

Envoyé en préfecture le 28/09/2023

Reçu en préfecture le 28/09/2023

Publié le

ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE

Berser
Levrault



Auream 

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE PLAN D'ACTION, PROGRAMMATION

Communauté de communes

Cœur de Savoie

2023



SOMMAIRE

1

RAPPEL DIAGNOSTIC & STRATEGIES

P. 3

2

PROGRAMMATION DES ACTIONS
DEPLOIEMENT D'ICI 2030

P. 12

3

APPROCHE BUDGETAIRE

P. 20

4

LES ACTIONS DANS LE DETAIL
FICHES ACTIONS

P. 27



1 - DIAGNOSTIC, STRATEGIE, ACTIONS RETENUES : SYNTHESE

Principaux éléments du diagnostic, et des stratégies retenues.

(issus du document « PDMS CCCS - DIAG Diagnostic et Stratégies » en annexe)



1

Le document « PDMS CCCS - DIAG Diagnostic et Stratégies » joint en annexe présente le diagnostic complet du Plan de Mobilité Simplifié, ainsi que les stratégies retenues.

2

Ci-dessous les principaux éléments de diagnostic à retenir :

3

4



Un territoire contrasté, entre péri-urbanité et ruralité. Des enjeux mobilité différents selon les secteurs.

Un nombre d'emplois important sur le territoire, des pôles d'activités avec une accessibilité encore très marquée « voiture ».



Les gares : une force sur le territoire, avec des niveaux de desserte conséquents sur l'ouest du territoire.

Une offre mobilité déjà développée et variée (covoiturage, navettes, train, car, vélo, autopartage), mais inégale dans sa qualité et dans sa répartition. Certaines polarités du territoire ne disposent d'aucune desserte, et notamment le Val Coisin.

Un effort certain de Cœur de Savoie mis sur les dispositifs de communication et d'accompagnement, avec l'appui de l'Agence Ecomobilité Savoie Mont Blanc. Pour autant, une offre pas toujours identifiée des citoyens et usagers du territoire.




Des parts modales de l'usage de la voiture qui baissent : la transition est enclenchée. Pour autant, les ménages restent attachés à la voiture individuelle.

Un tissu associatif dynamique, prêt à s'investir.

L'opportunité de travailler les solutions de la courte-distance, des distances moyennes de déplacement courtes (5 à 7 km).

DIAGNOSTIC : CARTE DE SYNTHÈSE D'ACCESSIBILITE

Envoyé en préfecture le 28/09/2023
 Reçu en préfecture le 28/09/2023
 Publié le 
 ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE

- 1
- 2
- 3
- 4

- La carte ci-contre synthétise le niveau de desserte des communes sur le territoire.
- Pour plus de lisibilité, des regroupements ont été effectués quand le niveau de desserte était similaire entre plusieurs communes, tout en gardant une logique de fonctionnement territorial.
- L'objectif : synthétiser les niveaux de desserte sur le territoire.

ZONAGE TERRITOIRE

COULEUR  Zone du territoire avec un fonctionnement mobilité semblable


 Zone du territoire sans alternative à la voiture individuelle


PAR ZONE : 4 MODES EVALUES


TRAIN   TRANSPORT COLLECTIF


COVOITURAGE   VELO

PAR MODE : EVALUATION DU SERVICE

 **Existant, niveau de service de bonne qualité**

 **Existant mais desserte ou qualité moyenne**

 **Existant mais desserte ou qualité faible**

 **Inexistant*** * Pour le vélo, la synthèse porte sur les liens aux pôles alentours.

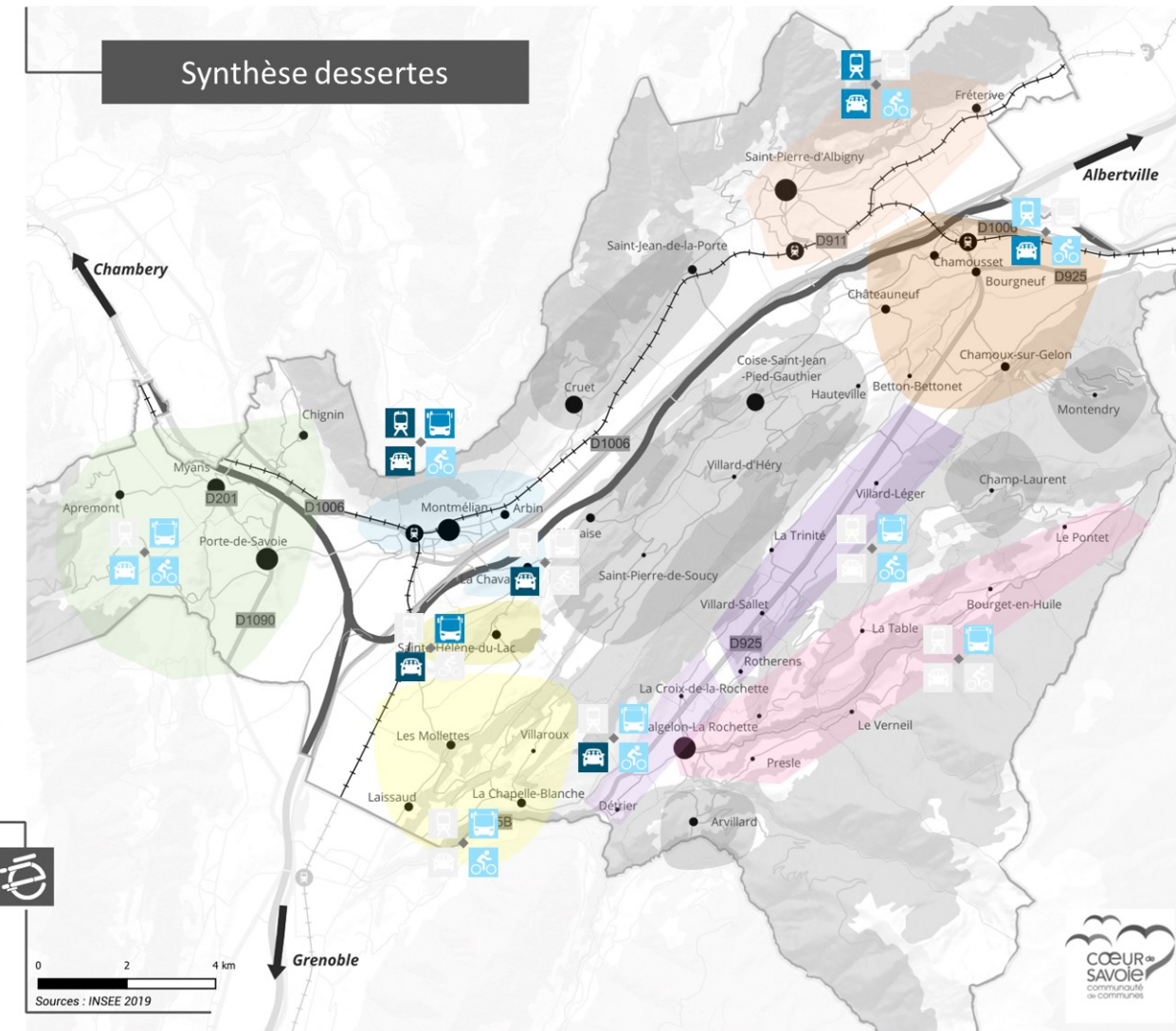
PAR MODE : LA BONNE QUALITE

 Gare à proximité immédiate. Cadencement de ligne important et horaires adaptés pour le report modal

 Accessibles en TC, avec une fréquence forte

 Ligne de covoiturage dynamique qui fonctionne – Aires de covoiturages très utilisées à proximité

 Liaisons continues et qualitatives vers pôles voisins Services vélo ++



1

Quatre objectifs ont été retenus pour structurer la politique mobilité en Cœur de Savoie pour les années à venir :

2

OBJECTIF 1 - Conforter l'armature ferroviaire comme squelette principal de la mobilité durable.

3

OBJECTIF 2 - Offrir des solutions alternatives à la voiture pour l'accessibilité aux pôles générateurs.

4

OBJECTIF 3 - Développer les mobilités alternatives à la voiture, partout pour tous.

OBJECTIF 4 - Communiquer, accompagner les actions.

Ces objectifs, au-delà de leur intérêt pour organiser et classer les actions du plan de mobilité simplifié, peuvent servir à structurer la communication autour de la politique mobilité en Cœur de Savoie.

1

La stratégie complète telle qu'elle a été validée par le Comité de Pilotage du 03 avril 2024, puis par le Comité des maires du 04 mai 2023, est présentée page suivante.

2

La stratégie retenue est une **stratégie volontairement spatialisée**, différenciée en fonction des secteurs, pour tenir compte des spécificités de chaque zone.

3

Elle **s'articule autour de la colonne ferroviaire**, les gares servant de nœuds majeurs au réseau de mobilités : les trois gares du territoire, Montmélian, Saint Pierre d'Albigny et Chamousset, mais aussi la gare de Pontcharra à proximité du Val Gelon.

La stratégie retenue s'est attachée à traiter les « zones grises » mobilité, pour un **équilibre d'accès aux mobilités alternatives**, quel que soit son lieu de vie.

La **desserte des pôles générateurs**, et notamment des parc d'activités économiques AlpEspace, Valgelon/Le Héron et Alp'Arc autrement qu'en voiture est améliorée.

Ci-contre la légende de la carte de stratégie présentée page suivante :

- Une carte organisée par objectifs mobilité – les couleurs.
- Qui permet également d'identifier les modes ciblés – par les formes.

Les deux haltes de Sainte-Hélène-du-Lac et Chignin apparaissent sur la carte comme perspectives (échéance de réalisation à plus de 10 ans).

4 OBJECTIFS (couleur)

-  **OBJECTIF 1 - CONFORTER L'ARMATURE FERROVIAIRE COMME SQUELETTE PRINCIPAL DE LA MOBILITE DURABLE**
-  **OBJECTIF 2 - OFFRIR DES SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE POUR L'ACCESSIBILITE AUX PÔLES GÉNÉRATEURS**
-  **OBJECTIF 3 - DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE, PARTOUT POUR TOUS**
-  **OBJECTIF 4 - COMMUNIQUER, ACCOMPAGNER LES ACTIONS**

MODE CONCERNE (forme)

VELO



Aménagement prioritaire

TRAIN



Gare existante

TRANSPORT EN COMMUN



Transport en commun / Navettes
Nouveau service



Transport en commun / Navettes
Renforcement ou Extension de service

COVOITURAGE



Extension Ligne covoiturage dynamique



Existant pour mémoire



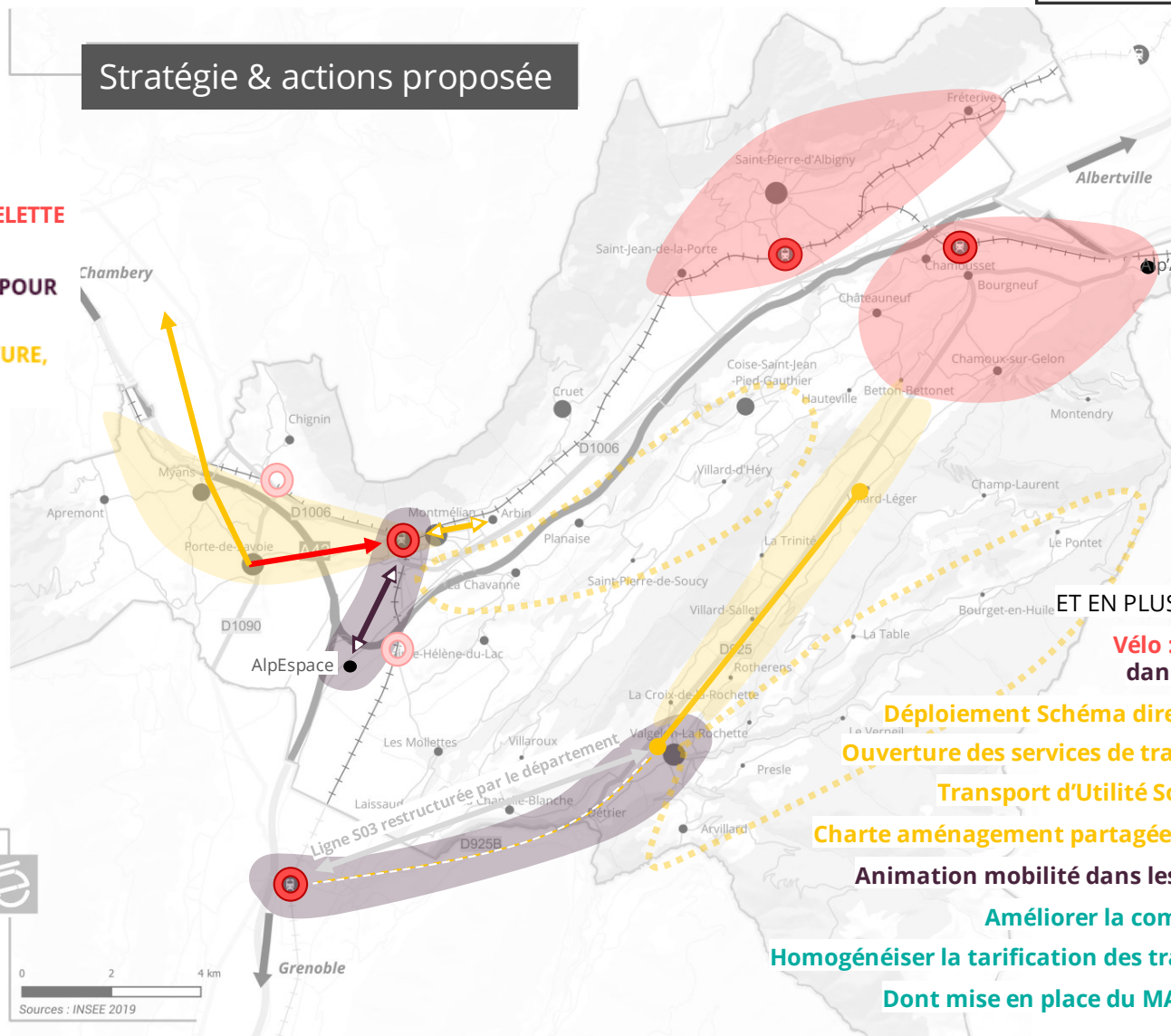
STRATEGIE RETENUE SUR LE TERRITOIRE (2/2)

Envoyé en préfecture le 28/09/2023
Reçu en préfecture le 28/09/2023
Publié le
ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE

La carte ci-contre présente la stratégie retenue sur Cœur de Savoie :

Stratégie & actions proposées

- OBJECTIF 1 - CONFORTER L'ARMATURE FERROVIAIRE COMME SQUELETTE PRINCIPAL DE LA MOBILITE DURABLE**
- OBJECTIF 2 - OFFRIR DES SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE POUR L'ACCESSIBILITÉ AUX PÔLES GÉNÉRATEURS**
- OBJECTIF 3 - DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE, PARTOUT POUR TOUS**
- OBJECTIF 4 - COMMUNIQUER, ACCOMPAGNER LES ACTIONS**



- ET EN PLUS, SUR TOUT LE TERRITOIRE**
- Vélo : Stationnement en gare, dans les PAE, dans les bourgs**
 - Déploiement Schéma directeur cyclable (niveau 1)**
 - Ouverture des services de transport scolaire au public**
 - Transport d'Utilité Sociale sur tout le territoire**
 - Charte aménagement partagée : apaisement des bourgs**
 - Animation mobilité dans les entreprises tous les PAE**
 - Améliorer la communication, sensibiliser**
 - Homogénéiser la tarification des transports Cœur de Savoie**
 - Dont mise en place du MAAS (mobility as a service)**

1 Les actions identifiées comme étant à déployer sur le territoire ont été priorisées par les élus.

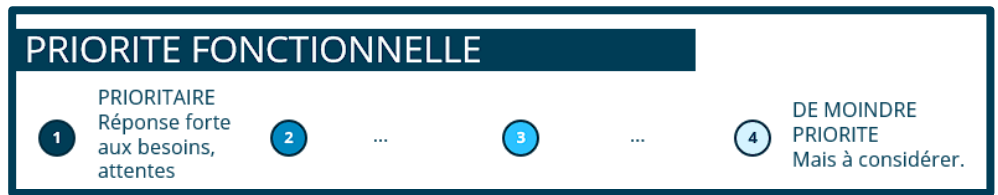
2 Deux types de priorités sont identifiées dans le cadre de la démarche :

3 **LA PRIORITE FONCTIONNELLE** – carte ci-après :

4 Etablie en phase de stratégie, il s'agit d'une notion de priorité indépendante de la faisabilité et de la complexité, qui résulte du choix des élus en phase stratégie.

Elle reflète la pertinence intrinsèque de l'action

(réponses à de nombreux objectifs, consensus élus/populations/acteurs du territoire sur la pertinence de l'action...)



LA PRIORITE OPERATIONNELLE – celle de la programmation, sera établie en phase 3 de la démarche :

Elle tient compte des contraintes techniques, éléments de coûts, problématiques de gouvernance, etc. et reflète l'ordonnancement de mise en œuvre.

Elle est susceptible d'évoluer dans le temps en fonction des opportunités et contraintes (appel à projet pour du financement, opportunité de convention...).

L'intérêt de ces deux priorités ?

L'objectif est de bien différencier la priorité perçue (réponse à de nombreux objectifs, demandée par les citoyens, etc). On distingue ainsi le « c'est très utile » du « c'est pas cher » ou « c'est complexe » -- il peut être décidé de réaliser rapidement une action de priorité fonctionnelle relativement faible, mais très simple à déployer, pour donner de la visibilité rapidement à l'action de la Communauté de communes.

A l'inverse, si une action, complexe de mise en œuvre et nécessitant d'importants investissements, est portée par tous les acteurs, et permet de répondre à de nombreux objectifs (priorité fonctionnelle haute), il peut être intéressant de la travailler, de la garder en mémoire, même si elle n'est pas réalisable immédiatement.

Dans le temps, la priorité fonctionnelle garde la mémoire du besoin, au-delà des limites de budget/faisabilité identifiés lors de la construction du Plan de Mobilité Simplifié, ce qui permet au porteur de projet de réadapter le déploiement dans le temps si le contexte local ou national évolue.

STRATEGIE : PRIORITE FONCTIONNELLE DES ACTIONS

Envoyé en préfecture le 28/09/2023
 Reçu en préfecture le 28/09/2023
 Publié le
 ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE

4 OBJECTIFS (couleur)

- **OBJECTIF 1 - CONFORTER L'ARMATURE FERROVIAIRE COMME SQUELETTE PRINCIPAL DE LA MOBILITE DURABLE**
- **OBJECTIF 2 - OFFRIR DES SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE POUR L'ACCESSIBILITE AUX PÔLES GÉNÉRATEURS**
- **OBJECTIF 3 - DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE, PARTOUT POUR TOUS**
- **OBJECTIF 4 - COMMUNIQUER, ACCOMPAGNER LES ACTIONS**

MODE CONCERNE (forme)

VELO

- Aménagement prioritaire

TRANSPORT EN COMMUN

- ↔ Transport en commun / Navettes Nouveau service
- ↔ Transport en commun / Navettes Renforcement ou Extension de service

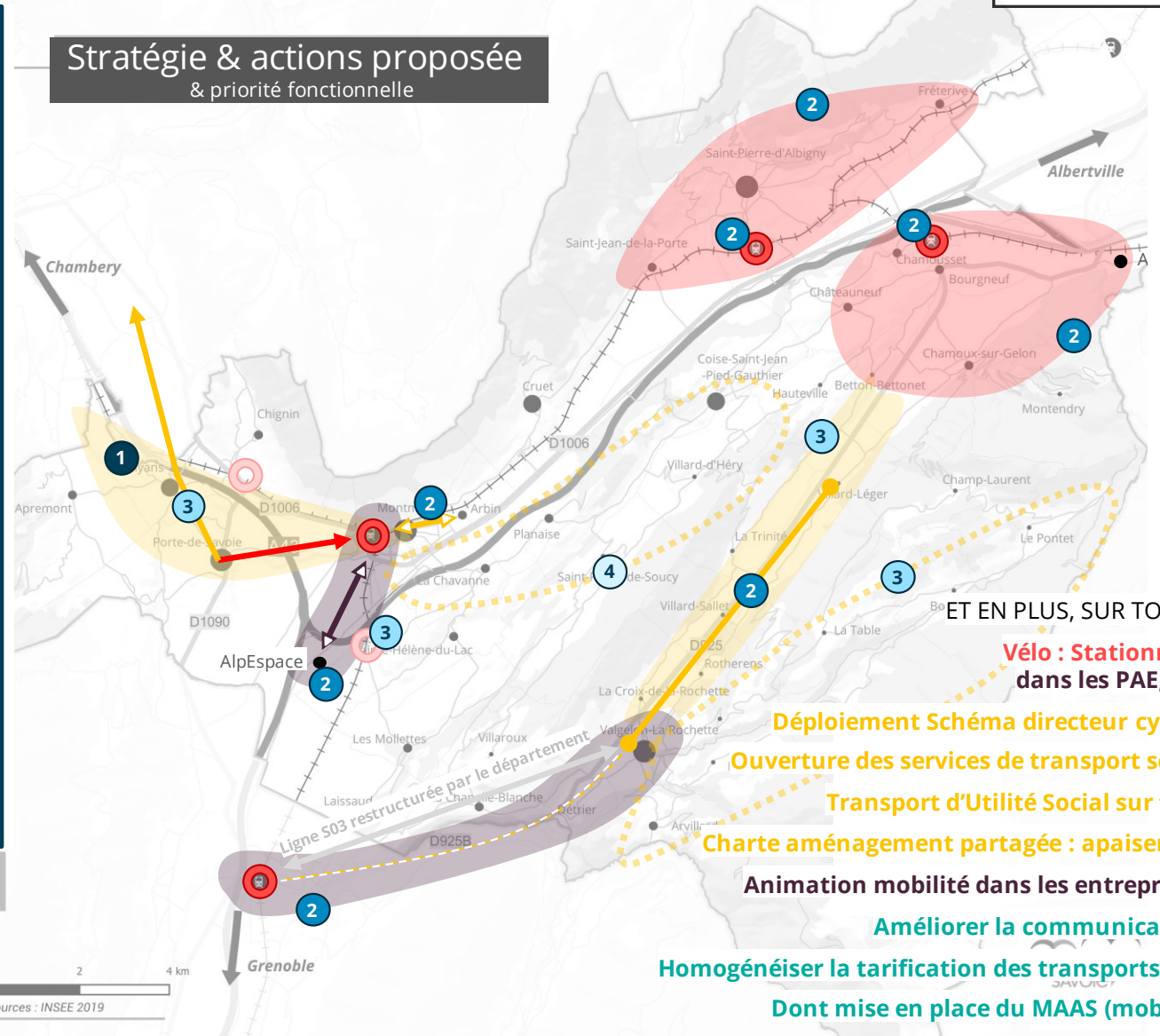
COVOITURAGE

- Extension Ligne covoiturage dynamique
- Existant pour mémoire

TRAIN

- Gare existante

Stratégie & actions proposées & priorité fonctionnelle



- ET EN PLUS, SUR TOUT LE TERRITOIRE**
- **Vélo : Stationnement en gare, dans les PAE, dans les bourgs**
 - **Déploiement Schéma directeur cyclable (niveau 1)**
 - **Ouverture des services de transport scolaire au public**
 - **Transport d'Utilité Sociale sur tout le territoire**
 - **Charte aménagement partagée : apaisement des bourgs**
 - **Animation mobilité dans les entreprises tous les PAE**
 - **Améliorer la communication, sensibiliser**
 - **Homogénéiser la tarification des transports Cœur de Savoie**
 - **Dont mise en place du MAAS (mobility as a service)**

1

Un certain nombre de services mobilité sont déjà en place sur le territoire. Leur maintien (ou non) a été questionné au travers du Plan de Mobilité simplifié.

