



CONSEIL ET INGÉNIERIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE



Pays du Mont-Blanc
communauté de communes

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS DU MONT-BLANC

Volet Mobilité du Plan Climat Energie Air Territorial

Diagnostic

Version du 06 septembre 2018

REDACTEUR



Jérôme PETIT

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

SOMMAIRE

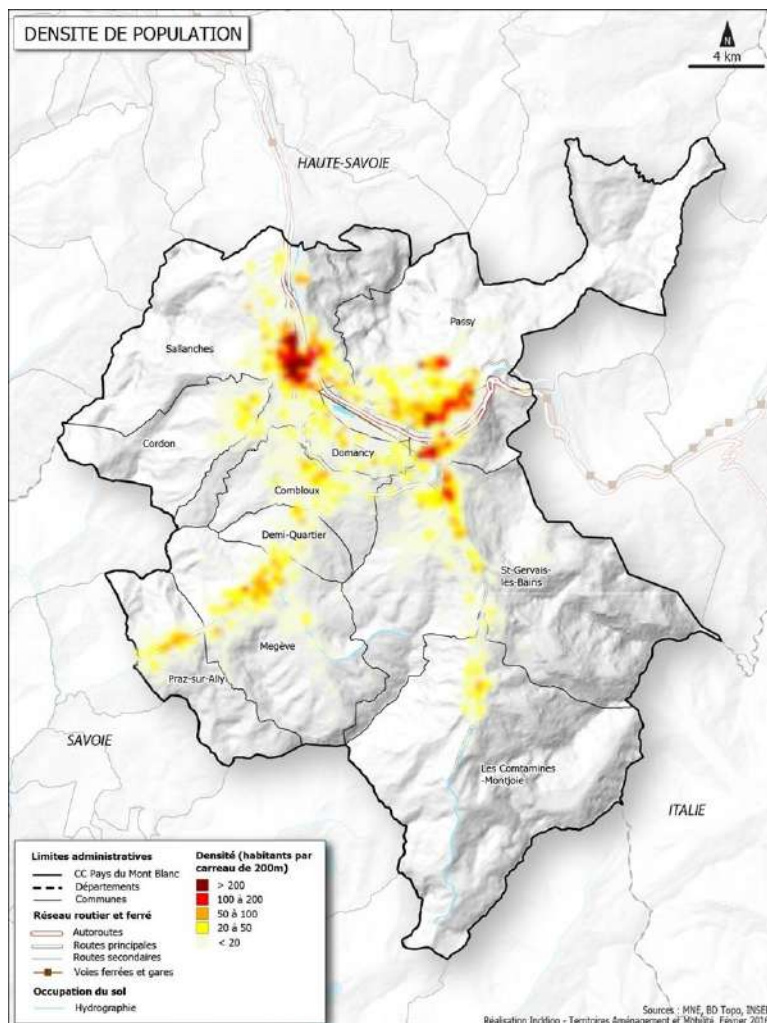
1.	TERRITOIRE ET POLES GENERATEURS	4
1.1	Répartition de la population	4
1.2	Pôles générateurs.....	5
1.3	Activité touristique.....	8
2.	PRATIQUES DE DEPLACEMENTS.....	11
2.1	Déplacements pendulaires	11
2.2	Pratiques de mobilité	14
2.3	Distances parcourues en voiture conducteur	18
3.	SAISONNALITE	19
4.	IMPACT AIR, ENERGIE, GES	21
5.	OFFRE DE MOBILITE.....	25
5.1	Modes actifs.....	25
5.2	Covoiturage	28
5.3	Dessertes interurbaines	29
5.4	Services Assurés par la CCPMB	34
5.4.1	<i>Transport scolaire.....</i>	<i>34</i>
5.4.2	<i>Montenbus.....</i>	<i>35</i>
5.5	Transports saisonniers mis en place par les communes.....	46
5.6	Des offres peu lisibles et non coordonnées.....	52
6.	GOVERNANCE TRANSPORT ET MOBILITE	54
7.	SYNTHESE DU DIAGNOSTIC.....	55

1. TERRITOIRE ET POLES GENERATEURS

1.1 REPARTITION DE LA POPULATION

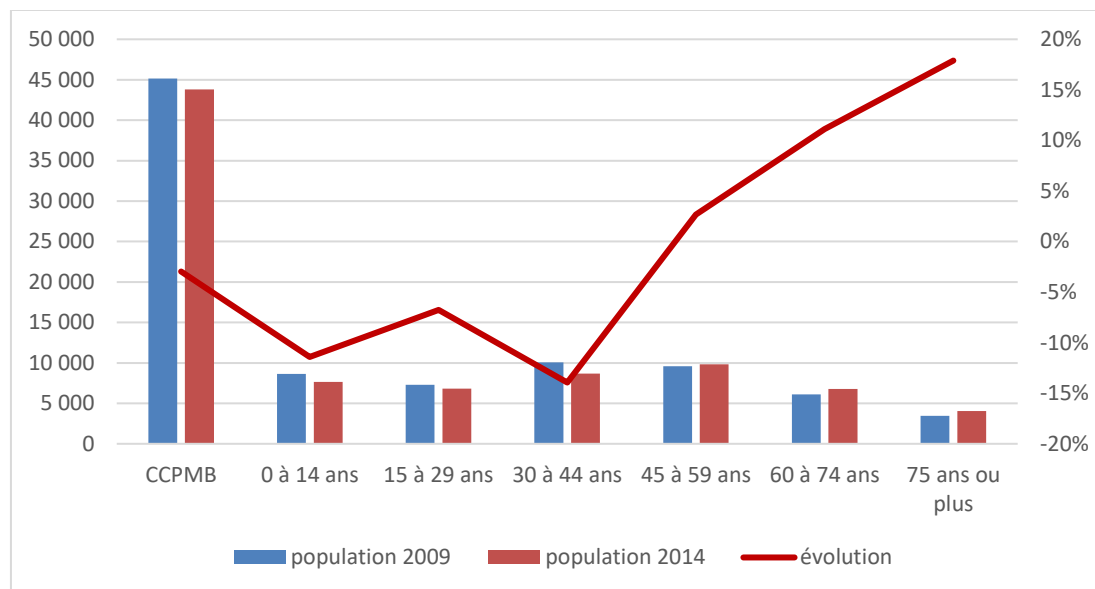
La population de la CCPMB est majoritairement regroupée sur le secteur de la Plaine, qui comprend trois grands pôles : Sallanches, Passy, et St-Gervais-les-Bains. Trois pôles secondaires de versant complètent l'armature territoriale : le Val d'Arly, le Val-Montjoie, et le Plateau d'Assy.

Les densités de population sont globalement faibles : la densité repère de 5.000 hab/km² n'est atteinte que sur Sallanches, et très localement à Passy et St-Gervais. Cette densité correspond à un niveau plancher pour l'organisation de dessertes transport régulières attractives tous publics à partir de secteurs résidentiels.



Cartographie des densités locales de population sur la CCPMB

La CCPMB comptait 43.818 habitants en 2014. On note une contraction récente de la population (42.078 habitants en 1999, 44.540 habitants en 2009), avec une baisse plus sensible sur les classes d'âge les plus jeunes.



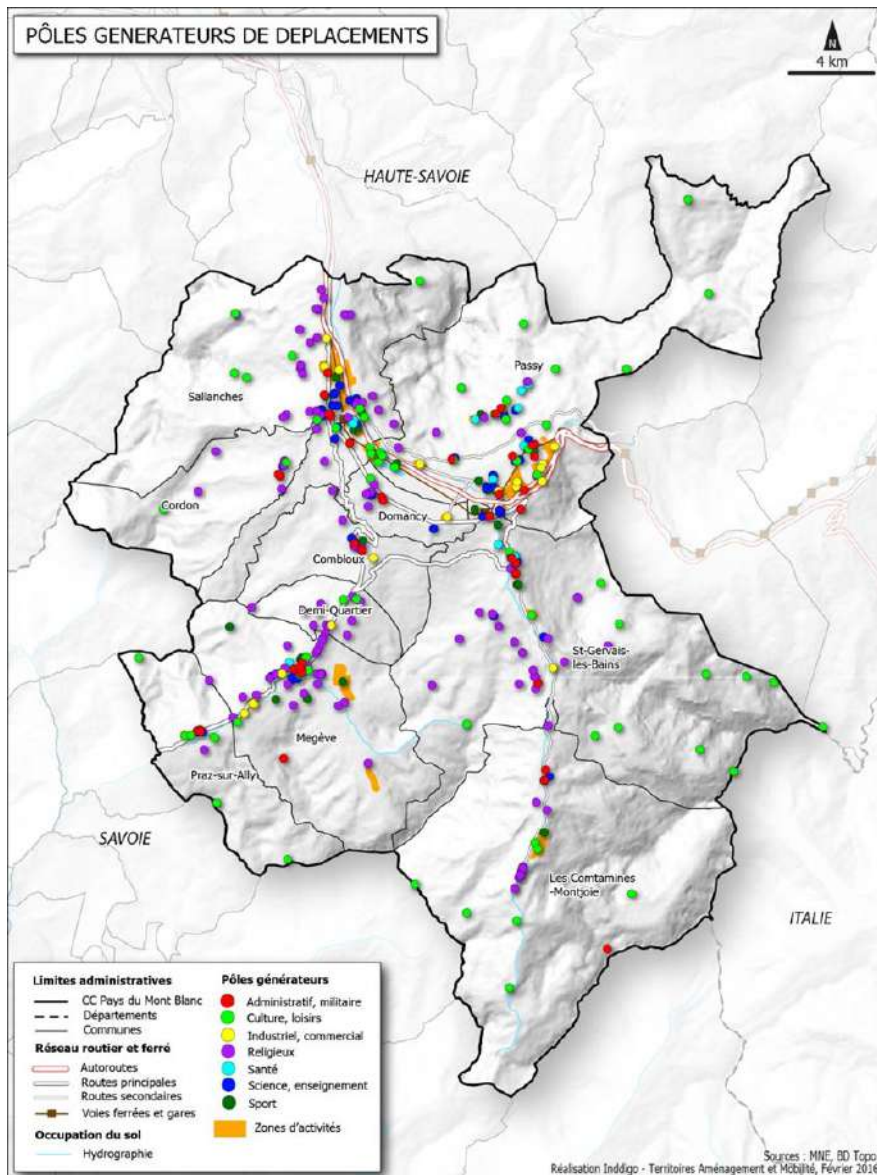
Répartition par âge de la population de la CCPMB

La population prise en compte par l'INSEE dans le calcul de la DGF est toutefois sensiblement supérieure, puisqu'elle prend en compte un forfait de 1 habitant par résidence secondaire. Cette population est de 65.000 habitants pour la CCPMB.

1.2 POLES GENERATEURS

Les pôles générateurs de déplacements sont plus régulièrement répartis sur le territoire : services administratifs (dont l'hôpital de Sallanches), emploi (avec des zones d'activités principalement dans la Plaine, comme Hauts de Chedde, PAE Mt-Blanc, Marlioz, Fayet, Mouilles, Plan des Mouilles, Sallanches), tourisme, loisirs et culture.

La carte ci-dessous permet de les localiser, par type de pôle.



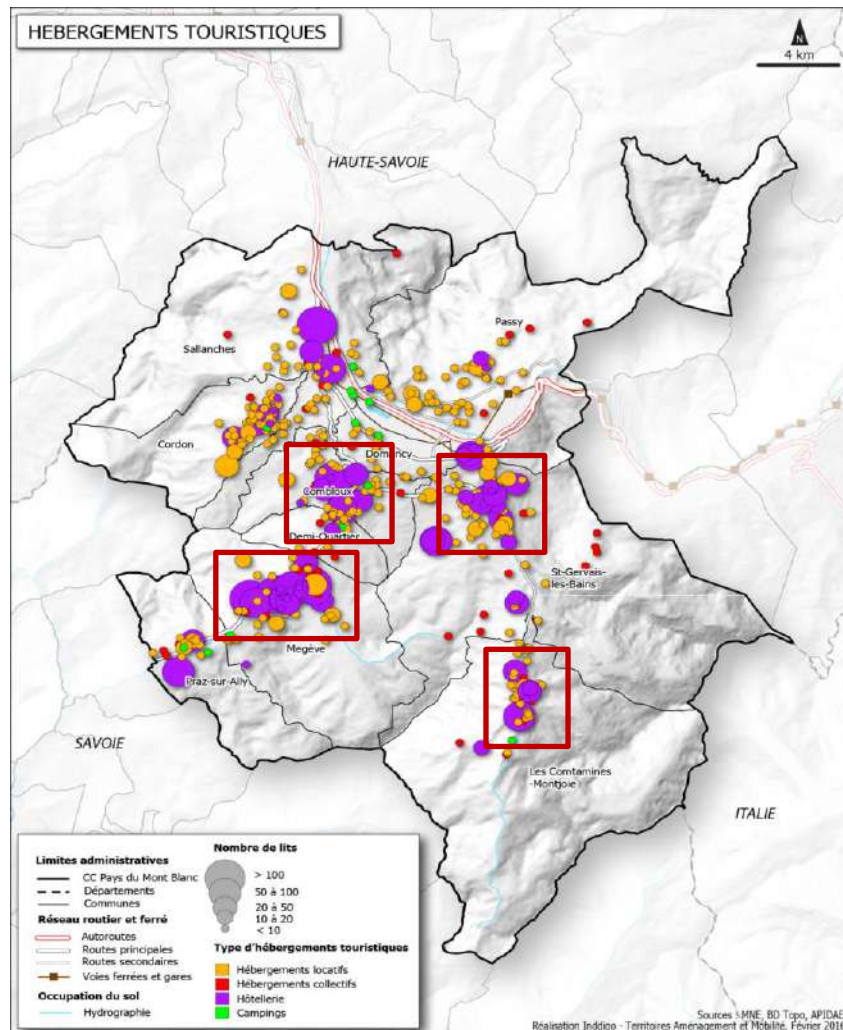
Cartographie des pôles générateurs de la CCPMB

L'Insee comptabilise sur la CCPMB 7.500 emplois dans des établissements de plus de 10 salariés. Le tableau suivant liste les principaux employeurs du territoire (plus de 100 salariés comptabilisés par l'INSEE) :

ETABLISSEMENT	COMMUNE
CENTRE HOSPITALIER INTERCOM MONT BLANC	74700 SALLANCHES
COMMUNE DE PASSY	74190 PASSY
COMMUNE DE SAINT GERVAIS LES BAINS	74170 ST GERVAIS LES BAINS
COMMUNE DE SALLANCHES	74700 SALLANCHES
BENEDETTI GUELPA	74190 PASSY
CARREFOUR HYPERMARCHES	74702 SALLANCHES CEDEX
ETABLISSEMENTS ANTHOGRYR	74700 SALLANCHES
LYCEE DES METIERS MONT BLANC	74190 PASSY
INTERMARCHE	74700 DOMANCY
EUROTEKNIKA	74700 SALLANCHES
SGL CARBON SA	74190 PASSY
PASSYDIS SA	74190 PASSY
S R P POLYSERVICES	74700 SALLANCHES
LES FERMES DE MARIE	74120 MEGEVE
SANCELLEMOZ	74190 PASSY
SKIS DYNASTAR SA	74701 SALLANCHES CEDEX
CENTRE MEDICAL SPECIALISE PRAZ COUTANT	74480 PASSY

1.3 ACTIVITE TOURISTIQUE

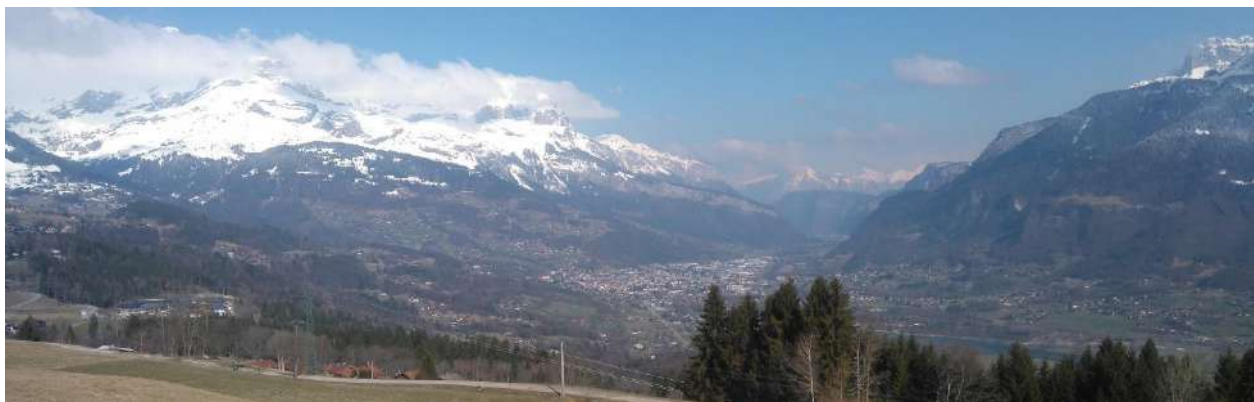
L'activité touristique a un poids important dans l'économie locale, avec en 2017, d'après l'observatoire intercommunal du tourisme, un total de 107.317 lits, dont 26.520 lits chauds, et une forte proportion de lits froids (plus de 63.000, soit près de 60% du stock).



Localisation des hébergements touristiques sur la CCPMB

Le territoire génère environ 3 millions de nuitées en saison d'hiver, et 1,5 millions de nuitées en saison d'été.

Malgré la commercialisation d'un forfait commun Evasion Mont-Blanc sur certaines stations (Praz-sur-Arly fait partie du domaine Espace Diamant), chaque station bénéficie d'une forte autonomie, avec peu d'offres en réseau. Les points d'attraction en saison d'hiver sont très liés aux stations : Megève et St-Gervais concentrent 56% de la fréquentation hivernale. La diffusion des points d'intérêt en saison d'été est en revanche beaucoup plus importante.



