



CONSEIL ET INGÉNIERIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE



Pays du Mont-Blanc
communauté de communes

COMMUNUAUTE DE COMMUNES DU PAYS DU MONT-BLANC

Volet Mobilité du Plan Climat Energie Air Territorial

Préconisations

Version du 06 septembre 2018

REDACTEUR



Jérôme PETIT

Tél : 04 79 96 46 64 – Mail : j.petit@inddigo.com

SOMMAIRE

1.	GISEMENTS DE REPORT MODAL	4
2.	GISEMENTS EN MATIERE D'ECONOMIES D'ENERGIE ET D'EMISSIONS	8
3.	STRATEGIE MOBILITE RETENUE DANS LE CADRE DU PCAET	12
3.1	Promouvoir et développer les ressources mobilité.....	12
3.2	Structurer la mobilité en agissant sur le transport de personnes et de marchandises	16
3.3	Promouvoir et développer les modes de déplacement actifs	19
3.4	Consolidation budgétaire.....	23
4.	Impacts énergie et GES de la stratégie mobilité retenue	25
5.	Evolutions nécessaires sur le service Montebus	29
5.1	Evolutions étudiées.....	29
5.2	Clarification des critères d'accès au service porte à porte	30
5.3	Ayants-droits au tarif réduit.....	31
5.4	Relèvement des tarifs	32
5.5	Impact prévisionnel du relèvement tarifaire.....	33
5.6	Réduction du nombre de jours de circulation.....	34

1. GISEMENTS DE REPORT MODAL

Les parts modales voiture personnelle conducteur (VPC) issues de l'EDGT figurent sur le tableau suivant, en nombre de déplacements.

	DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	DTIR-410-Mégève Combloux	DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines	DTIR-412-Passy	DTIR-413-Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	Ext-DTIR-27-Reste EDGT FVG Haute-Savoie
DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	46%	78%	75%	77%	88%	67%
DTIR-410-Mégève Combloux		43%	53%	63%	88%	51%
DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines			39%	53%	56%	72%
DTIR-412-Passy				53%	68%	33%

52% des déplacements liés à la CCPMB sont donc réalisés en voiture personnelle conducteur.

Nous avons cherché à évaluer le report modal associé à une action maximaliste en matière de mobilité sur le territoire.

A horizon 2030, nous avons évalué que les parts modales VPC étaient susceptibles de baisser :

- De 50% pour les déplacements internes aux communes, avec un report sur les modes actifs.
- De 20% sur les déplacements de pôle à pôle, essentiellement en faveur des transports en commun et du covoiturage.
- De 30% sur les déplacements en lien avec l'extérieur, essentiellement en direction du train, des services d'autocar express et du covoiturage.

La matrice des parts modales à horizon 2030 serait alors la suivante, pour une part modale VPC de 35% :

	DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	DTIR-410-Mégève Combloux	DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines	DTIR-412-Passy	DTIR-413-Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	Ext-DTIR-27-Reste EDGT FVG Haute-Savoie
DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	23%	63%	60%	62%	62%	47%
DTIR-410-Mégève Combloux		21%	42%	50%	61%	36%
DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines			20%	43%	39%	51%
DTIR-412-Passy				26%	47%	23%

Ce gisement correspond en partie à des interventions endogènes au territoire : la CCPMB peut les mener à bien, les coordonner, ou a minima les impulser.

Cette perspective est associée à un ensemble vigoureux de mesures, telles que mentionnées dans les tableaux suivants :

> DEVELOPPER LES MODES ACTIFS SUR LA MOBILITE COURTE DISTANCE

INTERVENTION	NIVEAU D'AMBITION
APAISER LES CIRCULATIONS MOTORISEES	Généraliser la voirie apaisée [30 km/h ou moins], qui devient la norme hors voies structurantes
AMENAGER DES CHEMINEMENTS PIETONNIERS	Assurer des continuités sur tous les itinéraires, piétonniers, augmenter la qualité des traitements sur les espaces à enjeux
AMENAGER DES ITINERAIRES CYCLABLES	Mettre en place l'intégralité du schéma cyclable
PROMOUVOIR LE VELO COMME RESSOURCE MOBILITE	Valoriser le vélo dans la communication institutionnelle, proposer des événementiels de promotion, mettre en place un service de location en partenariat avec les professionnels du territoire
FAVORISER LE STATIONNEMENT DES VELOS	Développer les lieux de stationnement sur les établissements scolaires, l'espace public, introduire des dispositions incitatives dans les PLU
AMELIORER LES CONDITIONS D'ACCES AUX ETABLISSEMENTS SCOLAIRES	Elaborer et accompagner des plans de mobilité avec des établissements partenaires
PARTAGER DAVANTAGE L'ESPACE PUBLIC EN FAVEUR DES MODES ACTIFS	Dégager de la visibilité au droit des traversées piétonnes, gérer le stationnement sur les centralités (regroupement en poches, zones bleues ou de stationnement payant)

> AMELIORER L'EFFICACITE ENERGETIQUE DES VEHICULES

INTERVENTION	NIVEAU D'AMBITION
MUTUALISER LES RESSOURCES EN VEHICULES PARTICULIERS	Mutualiser des flottes de collectivités et d'entreprises gérées en autopartage, avec fort niveau d'électrification du parc
GENERALISER LE RECOURS AU GNV POUR LES FLOTTES PL ET VUL	Renouveler les flottes publiques de PL et de VUL en GNV
METTRE EN PLACE UNE ZONE A CIRCULATION RESTREINTE	Mettre en place une ZCR avec restriction aux véhicules crit'air 3 et +

> FACILITER LES LIENS AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

INTERVENTION	NIVEAU D'AMBITION
AMELIORER LES LIAISONS EXPRESS REGIONALES	Renforcer l'infrastructure ferroviaire pour diminuer les temps de parcours
VALORISER LES GARES ET LES QUARTIERS DE GARES	Réaliser un pôle d'échanges multimodal à Sallanches, intensifier les environnements urbains dans les quartiers des gares de Sallanches et du Fayet
FEDERER LES APPLICATIFS COVOITURAGE	Intégrer les bases Movici, Léman-covoiturage et Klaxit (ex-WaysUp)
DEVELOPPER LES PARKINGS COVOITURAGE	Créer une aire de covoiturage à Passy (80-100 places), créer des aires de covoiturage à Megève, Domancy et Saint-Gervais (20 places pour chaque)
DEVELOPPER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE	Promouvoir le covoiturage, mener des actions intensives de promotion en entreprises et auprès des habitants
PROPOSER DU CONSEIL EN MOBILITE	Diffuser des informations ciblées sur les ressources mobilité, proposer des prestations de conseil en mobilité aux habitants et aux employeurs

> STRUCTURER LA MOBILITE A L'ECHELLE DE LA CCPMB

INTERVENTION	NIVEAU D'AMBITION
CONSTRUIRE UN SYSTÈME D'AUTOSTOP ORGANISE	Déployer un système existant de type Rézo-Pouce en associant en amont des communautés d'utilisateurs à la construction du service, animer des communautés d'utilisateurs
PROPOSER UN SERVICE DE TRANSPORT TOURISTIQUE EVASION MONT-BLANC	Mutualiser des ressources (matériels, mise en concurrence, suivi des services et des contrats), créer un réseau Evasion Mont-Blanc, développer des liaisons complémentaires entre villages
STRUCTURER UN SERVICE DE TRANSPORT INTERCOMMUNAL	Réguler l'usage du service Montenbus, développer des liaisons structurantes en services réguliers et une ligne urbaine à Sallanches
INTEGRER LES OFFRES DE TRANSPORT	Coordonner les différentes offres de transport, tarification intégrée et billettique commune

