

LEADER 2023-2027

GAL Auvergne-Rhône-Alpes Tarentaise Arlysère Maurienne

FICHE PROJET

Coordination du projet de transition des mobilités en Tarentaise

Réf. appel à projet	3.1_2 « Améliorer les capacités d'adaptation du territoire face aux changements climatiques »		
Réf. objectifs	<p><u>Stratégique</u> : Développer une mobilité des personnes et des marchandises décarbonée et des alternatives à l'automobile</p> <p><u>Opérationnel</u> : Mettre en place et développer des modes de transport moins émissifs de gaz à effet de serre pour le transport de personnes ou des marchandises</p>		

Date rédaction doc	27/10/2025	Planning prévisionnel projet	01/01/2026 au 31/12/2026
--------------------	------------	------------------------------	--------------------------

Porteur de projet (statut)	Assemblée du Pays de Tarentaise Vanoise (public)		
<input checked="" type="checkbox"/> Tarentaise	<input type="checkbox"/> Arlysère	<input type="checkbox"/> Maurienne	
<input type="checkbox"/> Dimension communale	<input type="checkbox"/> Plusieurs communes	<input checked="" type="checkbox"/> SCoT	<input type="checkbox"/> Echelle GAL

DESCRIPTIF DU PROJET ET REPONSES AUX ENJEUX SPECIFIQUES DE L'APPEL A PROJET

Contexte : présentation du porteur de projet, genèse du projet

L'APTV s'intéresse à la transition des mobilités sur son territoire depuis 2021 dans le cadre de son SCoT. 3 ans après la création du poste de chef de projet transition des mobilités, qui a permis de préciser la stratégie et les actions à mener pour le territoire et à créer un réseau technique solide, la mission de projet prend une dimension plus opérationnelle.

Objectifs du projet

Le poste de coordination de la transition des mobilités à l'APTV consistera, en 2026, à :

- Structurer et rendre robuste la culture vélo sur le territoire.
- Expérimenter des alternatives à l'usage de la voiture individuelle sur le territoire.
- Renforcer le réseau mobilités pluriacteurs de la vallée et lui fournir les outils nécessaires à la réalisation des projets.
- Développer un réseau d'acteurs politiques, techniques et socioprofessionnels informés, visant à la mise en place d'actions et de stratégie d'écomobilité
- Organiser la stratégie d'animation, communication et sensibilisation pour conforter le changement de comportement vers l'écomobilité, en formant les personnes relais dans les structures.
- Elaborer un plan d'actions opérationnel, budgété et pluriannuel (2026 – 2032) pour l'ensemble du territoire de l'APTV ; élaborer les indicateurs relatifs à chaque objectif de ce plan d'actions.

Action(s) prévue(s)

- Animation, communication et formation auprès des élus, techniciens et socioprofessionnels à l'écomobilité, selon le type d'actions incombant à chaque niveau de compétence (politique cyclable, mobilité durable en entreprise, aménagement du territoire, gouvernance des mobilités, promotion des transports en commun en partenariat avec les acteurs ferroviaires et le réseau régional de cars).
- Pilotage d'études (observatoire des mobilités, élaboration du plan d'actions dans le cadre du Plan de Mobilités Simplifié),
- Création d'outils et services numériques (outil numérique d'aide au référencement des données de mobilités, espace partagé de travail et de ressources, méthodologie de l'intelligence collective),
- Structuration de la politique Savoir Rouler à Vélo pour former les élèves de CM2 à la pratique cyclable en sécurité et conscience avant leur entrée en 6^{ème},
- Structuration et promotion du réseau de véhicules en autopartage dans la vallée,
- Poursuite du projet d'incitation au covoiturage régulier courte distance.

Public(s) cible(s)

- élus,
- techniciens
- socioprofessionnels
- grand public

Résultats attendus (« nous aurons réussi si »)

- Nous triplons la part modale du covoiturage en 2027 par rapport à 2022, conformément aux objectifs de l'Etat du plan national du covoiturage,
- Nous augmentons la part modale du vélo jusqu'à 5% en 2030 (0,7% en 2023), conformément aux objectifs de notre Schéma Directeur Cyclable,
- Nous observons une large connaissance des enjeux de transitions des mobilités, partagée par les élus, les techniciens et les socioprofessionnels (qualité de l'air, réchauffement climatique, pollution sonore, santé des habitants, aménagement de l'espace avec une réduction de la place de la voiture au profit d'une qualité de vie quotidienne pour tous, enjeux socio-économique du système voiture pour les plus vulnérables).
- Nous observons une large connaissance des solutions de mobilité alternative à l'usage de la voiture individuelle, partagée par les élus, les techniciens, les socioprofessionnels et le grand public (habitants et visiteurs du territoire).
- Nous avons instauré dans chaque collectivité et chaque grande entreprise, un poste référent et opérationnel sur la mobilité durable, formant un réseau robuste et fonctionnel, qui se connaît bien, sur l'ensemble du territoire. Nous aurons réussi si ce réseau est bien équipé des outils en développant et est parvenu à se les approprier.
- Si toutes les études sont menées à bien et leurs plans d'actions terminés, budgétés et lancés d'ici la fin de l'année 2026.
- Si les méthodologie et process d'animation et de communication sont inscrits dans les plans de charge des acteurs formant le réseau cité ci-avant, garantissant la pérennité de l'animation et de la sensibilisation à l'écomobilité de manière globale, transversale et multiscalaire sur le territoire.