La vallée de l'Arve depuis la RD909 à St-Gervais : contraste entre les coteaux et la plaine



Vue de Megève : une extension urbaine importante avec une forte présence de résidentiel individuel



Le Fayet : un cadre plus urbain à proximité du pôle d'échanges



Sallanches : un environnement urbain unique au sein de la CCPMB



Vue de Cordon, typique comme Combloux des bourgs-stations de versants



Aux Contamines comme à Praz-sur-Arly, des vues larges sur l'environnement montagnard, mais des emprises de voirie parfois importantes

2. PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

2.1 DEPLACEMENTS PENDULAIRES

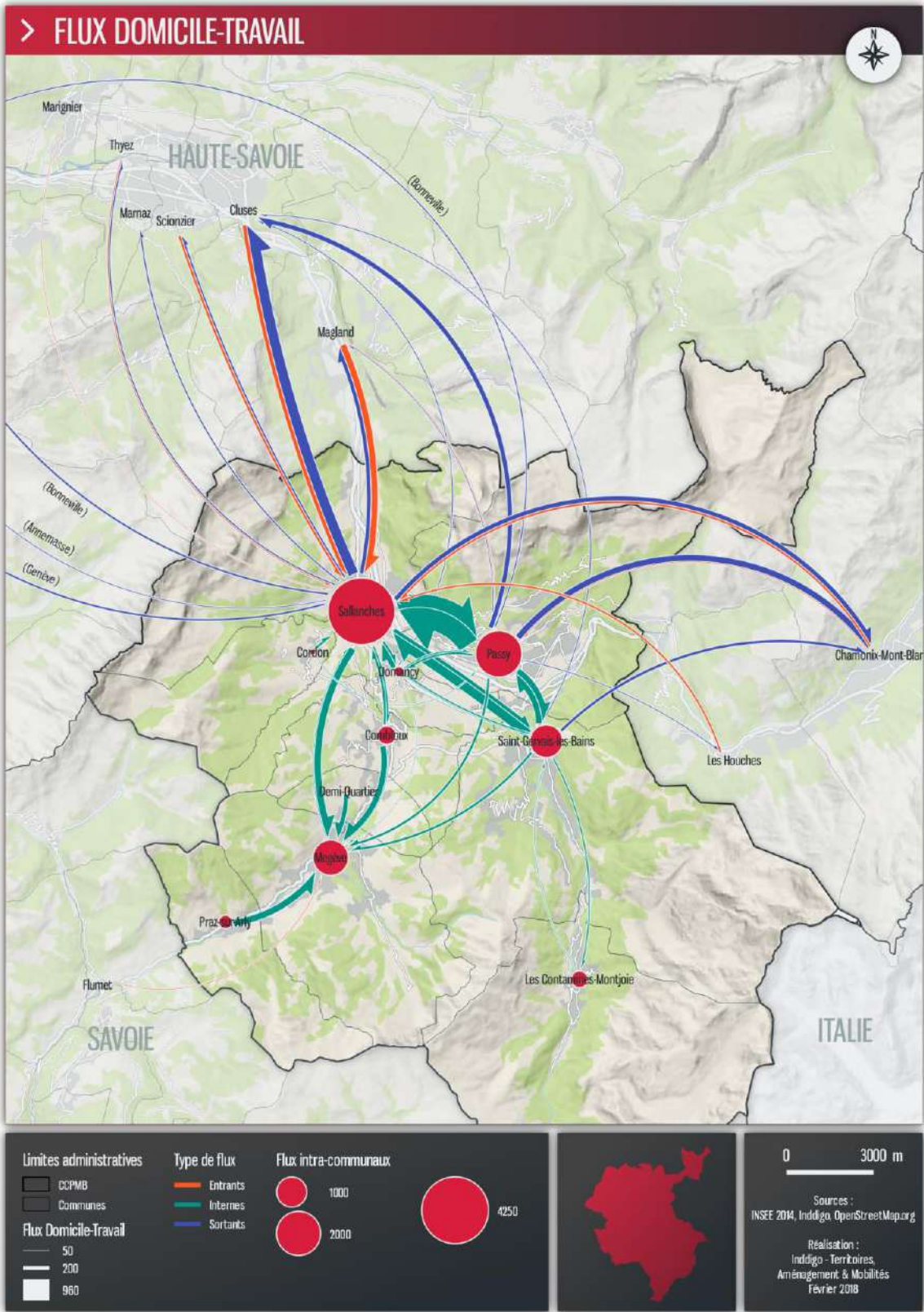
La majorité des échanges domicile travail sont effectués entre Sallanches, Passy et St-Gervais. Megève s'affirme comme pôle secondaire du territoire.

Par rapport à d'autres territoires de cette taille, on note l'importance des échanges entre la CCPMB et l'extérieur :

- Importance des échanges avec Cluses, continuité sur la vallée de l'Arve
- Davantage d'échanges entre le secteur de la Plaine et la vallée de Chamonix qu'entre la Plaine et le Val d'Arly

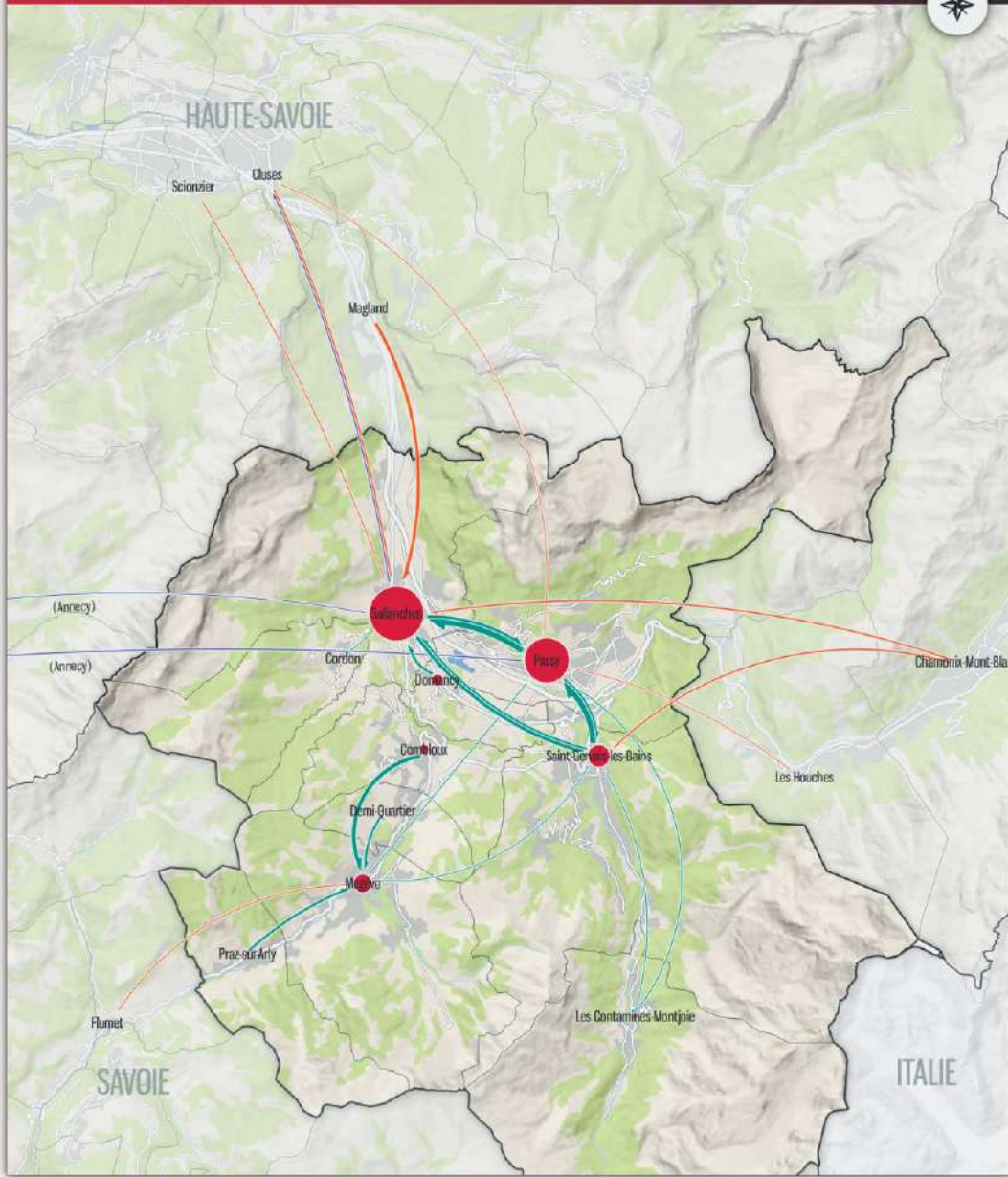
La structure des flux domicile études est très proche de celle des flux domicile travail. Les principaux établissements sont les suivants :

- Lycée du Mont-Blanc (Passy, 1.300 élèves)
- Centre Technique du Mont-Blanc (Sallanches, 250 élèves)
- Lycée professionnel De Saussure (Combloux)
- Lycée et collège St-Joseph (Sallanches, 950 élèves)
- Collège du Verney (Sallanches, 500 élèves)
- Collège de Varens (Passy, 800 élèves)
- Collège Emile Allais (Megève, 320 élèves)
- Collège St-Jean Baptiste (Megève, 300 élèves)
- Collège Assomption (St-Gervais, 88 élèves)



Flux domicile travail sur la CCPMB

> FLUX DOMICILE-ETUDE



Limites administratives CCPMB Communes Flux Domicile-Travail 50 200	Type de flux Entrants Internes Sortants	Flux intra-communaux 1000 2000 3000		0 3000 m Sources : INSEE 2014, Inddigo, OpenStreetMap.org Réalisation : Inddigo - Territoires Aménagement & Mobilités Février 2018
--	---	---	--	--

Flux domicile études sur la CCPMB

2.2 PRATIQUES DE MOBILITE

Le territoire est couvert par l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) de la Haute-Savoie, effectuée en 2017. L'EDGT distingue quatre secteurs internes à la CCPMB :

- Sallanches, Cordon, Domancy
- Saint-Gervais, Les Contamines-Montjoie
- Megève, Praz-sur-Arly, Demi-Quartier, Combloux
- Passy

L'EDGT permet également de mesurer les échanges entre chacun des secteurs internes et deux secteurs externes :

- Vallée de Chamonix
- Vallée de l'Arve (Cluses)

L'EDGT constitue donc la source la plus fidèle pour rendre compte des flux de déplacements à l'échelle du territoire. Le tableau ci-dessous exprime les volumes de déplacements quotidiens, tous modes confondus, entre les différents secteurs de la CCPMB.

	DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	DTIR-410-Mégève Combloux	DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines	DTIR-412-Passy	DTIR-413-Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	Ext-DTIR-27-Reste EDGT FVG Haute-Savoie
DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	58 044	5 972	4 011	13 914	1 838	4 643
DTIR-410-Mégève Combloux		24 053	2 439	1 363	394	322
DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines			18 222	5 005	824	196
DTIR-412-Passy				28 345	3 271	1 717

Les déplacements réalisés en voiture conducteur, largement majoritaires, sont répertoriés dans le tableau suivant :

	DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	DTIR-410-Mégève Combloux	DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines	DTIR-412-Passy	DTIR-413-Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	Ext-DTIR-27-Reste EDGT FVG Haute-Savoie
DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	26756	4685	3002	10754	1620	3128
DTIR-410-Mégève Combloux		10245	1285	856	345	163
DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines			7149	2664	463	142
DTIR-412-Passy				14992	2219	561

L'analyse de l'EDGT met en évidence les phénomènes structurants de la répartition modale des déplacements des habitants de la CCPMB :

- 3/4 des déplacements sont internes à chaque secteur, avec des distances moyennes de l'ordre de 4 km.
- Ces déplacements internes représentent moins de la moitié des distances parcourues.
- Seuls 20% des déplacements correspondent à des échanges entre secteurs différents de la CCPMB, avec une très forte diffusion de ces déplacements.
- 30% des distances parcourues correspondent à des échanges avec l'extérieur, la moitié d'entre eux étant dirigés vers la vallée de Chamonix.
- Près de la moitié des déplacements internes à chaque zone (4 km en moyenne) sont effectués en voiture conducteur.
- 2/3 des déplacements entre secteurs différents de la CCPMB sont réalisés en voiture conducteur.
- La pratique du covoiturage semble fortement ancrée, puisque ce mode représente 13% des déplacements. Il s'agit de pratiques de covoiturage sous toutes ses formes, y-compris familial et comprenant, compte tenu de la période d'enquête, les pratiques d'accès aux lieux de travail des saisonniers.
- 4 % des déplacements sont effectués en transports en commun ; il s'agit essentiellement des déplacements des scolaires.
- 1 % des déplacements sont réalisés à vélo, mais la part modale est sous-estimée par la période de réalisation de l'enquête : elle atteint sans doute environ 2% en moyenne annuelle.
- Seulement moins de la moitié des habitants déclarent ne jamais utiliser le vélo (même niveau que l'agglomération d'Annecy).
- 40% des déplacements internes aux différents secteurs de l'enquête (4 km en moyenne) sont réalisés à pied

L'analyse de la répartition par motifs des déplacements confirme, comme sur la plupart des territoires, que le total des déplacements pendulaire est relativement faible en volume (24% de la mobilité quotidienne) :

- Déplacements domicile travail : 15% des déplacements, pour environ 18% des km réalisés
- Déplacements domicile-études : 9% des déplacements

La part des personnes qui ne se déplacent pas est relativement forte (environ 10%).

Le parc de véhicules se monte à environ 30.000 véhicules, à 60% diesel (1% électrique ou hybride). La motorisation est donc très importante :

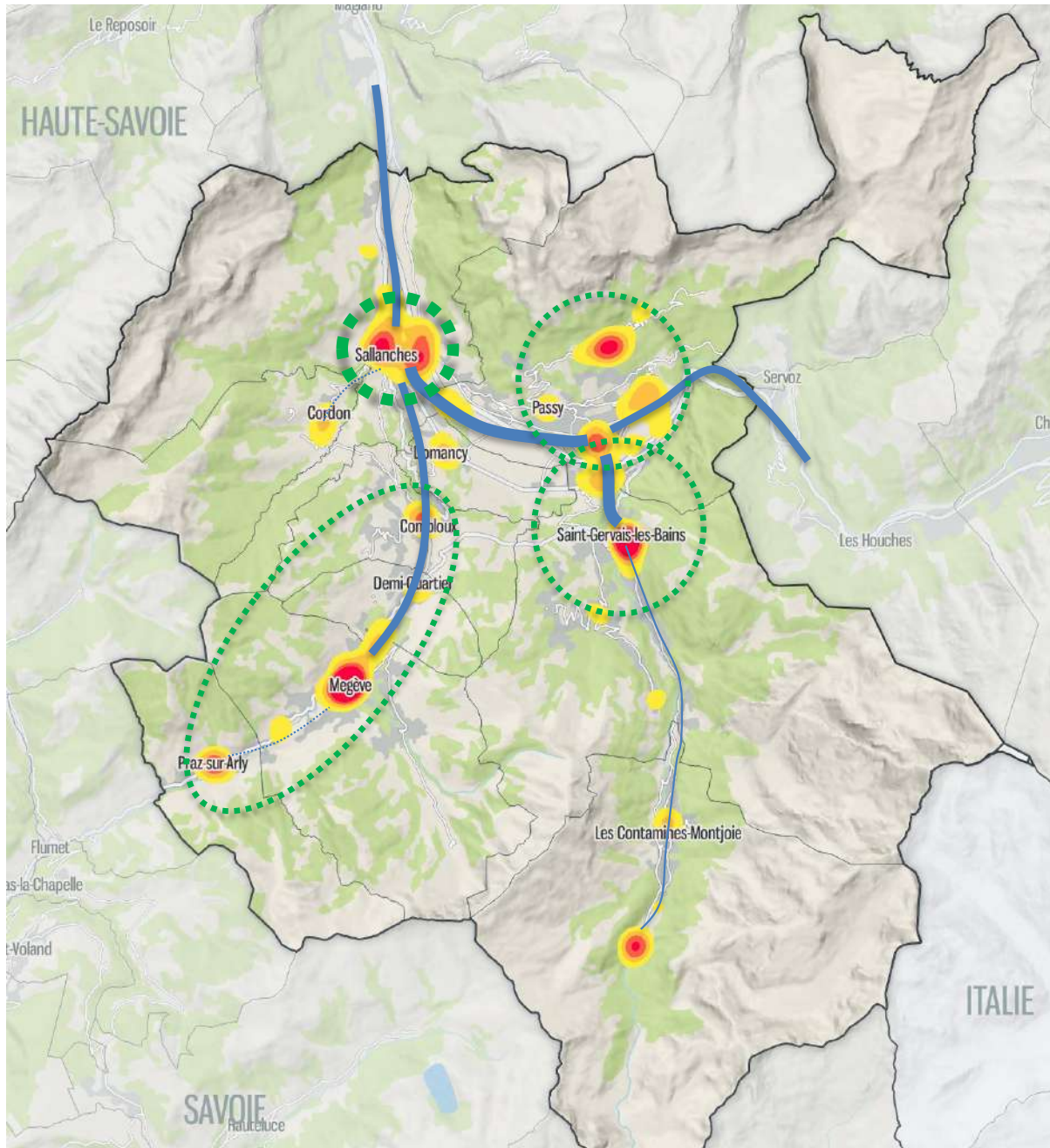
- 1,5 véhicules par ménage, pour une moyenne française de 1,14.
- 0,7 véhicule par habitant.

On note toutefois que 1.500 ménages ne disposent pas d'un véhicule (7,5%) : ce chiffre est à rapprocher de la clientèle Montenbus, qui concerne environ 1.650 clients.

Les lignes de désir de la mobilité quotidienne, figurées sur la carte suivante, sont donc structurées par trois types de flux complémentaires, qui guideront notre analyse et structureront nos propositions :

- Mobilité locale
 - Pôle majeur à Sallanches, avec une forte densité de déplacements
 - Pôles de mobilité locale plus diffuse : St-Gervais, Val d'Arly autour de Megève, Passy
- Mobilité à l'échelle de la CCPMB
 - Sallanches - Passy
 - Val d'Arly - Sallanches
 - Sallanches - St-Gervais
 - St-Gervais/ Val Montjoie - Passy
- Echanges avec Cluses et Chamonix

Pour la suite de l'analyse et des évaluations quantitatives, nous avons extrapolé la mobilité annuelle des habitants du territoire à 300 fois la mobilité quotidienne mesurée par l'EDGT.