2. GISEMENTS EN MATIERE D'ECONOMIES D'ENERGIE ET D'EMISSIONS

Le gisement de report modal ci-dessus peut être associé à une diminution de production de veh.km de l'ordre de 180.000 veh.km quotidiens, soit 54 millions de veh.km/an pour la mobilité quotidienne, et de 6 millions de veh.km pour la mobilité touristique. La matrice des distances VPC produites selon l'EDGT de 2017 est rappelée ci-dessous (607.730 km/jour, soit environ 182 millions de km annuels) :

	DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	DTIR-410-Mégève Combloux	DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines	DTIR-412-Passy	DTIR-413-Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	Ext-DTIR-27-Reste EDGT FVG Haute-Savoie
KM VOITURE CONDUCTEUR 2017						
DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	40 134	51 531	39 026	75 277	43 752	125 129
DTIR-410-Mégève Combloux		15 367	16 705	13 695	11 736	8 174
DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines			14 298	21 309	11 564	7 114
DTIR-412-Passy				29 984	57 704	25 230

La matrice correspondant à la mobilisation maximale évaluée pour le report modal correspondrait au tableau suivant (427.208 km/jour, soit environ 128 millions de veh/km annuels) :

	DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	DTIR-410-Mégève Combloux	DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines	DTIR-412-Passy	DTIR-413-Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	Ext-DTIR-27-Reste EDGT FVG Haute-Savoie
KM VOITURE CONDUCTEUR 2030 POTENTIEL						
DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	20 067	41 224	31 220	60 222	30 626	87 590
DTIR-410-Mégève Combloux		7 684	13 364	10 956	8 215	5 722
DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines			7 149	17 047	8 095	4 980
DTIR-412-Passy				14 992	40 393	17 661

Cette production kilométrique correspondrait à une baisse de 28% par rapport à 2017.

Sous ces hypothèses, la décomposition des veh.km, des consommations d'énergie et des émissions de GES à horizon 2030 correspondrait au tableau suivant :

Mode	Energie	10 ⁶ Veh.km		ENERGIE (Gwh)		CO2 (t)	
Transport individuel de personnes	PP	134	85%	122	45%	32	48%
	ELEC	0,01	0%	0,04	0%	0,001	0%
	GAZ	0,6	0%	0,80	0%	0,1	0%
	ORGA	6,9	4%	9,14	3%	0	0%
Transport collectif de personnes	PP	1,2	1%	0,25	0%	0,06	0%
	ELEC	0,2	0%	2,67	1%	0,08	0%
	GAZ	0	0%	0,00	0%	0	0%
	ORGA	0,06	0%	0,02	0%	0	0%
Transport de marchandises (transit)	PP	10	6%	84	31%	23	34%
	ELEC	0	0%	0	0%	0	0%
	GAZ	0	0%	0	0%	0	0%
	ORGA	0,50	0%	6,1	2%	0	0%
Transport local de marchandises	PP	3,93	2%	45	17%	12	18%
	ELEC	0	0%	0	0%	0	0%
	GAZ	0	0%	0	0%	0	0%
	ORGA	0,20	0%	3,3	1%	0	0%
Total		158		274		67,6	

Le gisement lié au report modal peut donc être évalué à 28% en km, 17% en énergie, et 17% en émissions de GES. La disjonction entre le gisement en veh.km et le gisement énergie/ émissions est lié au fait que le report modal n'intervient que sur le transport de voyageurs, qui représente environ la moitié des facteurs d'émission.

On note en particulier que l'impact à la hausse de consommation d'énergie et d'émissions lié à un accroissement de l'offre de transport est négligeable.

Mais des facteurs externes contribuent également au potentiel de gisement. Nous avons ainsi pris en compte à horizon 2030 :

- Une baisse des veh.km réalisés en voiture individuelle liée à une diminution tendancielle de la mobilité de 3%.
- Une baisse des consommations unitaire évaluée à 20%.
- Une évolution du mix énergétique, avec une évaluation de 5% des veh.km en motorisation électrique, et 5% des km en motorisation gaz.

L'impact de ces facteurs externes est considérable. Le gisement d'économie d'énergie atteint alors 40%, et le gisement d'émissions de CO2 44% (cf. détail dans le tableau suivant).

Mode	Energie	10 ⁶ Veh.km		ENERGIE (Gwh)		CO2 (t)	
Transport individuel de personnes	PP	134	85%	71,9	37%	19,0	42%
	ELEC	0,01	0%	5,1	3%	0,2	0%
	GAZ	0,6	0%	20,5	10%	3,6	5%
	ORGA	6,9	4%	5,0	3%	0,0	0%
Transport collectif de personnes	PP	1,2	1%	0,2	0%	0,048	0%
	ELEC	0,2	0%	2,8	1%	0,079	0%
	GAZ	0	0%	0,2	0%	0,03	0%
	ORGA	0,06	0%	0,0	0%	0,00	0%
Transport de marchandises (transit)	PP	10	6%	52,8	27%	14,7	22%
	ELEC	0	0%	0,0	0%	0,0	0%
	GAZ	0	0%	1,5	1%	0,3	0%
	ORGA	0,50	0%	3,3	2%	0,0	0%
Transport local de marchandises	PP	3,93	2%	26,5	14%	7,4	11%
	ELEC	0	0%	3,6	2%	0,101	0%
	GAZ	0	0%	0,6	0%	0,1	0%
	ORGA	0,20	0%	1,8	1%	0,0	0%
Total		158		196		45,5	

L'effort financier associé est également considérable. Il a été chiffré en première analyse à une charge, pour les communes et la CCPMB, de 30,5 millions d'euros sur la période 2019-2030.

Le gisement d'économies en matière d'émissions de polluants est détaillé dans le tableau suivant.

Mode	Energie	COV 2030 (t)	NH3 2030 (t)	NOX 2030 (t)	PM10 2030 (t)	PM2,5 2030 (t)	SO2 2030 (t)	HAP 8c 2030 (t)	HAP bac 2030 (t)
Transport individuel de personnes	PP	10,4	0,8	56,4	5,4	4,3	0,1	2,3	0,1
	ELEC	0,1	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	GAZ	2,0	0,2	10,7	1,0	0,8	0,0	0,4	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport collectif de personnes	PP	0,2	0,0	8,4	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0
	ELEC	0,4	0,0	13,8	0,4	0,3	0,0	0,1	0,0
	GAZ	0,2	0,0	5,7	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport de marchandises (transit)	PP	2,9	0,1	56,2	3,1	2,4	0,1	0,9	0,0
	ELEC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	GAZ	0,1	0,0	1,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport local de marchandises	PP	1,5	0,1	28,3	1,6	1,2	0,1	0,4	0,0
	ELEC	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	GAZ	0,0	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total		17,6	1,3	181,7	12,0	9,5	0,3	4,2	0,1
Total 2015		33	2	297	22	17	1	8	0
Gain		-47%	-48%	-39%	-46%	-44%	-42%	-46%	-46%

3. STRATEGIE MOBILITE RETENUE DANS LE CADRE DU PCAET

La stratégie retenue dans le cadre du PCAET pour le volet mobilité consiste à :

- Travailler à budget constant pour les actions à horizon 2025, en mobilisant les marges financières potentiellement liées à la régulation du service Montenbus (axe stratégique 1).
- Privilégier les interventions relevant du covoiturage et des modes actifs à plus long terme (axe stratégique 2).

