



Auream

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE PLAN D'ACTION, PROGRAMMATION

Communauté de communes

Cœur de Savoie

Mars 2024



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 05/04/2024
 Reçu en préfecture le 05/04/2024
 Publié le 
 ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-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

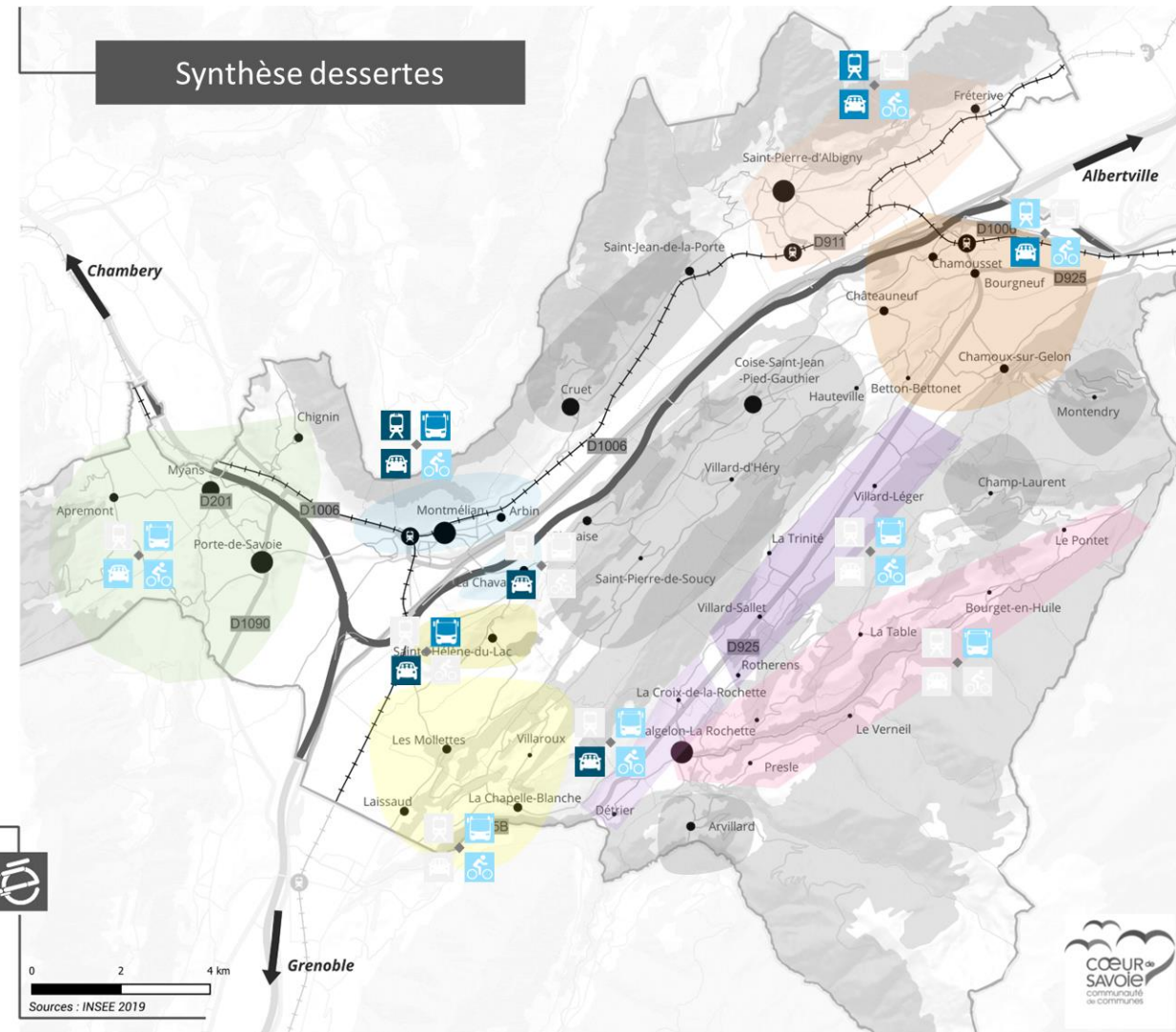
TRAIN   TRANSPORT COLLECTIF
 COVOITURAGE   VELO

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

3

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

4

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 parcs 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.

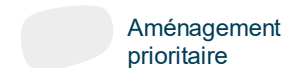
Les deux haltes de Sainte-Hélène-du-Lac et Chignin apparaissent sur la carte comme perspectives (échéance de réalisation à plus de 10 ans).

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'ACCESSIBILITÉ 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



TRAIN



TRANSPORT EN COMMUN



COVOITURAGE



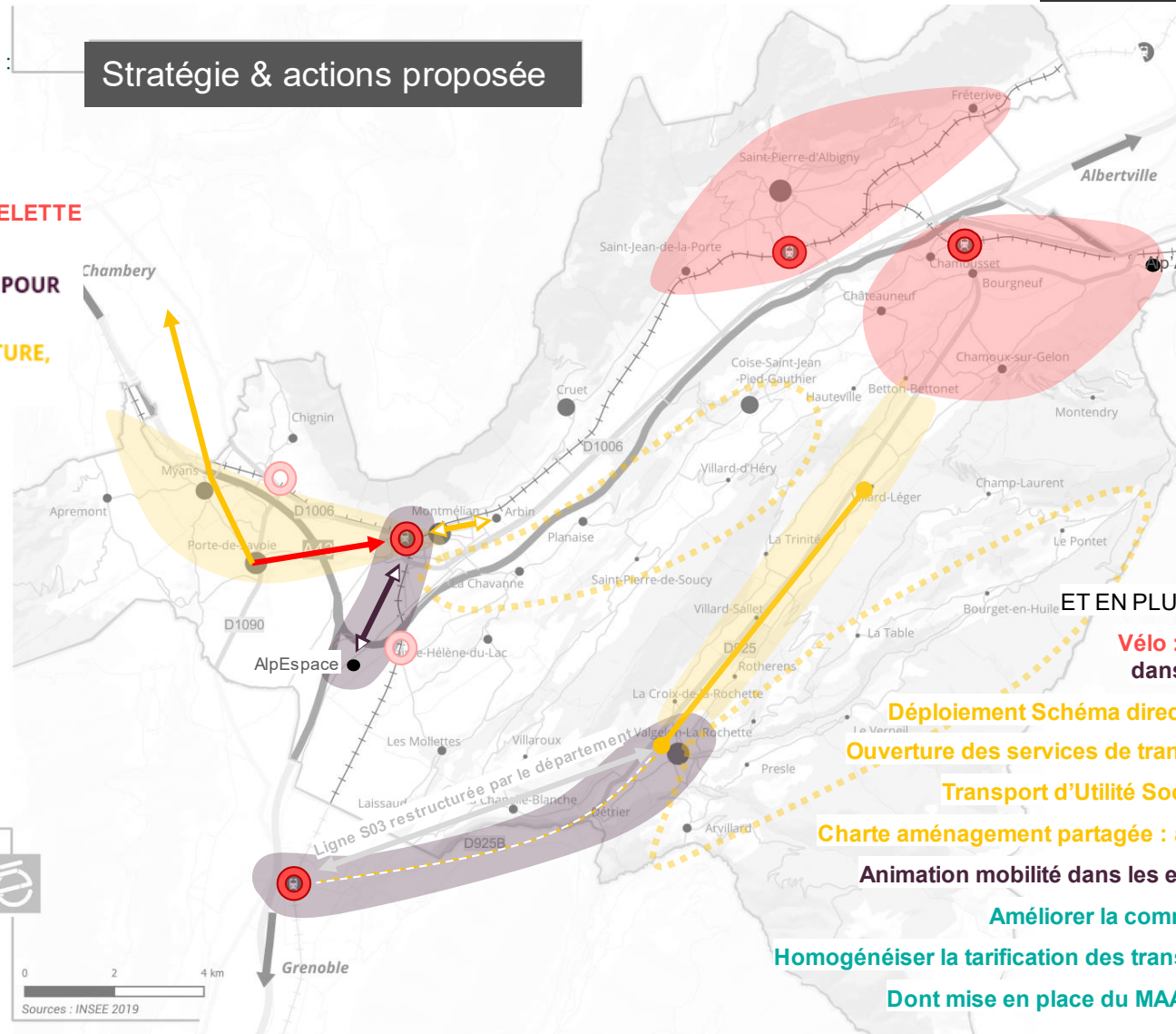
STRATEGIE RETENUE SUR LE TERRITOIRE (2/2)

Envoyé en préfecture le 05/04/2024
Reçu en préfecture le 05/04/2024
Publié le
ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-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 :

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.

4

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...)

PRIORITE FONCTIONNELLE

1

PRIORITAIRE
Réponse forte
aux besoins,
attentes

2

...

3

...

4

DE MOINDRE
PRIORITE
Mais à considérer.

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'ordonnement 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 05/04/2024
 Reçu en préfecture le 05/04/2024
 Publié le
 ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

4 OBJECTIFS (couleur)

- **OBJECTIF 1 CONFORTER L'ARMATURE FERROVIAIRE COMM&QUELETTE 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**

MODE CONCERNE (forme)

VELO

 Aménagement prioritaire

TRAIN

● Gare existante ○

TRANSPORT EN COMMUN

↔ Transport en commun / Navettes
Nouveau service

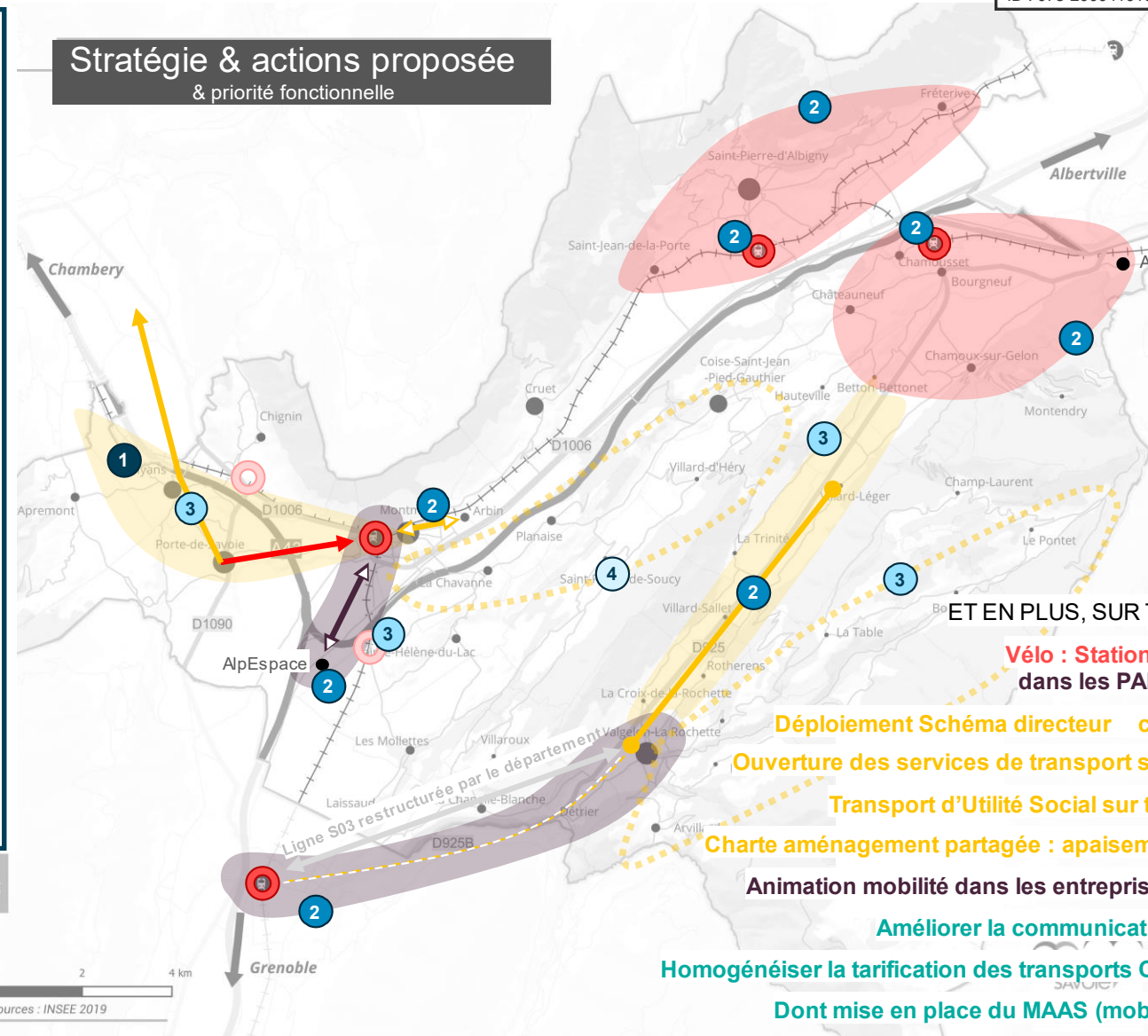
↔ Transport en commun / Navettes
Renforcement ou Extension de service

COVOITURAGE

—●— Extension Ligne covoiturage dynamique

- - - Existant pour mémoire

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
- 4
- 1
- 4
- 3
- 4
- 1
- 4
- 4

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 COPII le 13/07/23
- Et quelques axes vélo de priorité 1 et 2 : de complexités techniques ou organisationnelles particulières.

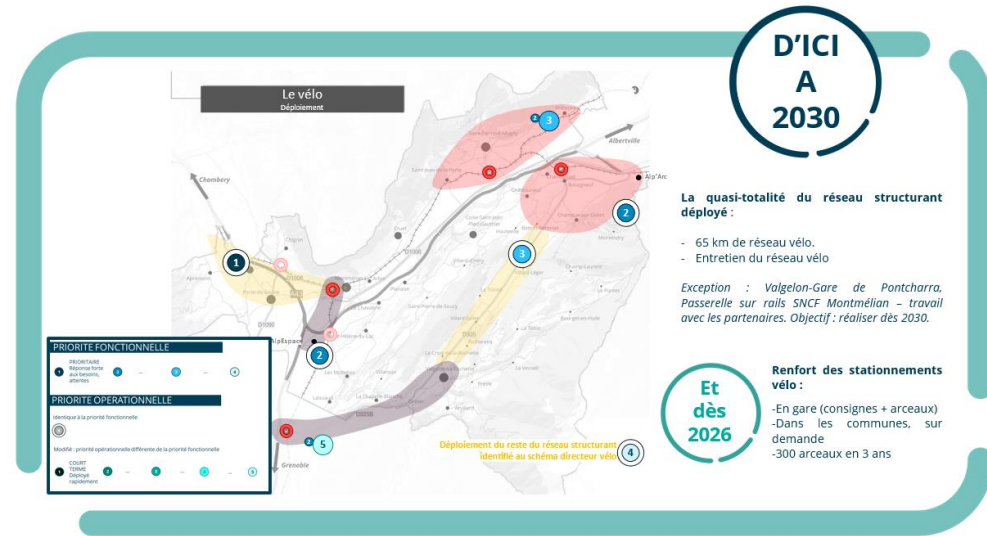
Comme indiqué dans la partie 1 de ce rapport, les actions ont été réfléchies pour répondre aux 4 objectifs mobilité retenus :

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 COÛTS 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 - 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.

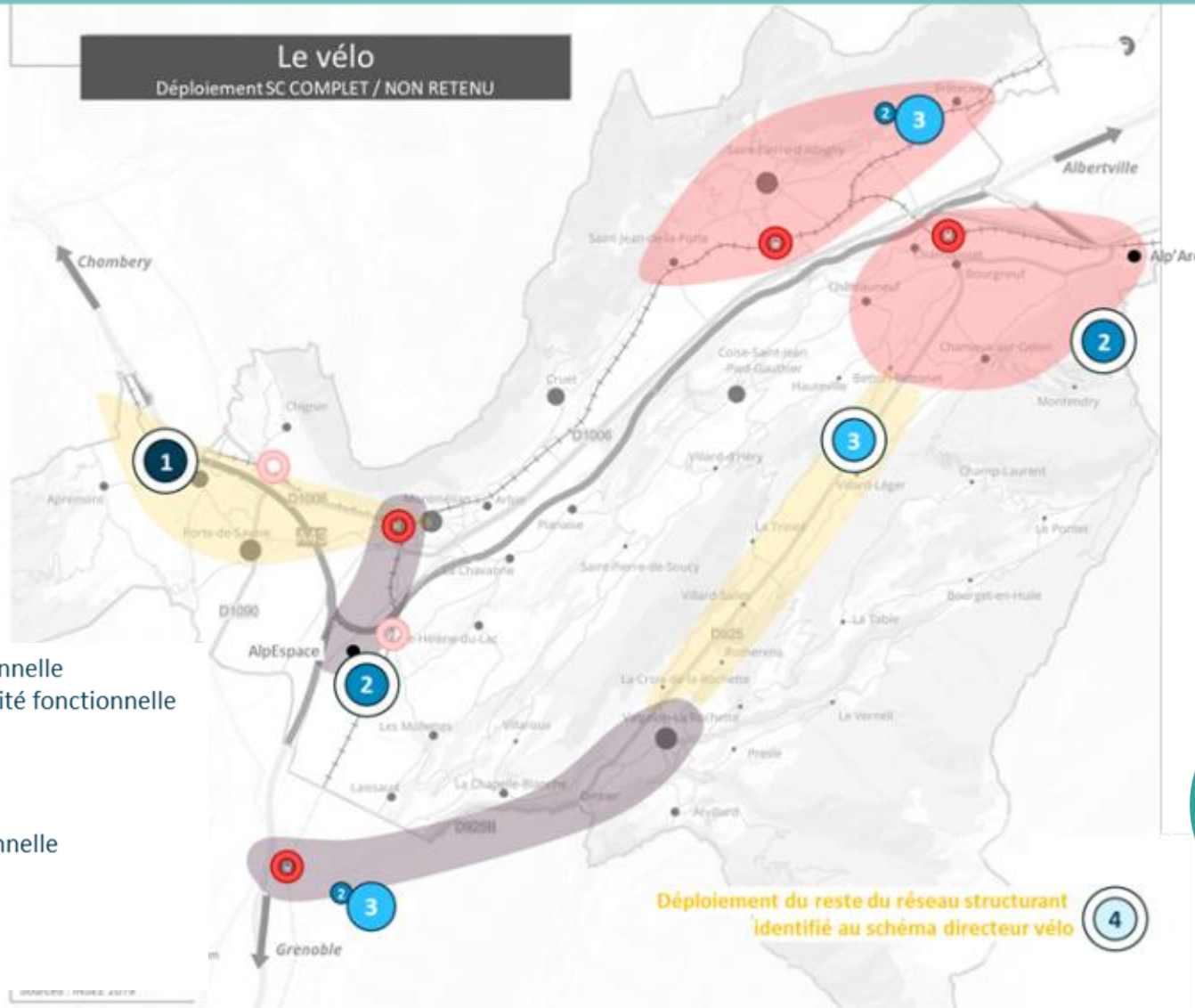
Le présent livrable dans sa partie 4 décrit le détail de chaque action, objectif par objectif.



DEPLOIEMENT (1/6) ITINERAIRES VELOS ET STATIONNEMENTS

Envoyé en préfecture le 05/04/2024
Reçu en préfecture le 05/04/2024
Publié le
ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

**D'ICI
A
2030**



Priorité opérationnelle identique à priorité fonctionnelle



Priorité opérationnelle modifiée



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

DEPLOIEMENT (2/6) SYSTÈME COVOITURAGE

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

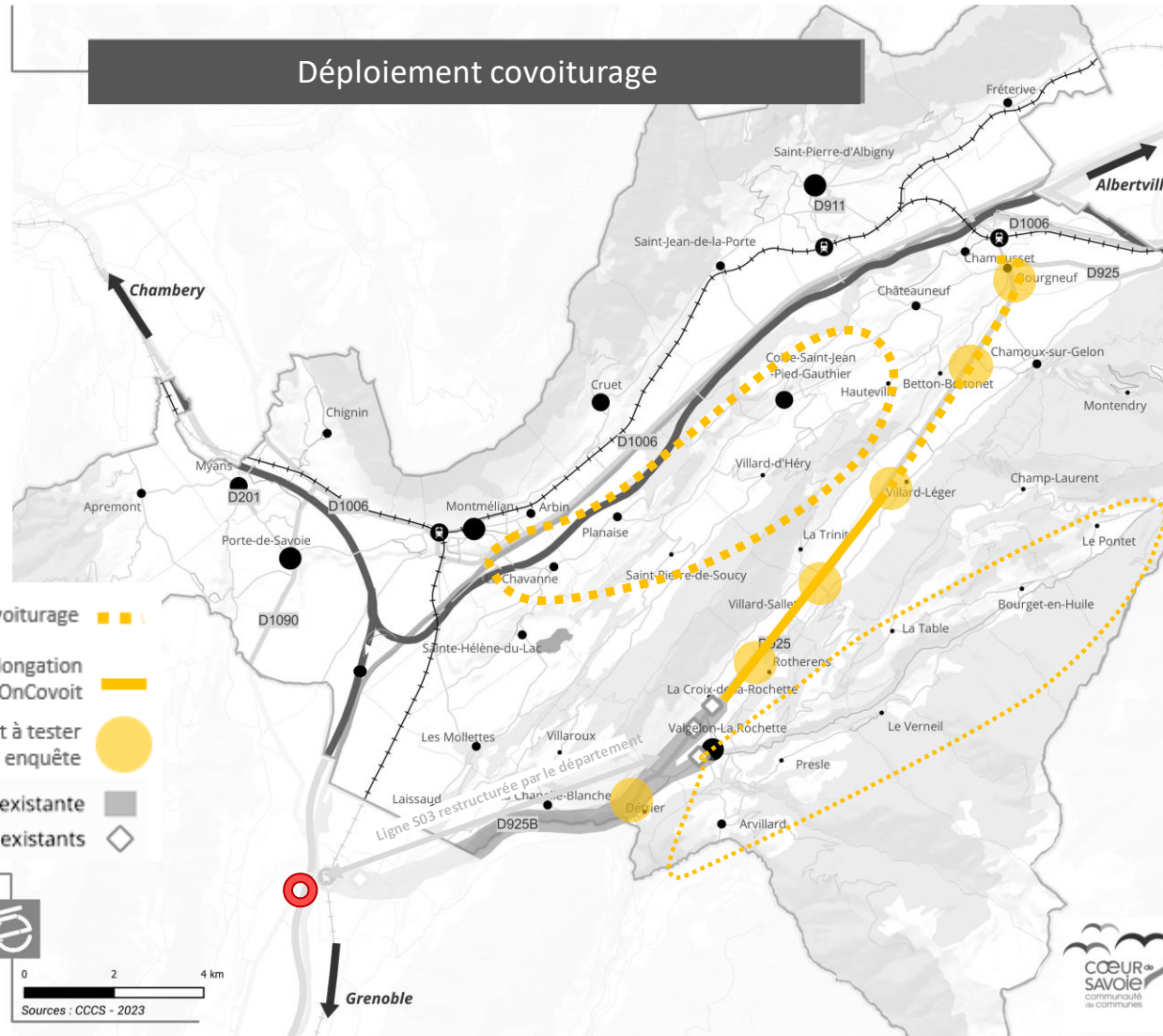
Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-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

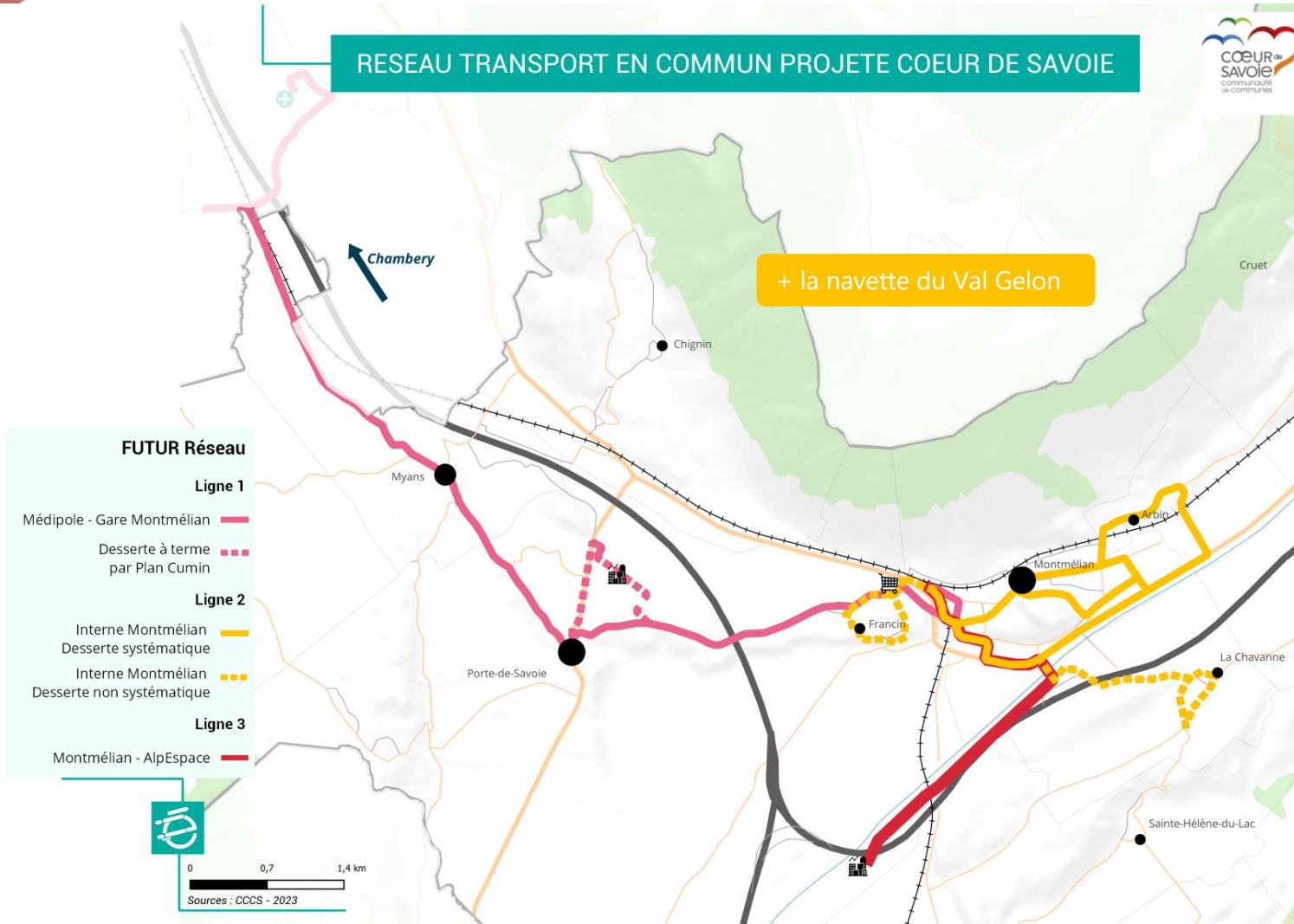
- Communication autour de BlablaDaily



DEPLOIEMENT (3/6) RESEAU TRANSPORT EN COMMUN

Envoyé en préfecture le 05/04/2024
Reçu en préfecture le 05/04/2024
Publié le
ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-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 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

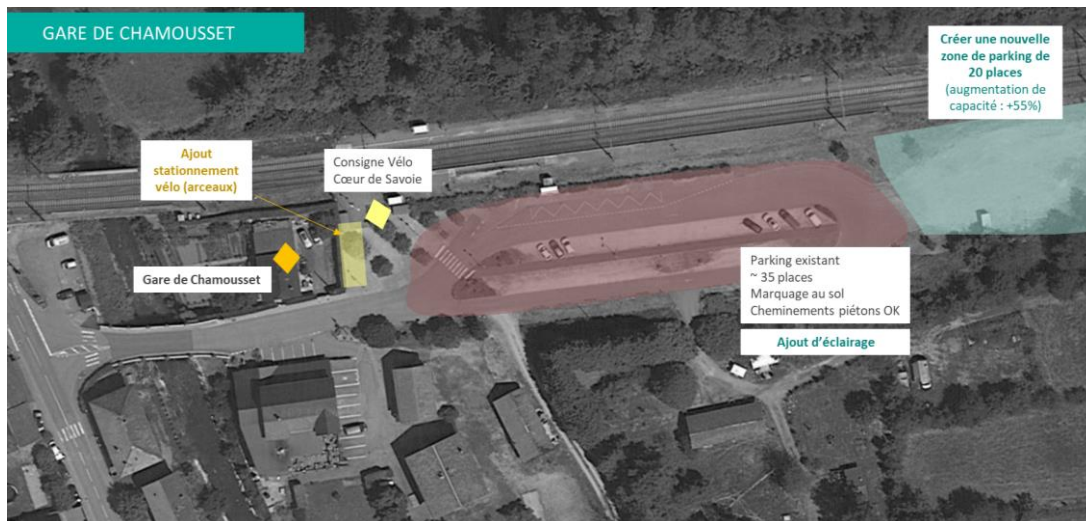
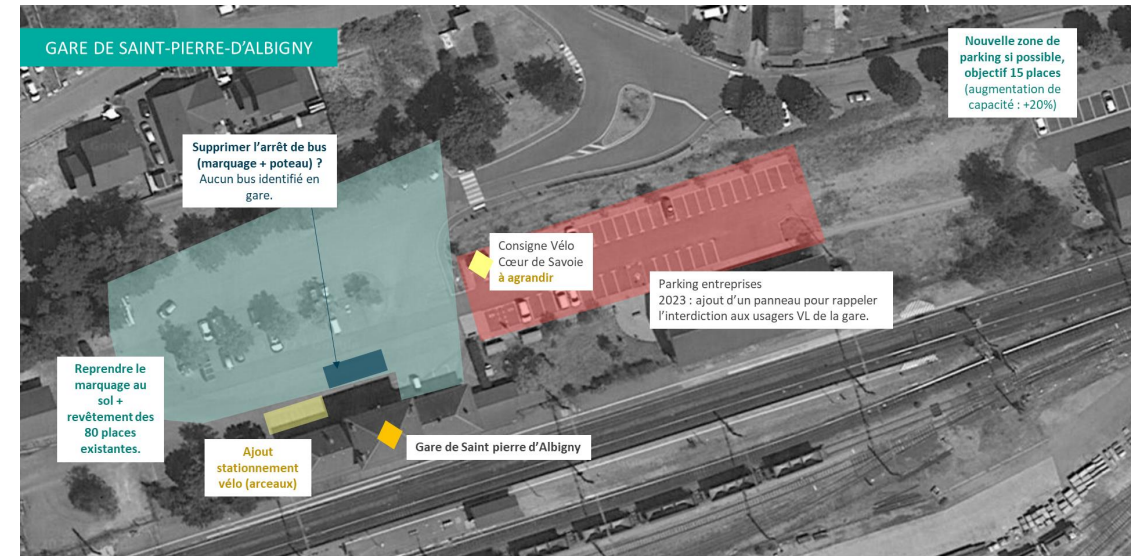
Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-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.
Nous présentons dans cette partie la programmation retenue pour le déploiement des actions.

3

La programmation a été établie en suivant les principes suivants :

4

- 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 entrainer l'assujettissement de leur établissement au titre des données issues du répertoire SIRENE.

Nota : en annexe, le détail des comparaison 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)

Envoyé en préfecture le 05/04/2024
 Reçu en préfecture le 05/04/2024
 Publié le 
 ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1

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 .

2

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


3

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	1291269	1323 551	1356 639	1390 555	14 25 319	14 60 952
Subventions d'exploitation (Région, Etat..)	1985 500	1369 900	1370 980	1371038	1371097	1371157	1371216	1371277
Autres produits de gestion courante (recettes CR TS)	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	61329	85 488	119 063	145 020	171735
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 05/04/2024
 Reçu en préfecture le 05/04/2024
 Publié le 
 ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-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	4 06 154	1 407 094	790 069	992 058	1 236 722	860 600	801 934
TOTAL RECETTES INVESTISSEMENT	59 200	4 16 514	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	14 4 317	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 142€ par an (vacances décomptées)
- Réduction des émissions de GES sur les trajets couverts
- 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.



Borne 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 : Coeur 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 Huilles, 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 : 10 k€.
- Fonctionnement : 15€/an pour la gratification + 50€/an

Coût de déploiement : 9 mois.

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

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

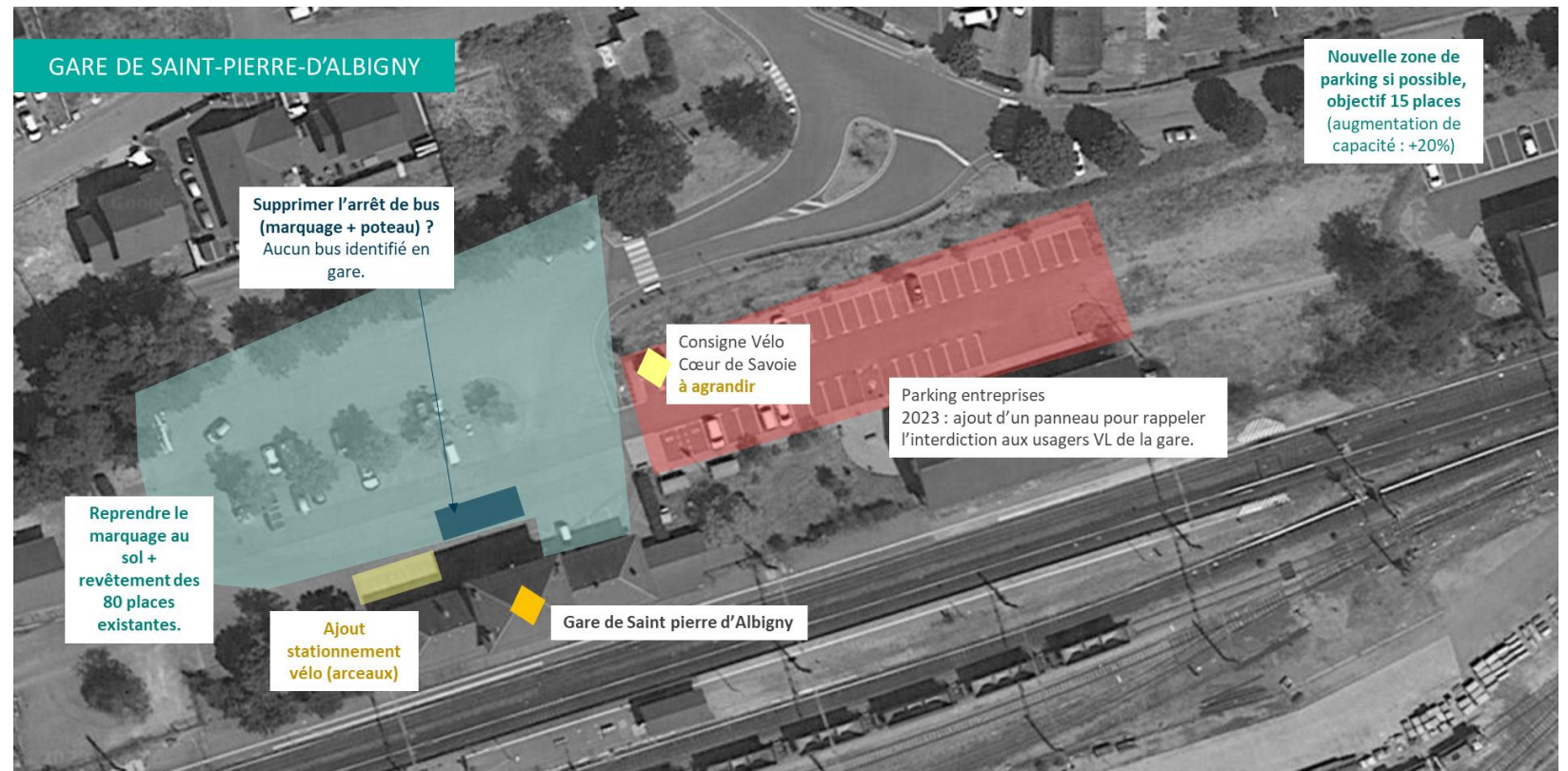
Gains Environnement : action d'accompagnement pour favoriser l'intermodalité en gare, et l'utilisation du train.

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.

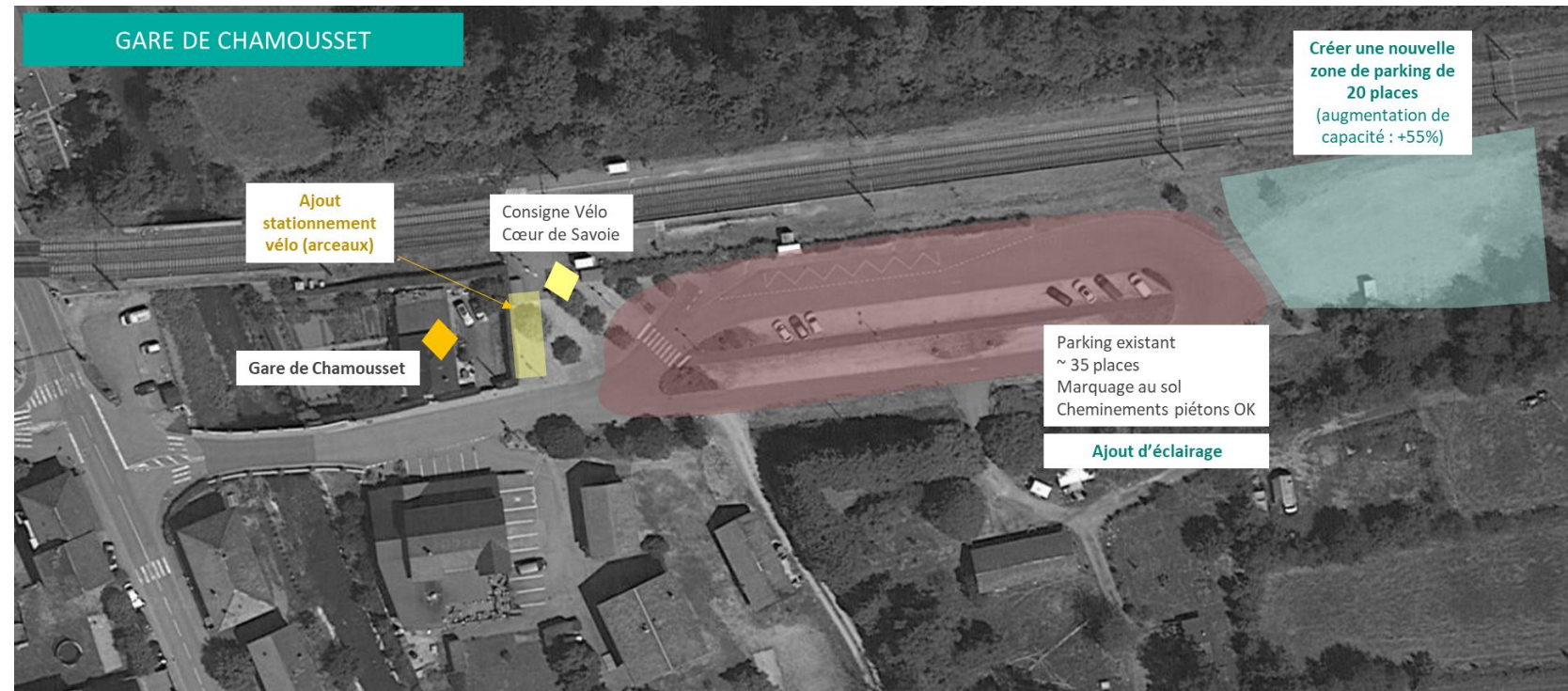


Éléments techniques gare de Chamousset :

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)
- Autorisation du Grand Chambéry pour les montées/descentes à l'arrêt Médipôle.

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)

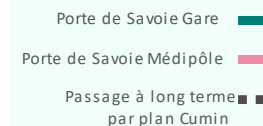
Éléments techniques :

Offre :

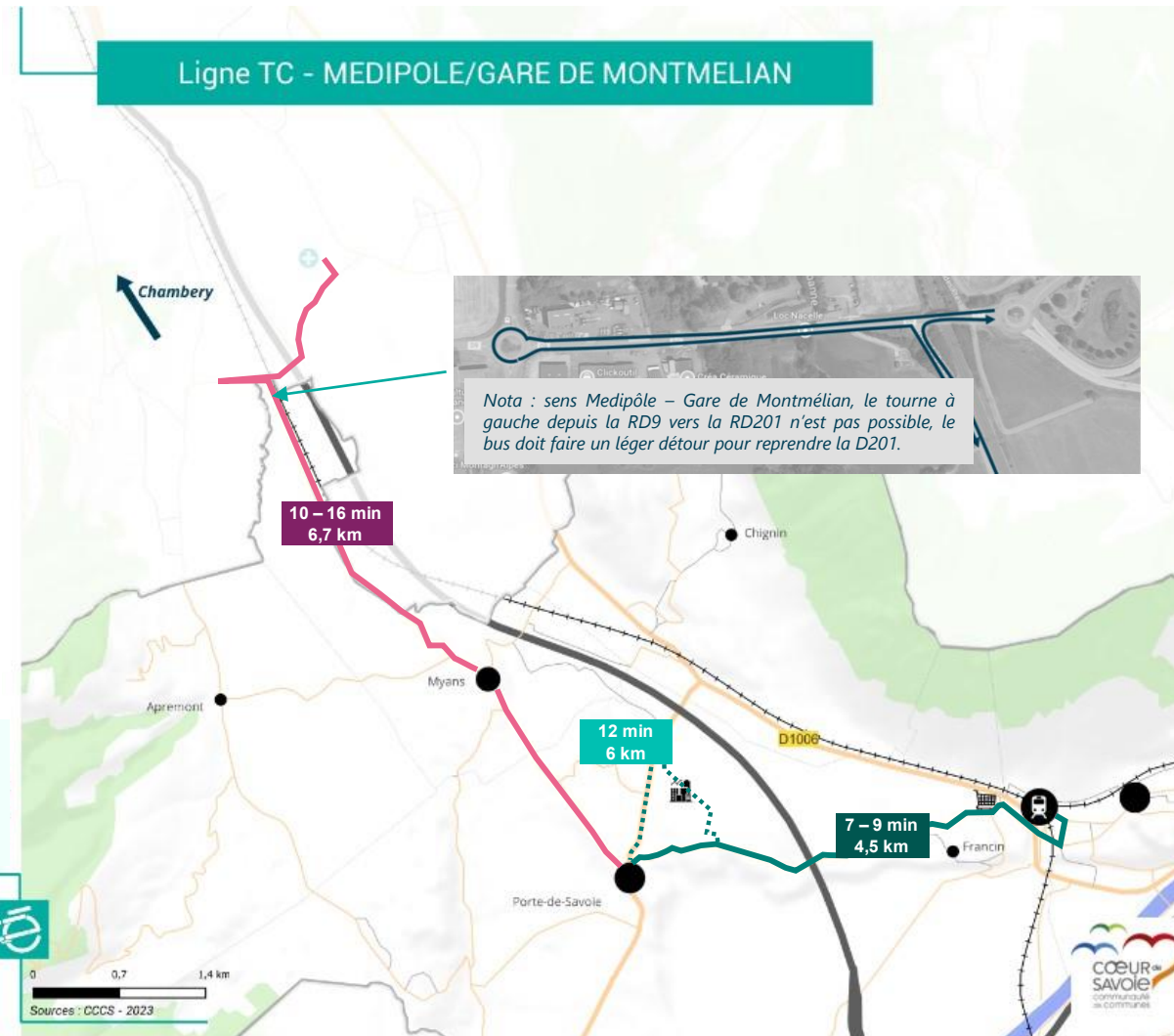
- Rabattement vers Gare de Montmélian et Médipôle depuis Porte-de-Savoie (Francin / Les Marches), Myans.
 - A terme, desserte de Plan Cumin (*la desserte de Plan Cumin sera possible une fois le lien à la RD201 réalisé*)
 - Offre structurée pour les trajets domicile/travail : fonctionnement en semaine : 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 : Tarification unifiée pour l'ensemble des services de transport en commun de Cœur de Savoie

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



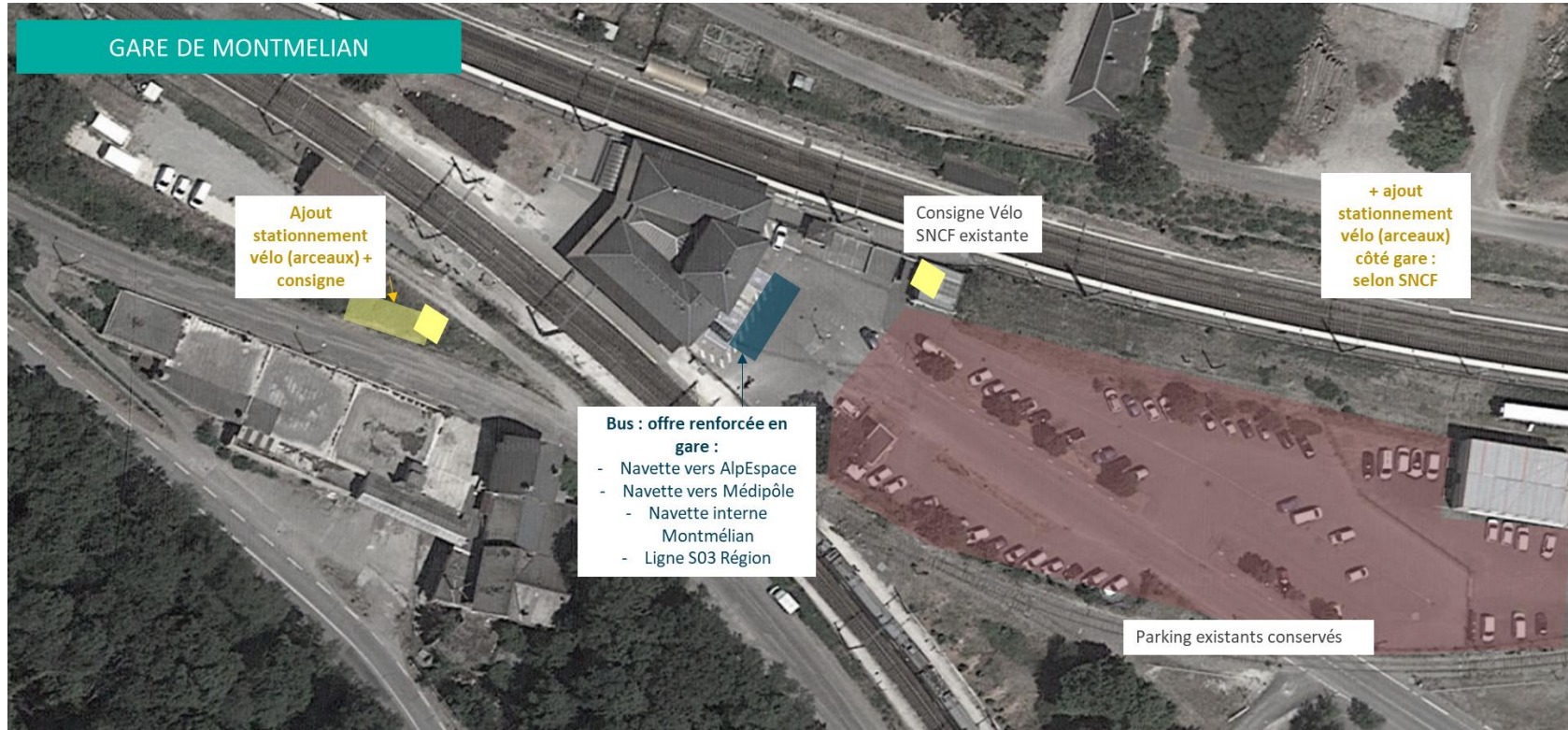
+ Nota : refonte de la ligne T83 pour desservir le centre d'hébergement de demandeurs d'asile sur la commune de Chignin actée et budgétisée sur 2024.





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 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 ValGelton, 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 circulent 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. Associer le SMMAG pour assurer la continuité des lignes entre OnCovoit et M'Covoit.

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.