Densités locales de population et lignes de désir de la mobilité quotidienne sur la CCPMB

2.3 DISTANCES PARCOURUES EN VOITURE CONDUCTEUR

Les données de l'EDGT nous permettent d'évaluer un volume quotidien et annuel de veh.km produits par les habitants du territoire, en utilisant la matrice de distances suivante :

	DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	DTIR-410-Mégève Combloux	DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines	DTIR-412-Passy	DTIR-413-Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	Ext-DTIR-27-Reste EDGT FVG Haute-Savoie
KM INTERZONES						
DTIR-408-409-Sallanches Cordon Domancy	1,5	11,0	13,0	7,0	27,0	40,0
DTIR-410-Mégève Combloux		1,5	13,0	16,0	34,0	50,0
DTIR-411-Saint Gervais Les Contamines			2,0	8,0	25,0	50,0
DTIR-412-Passy				2,0	26,0	45,0

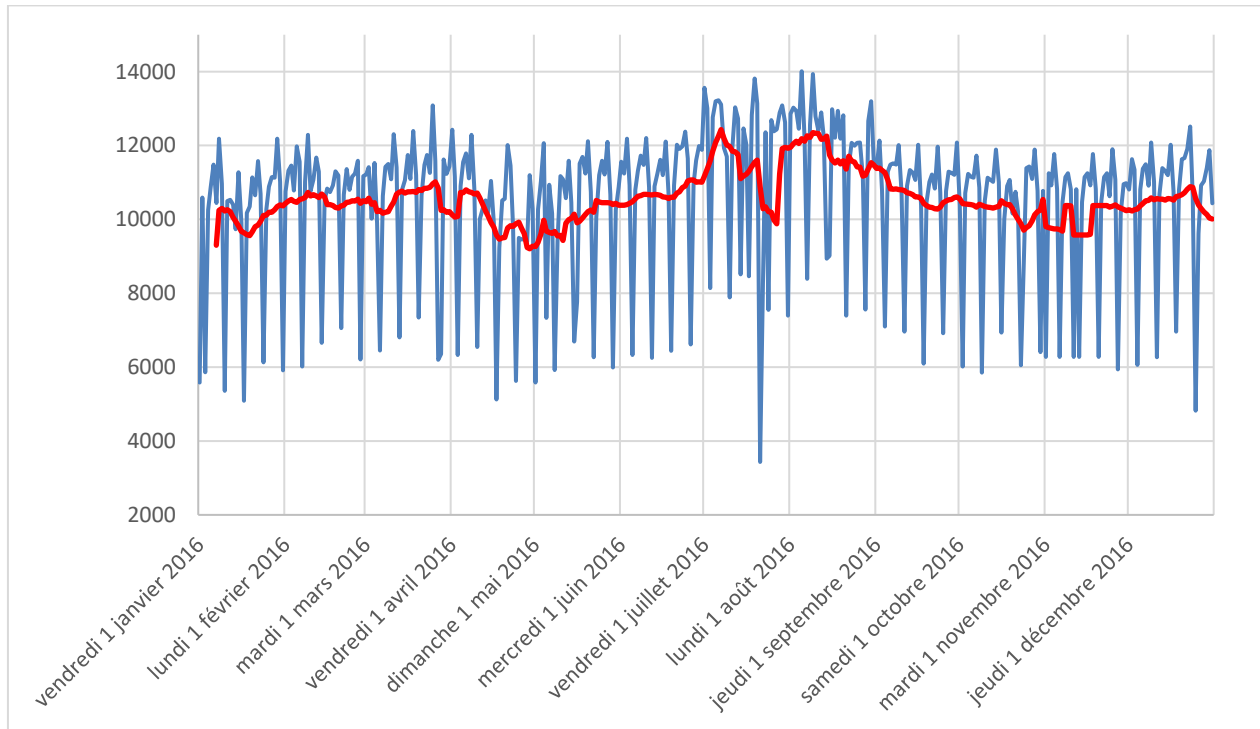
Le total se monte à 607.730 km/jour, soit environ 182 millions de km annuels, répartis spatialement selon :

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

3. SAISONNALITE

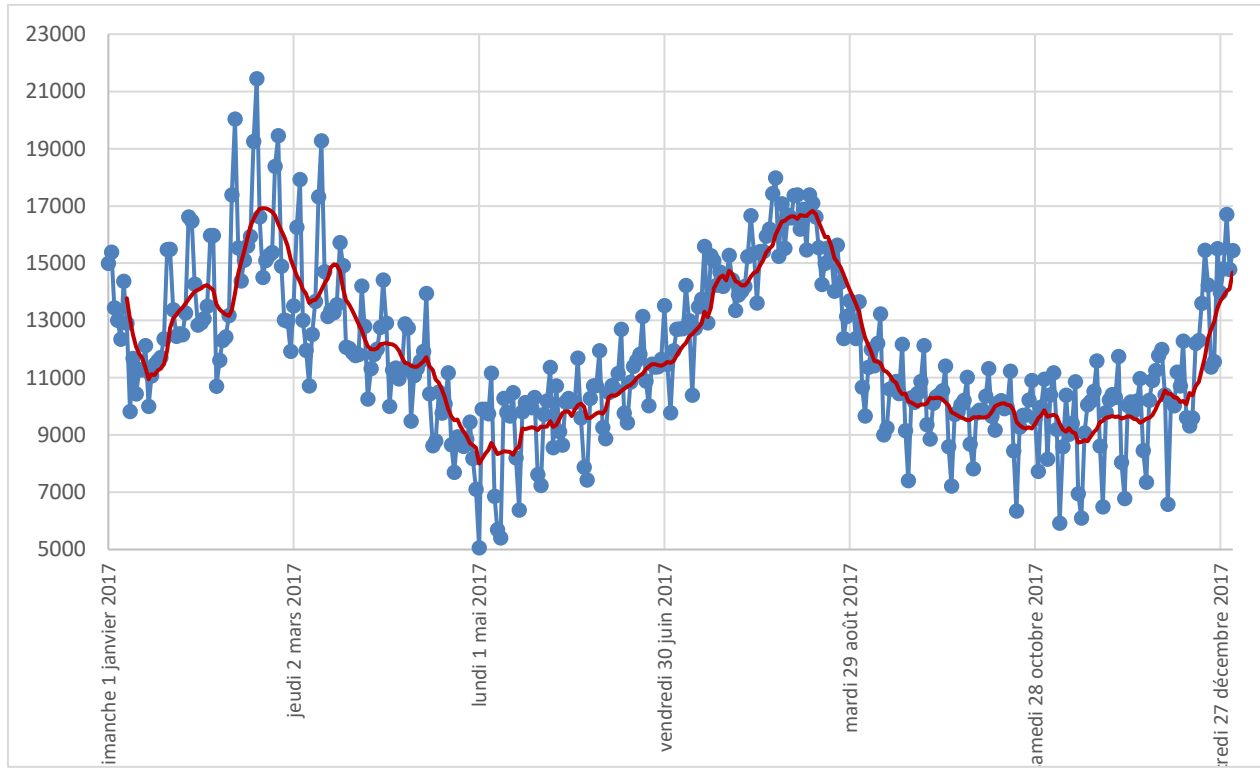
La saisonnalité de la demande s'exprime relativement peu sur la plaine, mais considérablement sur les versants.

- Exemple de la RD1205 entre Domancy et Le Fayet, peu affectée par la saisonnalité
 - Creux de trafic les dimanches (60% de la moyenne, moyenne WE à 85% de la semaine)
 - Pointes en général le vendredi (113% de la moyenne)
 - Pointe hivernale peu marquée, mais +10% en été



Trafic journaliers 2016 sur la RD1205 entre Domancy et Le Fayet (moyenne hebdomadaire en rouge)

- Exemple de la RD1212 entre Megève et Combloux, très marqué par la saisonnalité
 - Creux de trafic peu marqué les dimanches
 - Pointes les samedis ou les vendredis
 - Pointes hivernale et estivale marquées (126% de la moyenne annuelle)



Trafic journaliers 2016 sur la RD1212 entre Megève et Combloux (moyenne hebdomadaire en rouge)

La quantification des flux liés à la mobilité touristique est délicate à effectuer.

Nous l'avons évaluée à 5 millions de déplacements annuels et 20 millions de km, sur la base des hypothèses suivantes :

- volume annuel de 5 millions de nuitées,
- 2 déplacements par jour et par nuitée,
- Part modale voiture conducteur de 50%,
- Déplacement moyen en voiture de 4 km.

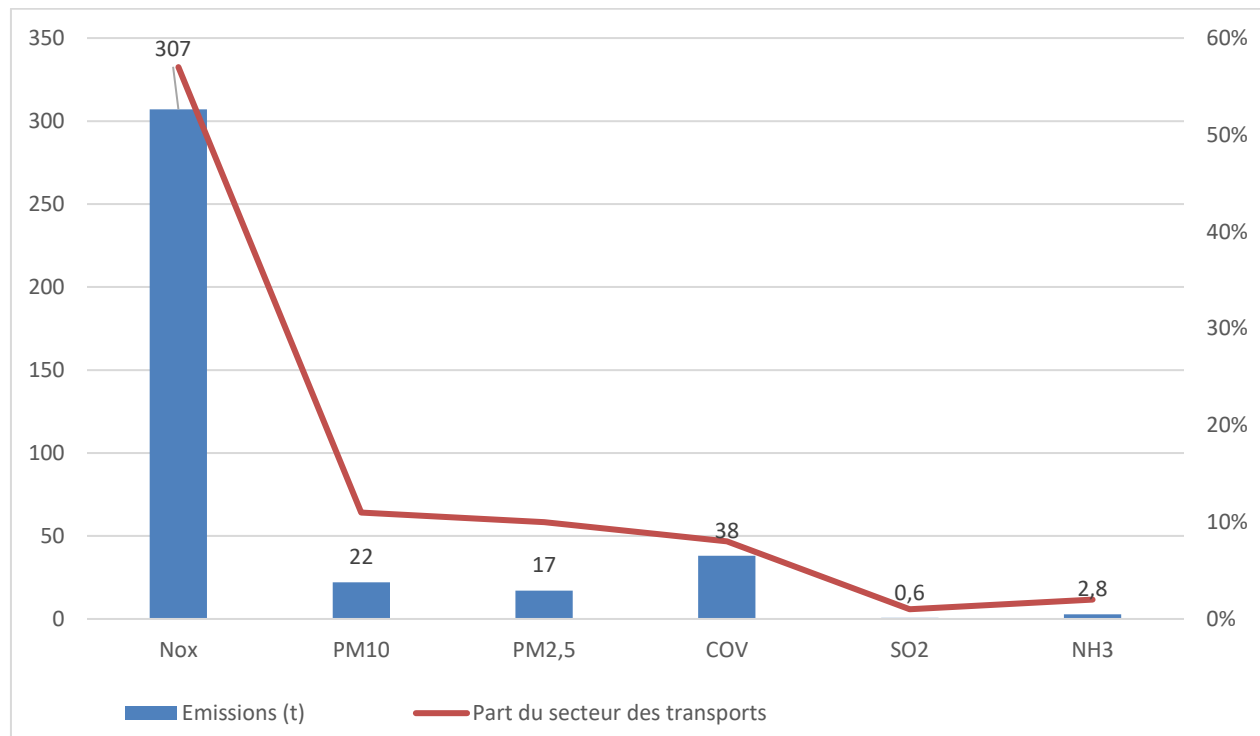
4. IMPACT AIR, ENERGIE, GES

Selon les données fournies par l'Oreges AURA pour 2015, le secteur des transports représente une consommation de 331 GWh en 2015 (soit 22% du total de la consommation du territoire, tous secteurs confondus).

- 58% de cette consommation est liée au transport de voyageurs (192 GWh), essentiellement du fait du trafic automobile ;
- 42% est lié au trafic de poids-lourds.

Les émissions de CO2 dans le secteur des transports se montent quant à elles à 81,6 ktCO2é, à 57% dans le secteur des transports de personnes.

Les volumes d'émissions de polluants, et le poids du secteur des transports pour chacun d'entre eux sont représentés sur la figure suivante (source Oreges AURA) : le principal enjeu se situe sur les émissions de Nox (307 tonnes, 57% tous secteurs confondus).

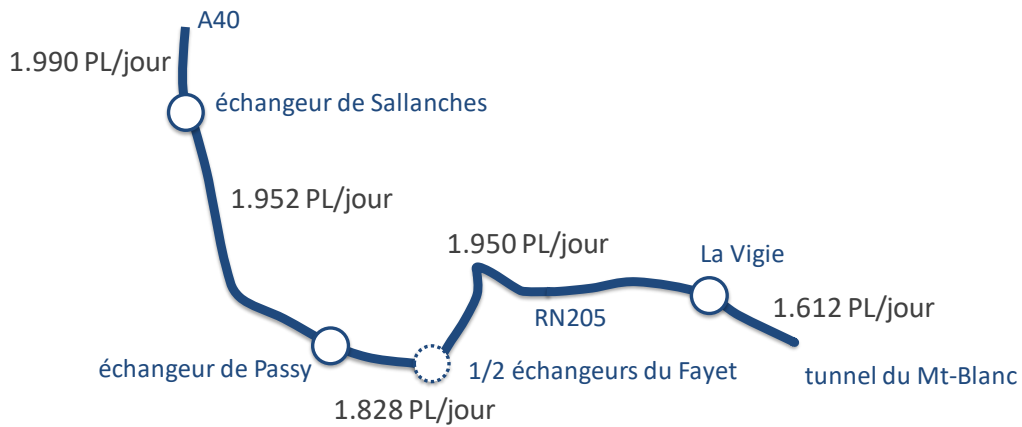


Emissions de GES et de polluants dans le secteur des transports sur la CCPMB

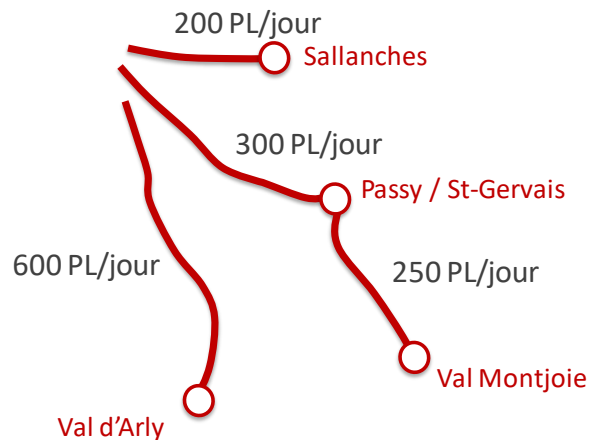
L'impact du trafic PL est particulièrement élevé sur le territoire, en raison du trafic autoroutier sur un axe international menant au tunnel du Mont-Blanc. Nous avons cherché à évaluer les parts respectives du trafic longue distance en transit, et du trafic PL lié à l'activité du territoire lui-même.

Cette analyse a été menée à partir des données de comptage disponibles datant de 2016, sur l'A40 et sur le réseau départemental.

Ces données, synthétisées sur les figures suivantes, montrent que le transit s'établit à environ 1.800 PL/jour, ce qui représente un volume annuel approximatif de 10,5 millions de veh.km. Le trafic local s'établirait quant à lui à 5,5 millions de veh.km par an au maximum. Ce dernier correspondrait ainsi à moins de 1/3 du trafic PL sur le territoire.



Trafics moyens journaliers annuel PL sur l'A40 en 2016



Trafics moyens journaliers annuel PL sur le réseau secondaire en 2016

Le tableau suivant synthétise sur ces bases la répartition des consommations et des émissions par type d'énergie : produits pétroliers (PP), électricité (ELEC), gaz, organo-carburants (ORGA) et par type de transport :

	Energie	GWh 2015	tCO2 2015
Transport individuel de personnes	PP	175	46,2
	ELEC	0,06	0
	GAZ	1,1	0,2
	ORGA	13,1	0
Transport collectif de personnes	PP	0,2	0,06
	ELEC	2,4	0,08
	GAZ	0	0
	ORGA	0,02	0
Transport de marchandises (transit)	PP	84	23
	ELEC	0	0
	GAZ	0	0
	ORGA	6,1	0
Transport local de marchandises	PP	45	12
	ELEC	0	0
	GAZ	0	0
	ORGA	3,3	0
		331	81,6

Le tableau suivant établit la même décomposition pour une série de polluants, dont les niveaux d'émission de base sont fournis par Atmo AURA :

- composés organiques volatils (COV),
- ammoniac (NH3),
- oxydes d'azote (NOX),
- particules fines (PM10, PM2,5),
- dioxyde de soufre (SO2),
- hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP 8c, HAP bac).