3.1 PROMOUVOIR ET DEVELOPPER LES RESSOURCES MOBILITE (COVOITURAGE, AUTOSTOP SECURISE, VELO)

Les interventions correspondantes relèvent de l'axe stratégique 1 du PCAET, et sont les suivantes :

- Réguler le service Montenbus
 - Le projet vise à modifier les tarifs du service Montenbus afin de dégager des recettes supplémentaires pour financer les autres parties des actions court terme. Il permettra de rendre l'inscription payante pour tous et l'ensemble des trajets payants.
 - Calendrier : démarrage en 2018, mise en œuvre en juillet 2019 (renouvellement du marché)
- Promouvoir les ressources mobilité existantes
 - Le projet vise à diffuser aux habitants et aux acteurs relais l'information adéquate sur les transports.
 - Il consiste à concevoir et décliner des fiches informations par bassin de vie de la CCPMB (Sallanches ; Le Fayet et Passy Plaine ; Passy versant ; Saint-Gervais ; Contamines ; Praz-sur-Arly ; Megève et Demi-Quartier ; Combloux ; Cordon ; Domancy) et à les diffuser sous format web et papier.
 - Calendrier : démarrage et mise en œuvre en 2019
- Organiser et sécuriser la pratique de l'autostop
 - Le projet vise à développer la pratique de l'autostop pour des distances de 0 à 20 km, à travers les actions suivantes :
 - Mobiliser des collectifs d'habitants pour construire et animer des communautés
 - Identifier des lieux de dépose adaptés
 - Constituer des pools de conducteurs et de passagers
 - Implanter des points d'arrêt
 - Animer les communautés
 - Calendrier : démarrage en 2020 et mise en œuvre en 2021

- Sensibiliser les plus jeunes
 - Fournir aux parents et aux enseignants des outils pour promouvoir l'écomobilité dans un cadre scolaire.
 - Pour cela, il est prévu d'adapter une boîte à outils existante pour sensibiliser les parents et les établissements aux enjeux de santé et de sécurité, créer et animer des pédibus, développer le stationnement vélo, former les élèves.
 - Calendrier : démarrage et mise en œuvre en 2020
- Promouvoir la pratique du covoiturage
 - Le projet vise à mettre à disposition du public et des employeurs un mode d'emploi du covoiturage.
 - Pour cela, il est prévu d'adapter des contenus existants pour diffuser les ressources covoiturage, argumenter sur les bénéfices, et apporter des réponses aux questions récurrentes.
 - Calendrier : démarrage et mise en œuvre en 2019.
- Coordonner le déploiement des aires de covoiturage
 - Le projet vise à proposer des lieux de stationnement aux nœuds du réseau routier.
 - La commune de Passy a d'ores et déjà un projet d'aménagement d'une aire de covoiturage à proximité de l'échangeur autoroutier
 - Pour cela, il est prévu de :
 - Créer un secteur covoiturage de 20 à 30 places, hors saison touristique, sur le parking de la Princesse (Demi-Quartier)
 - Créer des secteurs covoiturage sur les zones commerciales de Praz-sur-Arly et de Domancy (20 places)
 - Créer un secteur covoiturage de 20 à 30 places, hors saison touristique, sur le parking de la télécabine du Bettex à St-Gervais
 - Calendrier : démarrage en 2020 et mise en œuvre de 2020 à 2023

Le plan de financement de ces interventions correspond aux tableaux suivants :

	2019			2020			2021			2022			2023			2024		
	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB
AXE STRATEGIQUE 1																		
Recette supplémentaire et baisse du nombre de voyages en transport à la demande		50 000 €			50 000 €			50 000 €			50 000 €			50 000 €			50 000 €	
Mise à jour communication	1 000 €		5															
Pilotage contractuel, relation usagers			12			6												
<i>Réguler le service Montebus</i>	1 000 €	50 000 €	17	0 €	50 000 €	6	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0
Création graphique, web et contenus	10 000 €			2 000 €			2 000 €			2 000 €			2 000 €			2 000 €		
Pilotage, suivi, mobilisation			20			10			6			6			6			6
<i>Promouvoir les ressources mobilité existantes</i>	10 000 €	0 €	20	2 000 €	0 €	10	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6
Aménagement							7 500 €			7 500 €								
Animation et promotion							30 000 €			30 000 €			30 000 €			30 000 €		
Coordination et suivi									20			20			10			10
<i>Organiser et sécuriser la pratique de l'autostop</i>							37 500 €	0 €	20	37 500 €	0 €	20	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10
Adaptation d'outils existants				5 000 €			5 000 €						2 000 €					
Pilotage, coordination et suivi						10			10						10			
<i>Sensibiliser les plus jeunes</i>				5 000 €	0 €	10	5 000 €	0 €	10				2 000 €	0 €	10			
Adaptation d'outils existants	5 000 €			5 000 €						2 000 €						2 000 €		
Pilotage, coordination et suivi			20			20						20						20
<i>Promouvoir la pratique du covoiturage</i>	5 000 €	0 €	20	5 000 €	0 €	20				2 000 €	0 €	20				2 000 €	0 €	20
Pilotage, coordination et suivi						5			5			5			5			
<i>Coordonner le déploiement des aires de covoiturage</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5						
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 1	16 000 €	50 000 €	57	12 000 €	50 000 €	51	44 500 €	50 000 €	41	41 500 €	50 000 €	51	34 000 €	50 000 €	26	34 000 €	50 000 €	36

	2025			2026			2027			2028			2029			2030		
	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	Pilotage/ suivi (jours)	Dépense	Recette	jours CCPMB
AXE STRATEGIQUE 1																		
Recette supplémentaire et baisse du nombre de voyages en transport à la demande		50 000 €			50 000 €			50 000 €			50 000 €			50 000 €			50 000 €	
Mise à jour communication																		
Pilotage contractuel, relation usagers																		
<i>Réguler le service Montenbus</i>	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0
Création graphique, web et contenus	2 000 €			2 000 €			2 000 €			2 000 €			2 000 €			2 000 €		
Pilotage, suivi, mobilisation			6			6			6			6			6			6
<i>Promouvoir les ressources mobilité existantes</i>	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6
Aménagement																		
Animation et promotion	30 000 €			30 000 €			30 000 €			30 000 €			30 000 €			30 000 €		
Coordination et suivi			10			10			10			10			10			10
<i>Organiser et sécuriser la pratique de l'autostop</i>	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10
Adaptation d'outils existants	2 000 €						2 000 €						2 000 €					
Pilotage, coordination et suivi			10						10						10			
<i>Sensibiliser les plus jeunes</i>	2 000 €	0 €	10				2 000 €	0 €	10				2 000 €	0 €	10			
Adaptation d'outils existants				2 000 €						2 000 €						2 000 €		
Pilotage, coordination et suivi						20						20						20
<i>Promouvoir la pratique du covoiturage</i>				2 000 €	0 €	20				2 000 €	0 €	20				2 000 €	0 €	20
Pilotage, coordination et suivi																		
<i>Coordonner le déploiement des aires de covoiturage</i>																		
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 1	34 000 €	50 000 €	26	34 000 €	50 000 €	36	34 000 €	50 000 €	26	34 000 €	50 000 €	36	34 000 €	50 000 €	26	34 000 €	50 000 €	36