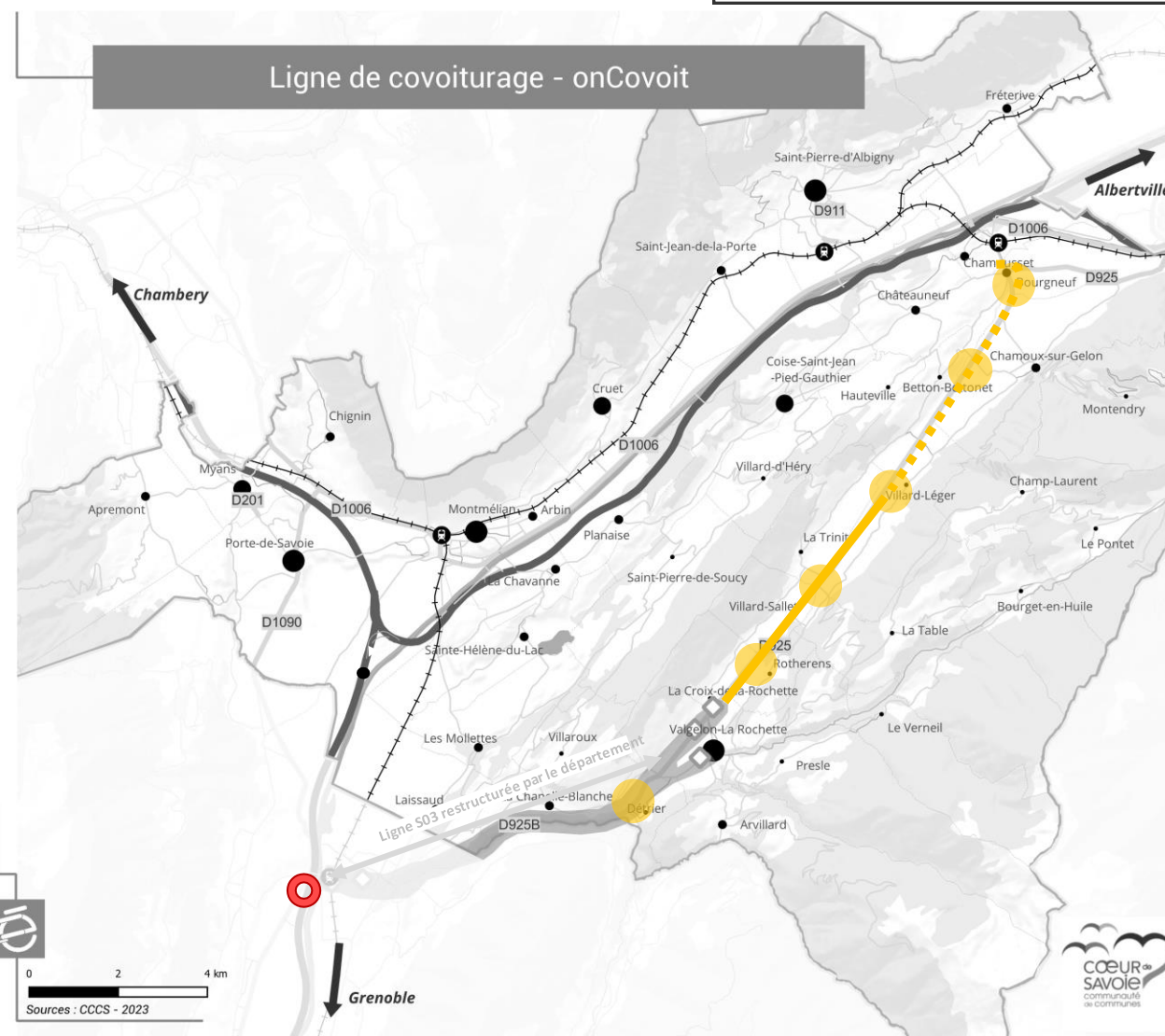
Gains Environnement : -10kg CO2 tous les 100km covoiturés.

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 localisation (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.





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 (boitiers + 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 « covoiturer en Cœur de Savoie » + panneau covoiturage 2+, QR code Blabla Daily, éventuel marquage au sol ou aménagement très sobre.

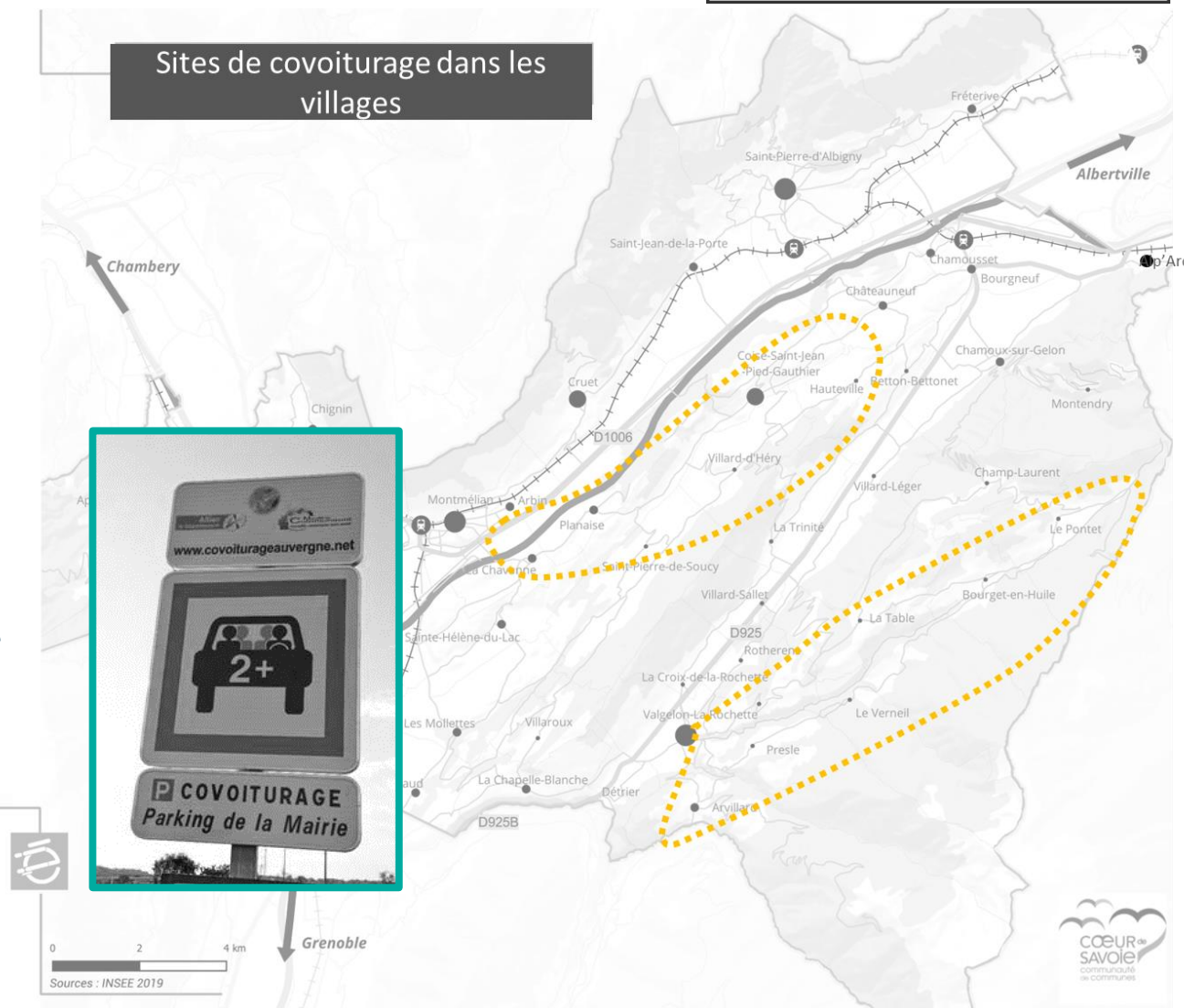
Le lieu à retenir :

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 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE



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 :

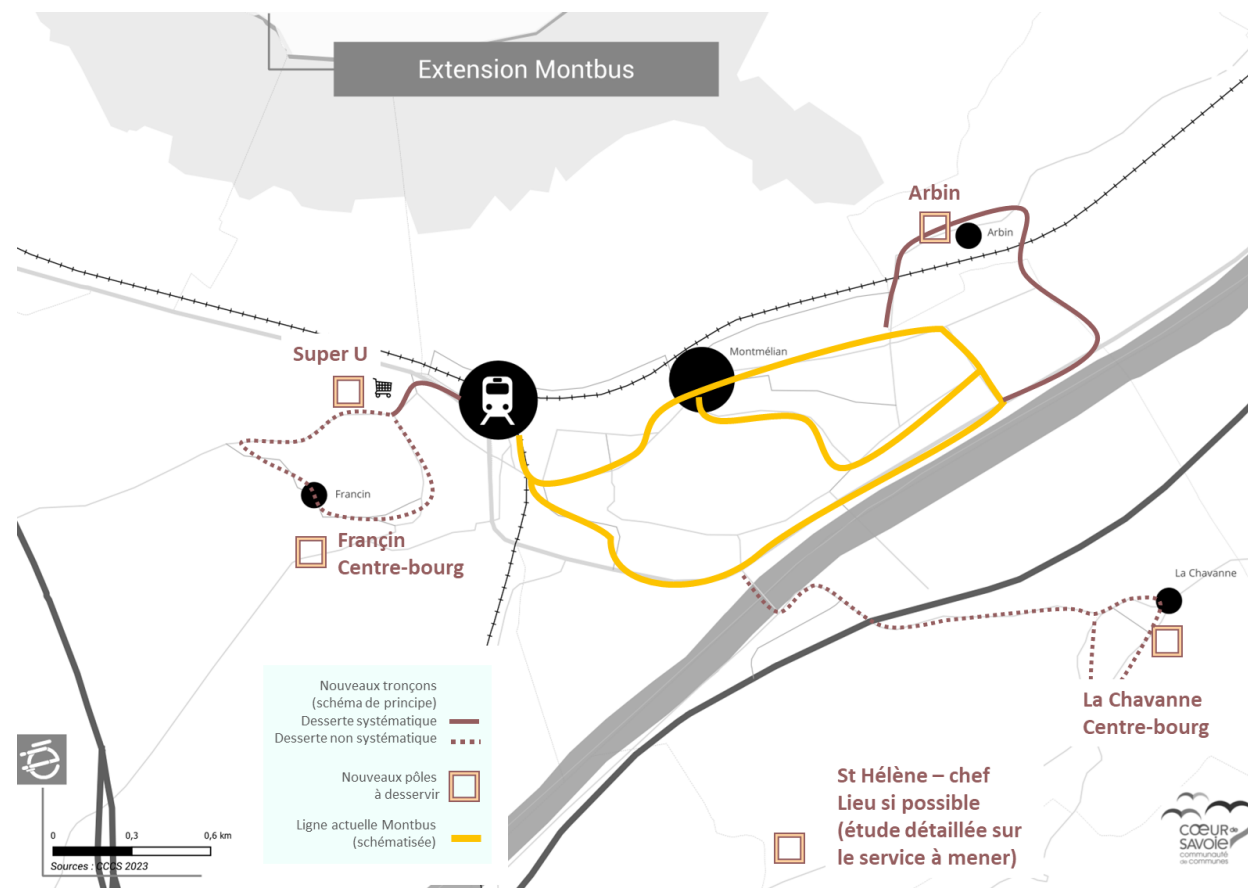
Offre :

- 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
- Une étude complémentaire est à mener pour la desserte de Saint Hélène dans une boucle après la Chavanne, sur le même principe avec une desserte 2 fois par jour. (ajout d'un temps de trajet AR de 7mn/6km)

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'une 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.**

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

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.



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





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 Colombey Sud Toulous, 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'usager(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 Partageraie 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'usager)
- 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 coût 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 inférieure 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 et Réseau Synchro Bus – 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).

De manière générale, dans le cadre du futur SM-SRU, une attention particulière sera portée à la cohérence de la numérotation des lignes et des titres de transport (prix, mode de délivrance,...)



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.

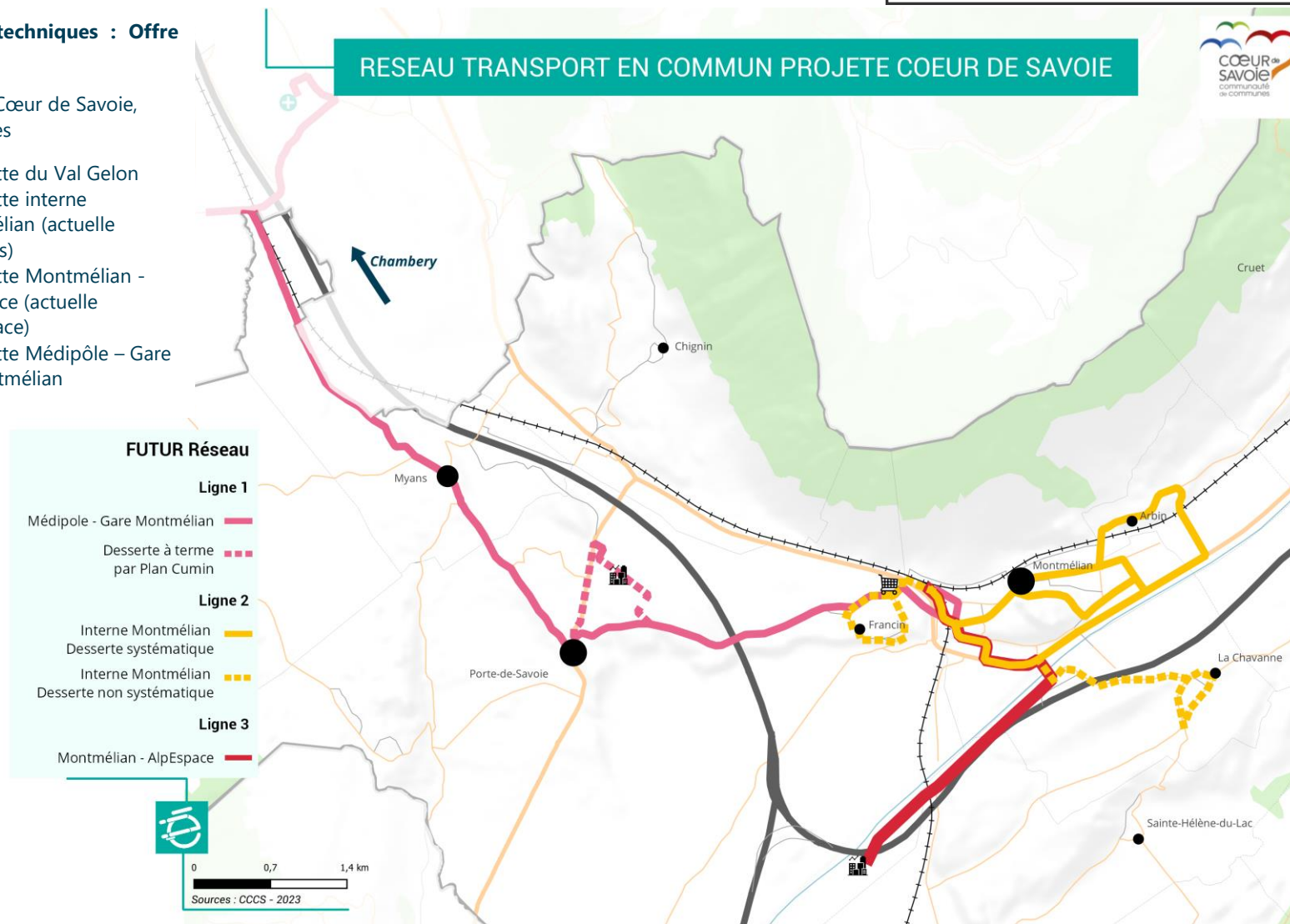
Ne pas oublier :

- 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.
- Tenir compte des territoires voisins souhaitant une homogénéisation des tarifs (dont Grand Chambéry)
- Tenir compte du futur SM-SRU pour une mise en commun de ce service avec les territoires adhérents

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 / Réseau synchro du Grand Chambéry pour permettre le décloisonnement des deux réseaux et faciliter l'intermodalité. Aller vers un outil commun aux futurs adhérents du Sm-SRU.

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 droits 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 :

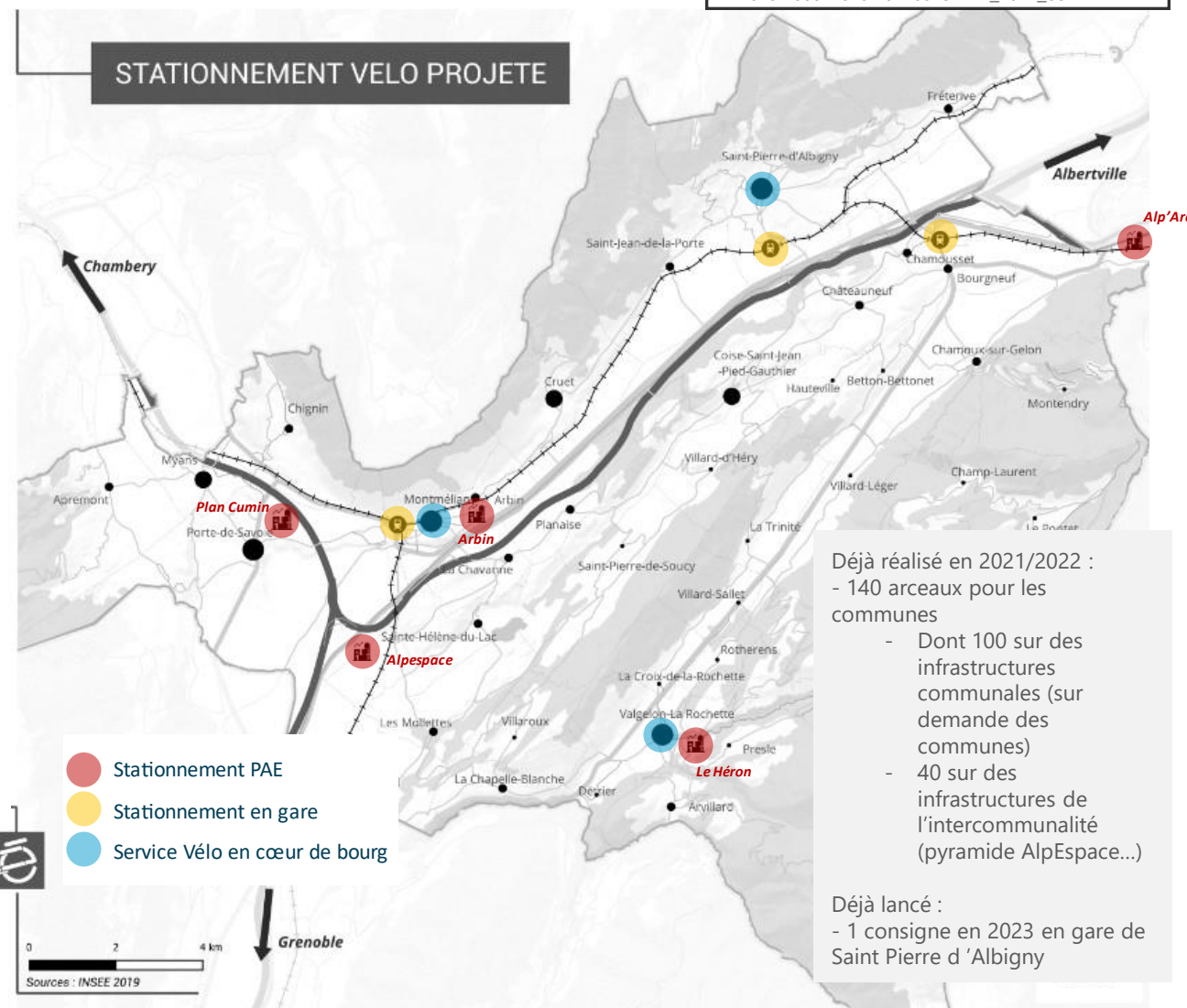
- stationnement sur arceaux

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.





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

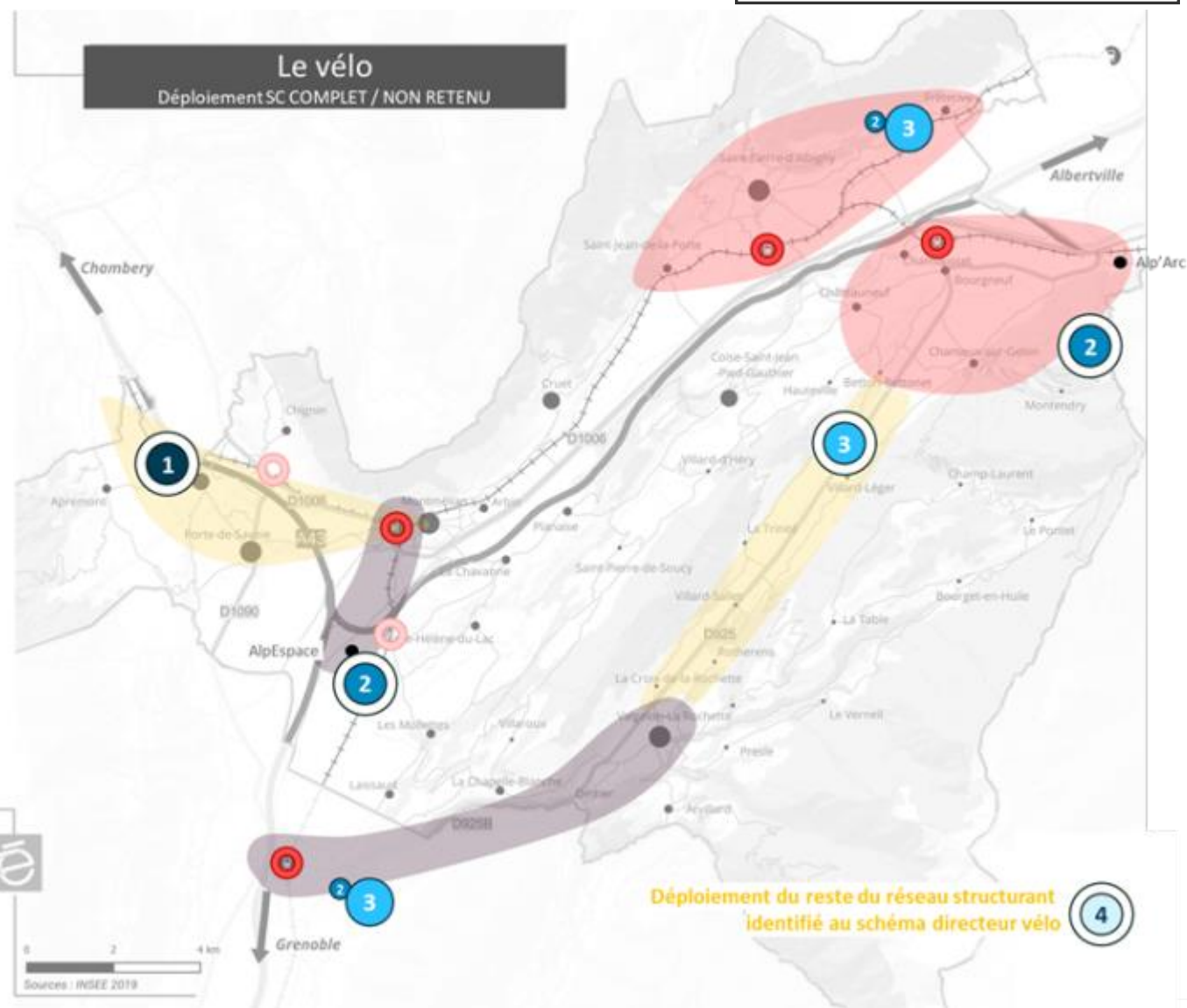


Priorité opérationnelle modifiée



Taille de la population

- < 500 habitants •
- Pop < 1000 habitants ●
- Pop < 3000 habitants ●
- > 3000 habitants ●





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 parcourus

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

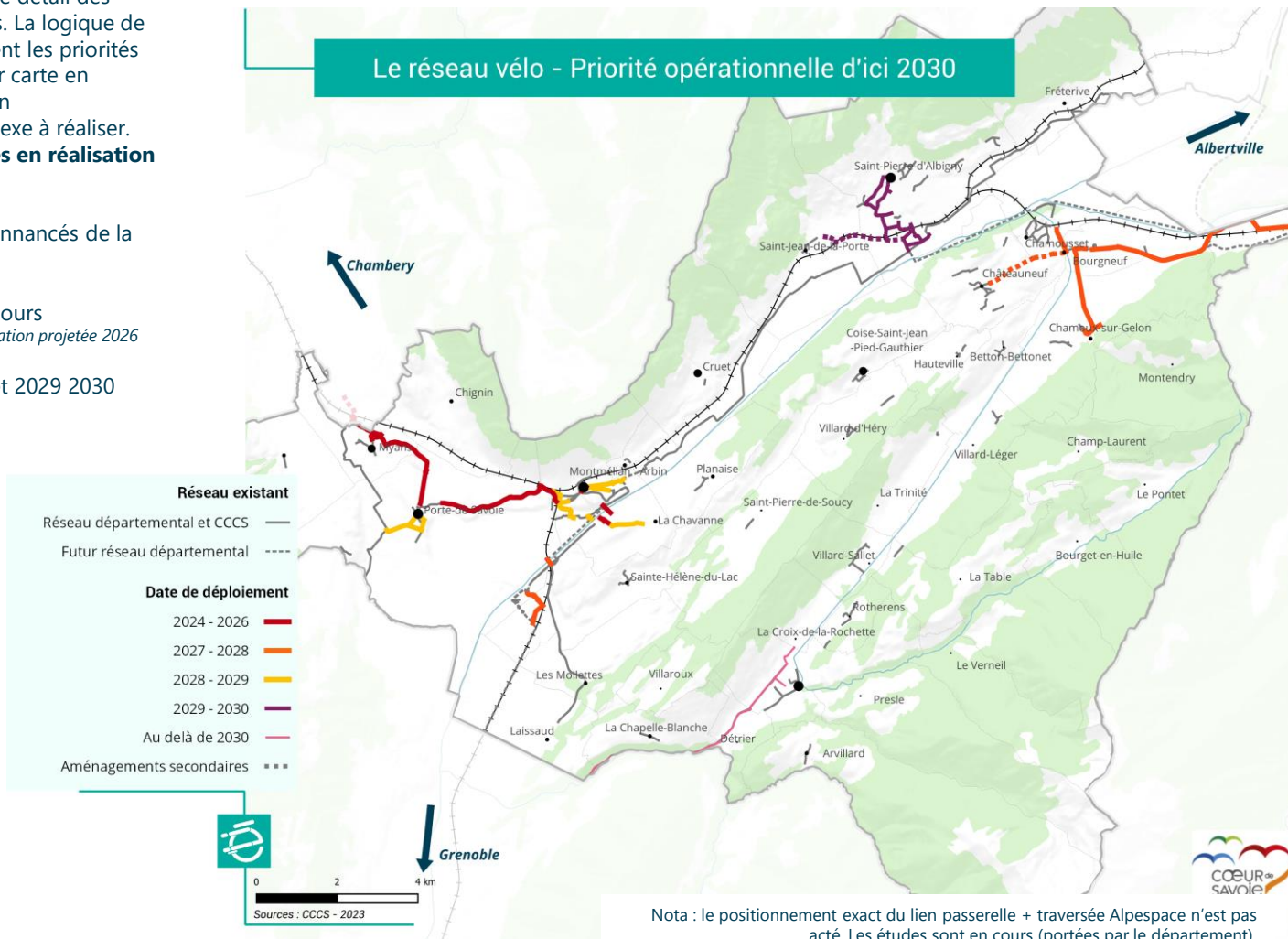
Travaux lancés en 2024, Fin de réalisation projetée 2026

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. Cet itinéraire est identifié dans le SDIC du SMMAG en priorité 3. Les études de pré-faisabilité sont en cours côté SMMAG.
- La passerelle vers la future halte de Chignin
- La passerelle dans Montmélian au-dessus du tracé SNCF : complexe par sa gouvernance





DEPLOIEMENT DU RESEAU STRUCTURANT VELO (3/4)

LES COUTS DE DEPLOIEMENT

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Bersier
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

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.

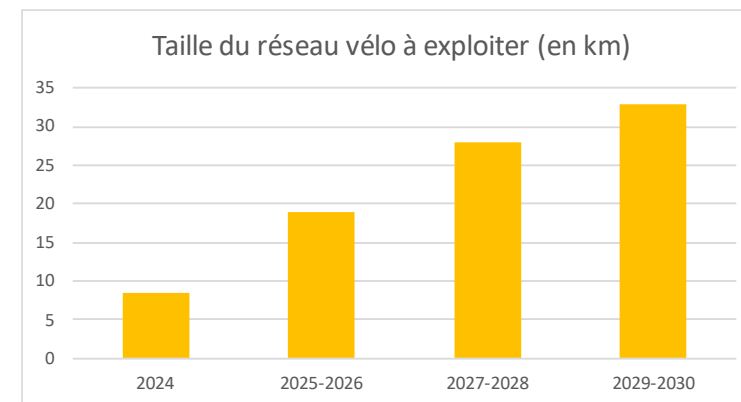
Gains Environnement : aucun directement, permet le bon fonctionnement du réseau vélo.

Eléments 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	1,7	5,0	4,3
	Entretien	5,8	2,8	1,6	1,9	1,6
	Total	10,8	6,3	3,4	6,9	6,0

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



PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Annexes

Communauté de communes
Cœur de Savoie

Mars 2024



SOMMAIRE

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



Annexe 1 - PDMS - Diagnostic et stratégies



Envoyé en préfecture le 05/04/2024
Reçu en préfecture le 05/04/2024
Publié le 
ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE





PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

DIAGNOSTIC & STRATEGIES

Communauté de communes

Cœur de Savoie

2024



Version définitive – Mars 2024

SOMMAIRE

1

CONTEXTE DU PDMS
ENJEUX MOBILITE

P. 4

2

LES DEPLACEMENTS AUJOURD'HUI
PROJETS

P. 14

3

SYNTHESES ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

P. 27

4

ENJEUX ET VISION 2030
STRATEGIE : LES ACTIONS A MENER

P. 36

En préambule, avant de rentrer dans le contenu du plan de mobilité, un bref point méthodologique sur sa construction, et la manière dont il a associé les différents publics du territoire.

Le plan de mobilité simplifié de Cœur de Savoie, dont le diagnostic et les stratégies retenues sont présentés dans ce document, a été construit en étroite collaboration avec les élus du territoire, et la démarche a intégré des sollicitations de tous les acteurs et parties prenantes.

Pour le diagnostic :

- 3 tables rondes avec les élus (par secteur géographique)
- 12 entretiens réalisés avec les acteurs locaux ou partenaires du territoire (synthèses de compte-rendu et compte-rendu complets en annexe) :

les 4 établissements publics de coopération intercommunale voisins, la DDT, le Département de Savoie, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Métropole Savoie, l'Agence Ecomobilité, 3 associations du territoire.

- 1 atelier avec la commission Mobilité de Cœur de Savoie
- 2 enquêtes en ligne diffusées du 10 au 30 janvier : 1 enquête citoyen, 1 enquête auprès des entreprises du territoire

Pour l'élaboration des stratégies :

- 3 tables rondes avec les élus (par secteur géographique)



1 - CONTEXTE DU PDMS ENJEUX MOBILITE



1

Autorité Organisatrice de la Mobilité depuis le 1^{er} juillet 2021, la Communauté de communes Cœur de Savoie a décidé de formaliser son Plan de Mobilité Simplifié (PDMS).

2

La démarche est lancée en octobre 2022.

3

La Communauté de communes est active dans le domaine des mobilités et dispose déjà d'une multitude de services / actions mobilité sur son territoire (location de vélos, sensibilisation à la mobilité dans les écoles...).

4

Dans ce contexte, les objectifs du PDMS tels qu'ils ont été explicités en réunion de lancement sont :

1. Un document « chapeau » général pour mettre en **cohérence**.
2. **Prendre de la hauteur** sur la « couverture » mobilité : est-ce que l'ensemble du territoire a une solution de mobilité, adaptée à son contexte ?
3. Penser le moyen terme, imaginer les actions dans une logique de **soutenabilité** : dans quelle direction aller, le financement, versement mobilité ? comment rendre pérenne ?

Le PDMS a été construit dans la volonté d'intégrer les enjeux, projets, orientations portés par les différents documents de planification déjà réalisés : programme ASTUS, SCOT, PCAET, Projet de territoire, schéma directeur cyclable (2021), schéma directeur de covoiturage (à réinterroger). Il s'agit de réinterroger, classifier, prioriser, compléter, localiser les orientations et pistes d'actions issues de ces documents, pour disposer d'**un plan d'action clair à échéance 2030**.

La Communauté de communes Cœur de Savoie est un territoire dynamique, qui profite à la fois de ses nombreux atouts (espaces naturels, tourisme, activités de pleine nature, équipements culturels et sportifs, ...) et de son positionnement géographique (Porte d'entrée de la Savoie, au carrefour de grandes polarités comme Grenoble et Chambéry) pour être très attractif.

Le territoire connaît des dynamiques de territoire péri-urbain dans le secteur Montmélian / Porte de Savoie, avec la proximité de Chambéry notamment, et de territoire rural (vallée des Huiles par exemple). Ce contraste doit être pris en compte dans l'élaboration de la stratégie de mobilité, en pensant des solutions différenciées et adaptées au contexte local.



ORGANISATION DU TERRITOIRE : 41 COMMUNES 38000 HABITANTS

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Bersier
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1

Cœur de Savoie, c'est 41 communes, 331 km² et près de 38000 habitants.

2

Dans la définition de l'armature territoriale à l'échelle du bassin de vie Métropole Savoie (Grand Lac, Grand Chambéry, Cœur de Savoie), le Schéma de Cohérence Territoriale identifie :

3

- **Montmélian** comme commune **cœur d'axe** : fonction de centralité à l'échelle de Métropole Savoie. **Porte de Savoie** comme **commune appui**.

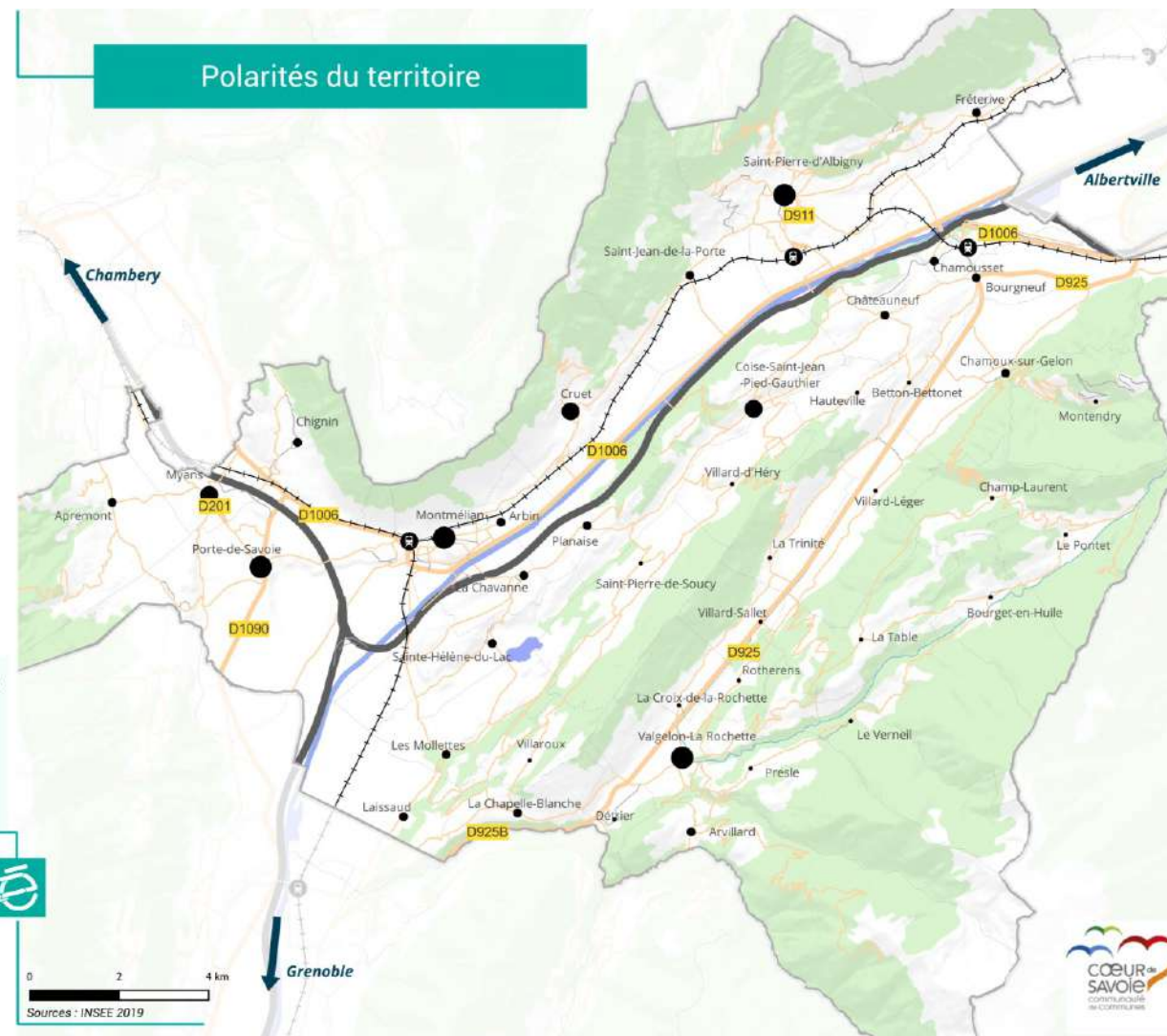
4

- **Valgelon-La Rochette et Saint Pierre d'Albigny** comme **pôles d'équilibre** : fonction de centralité sur le territoire rural qui les entoure (structure commerciale diversifiée, économie locale dynamique).

*A elles seules, Montmélian, Porte de Savoie, Valgelon-La-Rochette et Saint-Pierre-d'Albigny rassemblent plus de 40% de la population du territoire. Montmélian, Valgelon-La-Rochette, Saint-Pierre-d'Albigny sont **labellisées « Petites Villes de demain »**.*

- **Bourgneuf, Chamousset, Chamoux-sur-Gelon** comme **pôles de proximité** (commerces et services en petit nombre, rayonnant auprès des communes rurales à proximité).
- Les autres communes sont classées comme communes rurales à dynamiques différenciées et communes rurales.

En définissant cette armature, le SCOT inscrit l'objectif d'un développement centré sur les communes cœurs d'axe, et visant à améliorer le fonctionnement du territoire par la limitation des déplacements (notamment pour l'accès aux services, commerces, équipements, infrastructures médicales).



1

La carte ci-contre présente les principaux générateurs de déplacements à l'échelle intercommunale, à l'exception des zones d'activité qui sont traitées page suivante.

2

Sont identifiés :

- Les zones commerciales, ou zones de concentration de commerces
- Les établissements administratifs
- Les établissements de santé
- Les équipements sportifs
- Les équipements culturels
- Les principales zones de loisirs (lac de Carouge, lac de St-André...)
- Les gares
- Les équipements scolaires :
 - les collèges qui drainent des déplacements à l'échelle intra et supra-communale.
 - les écoles et RPI sont localisés sur la carte à titre d'information, mais d'intérêt plus local.

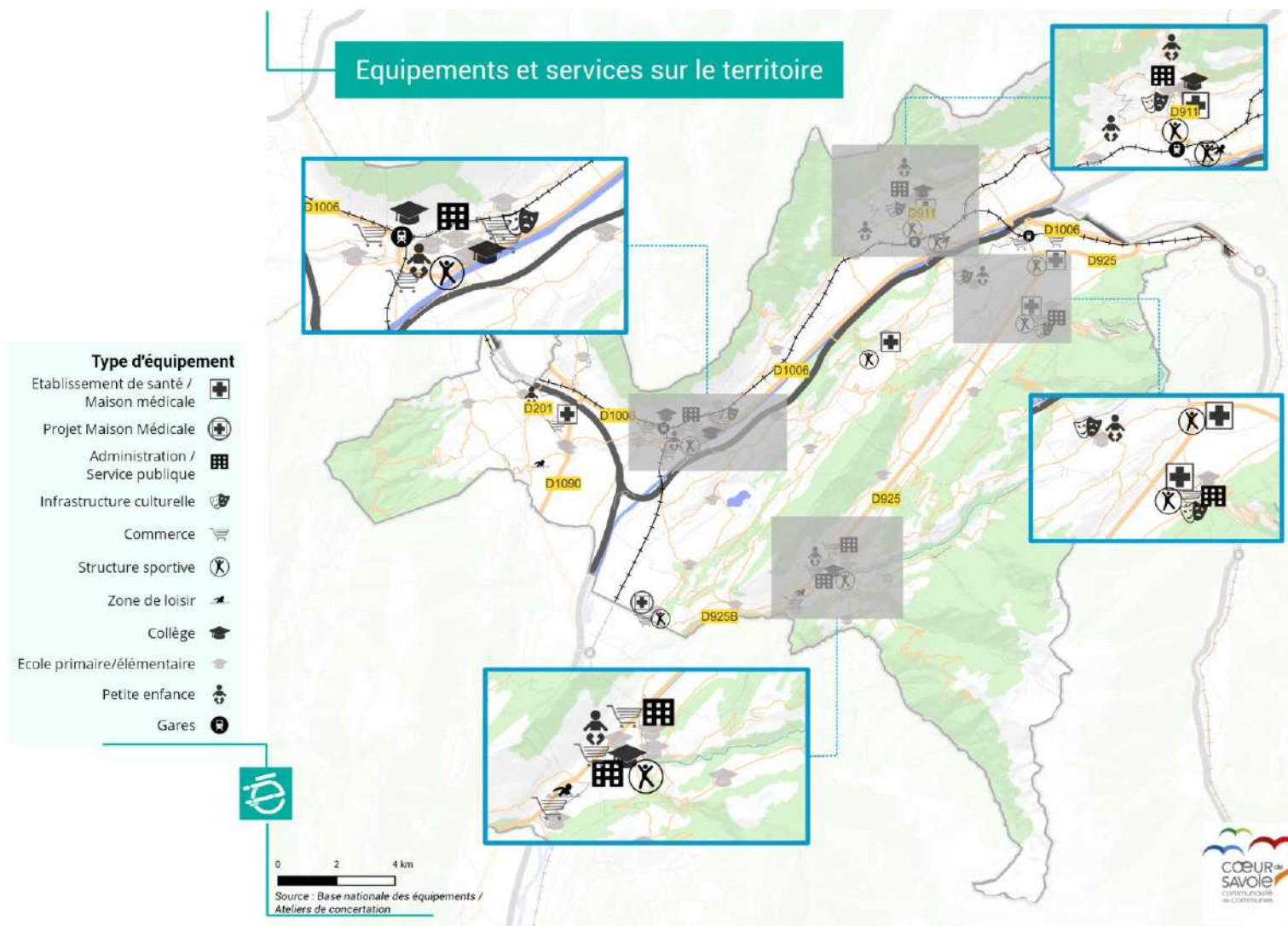
3

4

A noter : 2 maisons France service à Valgelon - La Rochette et Saint-Pierre d'Albigny.

Noter également la présence d'un centre d'hébergement à Chignin le long de la RD1006.

La carte est basée sur les données INSEE, et a été consolidée en ateliers de travail avec les élus.



ORGANISATION DU TERRITOIRE : PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI

- 1
- 2
- 3
- 4

Le territoire compte un nombre d'emplois plutôt importants (en comparaison avec d'autres territoires de même taille), avec plusieurs pôles d'activités économiques et un grand nombre d'établissements – voir ci-contre.

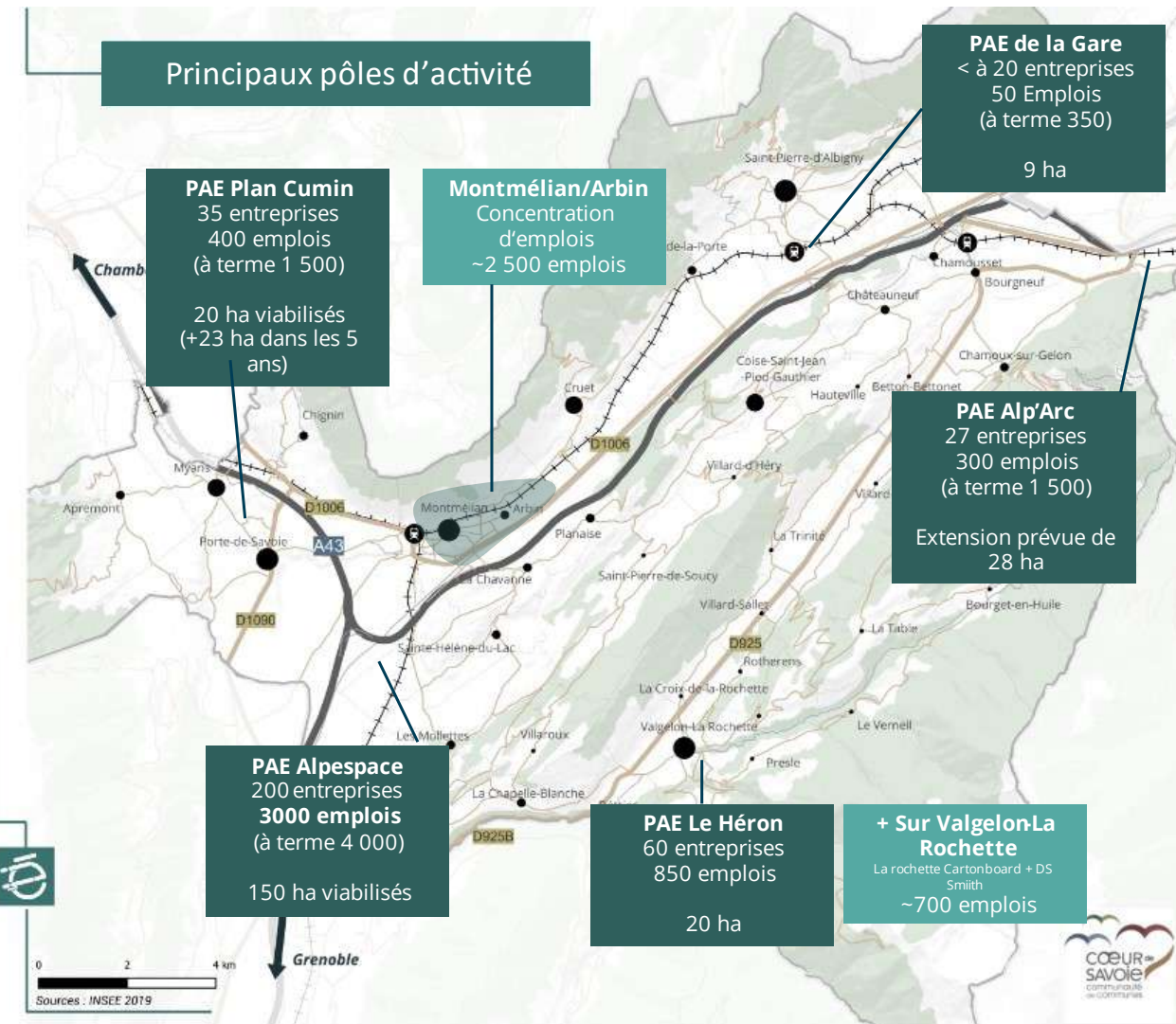
1240 établissements,
13000 emplois * dont
 8500 privés

5 PAE

+ 1 pôle d'emploi
 important Montmélian-
 Arbin

Le PAE Alpespace concentre plus de 20% des emplois (3000 emplois en 2023) et s'avère donc structurant sur le territoire, tout comme le secteur de Montmélian avec plus de 2500 emplois. Les 4 autres zones d'activités sont de moindre taille.

La carte est basée sur les données INSEE, et a été consolidée par le service économique.

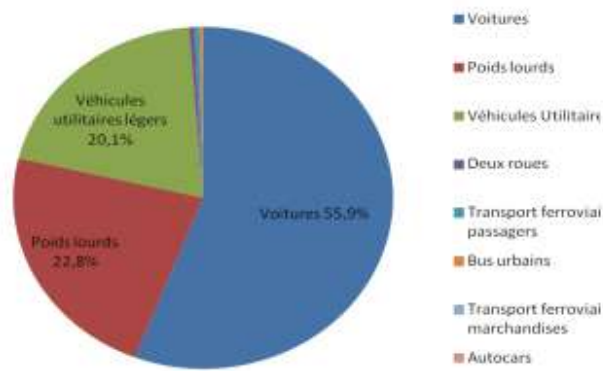


* Source : service développement économique CCCS – 2023 (chiffres supérieurs aux données INSEE 2020)

1

Le transport (voitures et poids lourds) représente 55% des émissions en Cœur de Savoie, c'est le **1er secteur émetteur** en Cœur de Savoie (PCAET et Projet de territoire). Les voitures portent plus de la moitié des émissions liées au transport.

