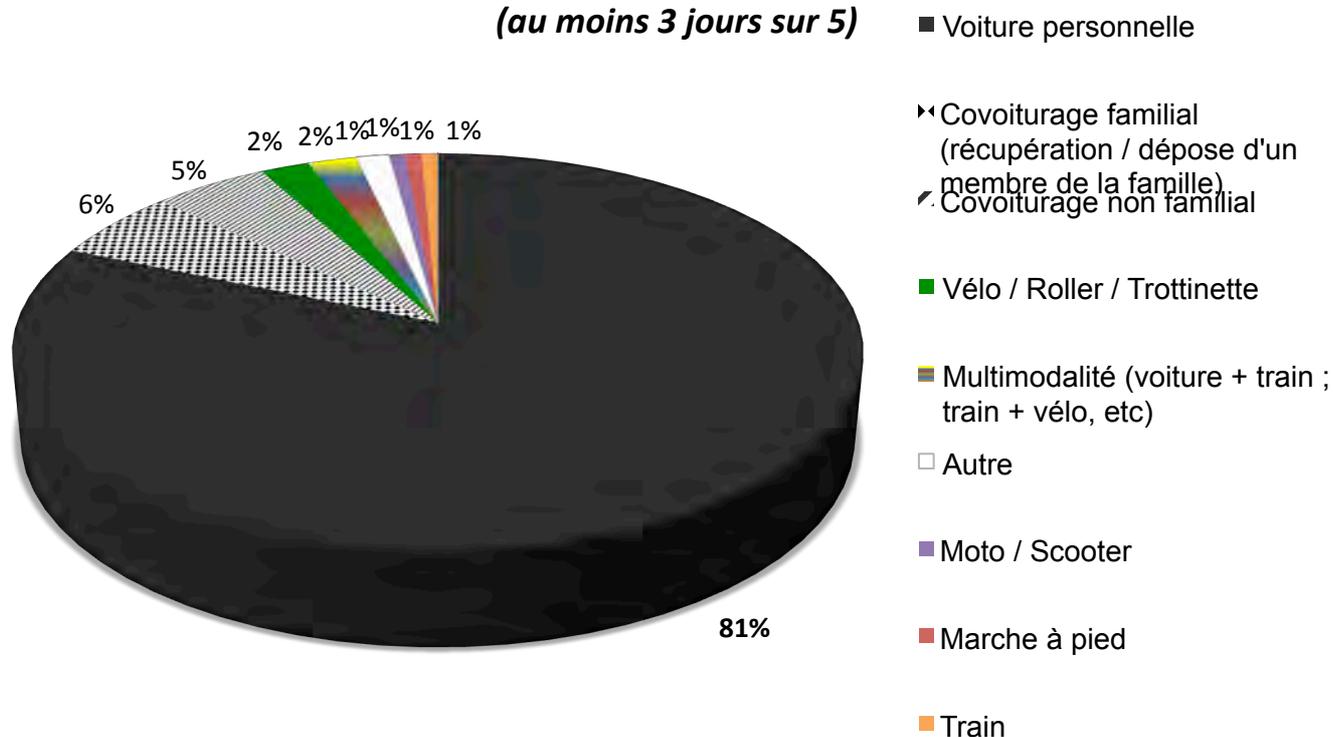
*NB : La part importante de salariés quittant le travail le vendredi à 12h s'explique quasi exclusivement par les salariés de la CCPMB.*

## 2°. Les modes de transports utilisés sur les déplacements domicile-travail

Les trajets domicile-travail sont significatifs en ce sens qu'ils structurent tous les autres déplacements effectués au cours de la journée. Le choix du mode de transport sur ce déplacement est donc fondamental dans l'analyse globale des mobilités.

### Parts modales brutes du PDIE de la CCPMB

(au moins 3 jours sur 5)



### Parts modales brutes des salariés du PDIE de la CCPMB

**Les parts modales des trajets domicile-travail des salariés du PDIE révèlent une omnipotence de la voiture seule qui cumule plus 80% des parts modales.**

Par ailleurs, le **covoiturage détient tout même la seconde part modale avec seulement 11% d'usage. Néanmoins, cette part modale est à dissocier** selon deux modalités d'utilisation : le covoiturage familial essentiellement réalisé avec des enfants et le covoiturage classique directement assimilable à du covoiturage réel. **Ce mode de déplacement peut être largement développée puisque le pré-diagnostic propose un potentiel 6 fois supérieur à sa part modale existante.**

*NB : Les modes ci-après (non présents sur ce graphique) étaient proposés aux enquêtés sans pour autant être désignés : Vélo à Assistance Electrique ainsi que le car interurbain.*

Cette analyse des parts modales brutes peut être évolutives. En effet, l'analyse des parts modales du second mode de transport utilisé par les salariés de manière plus ponctuelle permet d'estimer les potentiels de report.

<b>Sur une semaine de travail, quel(s) autre(s) mode(s) de transport utilisez-vous ponctuellement sur votre trajet domicile-travail (moins de 3 jours sur 5) ?</b>			
<b>Mode de transport</b>	<b>Parts modales avec le mode de transport habituel (3 j. sur 5)</b>	<b>Parts modales avec le mode de transport ponctuel (&lt; 3 j. sur 5)</b>	<b>Evolution modale globale</b>
Voiture personnelle	81,4%	29,5%	-51,9 %
Covoiturage familial	5,7%	2%	- 3,7 %
Covoiturage non familial	5%	4%	- 1 %
Vélo / Roller / Trottinette	2,1%	10,1%	+ 8 %
Multimodalité (voiture+train ; train+véo,etc...)	2,1%	0%	- 2,1 %
Moto / Scooter	0,7%	4,7%	+ 4 %
Marche à pied	0,7%	6%	+ 5,3 %
Train	0,7%	2%	+ 1,3 %
Autre	0,7%	0,0%	- 0,7 %
Vélo à Assistance Electrique	0 %	1,3%	+ 1,3 %
Non concerné(e) : j'utilise toujours le même mode de transport	/	37,6%	37,6%

### Evolution des parts modales ponctuelles au regard des parts modales habituelles

*Précis méthodologique : la lecture de ce tableau est une lecture par ligne : les résultats portent sur les évolutions de chaque mode mais ne définissent pas des parts modales (la somme des parts excédant 100%). Les répondants avaient la possibilité de cocher plusieurs réponses à cette question.*

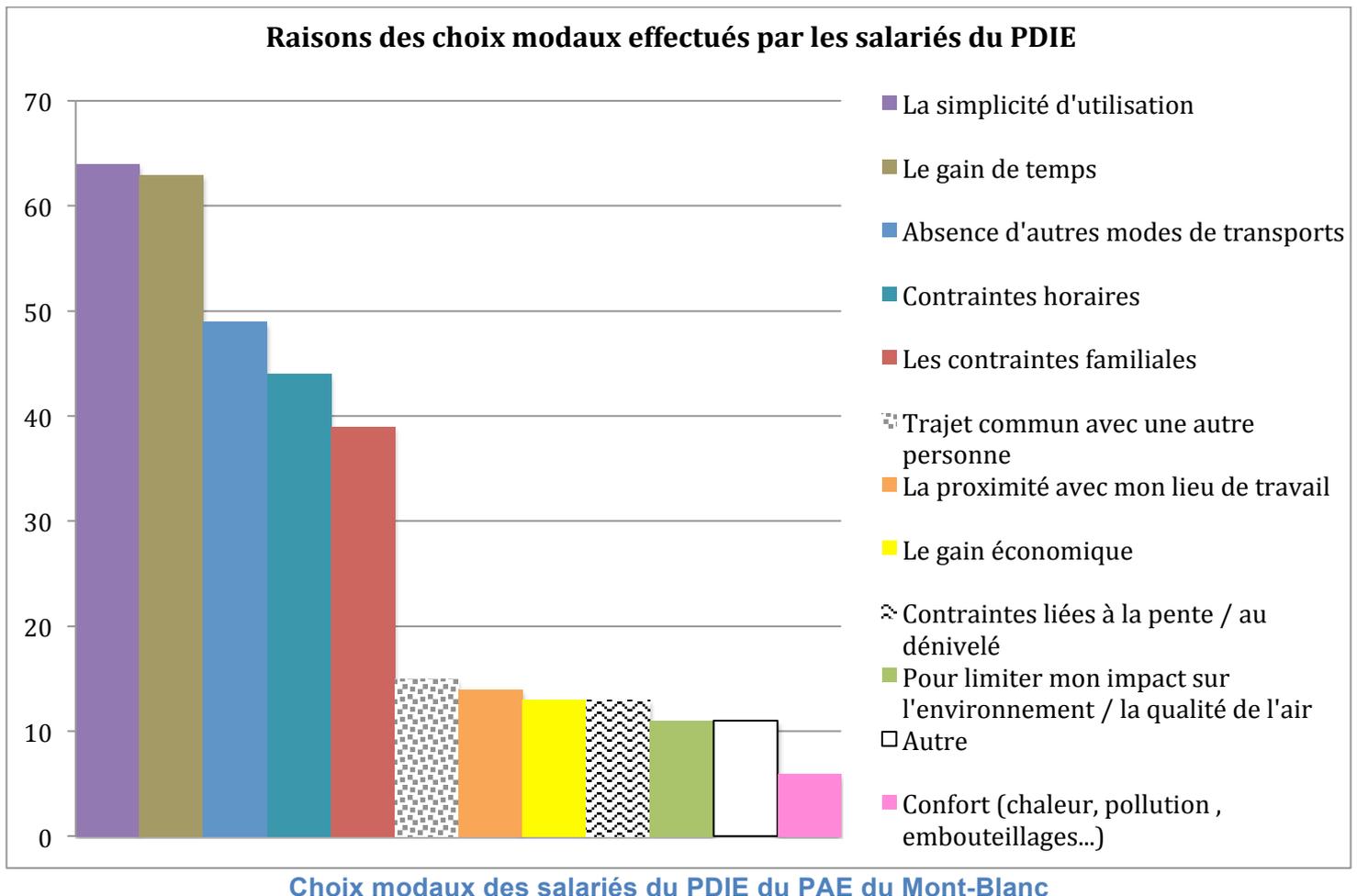
De manière générale, presque deux tiers des répondants changent ponctuellement de mode de transport (62%). Cela témoigne d'une certaine souplesse dans les habitudes de déplacements de la majorité des salariés.

L'évolution globale de chacun des modes de transports utilisés de manière ponctuelle (moins de 3 jours sur 5) donne à voir **une diminution significative de l'usage de la voiture seule** de manière occasionnelle (- 50%). Les diminutions des parts modales du covoiturage minimisent plus encore les parts modales ayant traits à la voiture.

**Le report modal le plus significatif s'effectue vers modes actifs (marche et vélo).** Cela va dans le sens des potentiels énoncés par le diagnostic puisque les modes actifs totalisaient 22% des potentiels. **Le report modal vers les modes actifs est donc encore en deçà de ses véritables potentiels.** D'ailleurs, cela s'explique en partie par la **très faible part modale du Vélo à Assistance Electrique (V.A.E) dans les parts modales des salariés du PAE du Mont-Blanc.**

**A contrario des tendances régulièrement observées,** le train est dans ce cas une alternative ponctuelle à la voiture ou au covoiturage. De manière générale, le train bénéficie plutôt d'une complémentarité inverse : il est utilisé de manière régulière et ponctuellement délaissé. **Il convient par contre de noter l'absence totale de recours à l'usage des cars interurbains Lihsa.**