La valorisation des jours CCPMB nécessaires pour le pilotage, la coordination, le suivi et la réalisation fait l'objet d'une consolidation pour l'ensemble des interventions relatives à la mobilité. Pour cette consolidation, les temps excédant les ressources actuelles de la CCPMB, évaluées à 50 jours par an, ont été valorisés à hauteur de 500 €/jour.

3.2 STRUCTURER LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE EN AGISSANT SUR LE TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES

Les interventions correspondantes relèvent de l'axe stratégique 2 du PCAET, et sont les suivantes :

- Harmonisation des tarifications (LIHSA)
 - Le projet vise à proposer une tarification commune des transports sur le périmètre CCPMB.
 - Ainsi, un usager avec un titre de transport Montenbus pourra accéder aux services Lihsa.
 - Calendrier : démarrage en 2020, mise en œuvre en 2021
- Introduire l'autopartage dans les flottes des collectivités
 - L'autopartage est le fait de mettre à disposition des usagers, particuliers ou entreprises, une flotte de véhicules en libre-service.
 - Le projet vise à mutualiser des véhicules entre collectivités, entreprises et habitants. Pour cela, il est prévu de coordonner l'externalisation d'un véhicule par commune vers un opérateur d'autopartage.
 - Calendrier : démarrage en 2020, mise en œuvre en 2021
- Définir le gisement local de poids lourd pour une station GNV
 - Le projet prévoit d'apprécier la faisabilité d'implantation d'une station GNV sur la CCPMB par un opérateur privé. Pour cela, il est nécessaire de recenser les flottes potentiellement mutables sur des motorisations GNV.
 - Calendrier : démarrage en 2019, mise en œuvre en 2020
- Fédérer les applicatifs de covoiturage
 - Le projet vise à mettre à disposition du public et des employeurs une base commune de covoiturage
 - (mutualiser les bases Movici et Klaxit sur un même méta-moteur).
 - Calendrier : démarrage en 2019, mise en œuvre en 2020
- Faire du lobbying pour la rénovation de l'axe ferroviaire Le Fayet – Annemasse - Annecy
 - Le projet vise à accélérer la mise à l'agenda de la rénovation de l'axe ferroviaire pour offrir de meilleurs temps de parcours. Pour cela il est prévu de construire un argumentaire à destination des services de l'Etat.
 - Calendrier : démarrage en 2019
- Soutenir le déploiement des bornes de recharges pour véhicules électriques
 - Le SYANE (Syndicat d'énergies de la Haute-Savoie) porte un programme d'équipement du département en borne de recharge pour véhicules électriques en libre-service.
 - LA CCPMB et ses communes apportent un soutien technique pour faciliter et amplifier le déploiement de ce programme sur son territoire (exemple : 3 bornes accélérées et une borne rapide supplémentaire financées sur le territoire grâce au financement du contrat ambition Région en 2018).
 - Calendrier : en fonction de l'émergence des besoins

Le plan de financement de ces interventions correspond aux tableaux suivants :

	2019			2020			2021			2022			2023			2024		
	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB
AXE STRATEGIQUE 2 - TRANSPORT																		
Compensation recette Région							5 000 €			5 000 €			5 000 €			5 000 €		
Pilotage, coordination et suivi									5									
<i>Harmoniser la tarification avec le réseau LIHSA</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	5 000 €	0 €	5	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0
Coordination et suivi												10			5			2
<i>Introduire l'autopartage dans les flottes des collectivités</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	10	0 €	0 €	5	0 €	0 €	2
Réalisation						10			10									
<i>Définir le gisement local de poids-lourds pour une station GNV</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
Coordination et suivi			5			5												
<i>Fédérer les applicatifs covoiturage</i>	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
Coordination et suivi			5			5			3									
<i>Lobbying pour la rénovation de l'axe ferroviaire</i>	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	3	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
Coordination et suivi			5			5			5			5			5			5
<i>Soutenir le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques</i>	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 2 - TRANSPORT	0 €	0 €	15	0 €	0 €	25	5 000 €	0 €	23	5 000 €	0 €	15	5 000 €	0 €	10	5 000 €	0 €	7

	2025			2026			2027			2028			2029			2030		
	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	Pilotage/ suivi (jours)	Dépense	Recette	jours CCPMB
AXE STRATEGIQUE 2 - TRANSPORT																		
Compensation recette Région	5 000 €			5 000 €			5 000 €			5 000 €			5 000 €			5 000 €		
Pilotage, coordination et suivi <i>Harmoniser la tarification avec le réseau LIHSA</i>	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0
Coordination et suivi			2			2			2			2			2			2
<i>Introduire l'autopartage dans les flottes des collectivités</i>	0 €	0 €	2	0 €	0 €	2	0 €	0 €	2	0 €	0 €	2	0 €	0 €	2	0 €	0 €	2
Réalisation																		
<i>Définir le gisement local de poids-lourds pour une station GNV</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
Coordination et suivi <i>Fédérer les applicatifs covoiturage</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
Coordination et suivi <i>Lobbying pour la rénovation de l'axe ferroviaire</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
Coordination et suivi			5			5			5			5			5			5
<i>Soutenir le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques</i>	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 2 - TRANSPORT	5 000 €	0 €	7	5 000 €	0 €	7	5 000 €	0 €	7	5 000 €	0 €	7	5 000 €	0 €	7	5 000 €	0 €	7

La valorisation des jours CCPMB nécessaires pour le pilotage, la coordination, le suivi et la réalisation fait l'objet d'une consolidation pour l'ensemble des interventions relatives à la mobilité. Pour cette consolidation, les temps excédant les ressources actuelles de la CCPMB, évaluées à 50 jours par an, ont été valorisés à hauteur de 500 €/jour.