Ci-dessous ce qu'il en ressort :

2

3

4

SERVICES A ARRETER :

Il a été acté la suppression (ou l'absence d'investissement supplémentaire) pour les services mobilité suivant, qui ne fonctionnent pas :

- Ligne de la vallée des Huiles
- Rezo-Pouce sur le secteur de Porte-de-Savoie / Myans / Apremont
 - > convention avec PNR Chartreuse qui se termine
- Refondre ou arrêter S03
 - > refonte lancée par la Région en 09/2023

LES SERVICES A CONSERVER, VOIRE RENFORCER :

- Transport à la Demande du Val Gelon (mercredi)
- NavEspace
- Velostation de Cœur de Savoie et stationnements sécurisés pour les vélos en gare
- Aide à l'achat vélos à assistance électrique et vélocargo à assistance électrique
- La ligne onCovoit' en Cœur de Savoie « Valgelon - La Rochette / Pontcharra »
- La gratification du covoiturage (Blabla daily)



2 - PROGRAMMATION DES ACTIONS, DEPLOIEMENT D'ICI 2030



PROGRAMMATION DES ACTIONS

- 1
- 2
- 3
- 4

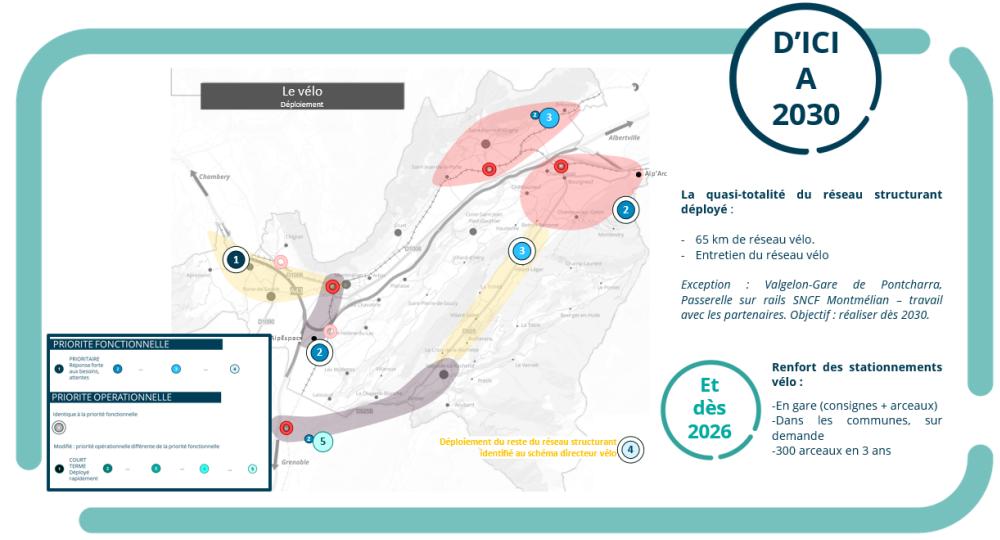
Le Plan de Mobilité Simplifié programme le déploiement de la quasi-totalité des actions identifiées d'ici à 2030.

Seuls sont projetés au-delà de 2030 :

- Le déploiement du réseau vélo structurant de priorité fonctionnelle moindre (niveaux 3 et 4) : résultant de l'arbitrage budgétaire validé en COPIL le 13/07/23
- Et quelques axes vélo de priorité 1 et 2 : de complexités techniques ou organisationnelles particulières.

Comme indiqué dans la partie 1 de ce rapport, les actions ont été réfléchies pour répondre aux 4 objectifs mobilité retenus :

- OBJECTIF 1 - Conforter l'armature ferroviaire comme squelette principal de la mobilité durable.**
- OBJECTIF 2 - Offrir des solutions alternatives à la voiture pour l'accessibilité aux pôles générateurs.**
- OBJECTIF 3 - Développer les mobilités alternatives à la voiture, partout pour tous.**
- OBJECTIF 4 - Communiquer, accompagner les actions.**



DEPLOIEMENT DU RESEAU STRUCTURANT VELO (4/4)
EXPLOITATION

DEPLOIEMENT DU RESEAU STRUCTURANT VELO (3/4)
LES COUTS DE DEPLOIEMENT

DEPLOIEMENT DU RESEAU STRUCTURANT VELO (2/4)
REALISATION DES AMENAGEMENTS

DEPLOIEMENT DU RESEAU STRUCTURANT VELO (1/4)
LE STATIONNEMENT VELO

FICHE TRANSVERSE VELO

STATIONNEMENT VELO PROUETE

Plan de mobilité - Plan d'action

Plan de mobilité

Plan de mobilité - Pla

Plan de mobilité - Pla

Plan de mobilité - Plan d'action Programmation

Les pages ci-après constituent en une synthèse des actions déployées sur le territoire d'ici à 2030.

La présentation est axée par mode, angle d'approche plus simple à communiquer au grand public.

Le présent livrable dans sa partie 4 décrit le détail de chaque action, objectif par objectif.



DEPLOIEMENT (1/6) ITINERAIRES VELOS ET STATIONNEMENTS

Envoyé en préfecture le 28/09/2023
Reçu en préfecture le 28/09/2023
Publié le
ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE

D'ICI A 2030

L'ensemble du réseau structurant priorités fonctionnelles 1 et 2 :

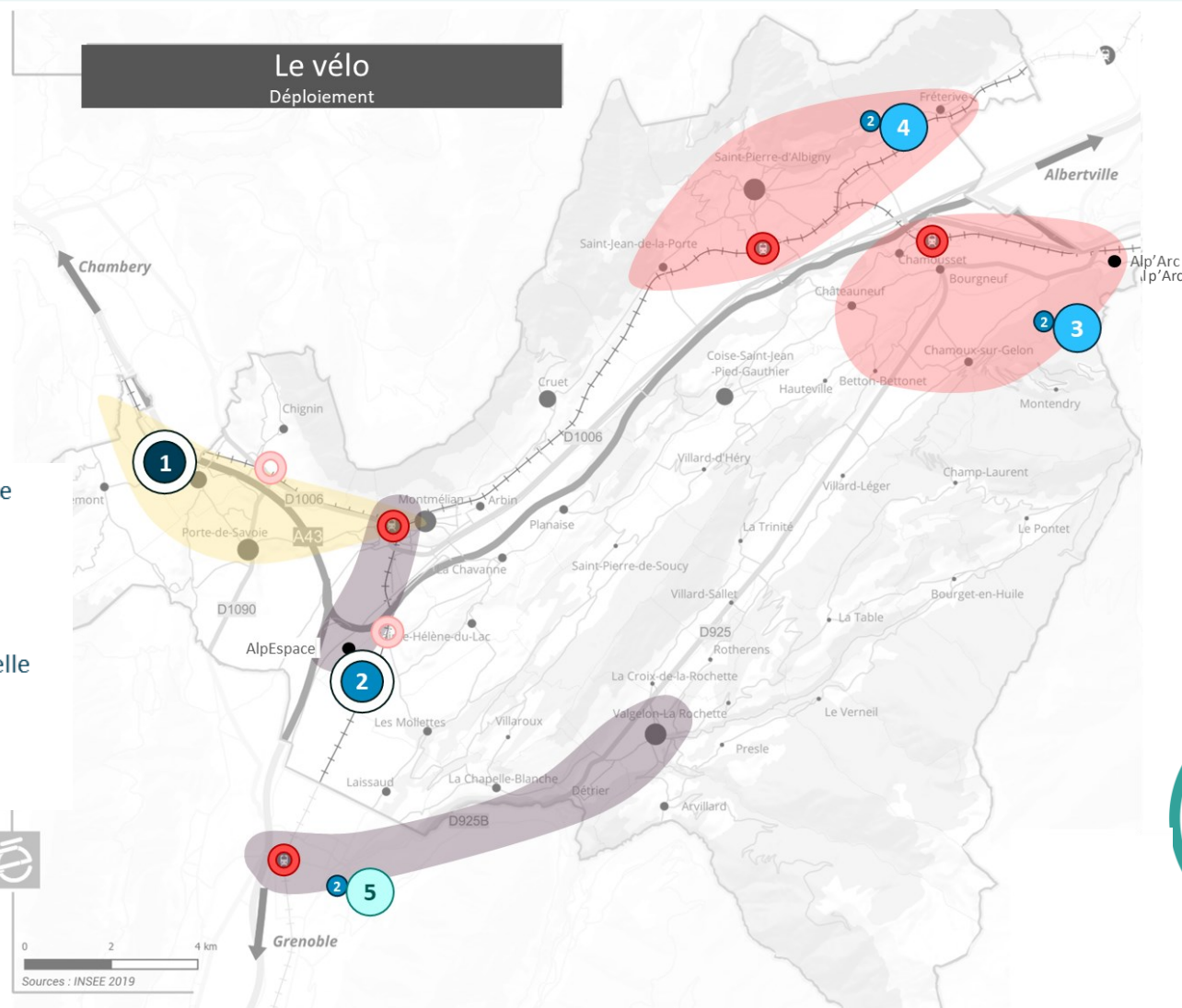
- 33 km de réseau vélo.
- Entretien du réseau vélo

Exception : Val Gelon - Gare de Pontcharra, Passerelle sur rails SNCF Montmélian – travail avec Département de la Savoie et SNCF. Objectif : réaliser dès 2030.

Et dès 2026

Renfort des stationnements vélo :

- En gare (consignes + arceaux)
- Dans les communes, sur demande
- 300 arceaux en 3 ans



Priorité fonctionnelle respectée



Priorité opérationnelle modifiée



DEPLOIEMENT (2/6) SYSTÈME COVOITURAGE

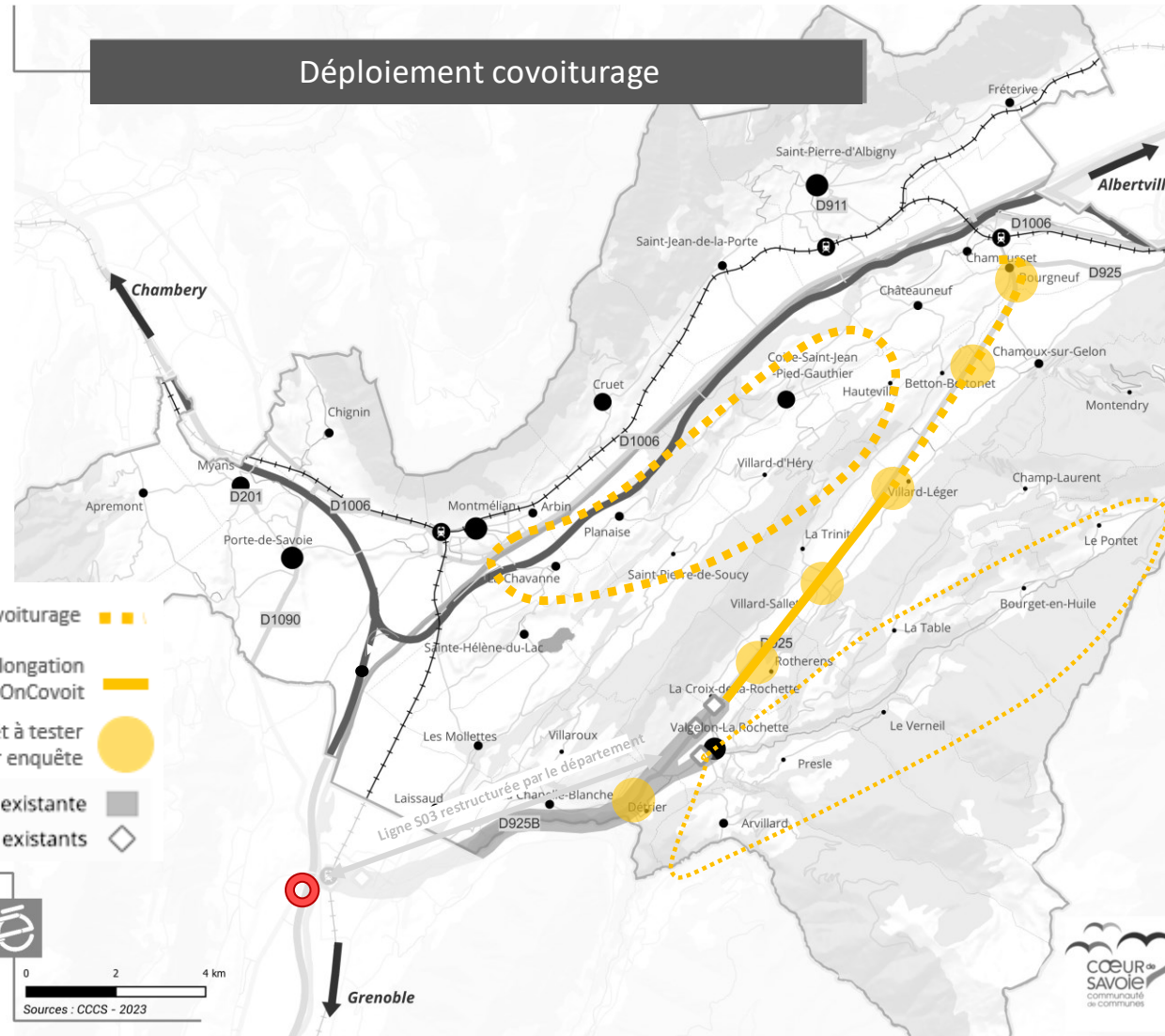
Envoyé en préfecture le 28/09/2023

Reçu en préfecture le 28/09/2023

Publié le

ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE

DES début 2025



La ligne de covoiturage dynamique dans le Val Gelon étendue :

- 3 arrêts ajoutés (6 identifiés, étude à mener).
- Possible extension ultérieure si continue de bien fonctionner.

D'ici 2025 : dispositif de covoiturage dans le Val Coisin

- Identification de sites de covoiturage dans les villages
- Communication autour de BlablaDaily.

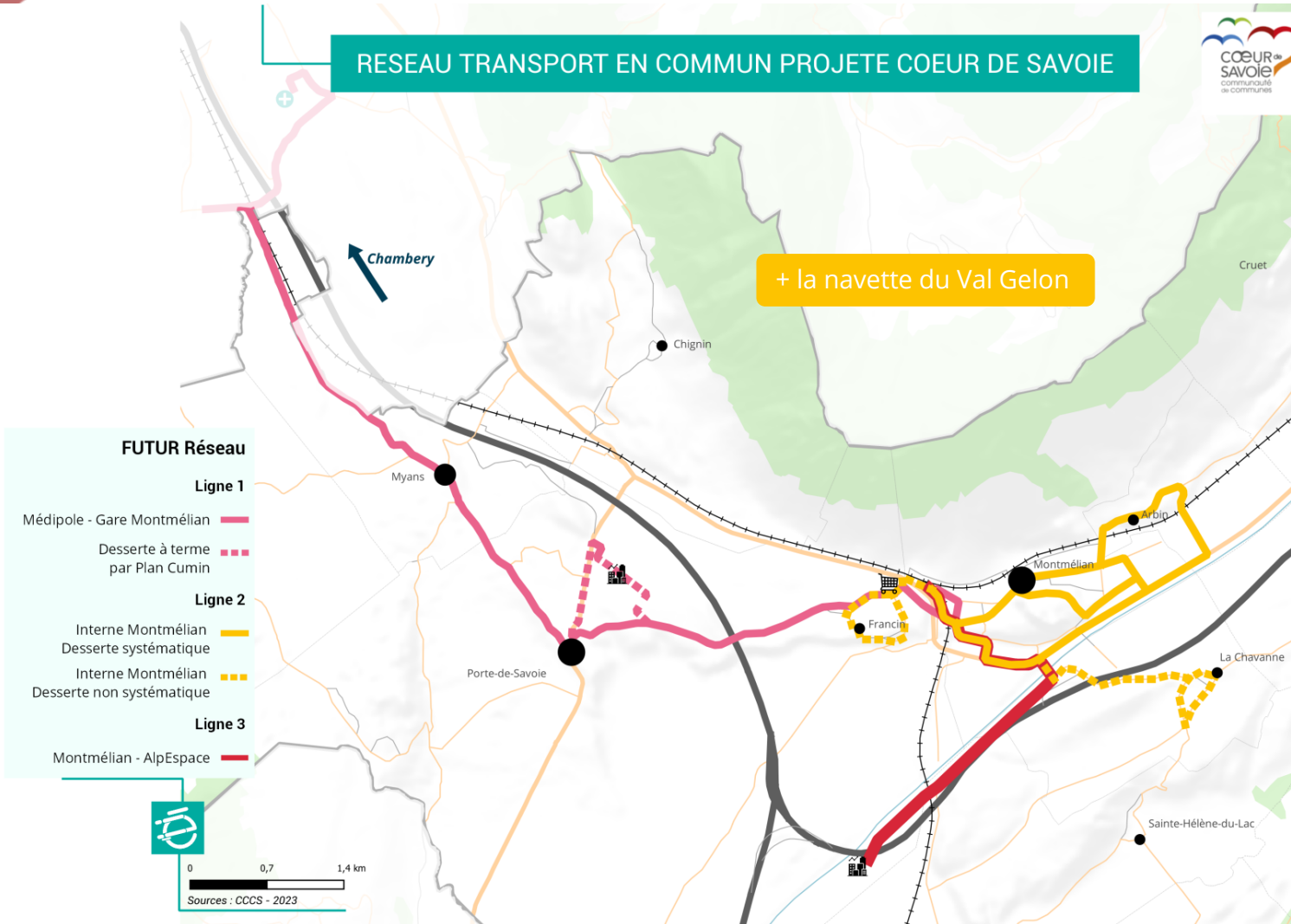
Puis d'ici 2030 : dans la Vallée des Huiles

- Communication autour de BlablaDaily

DEPLOIEMENT (3/6) RESEAU TRANSPORT EN COMMUN

Envoyé en préfecture le 28/09/2023
Reçu en préfecture le 28/09/2023
Publié le
ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE

2027



Un réseau Cœur de Savoie, avec 4 lignes :

- Le transport à la demande du Val Gelon
- La navette interne Montmélian (actuelle MontBus)
- La navette Gare de Montmélian - AlpEspace (actuelle NavEspace)
- La navette Médipôle - Gare de Montmélian

Les lignes répondent à des objectifs différents et n'ont pas toutes le même niveau de réponse aux enjeux. Il est toutefois retenu de les déployer en même temps pour faciliter à la fois la gestion, et également la communication et l'identification du réseau par les usagers.

Des tarifs homogènes :

- Ticket journée valable sur tout le réseau
- Carnets de 10 tickets
- Abonnement mensuel
- Abonnement annuel

... Et réflexion sur la mise en place d'un MaaS (Mobility as a System) d'ici 2030 (ticket numérique, application...).

**DES
2024**

COMMUNIQUER POUR ACCOMPAGNER



Conservation des actions déjà existantes.

Continuer et renforcer la communication générale, au travers de 4 axes :

- Supports de communication à jour (site web, plaquette...)
- Déploiement de l'identité visuelle
- Sensibilisation au partage de la route (vélo/voiture – piéton/vélo/voiture)
- Communication de mise en place sur chaque nouveau service

Plan de communication partagé.