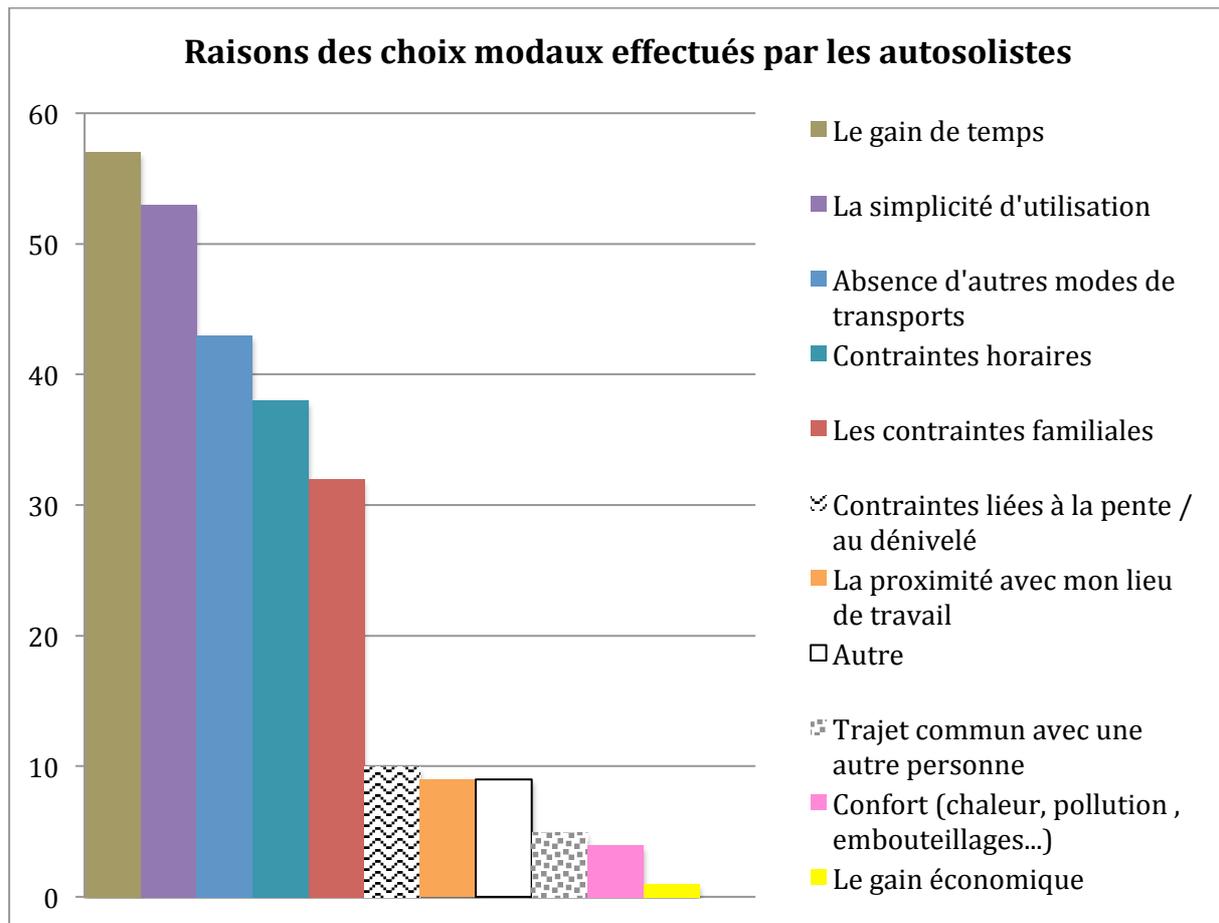
L'utilisation des modes de transport est le résultat de choix modaux effectués par l'usager. Il s'agit donc d'envisager ces paramètres afin de mieux comprendre la répartition modale précédemment présentée.



Pour l'ensemble de l'échantillon statistique, les trois principales raisons justifiant le choix des modes de transports utilisés sur les trajets domicile-travail sont :

1. **la simplicité d'utilisation** (19% des répondants)
2. **le gain de temps** (18% des répondants)
3. **l'absence d'autres modes de transports<sup>2</sup>** (14% des répondants)

Les motifs évoqués par les salariés du PDIE semblent particulièrement liés à la domination de la voiture seule sur les trajets domicile-travail. Afin d'affiner l'analyse, il est possible de croiser les données de sorte à mieux comprendre les motivations pour chacun des modes de déplacement domicile-travail.

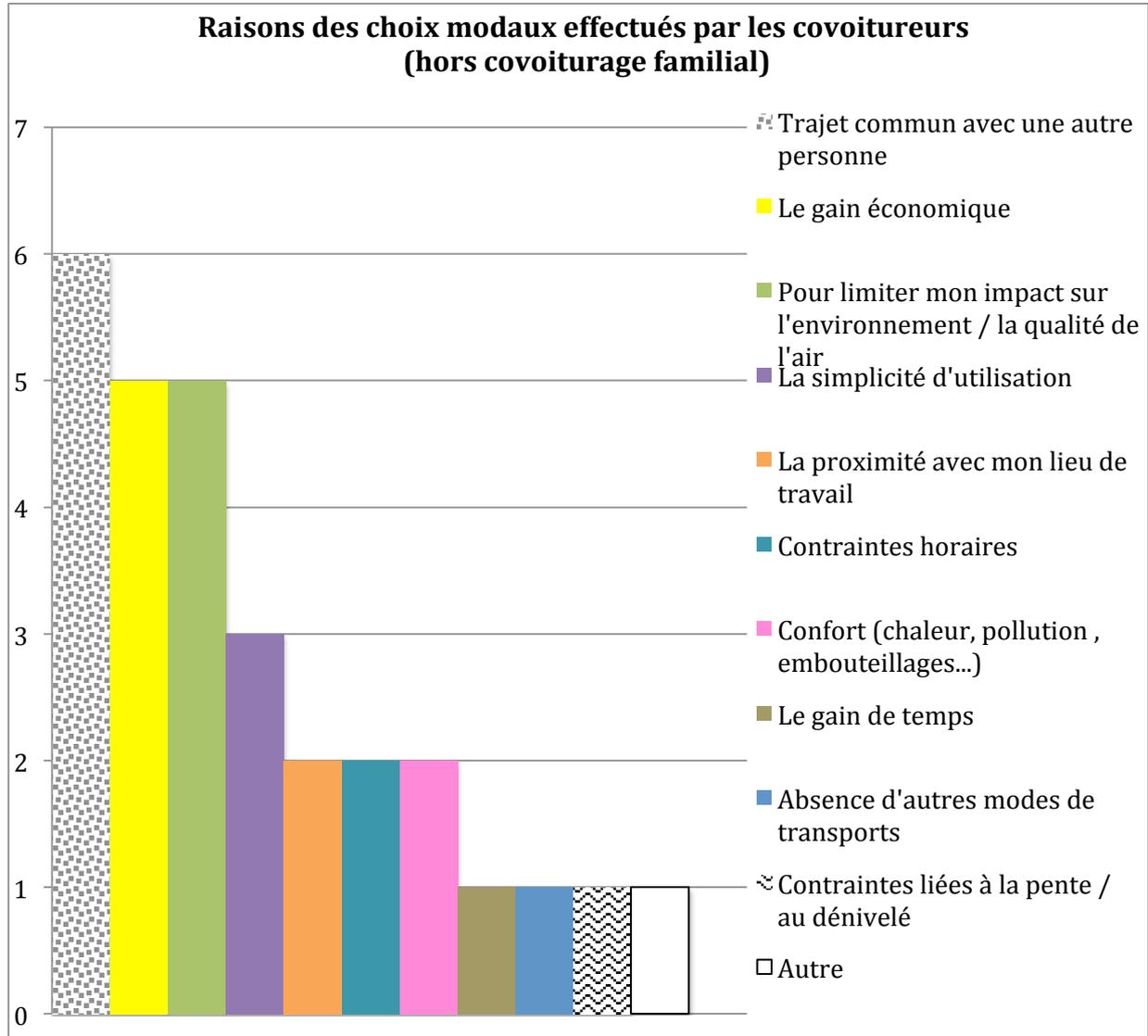


**Motifs de choix modaux effectués par les salariés autosolistes du PDIE du PAE du Mont-Blanc**

Les "autosolistes" expriment une dépendance forte à la voiture particulière pour des raisons essentielles de gain de temps ou encore de facilité d'utilisation. En effet, l'absence de contraintes de circulation et de stationnement rend la voiture extrêmement compétitive et facile à utiliser. A l'inverse, l'utilisation de modes alternatifs impose des contraintes horaires ou des ruptures de charge les rendant moins compétitif. Par ailleurs, il convient de noter que l'absence d'autres choix modal

<sup>2</sup> L'absence d'autres modes de transports peut être réelle ou perçue. Ce paramètre n'est donc pas à confondre avec les publics captifs qui n'ont réellement pas de choix modaux possibles.

est probablement surévaluée par la méconnaissance de l'offre de déplacement multimodale existante. A l'inverse, les contraintes familiales interviennent indiscutablement dans le choix de la voiture et ceci à toutes les échelles de déplacement.



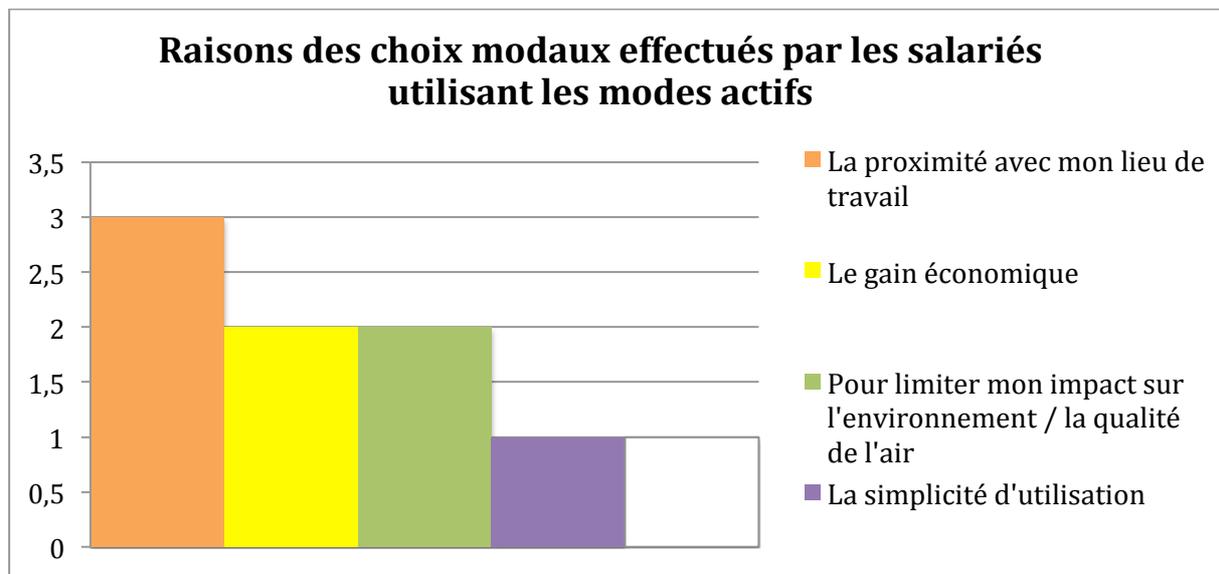
**Motifs de choix modaux effectués par les salariés du PDIE covoiturant (hors covoiturage familial)**

Au delà de la mutualisation des trajets (constituant l'essence même du covoiturage), **les covoitureurs mettent à égalité deux motifs de choix modal : le gain économique évident engendré par le partage des frais et l'atténuation de l'impact environnemental des déplacements domicile-travail.** Ces données sont l'illustration d'une stratégie qui pourrait être qualifiée de "gagnant-gagnant" et qui propulse le covoiturage comme le mode de déplacement alternatif le plus facilement et rapidement développable.

Un autre constat apparaît : **ce ne sont pas les salariés les plus proches de leur lieu de travail qui pratique le covoiturage.** Cela confirme la zone de pertinence du covoiturage (30 km en théorie) qui augmente avec la distance à parcourir (à partir

d'une distance importante, le partage des frais compense les contraintes d'organisation à mettre en oeuvre pour covoiturer).

Un dernier point émerge nettement : **les covoitureurs considèrent leur mode de déplacement simple à utiliser. La simplicité d'utilisation et donc de mise en relation des covoitureurs est un élément fondamental dans le développement de ce mode de déplacement sur les trajets domicile-travail.**



**Motifs de choix modaux effectués par les salariés du PDIE utilisant les modes actifs**

Malgré leur faible nombre, les salariés utilisant les modes actifs expriment une approche qui pourrait être qualifiée de "rationnelle". En effet, le premier motif d'utilisation des modes actifs est la proximité au lieu de travail. Le gain économique et les intérêts environnementaux constituent aussi des motifs de choix moins déterminant que la proximité au lieu de travail. En effet, l'intérêt économique est souvent limité au regard des distances parcourus. **Néanmoins, celui-ci peut être galvanisé par la mise en place de l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) (0,25 cts/km plafonnée à 200€/an).**

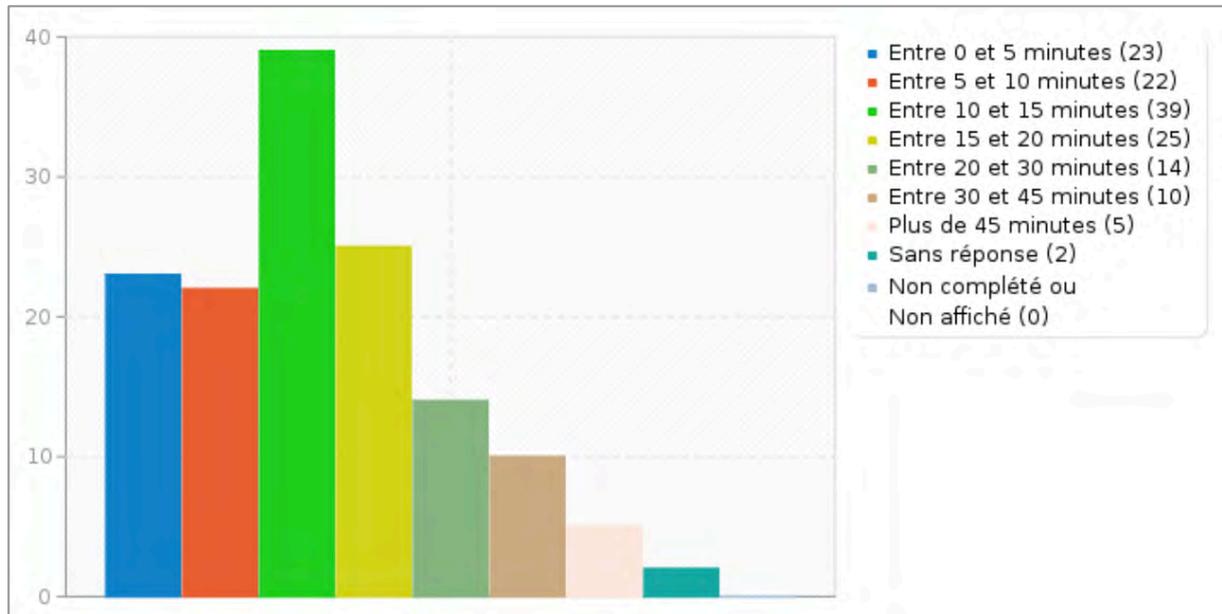
Enfin, les salariés utilisant plusieurs modes de déplacements pour venir au travail évoquent d'abord comme motif le gain économique puis l'atténuation des impacts de leurs déplacements sur la qualité de l'air. Ces motifs semblent cohérent étant donné que tout ou partie du déplacement domicile-travail est réalisé en modes alternatifs.