3.3 PROMOUVOIR ET DEVELOPPER LES MODES DE DEPLACEMENT ACTIFS

A plus long terme, des actions de développement sont envisagées dans le cadre du PCAET :

- Coordonner le schéma cyclable
 - Le projet vise à prioriser les aménagements à réaliser dans une logique d'itinéraires et à garantir un bon niveau de continuité pour les itinéraires cyclables :
 - Finaliser le schéma cyclable pour en faire un document cadre à disposition des communes
 - Etablir en concertation avec les communes une hiérarchisation des aménagements à réaliser
 - Calendrier : réalisation du document cadre en 2018-2019 et mise en œuvre en 2019
- Développer le conseil en mobilité
 - Le projet vise à apporter aux différentes cibles (particuliers, employeurs, visiteurs, professionnels du tourisme) du conseil en mobilité :
 - proposer aux employeurs des prestations de conseil en mobilité pour leurs salariés : entretiens de conseil, offres promotionnelles, challenges
 - proposer des prestations de conseil en mobilité aux habitants pour favoriser leur appropriation de l'offre de mobilité.
 - Calendrier : réalisation et mise en œuvre à partir de 2022
- Développer le stationnement vélo
 - Le projet prévoit de déployer du matériel adapté et bien placé pour le stationnement des vélos sur l'ensemble du territoire.
 - Pour cela, il est prévu de :
 - Définir les lieux de pose et les spécifications techniques
 - Coordonner le déploiement par les communes
 - Proposer aux communes des dispositions techniques pour favoriser le stationnement des vélos dans leurs PLU
 - Calendrier : réalisation et mise en œuvre à partir de 2020
- Promouvoir et valoriser le vélo
 - Le projet vise à informer sur les ressources disponibles pour la pratique du vélo :
 - Réaliser des plans des itinéraires cyclables, les mettre à disposition du public sur le web
 - Faire essayer des VAE à l'occasion d'événementiels locaux
 - Calendrier : réalisation et mise en œuvre à partir de 2021

- Proposer une aide à l'achat pour un vélo électrique
 - Le projet vise à proposer une aide aux habitants pour l'achat d'un vélo électrique pour aider à passer le pas de l'acquisition.
 - Pour cela, il est prévu :
 - Comparer les aides et les modalités de versement qui ont déjà été versées par d'autres collectivités
 - Communiquer sur l'aide
 - Calendrier : réalisation et mise en œuvre à partir de 2023

Le plan de financement de ces interventions correspond aux tableaux suivants :

	2019			2020			2021			2022			2023			2024		
	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB
AXE STRATEGIQUE 2 - MODES ACTIFS																		
Finalisation du schéma	5 000 €																	
Pilotage, coordination et suivi			6			6												
<i>Coordonner le schéma cyclable</i>	<i>5 000 €</i>	<i>0 €</i>	<i>6</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>6</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>
Conception des actions de conseil											10							
Conseil en mobilité														20				20
Pilotage, coordination et suivi											4			2				2
<i>Développer le conseil en mobilité</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>14</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>22</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>22</i>
Spécifications techniques						4												
Coordination et suivi						6			6									
<i>Développer le stationnement vélo</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>10</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>6</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>
Plan des itinéraires									10									
Animation et promotion									10			10			10			10
<i>Promouvoir et valoriser le vélo</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>20</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>10</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>10</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>10</i>
Versement des aides													5 000 €			5 000 €		
Coordination et suivi														2				2
<i>Proposer une aide à l'achat VAE</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>0 €</i>	<i>0 €</i>	<i>0</i>	<i>5 000 €</i>	<i>0 €</i>	<i>2</i>	<i>5 000 €</i>	<i>0 €</i>	<i>2</i>
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 2 - MODES ACTIFS	5 000 €	0 €	6	0 €	0 €	16	0 €	0 €	26	0 €	0 €	24	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34

	2025			2026			2027			2028			2029			2030		
	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	Pilotage/ suivi (jours)	Dépense	Recette	jours CCPMB
AXE STRATEGIQUE 2 - MODES ACTIFS																		
Finalisation du schéma																		
Pilotage, coordination et suivi																		
<i>Coordonner le schéma cyclable</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
Conception des actions de conseil																		
Conseil en mobilité			20			20			20			20			20			20
Pilotage, coordination et suivi			2			2			2			2			2			2
<i>Développer le conseil en mobilité</i>	0 €	0 €	22	0 €	0 €	22	0 €	0 €	22	0 €	0 €	22	0 €	0 €	22	0 €	0 €	22
Spécifications techniques																		
Coordination et suivi																		
<i>Développer le stationnement vélo</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
Plan des itinéraires																		
Animation et promotion			10			10			10			10			10			10
<i>Promouvoir et valoriser le vélo</i>	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10
Versement des aides	5 000 €			5 000 €			5 000 €			5 000 €			5 000 €			5 000 €		
Coordination et suivi			2			2			2			2			2			2
<i>Proposer une aide à l'achat VAE</i>	5 000 €	0 €	2	5 000 €	0 €	2	5 000 €	0 €	2	5 000 €	0 €	2	5 000 €	0 €	2	5 000 €	0 €	2
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 2 - MODES ACTIFS	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34

La valorisation des jours CCPMB nécessaires pour le pilotage, la coordination, le suivi et la réalisation fait l'objet d'une consolidation pour l'ensemble des interventions relatives à la mobilité. Pour cette consolidation, les temps excédant les ressources actuelles de la CCPMB, évaluées à 50 jours par an, ont été valorisés à hauteur de 500 €/jour.

3.4 CONSOLIDATION BUDGETAIRE

	2019			2020			2021			2022			2023			2024		
	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB
AXE STRATEGIQUE 1																		
<i>Réguler le service Montenbus</i>	1 000 €	50 000 €	17	0 €	50 000 €	6	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0
<i>Promouvoir les ressources mobilité existantes</i>	10 000 €	0 €	20	2 000 €	0 €	10	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6
<i>Organiser et sécuriser la pratique de l'autostop</i>							37 500 €	0 €	20	37 500 €	0 €	20	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10
<i>Sensibiliser les plus jeunes</i>				5 000 €	0 €	10	5 000 €	0 €	10				2 000 €	0 €	10			
<i>Promouvoir la pratique du covoiturage</i>	5 000 €	0 €	20	5 000 €	0 €	20				2 000 €	0 €	20				2 000 €	0 €	20
<i>Coordonner le déploiement des aires de covoiturage</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5						
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 1	16 000 €	50 000 €	57	12 000 €	50 000 €	51	44 500 €	50 000 €	41	41 500 €	50 000 €	51	34 000 €	50 000 €	26	34 000 €	50 000 €	36
AXE STRATEGIQUE 2 - TRANSPORT																		
<i>Harmoniser la tarification avec le réseau LIHSA</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	5 000 €	0 €	5	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0
<i>Introduire l'autopartage dans les flottes des collectivités</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	10	0 €	0 €	5	0 €	0 €	2
<i>Définir le gisement local de poids-lourds pour une station GNV</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
<i>Fédérer les applicatifs covoiturage</i>	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
<i>Lobbying pour la rénovation de l'axe ferroviaire</i>	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	3	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
<i>Soutenir le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques</i>	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 2 - TRANSPORT	0 €	0 €	15	0 €	0 €	25	5 000 €	0 €	23	5 000 €	0 €	15	5 000 €	0 €	10	5 000 €	0 €	7
AXE STRATEGIQUE 2 - MODES ACTIFS																		
<i>Coordonner le schéma cyclable</i>	5 000 €	0 €	6	0 €	0 €	6	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
<i>Développer le conseil en mobilité</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	14	0 €	0 €	22	0 €	0 €	22
<i>Développer le stationnement vélo</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	10	0 €	0 €	6	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
<i>Promouvoir et valoriser le vélo</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	20	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10
<i>Proposer une aide à l'achat VAE</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	5 000 €	0 €	2	5 000 €	0 €	2
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 2 - MODES ACTIFS	5 000 €	0 €	6	0 €	0 €	16	0 €	0 €	26	0 €	0 €	24	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34
ENSEMBLE PLAN D' ACTIONS	21 000 €	50 000 €	78	12 000 €	50 000 €	92	49 500 €	50 000 €	90	46 500 €	50 000 €	90	44 000 €	50 000 €	70	44 000 €	50 000 €	77
Dont temps de travail à mobiliser hors effectifs CCPMB			28			42			40			40			20			27
Valorisation temps de travail à mobiliser hors CCPMB			14 000 €			21 000 €			20 000 €			20 000 €			10 000 €			13 500 €
COUT GLOBAL ANNUEL			-15 000 €			-17 000 €			19 500 €			16 500 €			4 000 €			7 500 €