**À
partir
de
2026**

Changer les comportements sur le domicile-travail

Phaser pour accompagner sur le long terme les nouveaux services

Animations par zone : 3 par an

Animation par thème, sur toutes les zones : 1 par an

DEPLOIEMENT (5/6) INTERMODALITE EN GARE

Envoyé en préfecture le 28/09/2023

Reçu en préfecture le 28/09/2023

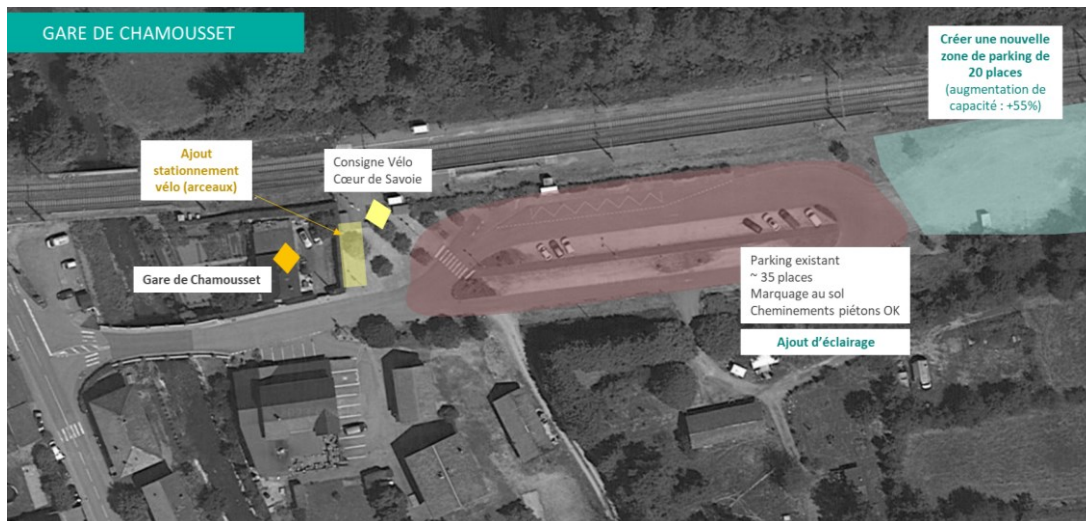
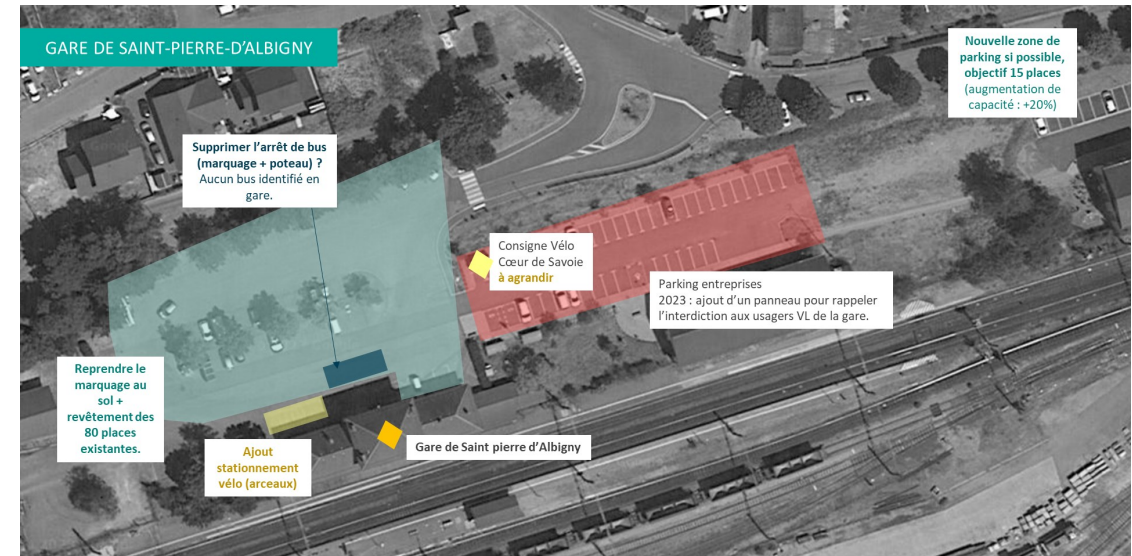
Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE

2027
2028

- En gare : intermodalité facilitée
- Montmélian : Accès bus, vélo renforcé
- Chamousset et Saint Pierre d'Albigny : Accès vélo renforcé, extension zones parkings



• ET AUSSI

2027

Optimisation des transports scolaires et ouverture au public

En lien avec réseau Cœur de Savoie

2025

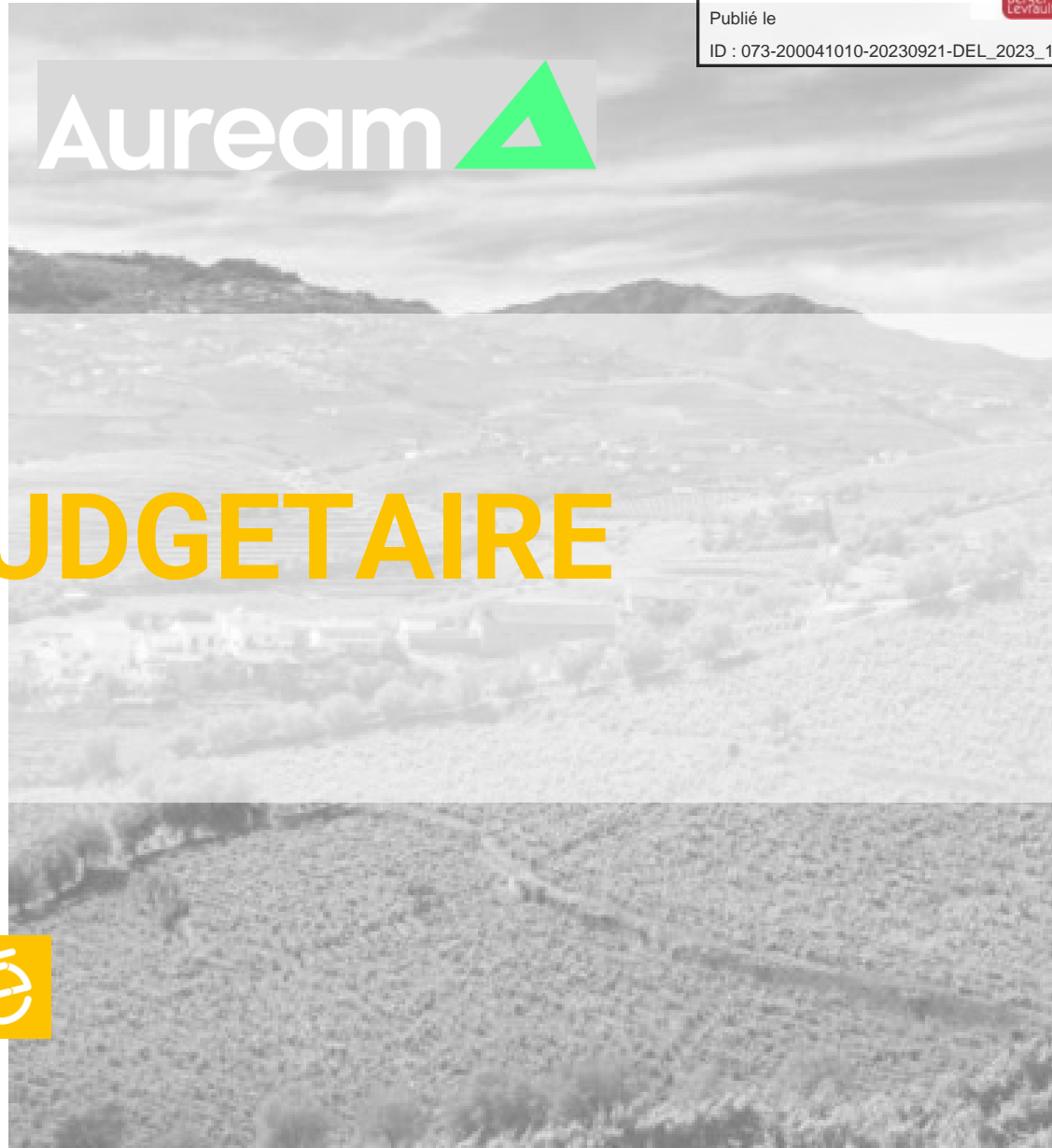
- Transport solidaire (type transport d'utilité sociale)
- Permettre aux plus fragiles de se déplacer.

(priorité fonctionnelle 3, mais déploiement rapide suite décision des élus)

2025

Charte d'aménagement pour les piétons.

Donner des clés pour aménager en faveur des modes actifs dans les communes.



3 - APPROCHE BUDGETAIRE



1

PROGRAMMATION DES ACTIONS :

2

La description des actions (fiches actions) est présentée en partie 4 de ce document, par objectif.

3

Nous présentons dans cette partie la programmation retenue pour le déploiement des actions.

4

La programmation a été établie en suivant les principes suivants :

- Actions globalement échelonnées selon leur priorité fonctionnelle
- Et en fonction de la capacité à financer.
- Ajustements réalisés pour :
 - Réaliser rapidement une action moins prioritaire, mais facile à faire : donner de la visibilité aux actions de la Communauté de communes rapidement
 - Prendre en compte le besoin d'étalement des actions complexes (aspects financiers et capacité de suivi)
 - Intégrer la complexité en termes de gouvernance ou réalisation

La programmation retenue est présentée en fin de chapitre par ensembles cohérents.

FINANCEMENT DES ACTIONS :

Ce travail de programmation a été réalisé en la mettant au regard de la capacité à financer de la collectivité en mobilisant plusieurs leviers :

- Montant des recettes estimées
- Contribution du budget général
- Contribution du versement mobilité
- Hypothèses de financement extérieurs (aide du Département de la Savoie, appels à projets nationaux ou européens)
- Hypothèses d'emprunt

Le détail des hypothèses retenues (estimation du versement mobilité et taux de perception, hypothèses de financements...) est présenté page suivante.

PROSPECTIVE BUDGETAIRE

Une prospective budgétaire à 7 ans (soit horizon 2030) a été construite.

Son objectif :

- dégager les grandes tendances en recettes et en dépenses
- explorer la structure actuelle pour le financement de l'investissement
- parfaitement appréhender les contributions des collectivités membres
- valider les pratiques d'amortissement et de reprise de subvention
- préciser le cadre fiscal (et notamment prise en compte de la TVA)
- calculer la capacité d'autofinancement et la capacité d'autofinancement net

Les **budgets de fonctionnement** sont établis en fonction de l'offre de service :

- Structurer les recettes de fonctionnement :
 - Versement mobilité
 - Affectation des recettes de versement mobilité à des actions précises de l'activité mobilité
 - Evolution de son taux,
 - Estimation des recettes des usagers,
 - Contribution du budget général
 - Etc.
- Structurer annuellement les charges de fonctionnement, poste à poste et prévision de leur évolution.
- Intégrer l'existant (sauf services supprimés) et les nouveaux services identifiés par le PDMS

Finalement, un **plan pluriannuel d'investissement** avec intégration d'hypothèses de financement externes, pour :

- Mettre en exergue le besoin de financement de la section investissement, et comment la capacité nette d'autofinancement de la CC permet d'y répondre.
- Le cas échéant, des prévisions d'emprunts et d'amortissements d'emprunt seront intégrées.
- Incertitude sur les financements mobilité à 2030 (beaucoup d'évolutions sur les financements, tendance haussière)

STRUCTURATION & PRINCIPALES HYPOTHESES

Le budget est structuré sur la base d'**un unique budget : le budget annexe mobilité**.

Le budget annexes permet d'individualiser les recettes et les dépenses propres au service de la Mobilité et ainsi déterminer les tarifs à appliquer.

Le budget annexe Mobilité bénéficie principalement de deux ressources propres : le versement mobilité et le produit des recettes commerciales. Il peut être mis en œuvre une Subvention d'équilibre acceptée du budget principal vers le budget annexe au regard d'une délibération spécifique prise par le conseil communautaire.

Il est également possible de ne pas intégrer certains éléments utiles pour la mobilité et le projet porté par la communauté de communes (comme les pistes cyclables) . Mais, dans la mesure où il réside un triple enjeu :

- Politique : le Plan de mobilité répond à un projet de la communauté de communes et implique la création de voie cyclables.
- Financier : nécessité de disposer d'une ressource supplémentaire, le Versement Mobilité, pour développer l'offre de mobilité.
- Fiscal : intérêt d'assujettir le budget annexe (M43) : cette imposition permet de récupérer la TVA ayant grevé les dépenses constitutives du prix de revient des produits vendus ou des services fournis. Cela concerne autant la section de fonctionnement que celle d'investissement.

l'ensemble des dépenses ont été intégrées.

Principales hypothèses pour la structuration du budget :

- Montant des dépenses et recettes estimées : détails dans chacune des fiches action en 4ème partie de ce document
- Pas d'intégration d'une contribution du budget général à ce stade.
- Contribution du versement mobilité à hauteur de **1 260 000 €HT**, valeur médiane de l'estimation, taux de perception de 0,6% (taux maximal). **Mobilisé dès juillet 2024**. Voir estimations pages suivantes.
- Des hypothèses de financement extérieurs (aide du Département, appels à projets nationaux ou européens) :
 - **30%** de financement du Département pour le déploiement des **axes structurants vélo**
 - **20%** de **financements supplémentaires** pour l'ensemble des projets d'investissement (par le biais d'appels à projet)
- Des hypothèses d'emprunt : à hauteur de **3,2M€**

- 1
- 2
- 3
- 4

Pour mémoire, quelques rappels autour du versement mobilité :

- **Principe** : Le Versement Mobilité (VM) constitue la participation des employeurs de plus de 11 salariés au financement de la compétence Mobilité portée par les AOM ayant institué ce versement. L'institution du versement mobilité, la fixation du taux et sa modification se fait par délibération de l'organe délibérant.
- **Affectation du VM** : Le versement mobilité peut financer tout investissement et fonctionnement de services ou d'actions qui rentrent dans le champ de compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Il est conditionné à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes.
- **Assujettis** : tous les employeurs privés ou publics (entreprises du secteur privé, Etat, CT, EPIC et EPA autonomes, GIP, GIE) qui emploient 11 salariés et plus dans une zone où est institué le versement mobilité.
- **Assiette** : L'ensemble des rémunérations soumises à cotisations de Sécurité Sociale.
- **Taux** : l'organe délibérant décide librement du taux du VM dans la limite des taux fixés par la loi. La modification du taux de VM entre en vigueur au 1er janvier ou au 1er juillet de chaque année, l'organisme de recouvrement doit en être informé avant le 1er novembre ou le 1er mai, ce dernier dispose alors d'un mois pour informer les assujettis du nouveau taux.
- **Recouvrement** : le recouvrement est effectué par les différents organismes chargés de récolter les cotisations sociales et patronales (URSSAF, MSA etc.). Ces organismes reversent ensuite le produit de la taxe à l'AOM après avoir précompté des frais de recouvrement. L'Etat prélève également une quote-part de la taxe au prorata des effectifs militaires en activité sur le ressort territorial de la collectivité. Le reversement du produit de la taxe à l'AOM est mensuel ou trimestriel en fonction des organismes de recouvrement (URSSAF mensuel, MSA trimestriel).

Détermination du taux maximal de VM sur Cœur de Savoie :

Population	< à 10 000 habitants et avec au moins une communes classées touristiques	Comprise entre 10 000 et 100 000 habitants	Comprise entre 10 000 et 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en site propre	De plus de 100 000 habitants	De plus de 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en mode régulier ou guidé
Taux	0,55%	0,55%	0,85%	1,00%	1,75%
		Majoration possible			
EPCI	-	+ 0,05%	+ 0,05%	+ 0,05%	+ 0,05%
Communes touristiques	-	+ 0,20%	+ 0,20%	+ 0,20%	+ 0,20%

- La Communauté de communes Cœur de Savoie couvre un territoire accueillant 38 335 habitants (INSEE 2017).
- Périmètre compris entre 10 000 et 100 000 habitants : versement mobilité max : 0,55%
- Communauté de communes : + 0,05%
- Aucune commune touristique identifiée à date

Le taux de versement mobilité maximal est de 0,60%.

La Communauté de communes Cœur de Savoie envisage de mobiliser le versement mobilité avec un taux de versement à 0,60% à compter de juillet 2024.

- 1
- 2
- 3
- 4

Détermination de l'assiette :

- Il y a 38 335 habitants sur le territoire de Cœur de Savoie (INSEE, 2017).
- 8505 salariés du secteur privé sont recensés sur le périmètre de l'EPCI, et 5 855 établissements actifs et non fermés :
- Soit 22,1 % : part des salariés du secteur privé sur l'ensemble de la population totale
 - **5%** des établissements disposent de 11 salariés et + (sur la base des effectifs connus) – *Nota: 3106 établissements comptent un effectif d'une seule personne*
 - Sur ces établissements de plus de 11 salariés :
 - 51% des établissements ont entre 11 et 19 salariés : **il existe un risque potentiel de passage sous le seuil de 10 salariés.** Cependant, les effectifs compris entre 11 et 19 ne représentent que 25% de l'ensemble des effectifs totaux.
 - > **Pour réduire cette occurrence**, les entreprises comportant 11 salariés en 2022 ne sont pas intégrées dans l'analyse.
 - 20% des établissements présentent plus de 40 salariés : **certains salariés peuvent travailler majoritairement hors du périmètre, cas de la SNCF qui indique 1 219 salariés.**
 - > **Pour ne pas fausser l'analyse**, les effectifs, bien que, *a priori*, intégrés dans les effectif du territoire, donc dans le calcul du VM, n'ont pas été pris en compte dans le calcul.

Il est retenu une assiette de **7967** effectifs pouvant entraîner l'assujettissement de leur établissement au titre des données issues du répertoire SIRENE.

Nota : en annexe, le détail des comparaisons d'estimatifs d'effectifs en fonction des données considérées. A prendre en compte et considérer dans les analyses : **des données déjà anciennes pour les données CLAP (2015).**

Les scénarios de potentiel fiscal :

3 scénarios sont proposés :

- Minimal** : 90% Effectif assujetti minimum des 3 évaluations (en l'espèce CLAP 2015) * 90% Brut moyen de l'EPCI * taux VM applicable
- Médian** : 95% de la médiane des 3 estimations * 90% brut moyen de l'EPCI * taux VM applicable
- Maximal** : Moyenne des 3 estimations surpondérant la valeur maximale * 90% Brut moyen de l'EPCI * taux VM applicable

Taux VM	Maximal	Médian	Minimal
0,30 %	667 000	630 000	455 000
0,40 %	882 000	840 000	567 000
0,50 %	1 102 000	1 050 000	709 000
0,60 %	1 322 000	1 260 000	850 000

MAXIMAL

Valeur crédible sur la base des données 2022. Mais risque si décroissance d'effectifs liée aux tensions économiques (énergie, inflation...)

MINIMAL

Ce calcul étant assis sur une donnée datée (CLAP 2015), il est présenté comme un montant « acquis » tant le potentiel de développement s'est concrétisé sur le territoire

PROGRAMMATION BUDGETAIRE : BILAN (1/2)

- 1
- 2
- 3
- 4

Ci-dessous et page suivante la synthèse de la programmation budgétaire, intégrant l'existant et le projeté (l'ensemble des actions déployées).

Le détail de la programmation est fourni en annexe au plan de mobilité .


A noter : en 2023, les chiffres présentés résultent d'une vision analytique et ne représentent pas la vision comptable.

FONCTIONNEMENT

	ALLOUE 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Recettes usagers / Vente de titres	216 000	218 220	220 463	222 730	255 221	258 141	261 096	264 089
Produits issus de la fiscalité (VM)	0	629 887	1 291 269	1 323 551	1 356 639	1 390 555	1 425 319	1 460 952
Subventions d'exploitation (Région, Etat..)	1 985 500	1 369 900	1 370 980	1 371 038	1 371 097	1 371 157	1 371 216	1 371 277
Autres produits de gestion courante (recettes CRTS)	735 000	820 000	820 000	820 000	820 000	820 000	820 000	820 000
Total réel	2 936 500	3 038 007	3 702 712	3 737 319	3 802 958	3 839 853	3 877 632	3 916 318
TOTAL RECETTES FONCTIONNEMENT	2 936 500	3 038 007	3 702 712	3 737 319	3 802 958	3 839 853	3 877 632	3 916 318

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Opérations d'ordre	0	10 360	45 669	61 329	85 488	119 063	145 020	171 735
Total ordre	0	10 360	45 669	61 329	85 488	119 063	145 020	171 735
Charges à caractère général (011)	2 943 305	3 178 918	3 298 810	3 404 619	3 710 505	3 781 112	3 870 875	3 960 071
Charges de personnel et frais assimilés (012)	283 000	314 950	351 145	356 412	361 758	367 185	372 693	378 283
Atténuations de produits	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres charges de gestion courante (65)	33 600	79 320	110 058	110 814	111 590	112 385	113 199	114 034
Charges exceptionnelles (66)	0	11 177	48 196	60 346	80 037	107 376	123 005	136 754
Total réel	3 259 905	3 584 365	3 808 209	3 932 192	4 263 890	4 368 057	4 479 772	4 589 142
TOTAL DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	3 259 905	3 594 725	3 853 878	3 993 521	4 349 378	4 487 120	4 624 792	4 760 877
Résultat FONCTIONNEMENT		-556 717	-151 166	-256 202	-546 420	-647 267	-747 159	-844 559

PROGRAMMATION BUDGETAIRE : BILAN (2/2)

Envoyé en préfecture le 28/09/2023
 Reçu en préfecture le 28/09/2023
 Publié le 
 ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE

INVESTISSEMENT

	ALLOUE 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
040	0	10 360	45 669	61 329	85 488	119 063	145 020	171 735
Total ordre	0	10 360	45 669	61 329	85 488	119 063	145 020	171 735
affectation de l'excédent de fonctionnement			0	0	0	0	0	0
Dotations, fonds divers et réserves	49 200	0	0	0	0	0	0	0
Subventions d'investissement	10 000	182 605	656 359	501 402	536 915	604 459	428 955	381 930
Recours à l'emprunt		223 549	750 735	288 667	455 143	632 263	431 645	420 004
Total réel	59 200	406 154	1 407 094	790 069	992 058	1 236 722	860 600	801 934
TOTAL RECETTES INVESTISSEMENT	59 200	416 514	1 452 762	851 398	1 077 546	1 355 785	1 005 619	973 668

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TOTAL DEPENSES D'INVESTISSEMENT	538 068	392 810	1 363 717	1 028 343	1 134 136	1 237 573	861 302	810 459
Résultat INVESTISSEMENT		23 704	89 045	-176 945	-56 589	118 212	144 317	163 210

cout net global -533 013 -62 121 -433 147 -603 010 -529 055 -602 842 -681 349

A titre de comparaison, en 2023 (avec les actions mobilité déjà mises en place – transport scolaire, navettes, et personnel affecté), le coût net global estimé s'élève à - 702 000 €.



4 – FICHES ACTIONS



UN ENSEMBLE DE FICHES ACTIONS

- 1
- 2
- 3
- 4

Ci-dessous le principe générique explicatif de la manière dont les fiches actions sont présentées. Elles sont ordonnancées par objectif et numéro d'action.

Pour une meilleure lisibilité et la cohérence avec le schéma directeur vélo, les actions vélos renvoient toutes vers une fiche de déploiement unique en fin de chapitre.

Page 1 : si utile au territoire (action non connue/identifiée sur le territoire) Fiche générique & exemples sur d'autres territoires

Principes génériques + Avantages/Inconvénients + Quelques éléments de benchmark

2.1
LIGNES DE COVOITURAGE DYNAMIQUE (1/3)

Le benchmark EBULIS

Le principe :
 Le covoiturage dynamique est une solution de covoiturage sans réservation. Entre la ligne de bus et l'autostop, la ligne de covoiturage dynamique comporte des arrêts identifiés. La mise en relation se fait par application ou dans quelques cas, par borne (solution plus lourde). Ces solutions permettent de mettre en relation le covoitureur et le conducteur dans un délai de temps très restreint, sans réservation en amont.
 Aujourd'hui, les collectivités accompagnent cette solution en offrant une offre de service complète aux usagers : prise en charge du retour à vide, subventions au conducteur voire aux passagers, qui sont réfléchies territoire par territoire.

Financement : Les expérimentations de ce type de solution sont aujourd'hui favorisées grâce à des programmes de financement incitatifs (CEE notamment)

Les points positifs :

- Identification des lignes → appropriation du service pour les usagers. Le covoiturage devient l'équivalent d'une ligne de bus sur le territoire : matérialisé, avec une origine-destination et des points d'arrêt.
- Souplesse de conception, plusieurs solutions sur le marché. Deux types de solutions majoritairement déployés : avec ou sans panneaux dynamiques.
- Limitation des coûts pour les usagers : pour un trajet de 15 km, sur la base de 2 personnes par véhicule, le gain pour les utilisateurs peut être estimé à 130€/mois soit 1420€ par an (vacances décomptées)
- Réduction des émissions de GES sur les trajets covoiturés
- Techniquement : Gestion des relations utilisateurs (CRM, assistance téléphonique) par l'entreprise qui déploie le service

Points d'attention :

- Solution encore expérimentale, retour d'expérience de quelques années seulement.
- Covoiturage en baisse sur le territoire suite à la pandémie de COVID19
- Les solutions avec mise en œuvre d'équipements sont relativement coûteuse, et surtout moins évolutives.
- Penser des zones d'arrêts (délaissés permettant l'arrêt en sécurité).