Mode	Energie	COV (t)	NH3 (t)	NOX (t)	PM10 (t)	PM2,5 (t)	SO2 (t)	HAP 8c (t)	HAP bac (t)
Transport individuel de personnes	PP	25,2	2,0	137,2	13,1	10,4	0,3	5,6	0,2
	ELEC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	GAZ	0,1	0,0	0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport collectif de personnes	PP	0,3	0,0	10,5	0,3	0,2	0,0	0,0	0,0
	ELEC	0,4	0,0	13,2	0,4	0,3	0,0	0,1	0,0
	GAZ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport de marchandises (transit)	PP	4,5	0,2	87,2	4,8	3,8	0,2	1,4	0,0
	ELEC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	GAZ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport local de marchandises	PP	2,4	0,1	46,9	2,6	2,0	0,1	0,7	0,0
	ELEC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	GAZ	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
	ORGA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Total		33	2,4	297	22	17	0,59	7,8	0,26

5. OFFRE DE MOBILITE

5.1 MODES ACTIFS

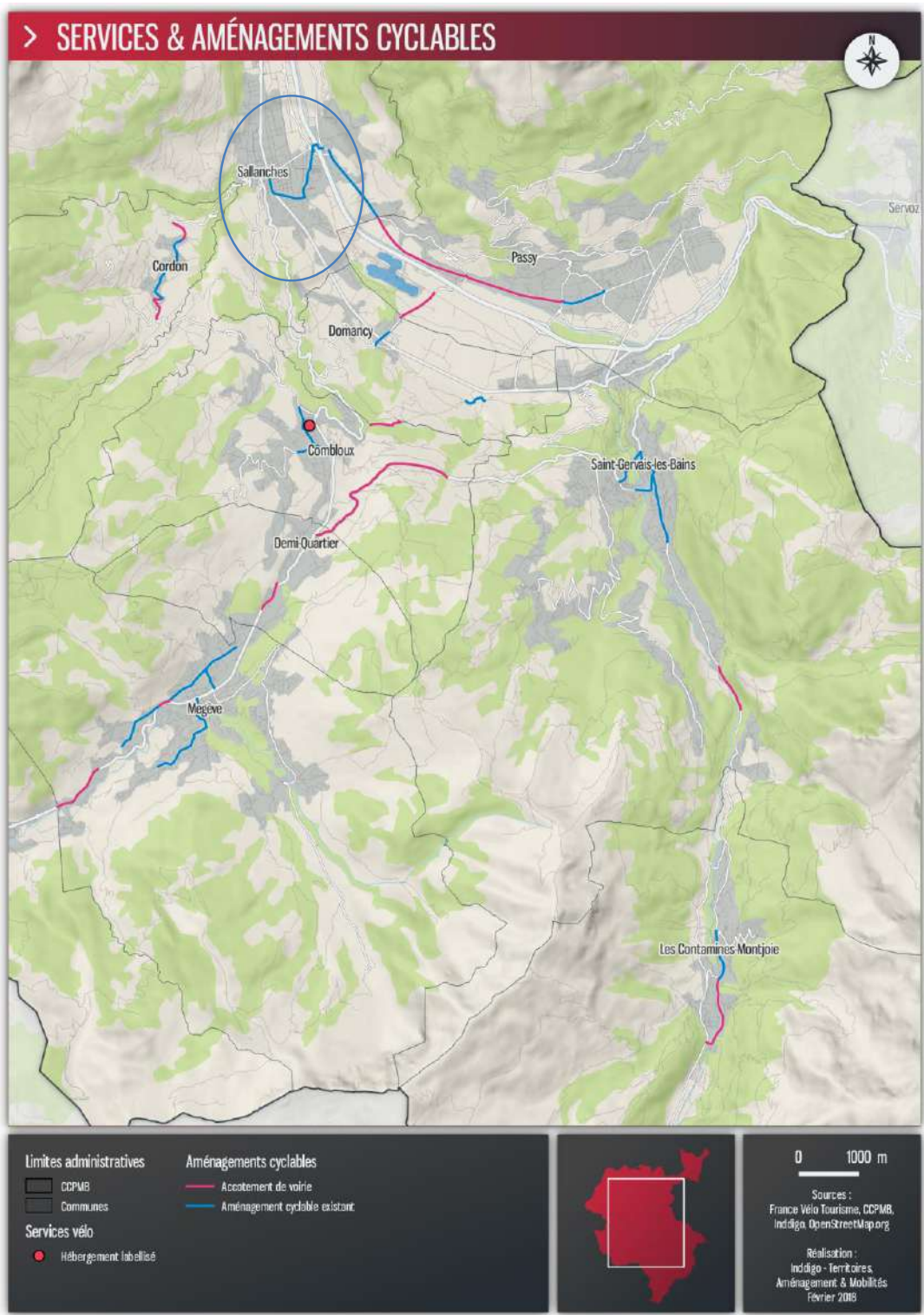
Peu d'aménagements sont en place sur le territoire (cf. carte ci-dessous). En dehors de la voirie urbaine de Sallanches, très peu d'itinéraires continus sont aujourd'hui propices à une pratique du vélo tous publics pour des déplacements utilitaires. Les coupures liées à la voirie sont donc particulièrement pénalisantes pour la pratique.

Le relief marqué sur une large partie du territoire, avec des conditions de circulation hivernale difficiles, ne favorisent pas non plus l'émergence du vélo utilitaire. La saison d'été se prête pourtant à la pratique de loisir, soutenue par les boucles cyclotouristiques du Département de la Haute-Savoie.

L'ensemble de la Plaine bénéficie pourtant de conditions plutôt favorables, tant pour la pratique de loisir (avec en particulier le chemin de l'Arve) que pour la pratique utilitaire.

Certaines centralités bénéficient en revanche d'un niveau d'aménagement piétonnier de bon niveau, en particulier Megève, Sallanches, St-Gervais : cheminements piétonniers continus, présence de zones apaisées.

La pratique des modes actifs n'est pas soutenue par des services, ni par une politique de promotion active. Des initiatives privées se développent dans le secteur de la location de vélos, mais essentiellement à visée touristique (location, hébergement).



Aménagements cyclables existants sur la CCPMB



Signalétique piétonne attractive à Praz-sur-Arly



Entrée d'aire piétonne à Megève



Aire piétonne à Sallanches



Profil de la RD 1205 à Sallanches

5.2 COVOITURAGE

Le territoire est couvert par plusieurs services de recherche d'équipages :

- Movici (ex Covoitoura), opéré par la Région AURA.
- Klaxit (ex Way'zup), dans le cadre d'un partenariat entre des établissements de la vallée et la plateforme de covoiturage.
- Covoiturage-Léman, qui joue un rôle de méta-moteur de recherche, axé sur le bassin lémanique.

Cette abondance de plateformes constitue un indice d'une appétence particulière du territoire pour le covoiturage. Le risque de fragmentation de la clientèle sur des supports concurrents est en revanche important.

Des actions d'animation sont menées dans le cadre des plans de mobilité couvrant les employeurs de la vallée.

Enfin, une aire de covoiturage a été réalisée à Sallanches, à proximité immédiate de l'échangeur autoroutier, avec 100 places offertes. Un projet est en cours à Passy, également en prise directe avec l'autoroute.

Des lieux de rendez-vous réguliers d'usagers de la plateforme de covoiturage régionale ont été répertoriés à Megève (à proximité du palais des sports), ainsi que sur les zones commerciales de Domancy et de Sallanches.

Une étude concernant le développement de la pratique de l'autostop a été réalisée par Rezipouce (2015).

Elle conclut à un potentiel important, lié au fait que la pratique du stop est déjà assez largement implantée, et que le trafic se concentre sur un réseau viaire bien structuré, avec des niveaux de trafic adaptés à la pratique, et une desserte transport en commun potentiellement très complémentaire à l'autostop.



5.3 DESSERTES INTERURBAINES

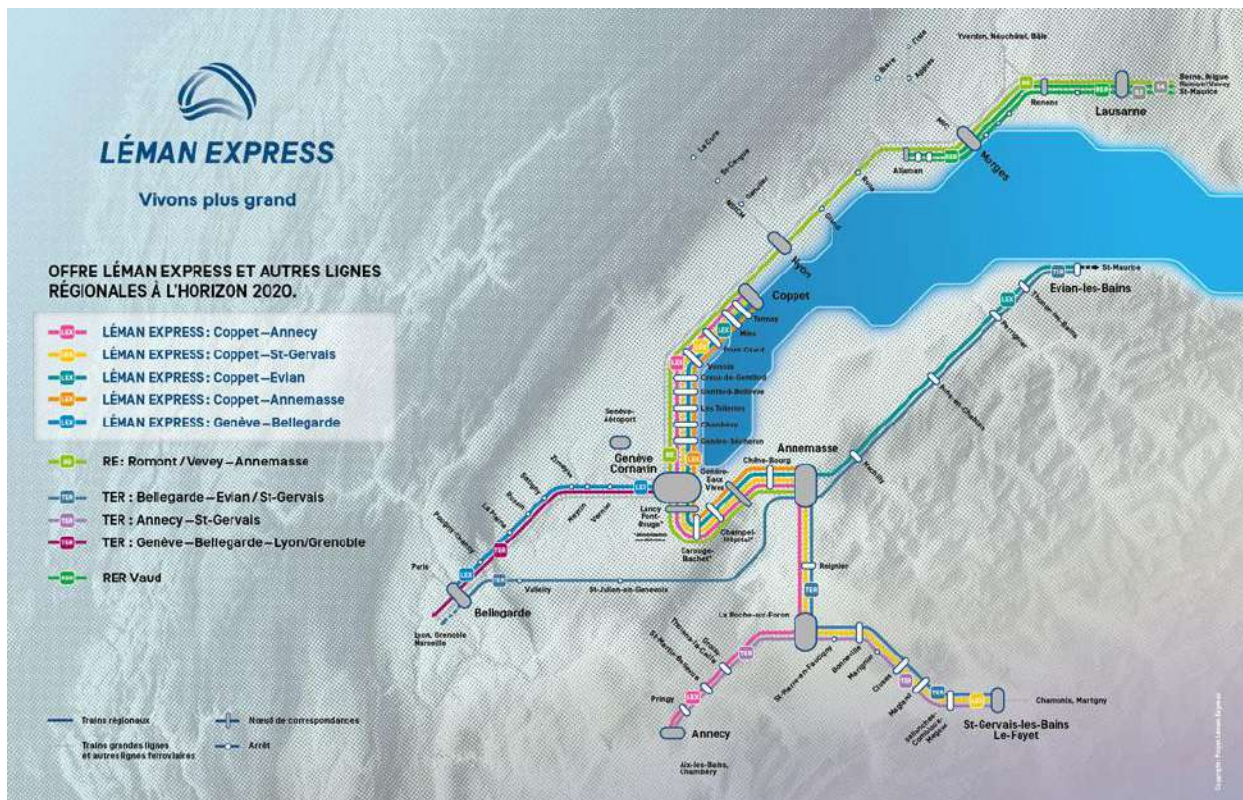
Une desserte TGV est assurée en saison d'hiver, avec jusqu'à 9 AR Paris St-Gervais les samedis.

15 liaisons TER quotidiennes sont assurées par la région AURA, en direction de Cluses, Bonneville, La Roche sur Foron (service hiver 2017-2018) :

- Fréquence horaire, avec un temps de parcours Sallanches - Le Fayet en 5 min.
- Circulations de 5h à 23h
- Les dessertes interurbaines et locales convergent sur les gares de Sallanches et du Fayet.

Le projet Léman Express viendra modifier ce programme de circulations. Une desserte omnibus à la 1/2h est prévue, avec :

- 1 mission sur 4 en direct sur Genève ;
- 1 mission sur 4 en une correspondance à Annemasse ;
- 1 mission sur 2 en une correspondance à La Roche-sur-Foron.



Dessin de réseau du projet Léma-Express

Toutefois, l'impact du projet pour le territoire sera probablement limité par les temps de parcours, qui resteront peu attractifs : ainsi, un trajet direct entre Sallanches et Annemasse demande entre 1h et 1h30 par la route, en fonction des conditions de circulation, contre 1h30 à 2h en train, de gare à gare.

La ligne T74, service à l'année du réseau Lihsa, relie St-Gervais, Domancy et Sallanches à l'aéroport de Genève.

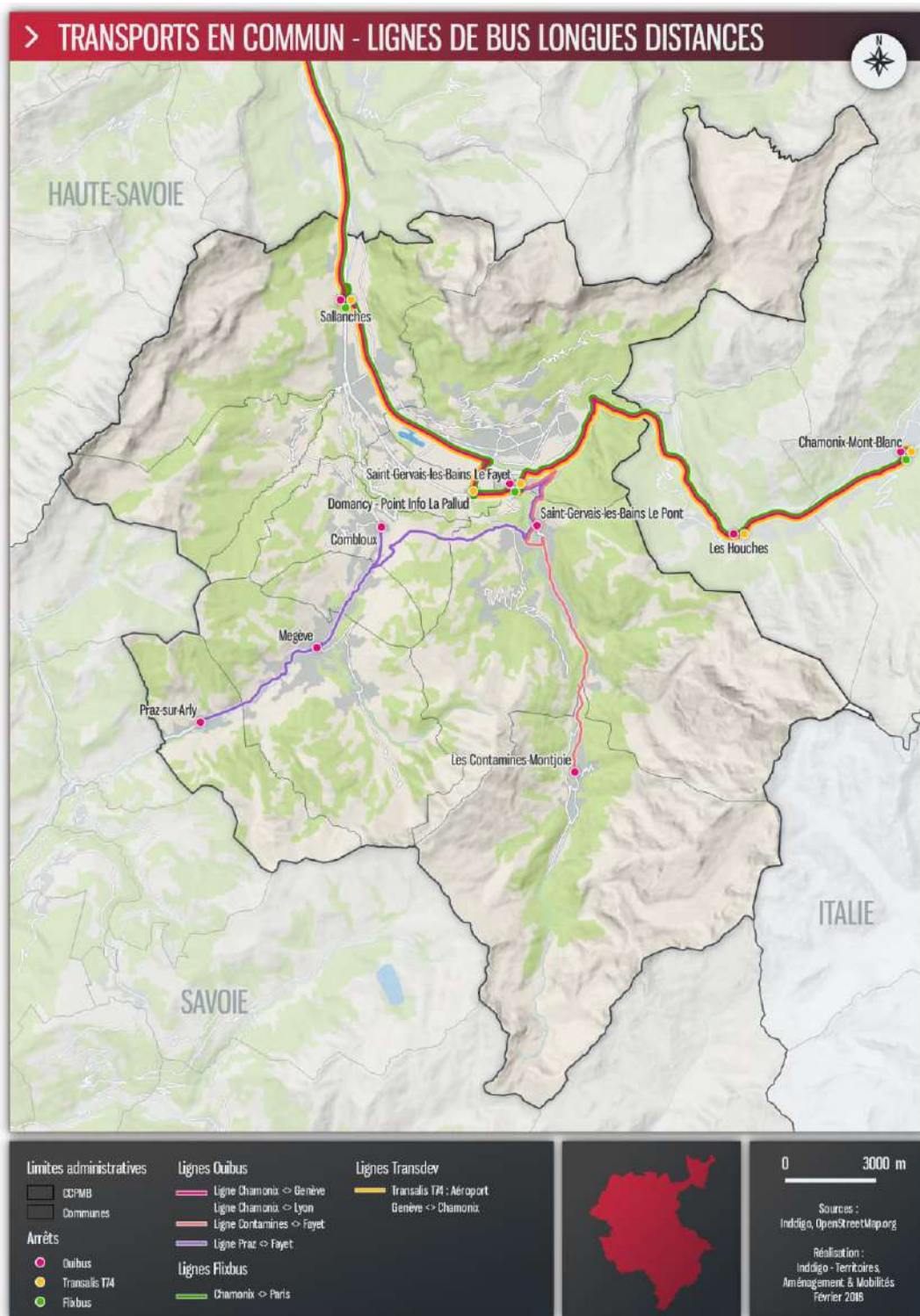
Des liaisons avec l'aéroport de Genève et avec Lyon sont aussi en place dans le cadre de services dérégulés opérés par Ouibus, avec des renforts en saisons touristiques, et des services de rabattement en minibus depuis les stations.



Véhicule Ouibus en gare de St-Gervais



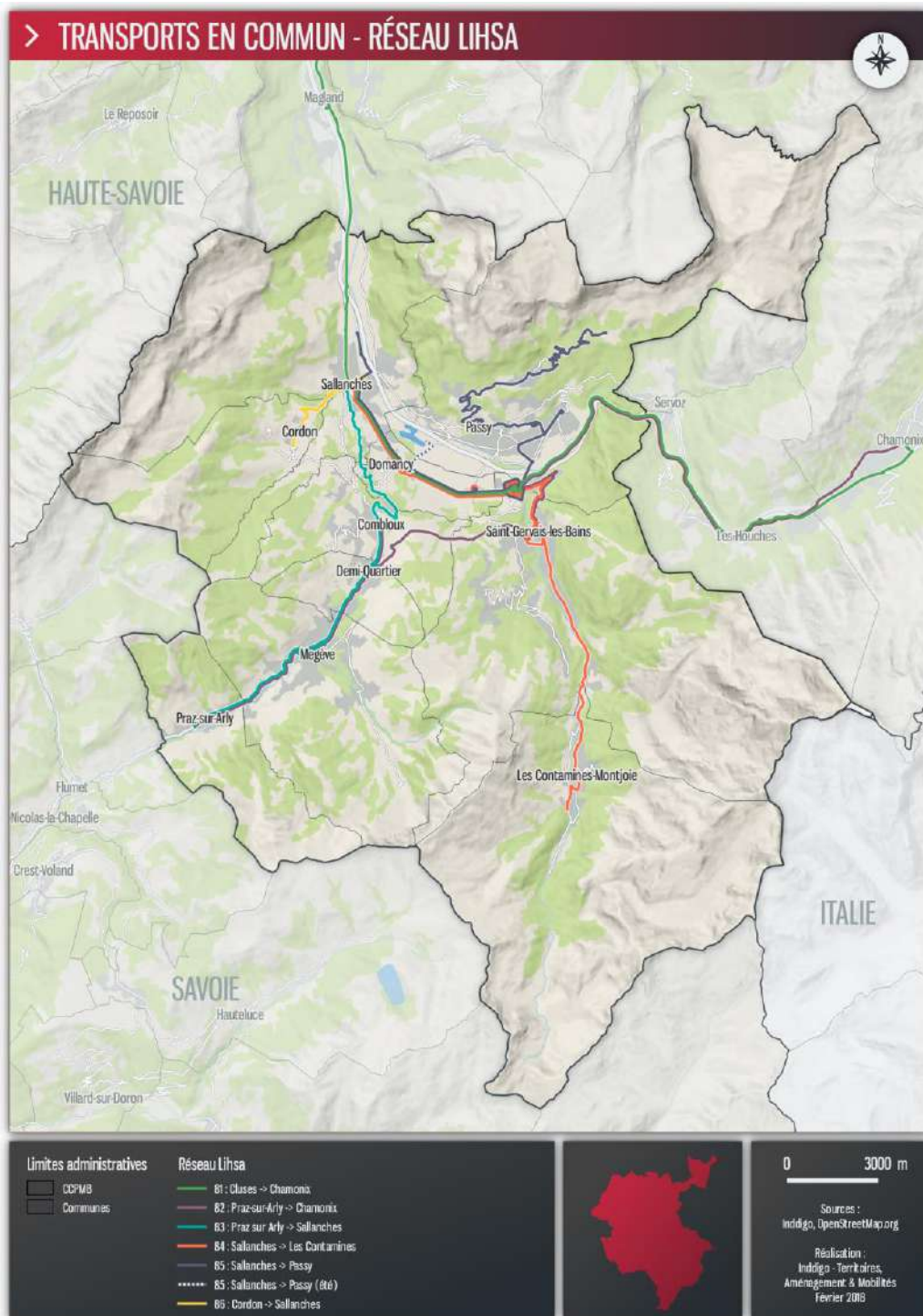
Offre Ouibus vers Megève, depuis Annecy, Genève, Dijon, Lyon, Paris



Services routier longue distance desservant la CCPMB

Le réseau Lihsa (organisé par la Région AURA) comprend 6 lignes qui desservent la CCPMB, dont le niveau d'offre est synthétisé dans le tableau suivant. Il représente de l'ordre de 200.000 km commerciaux annuels

sur le territoire ; la clientèle est principalement scolaire, avec une clientèle commerciale surtout en saison sur les lignes 83, 84 et 85.