### 3°. Le temps de trajet domicile-travail

Les temps de trajet domicile-travail sont des indicateurs permettant de mieux envisager les potentiels de reports modaux. La partie précédente de l'analyse fait déjà apparaître des liens sensibles entre certains trajets domicile-travail courts et les choix modaux.

Les temps de trajet domicile-travail sont largement répartis entre les salariés. En effet, **un tiers des salariés met moins de 10 minutes pour se rendre au travail et**

près de la moitié des salariés mettent entre 10 et 20 minutes. Moins d'un quart des salariés mettent plus de 20 minutes parmi lesquels seulement 2% des salariés répondants mettent plus de 45 minutes.



Temps du trajet domicile-travail des salariés répondants du PDIE

L'analyse des temps domicile-travail permet de lier celles-ci aux parts modales de chacune d'entre elles. Bien que chaque mode de transport soit considéré selon des zones de pertinence théoriques, la confrontation avec les parts modales réelles indiquent les principaux potentiels à développer.

Les parts modales selon les temps de trajet domicile-travail							
	0-5 min.	5-10 min.	10-15 min.	15-20 min.	20-30 min.	30-45 min.	> 45 min
<b>Voiture personnelle</b>	<b>78,3%</b>	<b>95,5%</b>	<b>89,7%</b>	<b>80%</b>	<b>78,6%</b>	<b>60%</b>	<b>40%</b>
Covoiturage non familial	0%	0%	5,1%	4%	0%	30%	20%
Covoiturage familial	4,4%	4,5%	2,6%	4%	21,4%	0%	20%
Moto / Scooter	4,4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Marche à pied	4,4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Vélo / Trottinette	4,4%	0%	2,6%	4%	0%	0%	0%
Train	0%	0%	0%	0	0%	10%	0%
Multimodalité	0%	0%	0%	8%	0%	0%	20%
Autre	4,4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Part de l'effectif total</b>	<b>16,4%</b>	<b>15,7%</b>	<b>27,9%</b>	<b>17,9%</b>	<b>10%</b>	<b>7,1%</b>	<b>3,6%</b>

Les parts modales selon les temps de trajet domicile-travail

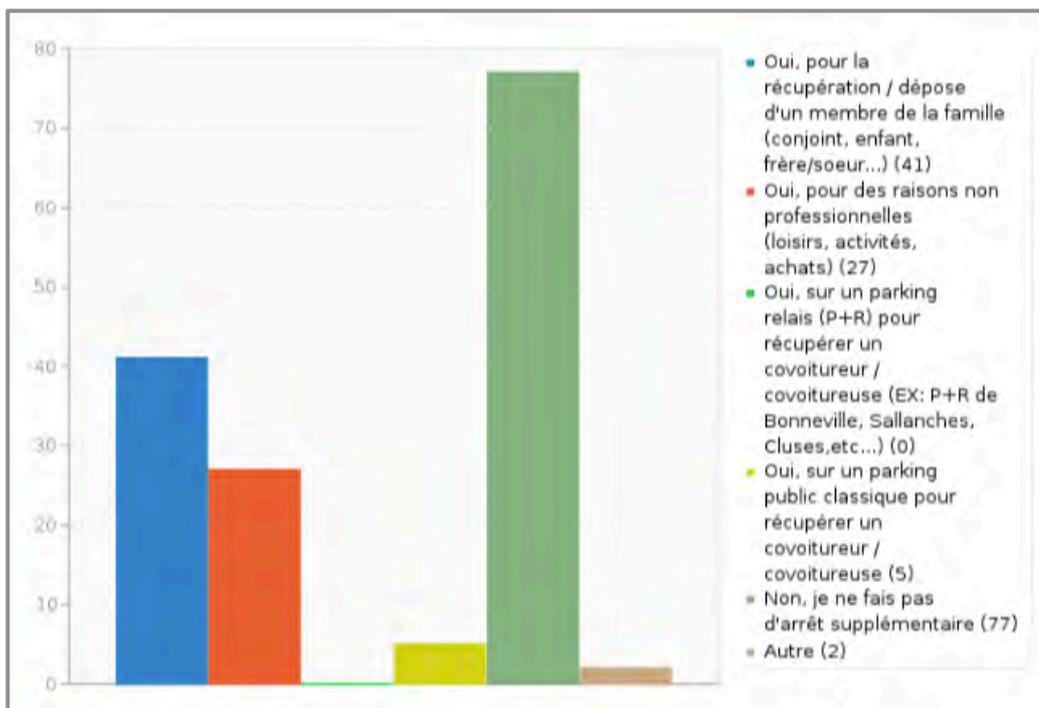
L'analyse croisée des parts modales selon la distance domicile-travail révèle **une domination exclusive de la voiture**. Cette dernière confirme ses caractères ubiquistes et attractifs malgré les potentiels d'autres modes de déplacements tels que les modes actifs, le train ou encore le covoiturage.

**Ainsi, les potentiels de reports modaux les plus significatifs à exploiter se situent sur les trajets de proximité dont les temps de parcours sont inférieurs à 10 minutes. La voiture seule y est majoritaire alors que les modes actifs (marche + vélo) sont les modes et pertinents à cette échelle. Cette attractivité peut être renforcé par le développement vélo du Vélo à Assistance Electrique (VAE). Sans en attendre qu'il devienne la part modal majoritaire, le vélo électrique est très pertinent à cette échelle de déplacement.**

**A une autre échelle, le covoiturage peut permettre une optimisation des déplacements domicile-travail sans pour autant alourdir le temps de déplacement.**

Par ailleurs, afin de mettre en perspective ces chiffres, l'observatoire départemental de Haute-Savoie a établi que la distance moyenne du trajet domicile travail (un sens) est de 17,4 kilomètres et 17minutes. Pour les frontaliers hauts-savoyards, cette distance s'élève à 29 km et 31 minutes.

Dans le cadre du PDIE de Bonneville, il faut prendre en compte que **la moitié des salariés (49,3%) réalise un arrêt supplémentaire au moins sur son trajet domicile travail. Les motifs d'arrêts supplémentaires sont pour 27% d'entre eux liés à la récupération / dépose d'un membre de la famille** (essentiellement des enfants) et se rattachent donc à la part modale du covoiturage familial. Le second motif d'arrêt supplémentaire concerne les activités non professionnelles (loisirs, activités, achats) pour 18% des répondants. **A l'image de la part modale du covoiturage non familial, les arrêts pour récupérer un covoitureur** représentent 3% de l'ensemble des motifs d'arrêts. Il convient de noter que l'ensemble de ces arrêts est réalisé hors parking relais.



Motifs d'arrêt des salariés du PDIE du PAE du Mont-Blanc

Ces arrêts sont assez structurants puisqu'ils sont réalisés régulièrement pour 68% des répondants. Seulement 30% des arrêts se font de manière variable selon les jours de la semaine ou de manière occasionnelle.

**Cette répétition quasi quotidienne des arrêts est favorable à l'établissement de covoiturage en ce sens qu'ils n'impactent pas de manière aléatoire ou irrégulière les temps de trajets.**

#### 4°. Les déplacements liés à la pause méridienne

La pause méridienne constitue un pourvoyeur de déplacements supplémentaires potentiels. La proximité relative au domicile couplée à l'utilisation de la voiture particulière peut engendrer un aller-retour au domicile sur le temps de pause.

**C'est le cas pour 30% des salariés qui ne restent jamais sur le lieu de travail lors de la pause méridienne.**

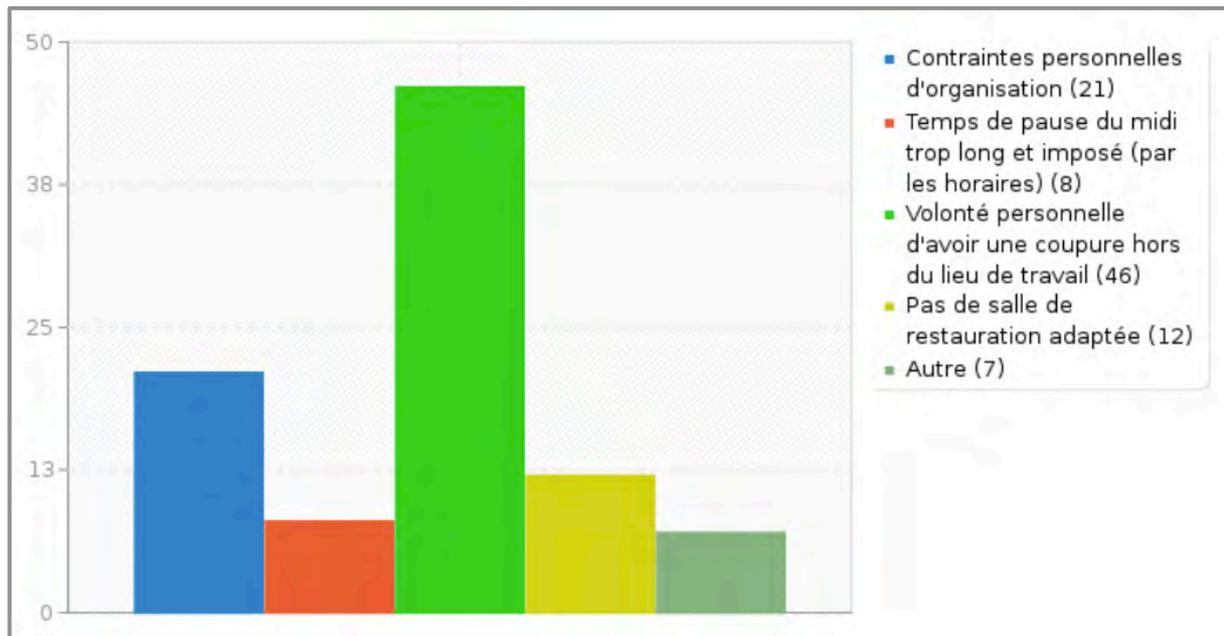
A l'inverse, près de la moitié des salariés de l'échantillon (46%) reste tous les jours sur le lieu de travail lors de la coupure méridienne. Les salariés les plus éloignés de leur domicile constituent probablement une partie significative de cet échantillon. C'est ce que se propose de vérifier le tableau ci-après.

Le temps de trajets domicile-travail influe le retour à domicile pendant la pause méridienne ?			
Reste...	Tous les jours travaillés	Occasionnellement	Jamais
0-5 min.	21,7%	17,4%	60,9%
5-10 min.	31,8%	13,6%	54,6%
10-15 min.	35,9%	35,9%	28,2%
15-20 min.	64%	20%	16%
20-30 min.	78,6%	14,3%	7,1%
30-45 min.	80%	20%	0%
> 45 min.	80%	20%	0%

#### Lien entre temps de trajet domicile-travail et pause méridienne

Le tableau illustre un lien évident entre le temps de trajet domicile-travail et le retour domicile : en deçà de 10 minutes de temps de trajets, la majorité des salariés rentrent à domicile tous les jours. A l'inverse, au delà de 15 minutes de trajet domicile-travail, les salariés restent majoritairement au travail durant la pause méridienne.

Le précédent constat explique pourquoi la moitié des salariés restent tous les jours travaillés sur leur lieu de travail. Les enjeux des déplacements liés à la pause méridienne résident donc autour des déplacements des salariés résidant les plus proches de leur lieu de travail. La multiplication de ces déplacements courts constitue *in fine* un nombre de kilomètres significatifs. L'analyse des motifs de retour à domicile est donc nécessaire pour envisager une rationalisation de ces déplacements.



**Les principaux motifs de retour à domicile lors de la pause méridienne**

Les principaux motif (71%) ont trait à une position de "confort" : en effet, il résulte de **la volonté personnelle d'avoir une coupure hors du lieu de travail et de contraintes personnelles d'organisation**. Ce motif est donc difficilement maîtrisable (hormis quelques opérations de sensibilisation). La part de salariés n'ayant pas de quoi déjeuner sur leur lieu de travail demeure relativement limitée : cela représente 13% des répondants. Des opérations de mutualisation de salles de déjeuner peuvent néanmoins être envisagées sans aucun investissement.