BENCHMARK

Depuis janvier 2021, le réseau STAR (Rennes Métropole) propose une **ligne de covoiturage dynamique de 30km**. Pour le conducteur, chaque trajet est rémunéré 1€ (avec ou sans passager) et le service est gratuit pour le passager. L'objectif est d'atteindre 1000 conducteurs inscrits pour assurer un service optimal. Si un passager ne trouve pas de conducteurs, des véhicules spécifiques sont disponibles pour assurer le trajet.

Arrêt avec panneau dynamique - Réseau STAR

Depuis 2017, **Illicov** a déployé 13 lignes en France. C'est un service sans équipements qui se gère par smartphone et qui nécessite peu de temps pour la mise en place (-3mois) et moins d'investissement. Illicov est subventionné par les CEE pour former les élus et les techniciens et expérimenter des lignes sur le territoire sans marché public.

Bornière statique - arrêt Illicov

Communauté de communes de l'Alta-Rocca - Plan d'action
Dernière mise à jour Benchmark
NOVEMBRE 2022
14

Page 2 : La fiche pour votre territoire

Carte + Déroulé de la mise en œuvre + Gouvernance et financement. Coût + Eventuelles difficultés de mise en œuvre + Impact environnemental + Durée.

3.1
ETENDRE LA LIGNE ONCOVOIT DANS LE VAL GELON

PRIO 1&2
DEPLOIEMENT xxx

La ligne de covoiturage OnCovoit dans le ValGelonn fonctionne bien, avec un nombre d'usager en augmentation constante (exponentielle). Dispositif encore récent. Il est acté de la prolonger dans le ValGelonn, à minima jusqu'à Villard Léger - voire jusque Chamusset.

Gouvernance : Cour de Savoie.

Les actions à mener et planning :

1. Identification des points d'arrêts qui paraissent intéressants (voir carte ci-contre)
2. Etude de flux + Sollicitation par enquête des usagers et futurs usagers : points d'arrêts à mettre en place ?
3. Contractualisation avec le prestataire pour la création des nouveaux arrêts et leur intégration à la ligne
4. Communiquer sur le dispositif, dans le Val Gelon, mais aussi dans la Vallée des Huites, pour inciter au rabattement sur la ligne.

Points d'attention / à ne pas oublier :

- Dispositif récent : continuer de mobiliser le retour d'expérience des usagers régulièrement.
- Anticiper avec le département les faisables/infaisables pour les traversées piétonnes. Se procurer la charte du département pour les modes actifs et piétons sur son réseau (document en cours de production en janvier 2023)

Aides disponibles : plan covoiturage 2023-2027 Etat (fond vert).

Coût d'investissement et exploitation :

- Investissement : étude, nouveaux points d'arrêts et modification de l'appelation : ~ 40 k€.
- Fonctionnement : 15k€/an pour la gratification + 50k€/an

Durée de déploiement : ~ 9 mois.

Gains Environnement : ~ 10kg CO2 tous les 100km covoiturés.

Éléments techniques :

Nombre de points d'arrêts à créer :
 - proposition de doubler le nombre de points d'arrêts, en sondant les utilisateurs sur leurs localisations (6 possibilités identifiées).

Éléments techniques pour la formalisation des points d'arrêts :
 - Visibilité des points d'arrêt depuis la route
 - Accessibilité piéton depuis les bourgs à travailler quand distance inférieure à 800m.
 - Zone de stationnement à proximité à identifier.

Ligne de covoiturage - onCovoit

Plan de mobilité - Plan d'action Programmation
Version 1 du 01/06/2024
25

- PRIO 1&2
- PRIO 1&2
- PRIORITE FONCTIONNELLE 1 & 2 (fort niveau de réponse aux enjeux et besoins)
- PRIO 3&4
- PRIORITE FONCTIONNELLE 3 & 4 (moindre niveau de réponse aux enjeux et besoins)

Aides disponibles : à date de juin 2023.
 A réévaluer lorsque l'action va être déployée.

Coûts d'investissement et fonctionnement : exprimés en hors taxe.



FICHES ACTIONS

OBJECTIF 1 : CONFORTER L'ARMATURE FERROVIAIRE COMME SQUELETTE PRINCIPAL DE LA MOBILITE DURABLE

- 1.1 RENFORCER LE STATIONNEMENT DES VELOS DANS TOUTES LES GARES
- 1.2 AMENAGER DES LIAISONS CYCLABLES AU ¼ D'HEURE AUTOUR DES GARES
- 1.3 RENFORCER LES GARES EN TANT QUE POLES RELAIS : ETENDRE LES ZONES DE PARKING EN GARE DE SAINT PIERRE D'ALBIGNY ET CHAMOUSSET
- 1.4 CONFORTER LA GARE DE MONTMELIAN AVEC DU RABATTEMENT EN TRANSPORT EN COMMUN





1.1

TOUTES GARES : Renforcer le stationnement vélo sécurisé en gares

Développer les possibilités de stationnement pour les vélos en gare a été acté comme une priorité pour le développement des mobilités en Cœur de Savoie.

Le stationnement en gare doit être sécurisé.

1.2

TOUTES GARES : liaisons cyclables au ¼ d'heure autour des gares

Il a été acté comme prioritaire dans la stratégie vélo un renforcement de l'accessibilité des gares en vélo, en ciblant les zones accessibles en 15 minutes en vélo depuis la gare :

- Gare de Chamousset : liaison cyclable vers Bourgneuf, Chamousset, Châteauneuf, le PAE AlpArc
- Gare de Saint Pierre d'Albigny : liaison cyclable vers Saint-Pierre, Fréterive, Saint-Jean-La-Porte
- Gare de Montmélian : liaison vers le PAE AlpEspace, vers Porte de Savoie

Mise en œuvre des actions vélo dans la fiche dédiée vélo, en fin de chapitre, en lien avec le schéma directeur cyclable de Cœur de Savoie.

Les gares de Saint-Pierre-d'Albigny et Chamousset sont travaillées dans le Plan de Mobilité avec une accessibilité modes actifs + voitures (pas de transports en commun).

Il a été retenu un travail sur les parkings des deux gares, en complément d'une réelle extension des capacités de stationnement vélo - action 1.1 (agrandissement ou reprise des circulations piétonnes/vélo).

Gouvernance : Cœur de Savoie et Communes (Saint Pierre d'Albigny et Chamousset).

Les actions à mener et planning :

1. Plan d'aménagement détaillé à construire avec chaque Commune.
2. Choix d'un prestataire pour la réalisation

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Cheminements des piétons à travailler (marquage au sol) depuis la consigne à vélo.

Aides disponibles : Aucun financement identifié.

Coût d'investissement et exploitation : budget de 50 k€ par gare pour la reprise et l'extension des parkings.

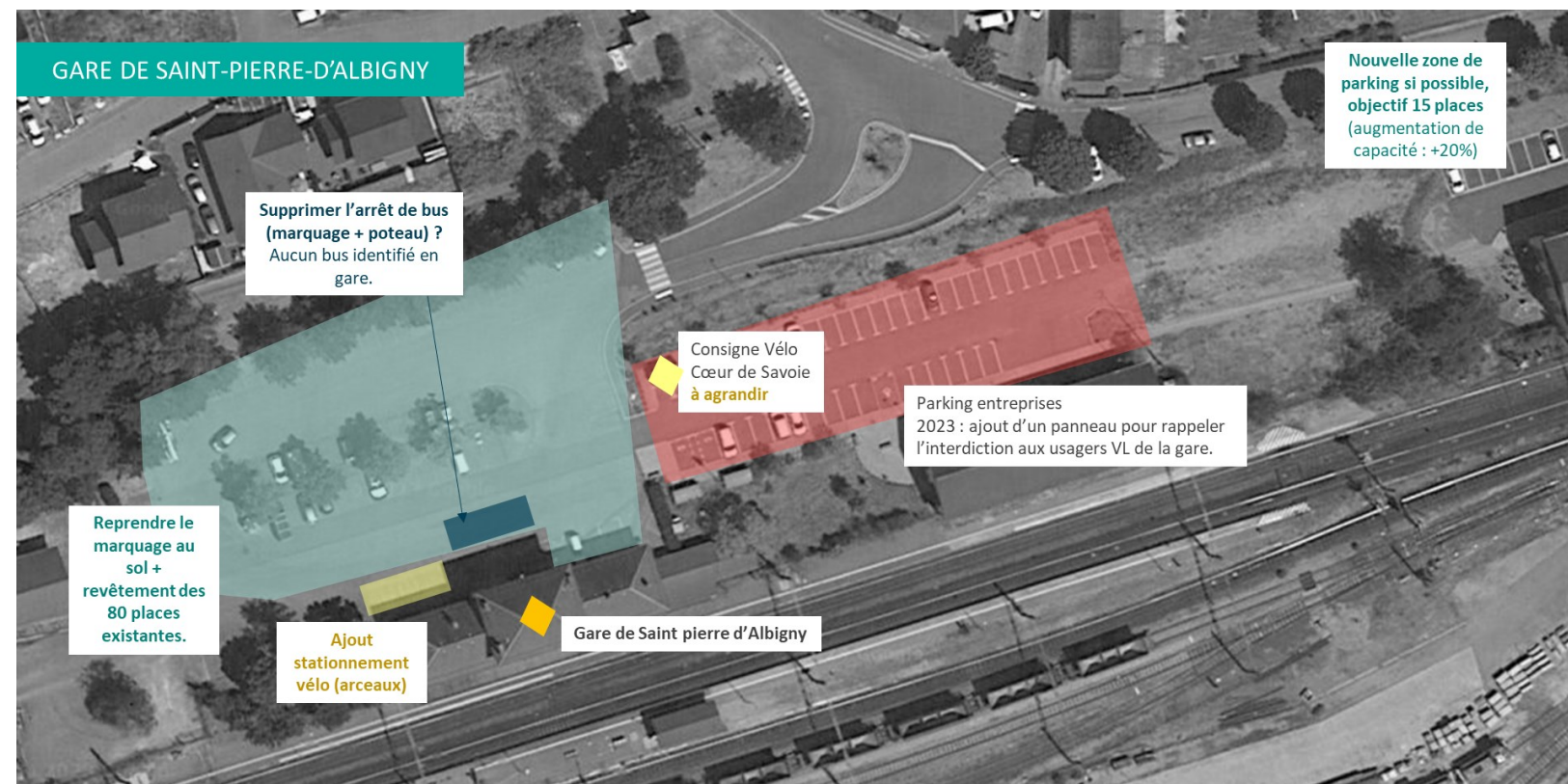
Durée de déploiement : 12 mois

Gains Environnement : action d'accompagnement pour favoriser l'intermodalité en gare, et l'utilisation du train.

Éléments techniques Gare de Saint-Pierre d'Albigny :

Il est souhaité l'agrandissement de la zone de stationnement sur la gare de Saint Pierre d'Albigny. Aujourd'hui, pas de solution technique évidente, les parcelles aux alentours étant toutes occupées ou destinées à l'être. Des terrains sont disponibles à l'est de la zone d'activité ; il pourrait être envisagé de mutualiser les stationnements entreprise et gare en réalisant une extension des poches de stationnement vers l'est. Stratégie à discuter avec la commune.

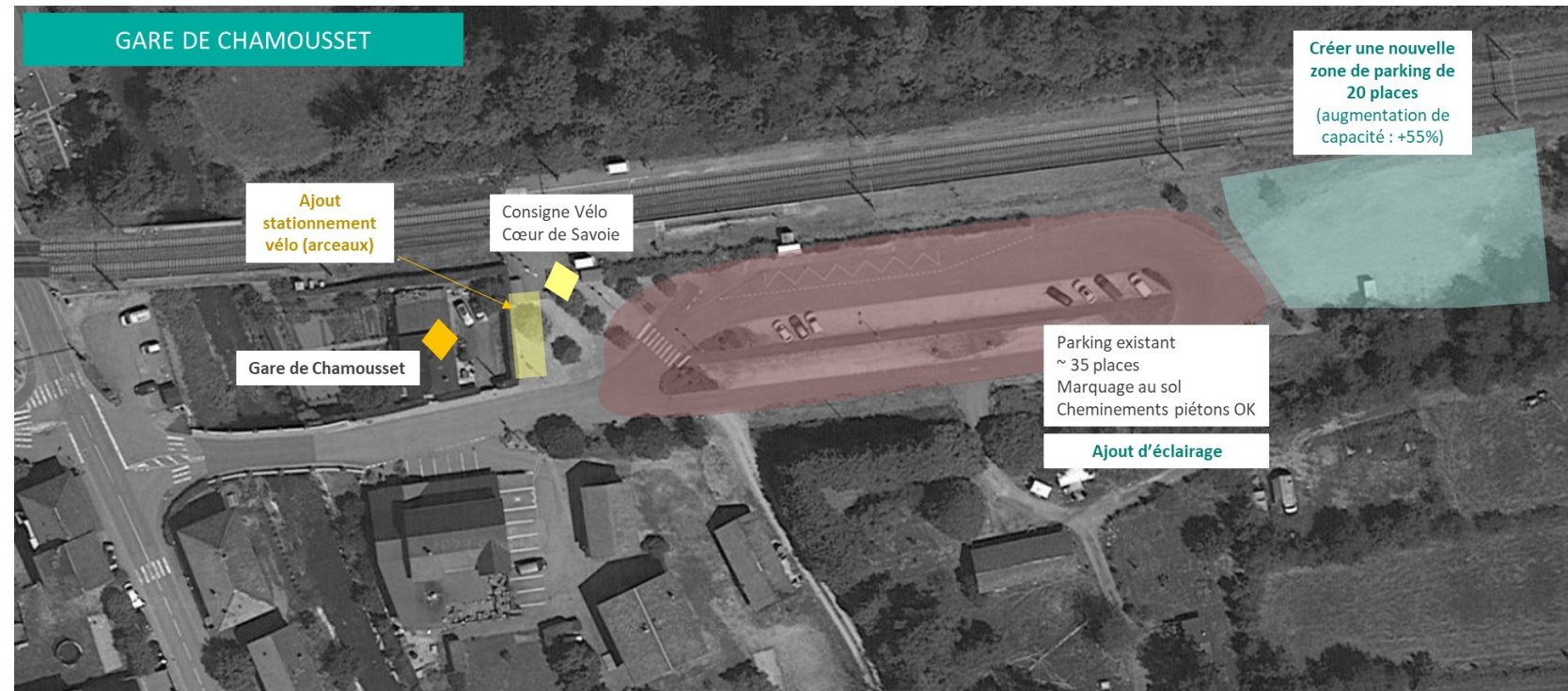
En tous les cas, le marquage au sol pour le cheminement des piétons devra être travaillé. Stationnement vélo : un emplacement est proposé, au plus près de la gare.



Éléments techniques gare de Chamousset :

Le schéma ci-dessous présente les pistes proposées pour l'extension des zones de parkings. L'ajout d'éclairage doit également être prévu pour l'ensemble des parkings (avec détection de présence, ou déclenché aux horaires d'arrivées et départ de trains).
Ce plan est une base de travail pour les échanges avec la Commune.
La parcelle ciblée pour l'extension est une parcelle communale.

Stationnement vélo : un emplacement est proposé, au plus près de la gare.



SUITE :
GARE DE CHAMOUSSET





Double objectif pour cette ligne de transport en commun à créer :

- Le rabattement depuis le secteur Myans/Porte-de-Savoie vers la gare de Montmélian
- Le rabattement depuis le secteur Myans/Porte-de-Savoie vers le futur pôle d'échange Médipôle (correspondance avec la ligne chrono C) – action 3.5

Public cible : actifs.

Gouvernance : Cœur de Savoie. Associer Grand Chambéry.

Les actions à mener et planning :

Proposition d'expérimentation sur un an avant pérennisation du service :

1. Structuration de l'offre (dont points d'arrêts) + préparation communication autour de l'offre (associer le Grand Chambéry)
2. Procédure pour choix prestataire
3. Au bout de 6 mois de fonctionnement : retour d'expérience (enquête d'usage dans les bus) + bilan fonctionnement et adaptation offre si besoin
4. Au bout d'un an : retour d'expérience complet sur le service (usage, coût/recette...) et choix pérennisation.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Service à articuler avec le service de Montbus : mutualisation du véhicule – action 3.4
- Arrêts : penser l'intermodalité lors de la réflexion sur les arrêts (piétons-cycles / bus)

Aides disponibles : Aucun financement identifié.

Coût d'investissement et exploitation : fonctionnement ~110 k€ / an (2,6€ pour 840km/semaine – soit 440€/j), recettes attendues : entre 8 et 10 k€

Durée de déploiement : 6 mois

Gains Environnement : 20 kg Co2 / 10 trajets (soit 100km)

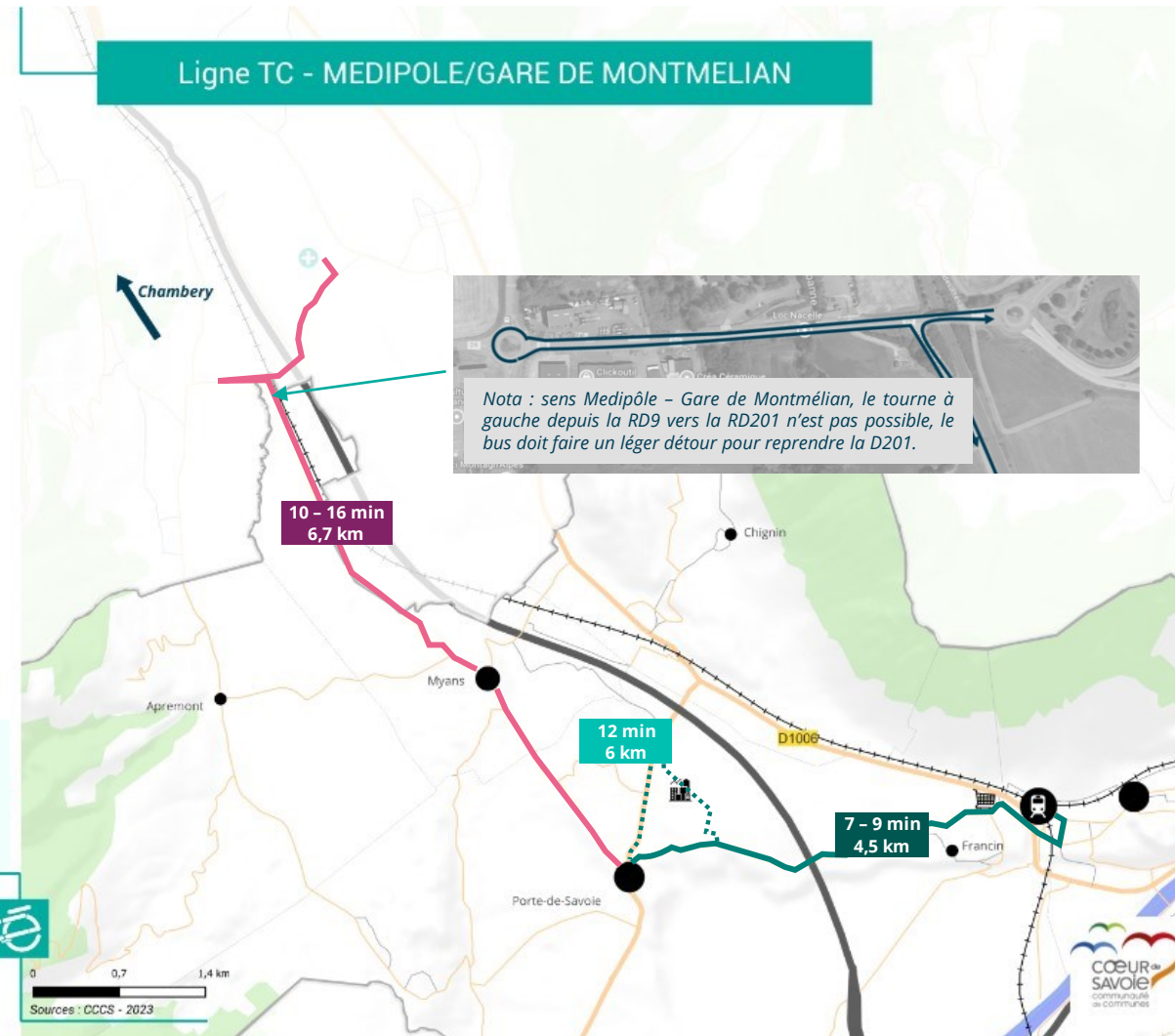
Éléments techniques :

Offre :

- Rabattement vers Gare de Montmélian et Médipôle depuis Porte-de-Savoie (Francin / Les Marches), Myans.
 - A terme, desserte de Plan Cumin (la desserte de Plan Cumin sera possible une fois le lien à la RD201 réalisé)
 - Offre structurée pour les trajets domicile/travail : fonctionnement en semaine : 3 aller-retour le matin + 3 aller-retour le soir + 2 allers-retours complémentaires en milieu de journée (midi / 14h)
 - Véhicule < 30 places
- Fonctionne toute l'année.