Répartition des GES par types de transport



L'A43 et la RD1006 représentent les secteurs les plus générateurs d'émissions, avec un trafic soutenu (plus de 30 000 véh./jour sur l'A43, en croissance).

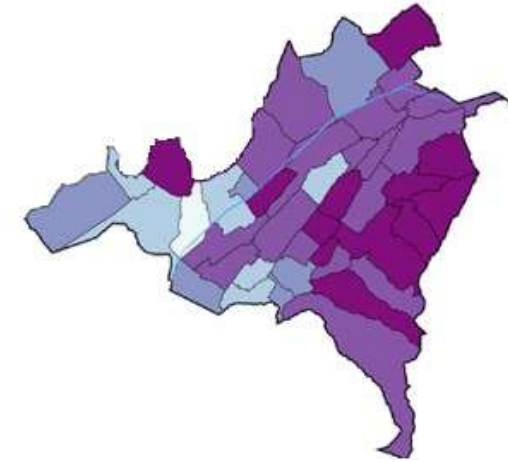
Le PCAET identifie un potentiel de réduction des consommations/émissions de GES sur le secteur des transports de quasi 50% à échéance 2050, au travers de : la réduction de la quantité globale de déplacements, l'évolution des modes de déplacement, l'évolution du mix énergétique du parc automobile, et de son efficacité énergétique.

Cœur de Savoie se caractérise par un taux de motorisation élevé par rapport à la moyenne départementale. Il est de 94% contre 88% au niveau départemental.

Ce taux de motorisation élevé montre une dépendance à la voiture importante, et donc une sensibilité forte à l'augmentation des prix des carburants.

La carte ci-contre montre que pour un nombre important de communes (notamment le secteur de la vallée des Huiles) une partie des ménages sont en situation de précarité énergétique, le taux d'effort énergétique (électricité, carburant, gaz) étant supérieur à 10% du budget total du ménage (extrait PCAET 2020).

Dans ce contexte, travailler sur des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle peut permettre d'offrir aux ménages en situation de précarité une solution moins coûteuse, et ainsi réduire la dépendance au carburant pour se déplacer.




Légende

Taux d'effort énergétique des ménages

- supérieur à 10 %
- entre 9 et 10 %
- entre 8 et 9 %
- entre 7 et 8 %
- inférieur à 7 %

LA GOUVERNANCE MOBILITE : CŒUR DE SAVOIE & SON ENVIRONNEMENT

Envoyé en préfecture le 05/04/2024
Reçu en préfecture le 05/04/2024
Publié le 
ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1 Le schéma ci-contre vise à présenter l'environnement de Cœur de Savoie en termes de gouvernance mobilité.

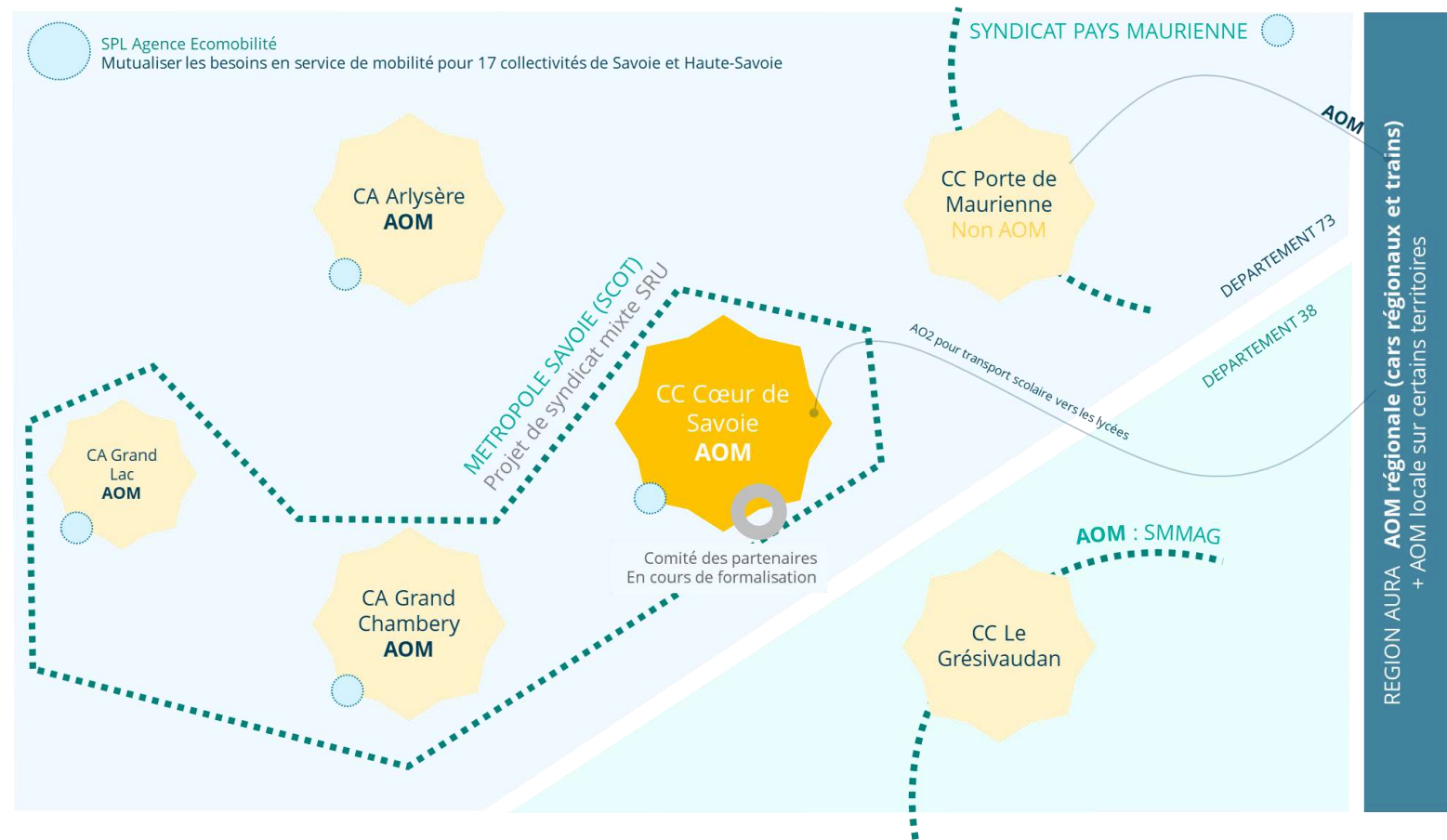
2 Cœur de Savoie est Autorité Organisatrice de la Mobilité depuis le 1^{er} juillet 2021, et également autorité organisatrice de second rang pour le transport scolaire vers les lycées (pour lequel l'autorité organisatrice reste la Région).

3 La structuration d'un comité des partenaires (tel que décrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités) est en cours, avec notamment la participation des associations et entreprises du territoire.

4 Elle est frontalière de 4 établissements publics de coopération intercommunale (Arllysère, Grand Chambéry, Porte de Maurienne et Le Grésivaudan).

Elle fait partie de Métropole Savoie, syndicat mixte en charge du Schéma de cohérence territoriale sur les territoires de Cœur de Savoie, Grand Lac et Grand Chambéry. Une étude de préfiguration d'un syndicat mixte de transport (SRU) est en cours sur ce même périmètre.

La Région est en train de structurer les bassins de mobilité sur son territoire, une première proposition a été transmise à Cœur de Savoie.



1



2

3

L'agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc est une Société Publique Locale créée en 2019.

4

Son objectif : Accompagner les territoires et structures sur les enjeux de la mobilité en tenant compte du contexte local.

Les collectivités actionnaires de la SPL peuvent la solliciter selon leurs besoins, sur les sujets suivants :

- La gestion et l'exploitation des services vélo
- Le service aménagement du schéma directeur cyclable
- Les études générales
- La mobilité partagée : schéma directeur covoiturage, gratification et animation
- L'animation autour des changements de comportement.



L'intervention de l'Agence Ecomobilité en Cœur de Savoie

- Mobilité solidaire : animation d'atelier autour de la mobilité (aide et accompagnement individuel ou collectif pour adultes)
- Réalisation d'un guide mobilité Cœur de Savoie
- Mise en place, animation et promotion des dispositifs de voiture partagée .
- Vélostation Cœur de Savoie : Services, animation et permanence.
- Elaboration du schéma directeur cyclable : diagnostic et concertation
- Plan de mobilité entreprises, accompagnement.
- Organisation du défi covoiturage sur le PAE Alpespace.
- Animation à destination des enfants : scolaires et extrascolaires



2 - LES DEPLACEMENTS AUJOURD'HUI, PROJETS



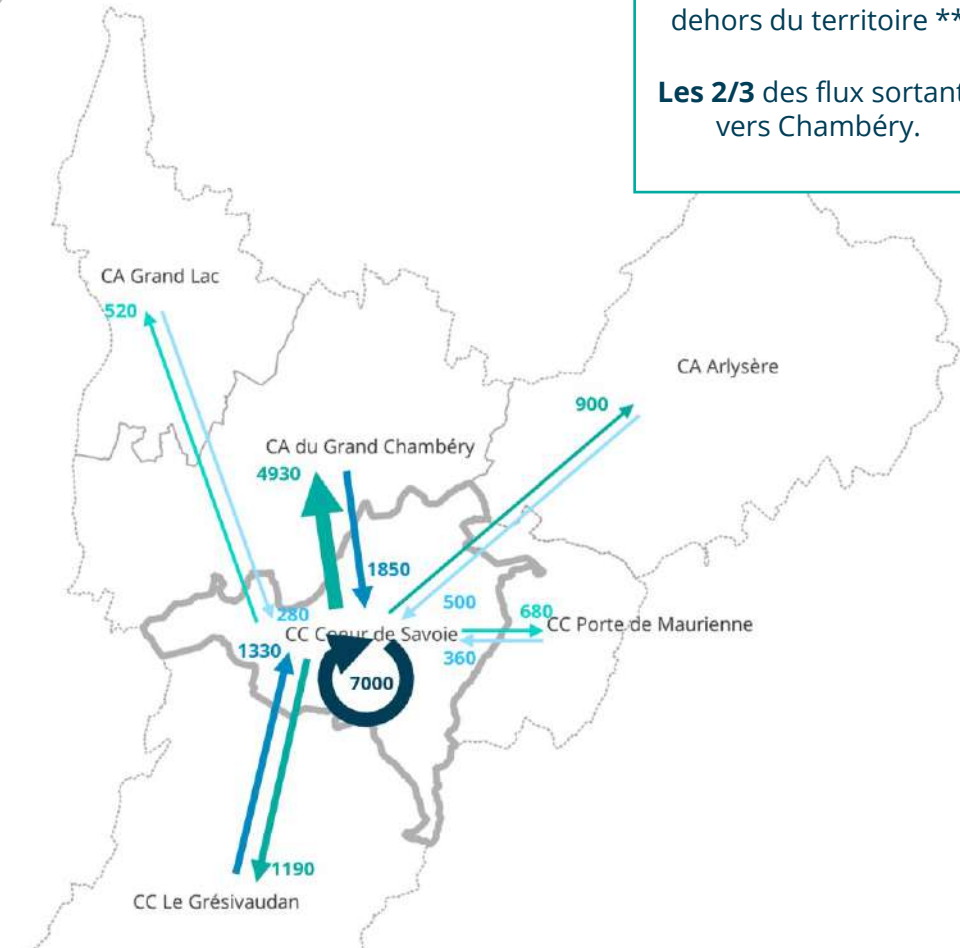
LES FLUX SUR LE TERRITOIRE (1/2)

- 1
- 2
- 3
- 4

Flux sur le territoire

Domicile travail : Un quasi-équilibre flux internes/flux externes
(INSEE 2017)

18000 actifs *
Dont **40%** travaillent en dehors du territoire **
Les 2/3 des flux sortants vers Chambéry.



Distances et temps des déplacements :

Distance moyenne d'un déplacement :

- **5 km** tous motifs confondus
- 7 km pour le domicile-travail
- 23 km sur la journée

34% des déplacements font moins de 2km, et plus de la moitié font moins de 5km. Cela montre le potentiel de travailler les solutions de mobilité de la courte distance (marche à pied, vélo).

Durée moyenne d'un déplacement :

- 19 min tous motifs confondus
- 21 minutes pour le domicile travail

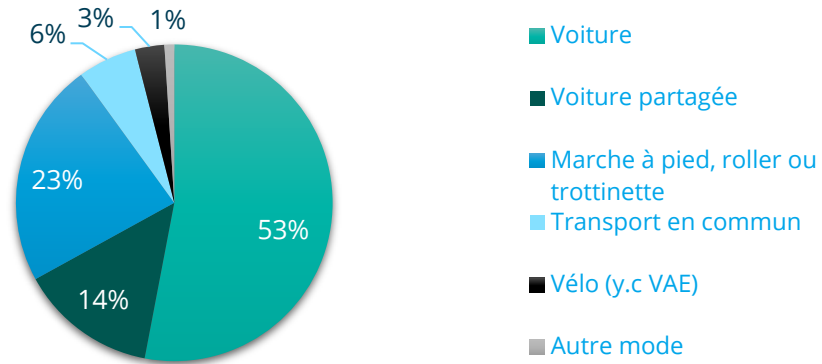
Source : EMC2 2022

* Dont chômeurs – INSEE 2019 ** Projet Territoire 2020

L'UTILISATION DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

1

La voiture est le mode majoritaire pour les déplacements sur le territoire (67%).



Source : EMC2 2022

La part voiture + voiture individuelle représente aujourd'hui un peu plus de 65% des déplacements.

Il faut bien noter dans la lecture que ce graphe comptabilise le nombre de déplacements (et non leur distance). Ainsi, la marche, qui représente quasi un quart des déplacements, ne représente qu'autour de 15% des kilomètres parcourus.

Taux de motorisation élevé par rapport à la moyenne départementale, **un territoire dépendant de la voiture** :

- 94% des ménages ont au moins une voiture en 2022, taux d'équipement en croissance depuis 10 ans (88% au niveau départemental).
- 53% des ménages ont 2 voitures ou plus (39% en Savoie).

La moitié des ménages a deux vélos ou plus.

Source : EMC2 2022



LE RESEAU ROUTIER : HIERARCHISATION et FLUX

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1 La carte ci-contre présente la hiérarchisation du réseau routier sur Cœur de Savoie.

2

Niveaux de hiérarchisation retenus :

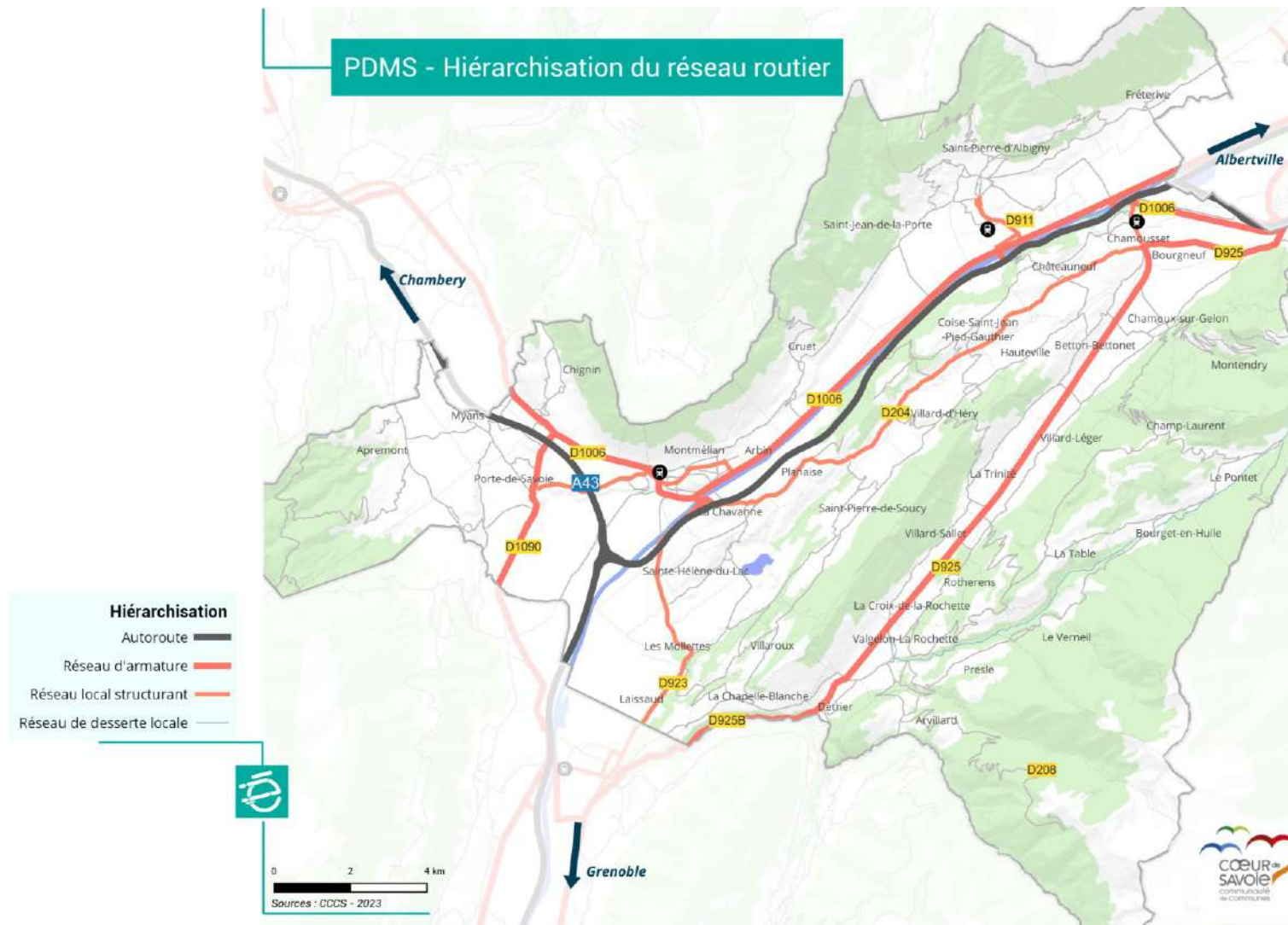
- Autoroute : l'A43 qui traverse le territoire
- Réseau d'armature : réseau structurant pour le territoire. Desserte des communes cœur d'axe, communes appuis et pôles d'équilibre. Trafic supérieur à 5000 véh/j.
- Réseau local structurant : desserte des pôles de proximité OU trafic supérieur à 2000 véh/j.

Cartographie des trafics routiers en annexe.

Fonctionnement du réseau :

Le réseau fonctionne globalement bien (peu de congestions*), quelques phénomènes de ralentissement peuvent apparaître sur la RD1006 entre Montmélian et Chignin aux heures de pointe.

* Données GoogleMaps fonctionnement récurrent en heure de pointe.



SYNTHESE : TRAIN, TRANSPORT PUBLIC, COVOITURAGE, AUTOPARTAGE

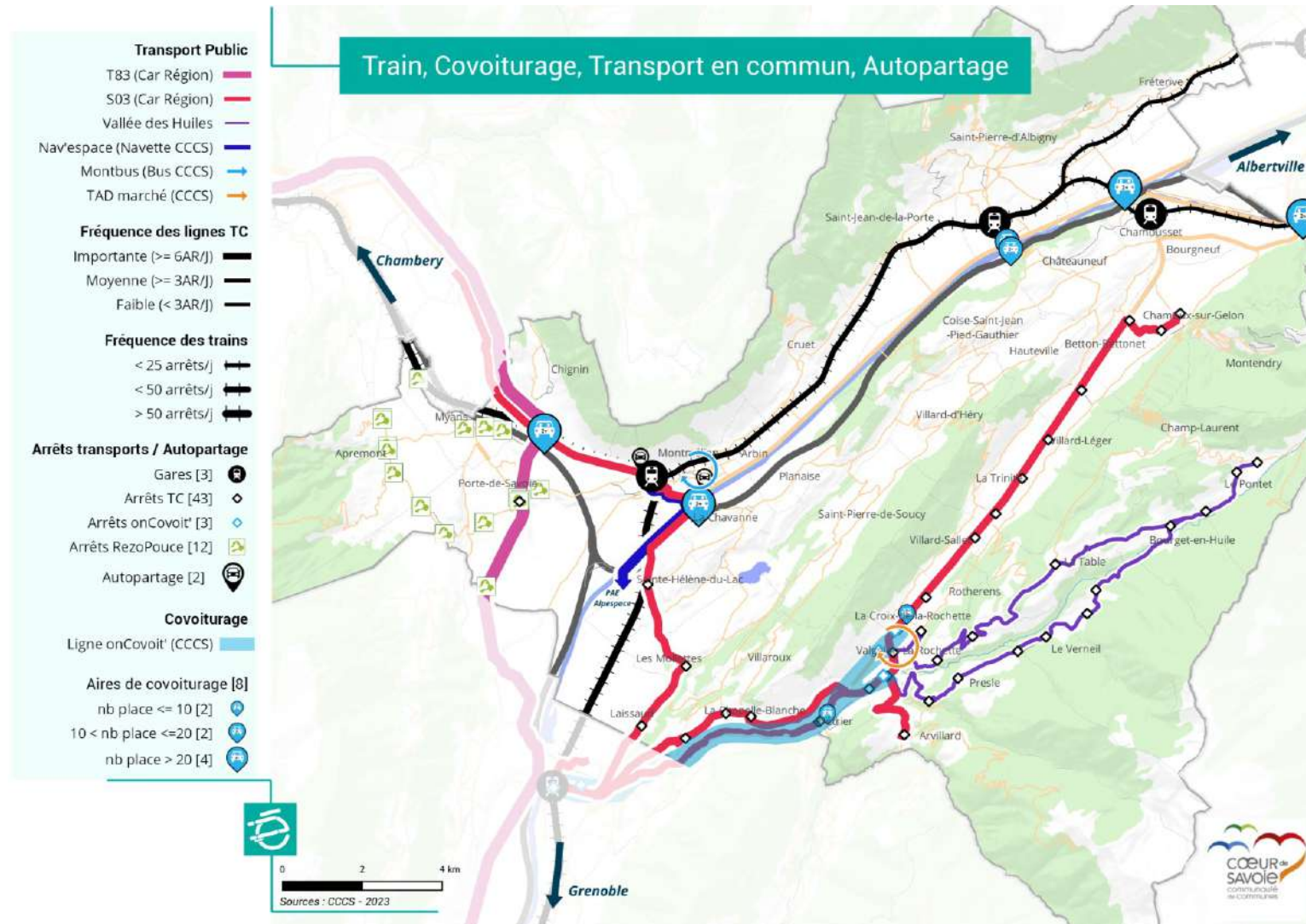
Envoyé en préfecture le 05/04/2024
Reçu en préfecture le 05/04/2024
Publié le
ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

- 1
- 2
- 3
- 4

La carte ci-contre synthétise l'offre de mobilité collective et partagée sur le territoire :

- Train : 3 gares sur le territoire, et une offre conséquente de trains
- Bus, car et navettes :
 - 2 lignes de car régionales
 - 3 navettes : Navette Nav'Espace, Montbus et Vallée des huiles
 - 1 Transport à la demande : vers ValGelon La Rochette
- Covoiturage : 8 aires de covoiturage, 1 ligne de covoiturage dynamique et 1 ensemble d'arrêts RézoPouce (et 2 plateformes de covoiturage).
- Autopartage : 2 véhicules.

Au total : un bouquet de mobilité avec beaucoup de solutions, peut-être difficile à comprendre par l'utilisateur car éclaté en une multitude de dispositifs, ce qui en rend la lecture complète peu aisée.



- 1
- 2
- 3
- 4

Offre :

Desserte de Chambéry, Grenoble, Albertville en train avec :

- 3 gares TER sur le territoire (Montmélian, Saint Pierre d'Albigny et Chamousset) avec une fréquentation toujours en hausse
- La gare de Pontcharra est en dehors de la limite du territoire mais importante pour Cœur de Savoie car permet le lien avec Grenoble, Montmélian et Chambéry depuis le secteur du Val Gelon.
- La gare d'Aiguebelle, également en dehors de la limite du territoire, permet de rejoindre la ZA Alp'Arc.

Usages :

- Fréquentation des gares en constante augmentation jusque 2018, freiné par le COVID, reprise en 2021.
- 431 000 voyageurs en gare de Montmélian en 2021, 107 000 à Saint Pierre d'Albigny, 30 000 à Chamousset, 560 000 à Pontcharra

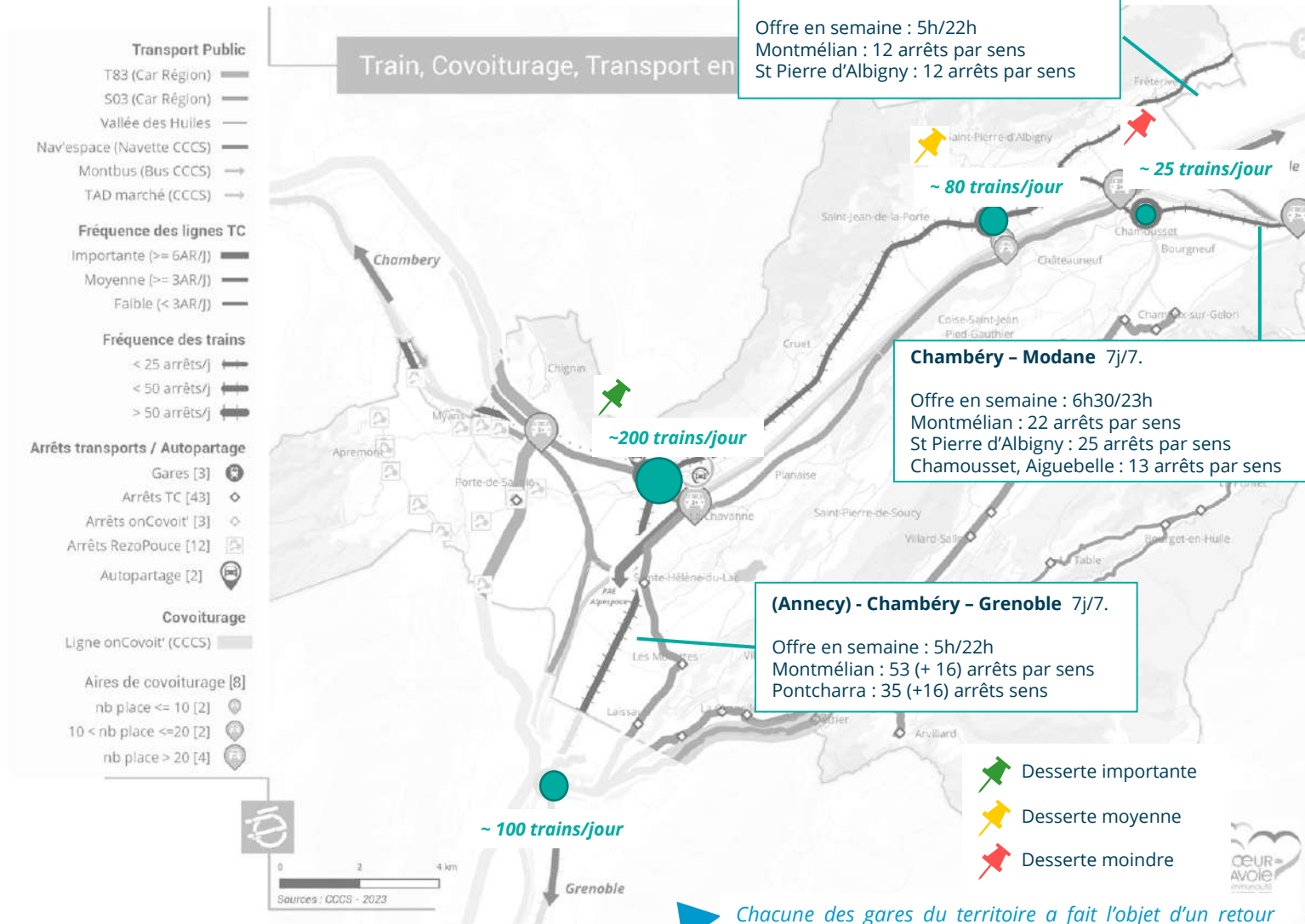
RESSENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts :

- Cadencement à Montmélian
- Bonne fréquentation
- Liaison efficace entre Chamousset et Chambéry
- Gare de Pontcharra

Manques et problématiques :

- Manque de stationnements dédiés
- Pas de services proposés en gare (borne automatique).
- Manque de cadencement
- Problématique de ponctualité / pannes (retour d'expérience usagers)
- Le non accès au train avec un vélo / « des rames spéciales vélo »
- Le remplacement des trains par des cars l'hiver.
- Le maillage gare-domicile / gare-lieu de travail manquant



Chacune des gares du territoire a fait l'objet d'un retour d'expérience zoomé sur les accès, les usages et les besoins (partie 3)

LES CARS REGIONAUX, LE TRANSPORT SCOLAIRE

Envoyé en préfecture le 05/04/2024
 Reçu en préfecture le 05/04/2024
 Publié le
 ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

- 1
- 2
- 3
- 4

Offre :

- 2 lignes de car régionales
- Les transports scolaires : 44 primaires/collèges + 17 lycées en 2022/2023

Usages :

- Les lignes de car régional ne fonctionnent pas et ne sont pas bien identifiées
- **Les lignes de transport scolaire fonctionnent globalement bien sur le territoire** : retour général et partagé des groupes de travail élus.

TRANSPORT SCOLAIRE : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts :

- **La desserte est homogène et bien adaptée**
- **La gestion du service est efficace** en cas de problème ou de perturbation du trafic.
- La desserte des zones isolées
- La desserte du midi

Manques et problématiques : AUCUN

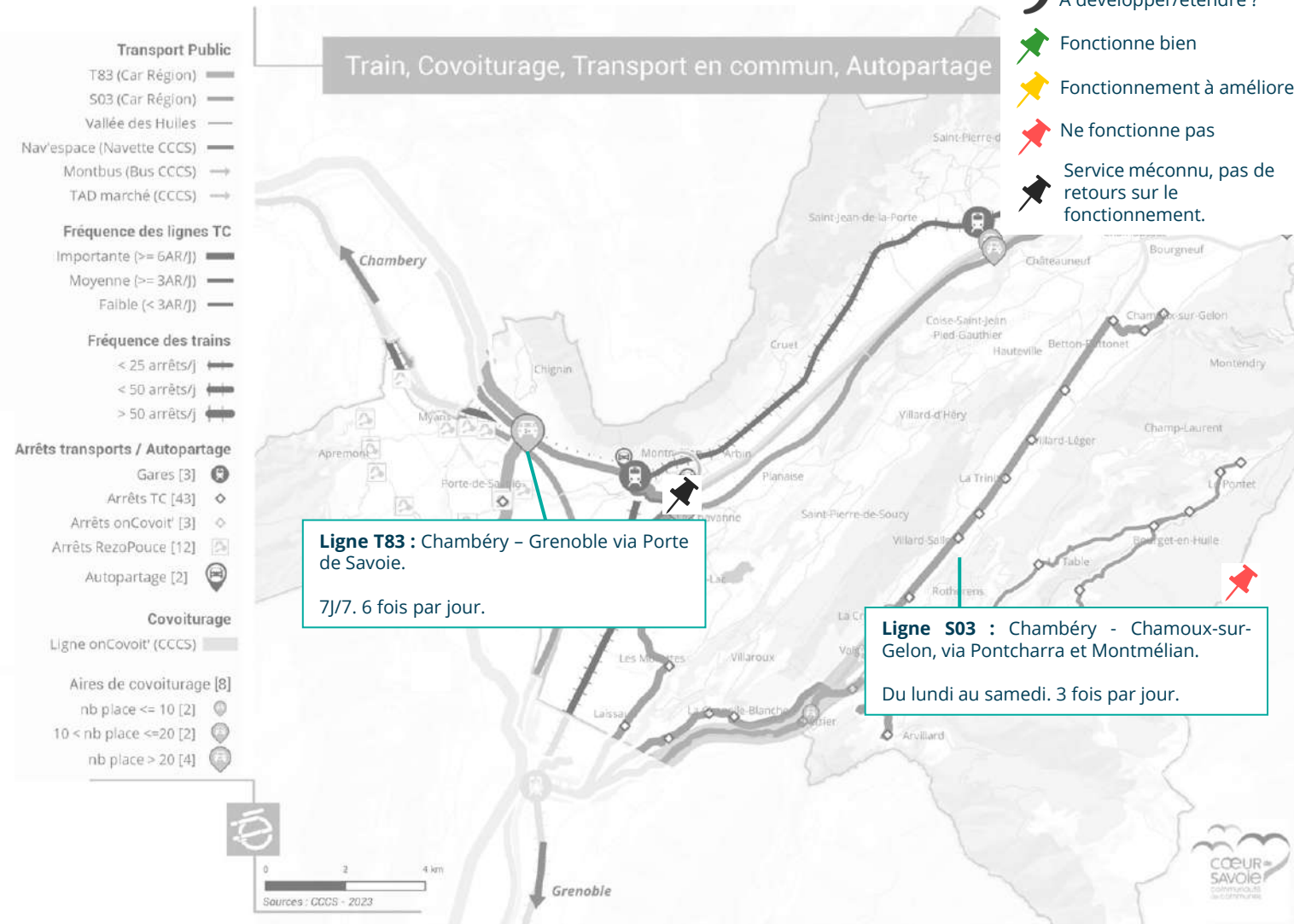
CARS REGIONAUX : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts :

- Arvillard : la S03 - au moins une desserte

Manques et problématiques :

- Manque de TC hors Montmélian, notamment **depuis le Val Gelon jusqu'à Pontcharra**, également vers les centralités et PAE.
- **La ligne S03 ne fonctionne pas**
- S03 et T83 peu connues des usagers.
- Pas assez de fréquence



1

Offre :

- 3 navettes : Navette Nav'Espace, Montbus et Vallée des Huiles
- 1 service de Transport à la demande : vers Valgelon La Rochette
- Tarification non homogène

2

Usages :

- Navette Vallée des Huiles non utilisée
- TAD du Val Gelon : quelques utilisateurs récurrents
- Nav'espace et Montbus : fréquentation satisfaisante

3

4

NAVESPACE : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts

- Tarifs accessibles
- Horaires adaptés, notamment le matin
- Fréquenté : 40 à 50 pers./jour
- Service bien connu des usagers

Manques et problématiques

- Pas de rotation à midi
- Pas d'arrêt sur Sainte Hélène du Lac
- Manquent des horaires le soir
- Inadapté pour destination Grenoble

TAD VAL GELON : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts

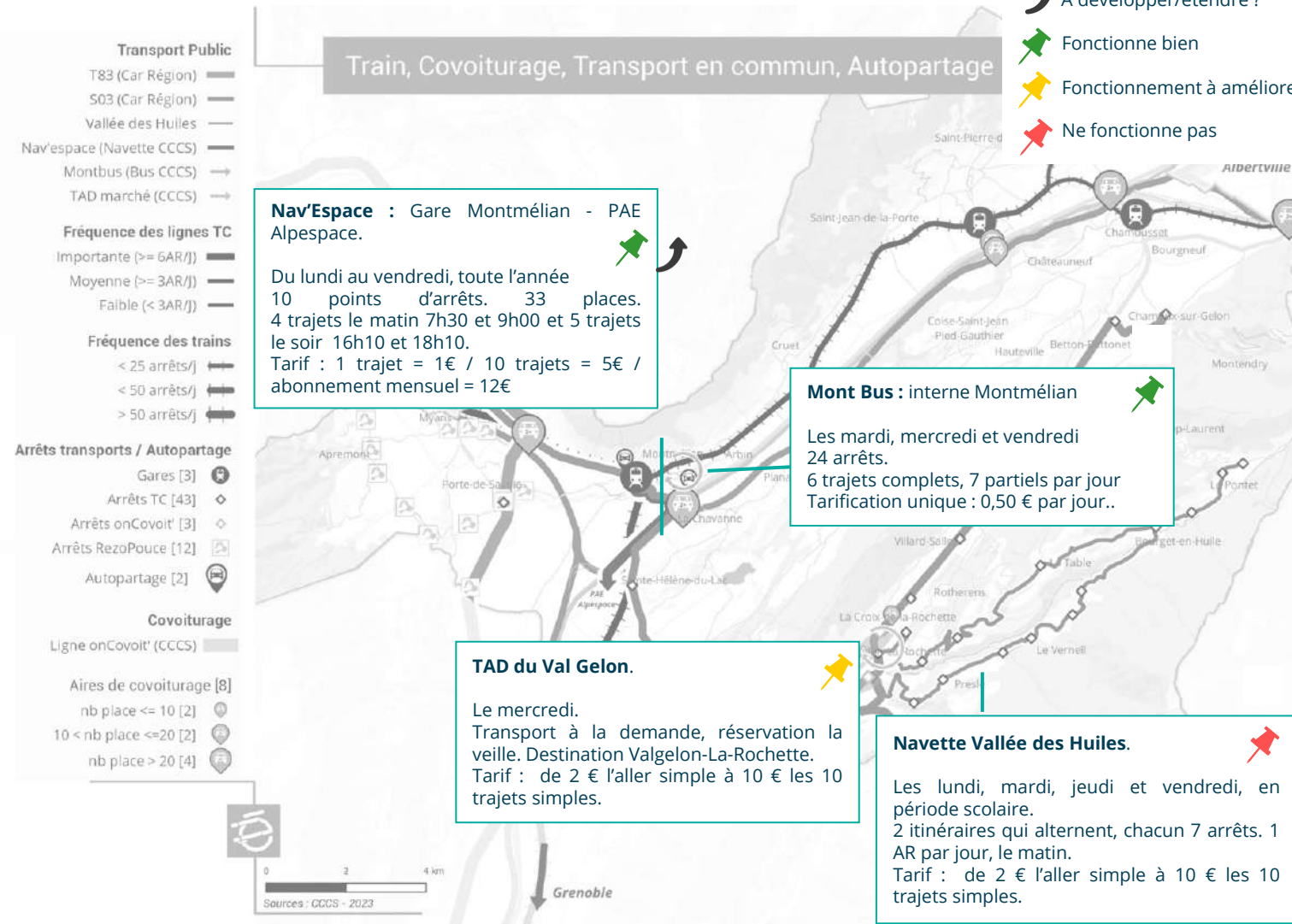
- Prix
- Simplicité

Manques et problématiques

- Manque d'information, de communication
- Pas de points d'arrêts identifiés
- Manque de fréquence (1 seul jours/semaine)
- Limité à la Rochette

MONTBUS/NAVETTE VALLEE DES HUILES

Ne sont pas ressortis dans les groupes de travail élus (ni en positif, ni en négatif). Navette Vallée des Huiles mal identifiée des usagers.



- 1
- 2
- 3
- 4

Offre :

- 8 aires de covoiturage
 - Pas de stationnement vélo sur les aires de covoiturage – sauf à La Chavanne (non abrité).
 - Chignin : 1 abri d'attente.
 - Chignin, Pont-Royal, Chateauneuf : bien signalisé. Moins clair sur Aiton-Bourgneuf (confusion signalétique avec le restaurant) et sur les deux aires du Val Gelon.
- 1 ligne de covoiturage dynamique OnCovoit en Cœur de Savoie.
- RézoPouce : 12 zones d'arrêts.
- Plateformes de covoiturage :
 - Blabla Car Daily depuis janvier 2023 avec gratification.
 - Mov'Ici.

Usages :

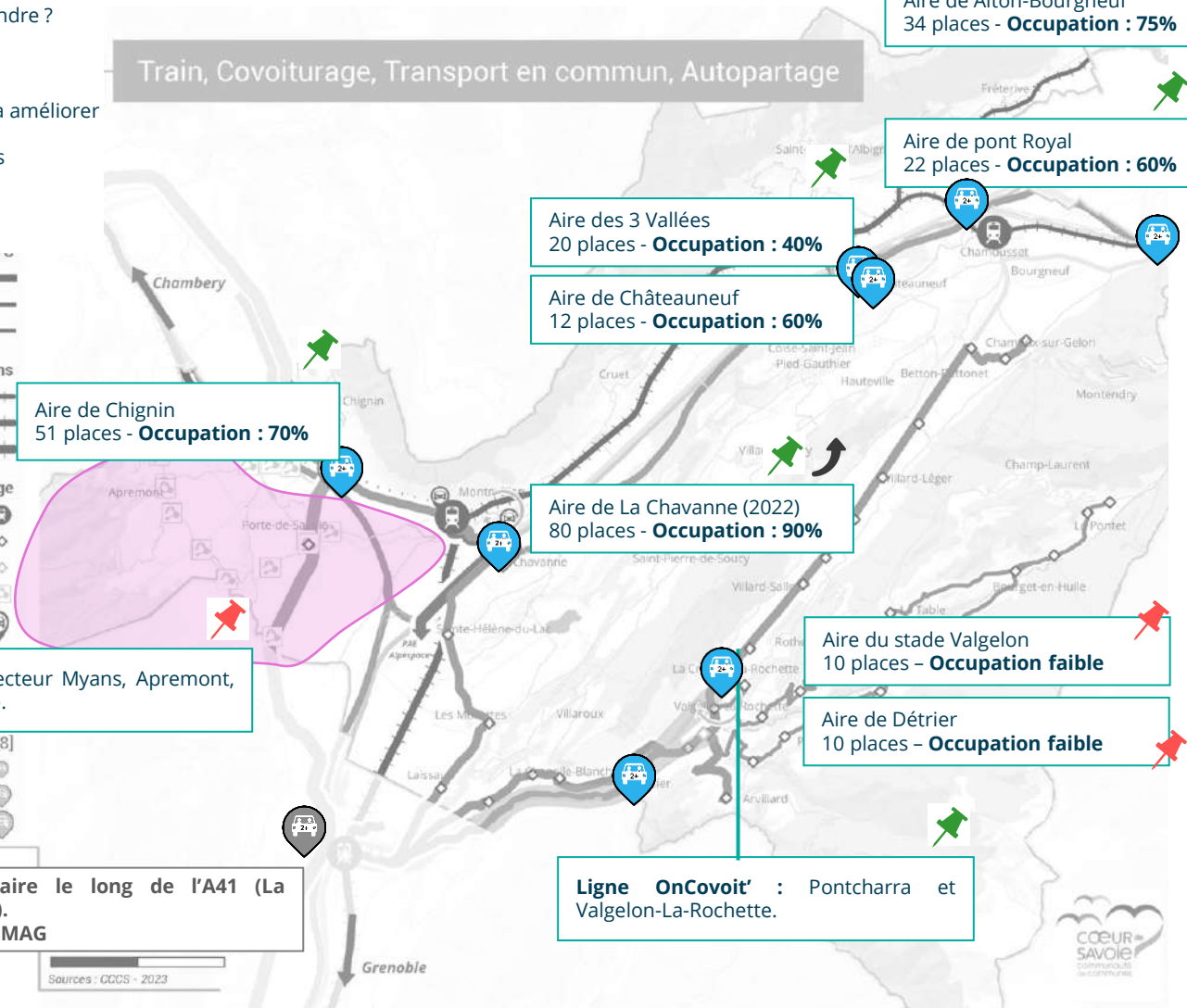
- Aires de covoiturage : occupation importante en journée, signe que le covoiturage est bien développé.
- OnCovoit : presque 840 inscrits sur 2022, en constante augmentation, principalement en direction de Pontcharra le matin et de Valgelon-La-Rochette le soir.
- RézoPouce : peu, voire pas d'usage, service méconnu aujourd'hui

ON COVOIT' : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts :
 - c'est une réussite

Manques et problématiques :
 Demandes d'extension de service de la part des usagers (poursuivre la communication, plus d'arrêts, étendre le service).

- A développer/étendre ?
- Fonctionne bien
- Fonctionnement à améliorer
- Ne fonctionne pas



* Occupation : valeur évaluée sur 1 visite terrain en journée.

SYNTHESE MOBILITES ACTIVES : VELO, A PIED

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1

Concernant les mobilités actives :

- un schéma directeur cyclable a été approuvé en 2021
- Il n'existe aujourd'hui pas de stratégie communautaire concernant la mobilité pédestre.

2

Le schéma directeur cyclable présente un diagnostic complet des itinéraires vélos existants et de leur qualité. Il identifie le tracé des grandes liaisons portées par les départements 73 et 38 (V62, V63), traversant le territoire de Cœur de Savoie, et définit le réseau Vélo à déployer sur Cœur de Savoie.

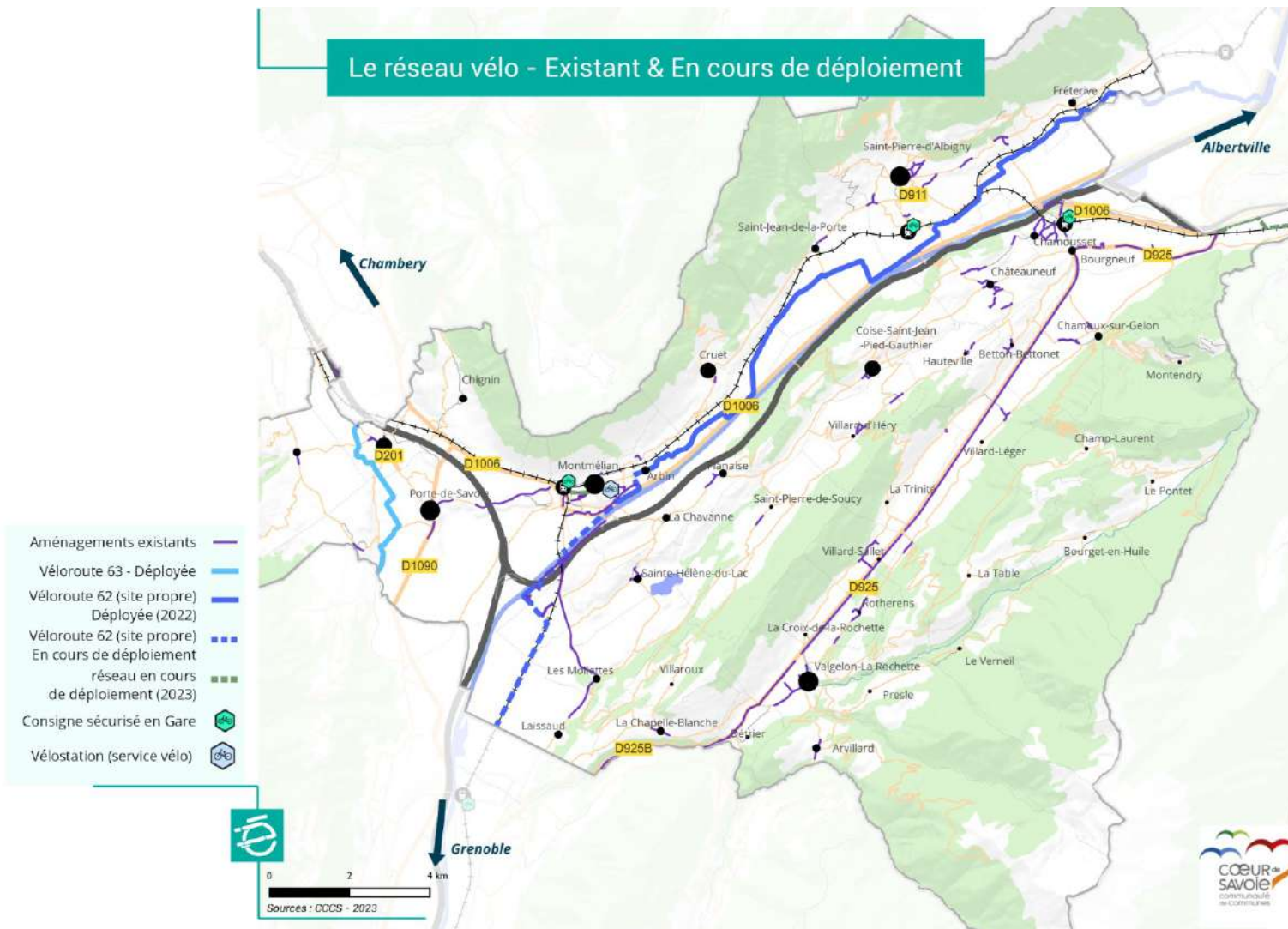
3

Les projets d'aménagements ont été classifiés en 3 niveaux : structurants, secondaires, communaux.

4

Il ne s'agit pas ici de reprendre l'ensemble des éléments du schéma directeur cyclable, mais de dresser une synthèse de l'existant et prioriser si besoin dans la phase de stratégie les aménagements à réaliser.