## B. Les potentiels de changement des habitudes de déplacement

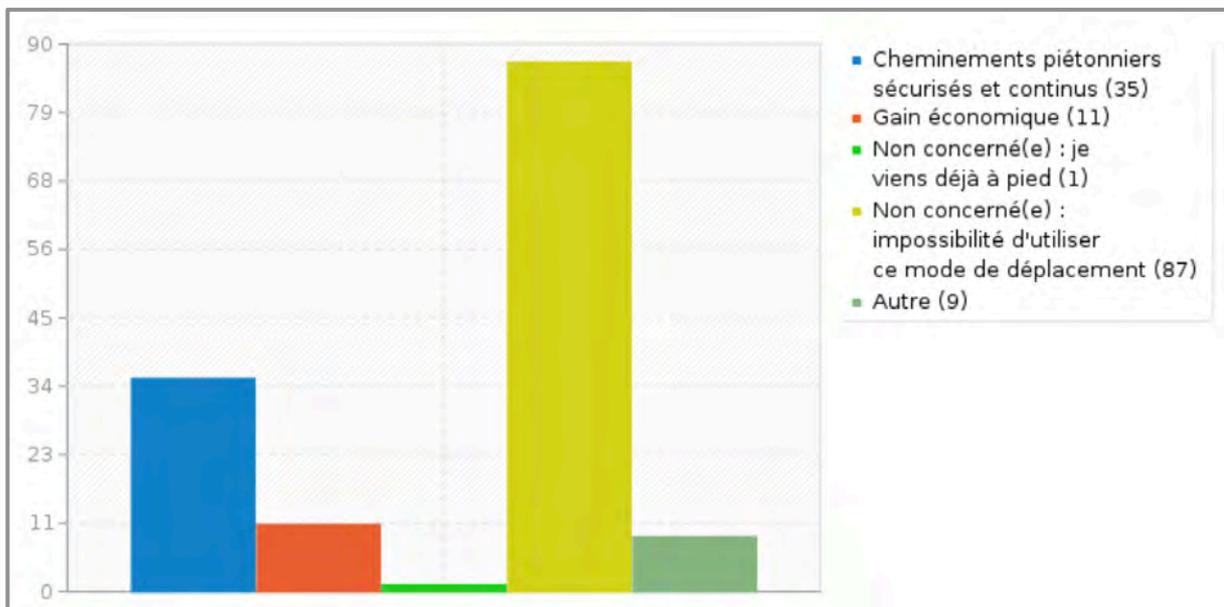
Après avoir déterminé les habitudes de déplacement actuelles des salariés, il est possible d'envisager les potentiels de changement de ces habitudes. Ainsi, les potentiels de reports modaux vers chaque mode de transport ont été testés auprès des salariés.

### 1° Les potentiels de reports modaux

Chaque mode a fait l'objet d'un test quant aux « évolutions » qui permettraient aux salariés de les emprunter pour se rendre au travail.

Les résultats de ces différents sondages sont présentés ci-dessous pour chacun des modes.

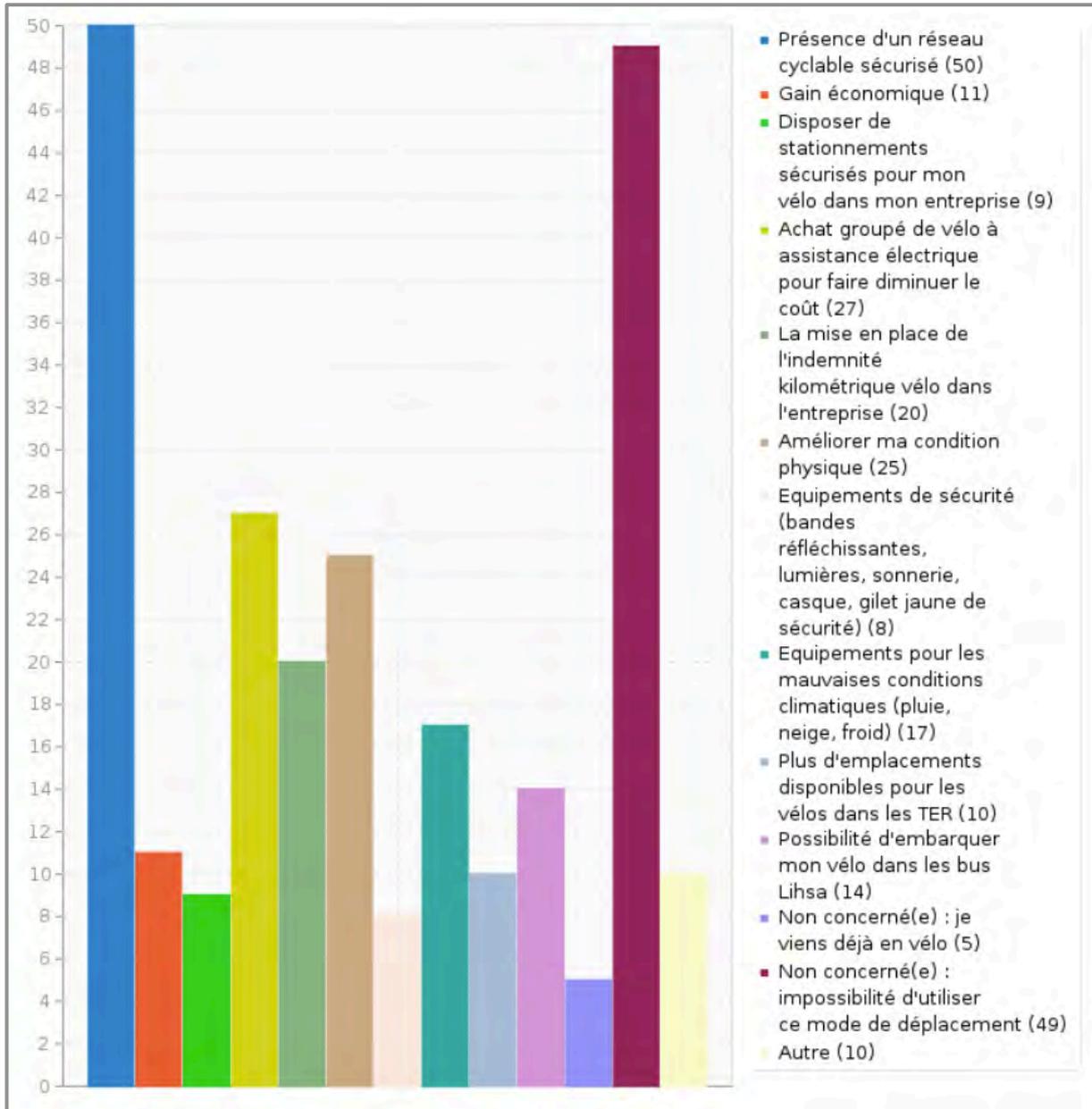
#### - Les modes actifs : la marche à pied et le vélo



Les évolutions souhaitées pour stimuler la marche sur le trajet domicile-travail

**NB :** Parmi les motifs "autres", plusieurs motifs non proposés dans les réponses reviennent :

- conditions météorologiques défavorables (une partie de l'année au moins)
- les problématiques de pollution et de qualité de l'air n'incitant pas à utiliser les modes actifs



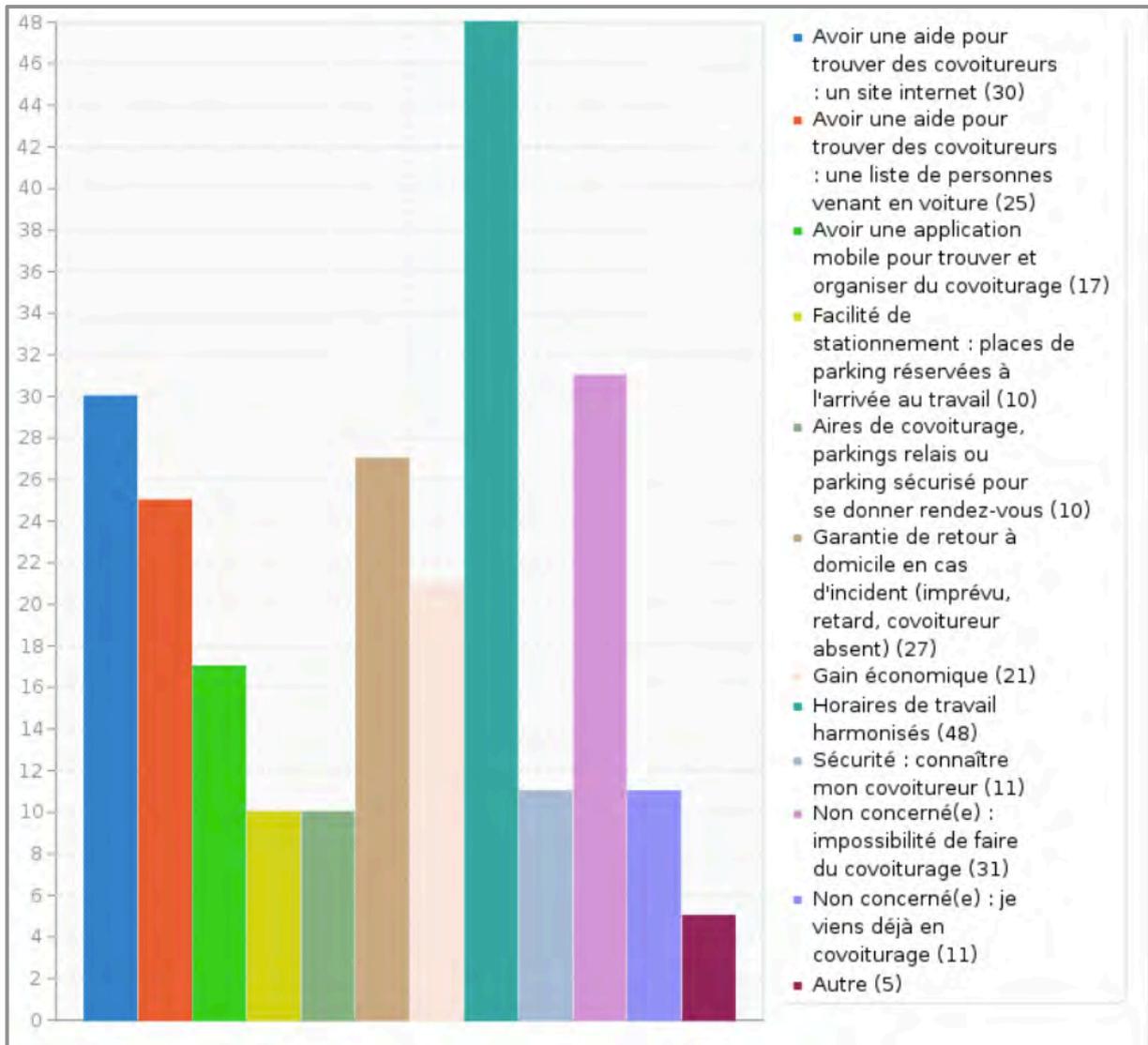
## Les évolutions souhaitées pour stimuler l'usage du vélo sur le trajet domicile-travail

*NB : Parmi les motifs "autres", plusieurs motifs non proposés dans les réponses reviennent :*

*- pour un certain nombre de salariés, le vélo ne peut être que le mode de transport du "dernier kilomètre" en raison de l'importance de la distance domicile-travail. Le vélo est donc "victime" de l'impossibilité d'utiliser un mode de transport alternatif sur la partie la plus conséquente du trajet domicile-travail*

*- de la même manière que la marche, les conditions météorologiques défavorables (une partie de l'année au moins)*