Tarifcation : Tarifcation unifiée pour l'ensemble des services de transport en commun de Cœur de Savoie – cf fiche action 4.1

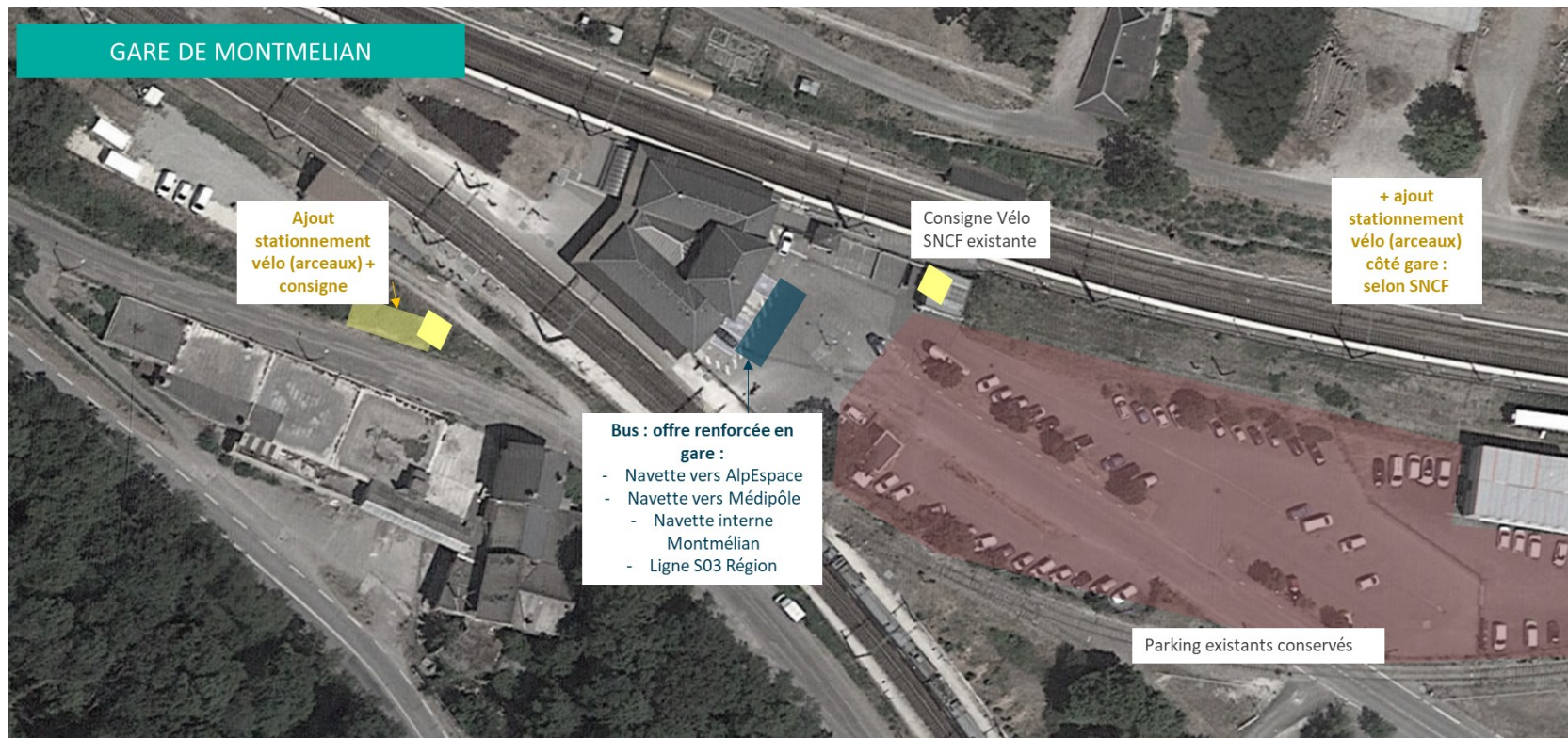
Mode de gestion : marché unique pour l'ensemble des lignes Cœur de Savoie – cf fiche action 4.1.





Gare de Montmélian :

Le schéma ci-dessous présente la gare de Montmélian à terme (arrivée des bus, vélo, etc.).



SUITE :
GARE DE MONTMÉLIAN





FICHES ACTIONS

OBJECTIF 2 - OFFRIR DES SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE POUR L'ACCESSIBILITÉ AUX PÔLES GÉNÉRATEURS

- 2.1 DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT VÉLO DANS TOUS LES PARCS D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES
- 2.2. AMÉNAGER LA LIAISON CYCLABLE PAE ALPESPACE / GARE DE MONTMÉLIAN
- 2.3. AMÉNAGER LA LIAISON CYCLABLE PAE LE HÉRON / GARE DE PONTCHARRA
- 2.4. RENFORCER LE SERVICE NAVESPACE ET AMÉLIORER SON ATTRACTIVITÉ.





2.1

TOUS LES PAE : Développer le stationnement vélo

Le stationnement des vélos doit accompagner le développement des voies cyclables. Il doit être développé et étendu dans les pôles d'activités.

2.2

PAE ALPESPACE / GARE MONTMELIAN : Aménager la liaison cyclable
PAE Alpespace / gare de montmélian

2.3

PAE LE HERON / ENTREPRISE VALGELON : Aménager la liaison cyclable
cyclable PAE le héron / gare de Pontcharra

Il a été acté comme prioritaire dans la stratégie vélo le développement d'un accès vélo vers les deux PAE qui compte le plus grand nombre d'emplois :

- Depuis la gare de Montmélian vers le PAE AlpEspace
- Depuis la gare de Pontcharra vers le PAE Le Héron et les entreprises du Val Gelon.
- > A noter pour ce dernier qu'il est classé comme priorité fonctionnelle élevée : le besoin de ce lien vélo a été exprimé fortement par les élus du territoire, et également par les associations (Bien vivre en ValGelon, Roue Libre). Du fait des complexités de gouvernance et réalisation (aménagement le long d'une route départementale, à la limite entre le département de l'Isère et le département de la Savoie et sur le territoire de deux communautés de communes), il a été acté une réalisation à long terme.
- Le PAE Plan Cumin est également rendu accessible à vélo par le développement du maillage cyclable sur l'ensemble du secteur Myans-Porte de Savoie.

Mise en œuvre des actions vélo dans la fiche dédiée vélo, en fin de chapitre, en lien avec le schéma directeur cyclable de Cœur de Savoie.



2.4A Renforcer le service NavEspace

Il ressort des différentes concertations un besoin de compléter l'offre NavEspace, et notamment son articulation avec les trains en gare de Montmélian. Public cible : actifs du parc d'activités Alpespace.

Gouvernance : Cœur de Savoie.

Les actions à mener et planning

1. Structuration de la nouvelle offre.
2. Procédure pour choix prestataire.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Gérer autant que possible les « petits » retards de train en permettant à la navette d'attendre quelques minutes dans ce cas.

2.4B Retravailler son attractivité

Communiquer vers le public cible : « employés – Employeurs d'Alpespace » et Entreprises sur le périmètre de desserte. Distribuer les flyers mentionnant les nouveaux horaires.

Action animation – voir fiche 4.2

Rafraichir la signalétique des points d'arrêts avec la nouvelle charte graphique 2022 (11 arrêts).

Éléments techniques :

Offre proposée :

- Matin : plage horaire 07h30-09h00. Fréquence au ¼ d'heure (doublement de l'offre). Soit 7 départs le matin.
- Soir : plage horaire 16h30-19h30 (plage horaire élargie). Fréquence à la ½ heure. Soit 7 départs le soir.

Fonctionnement toute l'année.

Précisions sur l'offre à réfléchir :

1. Objectif : faciliter l'intermodalité Train/NavEspace, et cadencer l'offre NavEspace sur celle des trains.
2. Identifier les correspondances courtes (moins de 5 minutes) et donner la consigne d'attendre en gare jusqu'à l'heure + 3 minutes si pas de voyageurs.

Tarifification : Tarifification unifiée pour l'ensemble des services de transport en commun de Cœur de Savoie – cf fiche action 4.1

Mode de gestion : marché unique pour l'ensemble des lignes Cœur de Savoie – cf fiche action 4.1.

Pour mémoire, offre actuelle 2023 NavEspace :
 4 départs gare le matin de 07h28 / 07h58 / 8h28 / 8h58
 6 dessertes gare le soir : de 16h30 à 19h toutes les demi-heures.

Les trains circulant sur les créneaux de fonctionnement de NavEspace :

MONTMELIAN ↔ ST PIERRE D'ALBIGNY/ALBERTVILLE

2 arrivées le matin sur Montmélian : 07h19 / 08h19

2 départs le soir vers St Pierre/Albertville 16h41 et 17h41

MONTMELIAN ↔ PONTCHARRA/GRENOBLE

5 arrivées le matin sur Montmélian : 7h26 / 07h54 / 08h10 / 08h26 / 8h55

10 départs le soir vers Pontcharra/Grenoble : 16h35 / 16h51 / 16h56 / 17h02 / 17h06 / 17h35 / 17h51 / 17h57 / 18h02 / 18h06

MONTMELIAN ↔ CHAMBERY/ANNECY

6 arrivées le matin sur Montmélian : 07h35 / 07h37 / 07h51 / 08h07 / 08h35 / 08h51 - 8 départs le soir vers Chambéry/Annecy : 16h54 / 17h10 / 17h19 / 17h26 / 17h54 / 17h58 / 18h10 / 18h25

Aides disponibles : Aucun financement identifié.

Coût d'investissement et exploitation : investissement : 11 k€ signalétique, fonctionnement ~170 k€ / an (2,6€ pour 1260km/semaine – soit 660€/j), recettes attendues : autour de 20 k€ (doublement de la fréquentation).

Durée de déploiement : 8 mois

Gains Environnement : 20 kg Co2 / 10 trajets (soit 100km)



Signalétique actuelle



FICHES ACTIONS

OBJECTIF 3 - DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE, PARTOUT POUR TOUS

VAL COISIN, VAL GELON, VALLEE DES HUILES

- 3.1 ETENDRE LA LIGNE ONCOVOIT' DANS LE VAL GELON
- 3.2 METTRE EN PLACE DES DISPOSITIFS DE COVOITURAGE SPONTANÉ DANS LE VAL COISIN ET LA VALLÉE DES HUILES
- 3.3 DÉPLOYER LES ITINÉRAIRES CYCLABLES DANS LE VAL GELON





La ligne de covoiturage onCovoit' dans le ValGelon fonctionne bien, avec un nombre d'utilisateurs en augmentation constante (exponentielle). Dispositif encore récent. Il est acté de la prolonger dans le ValGelon, a minima jusqu'à Villard Léger - voire jusque Chamousset.

Gouvernance : Cœur de Savoie.

Les actions à mener et planning :

1. Identification des points d'arrêts qui paraissent intéressants (voir carte ci-contre)
2. Etude de flux + Sollicitation par enquête des usagers et futurs usagers : points d'arrêts à mettre en place ?
3. Contractualisation avec le prestataire pour la création des nouveaux arrêts et leur intégration à la ligne
4. Communiquer sur le dispositif, dans le Val Gelon, mais aussi dans la Vallée des Huiles, pour inciter au rabattement sur la ligne.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Dispositif récent = continuer de mobiliser le retour d'expérience des usagers régulièrement.
- Anticiper avec le Département les faisables/infaisables pour les traversées piétonnes. Se procurer la charte du département pour les modes actifs et piétons sur son réseau (document en cours de production en janvier 2023)

Aides disponibles : plan covoiturage 2023-2027 de l'Etat (Fonds vert).

Coût d'investissement et exploitation :

- Investissement : étude, nouveaux points d'arrêts et modification de l'application : ~ 40 k€.
- Fonctionnement : 12 k€/an pour la gratification + 40k€/an pour l'exploitation.

Durée de déploiement : 9 mois.

Gains Environnement : -10kg CO2 tous les 100km covoiturés.

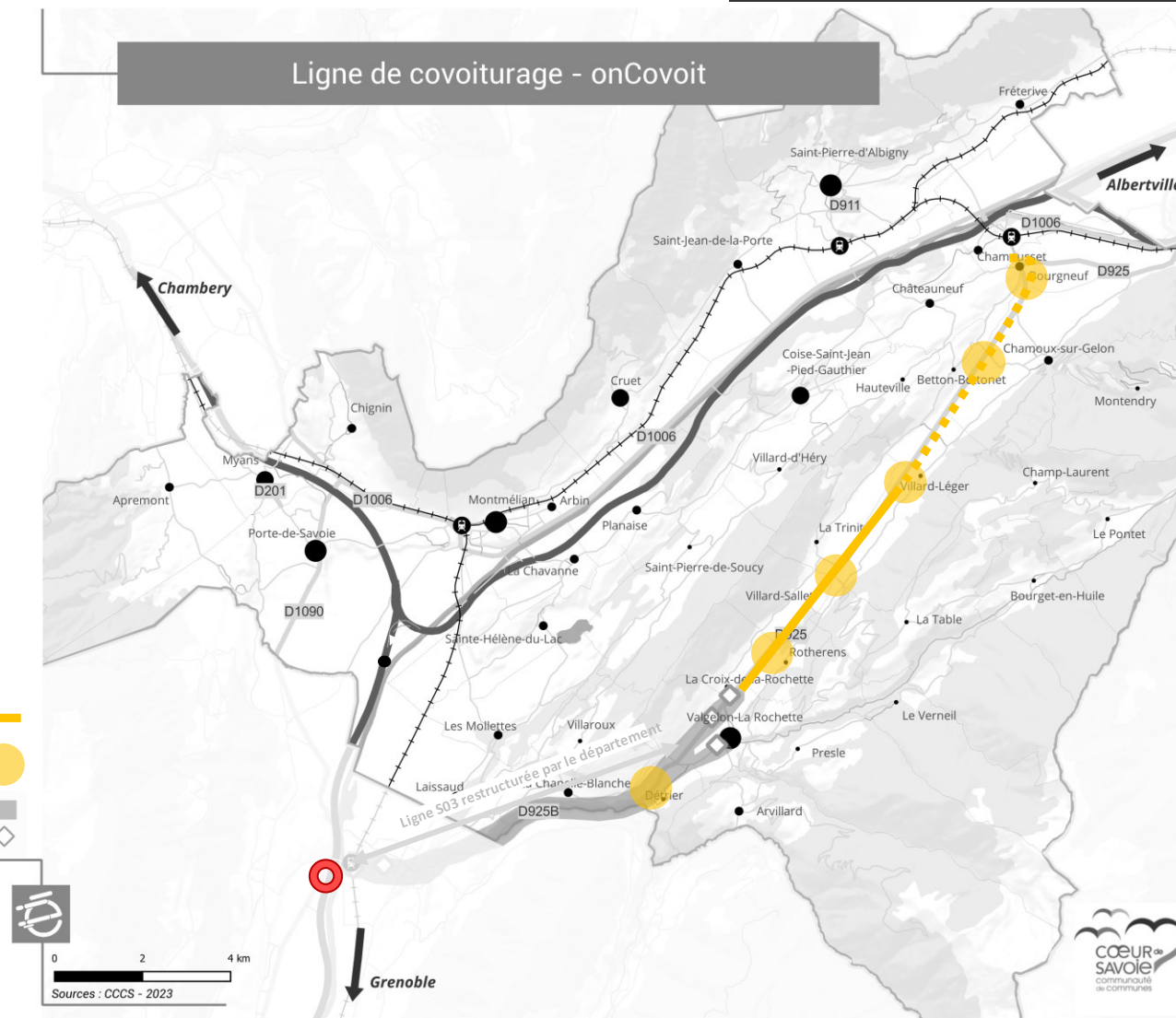
Éléments techniques :

Nombre de points d'arrêts à créer : proposition de doubler le nombre de points d'arrêts, soit 3 points d'arrêts supplémentaires, en sondant les utilisateurs sur leurs localisations (6 possibilités identifiées).

Éléments techniques pour la formalisation des points d'arrêts :

- Visibilité des points d'arrêt depuis la route
- Accessibilité piéton depuis les bourgs à travailler quand distance inférieure à 800m.
- Zone de stationnement à proximité à identifier.

- Prolongation ligne OnCovoit'
- Zone d'arrêt à tester par enquête
- Ligne onCovoit' existante
- Arrêts onCovoit' existants





Pour le Val Coisin et la vallée des Huiles, il est retenu de développer un réseau de sites de covoiturage dans les villages. L'objectif : donner de la visibilité à la pratique du covoiturage dans les villages et faire exister le covoiturage comme un mode de déplacement possible, identifié, pour les habitants.

Gouvernance : Cœur de Savoie + Communes.

Les actions à mener et planning :

1. Définir l'aménagement type pour les sites covoiturage dans les villages (voir ci-contre).
2. Identifier avec chacune des communes le lieu de covoiturage à retenir.
3. Déployer les sites covoiturage
4. Et dans le même temps, cibler une communication spécifique sur chacune des vallées (utilisation de BlablaDaily).

Points d'attention / à ne pas oublier :

- Communication et animation importante pour faire exister le service.

Aides disponibles : plan covoiturage 2023-2027 Etat (fonds vert).

Coût d'investissement et exploitation : Investissement : 15 000 € HT (~1500€ par site de covoiturage)

Durée de déploiement : 12 mois.

Gains Environnement : -10kg CO2 tous les 100km covoiturés.

>> Possibilité dans le Val Coisin d'aller vers une ligne de covoiturage dynamique ou covoiturage spontané dynamique (boîtiers + panneaux dynamiques), plus coûteux (compter ~30k par arrêt équipé d'un panneau dynamique). Une étude a été budgétée.

Éléments techniques :

Éléments techniques pour l'aménagement des sites covoiturage :

- L'objectif n'est pas de recréer des parkings, mais s'appuyer sur l'existant en donnant une identité commune aux sites covoiturage.
- Pour commencer : 2 à 3 places véhicules identifiées dans chacun des villages, et à proximité immédiate 2 à 3 arceaux vélos.
- Rendre les sites covoiturage reconnaissables et utilisables : Panneau « covoituez en Cœur de Savoie » + panneau covoiturage 2+, QR code Blabla Daily, éventuel marquage au sol ou aménagement très sobre.

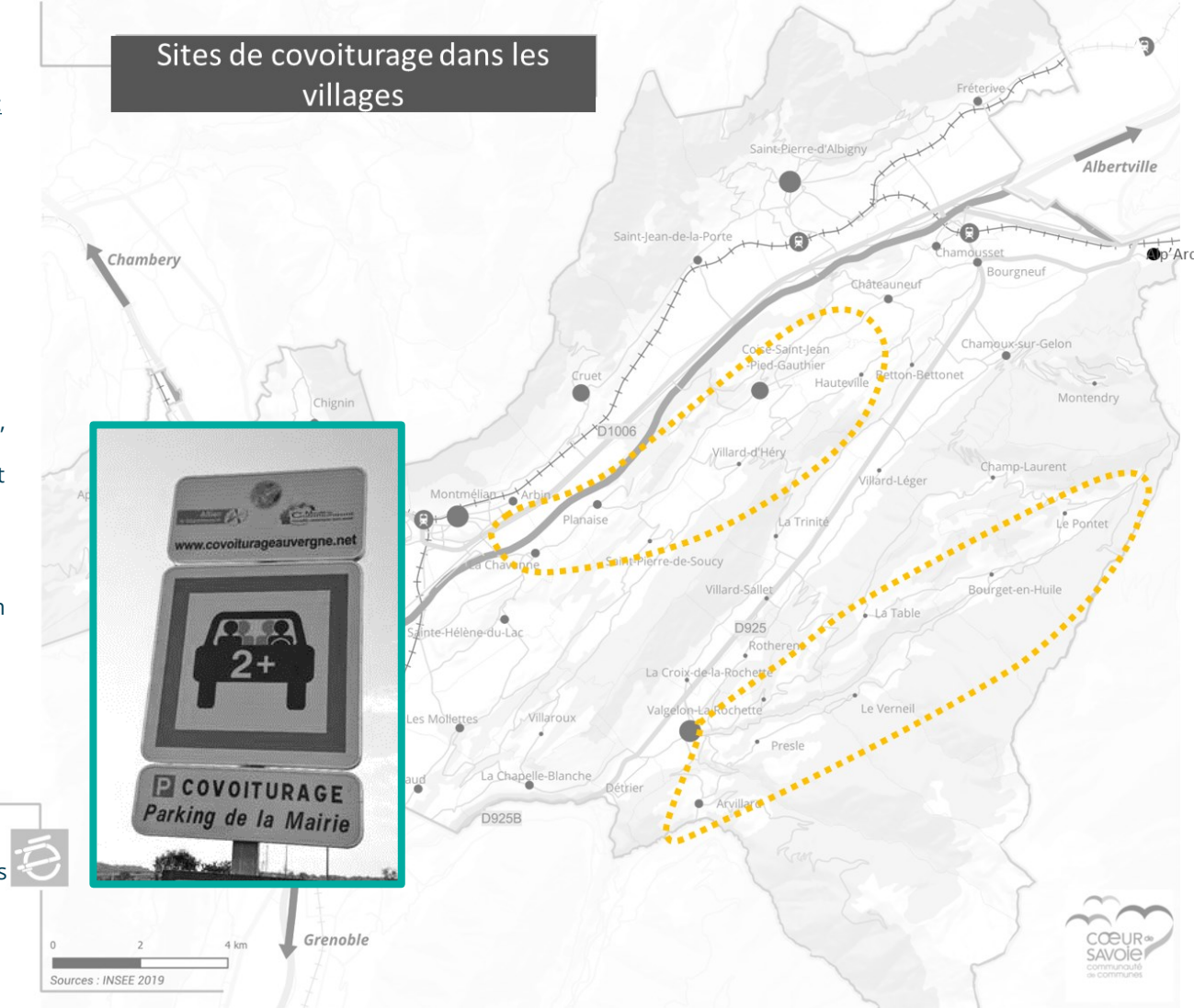
Le lieu à retenir :

Il doit être :

- Visible depuis l'axe principal (si non visible : prévoir de le flécher sur l'axe principal).
- Eviter le lieu « devant l'église ou devant la mairie » : les voitures stationnées le seront sur toute la journée.
- Eventuellement : penser à la proximité de l'école – sans être devant – pour favoriser le covoiturage entre parents (horaires similaires)

La communication sur les arrêts : les référencer, les nommer, les rendre visibles sur le site internet de la CC.

Sites de covoiturage dans les villages





Le déploiement de la liaison vélo continue sur l'ensemble du Val Gelon est classé comme priorité fonctionnelle 3.

Mise en œuvre des actions vélo dans la fiche dédiée vélo, en fin de chapitre, en lien avec le schéma directeur cyclable de Cœur de Savoie.

Envoyé en préfecture le 28/09/2023

Reçu en préfecture le 28/09/2023

Publié le



ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE



Auream 

FICHES ACTIONS

OBJECTIF 3 - DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE, PARTOUT POUR TOUS

VALLEE DE L'ISERE

3.4 ETENDRE LE SERVICE MONTBUS JUSQU'À FRANCIN ET ARBIN

3.5 ORGANISER UN RABATTEMENT EN TRANSPORT EN COMMUN VERS LE RÉSEAU DE BUS DE L'AGGLOMÉRATION CHAMBÉRIENNE À MÉDIPÔLE

3.6 DÉVELOPPER LE MAILLAGE CYCLABLE SUR LE SECTEUR MYANS / PORTE-DE-SAVOIE / MONTMÉLIAN TEL QUE PRÉVUS AU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE





L'extension du service Montbus est ressortie comme une action de priorité fonctionnelle de niveau 2. Ce service fonctionne aujourd'hui en interne à la commune de Montmélian. Montbus est bien utilisé.

Le projet consiste en une extension de ligne vers Arbin, La Chavanne et Francin.

Public cible : Non actifs et personnes âgées

Gouvernance : Cœur de Savoie

Les actions à mener et planning :

1. Acter le tracé de la ligne étendue, ses arrêts, sa fréquence – première ébauche ci-contre
2. Profiter de l'extension pour homogénéiser le tarif avec le reste de l'offre Cœur de Savoie – voir fiche 4.1
3. Modifier le mode de gestion, contractualisation avec un prestataire
4. Implanter les nouveaux arrêts & en profiter pour intégrer la charte graphique aux arrêts existants.
5. Communiquer
6. Évaluer au bout de 6 mois : évolution de la fréquentation, ressenti usagers.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Assurer l'homogénéité des tarifs avec le reste de l'offre de transport en commun Cœur de Savoie
- Service à articuler avec le service Gare Montmélian/Médipôle : mutualisation du véhicule – action 3.4

Aides disponibles : Aucune aide identifiée.