La carte ci-contre présente l'existant en termes d'aménagements cyclables, ainsi que les stationnements sécurisés existants et la VéloStation.



1 Le système Vélo en Cœur de Savoie - Offre existante, et usage :

Les aménagements :

Quelques chiffres issus du schéma directeur Cyclable, concernant les aménagements :

- En 2021, 75 km aménagés pour le vélo sur le territoire
- 40% des aménagements existants sont des bandes cyclables (parfois très étroites). Très peu d'aménagements en site propre (moins de 10%).
- 40% des aménagements existants sont jugés de bonne qualité, quasi 30% sont jugés de qualité insuffisante – il s'agit notamment des bandes cyclables.

2 Stationnement vélo :

Consignes à vélo en gare :

- ➡ Consigne SNCF à Montmélian : une cinquantaine de places. Quelques casiers à vélo côté RD1006. Des appels/messages des usagers qui ne comprennent pas le fonctionnement.
- ➡ Consigne Cœur de Savoie à Saint Pierre d'Albigny + consigne SNCF : 10 places + 8 places. Bien utilisée.
- ➡ Consigne SNCF à Chamousset : 12 places. Peu utilisée.

Des arceaux présents sur le territoire (installés par les communes, par exemple à Montmélian ou Bourgneuf, ou par le département, par exemple au Lac Saint André) – dans le cadre du déploiement du schéma directeur vélo, la Communauté de communes fournit des arceaux aux communes volontaires qui les installent.

USAGE DU VELO : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts

- Quelques pistes cyclables sont en cours de développement
- Schéma vélo approuvé en 2021
- Vélo Station et consignes en gare : Service bien connu des usagers

Manques et problématiques

- **Insécurité**
- **Manque d'aménagements**
- Pas de stationnements vélo en centre ville
- Manque de liaisons intercommunales
- **Prix achat VAE** (frein exprimé par les citoyens)

Location de vélos :

- ➡ Vélostation Cœur de Savoie à Montmélian : Espace dédié au vélo. service public de location, principalement VAE (50). Fonctionne très bien. Déménagement prévu en avril 23. Exploitant : agence écomobilité. Tarif loc VAE : 15 jours 30€, en hiver 1 mois 40€ - Vélo classique : 8€ la semaine, 15€ les 2 semaines, 20€ le mois. Usage utilitaire, peu de location tourisme.
- ➡ Un test de location mobile de vélo a été fait de mai à septembre sur Alpespace et le Héron – sans rencontrer beaucoup de succès.



1

2

3

4



Mobilité électrique

Les communes ont délégué la compétence pour l'installation des bornes de recharges des véhicules électriques au SDES, qui déploie un réseau de borne de recharge sur tout le territoire de Savoie.

Six bornes de recharges électriques existent sur le territoire :

- La Rochette, rue du 8 mai 1945
- Porte-de-Savoie, sur la place du marché
- Parc d'activités Alpespace, sur le parking à côté de la Pyramide
- Parc d'activités Alp'Arc, sur l'aire de covoiturage Aiton-Bourgneuf
- Montmélian, rue Dupuis
- Saint-Pierre d'Albigny, parking de la Gare SNCF

Tarification : 1 € l'acte de charge + 0.02 €/minute + 0.15 €/kWh.

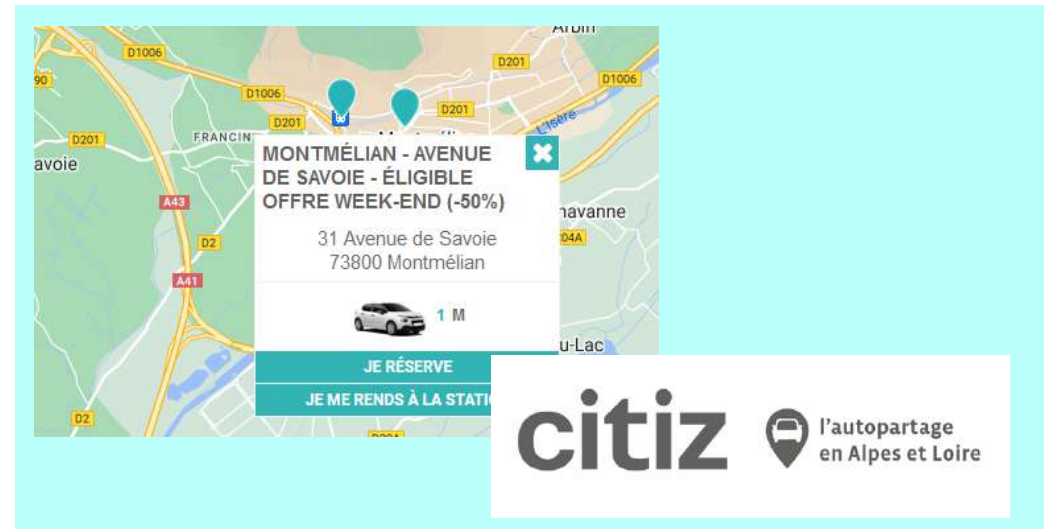
L'autopartage :

Un service d'autopartage est proposé aux usagers à Montmélian. Il reste encore embryonnaire, avec 2 véhicules sur l'ensemble du territoire.

Le service est assuré par Citiz, qui met deux véhicules à disposition sur le territoire de la Communauté de communes Cœur de Savoie : 1 en gare de Montmélian et 1 au centre de-ville de Montmélian.

Utilisation : Disponible via l'application Citiz. L'utilisation du service implique une inscription sur la plateforme, une adhésion financière, une garantie financière, puis soit un abonnement si le besoin est régulier, soit un paiement au coup par coup.

Tarification : location à l'heure, à la journée, ou plus



Le territoire est volontaire en termes d'accompagnement au changement de mobilité. Des actions de communication autour des services existants, des temps de sensibilisation vers différents publics, des dispositifs d'accompagnement ont déjà été mis en place au cours des dernières années sur le territoire.

La communication

Site internet : Globalement, un support clair, complet et à jour des offres Mobilité du territoire.

Magazine Cœur de Savoie : Magazine qui informe les habitants sur l'activité de la Communauté de communes dans différentes thématiques et notamment celle des mobilités.

Support de communication : Synthèse des services mobilité du territoire

Réunion publique d'information ou participative régulièrement mises en place dans le cadre des études pour le territoire.



La promotion / sensibilisation

Le défi des écoliers : Cœur de Savoie a organisé en 2021 et 2022 une animation « défi des écoliers » pour inciter à l'utilisation d'autres modes de déplacement que la voiture individuelle. Les élus font part d'un bon retour d'expérience sur ce dispositif. Cœur de Savoie souhaite pouvoir renouveler l'événement les années suivantes.



Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes coordonné et animé par l'Agence Ecomobilité

Animation VAE dans les zones de loisirs ou événements du territoire

Interventions pédagogiques dans les écoles et centres de loisirs

Animation pour encourager au **covoiturage**

Les actions d'accompagnement, d'aides

PDE/PDIE : Accompagnement d'entreprises pour réaliser leur plan de déplacements entreprises (Etude de diagnostic, animation...)

Des ateliers Mobilité destinés aux habitants les plus fragiles, comme les demandeurs d'emploi ou les jeunes en insertion sont organisés pour les aider à trouver des solutions de déplacements. Il existe également une vélo-école. Ces temps sont très opérationnels. Mise en place de tarifs réduits pour la location de VAE.

A noter à St Pierre d'Albigny : Un système solidaire de prêt de vélos par des habitants en lien avec le train (organisé par l'association La Partageraie).

Le vélo :

- Atelier savoir rouler + Défi des écoliers : par l'agence Ecomobilité. Bon retour d'expérience.
- Aide financière à l'achat d'un VAE
- Vélo-école : Atelier gratuit : par l'Agence Ecomobilité.

Beaucoup d'actions autour de la sensibilisation (dans les entreprises, vers les publics solidaires) menées entre 2018 et 2021, mouvement encouragé par des financements. Nombre d'actions en décroissance en 2022 du fait de l'arrêt des financements.

LA MOBILITÉ SUR LES EPCI VOISINES

1

2

3

4

CA Grand Chambéry (137 000 hab)

Dép. Savoie

AOM

- **TC :**
 - Réseau Grand Chambéry + lignes régionales en complément coté Chartreuse.
 - Transport scolaire – difficultés d'optimisation.
- **Vélo :**
 - Schéma directeur cyclable validé. Ajout secteur des Beauges en 2023. Aujourd'hui, pas de continuité en dehors des limites du territoire. Lien Chambéry-Gare de Montmélian a travailler (mais peu de demandes usagers).
 - Vélostation : fonctionne bien, forte demande sur VAE.
 - TAD Vélobulle : Triporteur sur demande en centre ville + quartier attenants, pour personnes âgées principalement – service saturé.
- **Covoiturage :** Gratification du covoiturage à partir de mi-janvier 2023. Lignes de covoiturage dynamique géré par ECOV. Pas d'application numérique pour le moment.
- **Animation mobilité :** Sensibilisation dans les écoles et les entreprises
- **Projets en réflexion :** Syndicat mixte SRU Grand Lac, Grand Chambéry et Cœur de Savoie (étude en cours) / Ajustement des lignes secondaires TC / TAD sur le sud de l'Agglomération ? / Optimisation de la desserte scolaire / Application mobile covoiturage dyn. / Vélo-station supplémentaire

Souhaits d'interactions avec la CCCS ?

- Être associée à la création de lignes et au développement du réseau TC sur Cœur de Savoie pour travailler la complémentarité
- Opportunité d'étendre le covoiturage dynamique ?

SMMAG (AOM CC Le Grésivaudan (102 000 hab)

Dép. Isère

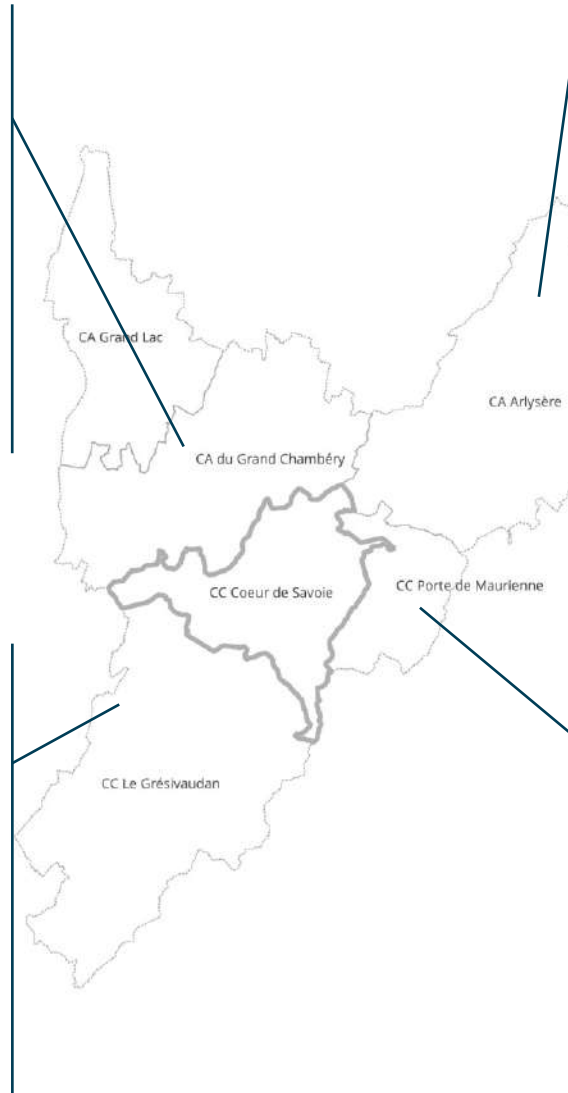
AOM

Le SMMAG est AOM depuis 2020. Nouvelle équipe en place, connaissances des mobilités du territoire à approfondir. 1 Référent mobilité par secteur.

- **Vélo :**
 - Plan vélo en cours sur le Grésivaudan
 - Service de location de vélo par des agences mobiles. Mvélo+ jusqu'à Pontcharra
- **Covoiturage :** Lignes de covoiturage M Covoit' réalisées par ECOV, avec desserte de Pontcharra. Développement d'une aire de covoit à La Bussière le long de l'A41.
- **Transport en commun :** Structuration de l'offre autour des lignes express de la région + le réseau SMMAG, mais pas de liaison avec CCCS.
- **Projets :**
 - Un plan de mobilité sur tout le périmètre du SMMAG – Diagnostic commencé par groupe de travail.
 - Projet V63 le long des berges de l'Isère (rive gauche)
 - Pôles d'échanges autour des gares. Notamment à Pontcharra (augmenter les stationnements aujourd'hui saturés).
 - Etude urbaine en cours autour du quartier de la gare à Pontcharra.

Souhaits d'interactions avec la CCCS ?

Opportunité pour les habitants de la CCCS d'utiliser Mvélo+
Volonté d'associer la CCCS au projet autour de la gare de Pontcharra (liaison Val Gelon), ainsi qu'au Plan de mobilité du SMMAG



CA Arlysère (6 500 hab)

Dép. Savoie

AOM

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

Etude de mobilité de 2016, f ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE à 2022.

- **Covoiturage :** Schéma directeur en cours. Quelques aires (MOA département). KLAXIT avec financement du passager jusque 12/22. Se pose la question de changer d'opérateur pour s'intégrer dans le dispositif de métropole Savoie.
- **Train :** Ligne Chambéry Albertville via Cœur de Savoie.
- **Navettes :**
 - Navettes natures (avec remorque vélo) : beaufortain, val d'Arly, val de Tamié. Très bon REX pour les 2 premiers, moins pour le Val de Tamié – évolution en question.
 - Navettes cultures : service encore récent.
- **Vélo :** Schéma directeur 2021. Politique incitative : tout aménagement des communes conforme au SD pris en charge à 50% par la CC.

Souhaits d'interactions avec la CCCS ?

- Échange sur les démarches covoiturage, pour une cohérence globale
- Vélo, la V62 : penser la jonction entre les deux territoires : besoin d'échanges et de partenariat.

CC Porte de Maurienne (6 900 hab)

Dép. Savoie

Non
AOM

Fait partie du syndicat mixte de Maurienne.

- **Autostop organisé :** Rezo pouce sur tout le syndicat (+ communication via les mairies). REX compliqué car passage en direct (hors appli).
- **Train :** lien à Grenoble important, nœud ferroviaire à Montmélian, donc intérêt pour une stratégie coordonnée avec CCCS.
- **Vélo :** Schéma directeur cyclable en cours à l'échelle du syndicat. Qui sera décliné ensuite par CCPM. V67 en projet, structurante pour la Maurienne. 2 stations VAE en libre service, REX mitigé (difficulté avec l'exploitant). 1 pôle entretien vélo. Racks à vélo dans toutes les communes.
- **Navette :** 1 navette marché (gratuite) pour les communes, fonctionne bien. Tentatives de navettes sur les coteaux : abandonné car ne fonctionnait pas..

Souhaits d'interactions avec la CCCS ?

- Partage d'expérience + mutualisation (typologie des territoires identiques)
- Alp/Arc : diagnostic posé – aller vers les actions.



3 - SYNTHESSES ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

Selon différents angles



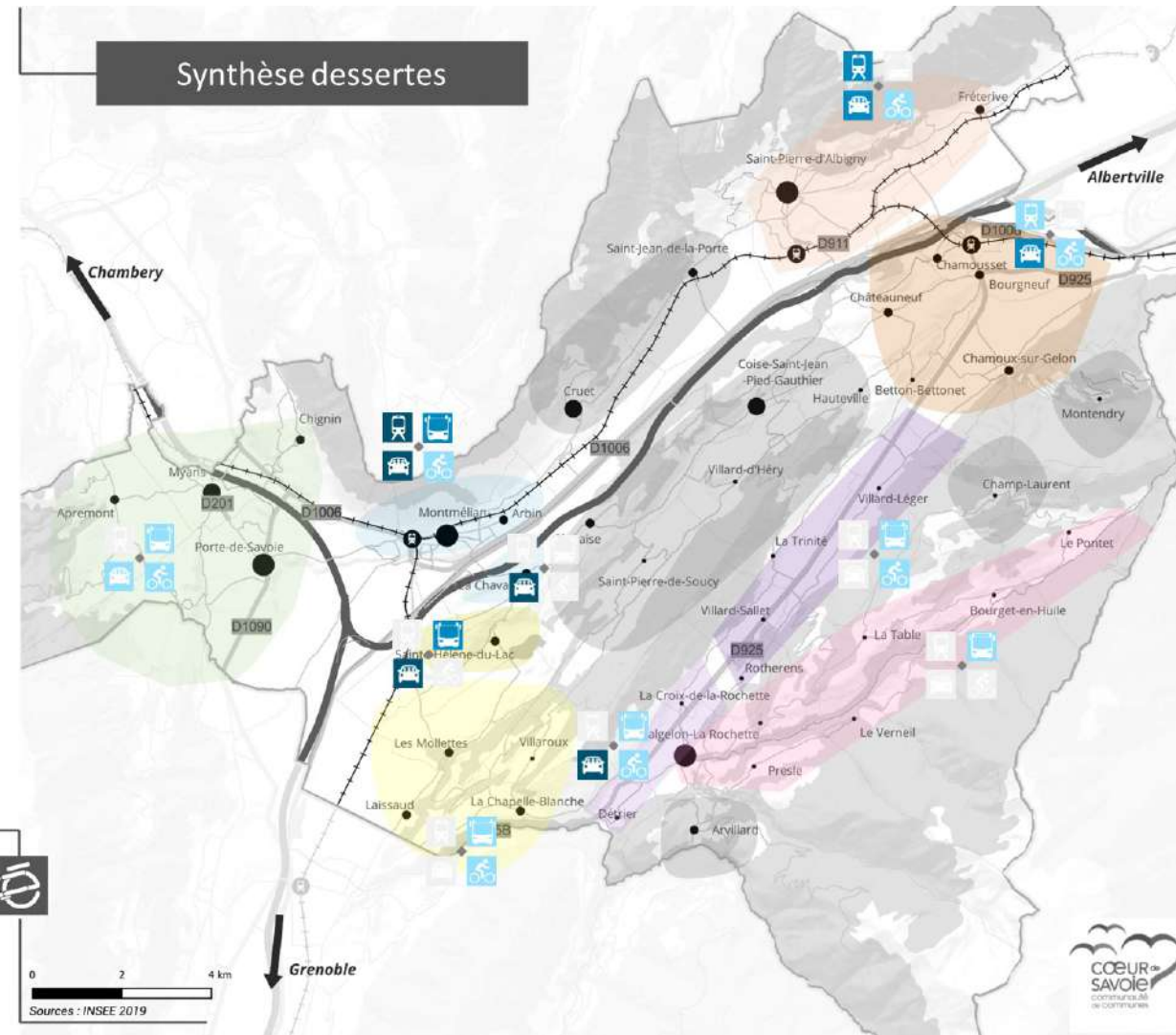
SYNTHESE DES DESSERTES SUR LE TERRITOIRE

- 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
- 2
- 3
- 4

Gare de Montmélian



Stationnement en gare : bien adapté, facile, il reste de la place.

Connexion TC : Navespace pour la liaison à Alpespace, Montbus pour la desserte sur Montmélian

Accessibilité en vélo : Réseau vélo qualitatif dans Montmélian, mais non continu jusqu'à la gare

Parkings vélos : Pas d'arceaux vélos en gare, consigne à vélo SNCF 50 places environ, mais quasi-vide (difficulté d'utilisation usagers).

Accessibilité à pied : Peu d'aménagements aux abords de la gare et depuis les parkings. Circulation des piétons parfois sur la voirie.



Parking côté Montmélian



Stationnement informel
Côté RD1006



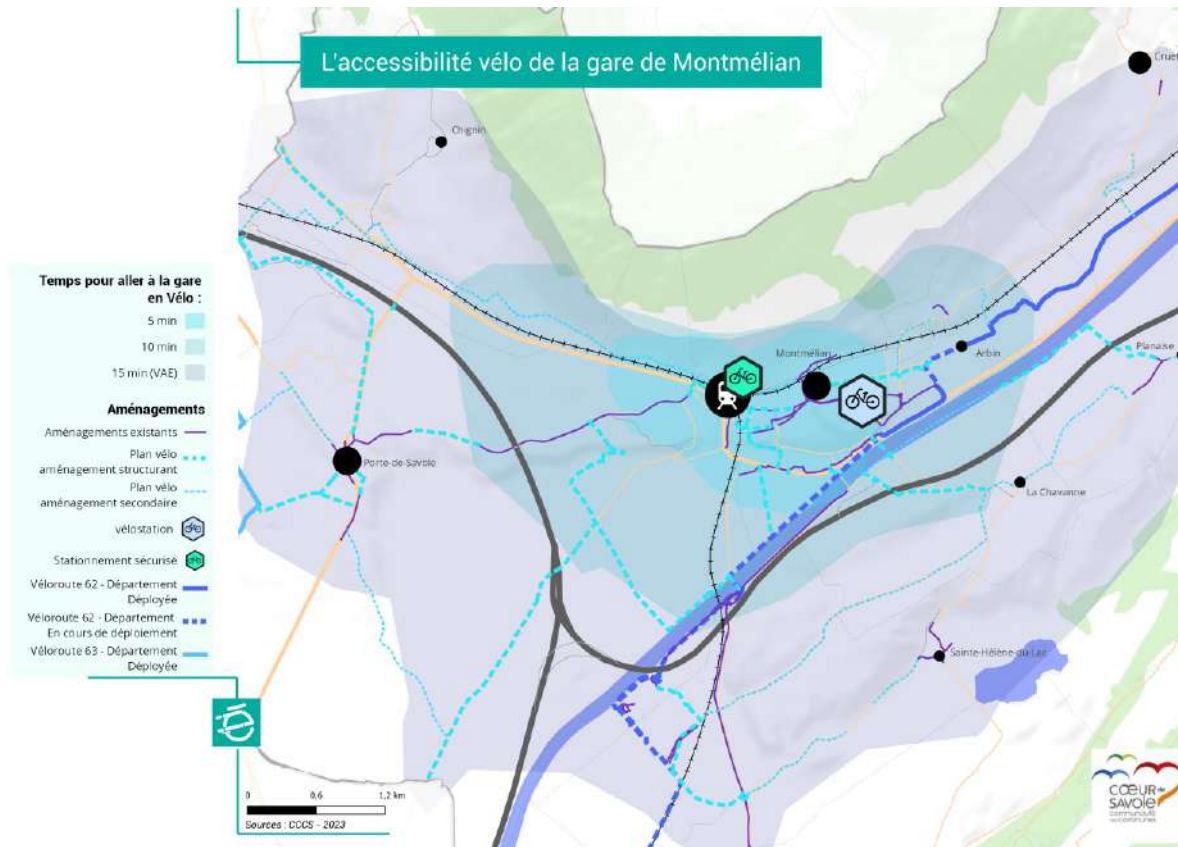
Pas d'arceaux vélo en gare



Station vélo en gare - vide

Particularité : foncier SNCF entre rond point et gare.

Desserte vélo & potentiel



RETOUR D'EXPERIENCE DES ELUS ET HABITANTS

Atouts :

- Stationnement facile côté Montmélian
- Plusieurs points d'accès en voiture : c'est fluide, accès facile

Manques et problématiques :

- Manque stationnement côté RD1006
- Arrêt minute : mal géré, non formalisé
- Manque d'accès cyclable, les existants sont dangereux
- Accès à certains quais sans passage souterrain
- Accès à pied un peu dangereux
- Gare pas accessible PMR

1

Gare de Saint Pierre d'Albigny



Stationnement en gare : parking véhicules plein.

Connexion TC : Pas de connexion TC sur cette gare.

Accessibilité en vélo : Pas de liaison vélo avec la V62 ; Pas de liaison à St-Pierre.

Parkings vélos : Consigne individuelle Cœur de Savoie 10 places + 8 places SNCF. Bien utilisée.

Accessibilité à pied : Aménagement piéton le long de l'accès à la gare. Pas d'aménagement particulier aux abords de la gare en dehors des trottoirs.

Aménagement/circulation : Peu de marquage au sol. N'aide pas à sécuriser les déplacements (tous modes confondus).



RETOUR D'EXPERIENCE DES ELUS ET HABITANTS

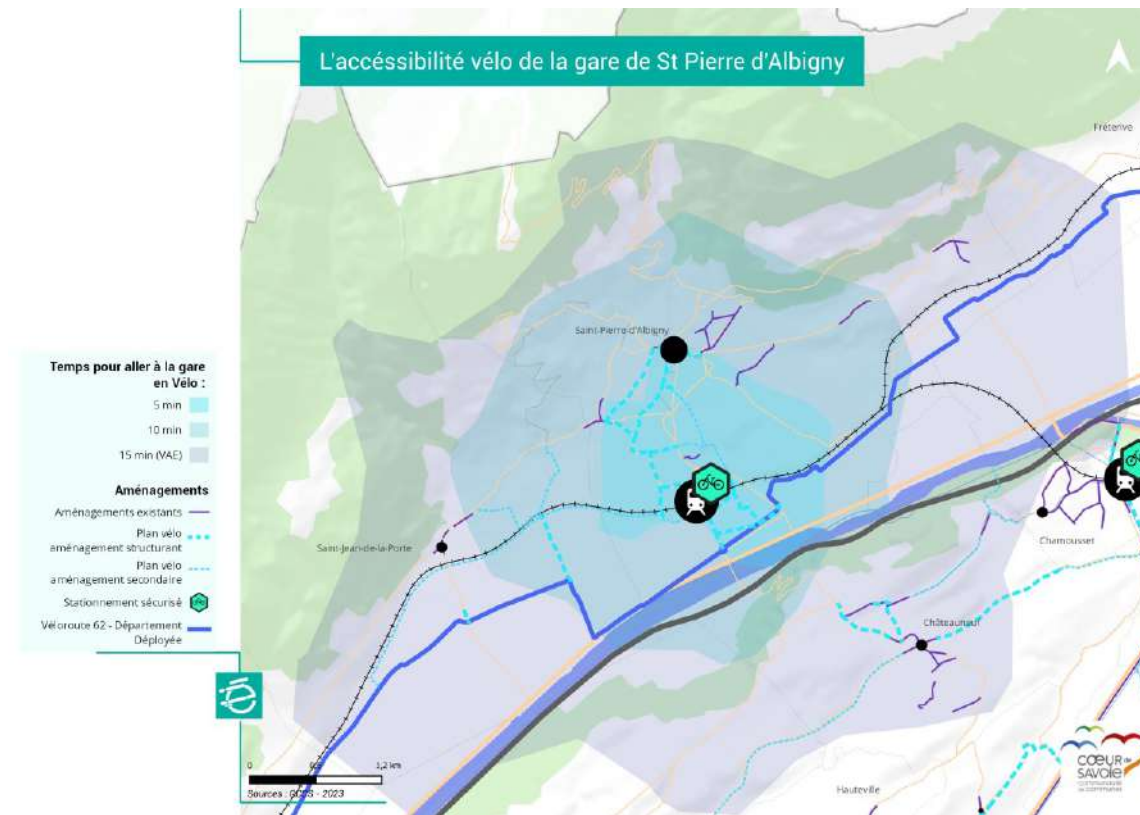
Atouts :

- Borne billettique en libre-service en extérieur
- A proximité de l'autoroute
- A proximité des équipements sportifs

Manques et problématiques :

- Pas de zone d'attente définie
- Manque de stationnement vélo sécurisé
- Manque de stationnement VL
- Eloignement de la zone commerciale
- Absence de borne recharge pour véhicule électrique
- Cadencement réduit
- TROP de car et pas assez de train

Desserte vélo & potentiel





1

Gare de Chamousset



Stationnement en gare : Parking plein, mais un terrain non aménagé en fond de parking.

Connexion TC : inexistant

Accessibilité en vélo : Pas d'aménagement cyclables vers la gare. Quelques aménagements vélo sur la commune, mais manque de continuité et de sécurisation.

Parkings vélos : Consignes individuelles à vélos SNCF 12 places, peu utilisée.

Accessibilité à pied : Correcte depuis les parkings.



RETOUR D'EXPERIENCE DES ELUS ET HABITANTS

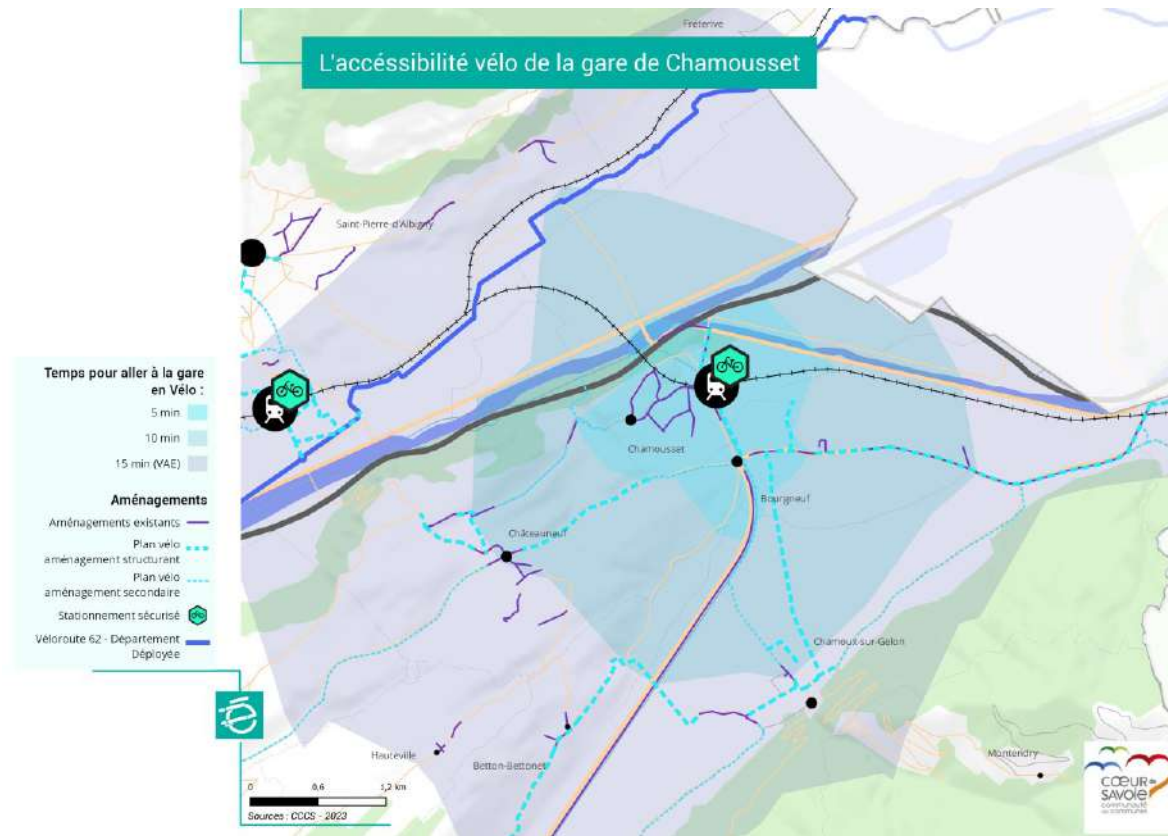
Atouts :

- Consignes à vélo
- Utilisation par les scolaires et les actifs
- La situation géographique de la gare
- La seule gare du secteur
- La proximité du restaurant bar

Manques et problématiques :

- Cadencement des trains
- Manque d'un abri sur le quai
- Mauvaise signalisation de la gare
- Manque de stationnement
- Manque une borne en libre-service en extérieur
- Mauvais éclairage du parking

Desserte vélo & potentiel



1

Gare de Pontcharra

Gare sur le territoire de la CC Le Grésivaudan, fréquentée par les habitants et travailleurs du Val Gelon

2

Stationnement en gare : Un projet de PEM à long terme identifié par le SMMAG

Connexion TC : lignes régulières régionales S03 et S05 depuis le Val Gelon (offre renforcée depuis septembre 2023)

Accessibilité en vélo : Aménagement cyclable depuis Valgelon la Rochette, de mauvaise qualité (bande cyclable très étroite, pas aux normes). Service MVélo+ itinérant en gare, 1 à 2 fois par mois.

Stationnement vélos : des abris vélo et des box sécurisés sont à disposition à proximité immédiate de la gare. Projet : Une réflexion collective est engagée sur le déploiement de consignes à vélo en gare de Pontcharra. Le SMMAG souhaite harmoniser ses équipements avec ceux proposés par la région.

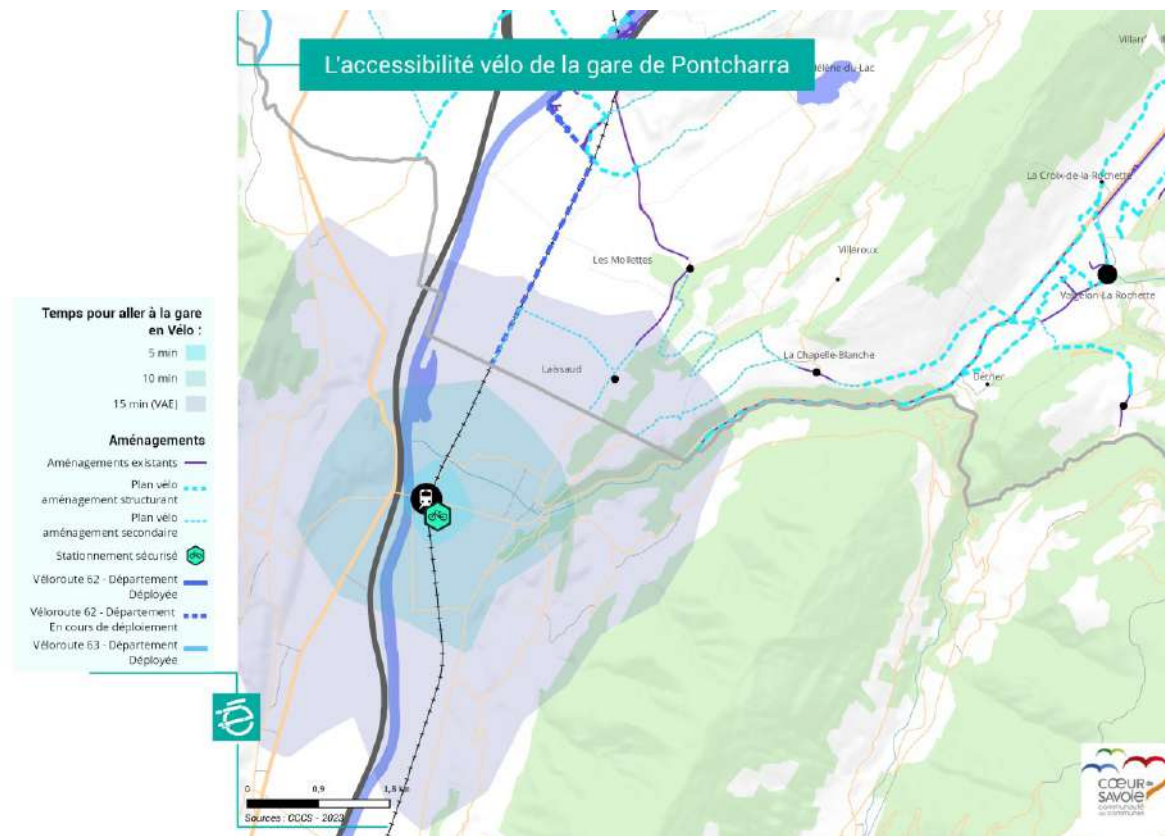
Accessibilité à pied : non traité.

3

4



Desserte vélo & potentiel



1

PAE Alpespace

2



Pas de plan de mobilité inter-entreprise

3

Stationnement : Parkings entreprises bien utilisés. Pas de stationnement désorganisé observé.

Connexion TC : Navespace pour la liaison à la gare de Montmélian. Signalétique vieillissante.

Accessibilité en vélo : Pas d'aménagement spécifique sur la zone Alpespace. Pas de lien aisé et sécurisé vers Montmélian.

4

Accessibilité à pied : Pas d'aménagement spécifique (en dehors des trottoirs et passages piétons), ambiance routière. On note cependant des aménagements qualitatifs en entrée de zone pour l'accès aux arrêts de transport en commun (Rond point Quai Lavoisier) mais sans continuité.

Les principales informations issues des enquêtes (~80 réponses) :

La fréquentation de la zone se fait principalement en voiture individuelle, sans déplacements particuliers sur la pause méridienne. Les déplacements sont faits très majoritairement (82%) 5 jours par semaine.

Les services de mobilité proposés sont mal connus (1/4 des enquêtés seulement connaissent Navespace et la Vélostation de Montmélian) et donc peu utilisés.

Et le retour d'expérience :

Selon les usagers, les efforts doivent être orientés sur la liaison entre la gare de Montmélian et Alpespace, soit en travaillant les aménagements cyclables soit en renforçant et améliorant l'offre de transports collectifs Navespace.

Navespace : Mieux organiser les horaires en fonction des trains et des horaires de travail des usagers, augmenter la fréquence

Vélo : Création de voies cyclables dans Alpespace. Sécuriser la piste cyclable depuis Montmélian. Création d'une passerelle sur l'isère pour vélos et piétons.

Le train : Ré-ouvrir la gare de Saint Hélène du Lac

Le covoiturage : Renforcer la mise en relation des usagers de la zone.

PAE Alpespace
200 entreprises.
~ 3 000 emplois, 4 000 à terme



PAE de la Gare

1



Pas de plan de mobilité inter-entreprise



2

Stationnement : Parkings communs gare/entreprise. Parkings pleins. Il semble que des usagers de la gare utilisent les parkings devant les entreprises.

Connexion TC : Train (gare St Pierre d'Albigny). Pas de lignes de bus ou car à proximité.

Accessibilité en vélo : Pas d'aménagement spécifique sur la zone, ou pour s'y rendre.

Accessibilité à pied : Pas d'aménagement spécifique en dehors des trottoirs et passages piétons.

Aire de covoiturage à proximité.

3

4

Besoins identifiés par les usagers de la zone (enquête entreprises – 5 usagers):

Vélo : Bandes cyclables pour relier le centre-bourg de Saint Pierre d'Albigny.

Le train : Possibilité de transport des vélos dans le train. Fréquence. Services en gare (salle d'attente, abris sur les quais).

Le covoiturage : renforcer la mise en relation des usagers de la zone

PAE Le Héron



Pas de plan de mobilité inter-entreprise



Stationnement : en nombre suffisants.

Connexion TC : ligne S03.

Accessibilité en vélo : Pas d'aménagement spécifique sur la zone. Aménagement le long de la D925 longeant la zone, mais peu qualitatif.

Accessibilité à pied : Pas d'aménagement spécifique en dehors des trottoirs.

Aire de covoiturage provisoire en entrée de zone, souhait d'en créer une autre le long de la route départementale.

Besoins identifiés par les usagers de la zone (enquête entreprises – 8 réponses):

Vélo : Service de location de vélo à proximité

Autopartage : Mise à disposition d'un véhicule entreprise pour les déplacements professionnels

Le covoiturage : Faciliter la localisation des aires

PAE Alp'Arc



Plan de mobilité interentreprise réalisé

Stationnement : Aisé

Connexion TC : Aucune offre de TC ne dessert Alp'Arc côté Cœur de Savoie. Une navette relie Alp'Arc à la gare d'Aiguebelette.

Accessibilité en vélo : Création d'une voie cyclable sur la zone. Liaison discontinue à la gare de Chamousset. Pas de stationnement vélo sur le parc d'activité.

Accessibilité à pied : Pas d'aménagement spécifique. Trottoirs non continus.

Aire de covoiturage : A proximité : Aiton-Bourgneuf



Les informations issues du plan de mobilité réalisé par l'Agence Ecomobilité :

Un site largement accessible en voiture mais peu par les autres modes : les dessertes en train côté Chamousset comme Aiguebelette sont trop peu fréquentes. Peu, voire, pas d'aménagement cyclable ou piéton pour accéder à la zone.

Le covoiturage semble l'axe le plus pertinent à développer (report modal représentatif) selon le contexte du lieu.

PAE Plan Cumin



Pas de plan de mobilité inter-entreprise



Stationnement : en nombre suffisants.

Connexion TC : Ligne T83 à proximité, mais ne semble pas identifiée des usagers.

Accessibilité en vélo : Pas d'aménagement spécifique sur la zone.

Accessibilité à pied : Pas d'aménagement spécifique sur la zone

Pas de retour d'expérience des usagers

SYNTHESE DIAGNOSTIC : A RETENIR

1

2

3

4



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

Un nombre d'emploi important sur le territoire, des pôles d'activité 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. Pour autant, une offre pas toujours identifiée des citoyens et usagers du territoire.



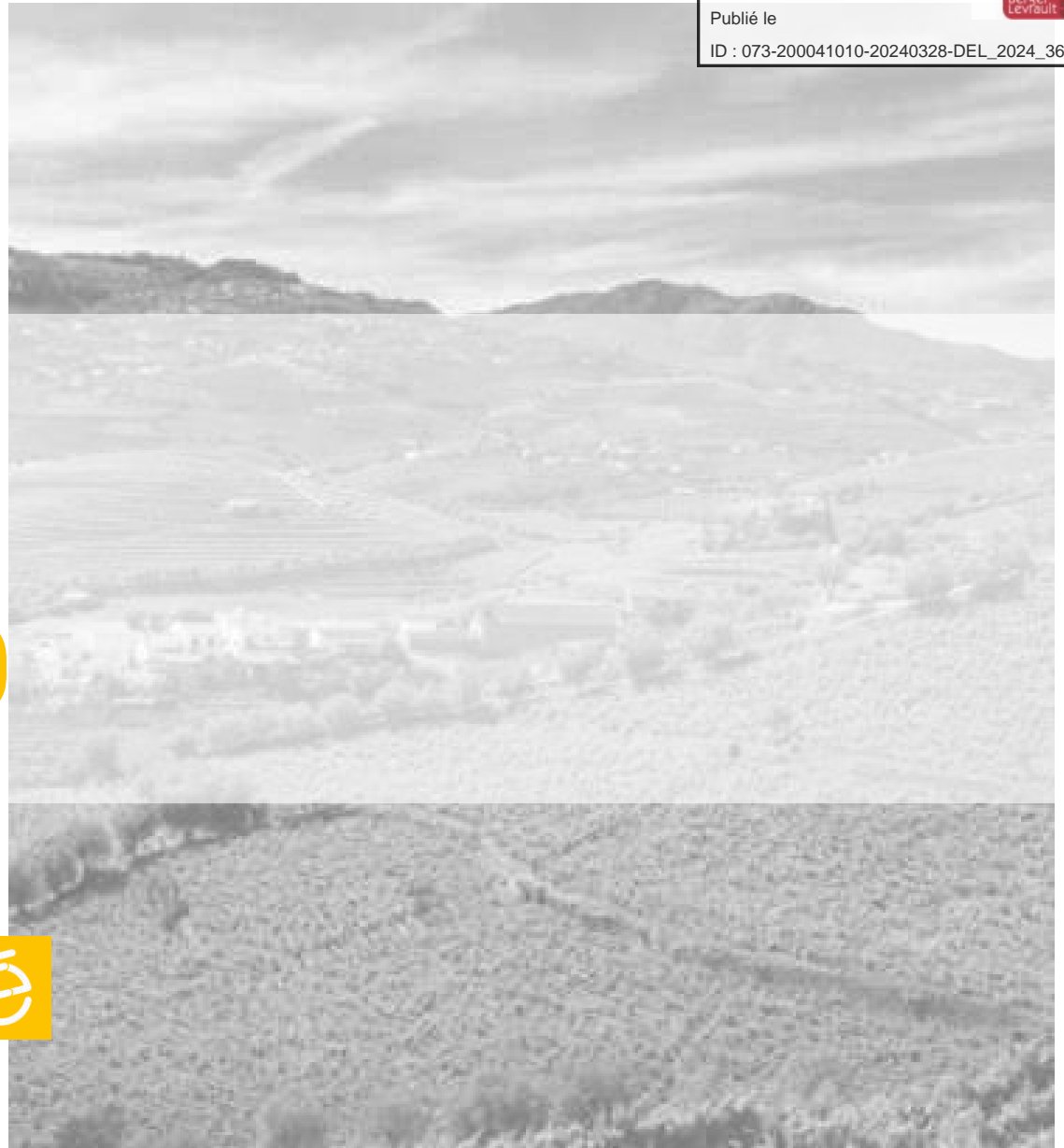
Des parts modales de l'usage de la voiture qui baissent : la transition est enclenchée. Pour autant, les ménages restent attachés à la voiture individuelle.

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).



4 - ENJEUX STRATEGIE 2030



DÉJÀ DES ACTIONS MOBILITES engagées depuis plusieurs années

- 1
- 2
- 3
- 4

La Communauté de communes travaille sur le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle depuis plusieurs années.

Plusieurs documents stratégiques ont été rédigés au cours des précédentes années, et comportent un volet mobilité avec des fiches-action détaillées :

ASTUS : Alpine Smart Transport and Urbanism Strategies – 2019

PROJET DE TERRITOIRE : Contrat de relance et de transition écologique (CRTE) – 2021

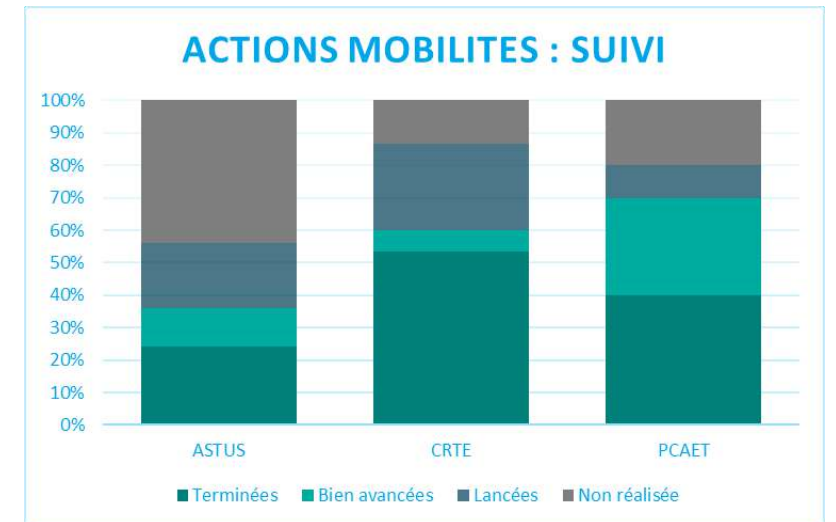
PCAET : Plan climat-air-énergie territorial – 2020



Le bilan réalisé en 2022 dans le cadre du diagnostic PDMS – ci-contre – montre qu’une part importante des actions identifiées ont été mises en place (plus de 50%) : la prise de compétence mobilité, la réalisation d’un schéma directeur vélo, la réalisation de l’aire de covoiturage de La Chavanne... , et que la plupart des autres sont lancées.

Les actions non réalisées concernent notamment la mise en place de tiers-lieux sur le territoire et l’opportunité d’ouverture des lignes scolaires au public.

Le PDMS s’inscrit dans la continuité de ces documents de territoire, et doit donner une vision stratégique des actions mobilités pour les 8 ans à venir.