Cartographie du réseau LIHSA

La consistance des services est synthétisée sur le tableau ci-dessous : le niveau d'offre est relativement important entre les principaux pôles du territoire (Sallanches, St-Gervais, Passy, Megève).

Ligne	Itinéraire	AR en semaine
l81	Chamonix - St-Gervais - Sallanches - Cluses	1
l82	P. sur Arly - Megève - Combloux - St-Gervais - Chamonix	4
l83	P. sur Arly - Megève - Combloux - Sallanches	9
l84	Sallanches - Domancy - St-Gervais - Contamines	8 - 10
l85	Sallanches - Domancy - St-Gervais - Passy	6 - 8
l86	Cordon - Sallanches	2



Véhicules Lihsa en gare de Sallanches

5.4 SERVICES ASSURES PAR LA CCPMB

5.4.1 TRANSPORT SCOLAIRE

La CCPMB assure, par délégation de la Région, le transport des élèves sur la CCPMB. 2.712 élèves étaient inscrits en 2017-2018, avec une tendance à la baisse (2.988 inscrits en 2015-2016). Parmi ces élèves, 253 sont affectés à des services TER Chamonix - St-Gervais; ils sont inscrits par la CCPMB. Les élèves domiciliés sur la communauté de communes de la vallée de Chamonix Mont-Blanc sont pris en charge financièrement par cette dernière.

Ces élèves sont distribués sur 60 circuits scolaires (circuits spéciaux, lignes Lihsa pénétrantes, et ter), pour un coût de 1,92 M€/an.

Le financement est assuré par la Région, avec une participation complémentaire provenant des communes pour les services primaires et maternelles (242 k€), et une participation de la CCPMB pour les élèves pris en charge à moins de 3 km (338 k€). La participation des familles ne couvre que 13% du coût de ce service.

The image shows a brochure for school transport services. On the left is a colorful illustration of children and a bus stop sign. The main text is in French and provides information about registration, tariffs, and specific cases. The brochure is titled 'TRANSPORTS SCOLAIRES 2018 2019' and includes logos for 'Pays du Mont-Blanc' and 'La Région Auvergne-Rhône-Alpes'.

TRANSPORTS SCOLAIRES 2018 2019

+ RAPIDE / + SIMPLE
Pensez aux inscriptions en ligne sur www.ccpmb.fr
Nouveauté 2018 : ouvert aux élèves avec dérogation, correspondance ou 2^e carte de transport.

CAS PARTICULIERS

► **2^e CARTE DE CIRCULATION**
Les parents séparés peuvent bénéficier, sans surcoût, de deux cartes de transport après accord de l'autorité organisatrice (règlement intérieur - article 16). Compléter deux demandes d'abonnement (une par adresse) et fournir les documents suivants :

- Photocopie du jugement et/ou attestation de garde alternée
- Courrier des parents expliquant la situation familiale
- Photocopie du justificatif de domicile du parent 1
- Photocopie du justificatif de domicile du parent 2

► **POUR LES ABONNEMENTS SNCF**
(contacter nos services pour le retrait du dossier)

- 2 photos d'identité
- l'imprimé de 6 feuillets « SNCF – Abonnement Scolaire Règlementé avec subvention pour élève externe ou demi-pensionnaire » rempli. Faire remplir le cadre n°4 par l'établissement scolaire (cachet et signature).

► **CARTE DÉCLIC**
Si votre enfant ne peut pas bénéficier du transport scolaire, il peut s'abonner à la Carte DÉCLIC pour profiter d'avantages tarifaires sur toutes les lignes régulières.

Renseignements : www.cartedeclic.auvergne-rhonealpes.fr
04 26 73 30 31.

LES TARIFS

TARIF NORMAL
du 16 juillet au 15 septembre
160 € pour l'année

Tarif préférentiel : 122 €
Pour toute inscription finalisée jusqu'au 15 juillet inclus
(dossier complet et valide par le service transport)

Après le 15 septembre, seules les inscriptions dûment justifiées seront prises en compte. (cf : article 11 du règlement intérieur)

Si votre enfant est en attente d'affectation dans un établissement scolaire, inscrivez-le avant le 15 juillet en le signalant au service de transport scolaire. L'inscription sera validée après confirmation du responsable de l'élève.

Les frais d'inscription sont pris en charge par leur commune, ou par la Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix Mont-Blanc pour :

- les élèves domiciliés aux Communes de Montpie et à Passy
- les élèves domiciliés à Chamonix, Les Tousses, Servoz et Vallorcine

+ RAPIDE / + SIMPLE
Pensez aux inscriptions en ligne sur www.ccpmb.fr
Nouveauté 2018 : ouvert aux élèves avec dérogation, correspondance ou 2^e carte de transport.

Pays du Mont-Blanc
communauté de communes

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Support d'information transports scolaires CCPMB 2018

5.4.2 MONTENBUS

5.4.2.1 Le service et ses conditions d'accès

La CCPMB organise également, toujours par délégation de la Région, un service de transport à la demande zonal. Le service Montenbus fonctionne sur réservation téléphonique jusqu'à la veille du jour du déplacement pour :

- Des trajets sur 400 points d'arrêt potentiels répartis sur 4 zones, pour la clientèle tous publics.
- Un service de transport porte à porte pour la clientèle PMR (en pratique, toute personne présentant une carte d'invalidité à l'inscription au service).

Montenbus fonctionne du lundi au samedi, sauf les jours fériés, de 9h à 12h15 et de 13h45 à 18h. Ces plages horaires ciblent donc les déplacements loisirs, démarches, achats.

Pour bénéficier du service, il est nécessaire de s'inscrire au préalable, et de justifier d'un abonnement (40 €/an ou 15 €/semaine tous publics, 10 €/an tarif réduit, gratuité pour les PMR). Le tarif réduit s'applique pour les moins de 25 ans, les plus de 70 ans, les demandeurs d'emploi, les allocataires du RSA, les bénéficiaires de l'allocation Adultes handicapés, les bénéficiaires de pensions d'invalidité.

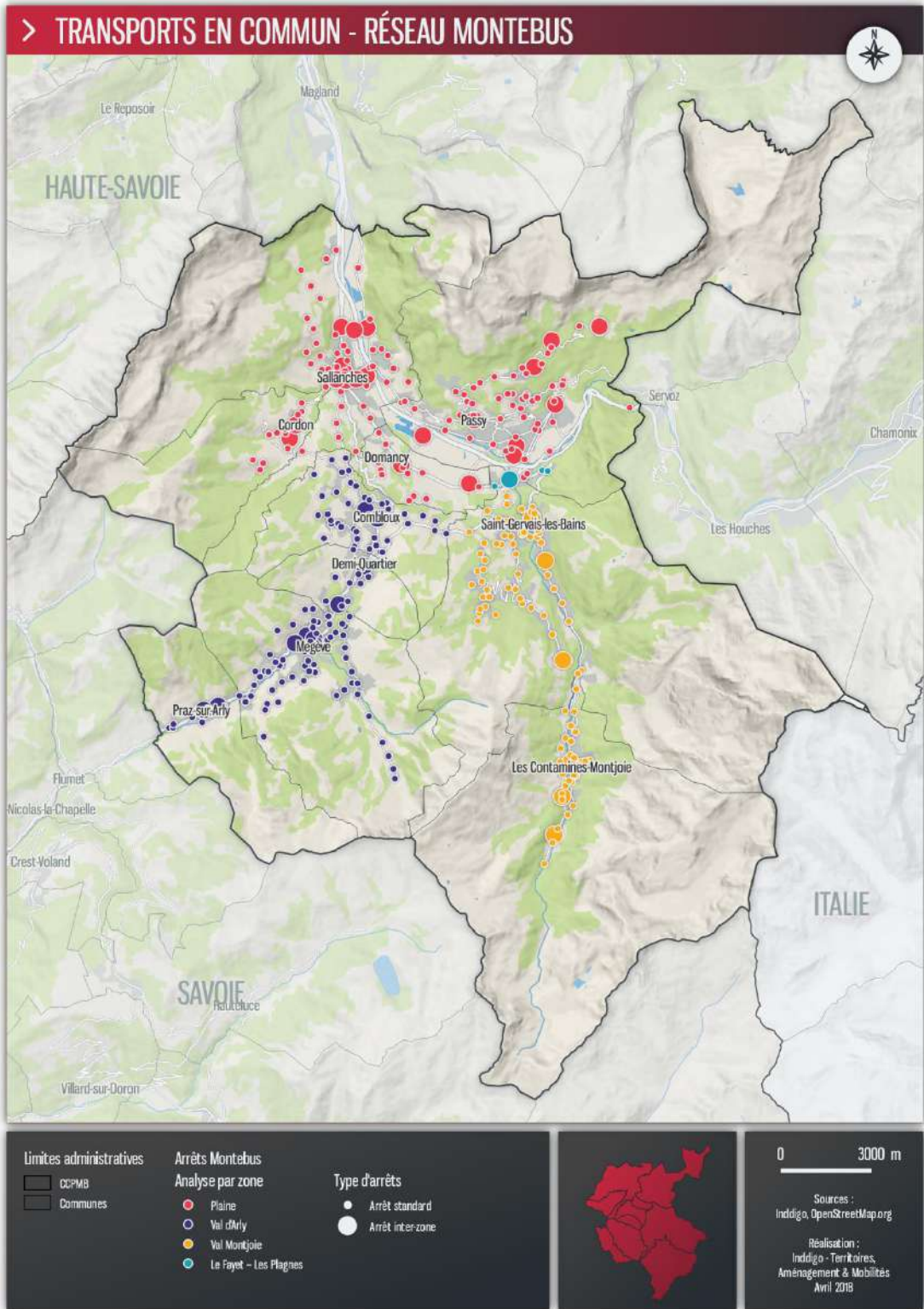
Les trajets sont alors gratuits à l'intérieur d'une zone, et d'un coût de 2 € en interzone.

Les caractéristiques de Montenbus en font un service très apprécié :

- Le semis de points d'arrêts est extrêmement dense, assurant une bonne complémentarité aux lignes régulières.
- La tarification est très attractive :
 - Un client utilisant le service au maximum en intrazone paye 0,2 €/voyage
 - Un client utilisant le service en interzone paye 2,2 €/voyage
 - L'essentiel de la clientèle bénéficie d'un tarif réduit
- La réservation est possible longtemps à l'avance (10 jours).

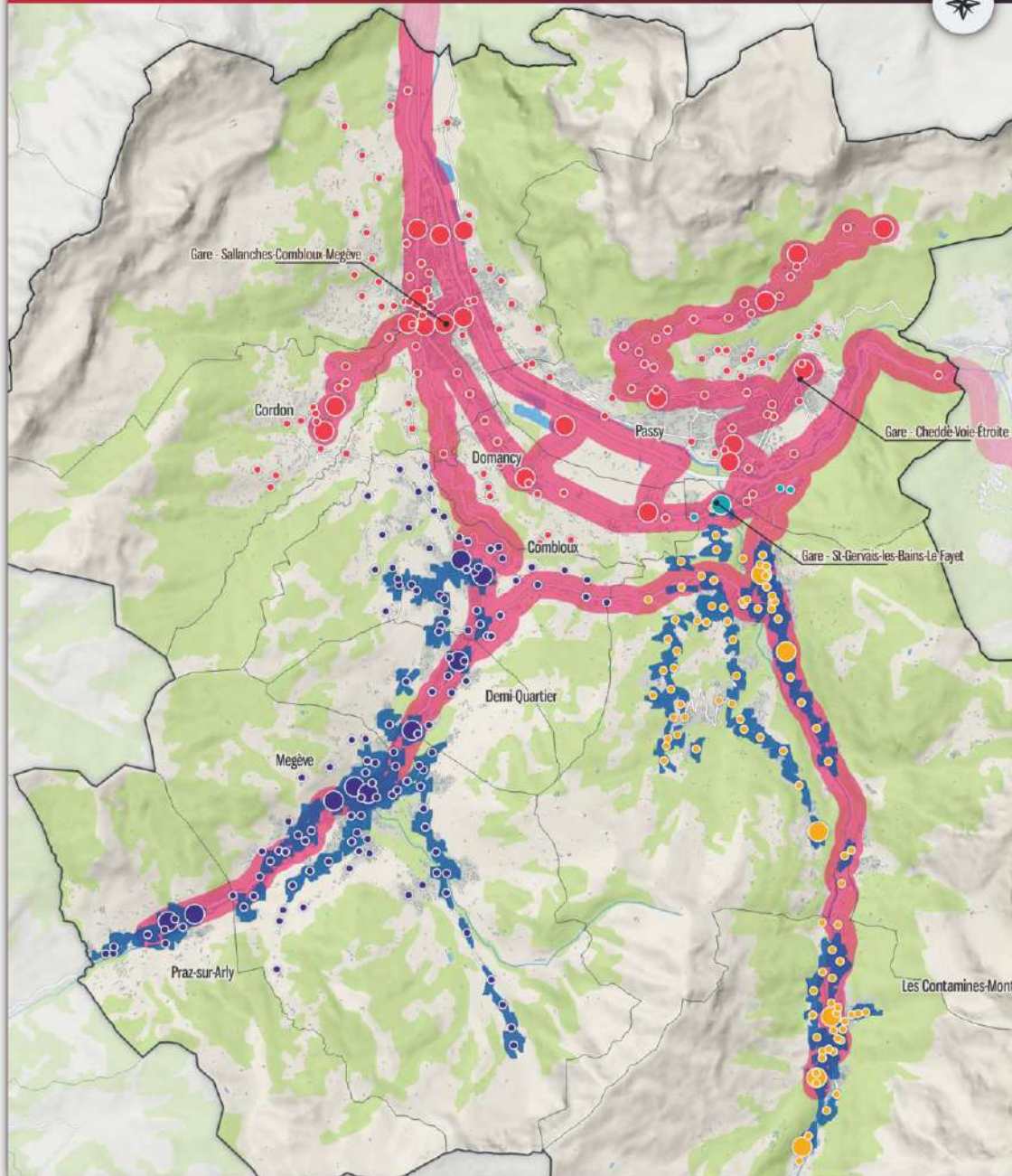
Les limites de sollicitation par la clientèle sont peu nombreuses :

- Les trajets ne sont payants qu'en interzone, qui ne représentent que 30% des voyages.
- Les trajets interzones ne sont accessibles que sur un nombre limité d'arrêts.
- Montenbus n'effectue théoriquement pas de doublages de courses existantes sur les réseaux Lihsa, TER, et les skibus en saison.
- L'accès est limité à 16 trajets par mois et par client.



Semis de points d'arrêts du réseau Montebus, par zone et par type d'arrêt

> TRANSPORTS EN COMMUN - CARTE DE SYNTHÈSE



<p>Limites administratives</p> <ul style="list-style-type: none"> CCPMB Communes <p>Montebus - Type d'arrêts</p> <ul style="list-style-type: none"> Arrêt standard Arrêt inter-zone 	<p>Réseau Montebus Arrêts par zone</p> <ul style="list-style-type: none"> Plaine Val d'Arly Val Montjoie Le Fayet - Les Plagnes 	<p>Zones couvertes par d'autres réseaux TC (- de 250m d'une ligne ou arrêt)</p> <ul style="list-style-type: none"> Réseau Lihsa Réseaux locaux (Facibus et skibus) 		<p>0 2000 m</p> <p>Sources : Inddigo, OpenStreetMap.org</p> <p>Réalisation : Inddigo - Territoires, Aménagement & Mobilités Avril 2018</p>
---	--	---	--	--

Identification des arrêts Montebus à moins de 250 mètres d'un arrêt Lihsa ou skibus

5.4.2.2 Clientèle et usages

1.650 personnes sont inscrites au service Montibus :

- Essentiellement des personnes âgées, des jeunes non motorisés et des PMR.
- Les 25-65 ans ne représentent que 25% des clients.

On compte 13.527 voyages par an arrêt à arrêt (juillet 2016 à juin 2017), pour 7.021 voyages par an porte à porte (juillet 2016 à juin 2017). Le porte à porte représente ainsi 28% des courses pour 10% des inscrits.

On observe une tendance à la hausse, de l'ordre de 5% par an, qui a été freinée par l'évolution tarifaire au 1^{er} janvier 2017. La fréquentation a alors baissé d'environ 10%, avec la perte d'une part importante de la clientèle touristique.

Ces 20.548 voyages sont produits sur 17.160 courses, ce qui représente un taux de groupage de 1,2.

884 clients ont voyagé en 2017 (source listing réservations) ; il s'agit à 80% de personnes valides.

30% des clients (254 personnes, à 70% des femmes) réalisent 80% des voyages : il s'agit d'un score plutôt élevé pour un service de cette nature, sans doute lié à un effet positif du plafonnement mensuel de voyages. Cependant, le coût pour la collectivité dépasse 3 k€/an pour les clients les plus réguliers, et dépasse 1 k€/an (coût moyen pour les scolaires) pour environ 100 clients.

20% des arrêts (54 points) concentrent 80% des courses. Le Fayet Gare SNCF concentre à lui seul plus de 10% des voyages : il s'agit certainement un usage important lié au lycée du Mt-Blanc.