Suivi-évaluation envisagés

- La réalisation du Plan de Mobilités Simplifié, piloté par le poste de cheffe de projet mobilités de l'APTV, et dont la première phase, de diagnostic, se termine en 2025, contient les indicateurs

- permettant d'évaluer de manière pluriannuelle (2026-2032) chaque objectif inscrit dans le plan d'action.
- Idem pour la politique cyclable dont les indicateurs de suivi des actions et d'atteinte des objectifs sont inscrits dans le schéma directeur cyclable.
 - En outre, un suivi des animations autour de la mobilité partagé a été initié et il conviendra de le conforter et de l'étendre à toute l'écomobilité.
 - De plus, l'accompagnement en communication initié par l'APTV en 2025 proposera une méthodologie de suivi des actions de communication et d'animation dont les indicateurs seront intégrés dans les outils du réseau technique mobilités Tarentaise.
 - Enfin, l'observatoire des mobilités en Tarentaise, en création en 2025, sera la base du référentiel pour suivre les parts modales de la mobilité sur le territoire et ses conséquences environnementales. Cet observatoire devra être diffusé et accompagné d'un pilotage pour sa bonne appropriation par les parties prenantes ainsi que pour son amélioration d'année en année.

REPONSES AUX AUTRES CRITERES D'EVALUATION

Valeur ajoutée et articulation par rapport à l'existant

Le sujet de la transition des mobilités en Tarentaise a été identifiée dans le SCOT et a fait l'objet d'une étude d'ensemble réalisée par le BE SETEC qui a donné lieu à un plan d'action en 2020. Depuis le territoire agit de manière volontaire mais il est nécessaire de renforcer et structurer la stratégie et d'avoir une vision pluriannuelle. Conforter cette ingénierie financièrement permet de garantir la continuité dans le pilotage du réseau technique mobilités de la vallée mais surtout de le faire passer du lancement d'expérimentations et à une structuration ambitieuse et opérationnelle, garantissant une politique mobilités dans la vallée dont les objectifs sont à la hauteur des enjeux socio-environnementaux du territoire, que ceux-ci soit mesurables et suivis, et que l'ensemble de la stratégie et des actions soient bien appropriées par les parties prenantes dans une gouvernance claire.

Concertation, approche partenariale

Le poste permet d'intégrer toutes les parties prenantes citées ci-avant dans la concertation et la co-construction de cette politique mobilités : toutes les études et leurs plans d'actions ont déjà capitalisé sur l'ensemble des consultations et concertations réalisées depuis les 5 dernières années par les parties prenantes du territoire, autour des mobilités. Les actions d'animation, communication et formation permettront à chaque type d'acteur de s'emparer des plans d'actions explicités plus haut, dont les objectifs sont partagés avec les nombreuses démarches dans lesquels ils sont engagés (Flocon Vert, COT, politiques RSE des entreprises, demande de pouvoir d'agir des habitants dans la transition...).

Le travail sur une nouvelle gouvernance vise la pérennisation de l'approche multipartenaire en intégrant : les professionnels du transport, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'Etat et le Conseil départemental, les réseaux associatifs locaux et alpins, les socioprofessionnels du territoire, l'ensemble des collectivités et structures mixtes de la vallée (communes, communautés de communes, syndicats mixtes, offices de tourisme, exploitants de domaines skiables...).

Innovation

Grâce à ce poste, le territoire pourra bénéficier de solutions qui n'existent pas aujourd'hui :

- Un réseau d'autopartage.
- Un processus de formation pérenne à la pratique cyclable pour les élèves de premier cycle,
- Un processus de formation pérenne à l'écomobilité dans l'action publique et l'aménagement du territoire pour les élus et les techniciens,
- Un processus de formation pérenne à l'écomobilité dans les politiques RSE des entreprises,

- Des outils numériques, d'intelligence collective, d'animation et de communication, au service de ces formations et de ce réseau d'acteurs.
- Un suivi partagé et efficaces grâce à des indicateurs mutualisés.
- Une gouvernance et une stratégie claire pour la prochaine décennie, avec un plan d'actions opérationnel faisant office de référentiel pour tous les acteurs,
- Un accompagnement de chaque acteur pour toutes les actions.

Prise en compte de la transition énergétique et écologique

Toutes les actions et objectifs du poste et du projet ont pour objectif la transition énergétique et écologique grâce à l'écomobilité (ou mobilité durable).

ASPECTS FINANCIERS											
Montant prévisionnel du projet global (€ HT) : 31 012,80 € Taux de l'aide LEADER sur le montant global du projet : 80 % [condition éligibilité > 30%]											
Type de dépenses <p> <input checked="" type="checkbox"/> Uniquement fonctionnement <input type="checkbox"/> Uniquement investissement <input type="checkbox"/> Mixte < 70 % Investissement <input type="checkbox"/> Mixte > 70 % Investissement </p>											
Plan de financement prévisionnel de la demande d'aide (€ HT) <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>FEADER (LEADER)</th> <th>Autofinancement</th> <th>TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>80 %</td> <td>20 %</td> <td>100 %</td> </tr> <tr> <td>24 810,24 €</td> <td>6 202,56 €</td> <td>31 012,80 €</td> </tr> </tbody> </table>			FEADER (LEADER)	Autofinancement	TOTAL	80 %	20 %	100 %	24 810,24 €	6 202,56 €	31 012,80 €
FEADER (LEADER)	Autofinancement	TOTAL									
80 %	20 %	100 %									
24 810,24 €	6 202,56 €	31 012,80 €									
Détails des dépenses <ul style="list-style-type: none"> • Masse salariale (700 h) + forfait charges indirectes et frais de déplacement 											

Version avant audition ou comité de programmation