	2025			2026			2027			2028			2029			2030		
	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	jours CCPMB	Dépense	Recette	Pilotage/ suivi (jours)	Dépense	Recette	jours CCPMB
AXE STRATEGIQUE 1																		
<i>Réguler le service Montebus</i>	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0	0 €	50 000 €	0
<i>Promouvoir les ressources mobilité existantes</i>	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6	2 000 €	0 €	6
<i>Organiser et sécuriser la pratique de l'autostop</i>	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10	30 000 €	0 €	10
<i>Sensibiliser les plus jeunes</i>	2 000 €	0 €	10				2 000 €	0 €	10				2 000 €	0 €	10			
<i>Promouvoir la pratique du covoiturage</i>				2 000 €	0 €	20				2 000 €	0 €	20				2 000 €	0 €	20
<i>Coordonner le déploiement des aires de covoiturage</i>																		
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 1	34 000 €	50 000 €	26	34 000 €	50 000 €	36	34 000 €	50 000 €	26	34 000 €	50 000 €	36	34 000 €	50 000 €	26	34 000 €	50 000 €	36
AXE STRATEGIQUE 2 - TRANSPORT																		
<i>Harmoniser la tarification avec le réseau LIHSA</i>	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0	5 000 €	0 €	0
<i>Introduire l'autopartage dans les flottes des collectivités</i>	0 €	0 €	2	0 €	0 €	2	0 €	0 €	2	0 €	0 €	2	0 €	0 €	2	0 €	0 €	2
<i>Définir le gisement local de poids-lourds pour une station GNV</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
<i>Fédérer les applicatifs covoiturage</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
<i>Lobbying pour la rénovation de l'axe ferroviaire</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
<i>Soutenir le déploiement des bornes de recharge pour véhicules électriques</i>	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5	0 €	0 €	5
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 2 - TRANSPORT	5 000 €	0 €	7	5 000 €	0 €	7	5 000 €	0 €	7	5 000 €	0 €	7	5 000 €	0 €	7	5 000 €	0 €	7
AXE STRATEGIQUE 2 - MODES ACTIFS																		
<i>Coordonner le schéma cyclable</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
<i>Développer le conseil en mobilité</i>	0 €	0 €	22	0 €	0 €	22	0 €	0 €	22	0 €	0 €	22	0 €	0 €	22	0 €	0 €	22
<i>Développer le stationnement vélo</i>	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0	0 €	0 €	0
<i>Promouvoir et valoriser le vélo</i>	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10	0 €	0 €	10
<i>Proposer une aide à l'achat VAE</i>	5 000 €	0 €	2	5 000 €	0 €	2	5 000 €	0 €	2	5 000 €	0 €	2	5 000 €	0 €	2	5 000 €	0 €	2
ENSEMBLE AXE STRATEGIQUE 2 - MODES ACTIFS	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34	5 000 €	0 €	34
ENSEMBLE PLAN D' ACTIONS	44 000 €	50 000 €	67	44 000 €	50 000 €	77	44 000 €	50 000 €	67	44 000 €	50 000 €	77	44 000 €	50 000 €	67	44 000 €	50 000 €	77
Dont temps de travail à mobiliser hors effectifs CCPMB			17			27			17			27			17			27
Valorisation temps de travail à mobiliser hors CCPMB			8 500 €			13 500 €			8 500 €			13 500 €			8 500 €			13 500 €
COUT GLOBAL ANNUEL			2 500 €			7 500 €			2 500 €			7 500 €			2 500 €			7 500 €

4. IMPACTS ENERGIE ET GES DE LA STRATEGIE MOBILITE RETENUE

A horizon 2030, nous avons évalué que les parts modales VPC étaient susceptibles, dans le cadre de ce scénario, de baisser :

- De 20% pour les déplacements internes aux communes, avec un report sur les modes actifs.
- De 5% sur les déplacements de pôle à pôle, essentiellement en faveur des transports en commun et du covoiturage.
- De 10% sur les déplacements en lien avec l'extérieur, essentiellement en direction du train, des services d'autocar express et du covoiturage.

La matrice des parts modales à horizon 2030 serait alors la suivante, pour une part modale VPC de 49% :

	DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	DTIR-410-Mégève Combloux	DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines	DTIR-412-Passy	DTIR-413-Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	Ext-DTIR-27-Reste EDGT FVG Haute-Savoie
DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	31%	62%	70%	76%	79%	64%
DTIR-410-Mégève Combloux		39%	82%	65%	83%	39%
DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines			34%	50%	79%	46%
DTIR-412-Passy				31%	50%	65%

Le gisement de report modal ci-dessus peut être associé à une diminution de production de veh.km de l'ordre de 35.000 veh.km quotidiens, soit 10 millions de veh.km/an pour la mobilité quotidienne, avec un impact négligeable sur la mobilité touristique. La matrice des distances VPC produites selon l'EDGT de 2017 est rappelée ci-dessous (607.730 km/jour, soit environ 182 millions de km annuels) :

KM VOITURE CONDUCTEUR	DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	DTIR-410-Mégève Combloux	DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines	DTIR-412-Passy	DTIR-413-Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	Ext-DTIR-27-Reste EDGT FVG Haute-Savoie
DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	40 134	51 531	39 026	75 277	43 752	125 129
DTIR-410-Mégève Combloux		15 367	16 705	13 695	11 736	8 174
DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines			14 298	21 309	11 564	7 114
DTIR-412-Passy				29 984	57 704	25 230

La matrice correspondant au report modal du scénario retenu correspondrait au tableau suivant (572.303 km/jour, soit environ 172 millions de veh/km annuels) :

KM VOITURE CONDUCTEUR	DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	DTIR-410-Mégève Combloux	DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines	DTIR-412-Passy	DTIR-413-Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	Ext-DTIR-27-Reste EDGT FVG Haute-Savoie
DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	26 631	40 981	36 474	74 407	39 062	118 897
DTIR-410-Mégève Combloux		14 225	26 053	14 207	11 128	6 237
DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines			12 418	20 036	16 202	4 474
DTIR-412-Passy				17 794	42 931	50 146

Cette production kilométrique correspondrait à une baisse de 5% par rapport à 2017.