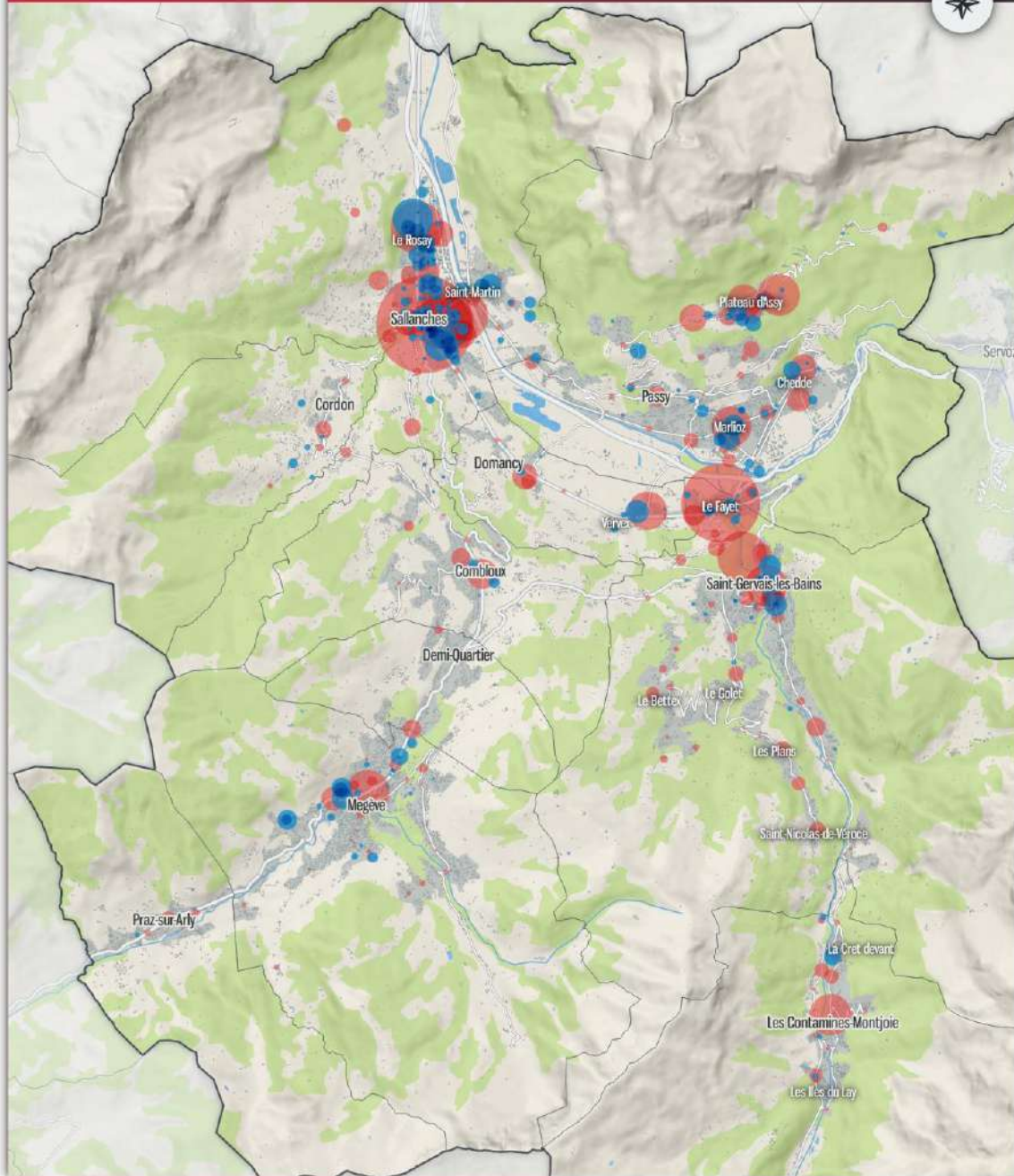
La durée moyenne des courses est de 22 min., et 5% des courses durent plus de 45 min. La fréquentation est très homogène sur la journée.

Plus de 1 voyage sur 3 reste interne à une commune. Cette proportion reste la même en hiver malgré les skibus. Par ailleurs, moins de 10% des voyages ne correspondent pas à des liaisons Lihsa. Sur les trajets couverts par des lignes régulières, le service Montibus assure une desserte de proximité, et intervient sur des horaires pour lesquels les services réguliers ne fonctionnent pas. Cependant, il est probable que les situations de doublon existent en pratique. En effet, il n'existe pas de procédure stricte dans le processus de réservation qui permet de garantir une non concurrence de Montibus sur les lignes régulières.

La ventilation des origines destinations à la maille communale observée en 2017 figure sur le tableau suivant :

	Demi-Quartier	Megève	Praz-sur-Arly	Les Contamines-Montjoie	Saint-Gervais-les-Bains	Passy	Cordon	Domancy	Sallanches	Combloux
Demi-Quartier		1%			1%					
Megève		2%	1%		2%	1%		1%	3%	1%
Praz-sur-Arly									1%	
Les Contamines-Montjoie				1%	1%				1%	
Saint-Gervais-les-Bains					8%	4%		1%	10%	2%
Passy						8%	1%	1%	19%	
Cordon								0%	2%	
Domancy									2%	
Sallanches									19%	1%
Combloux										

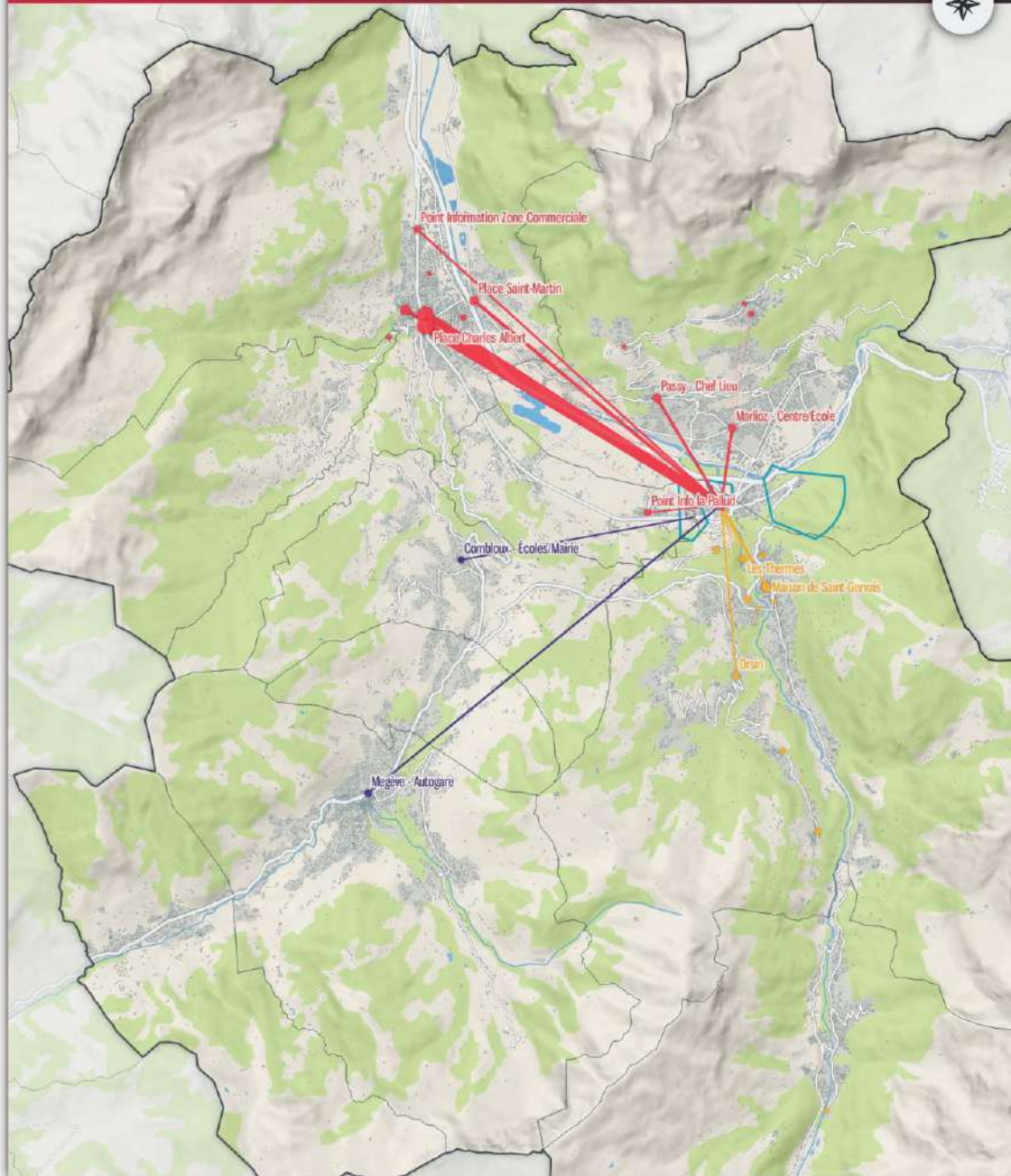
> RÉSEAU MONTEBUS - DESCENTES PAR ARRÊT OU ADRESSE



<p>Limites administratives</p> <ul style="list-style-type: none"> CCPMB Communes <p>Type de descente</p> <ul style="list-style-type: none"> via un arrêt via une adresse 	<p>Nombre de descentes</p>		<p>0 2000 m</p> <p>Sources : CCPMB, Inddigo, OpenStreetMap.org</p> <p>Réalisation : Inddigo - Territoires, Aménagement & Mobilités Avril 2018</p>
--	-----------------------------------	--	---

Répartition spatiale des descentes sur le réseau Montebus

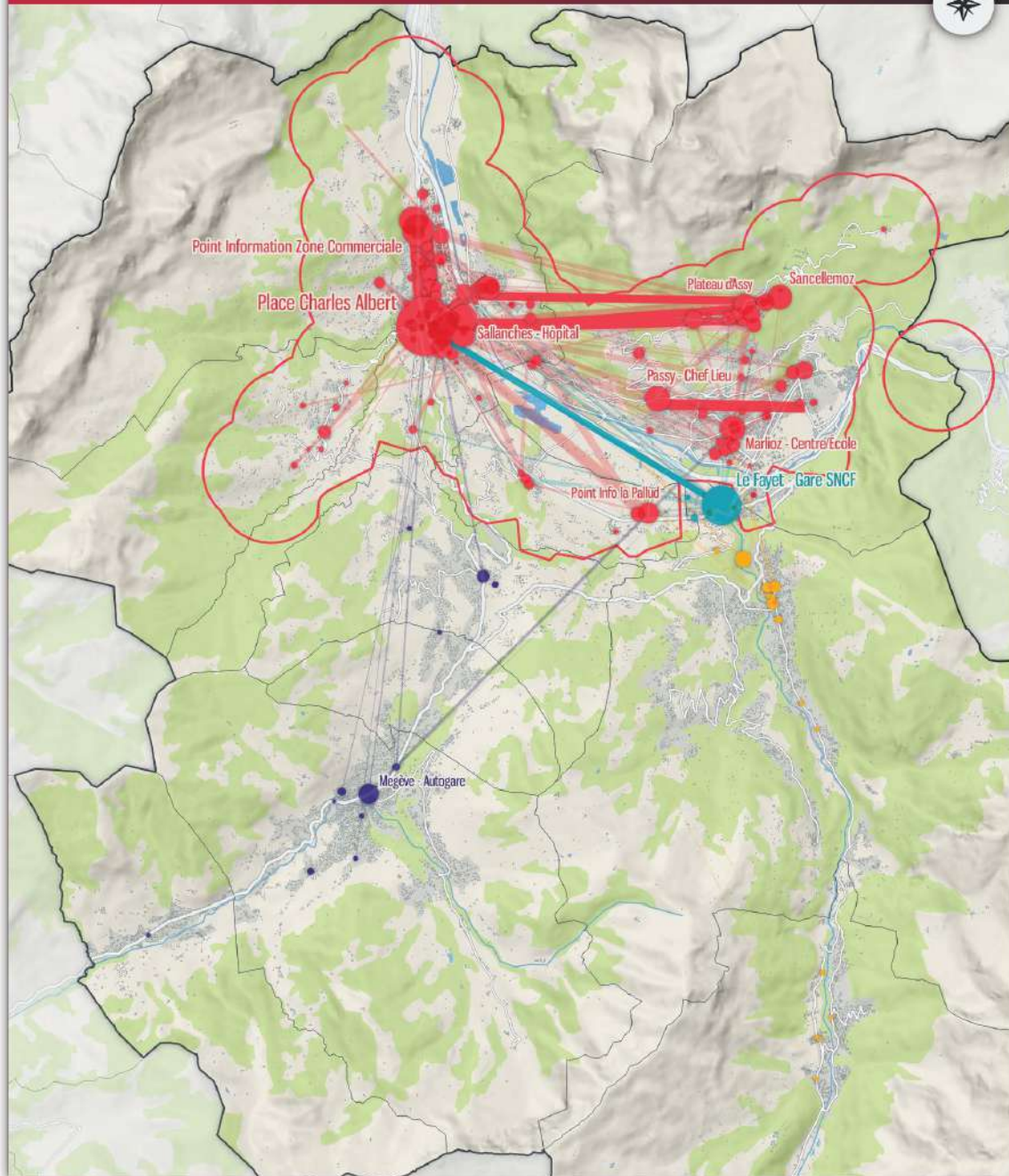
> RÉSEAU MONTEBUS - ORIGINES : ZONE LE FAYET – LES PLAGNES



Limites administratives CCPMB Communes	Nombre de départs vers la zone 200 400 1000	Nombre de trajets entrants ou internes à la zone 10 30 145 Type de trajet Parmi les 10 + importants Autre trajet		0 2000 m Sources : CCPMB, Inddigo, OpenStreetMap.org Réalisation : Inddigo - Territoires, Aménagement & Mobilités Avril 2018
---	---	--	--	---

Origines destinations par zone : Le Fayet

> RÉSEAU MONTEBUS - ORIGINES : ZONE PLAINE



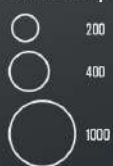
Limites administratives

- CCPMB
- Communes

Zones Montebus

- Plaine
- Val d'Arly
- Val Montjoie
- Le Fayet - Les Plagnes

Nombre de départs vers la zone



Nombre de trajets entrants ou internes à la zone



Type de trajet

- Permi les 10 + importants
- Autre trajet



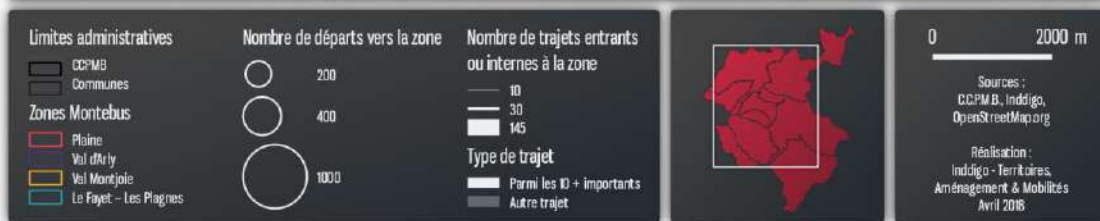
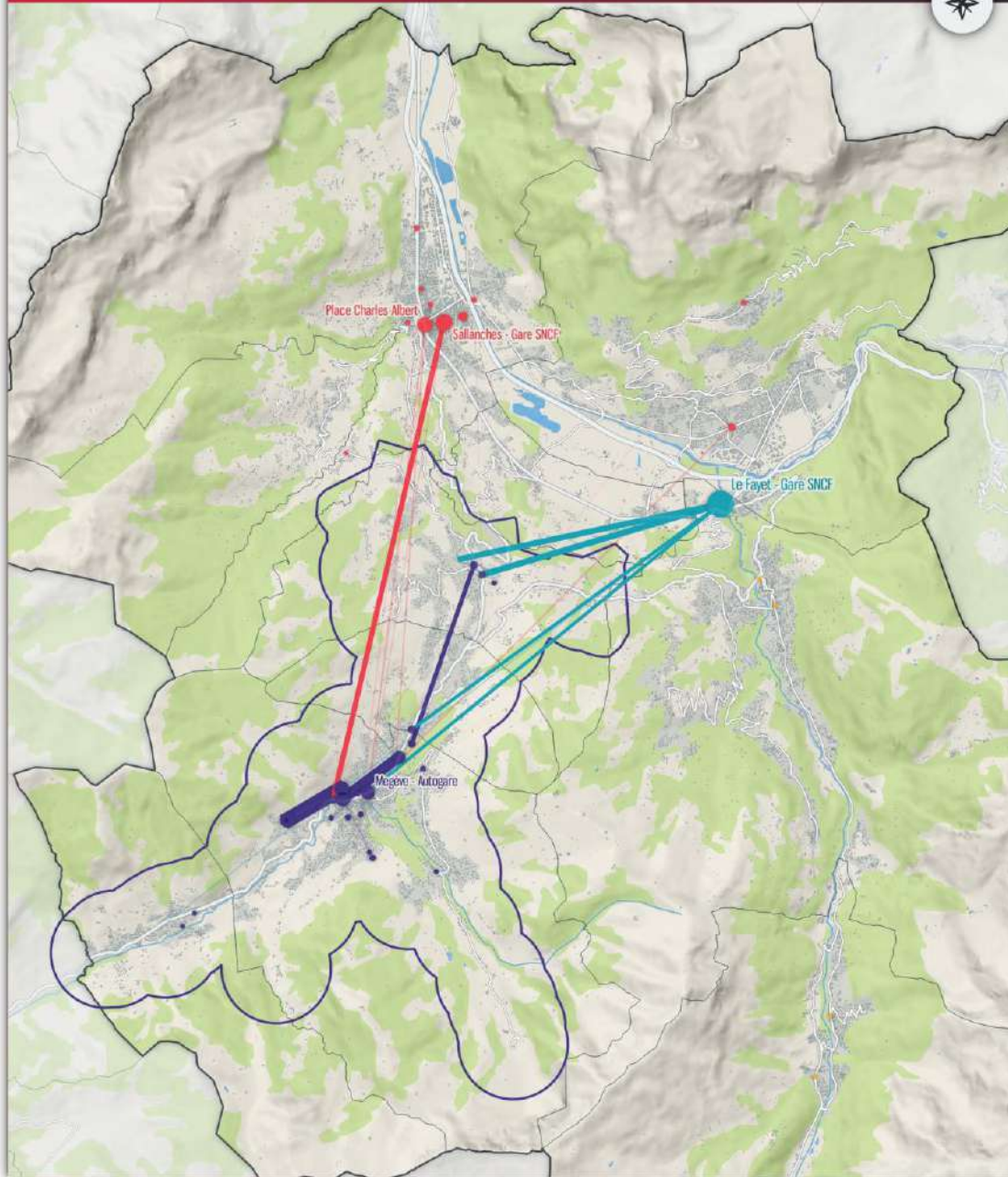
0 2000 m