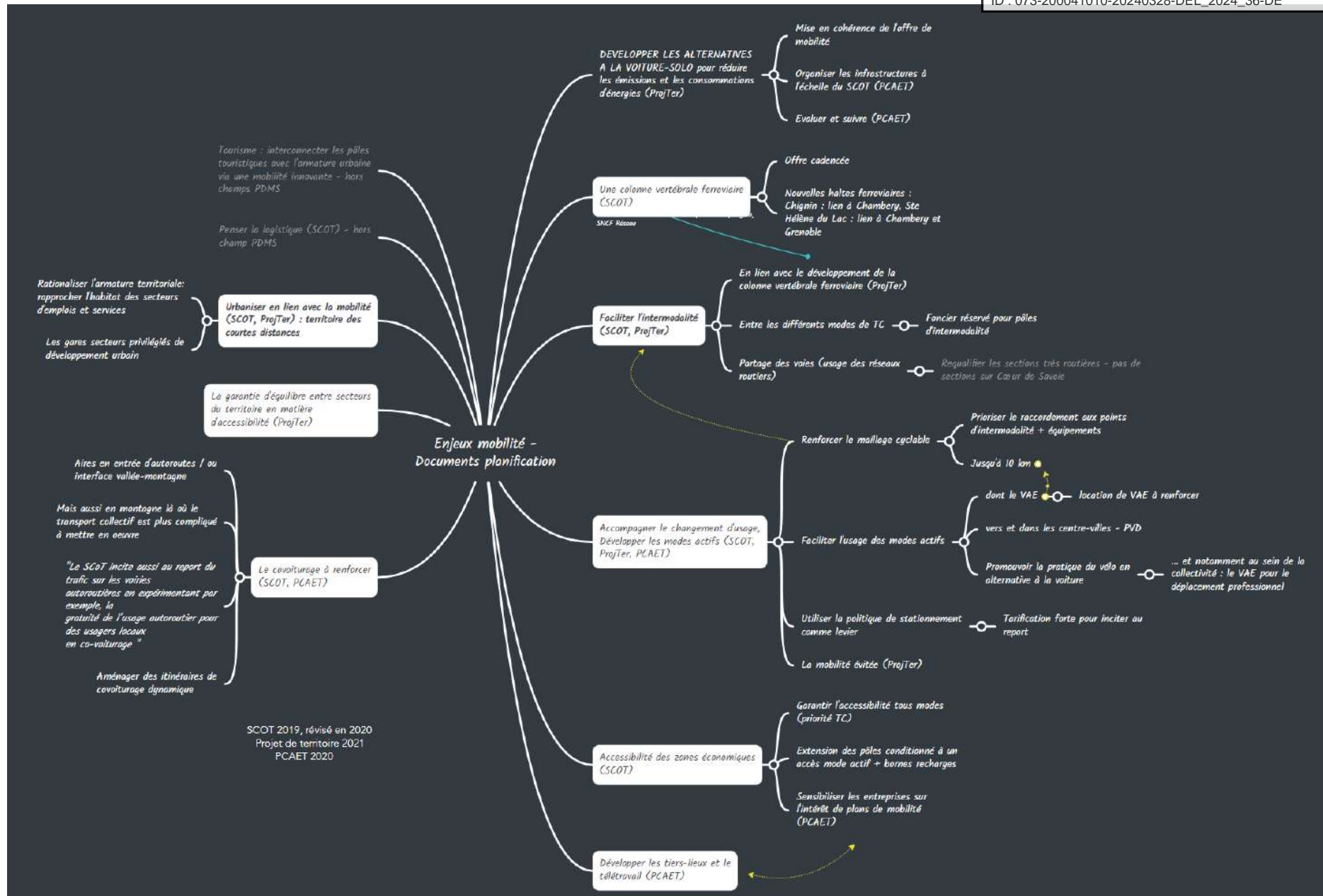


ENJEUX & OBJECTIFS : DOCUMENTS DE PLANIFICATION

- 1
- 2
- 3
- 4

En termes d'enjeux et objectifs, les documents de planification identifient un certain nombre de thématiques à traiter, décrites dans le graphe ci-contre.

Le nombre de sujets est important, le PDMS doit permettre de les prioriser et faire ressortir les objectifs principaux, et leurs zones d'application (tout ou partie du territoire).

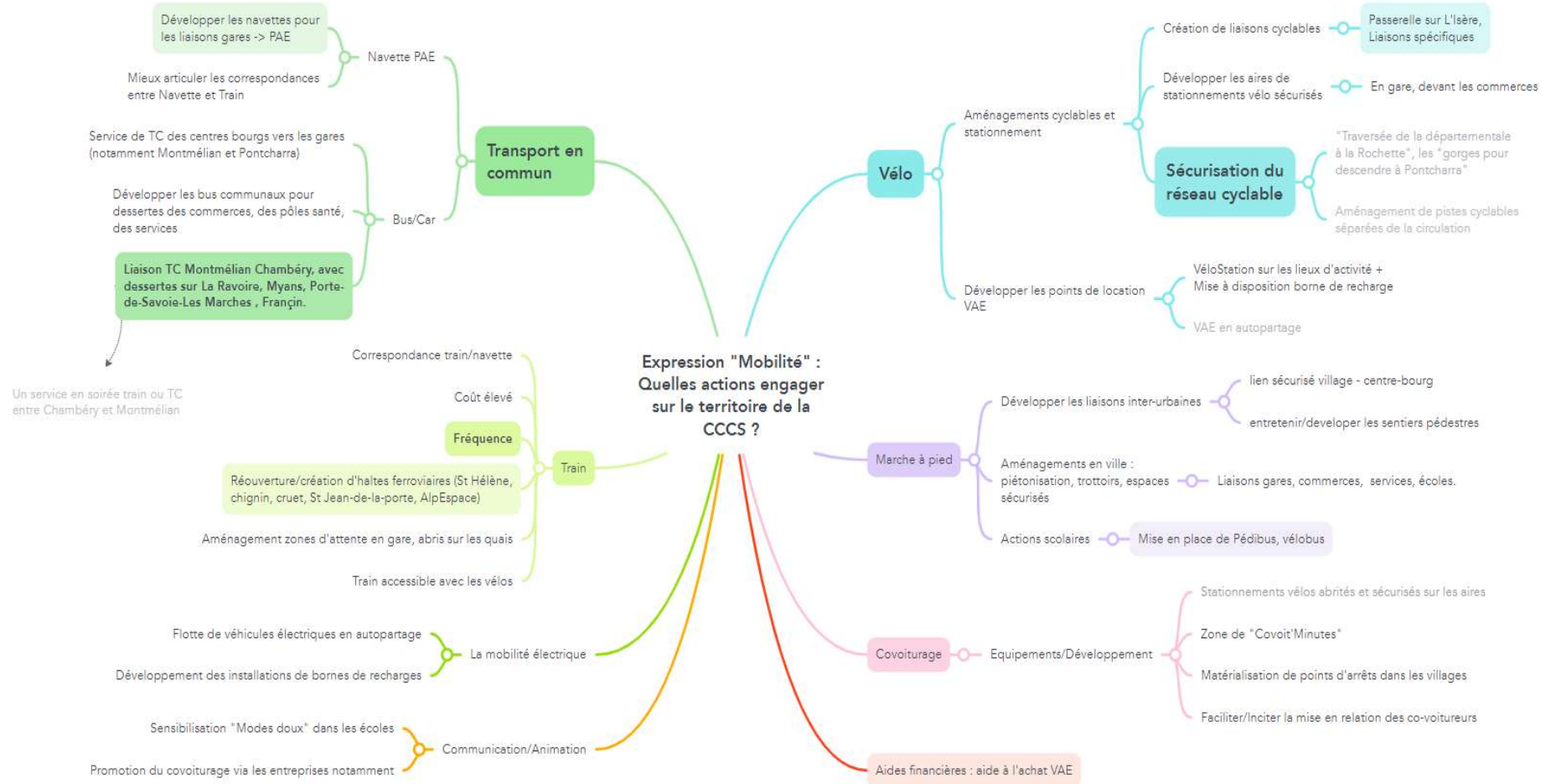


ENJEUX & OBJECTIFS : LES BESOINS VUS PAR LES CITOYENS

- 1
- 2
- 3
- 4

L'enquête citoyen menée sur le territoire au cours de la phase de diagnostic a permis de disposer du retour d'expérience des usagers (intégré directement dans les parties 2 et 3 de ce document), et également avoir la vision de leurs souhaits mobilité pour les années à venir.

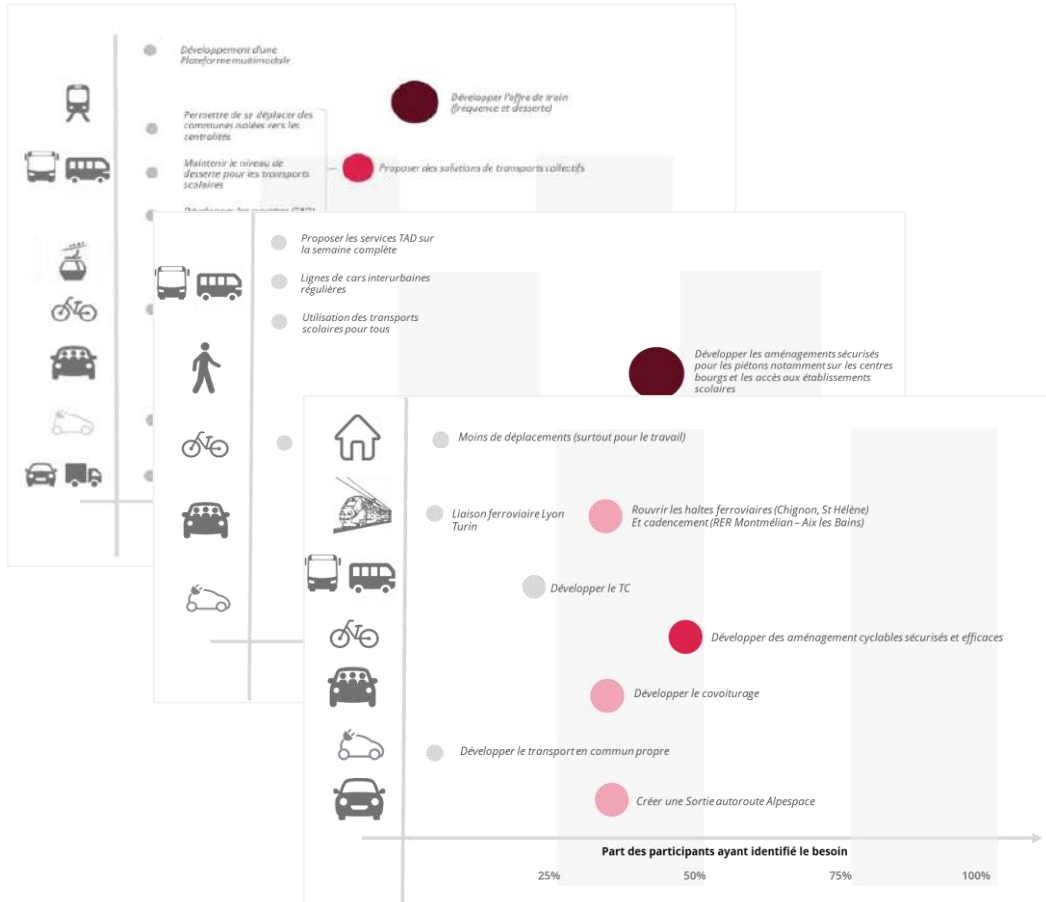
Le graphe ci-contre présente les résultats des réponses libres formulées par les répondants (240 répondants), en couleur les sujets les plus mentionnés. En couleur + gras, les sujets à très forte occurrence.



- 1
- 2
- 3
- 4

Cette page et les deux suivantes décrivent la méthode d'élaboration des stratégies mobilité sur le territoire. Pour une stratégie ancrée sur le territoire, elle a été largement co-construite avec les élus.

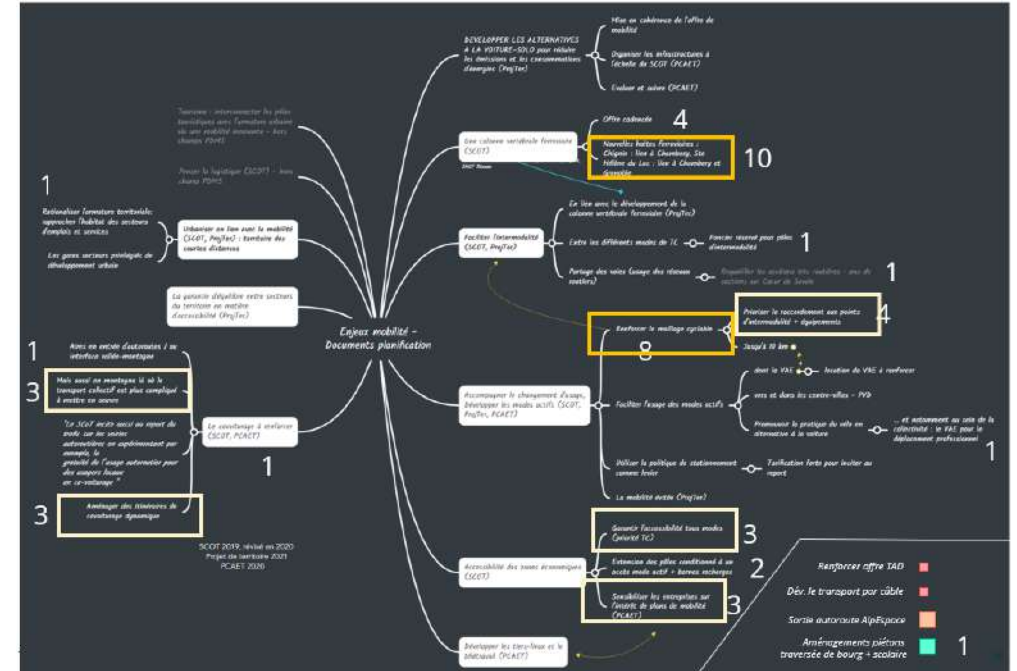
1 NOV 2022 3 ateliers par secteurs (élus) : des enjeux et besoins à traiter – point de vue des élus



2 JAN 2023 Travail en commission mobilité : Pré-orientation des enjeux + zonage.

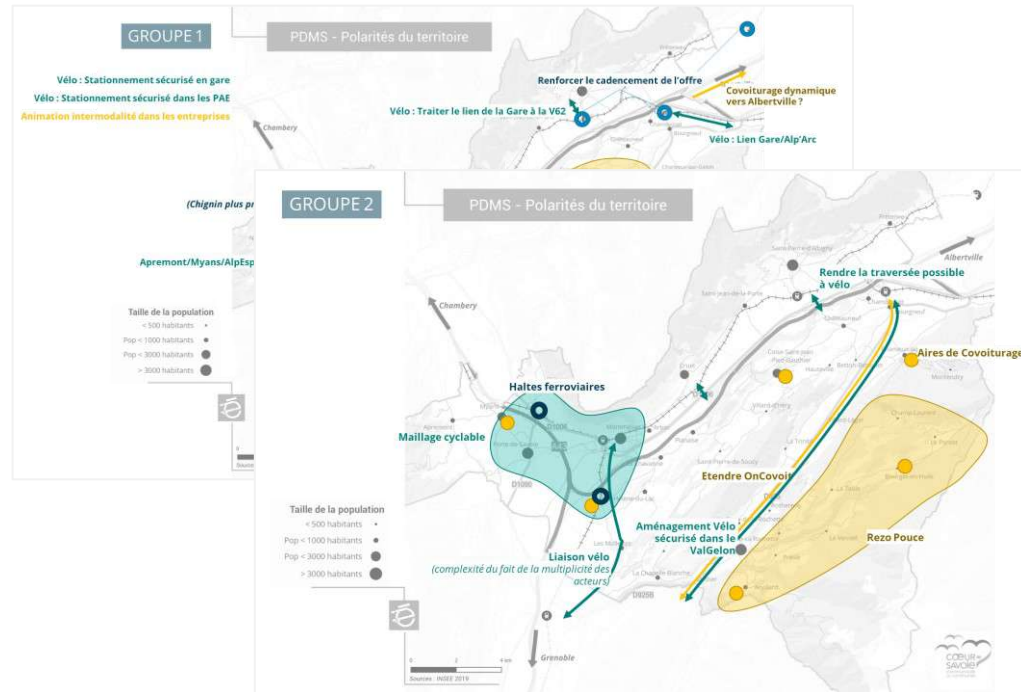
1 : priorisation des objectifs

(Sur la base des objectifs exprimés dans les documents de territoire et de ceux identifiés lors des ateliers)



- 1
- 2
- 3
- 4

3 Travail en commission mobilité : Pré-orientation des enjeux + zonage. 2 : des cartes de pré-orientation

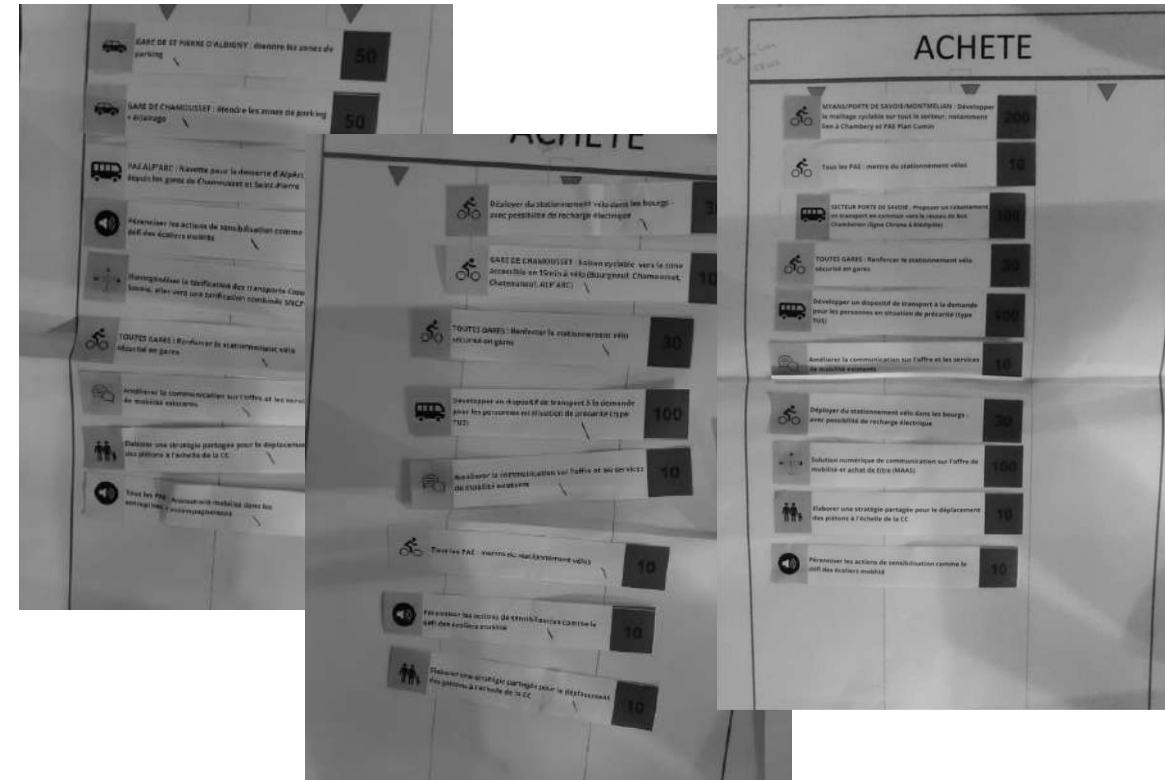


Ce travail sur les objectifs mobilité du territoire, et sur le zonage des stratégies, a permis de faire émerger des convergences : les gares comme colonne vertébrale, le vélo plutôt à l'ouest et autour des gares, le développement du covoiturage dans la vallée des huiles, le ValGelion, le Val Coisin, le besoin de travailler l'accessibilité aux zones économiques.

Sur cette base, complétée des retours de la concertation citoyenne et des éléments techniques de diagnostic, a été établie une liste étendue d'actions, avec de nombreuses possibilités répondant aux objectifs prioritaires retenus par la commission.

4 Ont ensuite été menés, en MARS 2023, 3 ateliers par secteurs : priorisation des actions.

Objectif des ateliers : identifier les actions à retenir, jugées comme prioritaires dans leur déploiement, et les prioriser entre elles.



1

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

2

3

OBJECTIF 1 - Conforter l'armature ferroviaire comme squelette.

4

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.

Ces objectifs, au-delà de leur intérêt pour organiser et classifier 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 COPIL du 03 avril 2024, puis par le comité des maires du 04 mai 2023, est présentée page suivante.

2

3

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

4

Elle **s'articule autour de la colonne ferroviaire**, les gares servant de nœuds majeurs au réseau de mobilités : les trois gares du territoire, Montmélian, St Pierre d'Albigny et Chamousset, mais aussi la gare de Pontcharra en bordure 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 PAE AlpEspace, Valgelon/Le Heron 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.

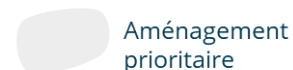
Les deux haltes de St-Hélène et Chignin apparaissent sur la carte, comme perspectives (échéance de réalisation à plus de 10 ans).

4 OBJECTIFS (couleur)

-  **OBJECTIF 1 - CONFORTER L'ARMATURE FERROVIAIRE COMME SQUELETTE**
-  **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**

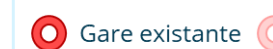
MODE CONCERNE (forme)

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

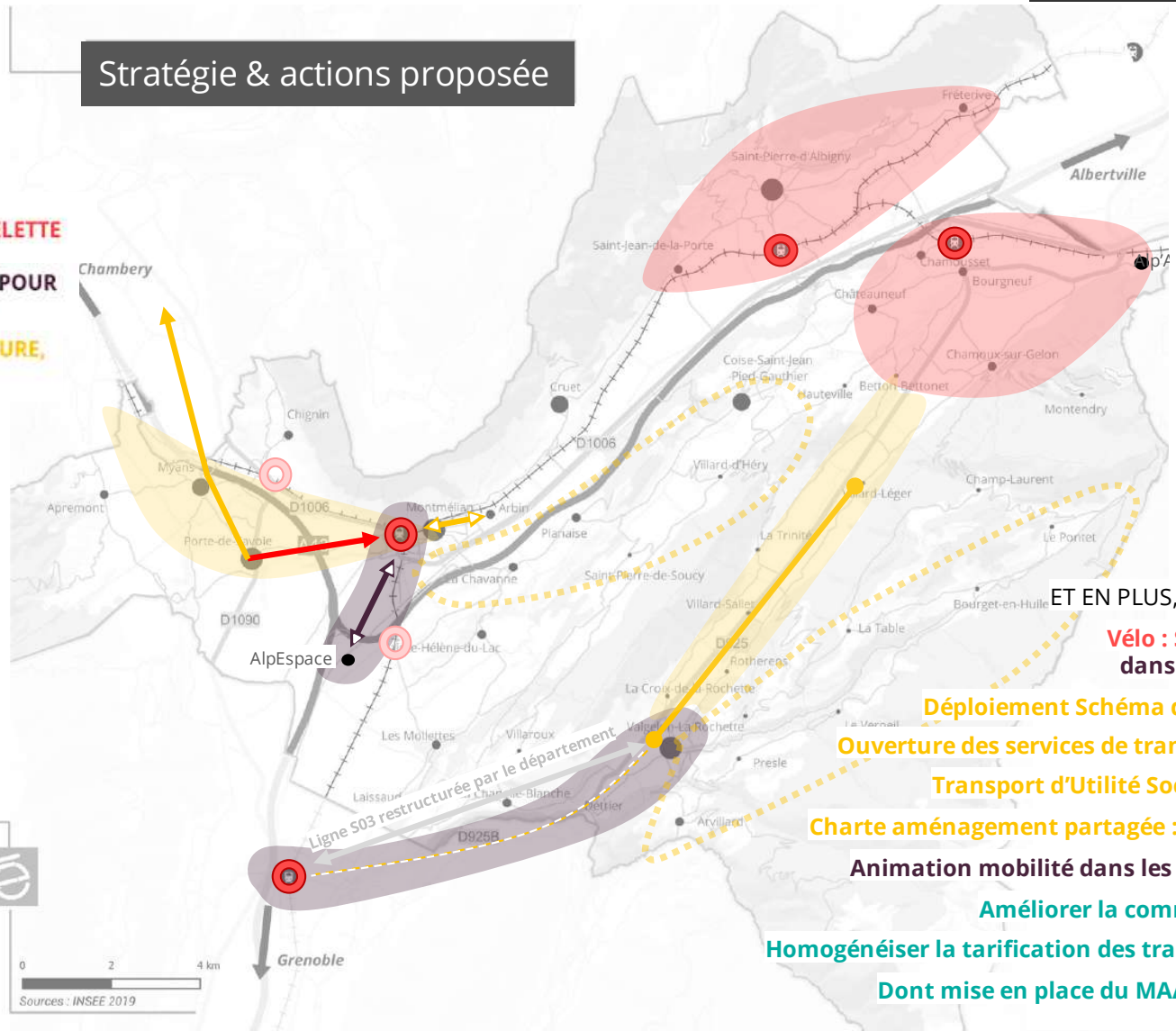
Envoyé en préfecture le 05/04/2024
Reçu en préfecture le 05/04/2024
Publié le
ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

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

2

- OBJECTIF 1 - CONFORTER L'ARMATURE FERROVIAIRE COMME SQUELETTE**
- 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**

Stratégie & actions proposées



- ET EN PLUS, SUR TOUT LE TERRITOIRE
- Vélo : Stationnement en gare, dans les PAE, dans les bourgs**
 - Déploiement Schéma directeur vélo (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 :

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.

4

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 PDMS, 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 05/04/2024
 Reçu en préfecture le 05/04/2024
 Publié le
 ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

4 OBJECTIFS (couleur)

- **OBJECTIF 1 - CONFORTER L'ARMATURE FERROVIAIRE COMME SQUELETTE**
- **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**

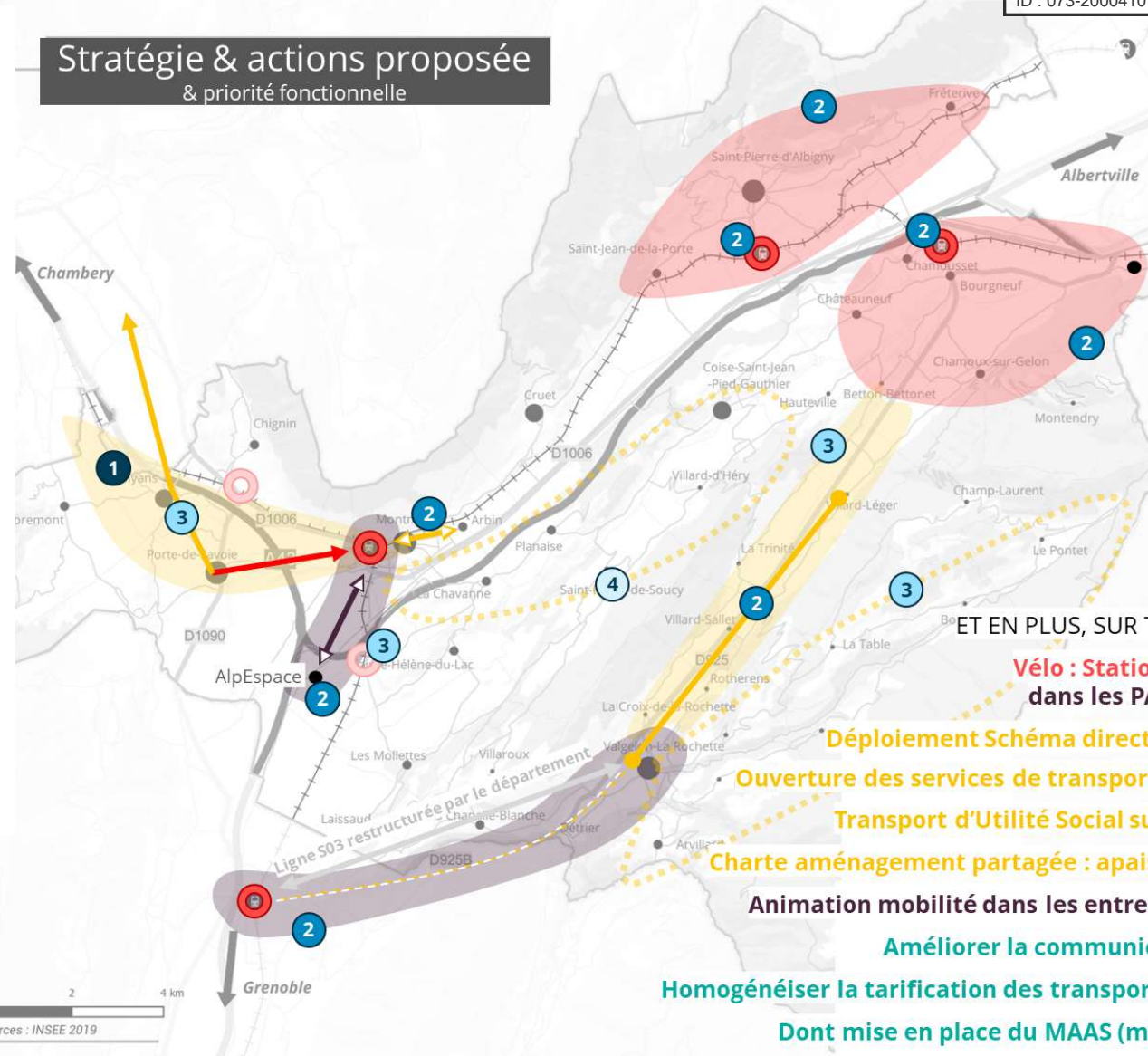
MODE CONCERNE (forme)

- VELO**
- Aménagement prioritaire
- TRAIN**
- Gare existante
 - Halte (long-terme)
- 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
 - Covoiturage spontané

PRIORITE FONCTIONNELLE

- 1 PRIORITAIRE Réponse forte aux besoins, attentes
- 2 ...
- 3 ...
- 4 DE MOINDRE PRIORITE Mais à considérer.

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 vélo (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)**

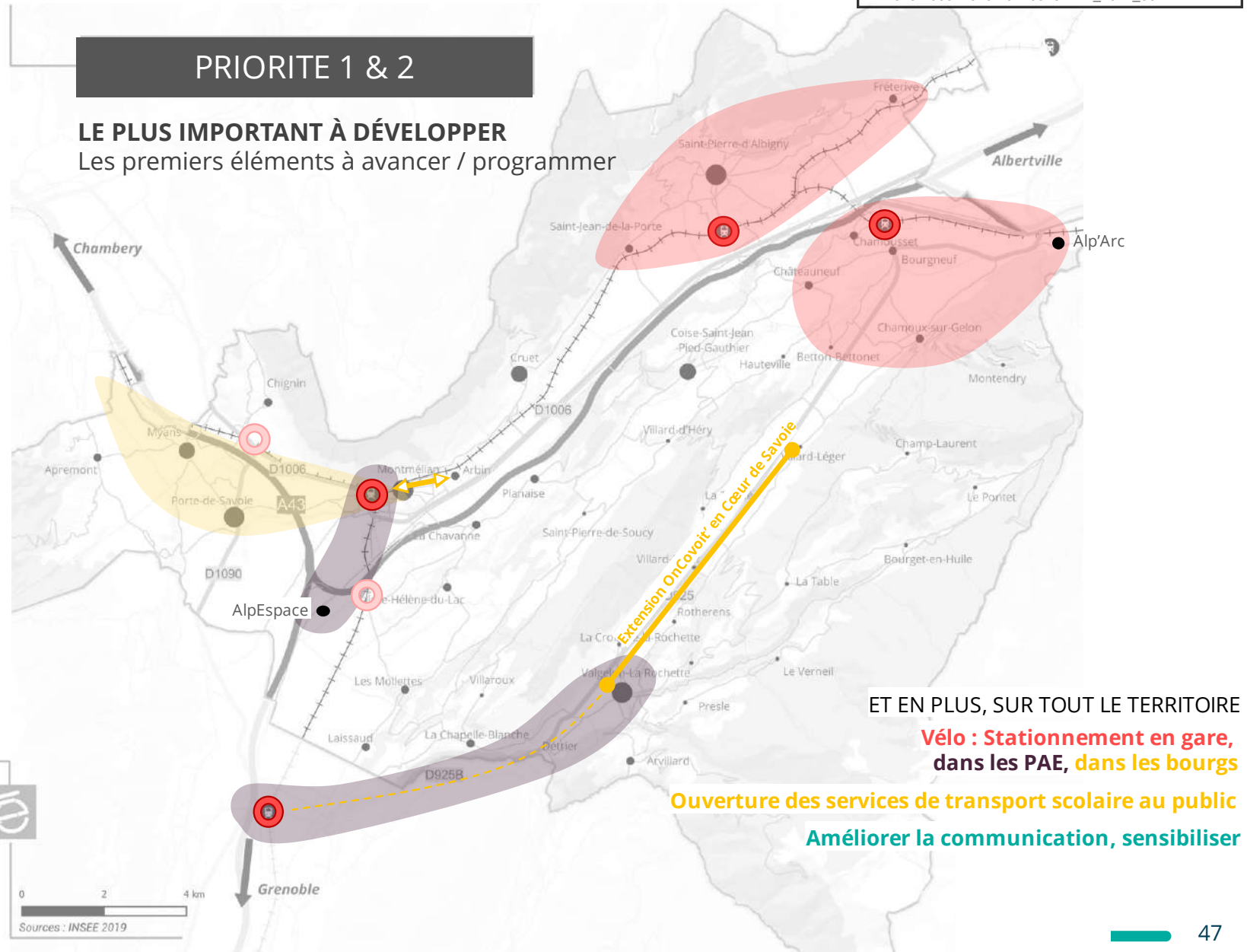
STRATEGIE : PRIORITE FONCTIONNELLE DES ACTIONS : 1 & 2

Envoyé en préfecture le 05/04/2024
Reçu en préfecture le 05/04/2024
Publié le
ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

- 1
- 2
- 3
- 4

Ci-contre les actions de niveau de priorité fonctionnelle 1 et 2. Ce sont les actions jugées les plus importantes à développer pour le territoire.

A noter : Parmi ces actions, figure le lien vélo Valgelon / Gare de Pontcharra. Ce lien est une vraie priorité en termes de besoins ; par contre, sa faisabilité est complexe, notamment d'un point de vue gouvernance (aménagement sur deux communautés de communes, sur deux départements, le long d'une départementale).

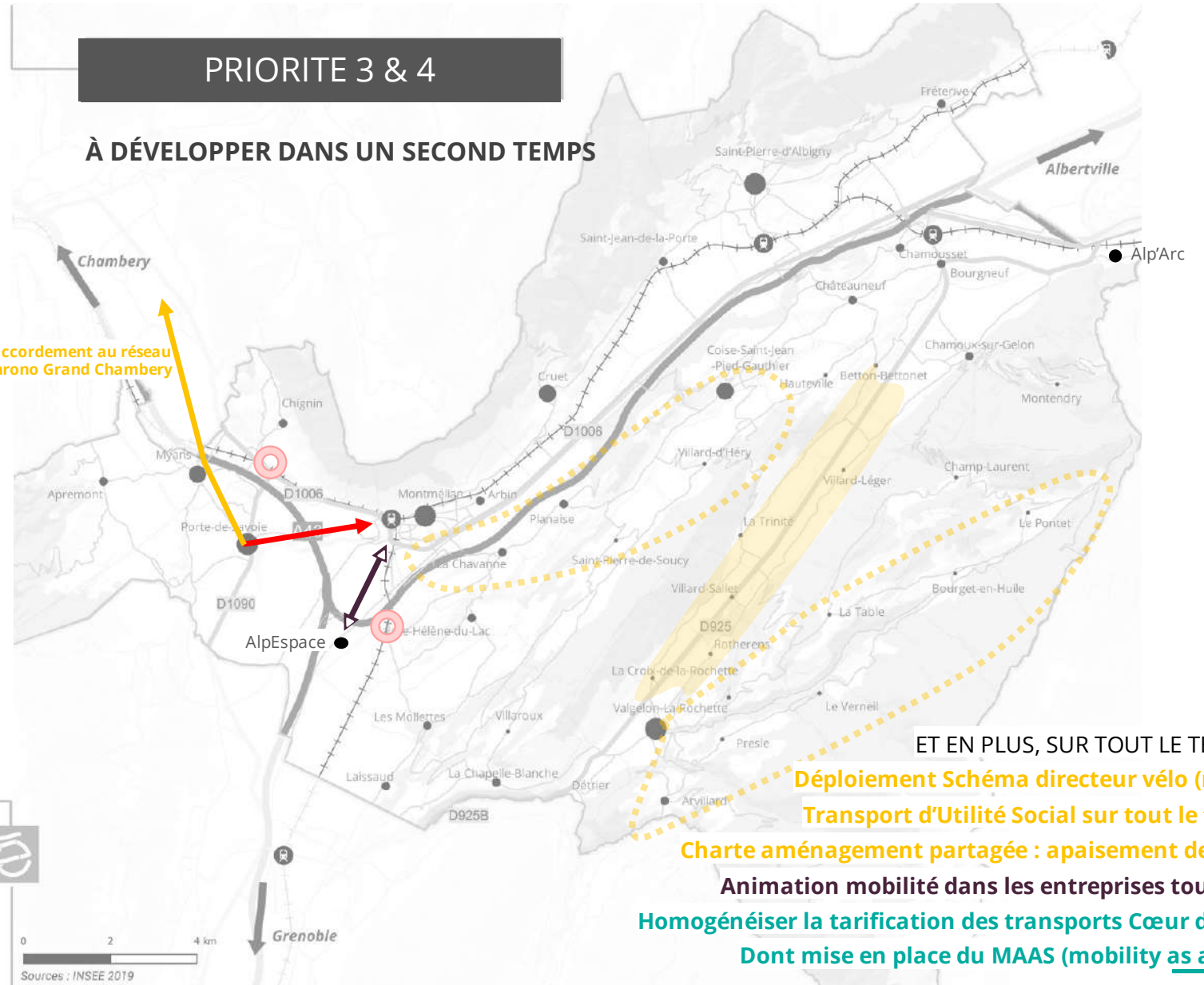


STRATEGIE : PRIORITE FONCTIONNELLE DES ACTIONS : 1 & 2

Envoyé en préfecture le 05/04/2024
Reçu en préfecture le 05/04/2024
Publié le
ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

- 1
- 2
- 3
- 4

Ci-contre les actions de niveau de priorité fonctionnelle 3 et 4.



Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE



Fin du document

Contact référent projet :

VACHE Violaine (CCCS) : 04 79 60 59 22

DELEARDE Camille (EBULIS) : 07 61 80 66 29



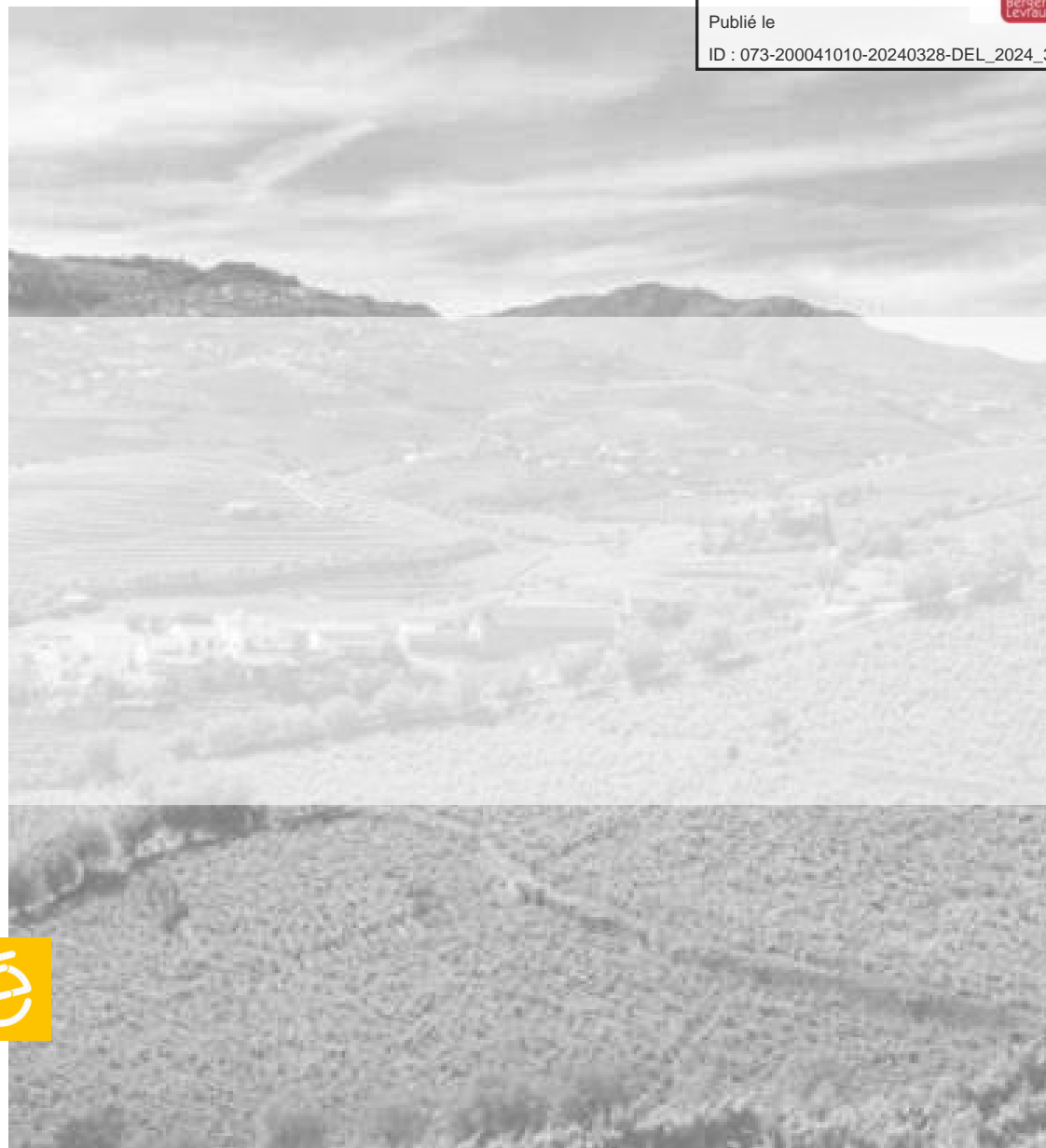


ANNEXES

Techniques : trafic moyens journaliers

Concertation :

- Extraits résumé des entretiens
- L'ensemble des compte-rendu fournis dans un dossier annexe



LES TRAFICS JOURNALIERS

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

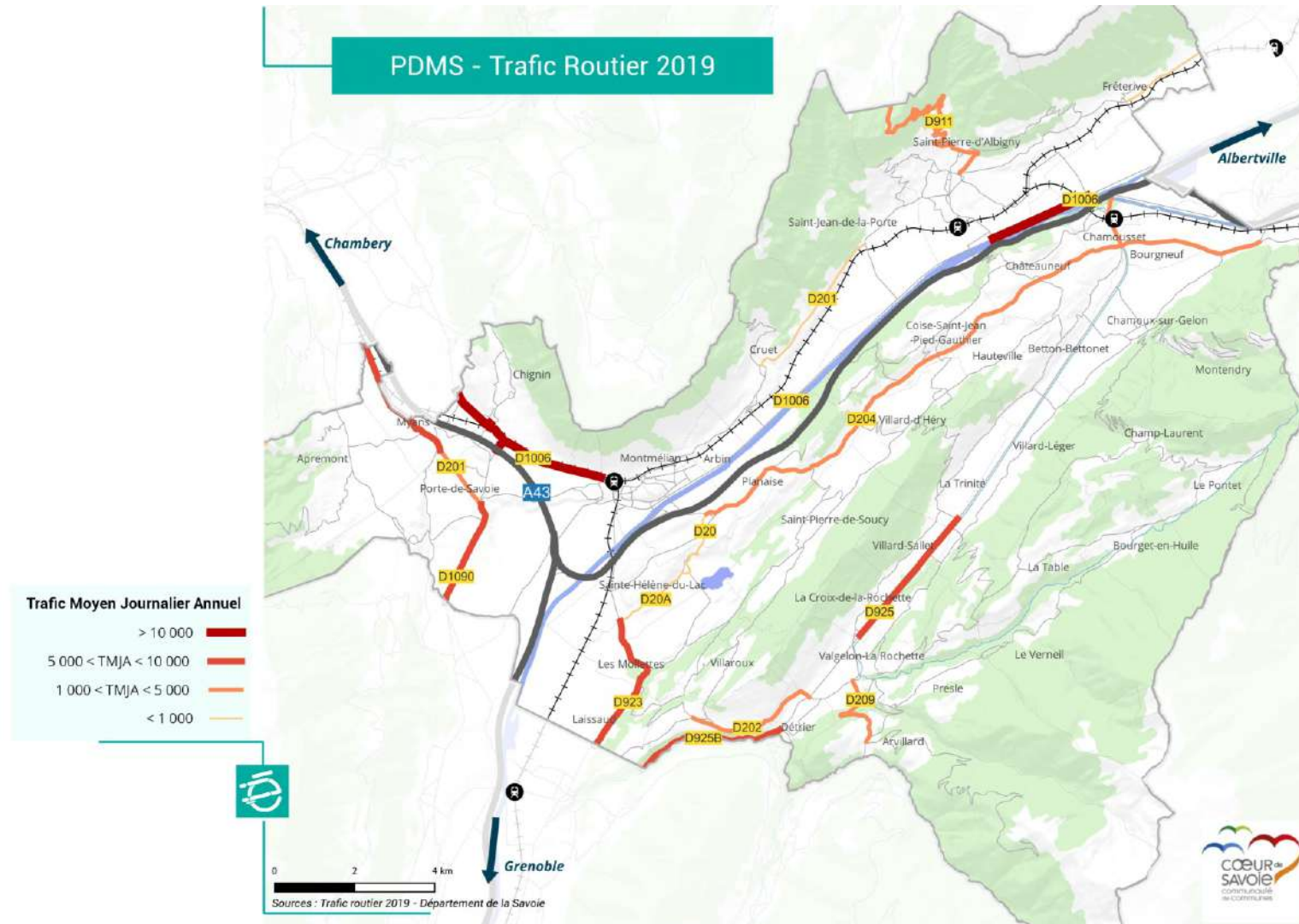
Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

Carte support : données trafic disponibles sur les différents axes de la Communauté de commune.

TMJA : trafic moyen journalier annuel

Source : département



Région Auvergne Rhône-Alpes

La Région met en place des antennes locales à disposition des collectivités pour communiquer et servir de relais vers ces services.

Sur le territoire de Cœur de Savoie, la Région n'organise que l'offre de train et la ligne S03.

Bus ligne S03 : Révision de la ligne S03 – la Région est prête à faire évoluer cette ligne – étude à partir de janvier 2023.

TRAIN TER : Piloté par le service « desserte », Cœur de Savoie peut faire des demandes auprès de l'antenne locale qui se positionne comme relais vers les autres services de la Région – Prendre connaissance de l'Etude amont RER Chambérien (juin 2022)

Points d'évolution de la Région

- Mise en place d'antennes locales pour faire évoluer la réactivité et apporter plus de soutien aux collectivités

Département

Pôle Aménagement - Direction des Infrastructures

- **Covoiturage** : Le Département participe au financement du covoiturage sur Métropole Savoie (gratification)
- **Hiérarchisation du réseau** : Le Département élabore une feuille de route des possibles en terme d'aménagement Vélo vis-à-vis de la réglementation et de la cohérence sur le territoire
- **Vélo** : Le Département peut prendre en charge la maîtrise d'ouvrage sur certains itinéraires structurants si la collectivité a un schéma directeur vélo valide et une hiérarchisation des itinéraires. 20 à 25 itinéraires en maîtrise d'ouvrage sur tout le département. Il porte aussi une partie du coût des aménagements. Cœur de Savoie a présenté son SD au département en Juin 2022. 3 projets sont identifiés : Prio 1 : Montmelian – Alpespace / Prio 2 : V62/V63 : Montmelian – Plan Cumin / Prio 3 : Valgelon - Pontcharra
- **Vélo** : en projet Voie verte Alberville-Ugine avec raccordement V62 et Alp'Arc.
- **Volonté/Ambition** : Rendre accessible le dernier km scolaire, faciliter les modes actifs sécurisés chez les jeunes

Points importants selon le département :

- Échanges plus réguliers sur les projets vélo
- Echanges entre le CD38 et CD73 , évaluation des besoins pour le projet Vélo Valgelon – Pontcharra.
- Meilleure coordination à organiser et à impulser pour ne pas rater les créneaux de travaux (anticiper le schéma directeur cyclable des EPCI par l'opportunité des travaux)
- Avoir une vision de cohérence globale et de jonction avec les territoires voisins

DDT – Mission mobilité

La DDT est intéressée pour participer à la démarche du PDMS via les COTEC ou COPIL.

Projets en cours pouvant contribuer aux orientations du PDMS:

- Un projet de syndicat mixte SRU regroupant la CCCS, Grand Chambéry et Grand Lac est à l'étude.
- Etude ZFE Métropole de Savoie (en cours)
- Service express métropolitain (en cours – mise en œuvre en 2030-2040)
- Enquête EMC² en cours sur la métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard (en cours)
- SD IRVE finalisé en décembre 2022
- Concertation de la CCCS, sur la mobilité à l'échelle du bassin de mobilité, portée par la région

Points importants selon la DDT :

- Vérifier la cohérence avec les actions mobilités menées par le Grand Chambéry. Aujourd'hui, les documents établis sont assez peu prescriptifs.
- Bien traiter les transports scolaires dans leur ensemble dans le PDMS.
- Ne pas oublier la marche à pied dans le PDMS.
- Covoiturage : en cours, l'expérimentation d'une gratification avec Grand Chambéry, Grand Lac et le département. Il existe déjà plusieurs dispositifs de covoiturage. La DDT pose question de l'utilité de développer plus à volet.