Sous ces hypothèses, la décomposition des veh.km, des consommations d'énergie et des émissions de GES à horizon 2030 correspondrait au tableau suivant, en intégrant les effets externes décrits plus haut :

	Energie	10 ⁶ Veh.km		ENERGIE (Gwh)		CO2 (t)	
Transport individuel de personnes	PP	178	85%	122,6	48%	32	53%
	ELEC	0,06	0%	7,2	3%	0	0%
	GAZ	1	1%	7,2	3%	1,3	2%
	ORGA	13	6%	7,0	3%	0,0	0%
Transport collectif de personnes	PP	1,1	1%	0,2	0%	0,06	0%
	ELEC	0,1	0%	2,6	1%	0,02	0%
	GAZ	0	0%	0,0	0%	0,01	0%
	ORGA	0,07	0%	0,0	0%	0	0%
Transport de marchandises (transit)	PP	10	5%	63,3	25%	18	22%
	ELEC	0	0%	0,0	0%	0	0%
	GAZ	0	0%	0,4	0%	0,1	0%
	ORGA	0,7	0%	3,3	1%	0	0%
Transport local de marchandises	PP	5,1	2%	32,2	13%	9,0	11%
	ELEC	0	0%	4,8	2%	0,1	0%
	GAZ	0	0%	0,2	0%	0,0	0%
	ORGA	0,4	0%	1,8	1%	0,0	0%
TOTAL		209		253		60,6	

➔ Le gisement lié au report modal peut donc être évalué à 5% en km, 23% en énergie, et 24% en émissions de GES.

Les gains en émissions de polluants sont détaillés dans le tableau suivant :

Mode	Energie	COV 2030 (t)	NH3 2030 (t)	NOX 2030 (t)	PM10 2030 (t)	PM2,5 2030 (t)	SO2 2030 (t)	HAP 8c 2030 (t)	HAP bac 2030 (t)
Transport individuel de personnes	PP	17,6	1,4	96,1	9,2	7,3	0,2	3,9	0,1
	ELEC	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	GAZ	0,7	0,1	3,8	0,4	0,3	0,0	0,2	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport collectif de personnes	PP	0,3	0,0	10,1	0,3	0,2	0,0	0,0	0,0
	ELEC	0,1	0,0	2,8	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
	GAZ	0,0	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport de marchandises (transit)	PP	3,5	0,2	67,4	3,7	2,9	0,1	1,1	0,0
	ELEC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	GAZ	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport local de marchandises	PP	1,8	0,1	34,3	1,9	1,5	0,1	0,5	0,0
	ELEC	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	GAZ	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total		24,0	1,8	216,8	15,6	12,4	0,4	5,7	0,2
Total 2015		33	2	297	22	17	1	8	0
Gain		-27%	-27%	-27%	-29%	-28%	-26%	-27%	-27%

5. EVOLUTIONS NECESSAIRES SUR LE SERVICE MONTENBUS

5.1 EVOLUTIONS ETUDIEES

Le service Montenbus s'avère extrêmement attractif, et remplit un rôle important d'inclusion sociale par la mobilité. Cependant, son architecture en fait par nature un service peu productif ; de fait, malgré une incitation contractuelle au groupage des courses, le taux de groupage reste relativement faible, quoique plutôt supérieur à des services comparables.

La tendance est donc à une augmentation de la demande, qui se traduira mécaniquement par une augmentation des coûts de production de manière proportionnelle.

Par ailleurs, on note que le taux de couverture par les recettes (5%) est encore très faible, et significativement inférieur aux services comparables, qui affichent une moyenne de 10%. Les tarifs sont en effet très attractifs : de nombreux ayants-droits bénéficient d'une inscription gratuite, et seules les courses reliant deux zones font l'objet d'un paiement par l'utilisateur.

Nous avons donc étudié une évolution des conditions d'accès au service, portant sur les points suivants :

- Une clarification des critères d'accès au service PMR porte à porte.
- Une évolution du périmètre d'ayants droit au tarif réduit.
- Un relèvement des tarifs.
- Une restriction du nombre de jours de circulation.

Nous préciserons en conclusion de chacun de ces points les arbitrages effectués par la collectivité en juillet 2018.

5.2 CLARIFICATION DES CRITERES D'ACCES AU SERVICE PORTE A PORTE

Actuellement, le service porte à porte est accessible aux personnes à mobilité réduite, sur présentation d'un justificatif : carte d'invalidité, carte mobilité inclusion (invalidité > 80%), carte de stationnement, incapacité CDAPH.

Or, une évolution du dispositif des cartes d'invalidité a été introduite en 2017 et inscrite au code de l'action sociale et des familles (articles L241-1 à L241-4, articles R241-12 à R241-17) :

- Une « carte mobilité inclusion » (CMI) est délivrée par le Président du Conseil Départemental, sur demande à la Maison Départementale des Personnes Handicapées, et remplace l'ancienne carte d'invalidité, qui ne peut plus être demandée depuis le 1^{er} juillet 2017, mais qui reste valable jusqu'au 31 décembre 2026.
- La CMI peut porter une ou plusieurs mentions :
 - « invalidité » (taux d'incapacité permanente de plus de 80%, invalidité de 3^{ème} catégorie, bénéficiaires ou demandeurs de l'allocation personnalisée d'autonomie).
 - « priorité » (station debout pénible),
 - « stationnement pour personnes handicapées » (personne atteinte d'un handicap qui réduit de manière importante et durable sa capacité et son autonomie de déplacement à pied ou qui impose qu'elle soit accompagnée par une tierce personne dans ses déplacements).

Il est donc possible de limiter l'accès au service porte à porte aux détenteurs d'une CMI portant une ou plusieurs des mentions ci-dessus.

➔ L'arbitrage de la collectivité sur ce point consiste à :

- Ouvrir le service porte à porte aux détenteurs de la carte CMI assortie d'une ou plusieurs des mentions « invalidité », « priorité » ou « stationnement pour personnes handicapées ».
- Ouvrir pour une durée limitée à 1 mois le service porte à porte aux personnes justifiant d'un certificat médical de handicap temporaire.
- Maintenir l'accès au service pour les anciens détenteurs de la carte invalidité.

5.3 AYANTS-DROITS AU TARIF REDUIT

Le tarif réduit s'applique actuellement aux moins de 25 ans, aux plus de 70 ans, aux demandeurs d'emploi, aux bénéficiaires du RSA, aux allocataires adultes handicapés et pension d'invalidité. Les PMR bénéficient de la gratuité pour un service porte à porte.

Notre proposition vise dans un premier temps à appliquer le tarif réduit aux clientèles PMR, en lieu et place d'un accès gratuit au service. Cette mesure concernerait 185 clients sur la base des mouvements constatés en 2017. Nous proposons par ailleurs :

- D'exclure les moins de 25 ans de l'accès au tarif réduit. En effet, l'analyse de la fréquentation 2017 suggère que les scolaires, bien que non ciblés par le service, constitue sans doute une part importante de la clientèle.
- De maintenir les plus de 70 ans dans le périmètre du tarif réduit, afin de contribuer à l'inclusion sociale des seniors.
- De substituer pour les moins de 70 ans une tarification basée sur les ressources à l'actuelle tarification au statut. Le tarif réduit serait ainsi accordé, quel que soit l'âge :
 - Aux allocataires CAF justifiant d'un quotient familial inférieur ou égal à 550
 - Aux personnes non allocataires CAF sur calcul du quotient familial inférieur ou égal à 550 en mairie à partir du dernier avis d'imposition.