Sources :
CCPMB, Inddigo,
OpenStreetMap.org

Réalisation :
Inddigo - Territoires,
Aménagement & Mobilités
Avril 2018

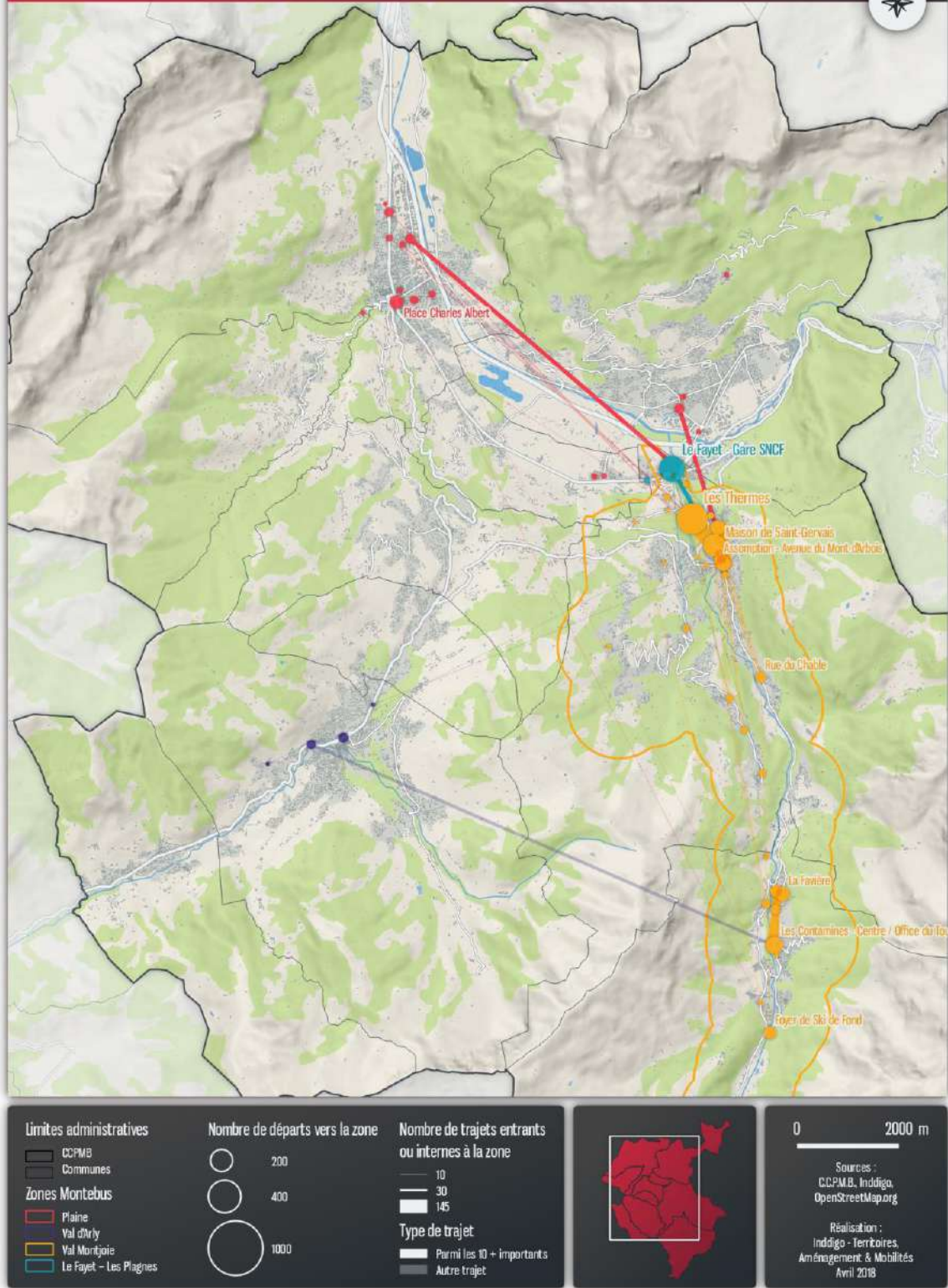
Origines destinations par zone : La Plaine

> RÉSEAU MONTEBUS - ORIGINES : ZONE VAL D'ARLY



Origines destinations par zone : Val d'Arly

> RÉSEAU MONTEBUS - ORIGINES : ZONE VAL MONTJOIE



Origines destinations par zone : Val Montjoie

5.4.2.3 L'économie du service

Le service est géré par l'intermédiaire d'un marché attribué à la société Autocars Borini, dont la facturation est basée sur les voyages réalisés et non sur les courses ou sur les km. Ce régime financier permet de favoriser le groupage, mais avec un effet toutefois limité en pratique par le caractère très ouvert du service.

Le coût constaté en 2017 est de 407 k€ HT/ an, pour 20.000 voyages. Le coût moyen au voyage est donc de 20 €, ce qui le place dans la norme des services de TAD comparables.

La recette issue du trafic était de 21 k€ en 2017, en augmentation sensible depuis 2016 (+ 13 k€). Le taux de couverture reste cependant très faible, à 5% du coût de production.

Les unités d'œuvre réelles transmises par l'exploitant sont légèrement supérieures aux unités d'œuvre prévisionnelles (20% pour les km, et 5% pour les heures) :

- 125.000 km commerciaux, et 125.000 km à vide
- 5.305 heures commerciales, pour un total de 9.225 heures de conduite

Les coûts de production se situent donc dans la norme des services comparables, avec 1,63 €/km roulé, et 3,26 €/km commercial.



Un véhicule du service Montenbus

5.5 TRANSPORTS SAISONNIERS MIS EN PLACE PAR LES COMMUNES

Plusieurs communes mettent en place des services saisonniers à vocation touristique, en libre circulation.

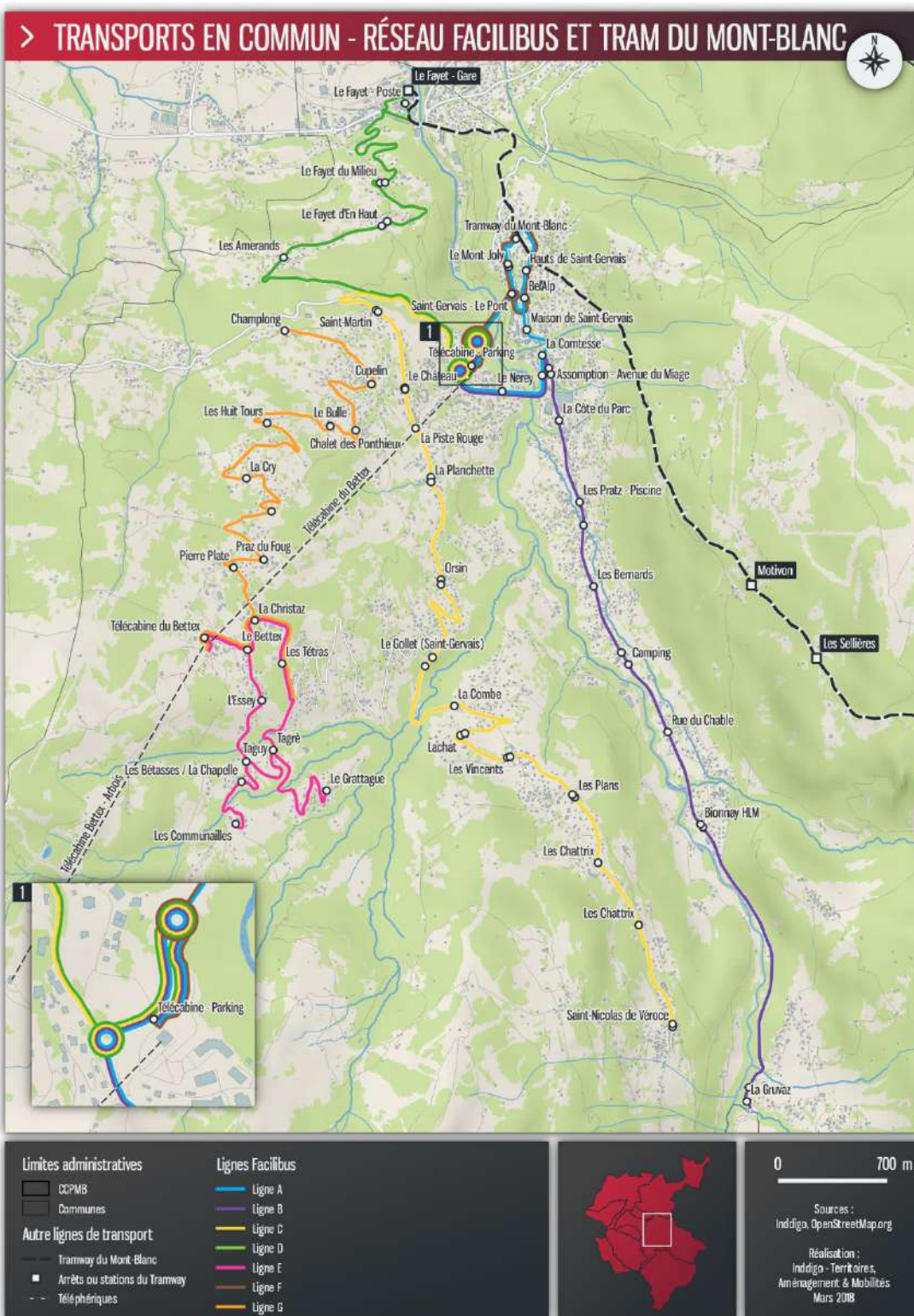
Leur caractère saisonnier les fait entrer dans la catégorie des services non urbains de personnes, dont l'organisation relève de la Région.

Les communes les organisent donc dans le cadre de délégations de compétence :

- Megève est desservie par le réseau Meg-Bus, composé de 4 lignes hiver et été ; l'une d'entre-elles dessert également Demi-Quartier et Combloux. La délégation de compétence est accordée à un syndicat intercommunal.
- St-Gervais est desservi par 6 lignes hiver et été, et par le tramway du Mont-Blanc.
- Les Contamines-Montjoie sont desservies par 3 lignes en saison d'hiver.
- Praz-sur Arly, Combloux et Cordon sont chacune desservies par une ligne en saison d'hiver. La ligne de Praz-sur-Arly effectue une jonction avec le réseau Meg-Bus.

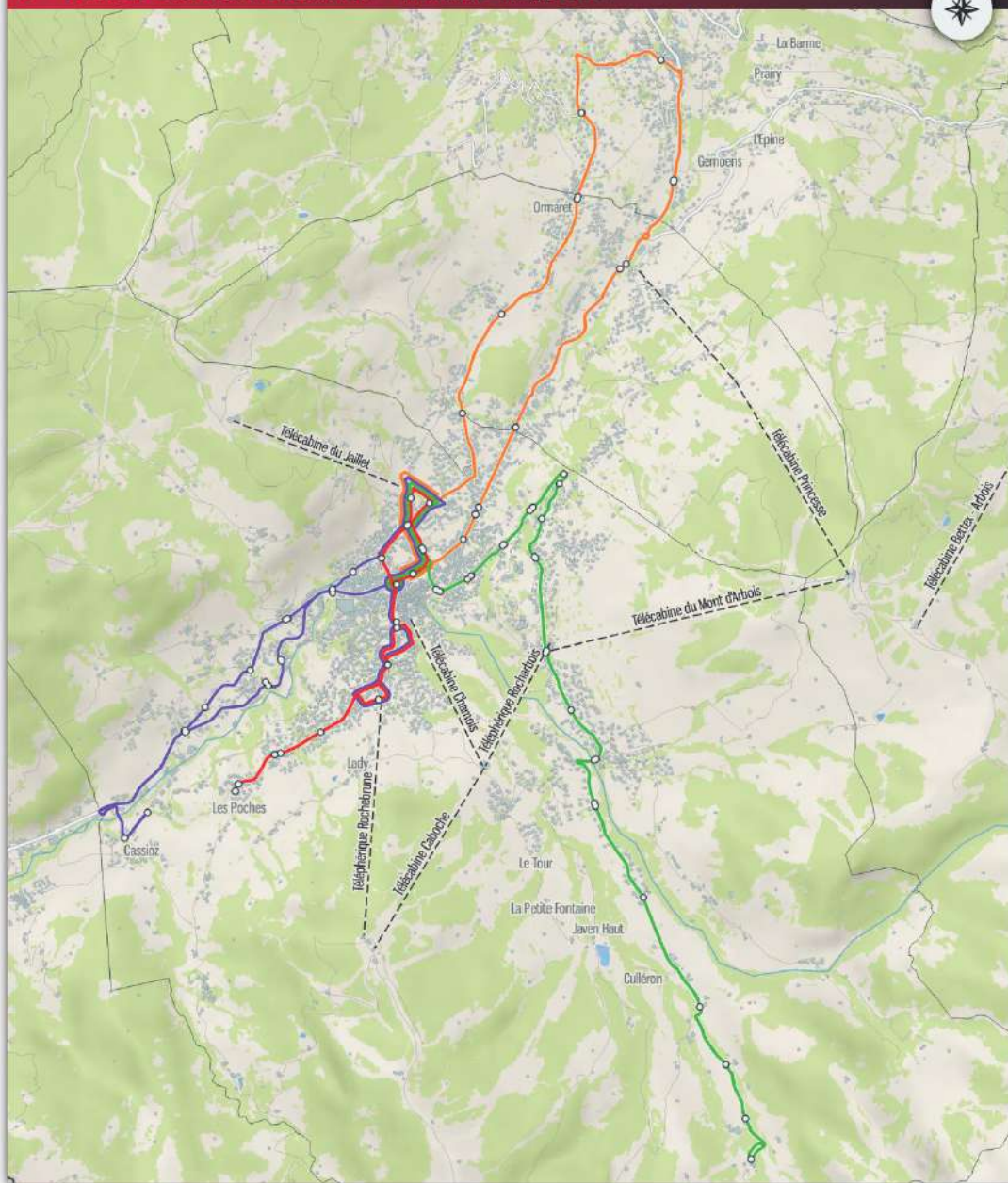
Ces services, cartographiés ci-dessous, sont indispensables pour relier aux remontées mécaniques des secteurs d'hébergement très vastes.

	Gare routière de Megève
	Skibus à Combloux



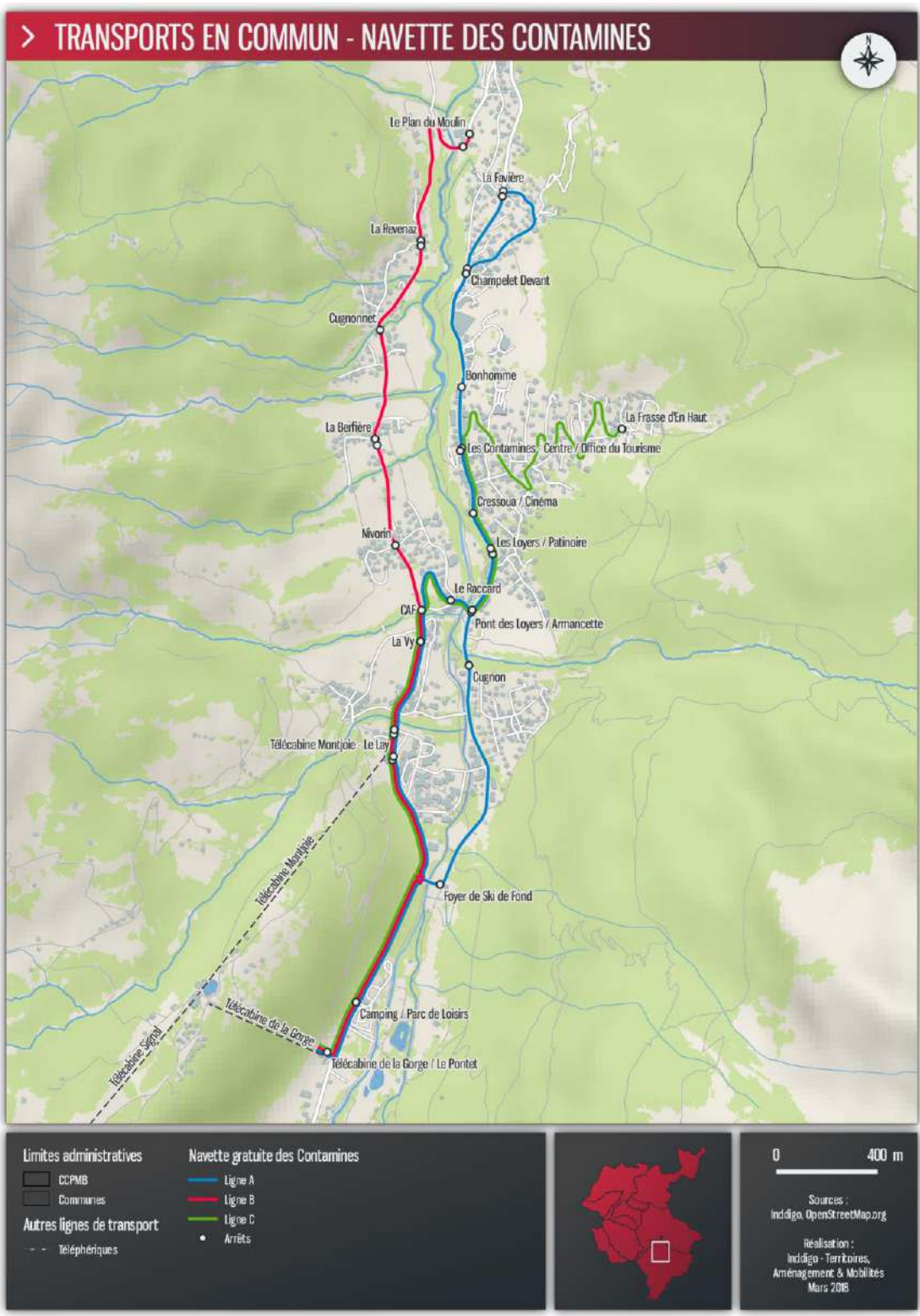
Cartographie des services de transport locaux de St-Gervais