Extrait compte-rendu

Métropole Savoie

Syndicat mixte en charge du SCOT :

Le SCOT : objectif d'articuler urbanisation et mobilité, notamment autour de l'offre TC.

Le ferroviaire : Les études d'exploitation s'engagent enfin. La réouverture ou réhabilitation des haltes permettrait d'augmenter les possibilités de dessertes du territoire Cœur de Savoie. Prise en compte du projet ferroviaire pour 2040

Vélo : Les orientations du SCOT sont bien enclenchées et les principes intégrés dans les EPCI.

Covoiturage : Penser les liaisons pour apporter l'intermodalité sur le territoire élargi.

Projets en cours :

- Métropole Savoie va conduire des études ZFE
- Enquête mobilité en cours (résultats avant juin)

Organisation des instances : Le bureau, élus de chaque EPCI / Le comité syndical, représentation de chaque commune / Les Comités techniques / Présidence tournante / Réunions trimestrielles avec les présidents des EPCI (Liens étroits et bien établis entre la CCCS et Métropole Savoie; territoire impliqué).

Points importants selon Métropole Savoie :

- De la gare aux TC, le rabattement doit être travaillé dans le PDMS
- Bien considérer l'armature territoriale proposée par le SCOT dans le PDMS
- Développement attendu sur les pôles d'équilibre Saint Pierre d'Albigny et Valgelon

Agence Ecomobilité

SPL créée en 2019. Objectif : mutualiser les besoins en service de mobilité pour 17 collectivités de Savoie et Haute-Savoie. Les collectivités peuvent solliciter l'agence écomobilité selon leurs besoins, sur les sujets suivants :

- La gestion et l'exploitation des services vélo
- Le service aménagement du schéma directeur cyclable
- Les études générales
- La mobilité partagée : schéma directeur covoiturage, gratification et animation
- L'animation autour des changements de comportement.

Le vélo :

- Le SD Cyclable s'appuie sur l'axe Montmélian/ Saint Pierre d'Albigny traité par la Véloroute. Potentiel cyclable : la passerelle AlpEspace, la gare, le « triangle sud », le lien à Chambéry, la vallée des Huiles (Itinéraire gare de Montmélian/AlpEspace : opportunité de trajet mais il manque les aménagements)
 - La VéloStation de Montmélian fonctionne bien, un service qui a du potentiel. Usage plutôt pour le vélo utilitaire, peu de loisir.
- Test sur le service mobile de location de vélo, peu pertinent.
- Animation scolaire « le défi des écoliers » : Bon retour, bonne participation, à conserver. Actions concrètes et visibles.

Le covoiturage :

- OnCovoit de Pontcharra à La Rochette, fonctionne bien. C'est un succès

L'autopartage : Modèle économique pas simple, il faut trouver des financements. Piste : partager les véhicules entreprise non utilisés ?

Animations/Actions :

- Accompagnement des populations : pour porter la connaissance de l'offre mobilité à tous, pour apprendre à se déplacer en vélo (notamment vers les adultes), en créant un guide mobilité, en proposant des relais communication/animation.
- Accompagnement des entreprises volontaires pour porter leurs plans de mobilité interne.
- Des actions solidaires sur le territoire (Accompagnement vélo à destination des adultes, Edition d'un guide mobilité, Atelier à destination des publics précaires.
- Gratification Blabla Car Dailly

Orientations à considérer dans le PDMS :

- Travail de priorisation à conduire avec les élus. La question du bassin de vie est importante.
- De plus en plus de travail avec les territoires voisins. Beaucoup de sujets stratégiques communs à travailler ensemble. La gestion et la gouvernance pourrait être simplifiée.
 - Va notamment en ce sens : l'étude préfigurative de Syndicat Mixte
- Une volonté politique d'intervention plus soutenue auprès des scolaires.

La Partageraie Centre social associatif

Située à Saint Pierre d'Albigny. Public : tous public, tous âges.

Contexte :

- Depuis Saint Pierre d'Albigny, beaucoup de trajets domicile-travail en voiture vers l'extérieur du territoire
- Besoins de mobilité pour la zone de Saint Pierre d'Albigny : tournés vers Albertville.

Atouts mobilité :

- La gare de Saint Pierre d'Albigny
- De nouveaux arrivants sur le territoires avec des pratiques très urbaines
- La jeune population se déplace de plus en plus en vélo comparé aux deux roues motorisées habituels
- **Initiatives citoyenne, une population dynamique qui souhaite s'impliquer**
- Partage d'un véhicule avec d'autres associations (2022)

Freins :

- Coût du train
- Les personnes âgées en difficulté pour se déplacer par manque de service.
- Les étrangers sont mal à l'aise avec les services car ne comprennent pas.

Attentes :

- Cadencement du train à augmenter à Saint Pierre d'Albigny en direction d'Albertville et de Chambéry
- Développer le covoiturage sur les petites distances entre Saint Pierre d'Albigny et Montmélian par exemple, avec desserte des petites communes.
- Les aides vélo sont intéressantes. Avis : Le vélo n'est pas forcément l'avenir sur un territoire de ce relief.

Souhait :

- Être testeur de vélo cargo et faire une animation.

La Roue Libre Association vélo

Située à Montmélian. Public : tous public, tous âges.
Réparation et remise en état Vélo, Promotion du vélo quotidien et touristique, participation à l'élaboration du SD vélo de CCCS.

Atouts mobilité :

- Le transport ferroviaire
- Des zones industrielles avec beaucoup de salariés
- Le vélo : Le SD priorise l'itinéraire La Rochette Pontcharra
- L'équipement en parking vélo progresse

Freins :

- Coût des consignes à vélo OURA
- Développement du vélo : du point de vue de l'association, peu d'actions de déploiement côté Cœur de Savoie
- Besoin de pouvoir relier les collèges et lycées en vélo.
- Cohabitation vélo/automobilistes compliquée
- Non abris des parking vélo sur les aires de covoiturage

Attentes :

- La mobilité, levier pour un changement sociétal.
- Itinéraires vélos : jonction des grands pôles et des villages autour de Montmélian.
- Stationnements vélos au cinéma de Montmélian et en gare
- Abris les stationnements vélo sur l'aire de covoiturage de Montmélian Sud
- Car/Bus à adapter pour le transport des vélos.
- Entretien trottoirs et pistes cyclables pour les modes actifs.
- Communiquer sur les primes « vélo ».
- Favoriser la marche à pied
- Mettre en place des parcs relais
- Associer le monde de l'entreprise
- Diffusion efficace des informations précises et globales
- Travailler la continuité Chambéry-Cœur de Savoie

Souhait :

- Amélioration des pistes cyclables
- Avoir accès au suivi de la mise en œuvre (réunion d'information et d'échange)

Bien vivre en Val Gelon Association de développement local du Val Gelon

Située dans le Val Gelon. Public : tous public du Val Gelon.
Association centrée sur le développement du Val Gelon, par le biais de projets environnementaux notamment. Participation aux projets de territoire, dont la mobilité.

Contexte : Le Val Gelon plus en lien dans son quotidien avec Pontcharra qu'avec Montmélian.

Atouts mobilité :

- OnCovoit pour Pontcharra/La Rochette.
- **Un réseau associatif très développé**

Freins :

- Problématique déplacements des villages plus isolés vers le centre bourg de Val Gelon.
- **Manque desserte Valgelon / Pontcharra**
- Des services, solution mobilité, mal connus.
- Usage important de la voiture individuelle.

Attentes :

- Développer les liaisons des villages de la Vallée des Huiles vers centre bourg de Valgelon-La-Rochette (piéton, vélo et TC)
- Sécuriser les pistes cyclables des gorges du Bréda.
- Installer des arceaux vélo + abris vélo sécurisés + des dispositifs de recharge électrique (batterie vélo)
- Développer l'offre de transports collectifs
- Permettre le transport des vélos à bord des cars
- PAE Le Héron : penser des solutions mobilité en fonction des contraintes (horaire de travail)
- Développer l'autopartage sur les villages isolés.

Souhait :

- Accompagnement et communication de l'existant+ sensibilisation
- Engager les acteurs du territoire dans le pro
- Créer un guichet unique Mobilité sur la
- Être informé des actions menées
- Pouvoir faire le lien avec la pon... elais de la CCCS



Annexe 2 - PDMS - Résultats de l'enquête citoyens



Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE



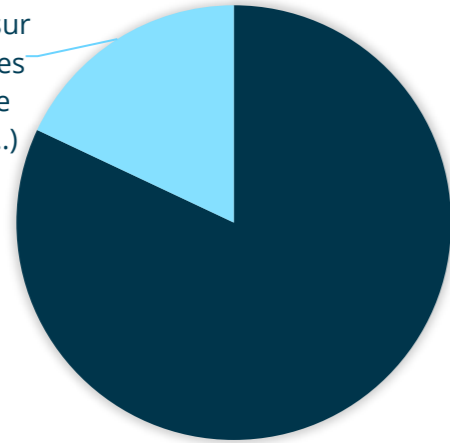
CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

Les répondants

Qui a répondu à l'enquête ?

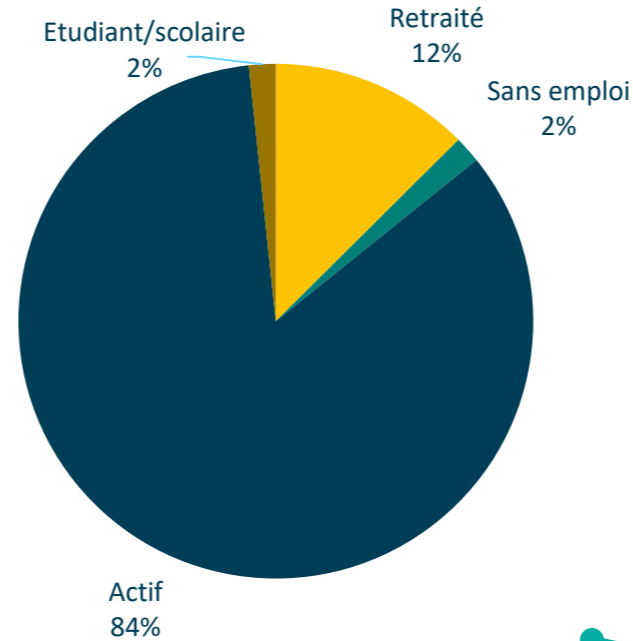
20% des répondants sont des usagers du territoire, non résidents.

Travaillez/étudiez sur le territoire de Cœur de Savoie, et habitez sur une communauté de communes voisine (Grésivaudan, Porte de Maurienne, Grand Chambéry...) 18%



Habitez sur la Communauté de communes Cœur de Savoie 82%

Statuts des répondants :



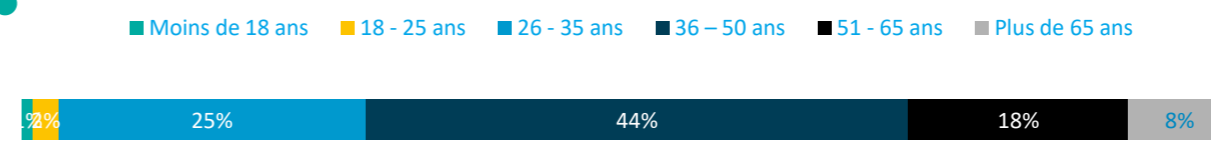
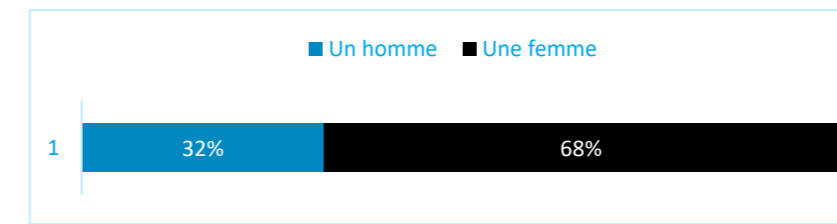
Une grande représentativité des actifs. Les retraités et étudiants sont sous représentés par rapport à la structure de la population de la CCCS.

Enquête en ligne diffusée du 10/01 au 30/01/23, communication sur l'enquête assurée par la CCCS et les différentes communes du territoire.

239

réponses

Genre et âge :



Où habitent-ils ?

Parmi les habitants

32 communes sont représentées sur les 41.
Les communes manquantes : Chamousset, Betton-Bettonet, Villard-Léger, La Trinité, Villard-Sallet, La Croix-de-la-Rochette, Le Verneil, Le Pontet, Champ-Laurent)
Les zones les plus représentées sont celles de Porte-de-Savoie, Montmélian, et Saint Pierre d'Albigny
La représentativité par secteur est bonne et proportionnée. Seul le ValGelon est sous-représenté.

Les usagers hors CCCS

53 % d'entre eux viennent de Grand Chambéry.

Où travaillent-ils ?

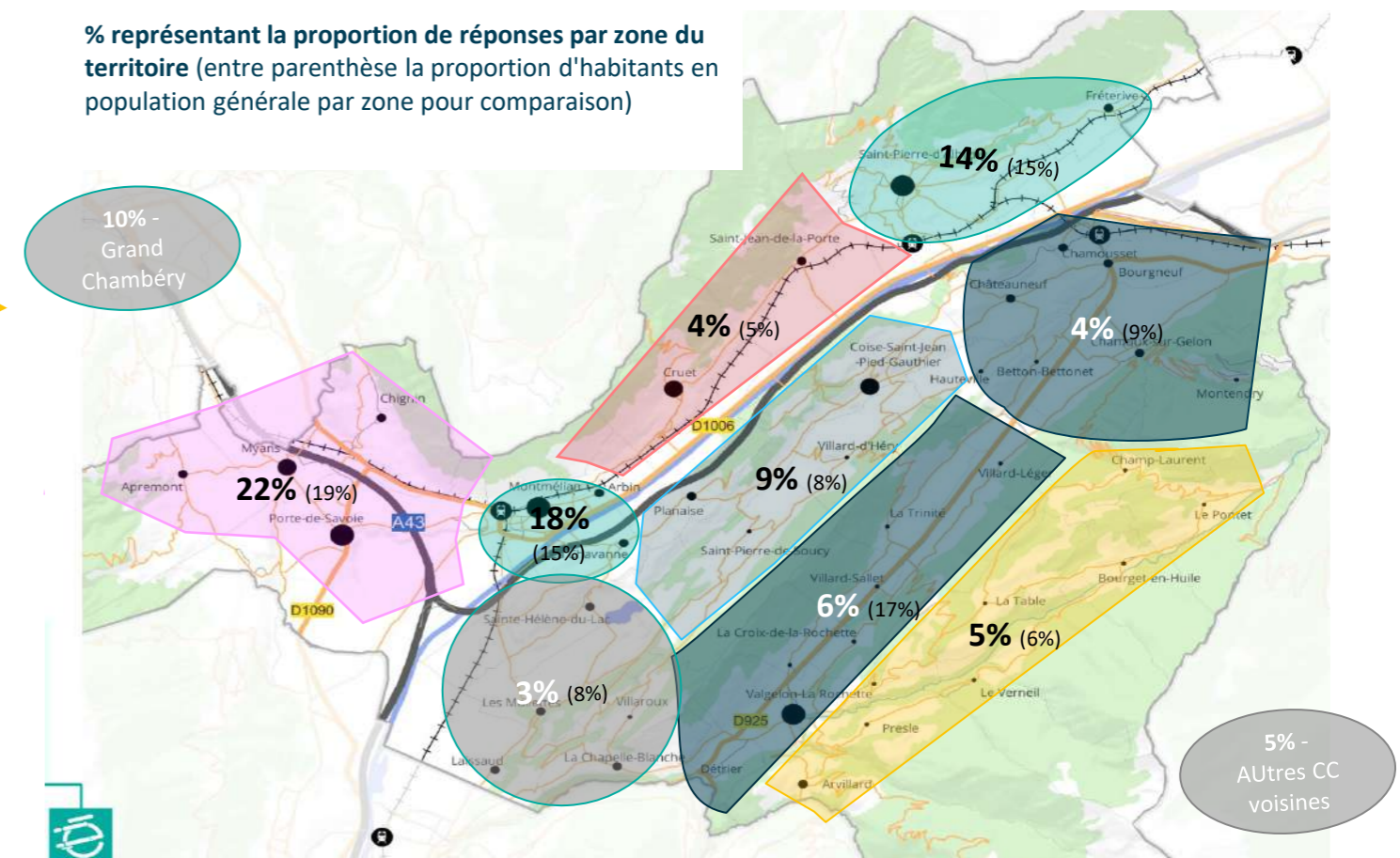
Les habitants de la CCCS qui travaillent sur la CCCS :

Ils se rendent principalement sur Montmélian et Saint Pierre-d'Albigny pour travailler

Les habitants de la CCCS qui travaillent en dehors du territoire :

35% des résidents de la CCCS disent sortir du territoire pour rejoindre leur lieu de travail, notamment à Chambéry pour la plupart d'entre eux

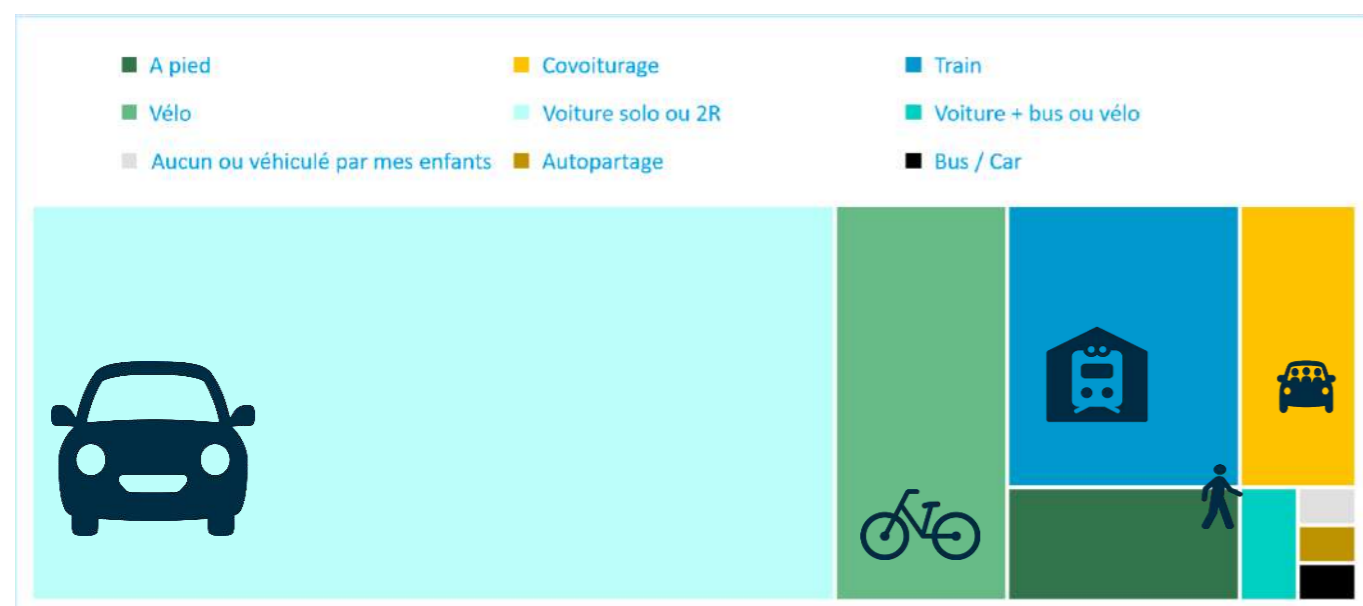
% représentant la proportion de réponses par zone du territoire (entre parenthèse la proportion d'habitants en population générale par zone pour comparaison)



CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

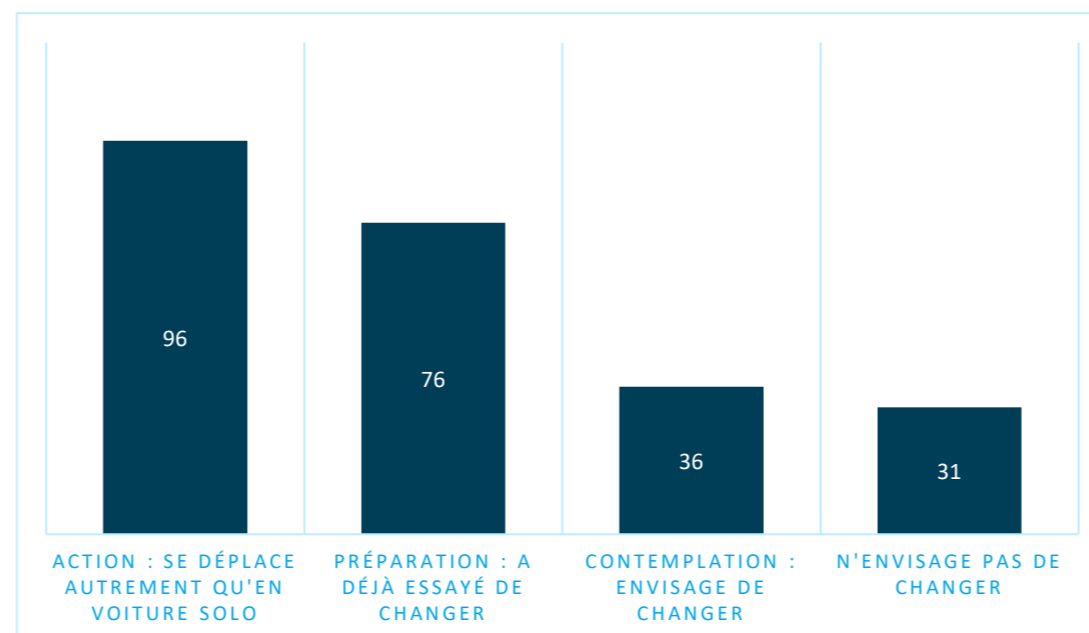
Modes de déplacements

Mode de déplacement principal ?



La voiture est citée comme mode de déplacement principal à 60%. Une grande partie des répondants citent des modes alternatifs comme mode de déplacement principal : vélo (13%), train (13%), covoiturage ou à pied (5% chaque). Les utilisateurs qui ont déjà muté vers une mobilité alternative à la voiture solo sont plus représentés que les utilisateurs de voiture solo (au regard des parts modales sur le territoire).

Envisagez vous de changer de mode de transport ?



Nous nous appuyons ici sur les travaux de Prochaska et Di Clemente, qui identifient des phases dans le changement de comportement vers de nouvelles mobilité

L'enquête a cherché à identifier où se situait les répondants de Coeur de Savoie. Comme le montre la répartition des modes de transports principaux, beaucoup de répondants sont dans l'action, et une grande part également a déjà testé un mode de transport alternatif.

Les réponses apportées par l'enquête seront donc éclairantes en termes de retours d'expérience usagers.

Retours d'expérience, freins, leviers d'actions

Ils sont utilisateurs au quotidien, ou ont déjà essayé un autre mode de transport que la voiture solo : leur retour d'expérience

172 personnes (71% des répondants) sont habituées, ou ont déjà essayé, un mode de transport alternatif à la voiture solo. Les modes les plus testés sont aussi les modes les plus adoptés.

ZOOM VELO



Vélo (35%)

Le vélo "fonctionne bien mais pourrait être amélioré", de l'avis de plus de la moitié des usagers qui ont testé. Ce qui revient le plus, très largement : le besoin d'aménagements sécurisés. (Les usagers habitués du vélo viennent essentiellement de la zone autour de Montmélian. Ceux qui ont testé sont également pour la plupart habitants des zones 1 et 4 (Montmélian/Porte de Savoie))

Plus d'aménagements

« L'accès depuis le pont de l'Isère près de la sorties d'autoroute jusqu'à Alpespace. Et pourtant, un tel potentiel à faire venir des gens à vélo dans cette zone d'activité qui rassemble des entreprises dynamiques telles que Schneider, MND, etc. Beaucoup de collègues ne veulent pas sauter le pas de venir à vélo compte tenu de cet accès non sécurisé. »

Les Marches
Francin
Combe de Savoie

« Il faudrait rendre carrossable le chemin agricole situé à Myans, qui permet de rejoindre la voie verte de Chambéry »

Sensibiliser cyclistes et chauffeurs sur les risques et le partage de la chaussée

Dangereux

Aide à l'achat

Des stationnements vélo en ville
Mais ça progresse!...

avec des auvents pour la pluie

Ils pourraient passer le pas, mais... : identification des points bloquants, manques, et craintes

36 personnes (15% des répondants) envisagent de changer, mais n'ont pas passé le pas. Le vélo et le train sont les moyens de transports les plus cités quand on interroge sur l'envie d'essayer (1/3 chacun). Dans une moindre mesure, ressortent le covoiturage et le bus.



Vélo (~35%)

Pourquoi ils ne passent pas le pas vers le Vélo ?
Principale cause citée, le coût d'achat des VAE (pourtant nécessaires vu le dénivelé). (usagers principalement des secteurs 1,4 et 5 - Montmélian/Porte de Savoie et Val coisin)

Prix d'achat VAE

« Je voulais tester un vélo électrique car le trajet est pentu avec des contraintes horaires (garderie) et je n'ai pas les moyens pour acheter un vélo électrique »

Distance

Dénivelé

Sécurité

Transpiration

CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

ZOOM TRAIN

Ils sont utilisateurs au quotidien, ou ont déjà essayé un autre mode de transport que la voiture solo : leur retour d'expérience

Ils pourraient passer le pas, mais... : identification des points bloquants, manques, et craintes



Train (30%)

Le train est également classé comme "fonctionnant bien mais pouvant être amélioré" par plus de la moitié des usagers qui ont testé. Ce résultat est homogène quelle que soit la gare fréquentée. On retrouve la même structure que pour le vélo : 20% fonctionne bien, 60% à améliorer, 20% fonctionne mal.

Ce n'est pas de votre ressort mais ...

Le train va vite

Manque cadencement Ponctualité

« La ponctualité et la fiabilité »

Plus de trains
matin et soir

La tranche 7h30/8h

Des rames spéciales vélo

L'accès au train « je dois porter mon vélo »

Accessibilité gare

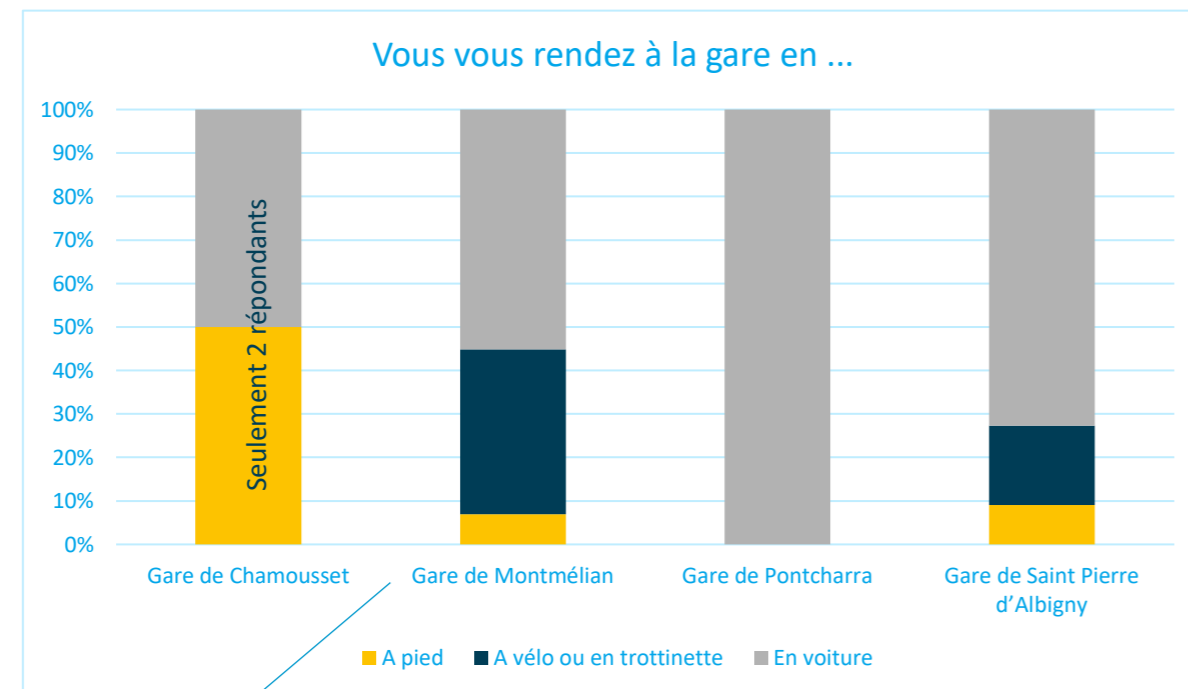
Services en gare

« lieu d'attente et de transit insipide comme de nombreuses gares périurbaines »

Matériel plus fiable

Train trop cher

Comment se rendent-ils à la gare ?



A Montmélian, les modes d'accès à la gare sont diversifiés : la moitié des répondants s'y rendent en voiture, le reste à vélo ou à pied. A Pontcharra et St Pierre d'Albigny, la tendance est très majoritairement à la voiture. (Chamousset seulement 2 réponses).



Train (~35%)

Pourquoi ils ne passent pas le pas vers le Train ?

Horaires des trains

Retard SNCF

inadéquats

Train trop cher

Trajet Gare-Lieu de travail
et Gare-domicile trop compliqué

Souplesse de la
voiture

Retour d'expérience Intermodalité - gare par gare

Retour d'expérience accès gare St Pierre Albigny :

En voiture

Mode d'accès qui fonctionne globalement bien

A FAIRE : 100% des utilisateurs VOITURE nous parle du vélo :

Parkings sécurisés pour les vélos (les existants sont pleins)
Ce mode de transport pourrait être utilisé pour se rendre à la gare.

Et aussi "Il faudrait de la vidéosurveillance sur tous les parkings SNCF.

Je ne vais plus à Montmélian vu le nombre de bris de verre de pare-brise au sol."

En vélo

Mode d'accès qui fonctionne globalement bien

A FAIRE : Mettre plus de box

A pied

Déneiger et entretenir le cheminement piéton (graviers = nids de poule)

Retour d'expérience accès gare Montmélian :

En voiture

Mode d'accès qui fonctionne globalement bien

+ le parking est grand

- besoin de sécuriser le parking

- des navettes permettraient de ne pas avoir à prendre sa voiture

En vélo

Mode d'accès qui fonctionne globalement bien

A FAIRE : Piste cyclable directe et sécurisée gare / centre de Montmélian

Plus de cages à vélos, notamment côté RD1006

Il faudrait des rames vélos

Signalétique vélo vers la Gare = marquer l'inconscient

Des rails sur les escaliers en gare pour les vélos

Retour d'expérience accès gare Pontcharra :

En voiture

Mode d'accès qui fonctionne bien

Pas de commentaires

CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

ZOOM COVOITURAGE

Ils sont utilisateurs au quotidien, ou ont déjà essayé un autre mode de transport que la voiture solo : leur retour d'expérience



Covoiturage (~20%)

Pour la plupart de ceux qui ont essayé, le **covoiturage fonctionne bien**.
On remarque une représentation très homogène de tous les secteurs du territoire dans les usagers habituels.
Ceux qui ont testé viennent pour la moitié de l'extérieur du territoire : Grand Chambéry.

Beaucoup de covoiturage avec des collègues, ou réseau de proximité.
Seulement 5 utilisateurs de la ligne OnCovoit'

Ils utilisent ou ont testé On Covoit' expressions :

Pourquoi ne pas laisser le service fonctionner plus largement ?

Poursuivre la communication

Plus d'arrêts

Des aires de covoit'

Ils covoitent via un réseau de proximité ou appli expressions :

Blablacar Daily
On ne peut pas dire qu'on ne fait pas de détours.
On ne peut pas indiquer son trajet.

Développer le covoiturage dynamique ailleurs que dans le Val Gelon

Sensibiliser/communiquer

Horaires = contrainte

Besoin de mise en relation au sein des entreprises

Ils pourraient passer le pas, mais... : identification des points bloquants, manques, et craintes



Covoiturage (~15%)

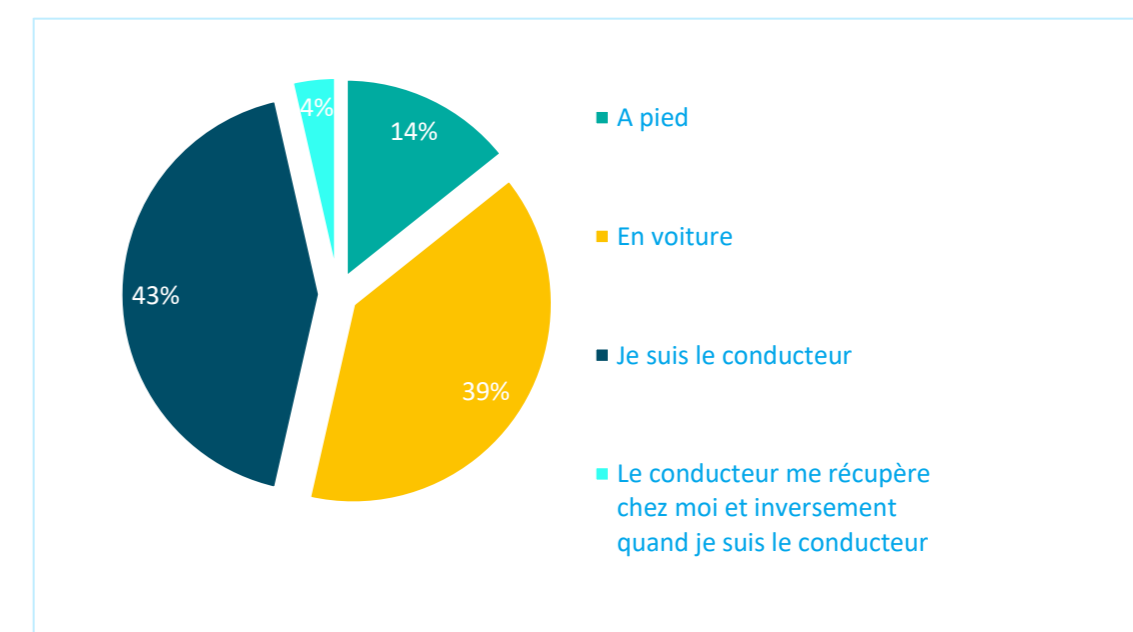
Pourquoi ils ne passent pas le pas vers le covoiturage ?

Manque de souplesse

Pas de covoitureur Identifié + horaires

Enfants

Comment se rendent-ils au lieu de covoiturage ?



ZOOM PIETONS

Ils sont utilisateurs au quotidien, ou ont déjà essayé un autre mode de transport que la voiture solo : leur retour d'expérience



A pied (~10%)

La marche à pied est bien évaluée comme mode de déplacement (0% jugeant que ça "fonctionne mal").

D'où viennent ceux qui se déplacent principalement à pied ?

En majorité de St Pierre d'Albigny/Fréterive
Quelques personnes du secteur Montmélian/Porte de Savoie.

Qui sont-ils

A 75% des femmes
Les actifs et les retraités sont représentés dans la même proportion (42%)

Autres modes de transport, notamment bus/car : 5%

Ils pourraient passer le pas, mais... : identification des points bloquants, manques, et craintes



Quels sont les freins aux déplacements à pied ?

*Vérifier régulièrement la sécurisation du trajet. Taille des haies notamment.

*Sécurisation pour les piétons de la montée des Platanes à Saint-Pierre-d'Albigny

*Ne pas avoir de déplacement professionnel au cours de la journée

Selon les utilisateurs, que faudrait-il améliorer ?



Des trottoirs plus confortables dans les cœurs de bourgs.
Des liaisons entre hameaux
Des zones piétonnes, notamment à Saint Pierre d'Albigny
Des marquages au sol pour matérialiser la voie cyclable (cohabitation vélo/piéton)

CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

Ils n'envisagent pas le changement

Une frange minoritaire des répondants (31 personnes, soit moins de 15%) n'envisagent pas le changement, ils sont tous utilisateurs d'une voiture individuelle

Je dépose les enfants à l'école
et chez la nounou

Pas de bus.

Inexistence, ou Dangerosité et
insécurité des pistes cyclables

Je ne connais pas d'autre moyen que je puisse utiliser

Liaison à pied non sécurisée

Utilisation du train compliqué

Horaires inadéquates **Pratique**

La facilité

Comme indiqué en préambule, il faut garder en tête dans la lecture la part importante d'utilisateurs convaincus du besoin de changer de mobilité (forte représentativité d'utilisateurs déjà utilisateurs de modes alternatifs à la voiture, bien plus haut que ce qui ressort de l'étude des parts modales sur le territoire).

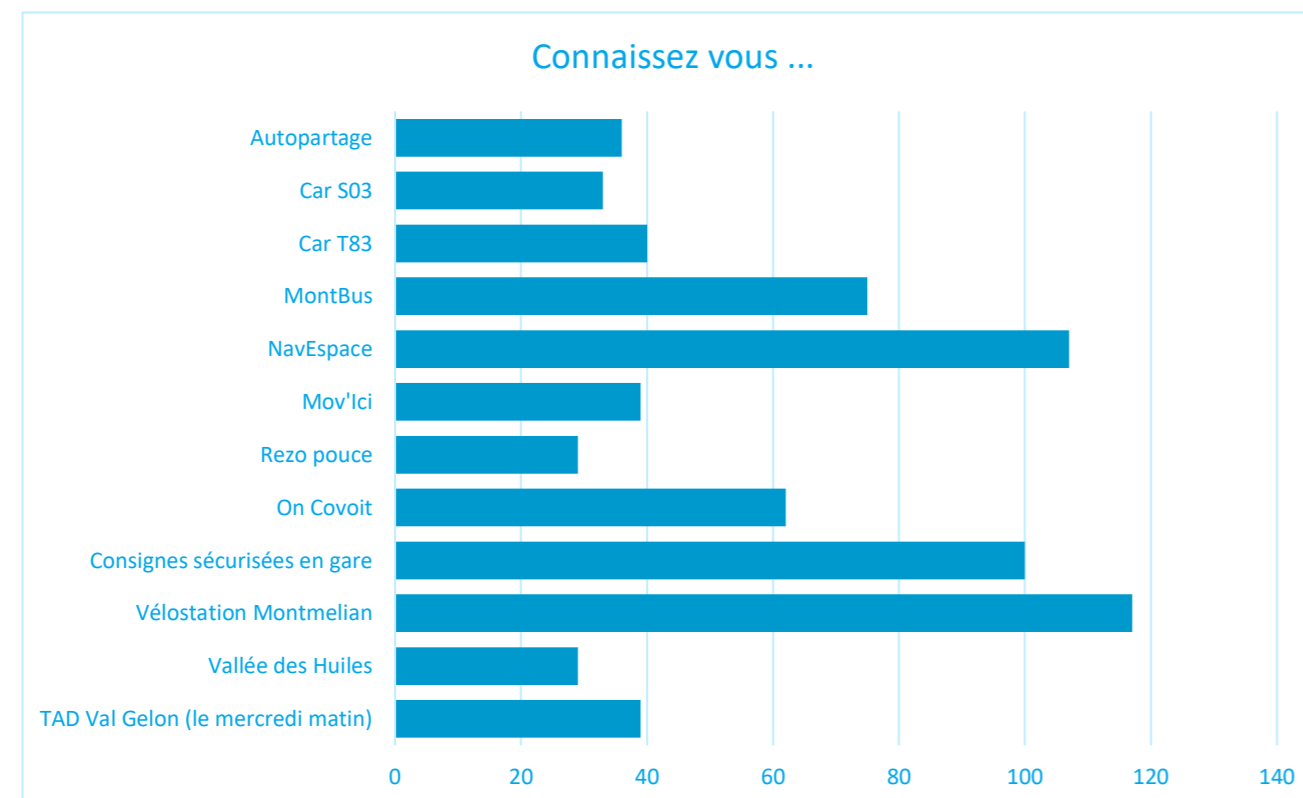
Les pourcentages indiqués pour chaque mode (par exemple les 15% n'envisageant pas le changement) sont certainement plus élevés dans la population générale.

L'enquête doit être lue comme un moyen de mobiliser le retour d'expérience terrain des usagers.

Dans le traitement, nous choisissons de dissocier les éléments de réponse en fonction du positionnement des usagers pour distinguer le retour d'expérience réel (de ceux qui ont essayé) des perceptions. Ici, les freins perçus - de personnes n'ayant jamais passé le pas - sont chaque fois bien différents des retours d'expérience, et notamment pour le vélo.

Enfin, il faut remarquer la corrélation des parts modales entre les "usagers/testeurs" et les "en attente" ; c'est le vélo, et le train qui ressortent nettement, quelle que soit la catégorie

Connaissance de l'offre de mobilité existante



Connaissance de l'offre (médiane) : **2 offres de connues** par chaque usager.

Moins de 10% avec une connaissance forte de l'offre (plus de 6 offres connues sur 12)

Très peu connus (moins de 15% des interrogés) :

- la navette de la vallée des Huiles (même en restreignant aux seuls habitants de la vallée, elle n'est connue qu'à 50%)
- Rezo Pouce (en restreignant sur les habitants de la zone de déploiement : connu par 20% des gens)
- les cars Région

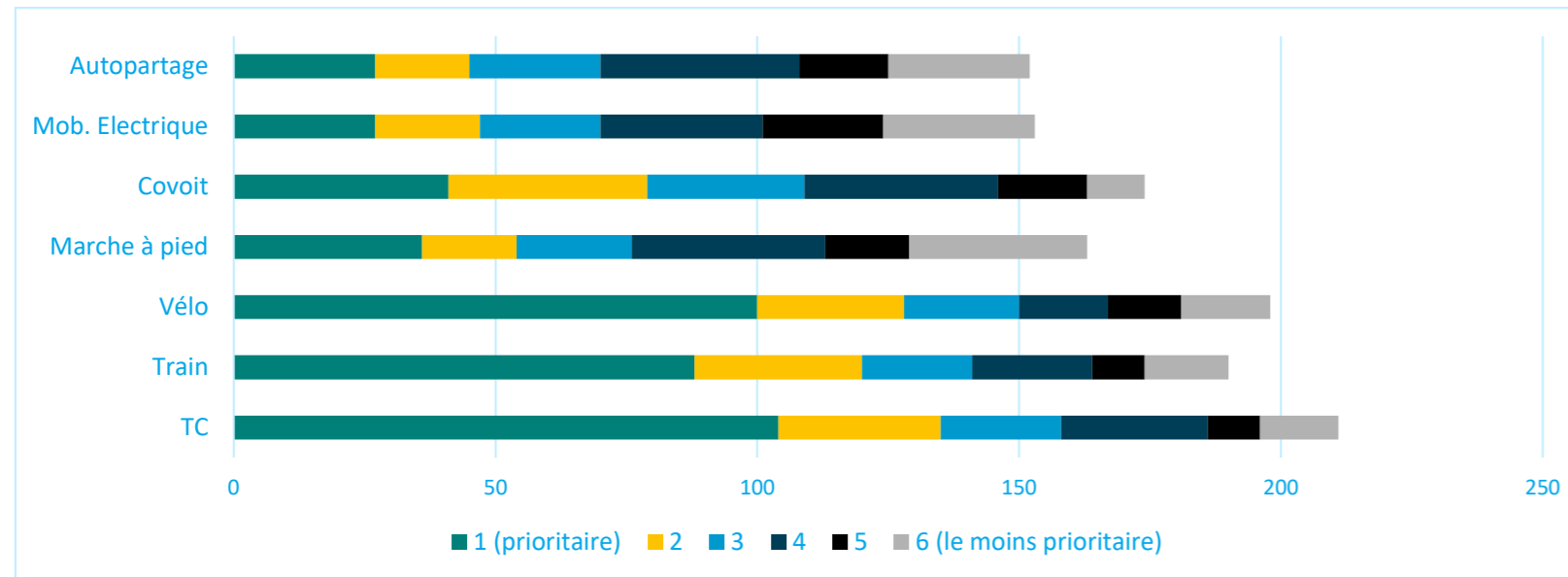
Bien connus (plus de 40% des usagers interrogés) :

- Nav'Espace, particulièrement bien identifiée des habitants autour de Montmélian, et de ceux du Val Coisin (plus de 50%).
- La vélostation Cœur de Savoie à Montmélian est le service le plus connu (également le plus connu par les usagers résidant hors du territoire)
- Les consignes sécurisées en gare

CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

Souhaits Mobilité

Quel mode de transport souhaiteriez-vous voir se développer sur Cœur de Savoie ?



Le graphique ci-contre présente la structure des réponses des usagers à la question : "Sur quelles thématiques voudriez-vous que la communauté de communes agisse pour améliorer vos déplacements?".

Il a été demandé aux usagers de classer leurs réponses en niveaux de priorités.

Les transports en commun, le vélo et le train sont les 3 principaux domaines dans lesquels des actions sont attendues par les usagers.

Souhaits d'action : les idées des habitants :

Ci-contre la représentation graphique des réponses des habitants en champ libre à la question : "Quelles actions aimeriez-vous voir engager ?".

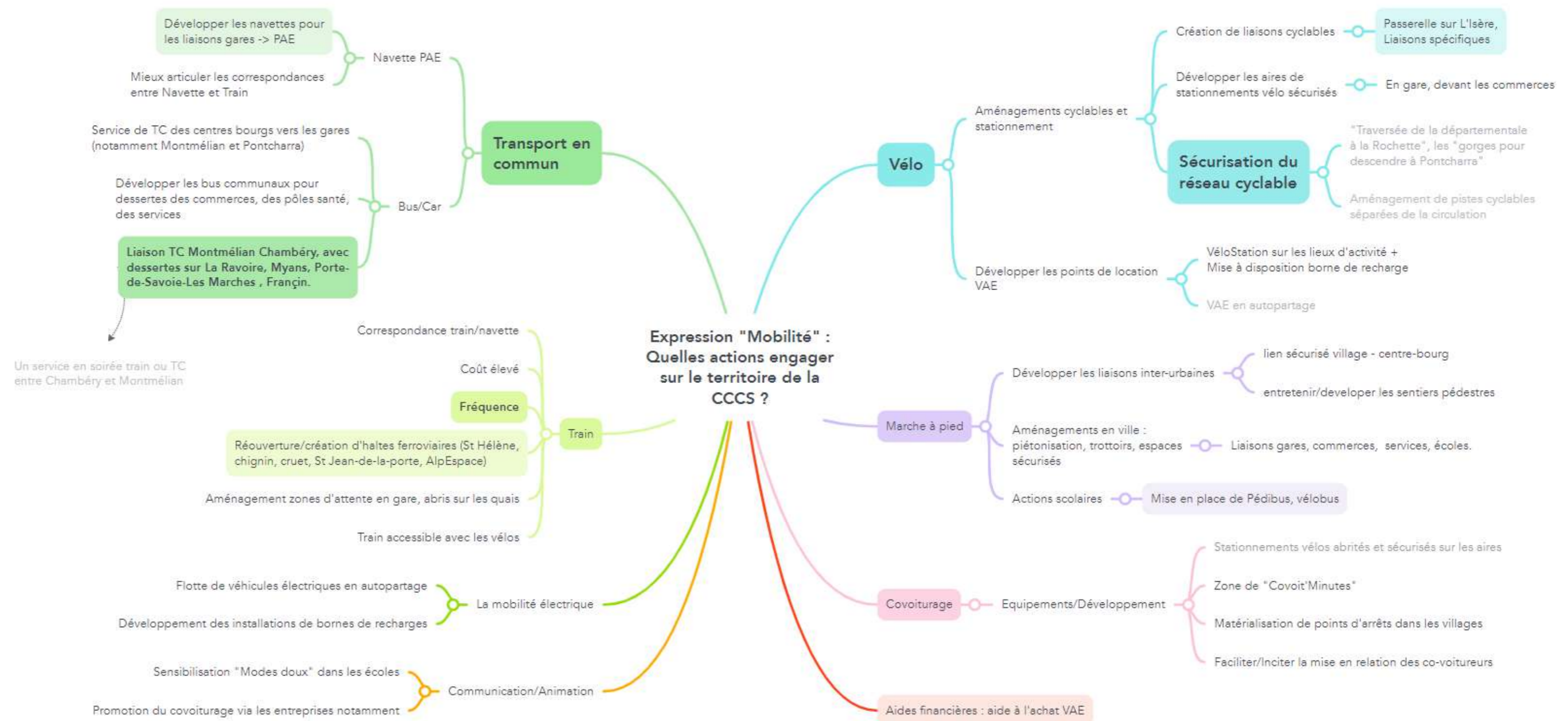
En coloré : les thématiques les plus représentées qui reviennent à de multiples reprises.