**- Le covoiturage**



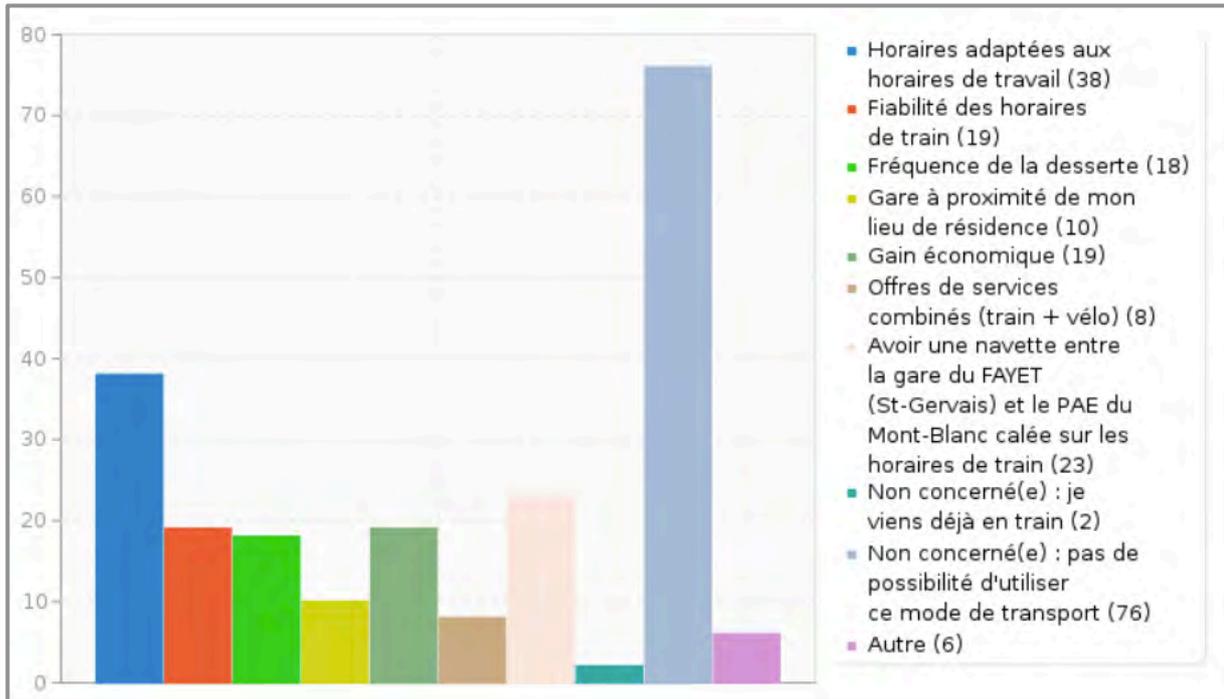
**Les évolutions souhaitées pour stimuler le covoiturage sur le trajet domicile-travail**

*NB : Parmi les motifs "autres", plusieurs motifs non proposés dans les réponses reviennent :*

*- une appréhension du manque de souplesse (transversale à tous modes de transports collectifs)*

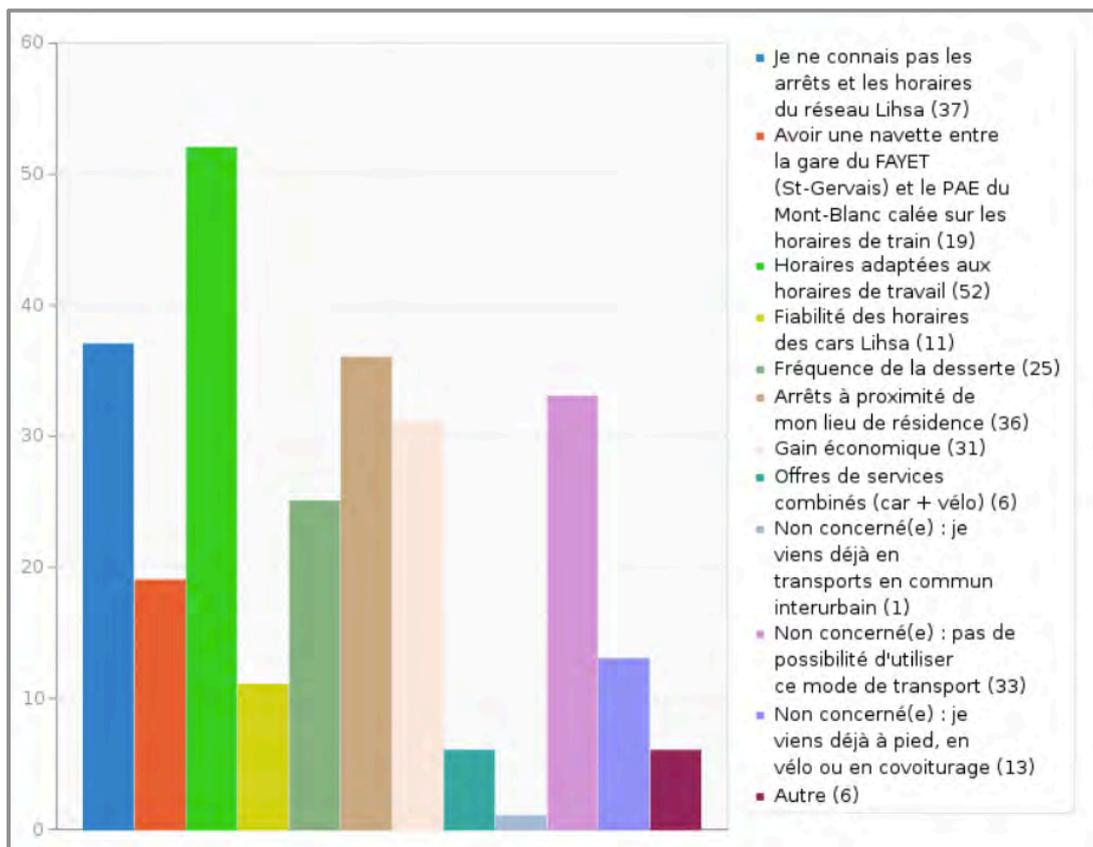
*- une crainte quant à la conduite d'autres conducteurs (possibilité néanmoins de faire du covoiturage en tant que conducteur)*

**- Les transports en commun : le train et les cars interurbains**



Les évolutions souhaitées pour stimuler le train sur le trajet domicile-travail

**NB :** Dans la cas du train, les motifs "autres" sont sensiblement les mêmes que des motifs proposés dans les choix de réponse.



Les évolutions souhaitées pour stimuler le car interurbain sur le trajet domicile-travail

*NB : Parmi les motifs "autres", plusieurs motifs non proposés dans les réponses reviennent :*

*- l'absence de sécurisation de l'accès aux arrêts de car et des arrêts de car eux-mêmes (éclaboussures en cas de pluie, manque de visibilité la nuit...)*

*- l'absence de solution de transport entre l'arrêt le plus proche du PAE et le PAE (à rattacher à la proposition de navette depuis la gare du Fayet)*

On peut ainsi dresser une synthèse des principales pistes d'évolutions souhaitées pour chaque mode.

Type de déplacement	Mode de déplacement	Principale piste d'évolution permettant son usage
Modes actifs	Marche à pied	1. Cheminements piétonniers sécurisés et continus
	Vélo / V.A.E	1. Présence d'un réseau cyclable sécurisé et continu 2. Achat groupé de vélos à assistance électrique pour faire diminuer le coût 3. Achat groupé d'équipements pour les mauvaises conditions climatiques
Covoiturage		1. Horaires de travail harmonisés 2. Disposer d'une aide pour trouver des covoitureurs (site internet, application...) 3. Garantie de retour à domicile en cas d'incidents (imprévus, retards, covoitureur absent...)
Transports en commun	Train	1. Horaires adaptées aux horaires de travail 2. Disposer d'une navette entre la gare du Fayet (Saint-Gervais) et le PAE du Mont-Blanc calée sur les horaires de train
	Car interurbain Lihsa	1. Horaires adaptées aux horaires de travail 2. Absence de connaissance des arrêts et des horaires du réseau Lihsa

**Synthèse des principales évolutions souhaitées par mode pour développer leurs usages sur le trajet domicile-travail**

**L'analyse des potentiels de reports multimodaux propose plusieurs enseignements.**

Le report modal vers les modes actifs :

**- la sécurisation des itinéraires parcourus** est un levier transversal à la **marche à pied et au vélo**

**- le levier le plus significatif pour stimuler le report modal vers le vélo demeure dans les aides à l'acquisition à la fois des vélos (électriques ou non) mais aussi des équipements connexes facilitant la pratique**

Le report modal vers le covoiturage :

**- la diversité des horaires précédemment diagnostiquée constitue la principale difficulté pour organiser le covoiturage.**

- **disposer d'un outil facilitant la mise en relation des covoitureurs et d'une solution concrète de sécurisation de la pratique.** Il s'agit la garantie de retour à domicile : cette garantie peut être mise en place selon les volontés des établissements avec les véhicules de service.

Le report modal vers les transports en commun :

- la diversité des horaires précédemment diagnostiquée constitue le principal frein à l'utilisation des transports en commun au sens large. Cette caractéristique est d'autant plus impactant que le cadencement faible ou moyen des lignes ferroviaires ou interurbaines répond mal à cette souplesse et cette disparité des horaires.

- l'utilisation des transports en commun se heurte à la problématique du "dernier kilomètre" : **une navette entre la gare ferroviaire et routière du Fayet et le PAE du Mont-Blanc pourrait lever ce frein.**

2°.  *limiter les déplacements en « autosolisme »*

Dans le cadre d'une question ouverte<sup>3</sup>, il était demandé aux salariés d'émettre des propositions pour limiter les déplacements en autosolisme.

En structurant les propositions par thématiques, certaines actions reviennent à plusieurs reprises. Le tableau ci-après hiérarchise les propositions selon les priorités évoquées par les salariés :

Thème de l'action	Titre de l'action	Nombre de répondants l'ayant cité
Covoiturage	<b>Créer une plate-forme de covoiturage interne au PAE (+ Quechua) pour trouver des covoitureurs plus facilement</b>	<b>14</b>
	Organiser une garantie de retour à domicile en cas de covoiturage absent ou empêché	1
Transports en commun	<b>Mettre en place une navette entre la gare du Fayet et le PAE du Mont-Blanc</b>	<b>6</b>
	Amélioration de l'offre de transports en commun	5
	Une arrivée du premier train avant 08h	2
Modes actifs	<b>Sécuriser les voies pour les modes actifs (essentiellement la rue des Prés Moulins)</b>	<b>14</b>
	Mettre en place une aide à l'achat de vélo ou vélo à assistance électrique (V.A.E)	3
	Améliorer la desserte du plateau d'Assy en car interurbain	1
Management de la mobilité	Faciliter le télétravail	2
	Compresser la pause déjeuner pour éviter le retour à domicile	2

**Synthèse multimodale des principales actions proposées par les salariés**

<sup>3</sup> *Précis méthodologique : ces actions ont été cités suite à la question ouverte : "Quelles actions réalisables aujourd'hui ou à moyen terme vous sembleraient efficaces pour limiter "l'autosolisme" (l'usage de la voiture seule) ?*

**Ainsi, les propositions émises par les salariés se révèlent multimodales et proposent à la fois des adaptations / évolutions de l'offre et de la demande.**

Néanmoins, les conditions de leurs mises en oeuvre sont bien différentes : certaines actions sont le fait des entreprises du PDIE alors que les actions relatives aux transports collectifs ou aux aménagements cyclables impliquent de multiples enjeux et de multiples moyens dont les collectivités sont seules décisionnaires.

## C. Les déplacements professionnels : caractéristiques et potentiels d'optimisation

Un peu moins de la moitié des salariés enquêtés est amenée à réaliser des déplacements professionnels (42 %). Ceux-ci constituent donc un enjeu du PDIE.

### 1° Les caractéristiques des déplacements professionnels

Les caractéristiques des déplacements professionnels varient fortement selon l'échelle de déplacement envisagée. Leur analyse est fondamentale pour envisager des pistes d'optimisation et / ou de rationalisation.

<b>Echelle de déplacement</b>	<b>Parts modales des déplacements professionnels</b>	<b>Fréquence</b>
<b>Locale</b>	<p><b>78% en voiture</b> 2% en voiture de service 1% en marche à pied</p> <p><i>Pas de déplacement= 19%</i></p>	<p>Mensuel = 19% Quotidien = 15,5% Bihebdomadaire = 12,1% Hebdomadaire = 10,3% Bimensuel = 8,6% Annuel = 8,6% Trimestriel = 5,2% Semestriel = 1,7% <i>Jamais = 19%</i></p>
<b>Départementale</b>	<p><b>75% en voiture</b> 3% en voiture de fonction 2% en train</p> <p><i>Pas de déplacement= 20%</i></p>	<p>Mensuel = 23% Trimestriel = 18% Hebdomadaire = 17% Semestriel = 6,7% Bimensuel = 6,7% Bihebdomadaire = 3% Quotidien = 3% Annuel = 3% <i>Jamais = 18%</i></p>
<b>Régionale</b>	<p><b>65% en voiture</b> 2% en voiture de fonction 3% en train</p> <p><i>Pas de déplacement= 30%</i></p>	<p>Trimestriel = 17% Mensuel = 12% Annuel = 10% Semestriel = 10% Hebdomadaire = 10% Bihebdomadaire = 3,4% Bimestriel = 2% Bimensuel = 2% Quotidien = 2% <i>Jamais = 32%</i></p>

<b>Nationale</b>	<b>28% en voiture</b> 18% en train 10% en avion  <i>Pas de déplacement= 44%</i>	Annuel = 15% Trimestriel = 12% Mensuel = 10% Semestriel = 4% Hebdomadaire = 3% Bimestriel = 2% Bimensuel = 2% Bihebdomadaire = 1% <i>Jamais = 51%</i>
<b>Internationale</b>	<b>25% en avion</b> 13% en voiture 5% en train  <i>Pas de déplacement= 57%</i>	Annuel = 24% Semestriel = 5% Trimestriel = 5% Mensuel = 2% <i>Jamais = 64%</i>