> TRANSPORTS EN COMMUN - RÉSEAU MEG-BUS

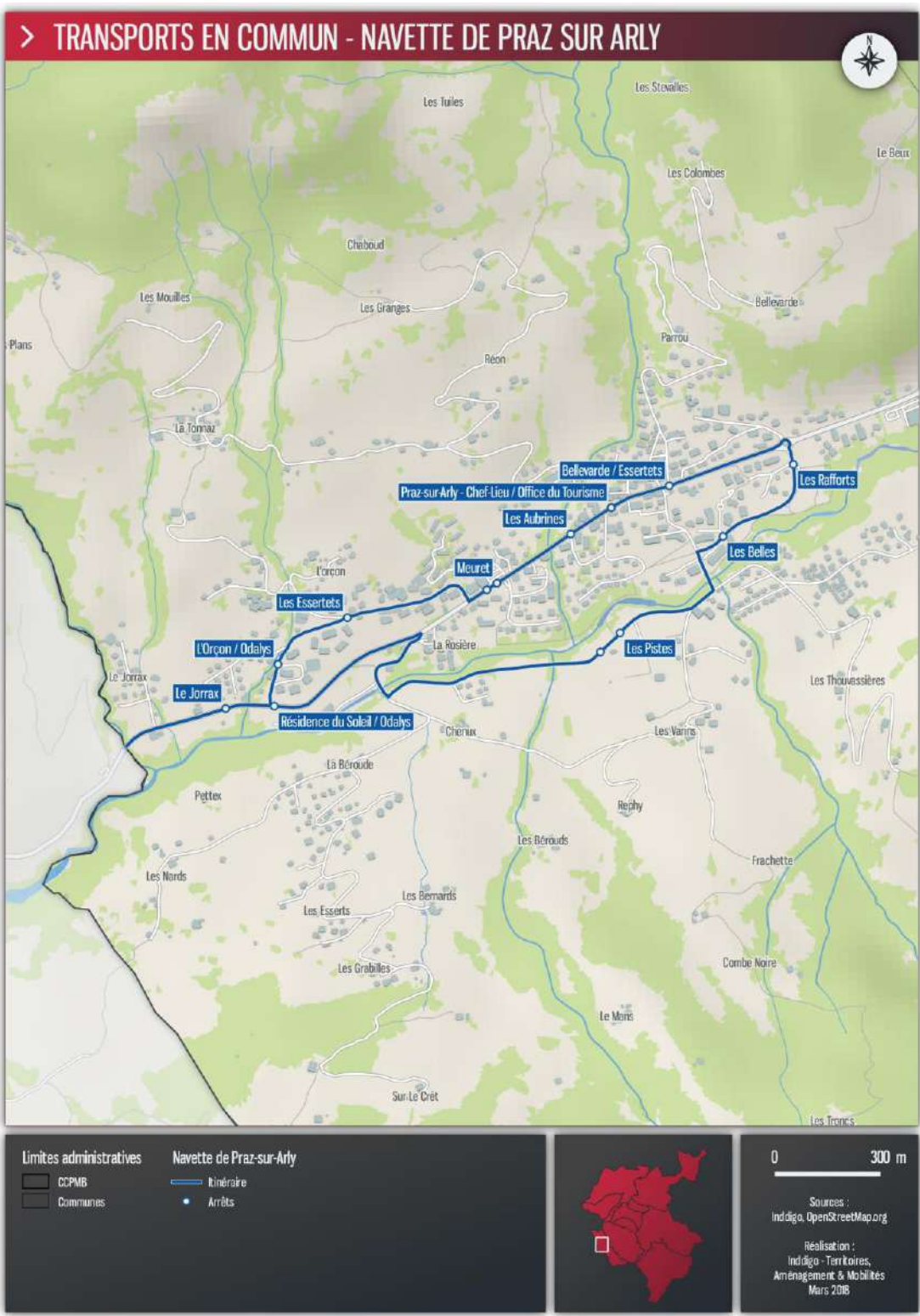


<p>Limites administratives</p> <ul style="list-style-type: none"> ▬ COPMB ▬ Communes <p>Autres lignes de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> - - Téléphériques 	<p>Réseau Meg-bus</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ligne 1 : Autogare ↔ Bouchet — Ligne 2 : Autogare ↔ Côte 2000 — Ligne 3 : Autogare ↔ Chatzaz — Ligne 4 : Autogare ↔ Combloux • Arrêts Meg-bus 	<p>0 900 m</p> <p>Sources : Inddigo, OpenStreetMap.org</p> <p>Réalisation : Inddigo - Territoires, Aménagement & Mobilités Février 2018</p>
--	--	---

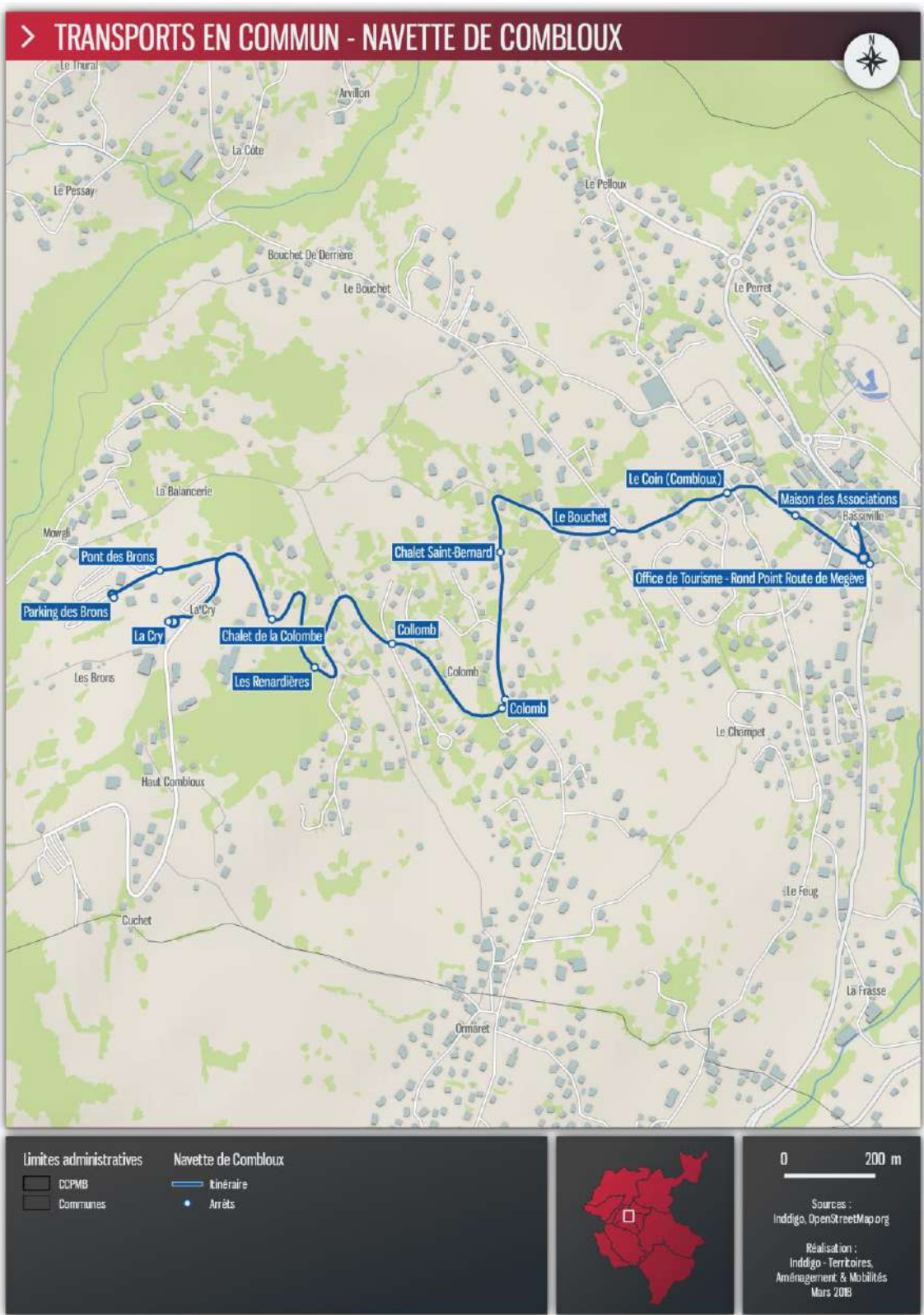
Cartographie des services de transport locaux de Megève



Cartographie des services de transport locaux sur Les Contamines



Cartographie des services de transport locaux de Praz-sur-Arly



Cartographie des services de transport locaux de Combloux

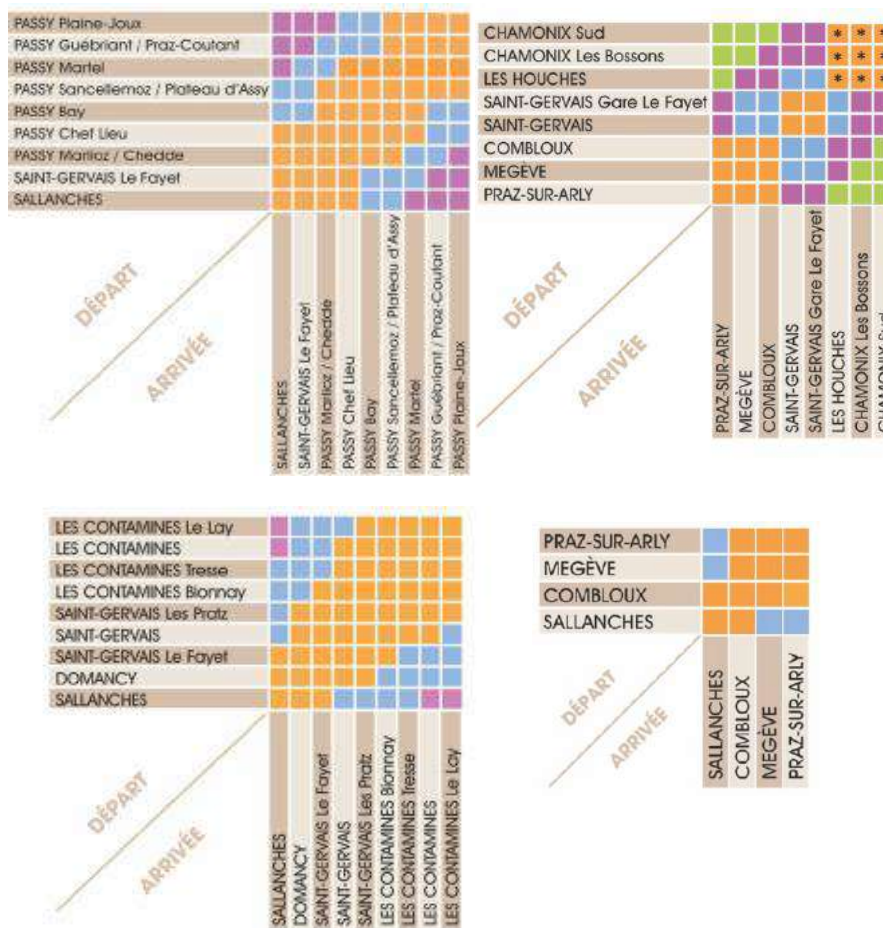
5.6 DES OFFRES PEU LISIBLES ET NON COORDONNEES

Les différents réseaux de transport (TER, Lihsa, transport scolaire, Montenbus, lignes saisonnières, auxquels on peut ajouter les services dérégulés de transport) sont opérés sur le territoire de la CCPMB avec un très faible niveau de coordination, ce qui aboutit à des dysfonctionnements pour les collectivités et les usagers :

- Il est difficile pour le réseau Montenbus de ne pas réaliser en pratiques des doublons avec les transports scolaires, les lignes saisonnières ou le réseau Lihsa.
- L'offre globale est très peu lisible pour le public, d'autant qu'aucune information commune n'est diffusée.
- Chaque réseau dispose de sa propre tarification, avec jusqu'à trois zones tarifaires sur le périmètre CCPMB pour le seul réseau Lihsa et la seule clientèle tous publics, auxquelles se rajoute la tarification zonale Montenbus.

TARIFS

	TITRES	TARIFS
ZONE 1	Billet Unité	1,50 €
	Billet Unité Enfant - 10 Ans	0,75 €
	Billet Unité Déclic' 50 %	0,75 €
	Billet Unité + Forfait Bagages	3,50 €
	Carnet de 10 Trajets	13,50 €
	Carnet de 10 Trajets Déclic'	7,50 €
	Abonnement Mensuel	30,00 €
ZONE 2	Billet Unité	3,50 €
	Billet Unité Enfant - 10 Ans	1,75 €
	Billet Unité Déclic' 50 %	1,75 €
	Billet Unité + Forfait Bagages	5,50 €
	Carnet de 10 Trajets	31,50 €
	Carnet de 10 Trajets Déclic'	17,50 €
ZONE 3	Billet Unité	6,00 €
	Billet Unité Enfant - 10 Ans	3,00 €
	Billet Unité Déclic' 50 %	3,00 €
	Billet Unité + Forfait Bagages	8,00 €
	Carnet de 10 Trajets	54,00 €
	Carnet de 10 Trajets Déclic'	30,00 €
	Abonnement Mensuel	120,00 €



Zonage tarifaire Lihsa sur la CCPMB

Le tableau suivant illustre la complexité de l'offre tarifaire sur un trajet Sallanches - Le Fayet :

Réseau	ticket unité plein tarif	ticket unité tarif réduit	Abonnement mensuel
TER	2 €	variable	22,80 € (illico)
Lihsa	1,5 €	0,75 €	30 € ou 15 € en carte declic (jeunes)
Montenbus	2 € + 40 €/an ou 15 €/semaine	2 € + 0 à 10 €/an	

This block contains a collage of transport-related documents. On the left, there are several small tables and notices, some with logos like 'Lihsa' and 'CCMB'. In the center, there is a larger notice titled 'Lignes régulières Lihsa' and 'Autobus de nuit', with a logo for 'SACRE Alpes Transports'. On the right, there is a notice titled 'Horaires Automne 2018' with a logo for 'Lihsa' and 'CCMB'. The documents are arranged in a grid-like fashion, showing various schedules and contact information.

This block contains another collage of transport-related documents, similar to the first one. It includes several small tables and notices, some with logos like 'Lihsa' and 'CCMB'. In the center, there is a larger notice titled 'Horaires Automne 2018' with a logo for 'Lihsa' and 'CCMB'. On the right, there is a notice titled 'Lignes régulières Lihsa' with a logo for 'SACRE Alpes Transports'. The documents are arranged in a grid-like fashion, showing various schedules and contact information.

Synthèse des horaires des lignes desservant la CCPMB, éditée par la SAT

6. GOUVERNANCE TRANSPORT ET MOBILITE

En l'absence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur le territoire, l'organisation des transports incombe à la Région.

Des services de transport peuvent néanmoins être organisés par les collectivités, avec une délégation de la Région, limitée en périmètre et en durée :

- La CCPMB intervient en tant qu'AO2 de la Région pour les services scolaires, et pour le service Montenbus
- Les communes organisent les services saisonniers dans le cadre d'une délégation de la Région.

Cette situation peut perdurer tant que la Région, la communauté de communes et les communes s'accordent sur ce principe de gouvernance.

Il est aussi possible pour la CCPMB de se doter de la compétence transport, en devenant elle-même AOM. L'organisation ne dépendrait alors plus de la Région pour les dessertes internes.

Le financement des services de transport relèverait de la seule CCPMB, qui disposerait pour cela de deux ressources :

- Une dotation annuelle forfaitaire provenant de la Région, correspondant aux coûts des services transférés constatés l'année précédant le transfert ;
- Le versement transport, impôt supporté par les établissements publics et privés de plus de 11 salariés en moyenne annuelle, que la collectivité pourra choisir ou non de prélever.

Si la première ressource est statique, la seconde est assise sur la dynamique économique du territoire, puisque l'assiette du versement transport correspond à la masse salariale brute (hors cotisations patronales) des établissements assujettis.

Une évaluation du potentiel fiscal de cette ressource a été réalisée par l'Urssaf en mai 2018, à la demande de la CCPMB. Cette évaluation fait état d'une assiette de 122 M€, ce qui représente une recette potentielle de 200 k€/an à 900 k€/an selon le taux choisi par la collectivité : le taux maximum pour la CCPMB est de 0,8% de la masse salariale, et le taux minimum généralement observé se situe autour de 0,2%.

7. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Le premier axe de travail est celui de l'existence de forts besoins de mobilité sur des distances courtes, aujourd'hui excessivement pris en charge par le mode voiture conducteur : la majorité des déplacements sont internes à chaque commune, et moins de 20% des déplacements s'effectuent à pied ou à vélo.

Plusieurs pistes peuvent être envisagées pour cette mobilité :

- Déployer des itinéraires vélo continus et jalonnés ;
- Développer des politiques d'apaisement de la voirie ;
- Réaffecter des espaces de voirie au profit des piétons et des cyclistes ;
- Proposer des services visant à accompagner et développer la pratique des modes actifs ;
- Promouvoir la pratique des modes actifs par des actions de communication et d'animation.

Le deuxième axe est celui de la continuité des liens de mobilité avec les territoires voisins. La vallée de l'Arve, de Chamonix à Bonneville voire au-delà, structure fortement les déplacements domicile travail : 30% des distances parcourues par les habitants de la CCPMB correspondent à des échanges avec l'extérieur.

Plusieurs interventions peuvent répondre à cet enjeu :

- L'offre ferroviaire va évoluer à fin 2019 dans le cadre du Lemman Express ; il s'agit d'une opportunité pour interroger l'accès aux gares de Sallanches et de St-Gervais.
- Toutefois, les temps de parcours par le train sont encore peu attractifs ; une modernisation de l'axe ferroviaire semblerait nécessaire pour envisager un report consistant sur le rail.
- Le covoiturage représente quant à lui une solution pragmatique de court terme, qu'il est possible d'encourager avec la création d'aires de stationnement, et le développement de programmes d'incitation à la pratique.

Enfin, l'offre de transport très disparate sur le territoire pour les déplacements de pôle à pôle peut être aménagée, en envisageant les pistes suivantes :

- Mieux affecter les services sur réservation à des segments de demande diffuse, pour concentrer les flux sur les grands axes pourvus de dessertes régulières ;
- Mieux coordonner les offres sur le plan tarifaire ;
- Assurer une meilleure information des usagers.

Plusieurs scénarios de déploiement de ces intentions vont être étudiés, pour aboutir à une planification dans le cadre du PCAET, et à une programmation opérationnelle de la politique mobilité de la CCPMB.