Coût d'investissement et exploitation :

- Investissement : nouveaux arrêts et modification signalétique/marquage existant : 10k€ (prévu en 2023)
- Fonctionnement : 25 k€ HT (2,5€ km pour 260km/semaine soit 150€/jour), recettes attendues : 2 k€ (recette actuelle quadruplée du fait d'une augmentation du ticket)

Durée de déploiement : 6 mois

Gains Environnement : 20 kg Co2 / 10 trajets effectués (soit 100km)



Éléments techniques :

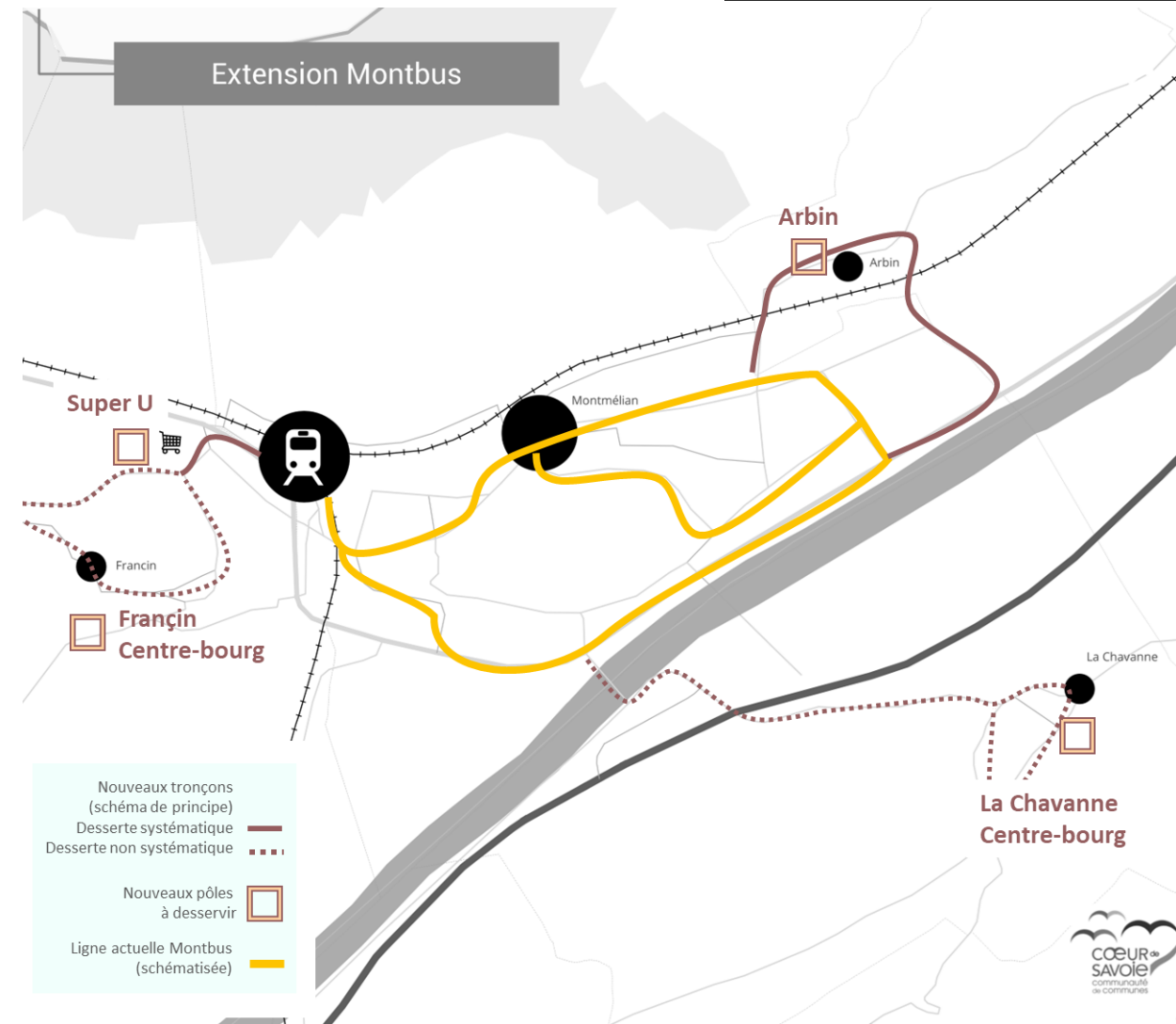
Offre :

- Extension de service vers Arbin, Francin, La Chavanne
Premiers éléments dans étude Montbus CCCS 2023
- Offre structurée pour le quotidien (cours, loisirs, médical) : passages de 9h à 16h. 6 à 7 rotations / jour.
La Chavanne et Francin : passages 2 fois par jour.
- Offre maintenue à 3 jours par semaine (mardi, mercredi, vendredi) hors vacances scolaires
- Véhicule < 30 places

Communication : Signalisation et marquage des 24 arrêts existants à retravailler.

Tarification : Tarification unifiée pour l'ensemble des services de transport en commun de Cœur de Savoie – cf fiche action 4.1

Mode de gestion : marché unique pour l'ensemble des lignes Cœur de Savoie – cf fiche action 4.1.



3.5



ORGANISER UN RABATTEMENT EN TRANSPORT EN COMMUN VERS LE RÉSEAU DE BUS DE L'AGGLOMÉRATION CHAMBÉRIENNE À MÉDIPÔLE

PRIO 1&2

La demande d'un transport en commun dans le secteur Myans/Porte de Savoie/Montmélian pour rejoindre Chambéry est importante.

Il a été retenu, en phase avec les orientations du SCOT, la création d'un ligne en rabattement vers le réseau Chrono de Grand Chambéry (au niveau du futur pôle d'échange Médipôle).

Ce besoin a été travaillé de concert avec le besoin de rabattement depuis ce même secteur vers la gare de Montmélian. ***Mise en œuvre décrite dans la fiche action 1.4.***

3.6
VELO



DÉVELOPPER LE MAILLAGE CYCLABLE SUR LE SECTEUR MYANS / PORTE-DE-SAVOIE / MONTMÉLIAN TEL QUE PRÉVUS AU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE

PRIO 1&2

Le déploiement du réseau vélo sur le secteur Myans / Porte de Savoie / Montmélian est classé comme prioritaire (priorité fonctionnelle 1).

Notamment, le lien vélo Montmélian – Chambéry est jugé prioritaire, à la fois par les citoyens et les élus.

A ce jour, les études de faisabilité ont été réalisées, et le tracé de la liaison est acté.

Mise en œuvre des actions vélo dans la fiche dédiée vélo, en fin de chapitre, en lien avec le schéma directeur cyclable de Cœur de Savoie.

Envoyé en préfecture le 28/09/2023

Reçu en préfecture le 28/09/2023

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE



FICHES ACTIONS

OBJECTIF 3 - DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ALTERNATIVES À LA VOITURE, PARTOUT POUR TOUS

TOUT LE TERRITOIRE

- 3.7 INSTALLER DES STATIONNEMENTS VELOS DANS LES BOURGS
- 3.8 METTRE EN ŒUVRE LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE AU-DELÀ DES AMÉNAGEMENTS À FORTE PRIORITÉ
- 3.9 DÉVELOPPER UN TRANSPORT SOLIDAIRE
- 3.10 OPTIMISER LES SERVICES DE TRANSPORT SCOLAIRE ET AMÉLIORER LEUR OUVERTURE AU PUBLIC
- 3.11 RÉDIGER UNE CHARTE D'AMÉNAGEMENT PIÉTONS COMMUNE ET PARTAGÉE



Envoyé en préfecture le 28/09/2023
Reçu en préfecture le 28/09/2023
Publié le
ID : 073-200041010-20230921-DEL_2023_155PJ-DE



3.7

DANS LES BOURGS : stationnement vélo dans les bourgs

La nécessité d'installer des stationnements vélos dans les centre-bourgs, et notamment devant les équipements publics et commerces, est actée.

A Montmélian, Valgelon-La Rochette et Saint-Pierre d'Albigny, au-delà des possibilités de stationnement, il est envisagé la mise en place de bornes vélo-service (pompe, possibilité de recharge pour les VAE...).

3.8

Mise en œuvre du Schéma Directeur Vélo, au-delà des aménagements à forte priorité

La démarche autour du Plan de Mobilité simplifié a permis de réévaluer sur les priorités vélos, en faisant ressortir comme prioritaire dans le déploiement un certain nombre d'axes vélo (voir pages précédentes).

Au-delà de ces axes à forte priorité, il a été acté le déploiement de l'ensemble du réseau vélo structurant d'ici 2030.

Mise en œuvre des actions vélo dans la fiche dédiée vélo, en fin de chapitre, en lien avec le schéma directeur cyclable de Cœur de Savoie.



Les **services de mobilité solidaires** s'inscrivent dans le bouquet de solutions de mobilité existantes sur le territoire et apportent des solutions aux personnes vulnérables économiquement, physiquement ou géographiquement. Le transport solidaire peut ainsi être défini comme un service de mobilité mis en place pour une catégorie de bénéficiaires, qui faute de pouvoir utiliser leur voiture individuelle ou les transports en commun, a besoin d'une offre spécifique pour certains de ses déplacements (*source Cerema*).

Il existe 4 principales solutions ou outils pour organiser un transport solidaire, 2 sont détaillées ci-après:

> Le Transport d'Utilité Sociale : portage associatif

Ce type de transport, encadré par la loi dite GrandGuillaume de décembre 2016, est à portage exclusivement associatif, doit se limiter à des trajets de moins de 100km, avec des véhicules de moins de 9 places. Le transport peut être gratuit, ou une participation au coût peut être demandée, dans la limite de 0,32€/km (02/22).

Le TUS peut s'organiser par utilisation de véhicules personnels de bénévoles, ou de véhicules appartenant à l'association. Il est nécessaire de disposer d'un outil numérique permettant la mise en relation entre conducteurs et passagers – ou permanence téléphonique). Il s'appuie sur un réseau de conducteurs bénévoles ou des salariés en insertion.

Le TUS est souvent pensé comme partie d'un accompagnement bout-à-bout : au-delà du transport, il est régulièrement proposé aux bénéficiaires un accompagnement pour une démarche administrative/une course... Le motif principal d'utilisation d'un TUS est le motif santé, représentant la moitié ou plus des trajets.

Coût annuel estimé : 60k€ en fonctionnement.

Les points positifs :

- Une solution concrète aux problématiques d'isolement, surtout si l'isolement est particulièrement ressenti par un public âgé, ou précaire.

Point d'attention :

- **Portage associatif uniquement.** Les collectivités peuvent contribuer et apporter un soutien à l'organisation de ces services (financement, mise à disposition de locaux, ressources, communication...).
- Veiller à ce que le TUS ne soit pas concurrentiel au service de taxi ou d'ambulance.
- Importance de la communication.
- Conducteurs bénévoles : besoin d'atteindre une masse critique de conducteurs, nécessité de créer un réseau de bénévole (animer).

Page suivante : une équivalence portée par les collectivités : les Transports à la demande ciblés pour les publics précaires ou âgés.

BENCHMARK

CC Pays de Colomby Sud Toulois, CC Pays du Saintois.

Mise en place d'un TUS depuis 2012, accessible sous conditions de ressources, et en l'absence de véhicule individuel dans la famille. Les bénéficiaires peuvent effectuer jusqu'à 5 trajets par mois. Les déplacements pris en charge sont les déplacements pour motif courses et médical.

Via l'association CIEL.

Mutualisation sur 2 CC voisines.

Coût : 35 k€ annuel.

7 conducteurs bénévoles ont couvert 25000km en un an.

<https://www.ccpaysdusainois.fr/fr/mobilite-solidaire.html>



CC du Pays de Lumbres

Mise en place d'un TUS, avec utilisation des véhicules personnels des conducteurs. Ce service s'adresse à toute personne qui éprouve ponctuellement ou de manière régulière des difficultés à se déplacer : retraité, bénéficiaire du RSA, demandeur d'emploi, ...
Via l'association Familles Rurales Surques et environs.

2021 : lauréat Rural Innov' (initiative de Familles Rurales) pour l'extension du service vers la mise à disposition à ces mêmes publics de véhicules électriques sans permis, quand ils ont besoin de se déplacer plus régulièrement.



> Les Transports à la demande réservés à une catégorie d'usagers: portés par les collectivités.

Avec le même objectif que les TUS, il est possible pour les collectivités de se saisir du sujet en assurant la maîtrise d'ouvrage. C'est alors un transport à la demande qui est développé, ciblant les usagers précaires ou âgés.

Deux choix sont possibles :

- Réserver le service de transport à la demande à la/aux catégorie(s) particulière(s) d'utilisateur(s) ciblées (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, personne précaires). Attention dans ce cas : la limitation d'accès à un service public comme le TAD doit être fondée sur des différences objectives afin de respecter le principe d'égal accès au service public.
- Ou proposer une tarification spécifique pour permettre aux mêmes publics d'en bénéficier.

Ce transport à la demande représente donc une offre de service de transport solidaire.

Le transport à la demande, qui est alors porté par la collectivité autorité organisatrice des mobilités, peut être confié à une association qui gère un réseau de conducteurs bénévoles ou des chauffeurs en insertion, en cas de carence de l'offre (par exemple, après un appel d'offre auprès d'exploitants qui se révèle infructueux). *Source CAPAMOB <https://capamob.cerema.fr/services/transport-solidaire>*

En l'absence de conducteurs bénévoles, les coûts de tels dispositifs sont plus élevés.

BENCHMARK

CC Auxonne-Pontailleur-sur-Saône.

Service de transport à la demande pour relier le pôle urbain d'Auxonne.

5 circuits pour couvrir l'ensemble de la communauté de communes (35 communes, 23000 habitants).

Coût : 100 k€ annuel.



Le **covoiturage solidaire et les services de transports privés** réservés à une catégorie d'usagers (par exemple, transport vers un centre social), sont deux autres formes de transport solidaire qui se développent sur les territoires.

Le PDMS acte la mise en place d'un transport de type Transport d'utilité sociale, sur l'ensemble du territoire.

Gouvernance :

Ce transport pourra être multiforme selon les lieux du territoire :

- Portage associatif quand une association est prête à porter le service (sous forme de TUS)
- Portage par la collectivité si absence d'association.

Des associations sur le territoire qui peuvent relayer l'information, voire aider à la structuration du service : La Partagaria et Bien Vivre en Val Gelon.

Les actions à mener et planning :

1. Définir le cadrage du service : usagers cibles, tarification, zonages, défraiement des conducteurs si réseau de bénévoles... Définir l'organisation (gouvernance) par zone.
 - En cas de portage par une association : choix de l'association qui portera le projet ou création d'une association spécifique.
2. Désigner un coordinateur pour la gestion du service au niveau de la CCCS, qui peut s'appuyer sur des référents zonaux.
3. Etablir un règlement de fonctionnement, préparer la communication.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Communication unifiée même si les services s'appuient sur des acteurs différenciés (la différence d'organisation ne doit pas être ressentie par l'utilisateur)
- Importance de l'animation/communication

Aides disponibles : ADEME et TenMOD : expérimentations de service

Coût d'investissement et exploitation :

Entre 15 et 30k€ pour un service s'appuyant sur une association. Entre 30k€ et 100k€ pour un service organisé par la collectivité selon la zone à couvrir. *Budget estimatif de 60 k€ retenu pour l'estimation budgétaire.*

Durée de déploiement : de la définition du projet aux premiers trajets : de 6 à 9 mois.

Gains Environnement : -10kg CO2 tous les 100km effectués. **Gains sociaux :** contrer l'isolement



L'objectif est ici d'optimiser les services des transports scolaires pour pouvoir en diminuer le coûts d'exploitation tout en répondant aux besoins et aux obligations de transport scolaire.

Il est rappelé que Cœur de Savoie est compétente pour organiser les services de transport scolaire des élèves de primaires et collèges sur son ressort territorial. Les services desservant les lycées sortant du territoire restent de compétence de la Région qui en a néanmoins délégué partiellement la gestion à la Communauté de communes (AO2).

Les pistes envisagées d'optimisation sont:

- Suppression effective des services de la pause déjeuner pour les écoles primaires conformément au règlement des transports scolaires de Cœur de Savoie
- Suppression effective des services dont la fréquentation est inférieure à 7 enfants. L'allocation pour absence de transport étant déjà existante, elle pourra être attribuée aux familles concernées le cas échéant.
- Desserte uniquement des établissements de secteurs et arrêt du système de dérogation, sauf pour les élèves de SEGPA (transport possible en véhicule < 9 places).
- En accord avec la Région, terminus des services pour les lycéens au niveau du lycée du Granier et du lycée Monge. Correspondance ensuite avec le réseau de bus urbain de Grand Chambéry

L'ouverture des services de transport scolaire au public est déjà effectif pour les services de collégiens et de lycéens mais l'organisation actuelle (vente des titres au siège de la Communauté de communes) ne la rend pas réalisable.

Il est donc envisagé d'améliorer cette possibilité en dématérialisant la vente de titres de transport avec la mise en place de e-billet ou ticket sms.



Règlement

2023-2024



Gouvernance :

Cœur de Savoie. Echanges nécessaires avec la Région pour le transport des lycéens.

Les actions à mener et planning :

1. Etude dédiée pour vérifier le nombre de services ciblés par les modifications, et les avantages/inconvénients/économie.

Points d'attention / à ne pas oublier:

Ouverture uniquement des services desservant les collèges et les lycées **dans la limite des places disponibles**. L'ouverture se fait donc service par service après vérification du nombre de places disponibles dans le véhicule (rapport capacité / fréquentation réelle).

Aides disponibles : -

Coût d'investissement et exploitation :

Objectif de rationalisation du service, pour gagner de 200 à 300k€ par an.

Durée de déploiement : à définir ligne par ligne.

Gains Environnement : -



La charte d'aménagement a pour but de proposer et faire voir des solutions adaptées à des circulations piétonnes agréables et sécurisées. L'objectif : aller vers une cohérence des aménagements piétons sur toutes les communes de Cœur de Savoie.

Gouvernance : Cœur de Savoie.

Les actions à mener et planning :

1. Travailler un cahier des charges pour sélectionner un prestataire + Contractualisation
2. Suivi de l'étude et accompagnement aux différentes étapes de concertation
3. Une fois l'étude validée, assurer la mise en application avec un suivi régulier (au regard de éléments de la charte) des différents projets prévus dans les différentes communes du territoire + promouvoir les bonnes pratiques

Points d'attention / à ne pas oublier:

Assurer une cohérence avec :

- Le schéma directeur cyclable
 - La charte d'aménagement des routes départementales en cours d'élaboration par le département pour la traversée des bourgs (échéance annoncée : juin 2023)
- Pour cela, prévoir une réunion dans le cahier des charges avec les services départementaux.

Aides disponibles : Aucun financement identifié.

Coût d'investissement : 10 à 15 k€

Durée de déploiement : 6 mois.

Gains Environnement : aucun gain direct, action d'accompagnement pour améliorer les mobilités actives et les rendre plus attractives/sécurisées.

Éléments techniques pour la formalisation du cahier des charges :

Le cahier des charges a pour base une liste de cas d'usage à décrire dans la charte. Par exemple :

- Le traitement des cheminements depuis les entrées de villes (ou s'il existe des parkings extérieurs) vers les centralités – pour les communes de plus de 1000 habitants.
- Les aménagements à prévoir en abord des différents ERP et plus spécialement au niveau des établissements scolaires (écoles, collège, lycée...)
- Des propositions pour un confort minimal piéton à respecter pour chaque réaménagement/travaux dans les rues prévus par les municipalités (largeur de trottoir, traitement des intersections, ...)
- Des conseils pour redonner de l'espace public en plein cœur de bourg/ville
- Rappeler l'obligation de suppression des stationnements en amont des passages piétons et proposer des solutions pour animer l'espace

Chaque cas d'usage sera décliné en fonction du type de centralité traité (par exemple selon la déclinaison commune > 1000 habitants et inférieur à 1000).

Il peut également être prévu au cahier des charges :

- Des fiches pédagogiques pour sensibiliser au confort d'usage des publics vulnérables (personnes âgées, enfants, personnes handicapées...).
- Intégrer des solutions pour l'accessibilité piétonne lors de travaux.

Le cahier des charges doit prévoir un repérage des aménagements existants. L'objectif, identifier les zones où les aménagements existants sont de qualités pour appuyer la charte sur des exemples locaux (plus facilement acceptable par les élus/citoyens).

Enfin, point d'importance : demander à ce que la charte soit déclinée de façon non technique/communicante pour accompagner la prise en main de celle-ci par les élus.

Ce travail est un outil pour les élus/services techniques de chaque commune du territoire, il est donc conseillé de les associer au cours du processus:

- Une première fois au moment de la rédaction du cahier des charges pour valider la liste des cas d'usages à demander au cahier des charges (la commission mobilité est le bon organe à associer).
- Au cours de la rédaction de la charte d'aménagement pour recueillir leurs attentes plus précises.





FICHES ACTIONS

OBJECTIF 4 : COMMUNIQUER, ACCOMPAGNER LES ACTIONS

- 4.1 RENDRE VISIBLE LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DE CŒUR DE SAVOIE ET HOMOGENÉISER LA TARIFICATION
- 4.2 DÉPLOYER UNE SOLUTION NUMÉRIQUE DE COMMUNICATION SUR L'OFFRE DE MOBILITÉ ET ACHAT DE TITRE (TYPE MAAS – MOBILITY AS A SYSTEM)
- 4.3 DÉVELOPPER LES ANIMATIONS MOBILITÉ SUR TOUS LES PAE
- 4.4 AMÉLIORER LA COMMUNICATION SUR LA MOBILITÉ





Plusieurs actions ont été identifiées sur les lignes de transport en commun (extension de service ou de trajet, création de lignes...).

En accompagnement de ces modifications/création, il est proposé de structurer un véritable réseau de transport en commun sur la communauté de communes :

- Une communication homogène, comprenant les 4 lignes
- Une tarification unique
- Un marché unique pour gérer l'ensemble des lignes.

Gouvernance : Cœur de Savoie

Les actions à mener et planning :

1. Valider le choix du mode de gestion
2. Travailler les éléments de communication : un réseau unique de 4 lignes.
3. Passation du marché global, au terme du marché existant pour NavEspace.
4. Suivi du marché et de la fréquentation, éventuelles réadaptions des lignes.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Garder de la souplesse dans le marché, pour pouvoir modifier à la marge les dessertes ou le type de véhicule.

Aides disponibles : Aucune aide identifiée.

Coût d'investissement et exploitation : voir chacune des fiches actions. **Durée de déploiement** : idem

Gains Environnement : aucun gain direct, action d'accompagnement et de mise en lisibilité du réseau de bus.