### Caractéristiques scalaires, modales et temporelles des déplacements professionnels des salariés du PDIE

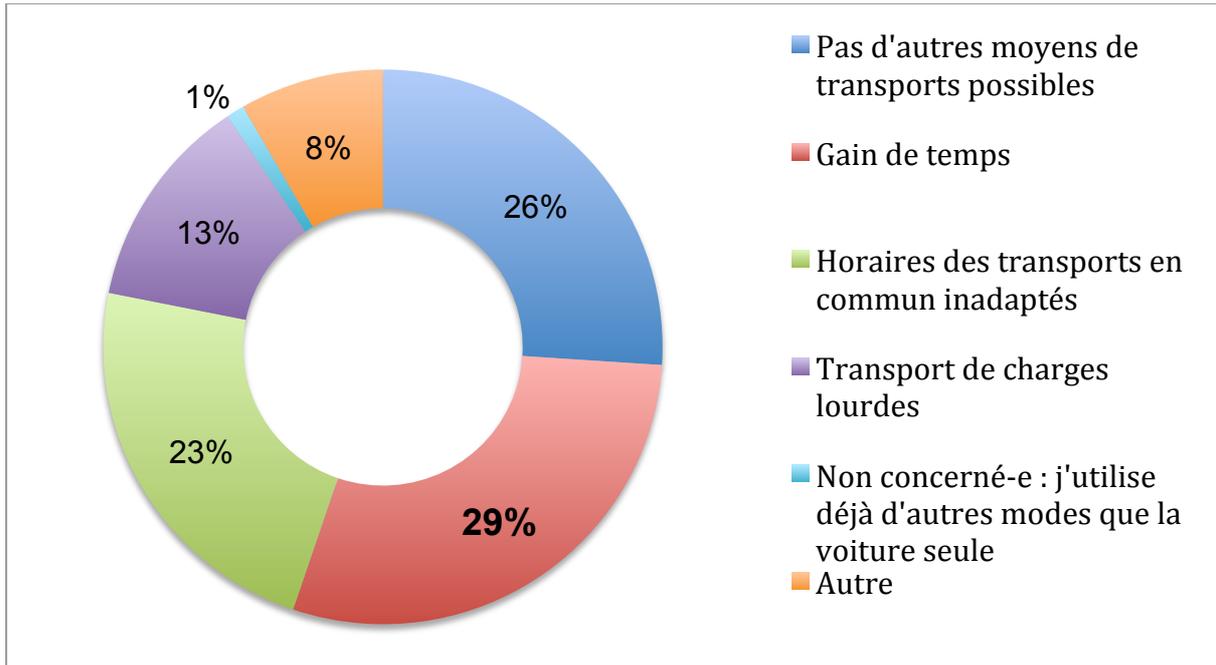
**Hormis à l'échelle internationale, la voiture présente la part modale majoritaire.** Néanmoins, cette part modale décroît des échelles les plus petites aux échelles les plus grandes. Aux échelles macro, l'absence de déplacements fait naturellement diminuer la part modale relative de la voiture particulière.

L'analyse de ces chiffres montre bien l'étendue des enjeux autour des courts et moyens déplacements qui sont, certes, les plus courts en distance mais qui sont les plus fréquents. Ces déplacements sont essentiellement réalisés aujourd'hui en voiture seule.

Des alternatives semblent néanmoins possibles à ces échelles : particulièrement à l'échelle locale avec les modes actifs ou encore avec le train pour des déplacements départementaux et/ou régionaux.

#### 2°. Les potentiels d'optimisation des déplacements professionnels

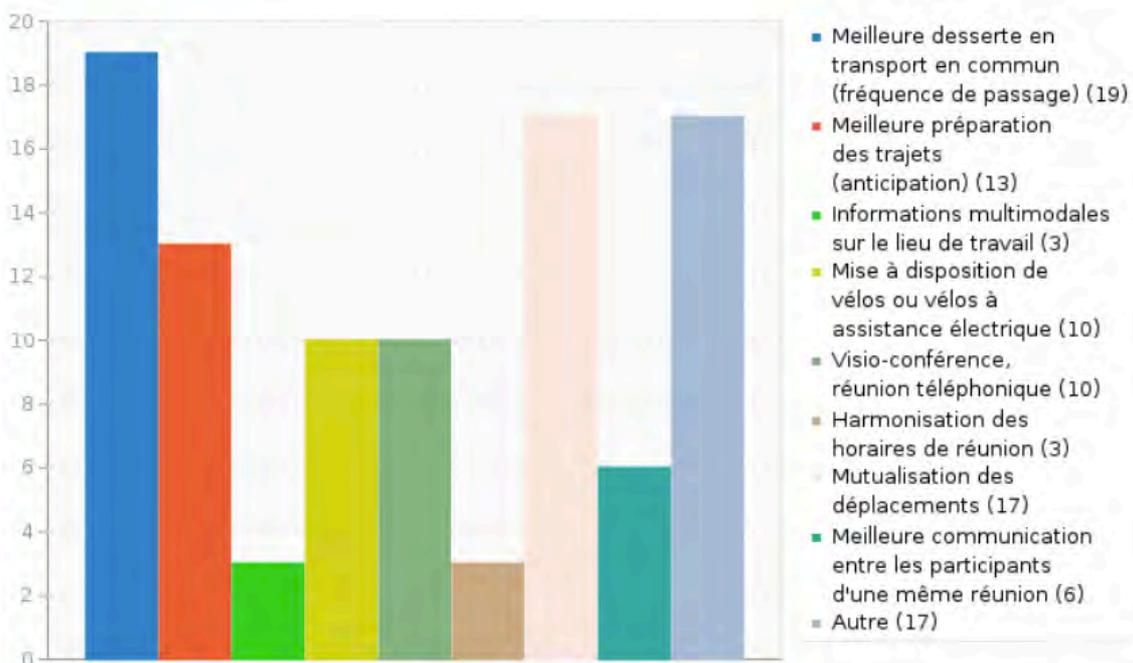
L'optimisation des déplacements professionnels et notamment des déplacements locaux, départementaux et régionaux présente un enjeu majeur dans la gestion globale des déplacements du PDIE. La connaissance des freins à l'utilisation des modes alternatifs sur les déplacements professionnels est fondamentale pour tenter d'y apporter les réponses les plus adaptées.



### Les principaux freins à l'utilisation des modes alternatifs sur les trajets professionnels

Près de 99% des salariés enquêtés se déclarent "captifs" de la voiture particulière lors de leurs déplacements professionnels. Cela s'explique d'abord par un souhait de **gain de temps** (autrement dit des transports en commun dont la fréquence ne permet pas de les utiliser sans consommer trop de temps de travail) mais aussi **l'absence de transports en commun adaptés temps** et de fait l'impossibilité d'utiliser un autre mode de transport. Le transport de charges est aussi un facteur limitant à prendre en compte lors des déplacements professionnels.

Ainsi, en découle les solutions qui permettraient d'utiliser les modes alternatifs sur les déplacements professionnels.



### Les propositions des salariés pour adapter leurs déplacements professionnels

Après analyse des propositions des salariés, les principaux leviers pour l'optimisation des déplacements professionnels résident dans :

**1. l'amélioration de la desserte en transports en commun : une meilleure fréquence de passage (19%)**

2. une mutualisation des déplacements plus importante (17%)

*NB : ce second point est à envisager conjointement avec la plate-forme de mise en relation proposée par les salariés*

Parmi les autres propositions, sont évoqués :

- l'amélioration des temps de parcours TER vers les principales agglomération (Annecy / Annemasse / Genève / Lyon)
- inscrire systématiquement les trajets professionnels sur une plate-forme de covoiturage interne au PAE.



Information et Conseil  
Energie Eau Consommation



## Plan de Déplacement Inter-Entreprises (P.D.I.E.) Parc d'Activités Economiques (P.A.E.) du Mont-Blanc

---

### Axe de travail n°1 : Gérer "le dernier kilomètre"

Thématique	Action ponctuelle / Action récurrente
Voirie	Sécuriser la rue d'accès au P.A.E ( <i>Rue des Prés Moulins</i> ) pour les modes de déplacements actifs (cyclo-piétons)
Modes actifs - Vélo - VAE	Réaliser puis partager un plan d'itinéraires cyclables vers / au sein du PAE du Mont-Blanc
Transports en commun	Réaliser une simulation de coûts pour la mise en place d'une navette inter-entreprise vers le PAE du Mont-Blanc

<b>Axe de travail</b>	N°1 – Gérer "le dernier kilomètre"
<b>Thématique</b>	Modes actifs - Voirie
<b>Action ponctuelle</b>	Sécuriser la rue d'accès au P.A.E. ( <i>Rue des Prés Moulin</i> ) pour les modes de déplacements actifs (cyclo-piétons)

<b>Responsable</b>	PDIE du PAE du Mont-Blanc
<b>Partenaires</b>	Mairie de Passy - (CCPMB pour la concertation)
<b>Objectif global</b>	Sécuriser la rue des Prés Moulin (qui constituera la principale voie d'accès au PAE du Mont-Blanc) pour la circulation des piétons et des cyclistes.
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire remonter la demande auprès de la mairie de Passy</li> <li>• Etudier les possibilités d'aménagements envisageables</li> <li>• Concerter les entreprises du PDIE du PAE du Mont-Blanc pour présenter l'aménagement</li> <li>• Réalisation des aménagements nécessaires</li> </ul>
<b>Budget</b>	Budget lié aux coûts des aménagements nécessaires
<b>Financements</b>	Mairie de Passy - CD 74 - (CCPMB)
<b>Ressources existantes</b>	Diagnostic permettant l'évaluation des besoins exprimés de sécurisation comme base de la négociation
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avancée de la négociation</li> <li>- Délai de réalisation de l'aménagement</li> <li>- Evolution des parts modales marche, vélos et V.A.E sur les déplacements domicile-travail)</li> </ul>
<b>Calendrier de suivi</b>	Mise à jour des indicateurs de suivi en septembre de chaque année (mutualisation possible avec l'E.F)

<b>Axe de travail</b>	N°1 – Gérer "le dernier kilomètre"
<b>Thématique</b>	Modes actifs - Vélos - Vélo à Assistance Electrique
<b>Action ponctuelle</b>	Réaliser puis partager plan d'accessibilité cyclable vers / au sein du PAE du Mont-Blanc

<b>Responsable</b>	CCPMB
<b>Partenaires</b>	Mairie de Passy - Entreprises du PDIE du PAE du Mont-Blanc (diffusion) - Prioriterre
<b>Objectif global</b>	Donner la possibilité aux salariés et visiteurs de se déplacer dans les conditions maximales de sécurité en vélo ou V.A.E. vers et/ou depuis le PAE du Mont-Blanc.
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reprendre le diagnostic du PDIE établie pour réaliser le plan de circulation cyclable depuis / vers le PAE du Mont-Blanc</li> <li>• Reprendre le diagnostic du PDIE établie pour réaliser le plan de circulation cyclable au sein du PAE du Mont-Blanc</li> <li>• Réaliser un fléchage ou un marquage au sol au sein du PAE pour une circulation cyclable dans de bonnes conditions de sécurité</li> <li>• Diffuser les deux documents auprès des entreprises partenaires du PAE pour diffusion auprès de leurs salariés et affichage dans les espaces prévus à cet effet.</li> </ul>
<b>Budget</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budget-temps des personnes en charge de la conception, réalisation et mis en forme des documents</li> <li>• Budget lié au marquage au sol et /ou l'installation de panneaux de signalisation sur le PAE</li> </ul> <p><i>(Ex : 34,20€ HT / panneau simple, hors coûts de pose ; 58,50€ HT / panneau personnalisé, hors coûts de pose)</i></p>
<b>Financements</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. CCPMB</li> <li>2. Mairie de Passy</li> <li>3. Entreprises du PAE (dans le cadre de panneaux personnalisables)</li> </ol>

<b>Ressources existantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diagnostic du PDIE sur l'accessibilité cyclable du PAE</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de documents réalisés</li> <li>- Nombre de marquages aux sols réalisés ou panneaux posés</li> <li>- Budget total consacré au marquage / fléchage</li> <li>- Evolution des parts modales vélos et V.A.E (sur les déplacements domicile-travail)</li> </ul>
<b>Calendrier de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à jour des indicateurs de suivi en septembre de chaque année (mutualisation possible avec l'E.F)</li> </ul>

<b>Axe de travail</b>	N°1 – Gérer "le dernier kilomètre"
<b>Thématique</b>	Transport en commun
<b>Action ponctuelle</b>	Réaliser une simulation de coûts pour la mise en place d'une navette inter-entreprise vers le P.A.E du Mont-Blanc