Le quotient familial est un outil de mesure des ressources mensuelles des familles allocataires qui tient compte à la fois de leurs revenus professionnels et/ou de remplacement (assedic, indemnités de formation...), des prestations familiales mensuelles perçues (y compris celles versées à des tiers comme l'Apl) et de leur composition familiale. Il est recalculé deux fois dans l'année (1^{er} janvier et 1^{er} avril), et actualisé lorsqu'il y a un changement de situation familiale ou professionnelle.

Il est utilisé par la Caf, par exemple pour l'attribution d'aides financières individuelles, mais aussi par les mairies, les Ccas, les associations du secteur périscolaire ou accueil de loisirs pour appliquer des tarifs en fonction de la situation financière de la famille. Le calcul du QF est le suivant :

- Prendre le 1/12^{ème} des ressources imposables de l'année (- abattements sociaux), ajouter les prestations mensuelles
- Diviser ce total par le nombre de parts (les enfants à charge considérés doivent être bénéficiaires de prestations familiales)
 - Couple ou personne isolée = 2
 - 1^{er} et 2^{ème} enfant à charge = 0,5 chacun
 - 3^{ème} enfant à charge = 1
 - par enfant supplémentaire ou par enfant handicapé = + 0,5

➔ La collectivité a validé ce principe en juillet 2018.

5.4 RELEVEMENT DES TARIFS

Le tableau suivant rappelle la structure actuelle de la tarification :

Tarification actuelle	Plein tarif	Tarif réduit	PMR
Inscription au service	15 €/semaine		gratuit
	40 €/an	10 €/an	
Trajet interzone	2 €	2 €	2 €
Trajet intrazone	gratuit		gratuit

Notre proposition de relèvement des tarifs vise à :

- Appliquer un paiement aux courses internes à une zone, et à relever le coût des courses reliant différentes zones.
- Ajuster les tarifs au même niveau que les tarifs 1 zone et 2 zones du réseau Lihsa.
- Transformer l'abonnement hebdomadaire en abonnement mensuel.

La nouvelle grille tarifaire serait donc la suivante :

PROPOSITION	Plein tarif	Tarif réduit (yc PMR)
Inscription au service	15 €/mois	5 €/mois
	40 €/an	10 €/an
Trajet interzone	3,50 €	1,75 €
Trajet intrazone	1,50 €	0,75 €

- ➔ La collectivité a validé en juillet 2018 le nouveau principe tarifaire, mais souhaite diminuer le coût des trajets pour les tarifs réduits à 1,70 € au lieu de 1,75 € et 0,70 € au lieu de 0,75 €. Les nouveaux tarifs seront applicables au 1er juillet 2019 lors du renouvellement du marché.

5.5 IMPACT PREVISIONNEL DU RELEVEMENT TARIFAIRE

Le relèvement tarifaire impacte potentiellement la fréquentation et la recette, au travers de deux phénomènes :

- Un effet mécanique de l'application d'un tarif supérieur, à fréquentation égale, jouant sur la recette ;
- L'effet d'une baisse de la fréquentation liée au relèvement tarifaire, jouant sur la fréquentation et sur la recette.

Ce deuxième facteur a été évalué en prenant l'hypothèse d'une élasticité de la fréquentation aux tarifs de - 0,3. Cette élasticité est définie comme le rapport entre l'évolution de la fréquentation et l'évolution du tarif moyen par titre. Dans notre cas, le relèvement tarifaire amène à un doublement du tarif moyen :

	Tarif moyen actuel	Tarif moyen projeté	Evolution
Coût moyen Plein tarif	1,62 €	3,42 €	2,11
Coût moyen tarif réduit	1,31 €	1,61 €	1,23
Coût moyen PMR	1,00 €	1,61 €	1,61
Coût moyen	1,09 €	2,21 €	2,03

L'application de l'élasticité tarifaire aux voyages permet d'anticiper une baisse globale de près de 3.500 voyages par an :

	Fréquentation 2017	Perspective de fréquentation annuelle
Voyages plein tarif	3.379	2.528
Voyages tarif réduit	7.885	8.412
Voyages PMR	5.807	5.404
Total	19.803	16.344

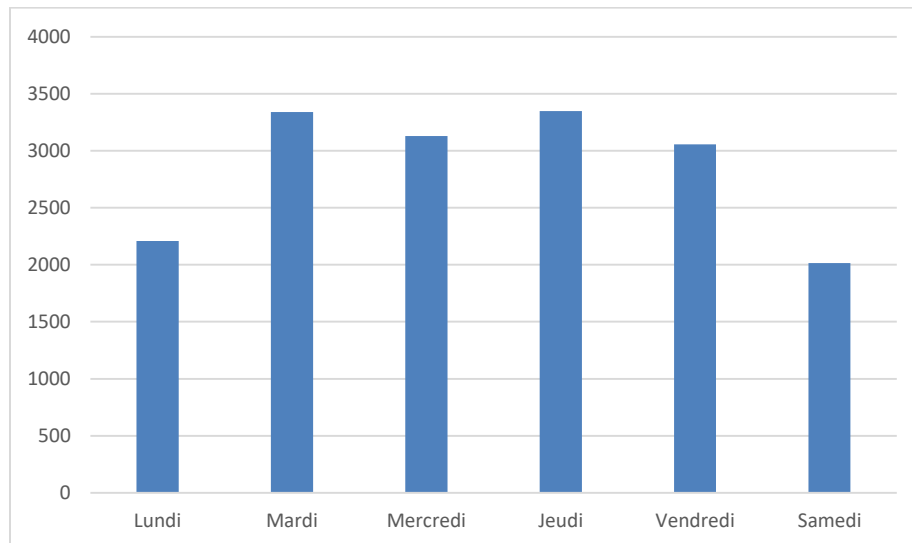
Aux conditions actuelles du marché, le coût de production annuel passerait donc de 453 k€ TTC à 404 k€ TTC. L'économie attendue sur les coûts de production est donc de 49 k€.

L'application des nouveaux tarifs à ces volumes de fréquentations amène par ailleurs à anticiper une légère hausse de la recette, qui passerait de 22 k€/an à 27 k€/an.

➔ **Au total, le coût net pour la collectivité pourrait donc diminuer de 54 k€/an.**

5.6 REDUCTION DU NOMBRE DE JOURS DE CIRCULATION

Le service fonctionne aujourd’hui du lundi au samedi, toute l’année. On observe, sur la base des réservations 2017, que les fréquentations des lundis et des samedis est moindre que celle des autres jours de la semaine, comme l’exprime le graphe suivant :



Répartition des voyages 2017 par type de jour

Le service ne ciblant pas d’usages quotidiens, il est possible d’envisager de supprimer au moins un jour de circulation. Le samedi correspondant à des motifs particuliers, nous avons proposé de limiter le fonctionnement du service du mardi au samedi.

Nous avons estimé que cette limitation de service était susceptible de reporter la moitié des voyages du lundi sur les autres jours, et d’engendrer ainsi une économie de l’ordre de 15 k€ par an par limitation de la demande.

- ➔ La collectivité ne souhaite cependant pas réduire le nombre de jours de fonctionnement, et souhaite maintenir le service du lundi au samedi.