Éléments techniques tarification :

	TARIFS PROJETES
L'ensemble des tickets sont valables sur les 4 lignes du réseau Cœur de Savoie.	
Ticket journée	2 € Ticket social (conditions de ressource ou plus de 65 ans) : 1€ subventionné par CIAS
10 tickets	18 €
Abonnement mois	15 € / mois
Abonnement annuel	12 € / mois

	OFFRE ACTUELLE		
	Montbus	NavEspace	Navette du Val Gelon
Ticket Aller/Retour		1 €	2 €
Ticket journée	0,5 €		
10 tickets		5 €	10 €
Abonnement mois		12 €	
Abonnement annuel			

Les tickets sont valables pour l'ensemble des lignes du réseau Cœur de Savoie.

Dans un premier temps, les tickets sont vendus à bord des bus (espèces) et à la communauté de communes de Cœur de Savoie.

Dans un second temps, vente numérique / MaaS et aller vers une tarification combinée SNCF – cf fiche action 4.2.

Précision sur les tarifs proposés (suite aux échanges en commission mobilité) :

- 1 tarif journée pour utiliser toutes les lignes souhaitées. C'est attractif, et dans les faits cela correspondra souvent à un aller-retour.
- Objectif d'une grille tarifaire la plus simple possible.
- Des tarifs d'abonnement attractifs, pour pousser à s'abonner.
- L'intérêt d'attaquer par une tarification pas trop élevée pour « lancer » le réseau.
- Ticket social à 1€ : pensé notamment pour la continuité d'usage de MontBus pour les personnes âgées (le ticket passant de 0,5€ à 2€ sans aide).



Éléments techniques : Mode de gestion préconisé

Il est retenu le principe d'une gestion unifiée pour les 4 lignes du réseau Cœur de Savoie, de manière à en simplifier le suivi, et permettre des optimisations dans le fonctionnement (utilisation d'un même véhicule pour la ligne Montmélian-AlpEspace et la navette interne Montmélian notamment).

Le mode de gestion préconisé est la passation d'un marché public sous la forme d'un accord cadre à bons de commande.

Le recours aux bons de commandes permet une souplesse sur le volume du besoin : nombre de kilomètres ajustable en fonction de la demande de la collectivité.

Le principe permet également de permettre une adaptation du parc de véhicules aux fréquentations réelles sur les lignes.

Enfin, le besoin, doit en revanche être très précis sur le parcours attendu et le nombre de points d'arrêts à desservir bien qu'une certaine souplesse puisse être envisagée sur ce dernier point.

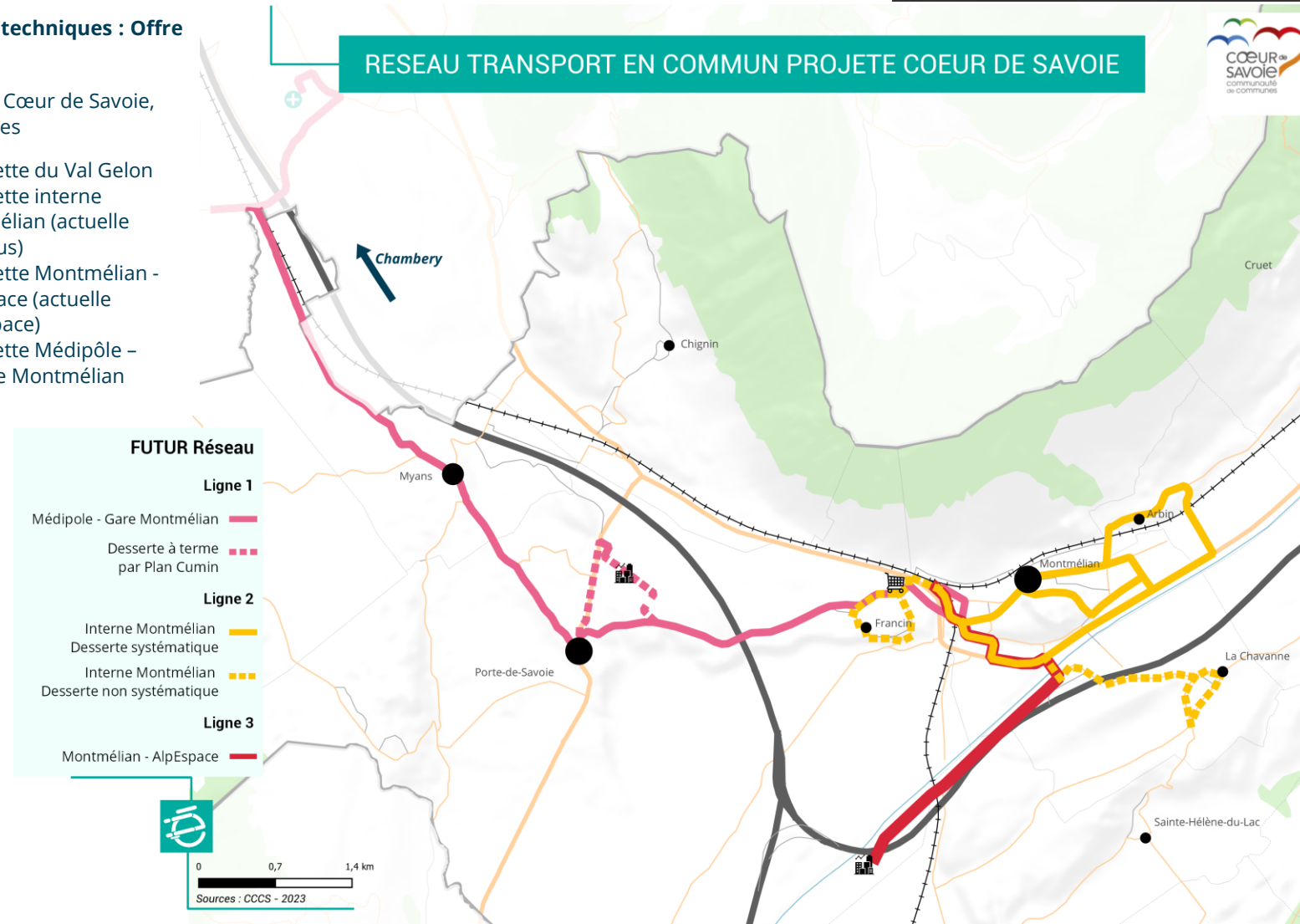
Ne pas oublier :

- un BPU précis donnant la capacité de basculer sur un véhicule de plus grande taille.
- Le détail des kilomètres parcourus pour chaque ligne
- La cartographie du parcours réalisé
- Le marché ne pourra pas dépasser 4 ans.

Éléments techniques : Offre projetée

Un réseau Cœur de Savoie, avec 4 lignes

- La navette du Val Gelon
- La navette interne Montmélian (actuelle MontBus)
- La navette Montmélian - AlpEspace (actuelle NavEspace)
- La navette Médipôle - Gare de Montmélian





Il a été retenu en complément d'une offre de transport en commun étoffée sur le territoire, et mieux communiquée, la mise en place d'un outil numérique de communication (principe de MaaS).

Gouvernance : Cœur de Savoie

Les actions à mener et planning :

1. Formaliser un cahier des charges précis avec les fonctionnalités souhaitées et les réseaux à intégrer, consultation.
2. Sélectionner une solution.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Tenir compte des types d'interface technique à prévoir pour le prestataire
- Bien cadrer les modalités d'évolution de l'offre dans le MaaS et son coût
- Passer par une période de test sur une des lignes avant de déployer l'ensemble pour vérifier l'adéquation attendu / réel.

Aides disponibles : Aucune aide identifiée.

Coût d'investissement et exploitation :

- 100 000€ HT investissement
- 10 000 €/an fonctionnement.

Durée de déploiement : 1 an et demi

Gains Environnement : aucun gain direct, action de communication numérique pour accompagner le déploiement.

Éléments techniques :

Qu'est ce que le MaaS ?

Le concept de MaaS vise à unifier les données de mobilité au niveau national et à proposer à l'échelle d'un territoire une information intermodale et multimodale centralisée et en temps réel sur l'ensemble des modes de déplacements possibles, y compris la voiture, une tarification adaptée au déplacement demandé, une vente en ligne des billets.

Les outils de type MAAS visent par essence la communication décloisonnée sur les services de mobilité.

Sur Cœur de Savoie, le MaaS a pour ambition première l'accompagnement du déploiement du réseau de transport en commun :

- Communication sur l'offre TC complète sur le territoire (Cœur de Savoie et cars Région)
- Intégration d'une vente en ligne des billets, sur le réseau Cœur de Savoie ET sur le réseau de transport scolaire existant

Il pourra (objectif secondaire) intégrer des éléments de communication, voire fonctionnalités plus avancées, pour la location de Vélo (Velostation).

Perspective : proposer aux usagers une tarification combinée avec la SNCF pour permettre le décloisonnement des deux réseaux et faciliter l'intermodalité.

ELEMENTS DE BENCHMARK



Application MaaSify. *Référencé UGAP.*

Application visant à unifier l'offre des opérateurs existants sur un territoire (multimode) : information voyageur, guide horaire en temps réel, voire billettique dématérialisée. En marque blanche.

Opérateur proposant également l'offre MyBus, solution numérique d'info voyageur et billettique dématérialisée. 400 réseaux couverts en info voyageur, dont zones rurales.

<https://vimeo.com/720152706>

Application TixiPass (Airweb). Par exemple déployé sur le réseau MuviStrada d'Ajaccio.

Canal de vente de titres de transports dématérialisés, avec une application unique. Autour de 80 réseaux en France.

https://www.youtube.com/watch?v=pUaVUpl_eVw

L'opérateur propose également une plateforme MAAS.

Avec mon abonnement,
les tarifs restent identiques !

Abonnez-vous



L'animation Mobilité sur les PAE vise à :

- Toucher une part importante des actifs
- Faire connaître les services en place, leur utilisation
- Permettre la rencontre d'usagers et l'échange sur les besoins (covoiturage, déplacement à pied en groupe, ...)
- Trouver des solutions alternatives au-delà de ces propres collègues

Gouvernance : Cœur de Savoie

Animation : Agence écomobilité Savoie Mont-Blanc

Les actions à mener et planning :

1. Structurer l'animation : Définir le thème ou la zone, le format de l'animation, les besoins matériels
2. Communiquer sur l'animation : Commencer la communication 1 mois avant la date retenue
3. Préparer l'animation : Passer par un animateur spécifique (Agence écomobilité) ou un professionnel selon le format de l'animation. Prévoir le matériel, anticiper le mauvais temps.
4. L'animation doit être programmée aux beaux jours, évitez les périodes fériées ou de vacances.
5. L'animation doit être visible, festive, attractive.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Une information spécifique aux responsables entreprises
- Penser « ludique », susciter l'intérêt et l'envie.

Aides disponibles : FUB si action spécifique vélo par les entreprises (<https://aides.francemobilites.fr/b004-financer-et-conseiller-les-employeurs/>)

Coût d'investissement et exploitation : Sur la base de 4 animations par an (3 sur PAE, 1 sur un thème) : 8 k€ / an

Durée de déploiement : 1 an

Gains Environnement : aucun gain direct, action de communication pour accompagner le déploiement.

De manière opérationnelle :

Structurer :

> Animation par zone : promouvoir les services mobilité autour d'une zone spécifique. **Objectif de 3 zones par an** (Alpespace et Le Héron : une animation par an).

> Animation par thème : une thématique de déplacement mise à l'honneur sur un temps donné pour l'ensemble du territoire **une fois par an**.

Comment communiquer :

- Préparer : commencer 1 mois avant la date retenue, puis rappel à 15 jours, à 1 semaine et la veille.

- Public cible et vecteur :

> Chefs d'entreprises, responsables QSE : par mail + mise à disposition d'affiches

> Usagers : panneau de communication à l'entrée de la zone, flyers dans les entreprises, via le site internet, les réseaux sociaux...

Mobiliser par l'animation : Penser une animation attirante et festive (couleurs...)

Quelques exemples d'animation

Les ballons covoitureurs :

Visible et festive, cette animation permet de visualiser rapidement le potentiel de covoiturage dans le périmètre d'intervention. Il suffit de se poster aux entrées de la zone, des parkings, et de demander à tous ceux qui entrent s'ils seraient prêts à faire du covoiturage. S'ils répondent oui, accrocher un ballon au rétroviseur de la voiture « OK pour covoiturer ». Il y aura rapidement une forêt de ballons sur le périmètre, ce qui suscitera des discussions entre collègues et illustrera le potentiel de covoiturage dans la zone.

Conseils : Utiliser des ballons biodégradables, pour rester dans la thématique du développement durable, Prendre des photos et les utiliser pour de futures animations en lien avec le covoiturage, Communiquer le même jour sur les outils existants permettant de trouver un covoitreur.

Le test de Vélos à Assistance Electrique (VAE)

Favoriser l'essai des Vélos à Assistance Electrique (VAE) est le meilleur moyen de (re)mettre le pied à la pédale.

Animation à confier à la VéloStation du territoire qui viendra avec quelques vélos électriques et des accessoires (sacoques, antivols, sonnettes, veste de visibilité...).

A noter : Retour mitigé de l'Agence Ecomobilité en 2023 sur un premier test à AlpEspace (peu de public) --> Attendre que les aménagements modes doux aux droit des PAE soient terminés pour envisager cette manifestation. Informer sur les itinéraires cyclables liant la zone. Proposer des goodies utiles après l'essai (lumières, gourdes, serre-pantalon, etc.)

Vélo rigolo

Vélos bizarres, vélos mixeurs permettant de faire des smoothies en pédalant, simulateurs d'itinéraires, les animations envisageables sont nombreuses.

Pour cela, vous pouvez faire appel aux nombreux prestataires

Conseils : Coupler cette animation avec la diffusion d'informations pédagogiques permettant d'informer sur les services existants sur le territoire... Prendre des photos pour immortaliser la scène



Il a été acté le renforcement de la communication (déjà bien développée) pour accompagner le développement des offres de service mobilité.

Gouvernance : Cœur de Savoie

Les actions à mener et planning :

1. Structurer un plan de communication mobilité à l'échelle de la communauté de communes – voir ci-contre
2. Mettre à jour le site web avec les dernières informations (noms lignes de car, plaquettes ...)
3. Dresser le bilan d'organisation à mettre en place : qui pilote, qui réalise, moyens humains à prévoir ?
4. Suivre le plan de communication sur le long terme.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Bien cibler la communication (service/usager/timing). Réfléchir une communication par secteur : pour les principaux pôles d'emplois (Alpespace, Le Héron dans un premier temps, Plan Cumin, Alp'Arc dans un second temps)
- La communication est un sujet qui peut vite être oublié – mettre en place une routine de suivi avec un plan de communication – cf ci-contre.
- S'appuyer sur les associations du territoire pour communiquer
- Ne pas oublier la communication externe : comment communique-t-on vers les territoires voisins ?

Aides disponibles : aucune aide identifiée

Coût de fonctionnement : coût interne CCCS (service communication) pour la gestion + 10k€/an pour les actions.

Durée de déploiement : plan de communication : 3 mois, puis mise en place continue.

Gains Environnement : aucun gain direct, action de communication pour accompagner le déploiement.

Structurer la communication : plan de communication

La communication est déjà bien structurée (identité visuelle réalisée, qui reste à déployer). Un plan de communication permettra de bien échelonner sa communication dans le temps et surtout se donner des objectifs en termes de communication.

L'objectif est de disposer d'un outil opérationnel de déploiement de la communication, en lien avec le phasage et le déploiement des actions mobilité. Il doit rester simple pour pouvoir être partagé avec les élus, avec le service communication de la CC, avec les partenaires.

Que traite-t-il ? Il donne des échéances pour :

- **La communication générale sur l'offre mobilité** : routine de mise à jour du site web, de la plaquette mobilité, et diffusion vers les acteurs associés (associations) – 1 à 2 fois par an. Y intégrer la communication sur l'offre des territoires voisins (notamment en gare de Pontcharra)
- **Le déploiement de l'identité visuelle** mobilité pour l'ensemble des services mobilité existants – sous 2 à 3 ans.
- **La communication ponctuelle (déploiement d'un nouveau service)** : identifier les vecteurs de diffusion (facebook, site web, associations, flyer, autre?), préparer un plan de communication « lancement de service mobilité » qui soit répliquable – au fur et à mesure du déploiement
 - Pour le déploiement Vélo : donner de la visibilité à la programmation et informer régulièrement des avancées – via un onglet spécifique du site web par exemple (projets en cours).
- **La communication de sensibilisation** : campagne de sensibilisation sur le partage de la route (cyclistes / véhicules) : rappeler les règles de distance vélo/voiture, sensibiliser sur la route pour tous... – sous 1 à 2 ans (demande qui est revenue dans l'enquête en ligne et via les associations)

Pour aller plus loin, il peut être envisagé 1 à 2 fois par an des animations mobilité :

- Service existant : Mettre en avant les services existants au cours de manifestation sur le territoire (les marchés, les manifestations sportives) avec un stand d'information tenu par Cœur de Savoie. Diffusion des informations sur les différents services (Exemple : Covoiturage/Bus : plans des lignes, des aires et QR code pour s'inscrire à la plateforme – Vélo : animation par la VéloStation en journée « découverte d'itinéraires » en semaine de la mobilité)
- Service nouveau : Événementiel au lancement puis 6 à 12 mois plus tard.

**TOUTES LES INFOS
 POUR
 SE DÉPLACER**
 en Cœur de Savoie



Plaquette
 mobilité actuelle
 (ancienne
 charge
 graphique)

Généralités :

Proposer une communication simple et attractive : Seulement les informations essentielles (nom du service, phrase d'accroche, cible, plan, horaires, contact renseignement). Utiliser plusieurs vecteurs de communication : site internet, magazine, flyers avec distribution ciblée, affichage, association locale. Mettre à jour dès que nécessaire les informations en ligne. Ne pas laisser d'informations obsolètes.

La communication sur les moyens de se déplacer doit être attractive et rassurante. Elle doit permettre de lever les freins et de donner envie de changer ses habitudes quotidiennes.

Toujours bien cibler sa communication.
 Le changement doit paraître simple.



FICHES ACTIONS

LES ACTIONS VELOS

DEPLOIEMENT DES ACTIONS VELO,
EN LIEN AVEC LE SCHEMA
DIRECTEUR VELO





Pour accompagner le développement du vélo, le stationnement vélo doit être travaillé, en gares, dans les PAE, dans les centre-bourgs.

Gouvernance :

- En gare : Cœur de Savoie et/ou SNCF
- Dans les PAE : Les entreprises
- Dans les centre-bourgs : Communes (Cœur de Savoie fournit le matériel et appuie la commune pour l'emplacement à retenir)

Les actions à mener et planning :

- PREPARATOIRE : Passer un marché cadre pour la fourniture du matériel : consignes à vélo, arceaux, borne vélo-service, voire la pose des arceaux vélo.
- Vers les communes, vers les entreprises : communiquer en indiquant les aides proposées par la CCCS pour les stationnements, prévoir une marche à suivre pour candidater + attribution.
- Dans les gares et dans les PAE : déployer les stationnements vélo en cohérence avec le déploiement des aménagements.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Stationnements accessibles (y arriver, en repartir en sécurité) à vélo et à pied

Aides disponibles : Plan vélo 2023-2027 : AVELO 3

Coût d'investissement : coût moyen par emplacement 300€/HT (100€ HT/arceaux + 200€ HT pour la pose).

Durée de déploiement : une majorité des lieux identifiés équipés en 3 ans.

Gains Environnement : Pas de gain direct. Accompagnement au déploiement du système vélo en Cœur de Savoie.

Éléments techniques :

Volume projeté de 100 arceaux par an pendant 3 ans (80 en gares, 220 dans les communes). Puis 30 par an ensuite (ajouts à la marge, renouvellement). Envisager une signalétique commune pour les stationnements vélos ? (poteaux)

En gares : stationnement sécurisés (box) + stationnement arceaux.

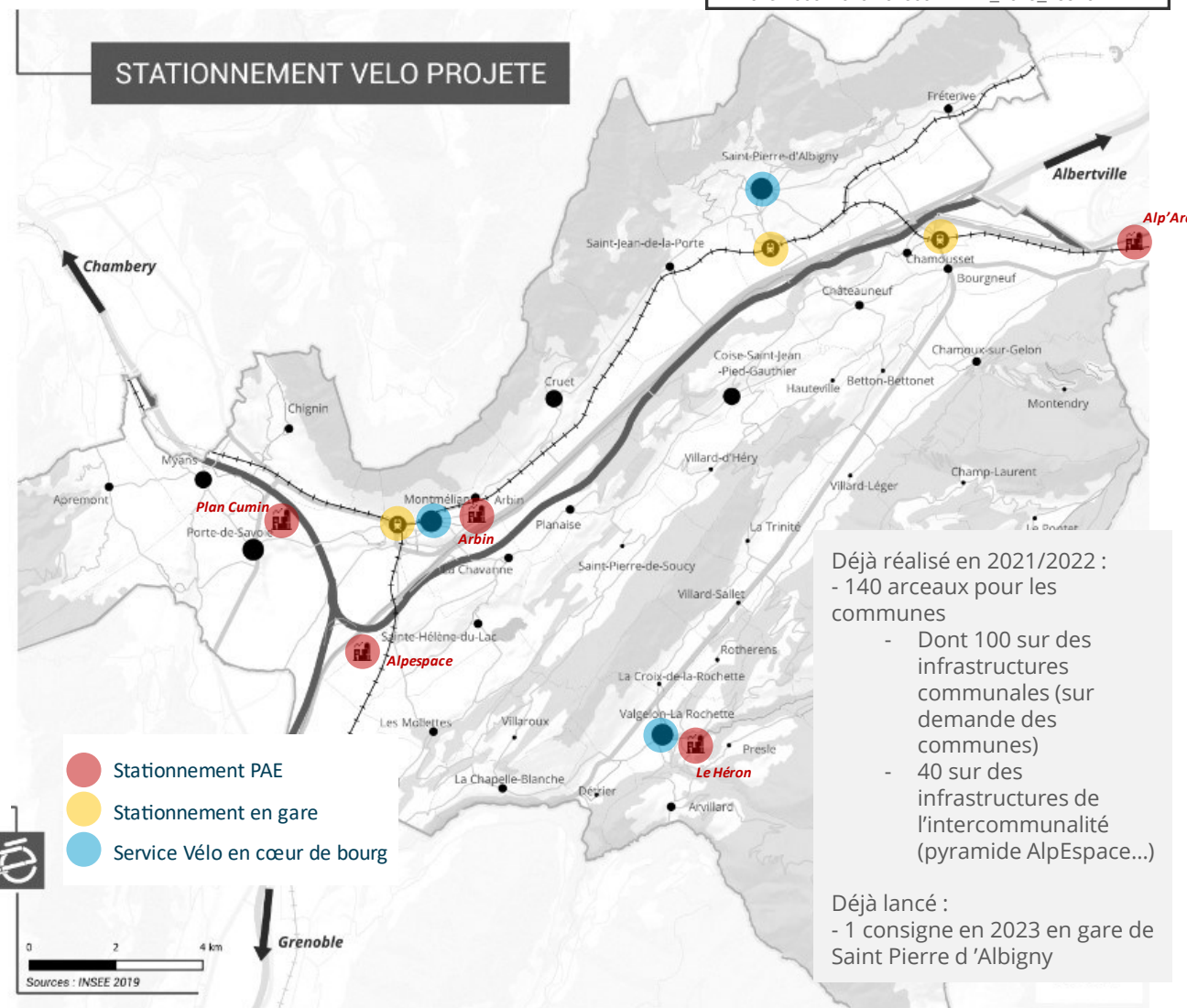
- Montmélian : clarifier le fonctionnement de la consigne vélo SNCF, communiquer dessus auprès des habitants + 20 arceaux vélo de chaque côté de la gare
- Saint Pierre d'Albigny : consigne sécurisée : passer à 20 places + déployer 20 arceaux vélo.
- Chamousset : consigne sécurisée 10 places + déployer 20 arceaux vélo.