<b>Responsable</b>	PDIE du PAE du Mont-Blanc
<b>Partenaires</b>	Entreprises du PDIE - SAT- Mont-Blanc-Bus - Borini - Quechua
<b>Objectif global</b>	Avoir une connaissance exacte du coût d'une navette inter-entreprise afin d'estimer ses seuils de viabilité économique (nombre d'entreprises / salariés nécessaires pour une viabilité économique)
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Faire plusieurs simulations différentes des coûts associés à une navette inter-entreprises</li> <li>• Expérimenter ce dispositif lors des temps forts dédiés à la mobilité : le challenge "Au travail, j'y vais autrement" ainsi que la semaine européenne de la mobilité</li> <li>• Expérimenter ce dispositif une fois / semaine</li> <li>• Décider de la pérennisation ou pas du dispositif avec un portage par la collectivité</li> </ul>
<b>Budget</b>	Budget à déterminer selon les simulations réalisées <i>Indicateurs : entre 3,50€ et 4€ du kilomètre</i>
<b>Financements</b>	Financement par les établissements participants aux événements
<b>Ressources existantes</b>	Diagnostic du PDIE du PAE Diagnostic du PDE du Quechua Mountain Store
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coûts prévisionnels associés à l'action</li> <li>- Nombre d'utilisateurs lors d'actions ponctuelles</li> <li>- Nombre de km évités en autosolisme</li> <li>- Quantités de rejet de Gaz à Effet de Serre (GES) évités</li> <li>- Pérennisation de l'action dans le temps</li> </ul>
<b>Calendrier de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à jour des indicateurs de suivi en septembre de chaque année (mutualisation possible avec l'E.F)</li> </ul>



Information et Conseil  
Energie Eau Consommation



Plan de Déplacement Inter-Entreprises (P.D.I.E.)  
Parc d'Activités Economiques (P.A.E.) du Mont-Blanc

---

## Axe de travail n°2 : Développer les modes de déplacements actifs

Thématique	Action ponctuelle / Action récurrente
Modes actifs - Vélo - VAE	Organiser une journée d'essais de V.A.E lors de la semaine de la mobilité durable puis une inscription pour un achat groupé
Modes actifs - Vélo - VAE	Proposer des achats groupés et mutualisés de vélos / Vélos Assistance Electrique (V.A.E) / triporteurs électriques et équipements de sécurité
Modes actifs - Vélo - VAE	Pourvoir les établissements du PDIE de stationnements sécurisés pour vélos / VAE
Modes actifs - Vélo - VAE	Mise en place de l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) dans les entreprises du PDIE

<b>Axe de travail</b>	N° 2 – Développer les modes de déplacements actifs
<b>Thématique</b>	Modes actifs - Vélo - V.A.E.
<b>Action ponctuelle</b>	Organiser une journée d'essais de V.A.E. lors de la semaine de la mobilité durable puis une inscription pour un achat groupé
<b>Responsable</b>	Entreprises du PDIE
<b>Partenaires</b>	Prioriterre - (Vélocistes)
<b>Objectif global</b>	Proposer des tests de Vélos à Assistance Electrique (V.A.E.) aux salariés des entreprises impliquées dans le PDIE afin de les sensibiliser à ce mode de déplacement. Permettre aux salariés de tester des Vélos à Assistance Electrique (V.A.E.) avant un éventuel passage à l'achat.
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Démarcher des vélocistes qui seraient prêts à proposer des essais dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité (3<sup>ème</sup> semaine de septembre)</li> <li>Informers les salariés des dates de prêts potentiels des V.A.E durant la semaine de la mobilité et proposer une liste d'inscription pour gérer la demande d'essais</li> <li>A l'issue des essais, proposer une liste d'inscription pour les salariés volontaires pour un achat groupé de V.A.E.</li> </ul>
<b>Budget</b>	Aucun budget spécifique nécessaire hormis le budget-temps lié à la négociation préalable avec les vélocistes
<b>Financements</b>	Aucun financement nécessaire
<b>Ressources existantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diagnostic du PDIE du PAE du Mont-Blanc</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de vélos réservés pour les essais</li> <li>Nombre d'inscrits sur la liste d'achats groupés</li> <li>Nombre de V.A.E / vélos achetés à l'issue des essais</li> <li>Evolution de la part modale du vélo sur les trajets domicile-travail</li> </ul>
<b>Calendrier de suivi</b>	Mise à jour des indicateurs de suivi en septembre de chaque année (mutualisation possible avec l'E.F)

<b>Axe de travail</b>	N°2 – Développer les modes de déplacements actifs
<b>Thématique</b>	Modes actifs - Vélos - V.A.E
<b>Action ponctuelle</b>	Proposer des achats groupés de vélos / Vélos à Assistance Electrique (V.A.E) / triporteurs électriques et d'équipements de sécurité

<b>Responsable</b>	Entreprises du PDIE - (CCPMB comme centralisateur)
<b>Partenaires</b>	Prioriterre - Vélocistes
<b>Objectif global</b>	<p>Donner la possibilité aux salariés / agents d'acquérir un vélo ou un vélo à assistance électrique à moindre coût. L'objectif final étant de favoriser l'usage du vélo acquis sur les déplacements domicile-travail.</p> <p>Donner la possibilité aux agents d'acquérir des équipements vélos pour les mauvaises conditions climatiques (pluie, neige, froid...) et pour la sécurité (sonnette, casque, vêtements réfléchissants, éclairages, antivols). L'objectif final étant de galvaniser la sécurité de la pratique du vélo sur les déplacements domicile-travail.</p> <p>Donner la possibilité aux entreprises réalisant des transports de faibles charges sur de faibles distances d'acquérir un triporteur pour le mettre à disposition des salariés sur les déplacements professionnels s'y prêtant.</p>
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estimer la demande potentielle autour d'une telle action à l'aide du diagnostic fourni ainsi qu'aux retours de la journée d'essai organisée (cf. Axe 2 Action 1)</li> <li>• Rédiger plusieurs cahiers des charges avec les différentes options requises (selon les gammes proposées)</li> <li>• Négocier avec plusieurs vélocistes locaux les tarifs des vélos, VA.E et équipements vélo selon les quantités commandées</li> <li>• Diffuser l'offre finale à tous les salariés via les référents au sein des entreprises participantes à la journée d'essai</li> </ul>
<b>Budget</b>	Aucun budget nécessaire hormis le budget-temps de / des référents en charge des négociations avec les vélocistes
<b>Financements</b>	Aucun financement nécessaire - Autofinancement par les acheteurs

<p><b>Ressources existantes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diagnostic permettant l'évaluation des potentiels comme base de la négociation</li> <li>- Exemple de cahier des charges types (fournis par Prioriterre)</li> </ul>
<p><b>Indicateurs de suivi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de V.A.E et vélos commandés</li> <li>- Somme totale économisés (= <i>réduction / vélo * nombre de vélos commandés</i>)</li> <li>- Evolution des parts modales vélos et V.A.E sur les déplacements domicile-travail)</li> <li>- Nombre d'équipements commandés</li> <li>- Somme totale économisée (= <i>réduction / équipements * nombre d'équipements commandés</i>)</li> <li>- Evolution des parts modales vélos et V.A.E sur les déplacements domicile-travail)</li> </ul>
<p><b>Calendrier de suivi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à jour des indicateurs de suivi en septembre (mutualisation possible avec l'E.F)</li> </ul>

<b>Axe de travail</b>	N° 2 – Développer les modes de déplacements actifs
<b>Thématique</b>	Modes actifs - Vélos - V.A.E
<b>Action ponctuelle</b>	Pourvoir les établissements du PDIE de stationnements sécurisés pour vélos et V.A.E

<b>Responsable</b>	Entreprises du PDIE
<b>Partenaires</b>	Prioriterre
<b>Objectif global</b>	Garantir aux salariés venant à vélo la possibilité de stocker leurs vélos dans des espaces couverts et sécurisés
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recenser l'offre actuelle et les besoins en stationnement vélos</li> <li>• Réaliser des devis d'abris à vélos chez différents prestataires</li> <li>• Diffuser l'information avec les nouveaux abris implantés et le diffuser auprès des salariés</li> </ul>
<b>Budget</b>	Budget variable selon les besoins recensés : - Arceaux : entre 100 et 150€ / arceaux (hors coûts de pose) - Abri sécurisé : entre 2500€ et 5000€ selon le type d'abri à vélos choisi (hors coûts de pose)
<b>Financements</b>	Financement des établissements du PDIE souhaitant s'équiper
<b>Ressources existantes</b>	Abris vélos et arceaux vélo préexistants
<b>Indicateurs de suivi</b>	- Nombre d'abris/arceaux préexistants / Nombre d'abris/arceaux installés - Coût + date d'installation des abris / arceaux - Nombre de places disponibles / nombre de places utilisés (en distinguant toujours abris et arceaux) - Evolution des parts modales vélos et V.A.E sur les déplacements domicile-travail
<b>Calendrier de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à jour des indicateurs de suivi en septembre (mutualisation possible avec l'E.F)</li> </ul>

<b>Axe de travail</b>	N° 2 – Développer les modes de déplacements actifs
<b>Thématique</b>	Modes actifs - Vélos - VAE
<b>Action ponctuelle</b>	Mise en place de l'Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) dans les entreprises du PDIE

<b>Responsable</b>	Entreprises du PDIE
<b>Partenaires</b>	Prioriterre (appui méthodologique)
<b>Objectif global</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inciter les salariés à prendre leurs vélos pour réaliser leurs déplacements domicile / travail</li> <li>- Réduire l'utilisation de la voiture individuelle comme mode de transport</li> <li>- Réduire les émissions de polluants</li> </ul>
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir les conditions d'attribution de l'I.K.V en conformité avec la loi de transition énergétique</li> <li>• Organiser le processus déclaratif d'enregistrement et le processus de contrôle</li> <li>• Faire valider la décision par les directions des établissements</li> <li>• Porter à connaissance des salariés la mesure et son fonctionnement</li> </ul>
<b>Budget</b>	<p>Budget estimatif (échelle du PDIE) :</p> <p><i>(Hypothèse : + 1% de report modal par an sur 6 ans ; condition : plafond maximal de 200€ / agents)</i></p> <p>Année 1 (part modale du vélo = 3% soient 11 salariés) = 2200€</p> <p>Année 3 (mêmes conditions + 3%) = 4400€</p> <p>Année 6 (mêmes conditions + 6%) = 8800€</p>
<b>Financements</b>	Financement par les établissements du PDIE

<b>Ressources existantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bilan de l'expérimentation réalisé pour le compte de l'ADEME</li> <li>• Décret d'application de la loi de transition énergétique relatif à la mise en place de l'indemnité kilométrique vélo</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Evolution des parts modales du vélo et V.A.E sur les déplacements domicile-travail</li> <li>- Economie de GES réalisées grâce à cette mesure</li> </ul>
<b>Calendrier de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à jour des indicateurs de suivi en septembre (mutualisation possible avec l'E.F)</li> </ul>



Information et Conseil  
Energie Eau Consommation



Plan de Déplacement Inter-Entreprises (P.D.I.E.)  
Parc d'Activités Economiques (P.A.E.) du Mont-Blanc

---

**Axe de travail n°3 : Optimiser l'usage de la voiture  
particulière**

<b>Thématique</b>	<b>Action ponctuelle / Action récurrente</b>
Covoiturage	Développer un dispositif de covoiturage mutualisé entre les entreprises du PDIE et le <i>Quechua Mountain Store</i>
Covoiturage	Matérialiser un "point rencontre covoiturage" sur le PAE du Mont-Blanc
Covoiturage	Organiser les rencontres du covoiturage (1 fois par semestre)

<b>Axe de travail</b>	N°3 – Optimiser l'usage de la voiture particulière
<b>Thématique</b>	Covoiturage
<b>Action ponctuelle</b>	Développer un dispositif de covoiturage mutualisé entre les entreprises du PDIE et le <i>Quechua Mountain Store</i>

<b>Responsable</b>	Entreprises du PDIE
<b>Partenaires</b>	Prioriterre - <i>Quechua Mountain Store</i>
<b>Objectif global</b>	Favoriser la mise en relation des salariés des établissements du PDIE entre eux et avec les salariés du <i>Quechua Mountain Store</i> pour organiser le covoiturage sur les trajets domicile-travail
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fournir les fichiers ressources humaines anonymisés à Prioriterre pour l'insertion dans le dispositif</li> <li>- Envoyer le lien d'inscription au dispositif et la notice d'utilisation associée au plus grand nombre de salariés</li> <li>- Présenter systématiquement le dispositif lors des rencontres du covoiturage et permettre les inscriptions à cette occasion</li> </ul>
<b>Budget</b>	- Aucun budget spécifique
<b>Financements</b>	Pas de financements nécessaires
<b>Ressources existantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fichiers Ressources Humaines (R.H.) anonymisés des entreprises du PDIE du PAE du Mont-Blanc</li> <li>- Potentiels identifiés dans le cadre du pré-diagnostic</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution du nombre d'inscrits sur le dispositif covoiturage créé</li> <li>• Evolution de la part modale du covoiturage sur les déplacements domicile-travail</li> </ul>
<b>Calendrier de suivi</b>	Mise à jour des indicateurs de suivi en septembre de chaque année (mutualisation possible avec l'E.F)

<b>Axe de travail</b>	N°3 – Optimiser l'usage de la voiture particulière
<b>Thématique</b>	Covoiturage
<b>Action ponctuelle</b>	Matérialiser un "point rencontre covoiturage" sur le PAE du Mont-Blanc