Les **Transports en commun** et le **vélo** sont les plus cités

En Gras : les actions spécifiques suggérées plusieurs fois

La **sécurisation du réseau cyclable** est l'action la plus demandée dans le verbatim (40 usagers, soit plus de 15% des interrogés).

La demande d'un travail sur la **fréquence** des trains et la **liaison TC entre Montmélian et Chambéry** ressortent ensuite comme pistes à travailler.





Annexe 3 - PDMS - Résultats de l'enquête entreprises



Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le



ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE



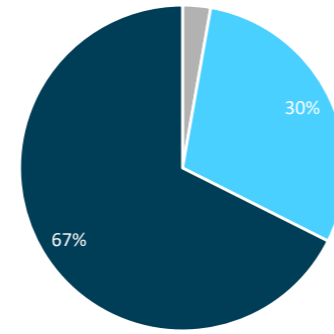
CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE ENTREPRISES - JANVIER 2023

Les répondants

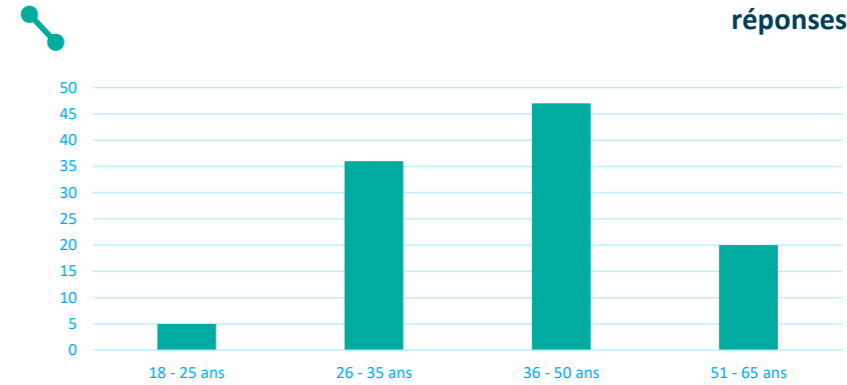
Qui a répondu à l'enquête ?

Lieu de travail	Nombre répondants
Parc d'activités Alpespace	82
Parc d'activités de la Gare / Carouge (St Pierre d'Albigny)	9
Parc d'activités Le Héron	5
Parc d'activités Montmélian / Arbin	2
Parc d'activités Plan Cumin	3
St Jean de maurienne	1
ZA LA CROUZA	1
ZA le Domaine 73250 ST PIERRE D ALBIGNY	1
Communauté de communes Coeur de Savoie	1
Mairie de la Triniité	1
Montmélian centre	1
Parc d'activités Alp'Arc	1

76% des répondants travaillent sur le PAE Alpespace. Les autres zones d'activité sont très faiblement représentées. Nous limiterons donc les analyses zones par zones à AlpEspace, la zone de la Gare et le Héron



Une majorité de réponse de la part des femmes actives
La tranche d'âge la plus représentée est celle des 36-50 ans.
73 enquêtés sur 108 vivent en dehors de la CCCS

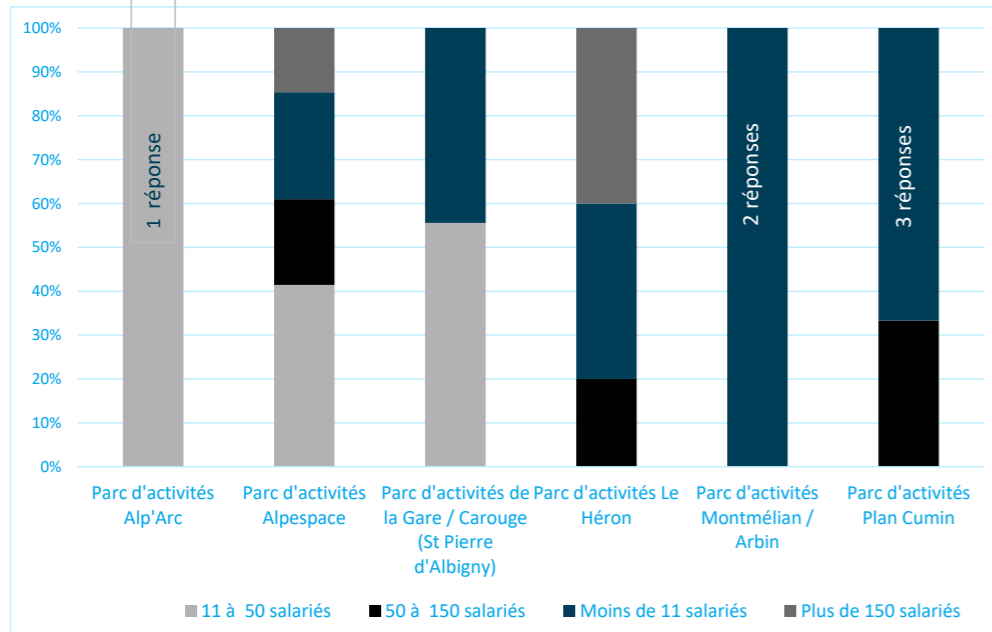


Enquête en ligne diffusée du 10 au 30/01/2023, communication sur l'enquête assurée auprès des entreprises par la CCCS

108
réponses

Les entreprises, Actions déjà engagées

Structure des entreprises :



Les dispositifs mis en place par les entreprises :

44 % des cas font état d'un dispositif mis en place par l'employeur.

Prise en charge 50% transport en commun : cité dans la plupart des cas

Vélo ou VAE mis à disposition par l'entreprise (action minoritaire)

Véhicule partagé mis à disposition par l'entreprise (action minoritaire)

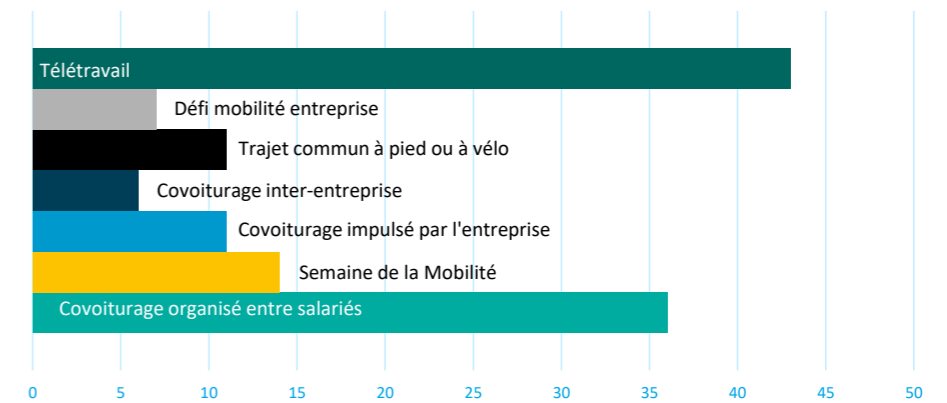
Forfait mobilité durable : une seule occurrence.

Nota : le dispositif reste mal connu des salariés, qui parlent encore d'indemnisation Km Vélo

A noter que dans quasi 60% des cas, les salariés ne font état d'aucun dispositif (même la prise en charge des abonnements TC ne semble pas connue)

Sujet mobilité déjà évoqué avec l'employeur ?

Dans 56% des réponses, les entreprises encouragent le développement des mobilités alternatives en sensibilisant leurs salariés à :

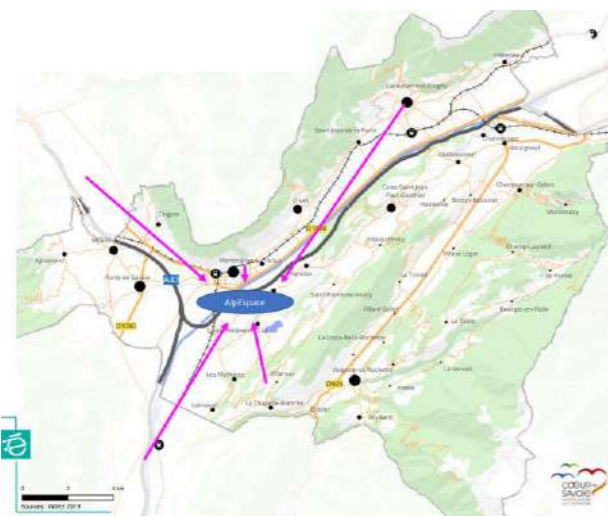


CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE ENTREPRISES - JANVIER 2023

PAE ALP'ESPACE - Modes de déplacements des actifs 82 réponses spécifiques à AlpEspace

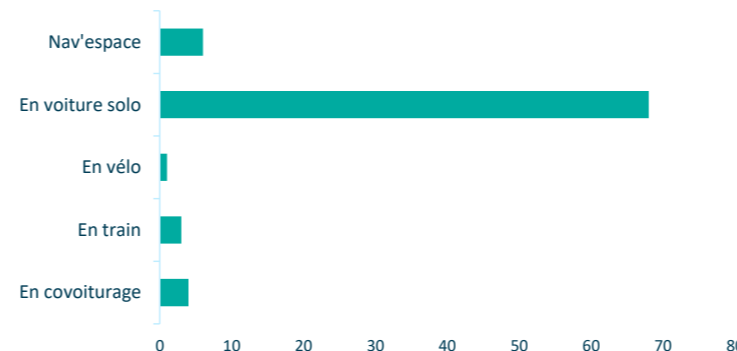
Qui sont-ils ?

Les actifs ayant répondu vivent pour 76% en dehors du territoire de la CCS.



15% des enquêtés travaillent dans une entreprise de plus 150 salariés.

On note une très large tendance à l'utilisation de la voiture individuelle. Les modes de déplacements alternatifs sont peu utilisés.



Pourquoi l'utilisation de la voiture est si prédominante ?

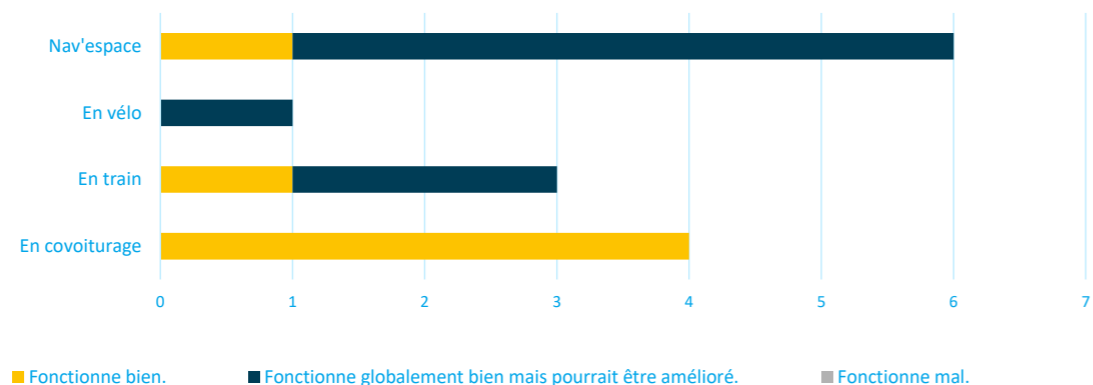


Pour 82% des répondants, les trajets domicile-travail sont faits 5 fois par semaine. Dans la grande majorité des cas, il n'y a pas de déplacements sur la pause méridienne.

Le télétravail semble s'être installé avec des organisations plutôt contraintes (2 jours par semaines)

Sans surprise, étant donné la nature des activités sur AlpEspace, les répondants travaillent sur des horaires de bureau "classiques".

Qualification des services de mobilité alternative par les utilisateurs



Pistes d'amélioration suggérées par les usagers utilisateurs des services

- Nav'Espace** : Faire coïncider les horaires navette/train "correspondance avec la navette"
Horaires à harmoniser avec les horaires de travail
Cadencements "Plus de navettes gare/Alpespace"
- Vélo** : Création de voies cyclables sur Alpespace
"Sécuriser la piste cyclable au moins depuis Montmélian"
Création d'une passerelle sur l'Isère pour les Vélos/Piétons
- Train** : Coordination horaires train et navette
Rouvrir la gare de Saint Hélène / Proposer une halte ou une gare sur le site d'AlpEspace
- Covoiturage** : Mise en relation des usagers pour covoiturer "savoir qui habite près de chez moi pour du covoit"
Proposer une plateforme de mise en relation des usagers de la zone pour covoiturer

Connaissance de l'offre mobilité :

Les enquêtés d'AlpEspace n'ont pas une connaissance exhaustive des possibilités de desserte existante à proximité de la zone :
> Nav'Espace, service connu par 22 personnes (~1/4 des enquêtés)
> La Vélostation de Montmélian par 19 personnes (~1/4 des enquêtés)
> La ligne régionale de bus S03 est très peu identifiée

Communiquer "desserte, horaire, fréquence"

Et si ils devaient prioriser les actions à mettre en place :



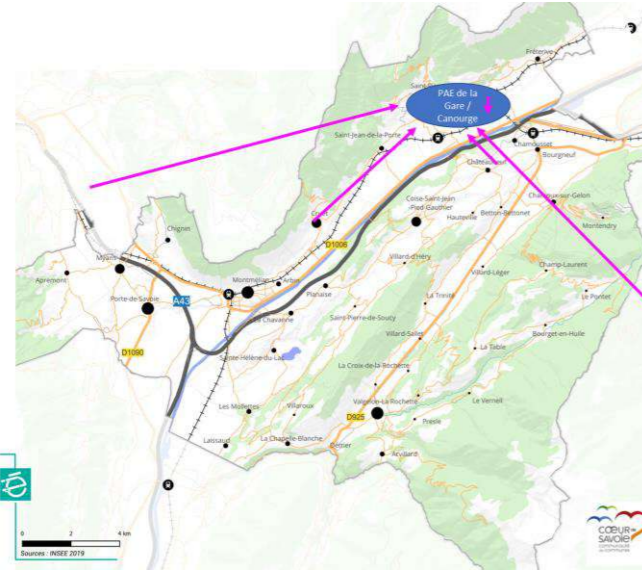
CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE ENTREPRISES - JANVIER 2023

PAE de la Gare/Carouge - Modes de déplacements des actifs 9 réponses spécifiques à PAE la Gare/Carouge

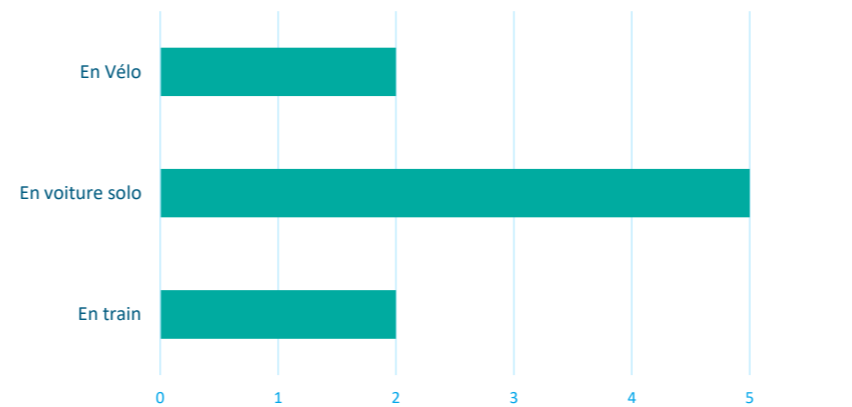
L'analyse ci-dessous est basée sur un nombre restreint de réponses. Il convient donc de considérer les retours avec recul, l'intérêt du traitement étant de donner quelques retours usagers "verbatim" sur le fonctionnement des mobilités.

Qui sont-ils ?

La moitié des répondants vivent en dehors du territoire de la CCCS



Les trajets des répondants sont réalisés :



Pourquoi l'utilisation de la voiture est-elle dominante ?

Souplesse Dépose des enfants à l'école
Rapidité Campagne
Pas de Transport en commun entre Challes-les-Eaux et Saint Pierre d'Albigny
Hameau
Gérer les imprévus

Qualification des services de mobilité alternative?

Pour le vélo comme pour le train, les usagers enquêtés pensent que ces services fonctionnent globalement bien mais suggèrent quelques améliorations :

Pistes d'amélioration suggérées pour chaque mode

Vélo	Permettre un accès vélo plus facile dans les trains Bandes cyclables pour relier le centre-bourg de Saint Pierre d'Albigny à la zone Carouge " Itinéraire pas sécurisé surtout la rue de la gare" L'acquisition d'un VAE
Train	Accès aux trains avec les vélo, " dur dans les vieux trains" La fréquence des trains Les services en gare (salle d'attente, abris sur le quai B) Remise en route de la gare de Chignin
Covoiturage	Mise en relation entre covoitureurs

Connaissance de l'offre mobilité :

Sur l'ensemble de l'offre mobilité déployée sur le territoire, les enquêtés connaissent les offres relatives à leur zone d'activité :

- > La Vélostation Cœur de Savoie
- > Les stationnements vélo sécurisés en gare de Saint Pierre d'Albigny

Et si ils devaient prioriser les actions à mettre en place :

Selon les usagers du PAE de la Gare/Canourge

<p>1</p> <p>LE PLUS CITE :</p> <p>Stationnements sécurisés : "casiers sécurisés à vélo en gare" + stationnement abrité</p> <p>Développement des pistes cyclables</p> <p>Vélo / Déplacements à pied</p>	<p>2</p> <p>Développer les transports en commun au sens large</p>	<p>ET AUSSI :</p> <p>"Boulangerie ou accès repas rapide sur zone de Carouge"</p> <p>"Mise en relation covoiturage"</p> <p>Sans avis</p>
--	--	---

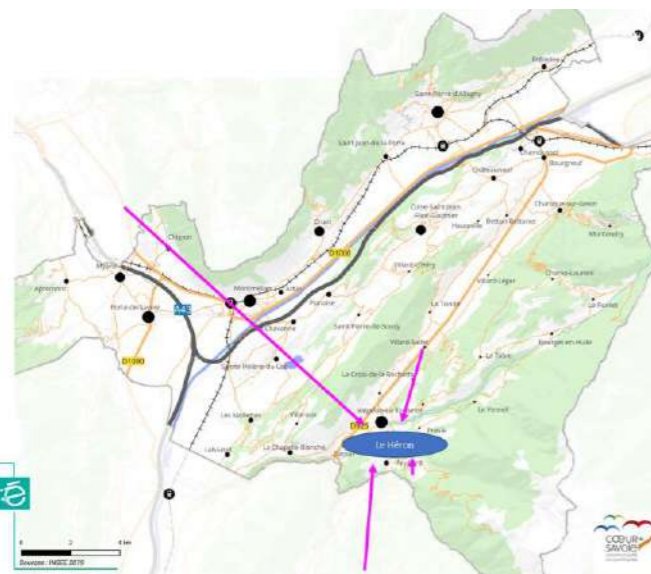
CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE ENTREPRISES - JANVIER 2023

PAE Le Héron - Modes de déplacements des actifs 5 réponses spécifiques à PAE Le Héron

L'analyse ci-dessous est basée sur un nombre restreint de réponses. Il convient donc de considérer les retours avec recul, l'intérêt du traitement étant de donner quelques retours usagers "verbatim" sur le fonctionnement des mobilités.

Qui sont-ils ?

Plutôt des extérieurs vivant en dehors du territoire de la CCCS



Sur ce PAE, les enquêtés utilisent tous la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail

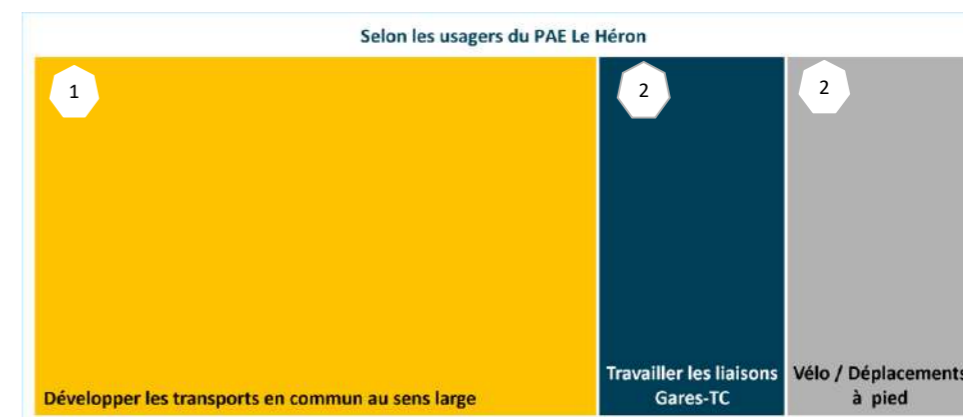
➔ Pourquoi l'utilisation de la voiture est si prédominante ?

Distance domicile-travail
Utilisation de la voiture pour des RDV professionnels
Pas les moyens d'acquérir un vélo électrique
Horaires variables
Seul moyen de locomotion de bout en bout

➔ Et si ils devaient prioriser les actions à mettre en place :

➔ Pistes d'amélioration suggérées :

- Covoiturage** Développement du covoiturage (localisation des aires)
- Autopartage** Mise à disposition d'un véhicule d'entreprise pour les RDV professionnels
- Vélo** Service de location vélo électrique plus proche





Annexe 4 - PDMS - Budget transport



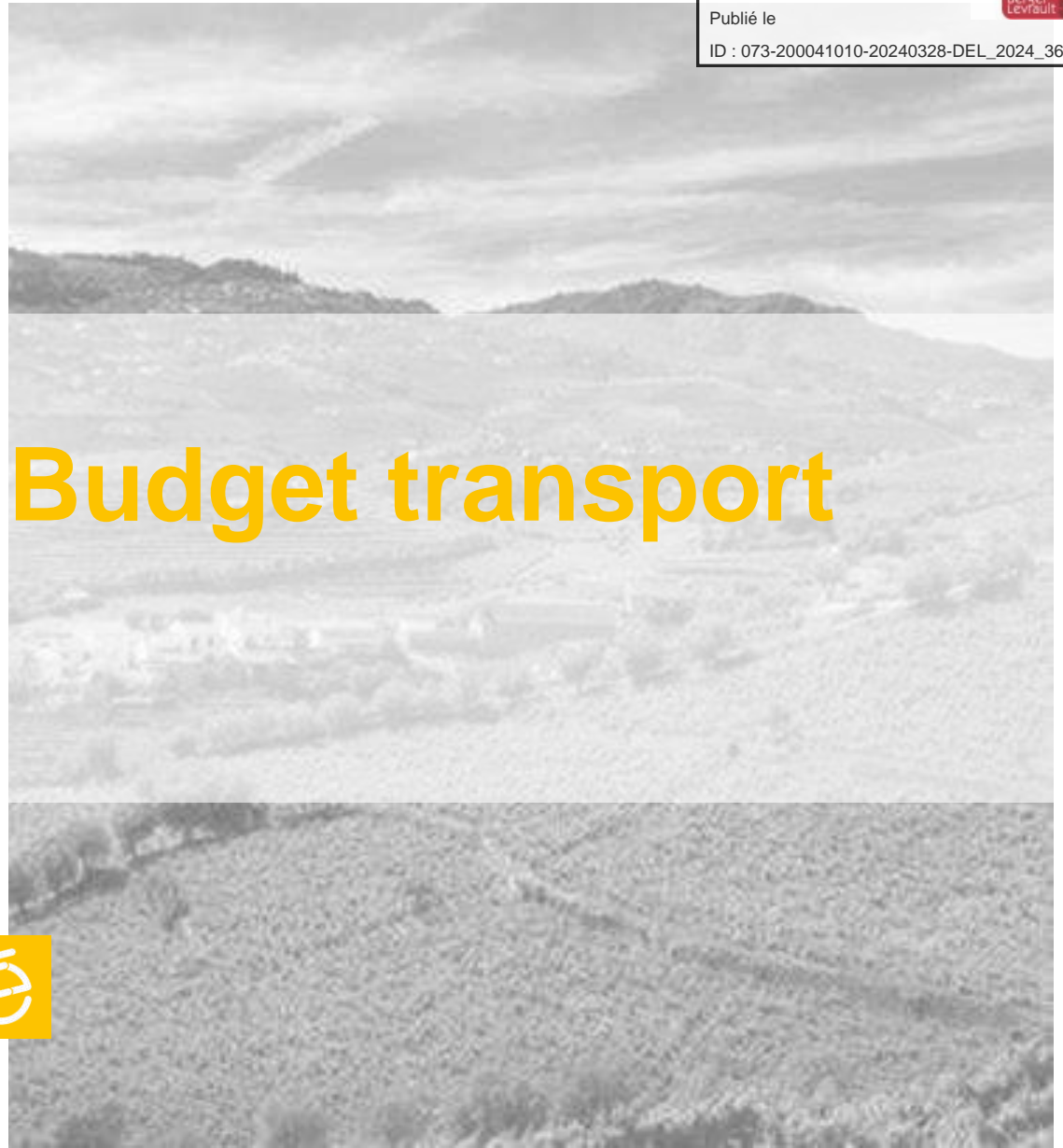
Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le



ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE



BUDGET TRANSPORT Cœur de Savoie - éléments de synthèse prospective financière 2024-2030, intégrant les actions du Plan de Mobilité Simplifié

	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

	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

	ALLOUE 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Opérations d'ordre	0	0	0	0	0	0	0	0
Total ordre	0	0	0	0	0	0	0	0
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 CR TS)	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

	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

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

Chapitre	Libellé
011	MARCHE PUBLIC DE TRANSPORT
	MONTBUS
	NAV'ESPACE
	Ligne gare de Montmélian - Médipôle
	transport scolaire
	Etude PDMS
	Vélostation (loyer, charges)
	Vélostation (gestion)
	Contrôle TS
011	Marché public (ligne covoiturage)
011	gratification covoiturage blabladay
011	gratification covoiturage oncovoit
011	Marché TUS
011	Animation, sensibilisation, défi des écoliers, etc
011	Communication PAE
011	Communication mobilité (sensibilisation)
011	concours divers
011	MAAS - maintenance application
011	entretiens réseau voies vélos
SOUS TOTAL 011	
012	
012	
012	
012	CHARGES DE PERSONNEL ACTUELLES (porté en 2023 par le BP)
012	création poste de chargé de mission
012	
SOUS TOTAL 012	
014	RESTITUTION TAXE VERSEMENT MOBILITE
SOUS TOTAL 014	
65	FRAIS DE MISSION DES ELUS
65	INDEMNITES DES ELUS
65	COTISATIONS DE RETRAITE
65	CREANCES ADMISES EN NON VALEUR
65	CREANCES ETEINTES
65	COTISATIONS DE SECURITE SOCIALE - PART PATRONALE
65	Abris bus
65	participation autres organismes
65	Région + indemnité élèves
	CONTRIBUTION AU FUTUR SYNDICAT MIXTE
SOUS TOTAL 65	
66	intérêts de l'emprunt
SOUS TOTAL 66	

ALLOUE 2023	Projections							
	2024	2025	2026	2027	2028			
	0	0	0	0	0	0	0	
30 000	30 000	30 000	30 000	25 000	25 750	26 500	27 250	
48 000	55 000	55 000	55 000	172 000	177 160	182 320	187 480	
				112 000	115 360	118 720	122 080	
2 608 305	2 848 000	2 904 960	2 963 059	3 022 320	3 082 767	3 144 422	3 207 311	
36 500								
11 500	11 604	11 708	11 813	11 920	12 027	12 135	12 244	
30 000	30 900	31 827	38 192	39 338	40 518	41 734	42 986	
6 000	6 054	6 108	6 163	6 219	6 275	6 331	6 388	
36 000	36 000	37 080	38 192	39 338	40 518	41 734	42 986	
76 000	76 000	76 000	76 000	76 000	76 000	76 000	76 000	
9 000	10 800	12 960	13 077	13 194	13 313	13 433	13 554	
		30 000	60 000	61 800	63 654	65 564	67 531	
48 000	49 440	50 923	52 451	54 024	55 645	57 315	59 034	
	0	0	8 000	8 240	8 487	8 742	9 004	
	5 000	10 000	10 300	10 609	5 000	5 150	5 305	
4 000	4 120	4 244	4 371	4 502	4 637	4 776	4 919	
		0	0	0			10 000	
	0	0	0	0	0	0	0	
	16 000	38 000	38 000	54 000	54 000	66 000	66 000	
2 943 305	3 178 918	3 298 810	3 404 619	3 710 505	3 781 112	3 870 875	3 960 071	
	0	0	0	0	0	0	0	
	0	0	0	0	0	0	0	
	0	0	0	0	0	0	0	
283 000	283 000	287 245	291 554	295 927	300 366	304 871	309 444	
	31 950	63 900	64 859	65 831	66 819	67 821	68 838	
	0	0	0	0	0	0	0	
283 000	314 950	351 145	356 412	361 758	367 185	372 693	378 283	
	0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	0	
	0	0	0	0	0	0	0	
	0	0	0	0	0	0	0	
	0	0	0	0	0	0	0	
	0	0	0	0	0	0	0	
	0	0	0	0	0	0	0	
4 800	4 800	4 800	4 800	4 800	4 800	4 800	4 800	
21 800	22 345	22 904	23 476	24 063	24 665	25 281	25 913	
7 000	7 175	7 354	7 538	7 727	7 920	8 118	8 321	
	45 000	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	
33 600	79 320	110 058	110 814	111 590	112 385	113 199	114 034	
	11 177	48 196	60 346	80 037	107 376	123 005	136 754	
0	11 177	48 196	60 346	80 037	107 376	123 005	136 754	

COUT DE FONCTIONNEMENT ANNUEL ACTUALISE	
--	--

3 259 905	3 584 365	3 808 209	3 932 192	4 263 890	4 368 057	4 479 772	4 589 142
------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------	------------------

actions existantes		3 192 238	3 255 868	3 324 134	3 303 446	3 369 085	3 436 079	3 504 456
actions nouvelles		77 177	201 196	251 646	598 686	631 787	671 000	706 403
		3 584 365	3 808 209	3 932 192	4 263 890	4 368 057	4 479 772	4 589 142

RECETTES DE FONCTIONNEMENT

Libellé	Chapitre	Article
PRODUITS DIVERS DE GESTION COURANTE	75	7588
recettes transport voyageurs	70	70610
Recettes usagers Vélostation		
RECETTES USAGERS GARE-MEDIPOLE	70	
RECETTES SUPPLEMENTAIRES USAGERS MONTBUS	70	
RECETTES SUPPLEMENTAIRES USAGERS NAV'ESPACE	70	
SCOLAIRES CONVENTION DEPARTEMENT	70	70611
REVERSEMENT PUBLICITE	70	
SCOLAIRES CONVENTION	70	70611
LOCATIONS PUBLICITAIRES	70	7083
Sous total 70		
VERSEMENT MOBILITE	73	734
Sous total 73		
SUB. D'EQUILIBRE DU BUDGET PRINCIPAL	74	748
SUBVENTION ETAT OnCovoit Fond vert	74	7471
SUBVENTION REGION	74	7472
SUBVENTION département (plan de mobilité)	74	7473
SUBVENTION (poste technicien)	74	7475
SUBVENTION ETAT GRATICATION BLABLADAILY	74	
Sous total 74		
REDEVANCE UTILISATION BIENS	75	758
REBOURSEMENT REGION	75	7588
PRODUITS DIVERS DE GESTION COURANTE	75	758
Sous total 75		
PRODUITS DE CESSIONS D'ELEMENTS D'ACTIF	77	775
AUTRES PRODUITS EXCEPTIONNELS	77	778
REBOURSEMENT TICPE		
Sous total 77		

Projections

ALLOUE 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
210 000	212 100	214 221	216 363	218 527	220 712	222 919	225 148
6 000	6 120	6 242	6 367	6 495	6 624	6 757	6 892
				9 000	9 180	9 364	9 551
				2 000	2 040	2 081	2 122
				19 200	19 584	19 976	20 375
216 000	218 220	220 463	222 730	255 221	258 141	261 096	264 089
	629 887	1 291 269	1 323 551	1 356 639	1 390 555	1 425 319	1 460 952
0	629 887	1 291 269	1 323 551	1 356 639	1 390 555	1 425 319	1 460 952
534 000							
	5 400	6 480	6 538	6 597	6 657	6 716	6 777
1 364 500	1 364 500	1 364 500	1 364 500	1 364 500	1 364 500	1 364 500	1 364 500
23 000							
18 000							
46 000	46 000	46 000					
1 985 500	1 369 900	1 370 980	1 371 038	1 371 097	1 371 157	1 371 216	1 371 277
735 000	820 000	820 000	820 000	820 000	820 000	820 000	820 000
735 000	820 000	820 000	820 000	820 000	820 000	820 000	820 000
0	0	0	0	0	0	0	0

TOTAL RECETTES REELLES DE 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
1 Vélos : velostation & aide à l'achat (préexistant)								
Consigne (achat + travaux)	50 000							
Fonds de concours communes amgt cyclable	50 000							
Aide achat VAE	20 833	20 833	20 833	20 833	20 833			
Achat nouveaux vélos	12 500	12 500	12 500	12 500				
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 1 - Coût total actualisé (€HT)	133 333 €	33 333 €	33 333 €	34 500 €	21 896 €	0 €	0 €	0 €
2 Vélos : déploiement des liaisons								
Nombre d'unités								
PRIORITE DEPLOIEMENT 1 Coût unitaire non actualisé (€HT)	260 833 €	313 476 €	1 245 384 €	518 910 €				
PRIORITE DEPLOIEMENT 2 Coût unitaire non actualisé (€HT)				223 474 €	893 894 €	372 456 €		
PRIORITE DEPLOIEMENT 3 Coût unitaire non actualisé (€HT)				177 852 €		711 406 €	296 419 €	
PRIORITE DEPLOIEMENT 4 Coût unitaire non actualisé (€HT)					57 859 €		462 874 €	636 451 €
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 2 - Coût total actualisé (€HT)	260 833 €	313 476 €	1 245 384 €	952 443 €	1 000 293 €	1 156 481 €	822 314 €	699 460 €
3 ONCONVOIT : 3 nouveaux points d'arrêt + modification application								
Nombre d'unités	1	0,5	0,5					
Coût unitaire non actualisé (€HT)	8 500 €	40 000 €	40 000 €					
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 3 - Coût total actualisé (€HT)	8 500 €	20 000 €	20 000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
4 sites de covoiturage Val Celon et Vallée des Huiles								
Nombre d'unité			1				1	
Coût unitaire non actualisé (€HT)			10 000 €				5 000 €	
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 4 - Coût total actualisé (€HT)	0 €	0 €	10 000 €	0 €	0 €	0 €	5 415 €	0 €
5 Extensions parkings Gare SPA et Gare Chamousset								
Nombre d'unité					1	1		
Coût unitaire non actualisé (€HT)					50 000 €	50 000 €		
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 5 - Coût total actualisé (€HT)	0 €	0 €	0 €	0 €	52 550 €	53 350 €	0 €	0 €
6 Charte d'aménagement								
Nombre d'unité			1					
Coût unitaire non actualisé (€HT)			15 000 €					
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 6 - Coût total actualisé (€HT)	0 €	0 €	15 000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
7 Point service vélo (dont recharge électrique)								
Nombre d'unité				1	1	1		
Coût unitaire non actualisé (€HT)				10 000 €	10 000 €	10 000 €		
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 7 - Coût total actualisé (€HT)	0 €	0 €	0 €	10 350 €	10 510 €	10 670 €	0 €	0 €
8 Stationnement vélos								
Nombre d'unité GARE		30	50					
Coût unitaire actualisé GARE (€HT)		400 €	400 €					
Nombre d'unité Communes		20	50	100	80	30	30	30
Coût unitaire actualisé Communes (€HT)		200 €	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €
Réalisé 2023	87 500 €							
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 8 - Coût total actualisé (€HT)	87 500 €	16 000 €	30 000 €	20 700 €	16 816 €	6 402 €	6 498 €	6 594 €
9 MAAS / Billettique								
Nombre d'unité							1	1
Coût unitaire non actualisé (€HT)							15 000 €	85 000 €
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 9 - Coût total actualisé (€HT)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	16 245 €	93 415 €
10 poteaux d'arrêt (Nav/Espace et Montbus)								
Nombre d'unité	37 500	1	1	1	21	1	1	1
Coût unitaire non actualisé (€HT)		10 000 €	10 000 €	10 000 €	1 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 10 - Coût total actualisé (€HT)	37 500 €	10 000 €	10 000 €	10 350 €	32 071 €	10 670 €	10 830 €	10 990 €
11 Remboursement encours de dette BP / aléas								
Rb K emprunté	10 402	20 761	56 070	71 731	95 890	129 465	155 421	182 136
Pas d'aléa provisionné								
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 11 - Coût total actualisé (€HT)	10 402 €	20 761 €	56 070 €	71 731 €	95 890 €	129 465 €	155 421 €	182 136 €
DEPENSES D'INVESTISSEMENT (€HT)	538 068 €	392 810 €	1 363 717 €	1 028 343 €	1 134 136 €	1 237 573 €	861 302 €	810 459 €

	1	2	3	4	10	20	40	Total général	Total arrondi au 10000e près
Coût par niveau (brut SD Vélo)	1 544 375 €	1 108 500 €	882 200 €	475 200 €	1 585,00 €	6 000,00 €	385 800,00 €	4403660	4400000
Application de +20% (écart prévisionnel / réel consta	1 853 250 €	1 330 200 €	1 058 640 €	570 240 €	1 902,00 €	7 200,00 €	462 960,00 €	5284392	5280000
Application de +12% de MOE	2 075 640 €	1 489 824 €	1 185 677 €	638 669 €	2 130 €	8 064 €	518 515 €	5918519,04	5920000
Subvention de 30% du département pour les axes st	622 692 €	446 947 €	355 703 €	191 601 €	639,07 €	2 419,20 €	155 554,56 €	1775555,712	
Subvention "autre // AAP territoire vélo ?" de 20% du	415 128 €	297 965 €	237 135 €	127 734 €	426,05 €	1 612,80 €	103 703,04 €	1183703,808	
Reste à charge CCCS d'ici 2030 (avec subv 30% seule	1 452 948 €	1 042 877 €	829 974 €	447 068 €	1 491,17 €	5 644,80 €	362 960,64 €	4142963,328	4140000
Reste à charge CCCS d'ici 2030 (avec subv 30% + 20%	1 037 820 €	744 912 €	592 838 €	319 334 €	1 065,12 €	4 032,00 €	259 257,60 €	2959259,52	2960000



RECETTES D'INVESTISSEMENT HORS 001		Projections (€TTC)								TOTAL
Libellé	Chapitre	ALLOUE 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
FCTVA	10	49 200								
sous total 20		49 200	0	0	0	0	0	0	0	0
SUBVENTION DPMT 30%	13		94 043	373 615	285 733	300 088	346 944	246 694	209 838	
SUBVENTION par appels à projets (20%)	13		78 562	272 743	205 669	226 827	247 515	172 260	162 092	
dont Subvention dédiée vélos	13		52 167	62 695	249 077	190 489	231 296	164 463	139 892	
REGION_FINANCEMENT POTEAUX D'ARRET	13		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	
sous total 13		10 000	182 605	656 359	501 402	536 915	604 459	428 955	381 930	3 292 623
RECETTES RELLES D INVESTISSEMENT		59 200	182 605	656 359	501 402	536 915	604 459	428 955	381 930	3 292 623

années	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Récapitulatif	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Capital remboursé	10 360	45 669	61 329	85 488	119 063	145 020	171 735	180 321	189 338	198 804	208 745	219 182	230 141	241 648	253 730
Intérêts	11 177	48 196	60 346	80 037	107 376	123 005	136 754	128 167	119 151	109 684	99 744	89 307	78 348	66 841	54 758
Annuité	21 537	93 865	121 676	165 525	226 439	268 024	308 489	308 489	308 489	308 489	308 489	308 489	308 489	308 489	308 489

Année de l'emprunt	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
Montant	223 549	750 735	288 667	455 143	632 263	431 645	420 004	0	0						
Taux	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%
Durée	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15

Intérêts correspondants															TOTAL	
1	2024	11 177														11 177
2	2025	10 659	37 537													48 196
3	2026	10 116	35 797	14 433												60 346
4	2027	9 544	33 971	13 764	22 757											80 037
5	2028	8 945	32 053	13 062	21 703	31 613										107 376
6	2029	8 315	30 039	12 325	20 595	30 148	21 582									123 005
7	2030	7 654	27 925	11 550	19 432	28 610	20 582	21 000								136 754
8	2031	6 960	25 705	10 737	18 212	26 995	19 532	20 027	0							128 167
9	2032	6 231	23 373	9 884	16 930	25 299	18 429	19 005	0	0						119 151
10	2033	5 466	20 926	8 987	15 584	23 518	17 271	17 932	0	0	0					109 684
11	2034	4 662	18 356	8 046	14 170	21 648	16 056	16 806	0	0	0					99 744
12	2035	3 818	15 657	7 058	12 686	19 685	14 779	15 623	0	0	0					89 307
13	2036	2 933	12 823	6 020	11 128	17 623	13 439	14 381	0	0	0					78 348
14	2037	2 002	9 848	4 931	9 492	15 459	12 032	13 076	0	0	0					66 841
15	2038	1 026	6 724	3 787	7 774	13 186	10 554	11 707	0	0	0					54 758
16	2039		3 444	2 586	5 971	10 800	9 002	10 269	0	0	0					42 072
17	2040			1 324	4 077	8 294	7 373	8 759	0	0	0					29 828
18	2041				2 088	5 663	5 662	7 174	0	0	0					20 588
19	2042					2 901	3 866	5 510	0	0	0					12 277
20	2043						1 980	3 762	0	0	0					5 742
21	2044							1 927	0	0	0					1 927

Capital remboursé															TOTAL	
1	2024	10 360														10 360
2	2025	10 878	34 791													45 669
3	2026	11 422	36 530	13 377												61 329
4	2027	11 993	38 357	14 046	21 092											85 488
5	2028	12 592	40 275	14 749	22 147	29 301										119 063
6	2029	13 222	42 288	15 486	23 254	30 766	20 003									145 020
7	2030	13 883	44 403	16 260	24 417	32 304	21 004	19 464								171 735
8	2031	14 577	46 623	17 073	25 638	33 919	22 054	20 437	0							180 321
9	2032	15 306	48 954	17 927	26 920	35 615	23 156	21 459	0	0						189 338
10	2033	16 071	51 402	18 823	28 266	37 396	24 314	22 532	0	0	0					198 804
11	2034	16 875	53 972	19 765	29 679	39 265	25 530	23 659	0	0	0					208 745
12	2035	17 719	56 671	20 753	31 163	41 229	26 806	24 841	0	0	0					219 182
13	2036	18 605	59 504	21 791	32 721	43 290	28 147	26 084	0	0	0					230 141
14	2037	19 535	62 479	22 880	34 357	45 455	29 554	27 388	0	0	0					241 648
15	2038	20 512	65 603	24 024	36 075	47 727	31 032	28 757	0	0	0					253 730
16	2039		68 883	25 225	37 879	50 114	32 583	30 195	0	0	0					244 880
17	2040			26 487	39 773	52 620	34 213	31 705	0	0	0					184 796
18	2041				41 761	55 250	35 923	33 290	0	0	0					166 225
19	2042					58 013	37 719	34 954	0	0	0					130 687
20	2043						39 605	36 702	0	0	0					76 308
21	2044							38 537	0	0	0					38 537



Annexe 5 - PDMS - Tableau des actions



Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le



ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE



Secteur	Mode traité	Attendu ? (résultat de la concertation)	Commentaires	Priorité fonction	Coût investissement	Coût annuel d'exploitation	Complexité technique	Délais	Environnement	Qui pilote ?			Priorité progra	Précisions concernant l'ordonnancement (si écart avec la priorité fonctionnelle)
										Qui pilote ?	Qui associer ?	Financements disponibles		

OBJECTIF 1 - Conforter l'armature ferroviaire comme squelette

Régulation de la halte ferroviaire de Chignin (priorité 1)																						
Régulation de la halte ferroviaire de Saint Hélène																						
Cadencement de l'offre ferroviaire (RER Chamberien) 1.1 et 1.2																						
1.1	TOUTES GARES : Renforcer le stationnement vélo sécurisé en gares													1								
1.2	TOUTES GARES : liaisons cyclables vers la zone accessible en 15min en vélo St Pierre d'Albigny: vers St-Pierre, Freterive, St-Jean-La-Porte Chamousset : vers Bourgneuf, Chamousset, Chateaufeu, PAE ALP'ARC Montmélian : vers PAE AlpEspace, Porte de Savoie													2	Voir fiche transverse vélo							1 à 3
1.3A	GARE DE ST PIERRE D'ALBIGNY : étendre les zones de parking													2	50 K€ - +++	12 mois	∅	CCCS	Commune de Saint Pierre d'Albigny / SNCF	-	2	
1.3B	GARE DE CHAMOUSSET : étendre les zones de parking + éclairage													2	50 K€ - +	12 mois	∅	CCCS	Commune de Chamousset / SNCF	-	2	
1.4	GARE DE MONTMELIAN : Rabattement en transport en commun, et pôle relai 3.7													2	-	110 K€ +	6 mois	∅	CCCS	Grand Chambéry	-	2

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

2.1	Tous les PAE : mettre du stationnement vélos Sensibilisation de Cœur de Savoie vers les entreprises.													1	-	-	∅	-	-	Entreprises	CCCS		Plan vélo Etat	1				
2.2	PAE ALPESPACE : LIEN GARE MONTMELIAN : Aménagement cyclable de la gare de Montmélian à Alpespace (secursisation et continuité)													2	Dont passerelle entre 1,2 et 1,6M€. Porté par le département.													
2.3	PAE LE HERON et ENTREPRISES VALGELON : LIEN GARE PONTCHARRA : Aménagement cyclable depuis Valgelon-La Rochette vers Gare de Pontcharra													2	Sur le secteur CCCS, 4km en site propre. Difficulté de coordination avec CD38.													
2.4A	PAE ALPESPACE : LIEN GARE MONTMELIAN : Renforcer le service NavEspace depuis Montmélian													3	-	170 K€ +	8 mois	∅	CCCS	Entreprises implantées sur Alpespace	-	2	Réalisé après 2030. Difficulté d'organisation : portage CD73 qui reste à acter, besoin de coordination avec le CD38.					
2.4B	PAE ALPESPACE : NavEspace : revoir la signalétique et la communication pour rendre le service attractif													3	11 K€ -	∅	8 mois		CCCS	Entreprises implantées sur Alpespace / SNCF	-	2	Déploiement conjoint de l'ensemble des lignes de bus (refonte ou création), phasé avec la fin de contrat NavEspace.					
PAE ALP'ARC : Navette pour la desserte d'AlpArc depuis les gares de Chamousset et Saint-Pierre															PERSPECTIVE													

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

VAL COISIN, VAL GELON, VALLEE DES HUILES																												
3.1	VAL GELON : LIEN GARE PONTCHARRA : Etendre la ligne OnCovoit jusqu'à Villard Léger - voire jusque Chamousset - + ajouts d'arrêts													2	40 K€	52 K€ +	9 mois	∅	CCCS	-		Plan covoiturage 2023-2027 Etat (fond vert), Aide de l'état pour la gratification	1	Réalisé rapidement : simple et permet un équilibre territorial dans le déploiement.				
3.2	VAL COISIN ET VALLEE DES HUILES : développer le covoiturage - sites de covoiturages dans les villages (signalétique dans les parkings existants), voire aller jusqu'à la mise en place de covoiturage spontané.													4	15 K€ -	+ 12 mois	∅	CCCS	-		Plan covoiturage 2023-2027 Etat (fond vert), Aide de l'état pour la gratification	1 et 3	Réalisé rapidement : simple et permet un équilibre territorial dans le déploiement.					
3.3	VAL GELON : piste cyclable sécurisée sur tout le ValGelon (jusque Chamousset)													3	Voir fiche transverse vélo													
VALLEE DE L'ISERE																												
3.4	MONTMELIAN : Etendre le service MontBus existant jusqu'à Francin et Arbin													2	10 K€	25 K€ ∅	6 mois	∅	CCCS	Commune de Montmélian	-	2	Déploiement signalétique prévu dès 2023					
3.5	SECTEUR PORTE DE SAVOIE : Proposer un rabattement en transport en commun vers le réseau de bus Chamberien (ligne Chrono à Médipôle)													2	Regroupé avec l'action 1.4													
3.6	MYANS/PORTE DE SAVOIE/MONTMELIAN : Développer le maillage cyclable sur tout le secteur, notamment lien à Chambéry et PAE Plan Cumin. Dont LIEN GARE MONTMELIAN.													1	Voir fiche transverse vélo													
TOUT LE TERRITOIRE																												
3.7	Déployer des stationnement vélo dans les bourgs - avec possibilité de recharges électriques													1	Voir fiche transverse vélo													
3.8	Mise en œuvre du Schéma Directeur Vélo, au-delà des aménagements à forte priorité													4	Voir fiche transverse vélo													
3.9	Développer un dispositif de transport à la demande pour les personnes en situation de précarité (type TUS), sur tout le territoire													4	-	60 K€ ++	6 à 9 mois	∅	CCCS	Associations	ADEME et TenMOD	1	Demande forte des élus et partenaires. Déploiement rapide demandé.					
3.10	Optimisation des services de transports scolaires & ouverture au public													1	A compléter par la CCCS													
3.11	Elaborer une charte d'aménagement commune et partagée pour le déplacement des piétons à l'échelle de la CC													3	15 K€ -	∅	6 mois -		CCCS	Communes	-	1	St Pierre, Montmélian et La Rochette sont lauréates du programme "petites villes de demain"					

OBJECTIF 4 - Communiquer, accompagner les actions

4.1	Rendre visible le réseau Cœur de Savoie													4	Accompagnement des fiches actions 1.4, 2.4 et 3.4													
4.2	Solution numérique de communication sur l'offre de mobilité et achat de titre (MAAS)													4	100 K€	10 K€ ++	18 mois -		CCCS	-	-	3						
4.3	Tous les PAE : Animations mobilité dans les entreprises + accompagnement													4	-	8 K€ ∅	12 mois -		CCCS	Agence EcoMobilité Savoie Mont Blanc	FUB si action spécifique vélo par les entreprises	1	Accompagnement. Lancé dès les premières actions sur les zones.					
4.4	Améliorer la communication sur l'offre et les services de mobilité existants dont communication sur l'offre des territoires voisins													1	-	10 K€ ∅	3 mois -		CCCS	-	-	1	Accompagnement. Lancé rapidement.					