Dans les centre-bourgs : - stationnement sur arceaux

Répartition des arceaux sur demande des communes. Arceaux installés par groupe de 6 arceaux dans les communes de plus de 1000 habitants, par groupe de 2 à 3 ailleurs.

- bornes vélo-service (pompe, possibilité de recharge pour les VAE...) : à Montmélian, Valgelon et St-Pierre d'Albigny (priorité moindre)

PAE : les arceaux sont à installer par les entreprises. Cœur de Savoie les sensibilise au sujet.



Déjà réalisé en 2021/2022 :

- 140 arceaux pour les communes
 - Dont 100 sur des infrastructures communales (sur demande des communes)
 - 40 sur des infrastructures de l'intercommunalité (pyramide AlpEspace...)

Déjà lancé :

- 1 consigne en 2023 en gare de Saint Pierre d'Albigny



La carte ci-contre synthétise l'ordonnancement retenu pour le déploiement du réseau vélo structurant sur Cœur de Savoie.

Le plan de mobilité acte l'objectif d'un déploiement de l'ensemble des axes de priorité fonctionnelle 1 et 2 du réseau structurant d'ici à 2030 (déploiement partiel).

Seul le lien Valgelon-La Rochette/Gare de Pontcharra sera réalisé au-delà de 2030, du fait de complexité de gouvernance pour sa mise en œuvre, et malgré sa priorité fonctionnelle importante – voir page suivante.

Le réseau structurant de priorité 3 et 4 sera déployé après 2030.

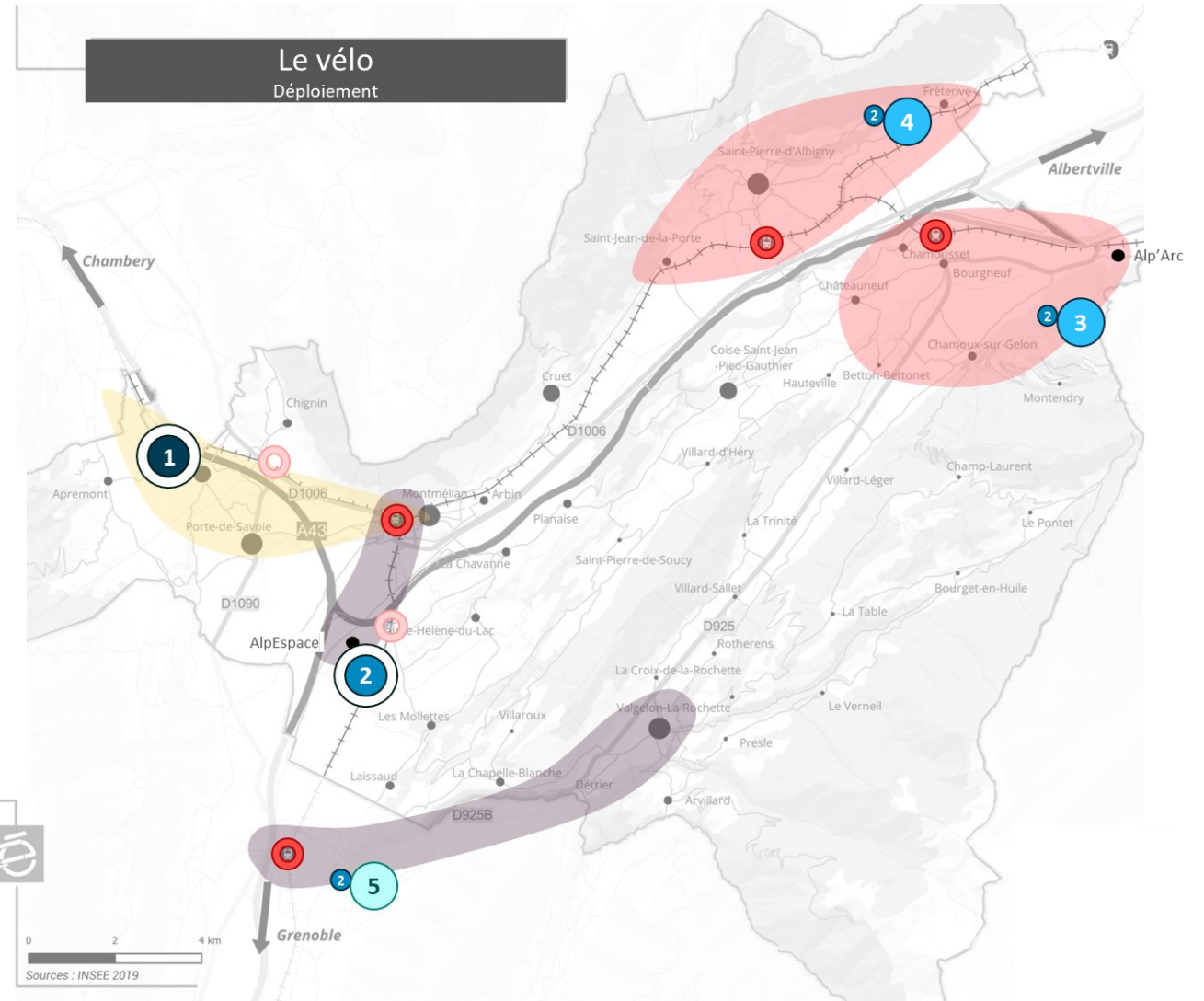
En ce qui concerne le réseau secondaire, la réalisation est portée par les communes.

Font exception à ce principe les liens Saint-Jean-de-la-Porte / Gare de Saint-Pierre d'Albigny et Châteauneuf / Bourgneuf, qui, bien que classés comme secondaires par le schéma directeur cyclable, répondent à l'objectif de créer des liens gare/centralités lorsqu'elles sont accessibles au ¼ d'heure à vélo. Il est préconisé de basculer ces liens en réseau structurant.

Priorité opérationnelle identique à priorité fonctionnelle



Priorité opérationnelle modifiée





Le déploiement du réseau structurant Vélo, d'ici 2030 :

Gouvernance + financement (carte des maîtrises d'ouvrage en annexe)

- Département 73 : passerelle sur l'Isère (PPI 2023-2028) et aménagement en continuité + lien Valgelon-La Rochette/Pontcharra (prise en charge de la MOA par le Département non actée à ce jour)

- Montmélian : avenue de la Gare (en cours) + liaison écoquartier
- Cœur de Savoie : le reste du réseau structurant : **besoin d'un chargé de projet dédié**

- **Nota** : Les communes peuvent prendre la MOA des tronçons ciblés par le schéma directeur, Cœur de Savoie subventionne alors jusqu'à 70% du reste à charge des coûts de travaux.

Les actions à mener et planning, par liaison, pour la réalisation (MOA : Cœur de Savoie ou Commune) :

- PREPARATION : échange avec les communes concernées + stratégie de MOE (par liaison ou MOE générale?).
- 1 AN AVANT : étude de faisabilité + préparation marché réalisation, puis suivi de travaux (6 mois à 2 ans selon la liaison).

Les actions à mener et planning, par liaison, pour la réalisation (MOA : Département) :

2 ANS AVANT : sollicitation du Département pour la prise en charge de la maîtrise d'ouvrage et des investissements.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Penser l'exploitation du réseau dès les premiers aménagements.
- Tenir à jour la carte des aménagements au fil de l'eau
- Jalonner en parallèle du déploiement des itinéraires

Aides disponibles :

- Pour tout le réseau structurant : aide de 30% du montant de l'investissement (Département 73).
- Plan vélo Etat : appel à territoire cyclable 2023

Coût d'investissement : voir page suivante

Durée de déploiement : 7 ans. Objectif : réseau structurant entièrement déployé (hors lien Valgelon-La Rochette/Pontcharra) en 2030.

Gains Environnement : -22kg CO2e tous les 100km

par cursus

Éléments techniques :

La carte ci-contre présente le détail des déploiements dans le temps. La logique de déploiement suit globalement les priorités fonctionnelles retenues (voir carte en annexe), à l'exception du lien Valgelon/Pontcharra, complexe à réaliser. C'est au total **33km projetés en réalisation** avant 2030.

Les déploiements sont ordonnancés de la manière suivante :

Très court terme – déjà en cours

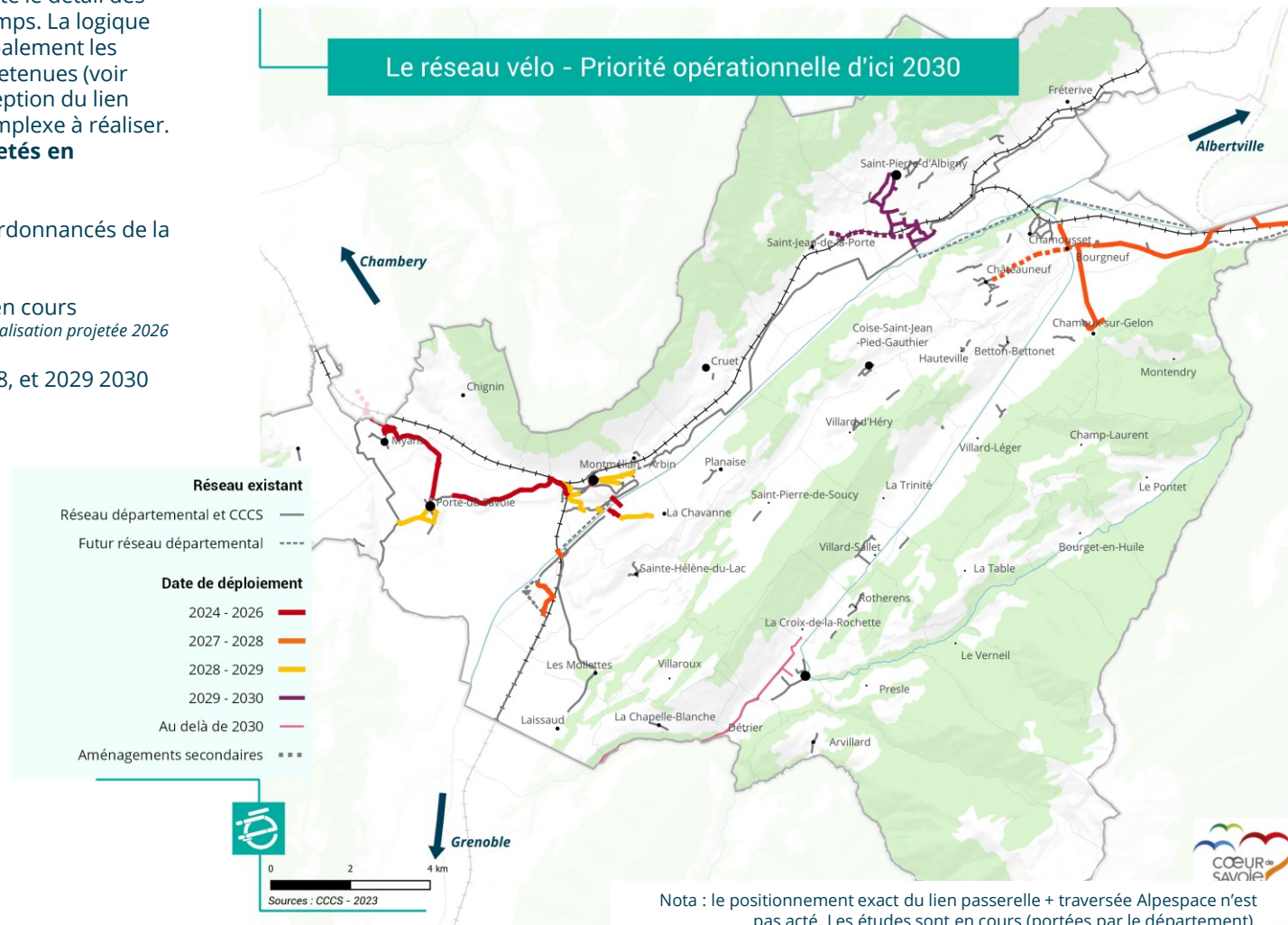
Travaux lancés en 2024, Fin de réalisation projetée 2026

Court terme : 2025 2026

Moyen terme : 2027 2028, et 2029 2030

Quelques liens de priorité fonctionnelle 1 et 2 sont projetés au-delà de 2030, notamment :

- Valgelon-La Rochette/Pontcharra : complexe par sa gouvernance
- La passerelle vers la future halte de Chignin
- La passerelle dans Montmélian au-dessus du tracé SNCF : complexe par sa gouvernance



Nota : le positionnement exact du lien passerelle + traversée Alpespace n'est pas acté. Les études sont en cours (portées par le département).



Cette page présente la synthèse des coûts projetés des aménagements vélo.

Principales hypothèses :

- Estimatif basé sur les coûts calculés dans le schéma vélo, majorés de 20% (écart constaté entre coûts projetés et coûts réels)
- Application d'un ratio de MOE de 12%

L'investissement projeté pour l'ensemble du réseau structurant à déployer par Cœur de Savoie, complété des liaisons secondaires jugées comme essentielles dans le PDMS (lien à St Jean de Bourgneuf, lien à St Jean) est de **10,6 M€**. Ce coût global n'intègre pas le coût des liens à AlpEspace et Valgelon/Pontcharra, qui sont envisagés en MOA département, et non plus le lien traversant le futur eco-quartier de Montmélian, en MOA de la commune.

Pour déployer la quasi-totalité du réseau structurant de priorité fonctionnelle 1 et 2 d'ici à 2030 tel que présenté dans la carte page précédente, le coût d'investissement à prévoir entre 2024 et 2030 est de **5,9 M€** au total.

Il est fait l'hypothèse d'un ratio d'aide de 50% des aménagements :

- 30% par le Département, qui finance tout aménagement structurant réalisé par les collectivités
- (Considérant l'hypothèse que les liens secondaires jugés prioritaires sont basculés en structurant)
- 20% « autre »

Au total, avec l'ensemble de ces hypothèses, il reste à charge de Cœur de Savoie un coût d'investissement de **2,95 M€ sur 7 ans**.

Les coûts sont projetés dans la simulation budgétaire « en cloche » : 15% des coûts en année N-1 pour les études, puis 60% en année N et 25% en année N+1.

PRIORITE FONCTIONNELLE									
Coûts restants à engager à partir de 2024 (dépense de 313k€ en 2023 déjà lancée)									
MOA	CCCS (Hors MOA communes, hors MOA département)								
	1	2	3	4	10	20	Total général	Total arrondi au 10000e près	
Coût par niveau (brut SD Vélo)	1 488 375,00 €	2 696 800,00 €	461 000,00 €	2 851 900,00 €	1 585,00 €	391 800,00 €	7 891 460,00 €	7 890 000,00 €	
Application de +20% (écart prévisionnel / réel constaté pour le premier aménagement)	1 786 050,00 €	3 236 160,00 €	553 200,00 €	3 422 280,00 €	1 902,00 €	470 160,00 €	9 469 752,00 €	9 470 000,00 €	
Application de +12% de MOE	2 000 376,00 €	3 624 499,20 €	619 584,00 €	3 832 953,60 €	2 130,24 €	526 579,20 €	10 606 122,24 €	10 610 000 €	
Subvention de 30% du département pour les axes structurant	600 112,80 €	1 087 349,76 €	185 875,20 €	1 149 886,08 €	639,07 €	157 973,76 €			
Subvention "autre // AAP territoire vélo ?" de 20% du coût des axes	400 075,20 €	724 899,84 €	123 916,80 €	766 590,72 €	426,05 €	105 315,84 €			
Reste à charge CCCS d'ici 2030 (avec subv 30% seule)	1 400 263,20 €	2 537 149,44 €	433 708,80 €	2 683 067,52 €	1 491,17 €	368 605,44 €	7 424 285,57 €	7 420 000 €	
Reste à charge CCCS (avec subv 30% + 20% AAP)	1 000 188,00 €	1 812 249,60 €	309 792,00 €	1 916 476,80 €	1 065,12 €	263 289,60 €	5 303 061,12 €	5 300 000 €	

PRIORITE OPERATIONNELLE (DEPLOIEMENT PARTIEL) - couts d'ici à 2030									
RETENU									
Coûts restants à engager à partir de 2024 (dépense de 313k€ en 2023 déjà lancée)									
MOA	CCCS (Hors MOA communes, hors MOA département)								
	1	2	3	4	10	20	40	Total général	Total arrondi au 10000e près
Coût par niveau de prio opérationnelle (brut SD Vélo)	1 544 375,00 €	1 108 500,00 €	882 200,00 €	475 200,00 €	1 585,00 €	6 000,00 €	385 800,00 €	4 403 660,00 €	4 400 000,00 €
Application de +20% (écart prévisionnel / réel constaté pour le premier aménagement)	1 853 250,00 €	1 330 200,00 €	1 058 640,00 €	570 240,00 €	1 902,00 €	7 200,00 €	462 960,00 €	5 284 392,00 €	5 280 000,00 €
Application de +12% de MOE	2 075 640,00 €	1 489 824,00 €	1 185 676,80 €	638 668,80 €	2 130,24 €	8 064,00 €	518 515,20 €	5 918 519,04 €	5 920 000 €
Subvention de 30% du département pour les axes structurant	622 692,00 €	446 947,20 €	355 703,04 €	191 600,64 €	639,07 €	2 419,20 €	155 554,56 €	1 775 555,71 €	
Subvention "autre // AAP territoire vélo ?" de 20% du coût des axes	415 128,00 €	297 964,80 €	237 135,36 €	127 733,76 €	426,05 €	1 612,80 €	103 703,04 €	1 183 703,81 €	
Reste à charge CCCS d'ici 2030 (avec subv 30% seule)	1 452 948,00 €	1 042 876,80 €	829 973,76 €	447 068,16 €	1 491,17 €	5 644,80 €	362 960,64 €	4 142 963,33 €	4 140 000 €
Reste à charge CCCS (avec subv 30% + 20% AAP)	1 037 820,00 €	744 912,00 €	592 838,40 €	319 334,40 €	1 065,12 €	4 032,00 €	259 257,60 €	2 959 259,52 €	2 960 000 €



Gouvernance pour l'exploitation :

Le Département entretient les itinéraires dont il a assuré la maîtrise d'ouvrage. Cœur de Savoie entretient les itinéraires du réseau structurant.

Les actions à mener :

- Structuration de l'organisation : matériel, règles d'exploitation par type d'axe, moyens humains, gestion (délégation ou assuré en régie...).
- Exploitation du réseau et suivi.

Points d'attention / à ne pas oublier:

- Mutualiser au maximum sur le territoire : permet de gagner en efficacité, et assurer un niveau de service qualitatif sur les aménagements.
- Définir les règles d'exploitation du réseau vélo (éventuellement par niveau) : fréquence de passage pour l'entretien régulier, délais de réparations en cas de chaussée abimée.

Aides disponibles : aucune aide identifiée.

Coût d'exploitation du réseau : autour de 2k€ par km, soit en 2030, une dépense de près de 70k€ par an.

Durée de déploiement : organisation à acter à court terme.

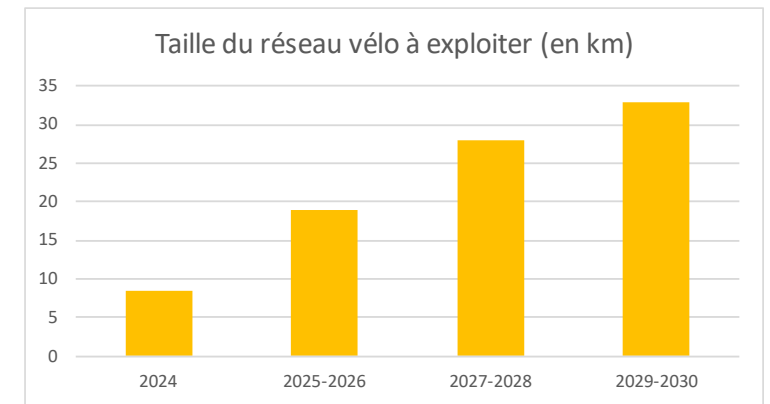
Gains Environnement : aucun directement, permet le bon fonctionnement du réseau vélo.

Éléments techniques :

Ci-contre, la taille du réseau à exploiter en fonction de l'avancée dans le temps des travaux.

Taille de réseau estimée en considérant que seul le réseau structurant est déployé d'ici 2030 (peu d'évolution projetée du réseau secondaire d'ici là).

Le coût est calculé en fonction.



Coût d'entretien des pistes cyclables en fonction des revêtements © Vélo et territoires

Pour aller plus loin : coût d'entretien en fonction des revêtements

(attention : coûts à actualiser - référence 2010/2011)

	Sable stabilisé	Sable stabilisé renforcé (chaux, ciment)	Enrobé à liant bitumineux	Béton de ciment	Enrobé à base de liant végéta (ex Végécol)
Couche de roulement	8 à 10 cm	8 à 10 cm	3 à 5 cm (+ 5 cm GNT 0-25)	10 à 14 cm	3 à 8 cm (+ 5 cm GNT 0-35)
Durée de vie moyenne estimée (en années)	7	15	30	35	30
Coût global annuel moyen k€/km/an	Investissement	4,9	3,5	5,0	4,3
	Entretien	5,8	2,8	1,9	1,6
	Total	10,8	6,3	3,4	6,9

Extrait d'une synthèse réalisée par B. Carrouée, FCDE, « Revêtements de voies vertes, coûts de la couche de roulement » à partir de 4 sources : CG56, DRC 2010, CG 60 2010 et CG78 2011



Contact référent projet pour toute question :

VACHE Violaine (CCCS) : 04 79 60 59 22

DELEARDE Camille (EBULIS) : 07 61 80 66 29



Annexes

1

PDMS - Diagnostic et stratégies

2

PDMS - Résultats de l'enquête citoyens

3

PDMS - Résultats de l'enquête entreprises

4

PDMS - Budget transport

5

PDMS - Tableau des actions

6

PDMS - Précisions techniques