<b>Responsable</b>	Entreprises du PDIE (coordination de la CCPMB)
<b>Partenaires</b>	Mairie de Passy - Prioriterre
<b>Objectif global</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Donner une visibilité au dispositif de covoiturage mis en place dans le cadre du PDIE</li> <li>- Améliorer les conditions d'attente des covoitureurs en cas d'intempéries</li> <li>- Proposer un lieu de rencontre identifié et partagé pour les premiers rendez-vous entre covoitureurs</li> </ul>
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lancer le dispositif de covoiturage</li> <li>- Choisir un espace sur le PAE sur lequel le point rencontre peut être implanté</li> <li>- Utiliser les 1<sup>ères</sup> ou 2<sup>ndes</sup> rencontres du covoiturage (selon l'avancement) pour inaugurer cet espace rencontre et le présenter aux salariés du P.A.E.</li> </ul>
<b>Budget</b>	- Budget lié à l'aménagement du point rencontre (voirie, signalisation)
<b>Financements</b>	Financement majoritaire de la Mairie de Passy avec une participation éventuelle des entreprises (signalisation, mobilier)
<b>Ressources existantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispositif de mise en relation des covoitureurs</li> <li>- Plan du P.A.E</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Date d'inauguration du point rencontre</li> <li>• Evolution de la part modale du covoiturage</li> </ul>
<b>Calendrier de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à jour des indicateurs de suivi à en septembre de chaque année (mutualisation possible avec l'E.F)</li> </ul>

<b>Axe de travail</b>	N°3 – Optimiser l'usage de la voiture particulière
<b>Thématique</b>	Covoiturage
<b>Action récurrente</b>	Organiser les rencontres du covoiturage (1 fois par semestre)

<b>Responsable</b>	Entreprises du PDIE (coordination de la CCPMB)
<b>Partenaires</b>	Prioriterre (appui méthodologique)
<b>Objectif global</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Favoriser les rencontres des salariés ayant la possibilité de covoiturer ensemble, autrement que par une plate-forme virtuelle</li> <li>- Informer les salariés du dispositif existant de mis en relation des covoitureurs (cf. Axe 3 - Action n°1)</li> </ul>
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organiser les rencontres du covoiturage, une fois par semestre, à l'occasion de l'un des temps forts de la mobilité (ex : <i>Semaine du DD ; Semaine de la mobilité durable</i>)</li> <li>- Afin d'anticiper un des temps forts de la mobilité et lui donner de la perspective, il pourrait être prévu dans les semaines précédents l'évènement : <ul style="list-style-type: none"> <li>• une campagne d'affichage dans les lieux stratégiques (self, accueil...)</li> <li>• une diffusion par mailing</li> <li>• une diffusion par le bulletin interne de l'établissement</li> </ul> </li> </ul>
<b>Budget</b>	Budget de entreprises du PDIE pour organiser le pique-nique
<b>Financements</b>	Pas de financements nécessaires
<b>Ressources existantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Outils de sensibilisation de Prioriterre</li> <li>- Dispositif de mis en relation pour le covoiturage</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de participants aux rencontres du covoiturage</li> <li>• Evolution de la part modale du covoiturage</li> </ul>
<b>Calendrier de suivi</b>	Mise à jour des indicateurs de suivi après chaque évènement organisé et en septembre de chaque année (pour les parts modales - mutualisation possible avec l'E.F)



Information et Conseil  
Energie Eau Consommation



Plan de Déplacement Inter-Entreprises (P.D.I.E.)  
Parc d'Activités Economiques (P.A.E.) du Mont-Blanc

---

**Axe de travail n°4 : Développer l'usage des transports en commun**

<b>Thématique</b>	<b>Action ponctuelle / Action récurrente</b>
Transport en commun - Covoiturage	Proposer des tableaux d'affichage multimodal avec les plans, horaires et tarifs des transports en commun desservant l'établissement ainsi que l'offre de covoiturage
Transport en commun	Demander au CD 74 la réalisation d'un arrêt de la ligne de car interurbain LIHSA n°85 à l'entrée du PAE du Mont-Blanc

<b>Axe de travail</b>	N°4 - Développer l'usage des transports en commun
<b>Thématique</b>	Transport en commun - Covoiturage
<b>Action récurrente</b>	Proposer des tableaux d'affichage multimodal avec les plans, horaires et tarifs des transports en commun desservant l'établissement ainsi que l'offre de covoiturage
<b>Responsables</b>	Entreprises du PDIE
<b>Partenaires</b>	Prioriterre - CD 74 - SNCF - Région Rhône-Alpes
<b>Objectif global</b>	Proposer une information multimodale aux salariés et visiteurs afin de porter à connaissance de chacun les possibilités d'accès avec tous les modes de déplacement alternatifs à la voiture particulière
<b>Calendrier de réalisation</b>	<p>- Réaliser et matérialiser un espace d'information multimodale accessible par les agents et les visiteurs des établissements contenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les horaires des relations TER n°42,43, 82 et 83</li> <li>• les horaires des lignes Lihsa n°T74, 84, 85</li> <li>• une information sur le transport à la demande organisé par la CCPMB : <i>Facilibus</i></li> <li>• une information sur de dispositif de covoiturage de l'établissement (notice d'utilisation)</li> <li>• la cartes des lignes de covoiturage issue du diagnostic du PDE</li> <li>• Actualités diverses (travaux, grèves, modifications d'horaires ou de lignes...)</li> </ul> <p>- Actualiser cet espace en fonction des changements horaires (saisonnalité, travaux,</p>
<b>Budget</b>	Aucun budget spécifique hormis quelques éventuelles frais de graphisme et / ou impression / réalisation des supports
<b>Financements</b>	Pas de financements nécessaires

<p><b>Ressources existantes</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fiches horaires, plans, actualités (travaux, déviations, grèves...)</li> <li>- Cartes réalisées par Prioriterre dans le cadre du pré-diagnostic</li> </ul>
<p><b>Indicateurs de suivi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mis à jour des informations proposées</li> </ul>
<p><b>Calendrier de suivi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à jour des informations en fonction des périodes de validité des différentes offres de transport</li> <li>• <i>Attention : les périodes de validité des offres de transports sont différentes d'un mode à l'autre (car / train) et d'une ligne à l'autre (lignes touristiques / lignes scolaires)</i></li> </ul>

<b>Axe de travail</b>	N°4 - Développer l'usage des transports en commun
<b>Thématique</b>	Transport en commun
<b>Action ponctuelle</b>	Demander au CD74 la réalisation d'un arrêt de la ligne de car interurbain LIHSA n°85 à l'entrée du PAE du Mont-Blanc

<b>Responsable</b>	Entreprises du PDIE (coordination CCPMB)
<b>Partenaires</b>	CD 74 (jusqu'au 31.12.2016) puis la région Auvergne Rhône-Alpes (à partir du 01.01.2017)
<b>Objectif global</b>	Proposer une desserte en transports en commun interurbain depuis la Gare du Fayet et depuis le Plateau d'Assy
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Documenter la demande à l'ide des potentiels identifiés dans le pré-diagnostic (92 salariés pour la ligne n°85)</li> <li>• Envoyer un courrier de demande et organiser une rencontre avec le service transport du CD 74.</li> </ul>
<b>Budget</b>	Aucun budget nécessaire
<b>Financements</b>	Aucun financement nécessaire
<b>Ressources existantes</b>	Données du pré-diagnostic du PDIE
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Date à laquelle la demande a été réalisée</li> <li>• Date de création de l'arrêt</li> <li>• Evolution de la part modale des cars interurbains</li> </ul>
<b>Calendrier de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mis à jour des indicateurs de suivi en septembre de chaque année (mutualisation possible avec l'E.F.)</li> </ul>



Information et Conseil  
Energie Eau Consommation



Plan de Déplacement Inter-Entreprises (P.D.I.E.)  
Parc d'Activités Economiques (P.A.E.) du Mont-Blanc

---

**Axe de travail n°5 : « Information, suivi, communication »**

<b>Thématique</b>	<b>Action ponctuelle / Action récurrente</b>
Information Communication	Proposer des actions dynamiques et variées lors de trois temps forts de la mobilité
Suivi / Communication	Création et actualisation du dispositif Eval' PDE
Suivi	Proposer un suivi par une enquête flash annuelle

<b>Axe de travail</b>	“Information, suivi, communication”
<b>Thématique</b>	Information / Communication
<b>Action récurrente</b>	Proposer des actions dynamiques et variées lors des trois temps forts de la mobilité

<b>Responsable</b>	Entreprises du PDIE
<b>Partenaires</b>	Prioriterre - ADEME - Région Auvergne-Rhône-Alpes
<b>Objectif global</b>	<p>Les 3 actions retenues comme temps fort de la mobilité sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La semaine européenne du développement durable</li> <li>- « Au travail, j’y vais autrement », un challenge mobilité régional</li> <li>- la semaine européenne de la mobilité, dédiée aux questions de changement des habitudes de mobilité</li> </ul>
<b>Calendrier de réalisation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La semaine européenne du développement durable : du 30/05 au 05/06</li> <li>- « Au travail, j’y vais autrement » → 1<sup>er</sup> jeudi de juin</li> <li>- la semaine de la mobilité → 16 au 22 septembre</li> </ul>
<b>Budget</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La semaine du développement durable → pas de budget spécifique (hors actions ponctuelles)</li> <li>- « Au travail, j’y vais autrement » → pas de budget spécifique car les éléments de communication ainsi que la coordination sont assurés par la région Auvergne Rhône-Alpes, l'ADEME et Prioriterre</li> <li>- la semaine de la mobilité → pas de budget spécifique (hors actions ponctuelles)</li> </ul>
<b>Financements</b>	Pas de financements nécessaires (hors actions ponctuelles)
<b>Ressources existantes</b>	<p>Les supports de communication fournis par l'ADEME et la Région ainsi que la coordination assurée par Prioriterre (relais local)</p> <p>Les retours d’expériences de chacune des opérations organisées l’année précédente</p>

<p><b>Indicateurs de suivi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution du nombre de participants à chacune des animations</li> <li>• Challenge « Au travail, j'y vais autrement » → évolutions des parts modales des salariés et du classement (par rapport aux établissements de taille comparable)</li> </ul>
<p><b>Calendrier de suivi</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Décompte du nombre de salariés participants après chaque animation</li> <li>• Challenge « Au travail, j'y vais autrement » → communication des résultats salariés</li> </ul>

<b>Axe de travail</b>	“Information, suivi, communication”
<b>Thématique</b>	Suivi / Communication
<b>Action récurrente</b>	Création et actualisation du dispositif Eval PDE

<b>Responsable</b>	CCPMB (centralisatrice pour les établissements du PDIE)
<b>Partenaires</b>	ADEME
<b>Objectif global</b>	Créer un compte " PDIE du P.A.E du Mont-Blanc " sur <a href="http://www.evalpde.ademe.fr">www.evalpde.ademe.fr</a> et l'actualiser chaque année
<b>Calendrier de réalisation</b>	Septembre 2016 puis septembre de chaque d'année
<b>Budget</b>	Budget-temps du référent PDE en charge du suivi
<b>Financements</b>	Aucun financement nécessaire
<b>Ressources existantes</b>	Site evalpde en ligne : <a href="http://www.evalpde.ademe.fr">www.evalpde.ademe.fr</a>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Délai de réalisation de l'inscription</li> <li>• Evolution des indicateurs fournis par evalpde</li> </ul>
<b>Calendrier de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à jour annuel du compte en ligne et des indicateurs</li> </ul>

<b>Axe de travail</b>	“Information, suivi, communication”
<b>Thématique</b>	Suivi
<b>Action récurrente</b>	Proposer un suivi par une enquête flash* annuelle

<b>Responsable</b>	Entreprises du PDIE - (CCPMB comme coordinatrice)
<b>Partenaires</b>	Prioriterre
<b>Objectif global</b>	Disposer d'un indicateur concret permettant de mesurer l'évolution des parts modales par une enquête flash* à réaliser
<b>Calendrier de réalisation</b>	Fin septembre 2016 pour l'état initial puis chaque fin septembre - début octobre ensuite
<b>Budget</b>	Budget-temps du / des référent(s) PDIE de chacun des établissements
<b>Financements</b>	Aucun financement n'est nécessaire pour cette opération
<b>Ressources existantes</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Support / Grille pour la réalisation de l'enquête (Prioriterre)</li> <li>• Tutoriel de saisie des données et outil de calcul des parts modales (Prioriterre)</li> </ul>
<b>Indicateurs de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution des parts modales des salariés</li> <li>• Evolution de la connaissance des mesures PDIE</li> </ul>
<b>Calendrier de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suivi statistique (fichier excel) à mettre à jour après chaque campagne d'enquête.</li> </ul>

\* Enquête très rapide à l'embauche des salariés. L'enquêteur pose deux questions :

- comment êtes vous venu au travail ce matin ?

- connaissez-vous les mesures du PDIE du PAE du Mont-Blanc? (OUI / NON)