Annexe 6 - PDMS - Précisions techniques



Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

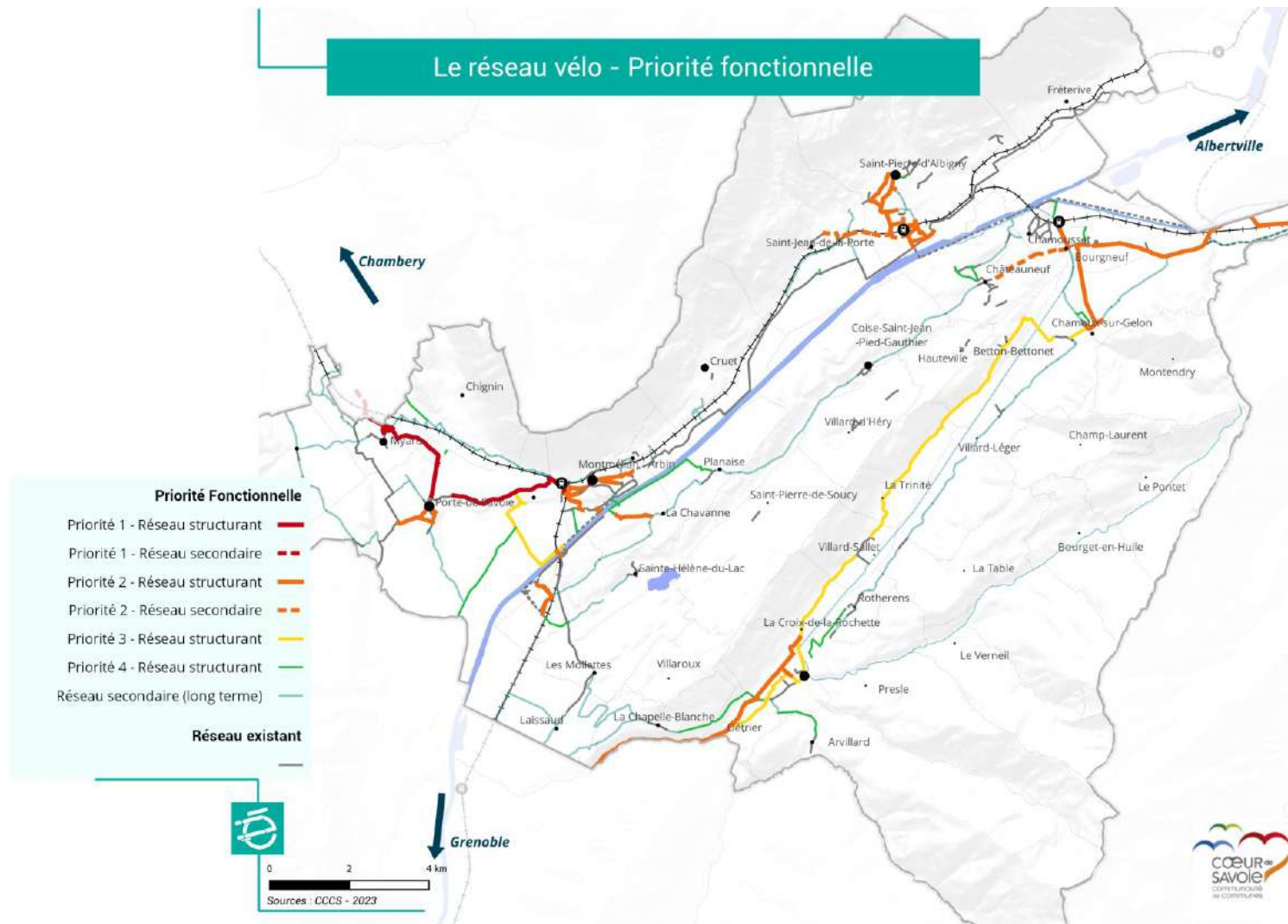
Publié le

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE





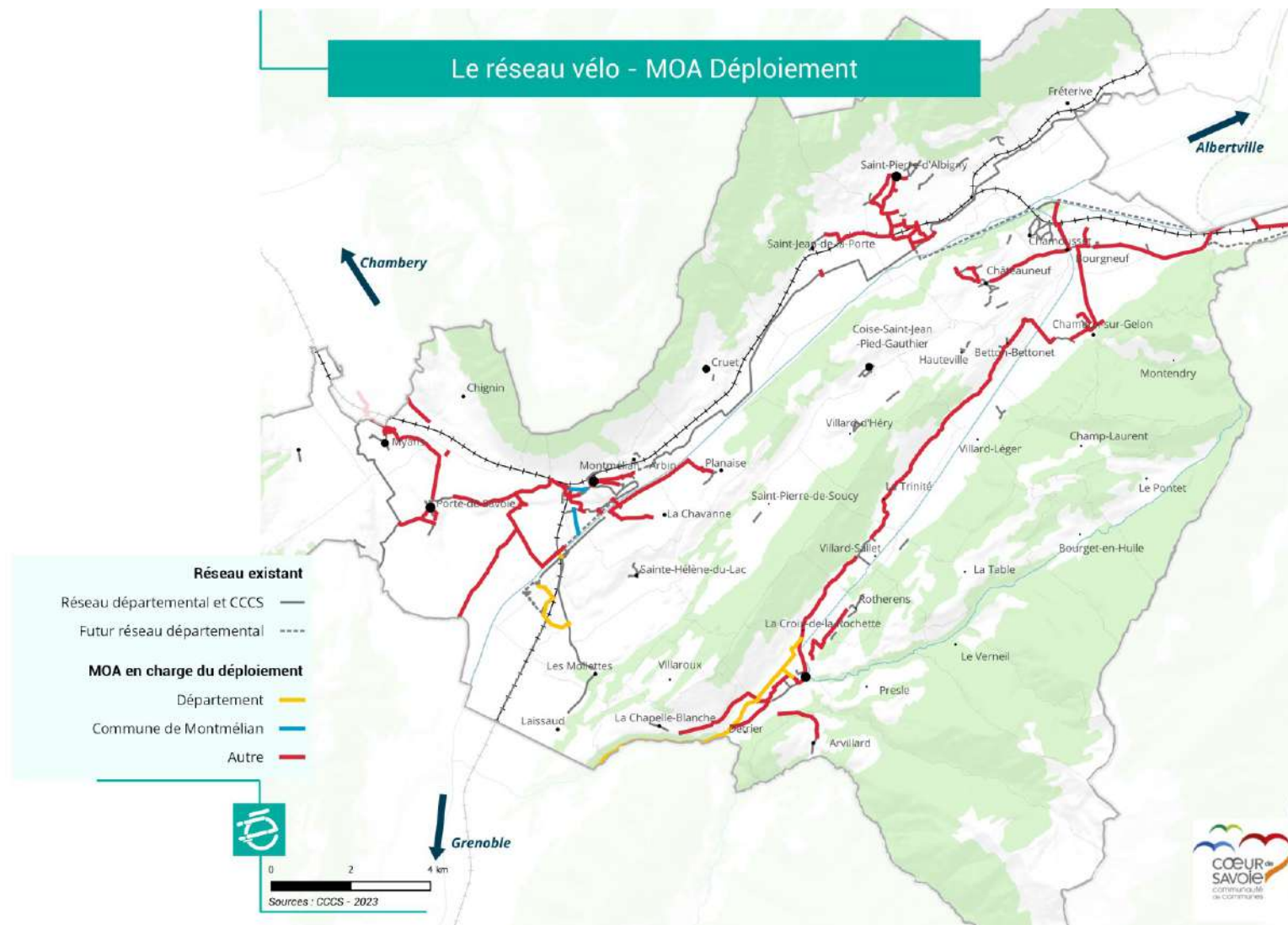
Ci-contre, les priorités fonctionnelles appliquées au réseau vélo.



Nota : le positionnement de la passerelle et de la traversée d'Alpespace sont indicatifs et leur positionnement définitif dépendra des études détaillées menées par le département.



Cette annexe représente sur carte les maîtrises d'ouvrage envisagées pour le réseau structurant vélo.



ANNEXE BUDGET : RAPPEL DU BUDGET ACTUEL COMPETENCE MOBILITE (SYNTHESE)

Envoyé en préfecture le 05/04/2024
 Reçu en préfecture le 05/04/2024
 Publié le
 ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

Berser
Levrault

FONCTIONNEMENT	BP 2023
Recettes budget général	240 000 €
Recettes budget annexe (hors subv équilibre)	2 363 400 €
Total recettes fonctionnement	2 603 400 €
Charges actions existantes budget général (hors subv équilibre)	255 000 €
Charges actions existantes budget annexe	2 687 400 €
Charges de personnel budget général	73 000 €
Charges de personnel budget annexe	210 000 €
Total dépenses fonctionnement	3 225 400 €
Résultat fonctionnement	- 622 000 €

INVESTISSEMENT	BP 2023
Recettes budget général	475 000 €
Recettes budget annexe	40 000 €
Total recettes investissement	515 000 €
Dépenses budget général	555 000 €
Dépenses budget annexe	40 000 €
Total dépenses investissement	595 000 €
Résultat investissement	- 80 000 €
Coût net global	- 702 000 €

Ci-dessous quelques précisions sur les calculs du versement mobilité :

1 : effectif assujetti, selon les sources de données :

Approche effectif assujetti		
SIRENE 2022	CLAP 2015	ACCOSS 2021
7967	5677	8505

2 : Détermination des effectifs pertinents du Versement Mobilité :

- Analyse des d'éléments statistiques disponibles sur les bases de données URSSAF (ACCOSS 2021) permettant d'intégrer les services non marchands, intégrant les employeurs publics
- Données fiables sur les dénombrements annuels des établissement employeurs et des affectifs salariés sur un périmètre précis (CLAP 2015). [La limite se situe sur la date retenue : 2015, les fichiers n'étant plus mis à jour depuis cette date.](#)
- Retraitement des données en vue de tenir comptes des établissements de plus de 11 salariés déclarés en 2022 (SIRENE 2022), soit les effectifs de 12 salariés minimum

3 : Estimation de la masse salariale pertinente pour la Communauté de communes

- Absence de données exploitables / non communication par les services déconcentrés de l'URSSAF
- Extraction des données statistiques et études de l'INSEE pour déterminer le revenu médian départemental sur le périmètre pertinent
- Données transmises par le service économique de la Communauté de communes

N°	REMARQUE	Emetteur	Phase PDMS concernée	Traitement	Réponse/Commentaire
C-05a	"Le Conseil municipal partage les orientations relatives à une diminution de l'usage de la voiture individuelle et ainsi le report du plus grand nombre de déplacements vers les modes actifs ou collectifs et serait favorable à la facilitation des connexions avec les territoires voisins à savoir Chamoux, Pontcharra, Montmélan qui eux, sont dotés de gares ferroviaires et de proximité autoroutière. Ces infrastructures étant une réelle force pour ces territoires. Néanmoins, géographiquement, La Croix de La Rochette est située dans une vallée relativement éloignée de ces différents axes de communication autoroutière et ferroviaire et est dépourvue de mode de communication (hors trajets scolaires où les allers-retours font l'objet d'une grande amplitude horaire). La fréquence de passage des transports scolaires n'est pas spécialement adaptée à l'ensemble de la population. [...]"	Commune de la Croix de la Rochette	1 - Diagnostic	Réponse	Partage du constat sur les cars scolaires : Ajout au diagnostic du commentaire sur le passage des transports scolaires qui n'est pas adapté à tous les besoins (grande plage horaire). Concernant la remarque sur l'absence de mode de communication, il faut noter qu'aujourd'hui, au delà des cars scolaires, le PAE du Héron sur la commune de la Croix-de-la-Rochette est desservi par la ligne onCovoit' (service de covoiturage dynamique).
C-07c	- Sur l'absence de présentation, même succincte, de la gare de Pontcharra, tant dans ses aménagements que dans son accessibilité à envisager. Même en priorité 5.	Commune de Valgelon La Rochette	1 - Diagnostic	Réponse	La gare de Pontcharra est effectivement un enjeu pour le territoire de la CCCS et est noté en tant que tel au diagnostic en page 32 - Le SMMAG est conscient de l'importance de cette gare pour les habitants du Val Gelon. C'est le SMMAG qui est compétent pour les aménagements autour de la gare. Il réfléchit aujourd'hui à une meilleure intermodalité en gare, notamment avec une capacité de stationnement mieux adaptée. Le plan d'actions du PDMS préconise par ailleurs l'intégration dans la communication à destination des usagers des services et les liaisons en gare de Pontcharra.
C-07d	- Sur la présentation trop approximative du service de transport à la demande, laissant supposer un fonctionnement permanent, alors qu'il représente, en réalité, qu'une demi-journée à la semaine.	Commune de Valgelon La Rochette	1 - Diagnostic	Réponse	La fréquence du TAD est bien noté en page 20 du diagnostic sur la page intitulée "Les navettes, le TAD".
C-07h	- Ajouter la notion de saisonnalité dans les déplacements modes doux ou collectif: la circulation en deux roues se modifie - fortement suivant les saisons ce qui induit un glissement potentiel des usagers d'un mode de transport à un autre; continuité des navettes ski vers le Collet d'Allevard, très plébiscitée par les usagers.	Commune de Valgelon La Rochette	1 - Diagnostic	Réponse	Il est vrai que les saisons influent sur la quantité de cyclistes sur les routes, même si cet effet a tendance à se réduire sur certains territoires (meilleurs équipements des usagers). La navette ski, service du SMMAG, n'a pas vocation à être modifiée au travers du PDMS. L'offre n'est donc pas modifiée.
C-07i	Renforcer le rôle de centralité des centre-bourgs au profit des petites communes avoisinantes	Commune de Valgelon La Rochette	1 - Diagnostic	Réponse	Le SCOT identifie plusieurs centralités comme lieux de vie. Le PDMS en a tenu compte dans sa construction.
P-01d	"réflexion collective sur le déploiement de consignes à vélo en gare de Pontcharra. Le SMMAG souhaite harmoniser les consignes en gare avec celles proposées actuellement par la Région et déployer de nouvelles consignes lorsque le besoin est avéré."	Syndicat Mixte des Mobilité de l'Aire Grenobloise	1 - Diagnostic	Modification PDMS	Mise à jour du diagnostic en page 32 "focus accessibilité Gare de Pontcharra
P-02e	"Un centre d'hébergement de demandeurs d'asiles (...)sur la commune de Chignin pose la question de leurs déplacements dans un secteur non desservi par les transports urbains et non aménagés pour les piétons. L'intégration de cette problématique dans le PDMS de Cœur de Savoie, me semble importante pour définir les actions adéquates."	Grand Chambéry	3 - Action	Modification PDMS	La CCCS a en projet la création d'un arrêt pour la ligne régulière T83 afin de desservir notamment cet équipement. L'investissement a été budgétisé en 2024. Ajout au diagnostic + problématique sécurité le long de la RD1006. Ajout sur la fiche action transport en commun N°1.4
C-01	"considérant le manque de retombées sur les petites communes"	Commune d'Arvillard	2 - Stratégie	Réponse	La stratégie proposée a cherché à proposer des réponses adaptées aux volumes de population. Pour les petites communes, sont notamment proposées : la création d'un transport solidaire pour les personnes âgées ou précaires, des points d'arrêt covoiturage dans les villages, la création d'une charte d'aménagement pour appuyer les communes dans leurs projets en faveur des piétons et des cyclistes. Les habitants de ces communes pourront par ailleurs bénéficier de l'amélioration des infrastructures plus dimensionnantes (intermodalité en gare, parkings de covoiturage en fond de vallée...)
C-03	"demande une nouvelle proposition qui intégrera leurs attentes"	Commune de Chignin	2 - Stratégie	Réponse	Toutes les communes ont été conviées aux réunions de concertation mais toutes ne sont pas venues. Ces réunions avaient pour but d'exprimer les attentes de chaque commune.
C-04	"Demande de prendre exemple sur Valgelon de pouvoir ouvrir le transport scolaire aux usagers"	Commune de La Chavanne	2 - Stratégie	Réponse	Voir fiche 3.10 // l'ouverture des transports scolaires est bien prévu au PDMS. Les lignes concernées sont celles desservant les lycées et collèges, sous réserve de places disponibles. Nous avons bien noté le souhait de La Chavanne de disposer de ce service; la faisabilité sera évaluée par la collectivité au travers des études prévues.
C-05b	Au regard des distances à parcourir pour rejoindre une gare ferroviaire, les pistes cyclables ne peuvent pas véritablement répondre à tous les publics, sans compter la prise en compte de l'aspect météorologique. L'important coût des investissements de sécurisation des pistes cyclables prévu dans le diagnostic ne bénéficiera qu'à un public limité et ne solutionnera pas la problématique liée à la mobilité du public Sénior en outre, sur notre territoire du Valgelon.	Commune de la Croix de la Rochette	2 - Stratégie	Réponse	Effectivement, les pistes cyclables ne constituent pas une réponse unique aux problématiques de mobilité sur le territoire. C'est pourquoi le PDMS ne se concentre pas uniquement sur cette action, et prévoit également d'autres évolutions sur le réseau de transport public, covoiturage notamment pour les longues distances. Concernant la mobilité des séniors, l'action 3.9 - Transport solidaire - vise à répondre au besoin de déplacement de cette catégorie de population, sur l'ensemble du territoire. De plus, concernant les investissements : le programme d'investissement est effectivement conséquent, il est subventionné à 30% par le Département pour la partie "réseau structurant". En complément, la Collectivité candidate aux différents appels à projet de l'état et a notamment été lauréate fin 2023 du programme "Territoire cyclable" qui devrait permettre de financer en grande partie les aménagements cyclables prévus.
C-05c	Par ailleurs, concernant l'application onCovoit': si le numérique peut [...] pour les personnes qui sont familières des nouvelles technologies, cette application ne s'applique pas à tous les publics (difficulté pour certains séniors par rapport à cette pratique ainsi qu'un manque de communication et d'information ciblée). En outre, le Conseil municipal considère qu'il est difficilement concevable de faire supporter un tel investissement à une population qui en bénéficiera pas spécialement."	Commune de la Croix de la Rochette	2 - Stratégie	Réponse	Des supports de communication sur l'offre mobilité et son usage sont prévus par la communauté de communes. La commune peut tout à fait s'en saisir pour relayer cette information auprès de ses publics sénior. Le covoiturage est ouvert et accessible à tous, et notamment aux habitants de La Croix de la Rochette qui disposent d'un arrêt et d'un dispositif spécifique (ligne de covoiturage) sur la commune.
C-07a	Réserves (et suggestions associées) : sur la "restructuration" de la ligne de bus S03. Suppression ou nouvelles dispositions? (La ligne de bus S03 comprend 2 terminus. Il serait plus lisible pour les utilisateurs de les différencier S03a et S03b ou S03 et S04.)	Commune de Valgelon La Rochette	2 - Stratégie	Réponse	La refonte de ligne a été réalisée en septembre 2023 par les services de la Région. La CCCS travaille avec la Région à la bonne articulation de cette ligne avec le service onCovoit'. La remarque sur les terminus leur sera remontée. Il existe maintenant la ligne S03 avec 9 allers-retours quotidiens entre Valgelon - La Rochette et Pontcharra, et la ligne S05 avec 2 allers-retours quotidiens entre Chamoux-sur-Gelon et Chambéry via Pontcharra.

N°	REMARQUE	Emetteur	Phase PDMS concernée	Traitement	Réponse/Commentaire
C-07b	- Sur le passage d'une priorité 2 à 5 (sur une échelle ne comportant que 4 niveaux) de la liaison mode doux Valgelon-La Rochette / Gare de pontcharra. Ce qui remet en question l'aménagement de la RD925, pourtant prioritaire. (Laisser la priorité au niveau 2 de la liaison Valgelon-La Rochette / Pontcharra afin d'entamer au plus tôt le dialogue avec le Département de l'Isère, quant à des aménagements modes doux le long de la RD925)	Commune de Valgelon La Rochette	2 - Stratégie	Modification PDMS	Concernant la notion de "priorité 5" : modification vers une priorité 3 pour rappeler que les études démarrent rapidement. Il s'agit d'un objectif de mise en oeuvre de la liaison. Il est bien indiqué dans l'ensemble du document l'importance de cette liaison, à enjeu, de priorité fonctionnelle 2. Les échanges avec les Départements 73 et 38 ainsi qu'avec le SMMAG seront bien lancés avant 2030 (pour pouvoir tenir l'objectif de réalisation) - ils ont d'ailleurs déjà commencé. La liaison Valgelon-La-Rochette / Pontcharra a ainsi été intégrée dans le schéma directeur cyclable du SMMAG comme lien de desserte. (Modification apportée en page 14 et page 59 du document Action et programmation)
C-02	"avis assorti des restrictions suivante: la commune de Bourgneuf ne se sent pas concernée par la traversée de l'agglomération par manque de proposition concrète niveau sécuritaire et création d'une piste cyclable en agglomération"	Commune de Bourgneuf	3 - Action	Réponse	Le PDMS s'est appuyé sur le schéma directeur cyclable de la communauté de communes et n'a fait que prioriser les aménagements. Les itinéraires cyclables dans et autour de Bourgneuf sont prévus avec une échéance 2027/2028. Pour plus détails sur les aménagements prévus, vous pouvez vous référer au "Schéma directeur Cyclable Cœur de Savoie", page 119, 120 et 124 à 127 et les fiches "segment" correspondantes.
C-06a	Le plan de mobilité prévoit seulement un itinéraire pour les usagers d'Alpespace. Nous demandons un accès sécurisé pour l'utilisation de la passerelle pour les habitants de la commune de Ste Hélène du Lac ainsi que ceux des autres communes qui empruntent cet itinéraire.	Commune de Ste Hélène du Lac	3 - Action	Réponse	Le PDMS s'est appuyé sur le schéma directeur cyclable de la communauté de communes. Le lien Sainte Hélène du Lac et Alpespace est bien identifié comme un lien à créer sans toutefois faire partie du réseau structurant. Le PDMS a acté le déploiement des itinéraires structurants en priorité. Le lien Sainte Hélène du Lac - Alpespace sera traité dans un second temps. Dans tous les cas, les communes peuvent se saisir du SDC pour déployer leurs itinéraires plus rapidement si elles le souhaitent.
C-06c	Souhaite que le trajet de Montbus soit élargi à la commune de Ste Hélène du Lac (chef-lieu).	Commune de Ste Hélène du Lac	3 - Action	Modification PDMS	Nous modifions le PDMS (fiche action 3.4) pour intégrer l'étude de la desserte de Saint Hélène du Lac dans une boucle après la Chavane, sur le même principe avec une desserte 2 fois par jour. (ajout d'un temps de trajet AR de 7mn/6km).
C-06d	Souhaite que le transport à la demande soit plus développé.	Commune de Ste Hélène du Lac	3 - Action	Réponse	Voir fiche 3.9 . Transport solidaire prévu par le PDMS
C-07f	- Sur le dispositif d'achat physique des billet de bus. Si l'achat n'est possible qu'en gare, comment prendre le bus pour aller acheter ses billets?(Améliorer la communication sur l'achat des billets de bus.)	Commune de Valgelon La Rochette	3 - Action	Réponse	Voir fiche 4.1 - "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. "
P-01a	"Sur le covoiturage, le SMMAG identifie un réel enjeu à assurer une continuité entre les services de nos territoires (OnCovoit et M'Covoit)... dans le Grésivaudan, le réseau de covoiturage va évoluer en 2024... développer de manière plus large le système M'CovoitPouce à Pontcharra vers des destinations en Savoie. Les services du SMMAG se rapprocheront de vos services courant 2024 afin de partager les avancées des réflexions."	Syndicat Mixte des Mobilité de l'Aire Grenobloise	3 - Action	Modification PDMS	Modification du PDMS, fiche 3.1, pour rappeler le besoin de partage sur ces actions.
P-01b	"réel enjeu de coordination des politiques cyclables. Le SMMAG a approuvé son SDIC le 16/11/2023. Celui-ci prend d'ores et déjà en compte votre schéma directeur en intégrant notamment la liaison Valgelon-Pontcharra. Les études de préféabilité du SDIC du SMMAG viennent d'être lancées. Dès que les premiers résultats en seront connus, les services du SMMAG se rapprocheront de vous afin d'échanger sur les scénarii d'aménagements."	Syndicat Mixte des Mobilité de l'Aire Grenobloise	3 - Action	Modification PDMS	Modification du PDMS, fiche transverse "déploiement du réseau vélo" pour indiquer que le lien Val Gelon - Pontcharra est identifié dans le SDIC du SMMAG en priorité 3 et que des études de préféabilité sont en cours côté SMMAG.
P-02a	Concernant le site de Médipôle, Grand Chambéry autorise bien entendu des montées/descentes à l'arrêt "médipôle" permettant ainsi une connexion efficace avec les lignes de notre réseau bus, notamment la ligne Chrono C"	Grand Chambéry	3 - Action	Modification PDMS	Mise à jour de la fiche action 1.4 avec ces éléments
P-02b	"je formule la proposition d'inscrire au PDMS le déploiement, à terme, d'une tarification combinée avec le Réseau Synchro Bus et les services TER"	Grand Chambéry	3 - Action	Modification PDMS	Mise à jour de la fiche action 4.1 et 4.2 en incluant le réseau Synchro bus
P-02c	"dans le cadre du futur SM-SRU, il semble opportun que les différents titres de transports proposés sur le réseau s'inscrivent dans une cohérence, de même que la numérotation des lignes.	Grand Chambéry	3 - Action	Modification PDMS	Nous modifions la fiche 4.1 pour mettre en perspective ces besoins dans le cadre du futur SM-SRU.
P-02d	"un MaaS ... celui-ci soit commun aux partenaires du futur SM-SRU"	Grand Chambéry	3 - Action	Modification PDMS	Ajout sur fiche action de la possibilité de se tourner vers un outil commun aux adhérents du SM-SRU
C-06b	Souhaite que le projet de la halte ferroviaire sur la commune avance plus vite car l'échéance prévue est repoussée à après 2030.	Commune de Ste Hélène du Lac	4 - Programmation	Réponse	La collectivité est aujourd'hui associée aux études pilotées par la Région concernant la création de nouvelles haltes (Chignin et St Hélène du lac). Pour ces aspects ferroviaires, la CCCS est tributaire des délais annoncés par la SNCF et la Région (après 2030). Nous leur rapellons régulièrement l'enjeu de ces deux dessertes pour le territoire .
C-07e	- Sur la participation des entreprises au titre du Versement Mobilité. Quel retour sur investissement pour les entreprises locales (PAE du Héron) si l'accessibilité multimodale à la gare de Pontcharra est abandonnée?	Commune de Valgelon La Rochette	4 - Programmation	Réponse	Le versement mobilité est un prélèvement qui peut être mobilisé par la CCCS en tant qu'AOM et qui s'adresse l'ensemble des employeurs (privés et publics) du territoire indépendamment des actions mobilité mises en place. Concernant le PAE du Héron, il est donné aux usagers la possibilité d'utiliser le covoiturage dynamique et les lignes régulières S03 et S05. A terme une liaison vélo est prévue..
C-07g	- Sur la tentation de ne faire effectuer toutes les démarches au public qu'à travers des applications numériques. L'illetronisme est fortement présent dans le territoire.	Commune de Valgelon La Rochette	4 - Programmation	Réponse	Le PDMS ne prévoit en aucun cas de basculer l'ensemble des services en numérique. Il ouvre une perspective vers le développement de certains services en numérique en parallèle des services physiques
C-07j? (demande)	Demande que toute modification ultérieure réalisée par la Présidente ou son représentant à procéder ensuite aux modifications éventuelles pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public fasse l'objet d'une communication auprès des membres du Conseil Municipal de Valgelon-La Rochette	Commune de Valgelon La Rochette	5 - Approbation	Réponse	Suite à la phase de consultation, un conseil communautaire final est prévu le 28/03/2024 pour approuver définitivement le PDMS.

N°	REMARQUE	Emetteur	Phase PDMS concernée	Traitement	Réponse/Commentaire
P-01c	"la cyclabilité de nos territoires va également nettement s'améliorer avec le déploiement effectif de la Belle Via qui permettra de proposer une armature pertinente pour les déplacements quotidiens. D'ici 2026, l'aménagement de la portion jusqu'à Pontcharra devrait être finalisé par le Département de l'Isère. Le SMMAG mène actuellement une étude afin d'équiper l'itinéraire Belle Via d'aires de services utiles et emblématiques permettant de valoriser la qualité remarquable du paysage traversé."	Syndicat Mixte des Mobilité de l'Aire Grenobloise	6 - Généralité	Aucune	La CCCS a bien noté ces évolutions qui améliorent effectivement les déplacements cyclables sur nos territoires.
C07-h	Suggestion : - Favoriser l'accessibilité aux logements dédiés aux employés des entreprises - Faire participer financièrement les entreprises sur le sujet du logement. Le retour sur investissement serait plus probant qu'une taxe mobilité. AVIS FAVORABLE dans l'ensemble.	Commune de Valgelon La Rochette	7 - Autre	Réponse	Problématique éloignée du plan de mobilité
U-01	Il me semble que l'intéressement au covoiturage doit se faire sur d'autres lignes que celle entre Chamoux et VAL GELON LA Rochette/Pontcharrat. Quid de la liaison V67(Maurienne)/V62? En effet, si un cycliste adulte peut envisager d'emprunter Pont-Royal et de traverser le carrefour de Pont-Royal au milieu de la circulation et ceci quand même au péril de sa vie, le problème n'a pas de solution pour un ou des cyclistes adultes accompagné d'enfants.	LOGEROT Yannick	3 - Action	Réponse	L'intéressement au covoiturage est disponible sur l'ensemble du territoire (et même au delà sur tout le Département de la Savoie) au travers de l'application BlablaDaily. Concernant le vélo : Le secteur de Pont Royal est une problématique connue de la CCCS et est effectivement un point noir pour la circulation du vélo, des études spécifiques seront menées ultérieurement. La liaison V67/V62 est prévue et fera l'objet d'études préalables à sa réalisation.
U-02	Concernant la gare de St Pierre d'Albigny : le parking est souvent bien rempli. Si l'on empêche les voitures de se garer du côté réservé aux entreprises, il risque d'être insuffisant à certains moments. Les utilisateurs arrivant pour prendre un train n'ont souvent pas le temps d'aller voir plus loin pour trouver un stationnement et vont se poser à la première place venue, qu'elle soit ou non réservée. Pour l'arrêt de bus, il n'y a que les cars TER (de + en + nombreux à remplacer les trains, hélas), pour lesquels il faut quand même garder un emplacement devant la gare.	BLUSSON Jean-Louis	3 - Action	Réponse	Le PDMS prévoit l'agrandissement des parkings en gare, notamment à St Pierre d'Albigny pour permettre d'y arriver en voiture et de prendre le train. Il est également prévu de renforcer les stationnements vélos en gare, en lien avec les déploiements des itinéraires cyclables. L'arrêt de bus est bien maintenu.
U-03	Bonjour j habite francin et je souhaiterais me rendre à vélo a mon travail sur Chambéry sur des voies sécurisées type voie verte comment se fait il qu a francin il n est pas possible de rejoindre la piste cyclable de myans ou challes sans passer par des routes réservées aux véhicules quel dommage de ne pas investir vraiment sur le développement durable stop aux paroles place a l action	JOUMARD Marion	3 - Action	Réponse	Les études sur cet itinéraire sont lancées. Les travaux suivront en 2025/2026.
U-04	Bonjour, voici quelques remarques -Arrêt TER à Chamousset : il serait bien qu'il y est d'avantages de TER qui desservent la gare notamment pour les étudiants / travailleurs qui vont à chambéry par exemple.. -Concernant la piste cyclable est il prévu d'avoir des locations de vélos électriques pour la liaison Chamousset -> Alp Arc ? -Une piste cyclable reliant Chamousset -> St Pierre d'Albigny (via un petit pont sur l'Isère) parallèle au train pour éviter le pont Royal :)	MURAZ Guillaume	3 - Action	Réponse	Concernant l'arrêt TER à Chamousset : c'est la Région qui est compétente pour l'offre de train. L'importance des 3 gares pour le territoire est bien rappelée à la Région. Concernant la location de vélo électrique pour Chamousset - AlpArc : nous souhaitons expérimenter sur AlpArc une véloStation mobile (déport de la VéloStation sur place), comme cela a déjà été testé sur le PAE du Héron. Concernant le pont sur l'Isère : ce type d'ouvrage représente des coûts très conséquents ; le schéma directeur cyclable a donc travaillé à les prioriser et à réutiliser l'existant quand c'était possible.
U-05	Bonjour. Il me semble interessant de mettre à disposition des navettes plusieurs fois par semaine afin de permettre de faire ses courses sans être obligé de prendre sa voiture. Navette qui desservirait chaque quartier et qui conduirait jusqu'à Super U ou Intermarché, pour Montmelian. Mettre les navettes scolaires à la disposition du grand public est peut être également une bonne idée. Il se peut que cela intéresse une certaine partie de la population et je crois que plus il y aura de possibilités plus la population y trouvera son compte. Il faut surtout préserver la gare et son parking gratuit car il faut également penser aux personnes qui sont malgré tout obligée d'avoir recours à leur véhicule (certains partent très tôt et rentrent très tard -heures où les navettes n'assurent pas de trajet - Nous avons la chance d'avoir un parking gratuit à Montmelian et il serait bien que cela perdure ainsi que pour les vélos. Le développement des pistes cyclables et des parkings pour vélos est nécessaire bien entendu. (Avec si possible des caméras afin de dissuader les voleurs !) Merci de me permettre de donner mon avis Cordialement Nadine CATHERINE	CATHERINE Nadine	3 - Action	Réponse	Navette : prévu par le PDMS (modification de l'actuelle navette Montbus) Gare : il n'est pas prévu dans le PDMS de modification de l'offre de stationnement en gare de Montmelian. Vélo : merci pour votre retour !
U-06	Pour ce qui concerne les secteurs hauts de la commune de La Table, dans l'attente d'un transport à la demande mis en place à La Rochette avec un véhicule d'une capacité de 9 places pouvant être financé par la Région et à disposition de l'ex-canton.	CLARAZ Jean François	3 - Action	Réponse	Le service de transport solidaire ainsi que la navette existante du mercredi peuvent répondre au besoin exprimé.
U-07	merci pour tout le travail réalisé et la préoccupation de la communauté de communes pour la question de la mobilité. habitante de la vallée des Huiles, je regrette le peu de propositions faites pour notre secteur. nous sommes peut être trop peu d'habitants avec des mobilités trop disparates, mais une rencontre spécifique à notre vallée avec un travail sur les besoins aurait été intéressante. La ligne de bus de la vallée des huiles a été mise en place sans véritable concertation avec les habitants et ne répondait pas au besoin. Tous les habitants de la vallée de déplacent en voiture, et ont au minimum 2 voitures par foyer car il n'y a pas d'alternative. je pense qu'il y a mieux à faire de proposer du covoiturage spontané. les gens s'organisent déjà.	BURILLIER COEURJOLLY Anne-Claude	6 - Généralité	Réponse	la stratégie proposée a cherché à proposer des réponses adaptées aux volumes de population. Pour les petites communes, sont notamment proposées : la création d'un transport solidaire pour les personnes âgées ou précaires, des points d'arrêt covoiturage dans les villages, la création d'une charte d'aménagement pour appuyer les communes dans leurs projets en faveur des piétons et des cyclistes. Les habitants de ces communes pourront par ailleurs bénéficier de l'amélioration des infrastructures plus dimensionnantes (intermodalité en gare, parkings de covoiturage en fond de vallée...)

N°	REMARQUE	Emetteur	Phase PDMS concernée	Traitement	Réponse/Commentaire
U-08	Globalement beaucoup d'améliorations en perspective ce qui est de bonne augure pour la mobilité en Cœur de Savoie. Néanmoins, très déçu que la liaison Montmélian-Chignin par la RD1006 n'ait pas été priorisée. Une liaison vélo sécurisée était largement envisageable, que ce soit en rendant carrossable aux vélos de route le chemin passant dans les vignes, ou en agrémentant d'une bande cyclable sécurisée le long de la RD1006 entre Montmélian et Chignin dans le but de rejoindre Saint Jeoire de manière sécurisée. Actuellement, extrêmement dangereux de rouler en se faisant frôler par les camions et voitures qui roulent à 80 voire 90km/h. Notamment l'hiver où la visibilité matin et soir est diminuée par les horaires de lever et coucher de soleil.	DE ALMEIDA Xavier	4 - Programmation	Réponse	Il est prévu la création d'un lien entre St-Jeoire et Chignin (le long de la RD1006), inscrite en priorité fonctionnelle 4, et le raccordement Chignin / Montmélian à long terme (en cohérence avec une future halte ferroviaire).
U-09	Bonjour, adepte du vélo, je me suis penchée surtout sur vos projets concernant ce mode de déplacement autour de Montmélian. Sur la carte disponible à la page 60 du plan de mobilité simplifié, peu précise, je ne suis pas sûre que l'axe « rond point de Francin/collège de Montmélian par la D201 » soit prévu pour développer le maillage cyclable sur le secteur Myans / Porte-de-Savoie / Montmélian . Pourtant cet axe actuellement peu sécurisé est important pour les piétons (qui se rendent au centre commercial par exemple) et les cyclistes qui l'empruntent ou... l'emprunteraient s'il était plus sécurisé (je pense aux collégiens venant de Porte de Savoie par exemple). Pour rappel, j'ai déposé un projet « budget citoyen de la Savoie 2 » dans ce sens, qui a été retenu (budget de 50 000?) et dont je vous ai informé http://www.vosprojetspourlasavoie.fr/dialog/budget-citoyen-de-la-savoie-2/proposal/amenagement-cyclable-porte-de-savoie-montmelian Merci de l'attention que vous porterez à cet avis et de votre réponse. Vinciane Reynaert	REYNAERT Vinciane	3 - Action	Réponse	Courrier de réponse spécifique et détaillé transmis par la CCCS en retour
U-10	Nous nous félicitons des quatre objectifs qui sont annoncés dans ce Plan de mobilité <ul style="list-style-type: none"> - Renforcer l'armature ferroviaire comme squelette principal de la mobilité durable - Offrir des solutions alternatives à la voiture pour l'accessibilité aux pôles générateurs - Développer les mobilités alternatives à la voiture, partout pour tous - Communiquer, accompagner les actions <p>Plus particulièrement, nous souhaitons attirer l'attention sur deux projets majeurs pour notre bassin de vie et dont nous souhaitons un engagement fort de toutes les collectivités</p> <ul style="list-style-type: none"> - La création d'un syndicat mixte avec Grand Lac et Grand Chambéry, dans l'objectif d'avoir avant 2030 un seul réseau de bus sur ces trois collectivités. <p>Il est anormal que les usagers soient aujourd'hui condamnés à ne pouvoir se déplacer qu'à l'intérieur des frontières administratives de chaque agglomération. A noter qu'un syndicat mixte laisse la liberté à chaque collectivité de fixer le taux de versement mobilité suivant le niveau de transport en commun qu'elle souhaite.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La réalisation au plus vite du projet de RER Savoyard en concertation avec Grand Lac, Grand Chambéry, le Département et la Région, même si nous savons que sa mise en œuvre complète est conditionnée à la réalisation des accès au Lyon-Turin. Pour sa réussite, il faut que <ul style="list-style-type: none"> o Ouvrir la halte ferroviaire sur Alpespace o Ouvrir la gare de Chignin o Mettre le terminus sud du RER savoyard à la gare de Pontcharra en Isère. Celle-ci est irriguée par les bus du SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise). Les habitants du Grésivaudan pourront ainsi choisir le train pour aller à Alpespace, Montmélian, Chambéry, Aix les Bains au lieu de choisir la route ou l'autoroute. o Acheter de rames spécifiques pour le RER, sinon les usagers des TER seront lourdement pénalisés (temps de parcours, problème d'emport) <p>Nous avons déjà largement évoqué ces deux points lors de l'émission de « France 3 Alpes » « Dimanche en Politique » « Les RER Métropolitains de Grenoble et de Chambéry sont-ils sur de bons rails ? » https://www.france.tv/france-3/auvergne-rhone-alpes/dimanche-en-politique-alpes/5594436-emission-du-dimanche-14-janvier-2024.html</p>	Association pour le Développement des Transport en Commun en Savoie	6 - Généralité	Réponse	Bonjour, l'ensemble de ces sujets sont travaillés par Cœur de Savoie. Le PDMS se donne pour échéance 2030, et mentionne donc l'ensemble des projets ferroviaires que vous citez comme une perspective. Concernant le projet de syndicat mixte, il est également en cours de travail et devrait être mis en place rapidement. Les actions du PDMS seront alors réalisées tout ou partie par le futur syndicat mixte. Par ailleurs, l'association est invitée à venir aux comités des partenaires dont elle est membre pour partager ses remarques.

N°	REMARQUE	Emetteur	Phase PDMS concernée	Traitement	Réponse/Commentaire
U-11	<p>: Bonjour ; ceci est plutôt pour le/la président et les vices présidents mobilité et urbanisme. J'ai voulu donner un avis sur le plan mobilité mais l'avis en ligne n'était pas disponible aujourd'hui. Je trouve le document plein de bon sens ; mais il manque à mes yeux quelque chose d'essentiel ; et qui est rarement traité : c'est la préservation de l'infrastructure. En effet ; les vélos, voitures et cars empruntent les routes, qu'elles soient communales, départementales ou nationales. Pour vivre ici depuis plus de 20 ans ; j'ai vu en si peu de temps les conditions de déplacement se dégrader fortement. Cela construit ; le trafic augmente ; et les communes, élections après élections, font des aménagements qui contraignent le trafic (dos d'ânes, écluses, feux etc...).</p> <p>Parfois c'est nécessaire et indiscutable ; mais souvent nous pourrions éviter cela. Si nous ne faisons pas attention, nous serons bientôt dans la même situation que la haute savoie : dès qu'on met les roues de velo ou de voiture dehors, c'est un enfer ; en temps de trajet, en stress, en sécurité. Il y a du monde partout, et c'est hyper aménagé. la qualité de vie est diminuée.</p> <p>De mon point de vue on ne peut pas laisser les communes construire n'importe où : l'urbanisation le long des routes importantes (tout ce qui relie les communes entre elles par ex ; soit les RD et les RN) conduit à l'agrandissement des agglomérations, puis à de nouveaux aménagements. par ex prenons la chapelle blanche. Des constructions récentes se sont faites de part et d'autre du village, le long de la RD202. En 2023 des aménagements de sécurité (hors norme d'ailleurs car à 30km/h on casse la voiture, surtout celui vers les tennis) ont été faits, et allongent la zone fortement ; on y retrouve une dizaine d'aménagement de tous types, sur maintenant 1km2 ; alors que la commune ne fait que 500 ou 600 habitants...</p> <p>Ce ne serait pas un pb si cela concernait une voie communale peu utilisée ; une voie de lotissement. Mais là c'est une RD, route qui relie la rochette à montmélian.</p> <p>Des espaces libres il y en a beaucoup dans "l'épaisseur de la commune ; et on peut construire sans impacter les routes les plus utilisées. Ce schéma se reproduit partout ; et ce faisant, nous perdons tous collectivement de la qualité et de la sécurité de vie et de déplacement.</p> <p>C'est donc ce point que je trouve absent de votre document ; la préservation (voire la reconquête) de l'infrastructure structurante de coeur de savoie, au bénéfice de tous les modes ; le lien avec l'urbanisme.</p>	DIOT Emilie	6 - Généralité	Réponse	<p>Effectivement, c'est un point à considérer.</p> <p>Le SCOT et les documents cadres de la CCCS et des communes traitent de ce sujet. En ce qui concerne le PDMS, il propose de créer une charte d'aménagement à destination des communes, pour se donner des principes commun dans la conduite des aménagements / partage de voirie / etc.</p>
U-12	<p>Liaisons cyclables et intermodalité à promouvoir vers les gares, en particulier vers la Gare de Montmélian et dans un rayon de 15 min à vélo : liaisons cyclables vers AlpEspace, Porte de Savoie (Francin ET les Marches) comme indiqué, mais aussi vers Chignin, la Chavanne et Arbin. Navettes bus vers ces communes, et ce avec au moins 3 rotations le matin et le soir.</p> <p>Sécuriser la liaison cyclable vers la gare de Montmélian depuis Porte de Savoie, installer des parkings à vélo abrités à la sortie de la gare côté voie 4, améliorer le revêtements du cheminement permettant la traversée de la RD1006.</p> <p>Tarifcation du trajet Train Montmélian-Chambéry, actuellement 4,1? pour 1 aller, ce qui est vraiment très cher pour les usagers ne bénéficiant pas de réductions. Un tarif de type "transport en commun urbain", inférieur à 2? serait incitatif, et plus juste.</p> <p>Améliorer les temps de correspondances (15 min actuellement) à Montmélian pour les personnes venant de la direction Maurienne/tarentaise et allant vers Grenoble.</p> <p>Liaison pour le lieu d'accueil des migrants sur RD1006 à Chignin (ex hotel F1) vers le réseau bus stac à sécuriser en priorité, pour les piétons et les cyclistes</p>	CHAPEROT Laurence	3 - Action	Modification PDMS	<p>L'intermodalité en gare est traitée tout au long du PDMS notamment dans les pages Focus gare du diagnostic et dans les fiches actions relatives au vélo (déploiement du SD cyclable - Stationnement vélo...). Parkings à vélo côté voie 4 prévus également.</p> <p>Les tarifications sont abordées dans la fiche action 4.1. l'objectif étant d'aller vers une homogénéisation des tarifs.Ce travail doit être mené au travers d'une réflexion commune CCCS - SNCF - Grand Chambéry.</p> <p>La question de la sécurisation de la desserte du centre d'hébergement des demandeurs d'asile a été prise en compte suite à une remarque de Grand Chambéry, une action était déjà à l'étude mais n'avait pas été retracée dans le PDMS ; cela est fait maintenant fait</p>
REPONSE SPECIFIQUE					
	je me permets également un retour d'expérience par rapport au service de location de vélo électrique de Cœur de Savoie: mon fils de 18 ans a loué un vélo de la communauté de communes l'été dernier pour travailler à La Rochette. le vélo proposé n'était pas assez puissant pour assurer les 20km A/R quotidiens et les 400m de dénivelé. le temps de déplacement était trop long et décourageant.	BURILLIER COEURJOLLY Anne-Claude	7 - Autre	Réponse	Courrier de réponse spécifique et détaillé transmis le 04/03/2024