



# SCHEMA SIMPLIFIE DES MOBILITES

## STRATEGIE, PROGRAMMATION & PLAN D'ACTION

Communauté de communes  
Cœur de Chartreuse

2025



Avec le soutien de



agence nationale  
de la cohésion  
des territoires



La communauté de communes Cœur de Chartreuse n'est aujourd'hui pas Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire, ayant choisi de laisser cette compétence mobilité à la Région. Pour autant, la mobilité est reconnue comme un enjeu important pour le territoire, et la communauté de communes a souhaité garder la capacité à agir dans ce domaine.

Le territoire a ainsi passé en janvier 2022 une convention avec la Région AURA pour cadrer les coopérations Région / communauté de communes sur le sujet des mobilités.

En Novembre 2024, elle lance la constitution d'un Schéma Simplifié des Mobilités, visant à définir une stratégie sur le territoire. Il a été construit en tenant compte des orientations mobilités portées par les différents documents traitant de la mobilité sur le territoire (Schéma Directeur Cyclable du PNR, Projet de territoire et PLUih de la CCCC) et en les repriorisant.

Ce document est le livrable final de cette démarche. Il expose la stratégie retenue en COPIL du 10 mars 2025 et le **plan d'action qui en découle pour les 10 prochaines années (échéance 2035)**.

*Il est annexé à ce document :*

- *Le diagnostic mobilité*
- *Les comptes-rendus des entretiens et des temps de concertation menés (voir ci-contre)*

Toute la démarche a été menée en concertation avec les élus, acteurs (entreprises, associations...), partenaires (Région, Départements, PNR, EPCI voisines) et citoyens du territoire.

L'étude a été introduite en COPIL de lancement et les phases 2 (stratégies) et 3 (plan d'action) ont été validées par un comité de pilotage.

## ▲ Temps de concertation pour le diagnostic :

- 10 entretiens avec les acteurs locaux et les partenaires - *entre novembre et décembre 2024*
- 2 ateliers élus :
  - La mobilité aujourd'hui et dans 10 ans - *le 14 novembre 2024*
  - Priorisation les orientations mobilités - *le 09 décembre 2024*
- Une enquête en ligne à destination des habitants, des étudiants, des travailleurs et des touristes qui a recueilli près de 500 réponses sur un mois - *du 06 au 30 décembre 2024*
- Des entretiens sur le territoire avec les communes (par bassin de vie) - *le 20 janvier 2025*

## ▲ Temps de concertation / validation pour la stratégie :

- 1 atelier élus, citoyens, acteurs, partenaires « achète tes actions » pour orienter la stratégie - *le 10 février 2025*
- 1 COPIL de validation de la stratégie - *le 10 mars 2025*
- 1 présentation du diagnostic et de la stratégie aux partenaires du territoire - *le 07 avril 2025*

## ▲ Temps de concertation / validation pour les actions :

- 1 atelier de co-construction sur les liens vélos dans la vallée - *le 07 avril 2025*
- 1 atelier de co-construction sur le covoiturage en zone montagne - *le 28 avril 2025*
- Des temps de travail avec les services du territoire pour construire les actions
- 1 COPIL de finalisation de la démarche - *le 12 mai 2025*



# SOMMAIRE

## Objet du document :

Stratégie, programmation et plan d'action, Schéma simplifié des mobilités CC Cœur de Chartreuse (CCCC).

Le présent document est autoporteur, en présentant dans sa première partie la synthèse du diagnostic dont découle la stratégie.

1

**DU DIAGNOSTIC A LA STRATEGIE**

p. 4

2

**LA STRATEGIE RETENUE ET SA PROGRAMMATION**

p. 10

3

**LES ACTIONS DANS LE DETAIL**

p. 19



# 1 – DU DIAGNOSTIC A LA STRATEGIE



Avec le soutien de



agence nationale  
de la cohésion  
des territoires



# SYNTHESE DU DIAGNOSTIC – A RETENIR

1



## UN TERRITOIRE OUVERT VERS L'EXTERIEUR

Territoire de plaine et coteaux à l'ouest, montagnes à l'est. Les principales communes en termes de population se situent le long de la plaine.

Des liens qui s'expriment avec Chambéry et Pont de Beauvoisin pour les communes savoyardes au nord, avec Grenoble et Voiron pour les communes iséroises au sud. Les principales communes traversées par la RD520/RD1006, axe routier majeur du territoire, permettant de rejoindre facilement les 4 pôles d'attractivités externes, et support de lignes de cars Région.

Territoire de tourisme et de loisir, la CC Cœur de Chartreuse accueille des flux de proximités et plus lointains.

2

3

## LE DOMICILE-TRAVAIL, VERS L'EXTERIEUR MAIS PAS QUE : DE NOMBREUX FLUX INTERNES, ET NOTAMMENT AUTOUR DE ST-LAURENT-DU-PONT

Les déplacements pour le domicile-travail sont à part égale internes à la collectivité (3400) et externes, avec une répartition à 1/3, 1/3, 1/3 vers Chambéry, Grenoble, Voiron. Ils se vivent principalement en voiture.

Il faut noter la concentration de déplacements pour le domicile travail en interne à St Laurent du Pont (800), et vers St Laurent du Pont depuis les communes à proximité immédiate. Sur ce secteur, les alternatives à la voiture existent (Via Chartreuse, bus T40 et T41), mais sont peu compétitives pour un usage domicile-travail.



## LA MOBILITE, UNE THÉMATIQUE QUI FAIT INTERVENIR DE MULTIPLES ACTEURS – UN BESOIN FORT DE COORDINATION

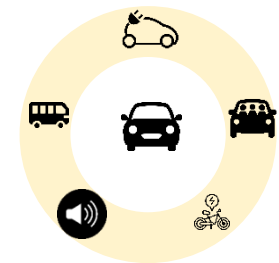
Aujourd'hui, les solutions mobilités mises en place, expérimentées ou en projet sur le territoire sont portées par des acteurs divers (CC, PNR, 2 départements, Région, associations du territoire).

## UNE MOBILITE ENCORE TRES ROUTIERE, DES CITOYENS EN TRANSITION, DES ALTERNATIVES EN STRUCTURATION

L'ambiance est encore très routière sur le territoire, mais depuis quelques années se déploient des alternatives, visibles dans les espaces traversés (panneau d'autostop, jalonnement de la Via Chartreuse, zones de rencontre dans certains cœurs de bourgs...).

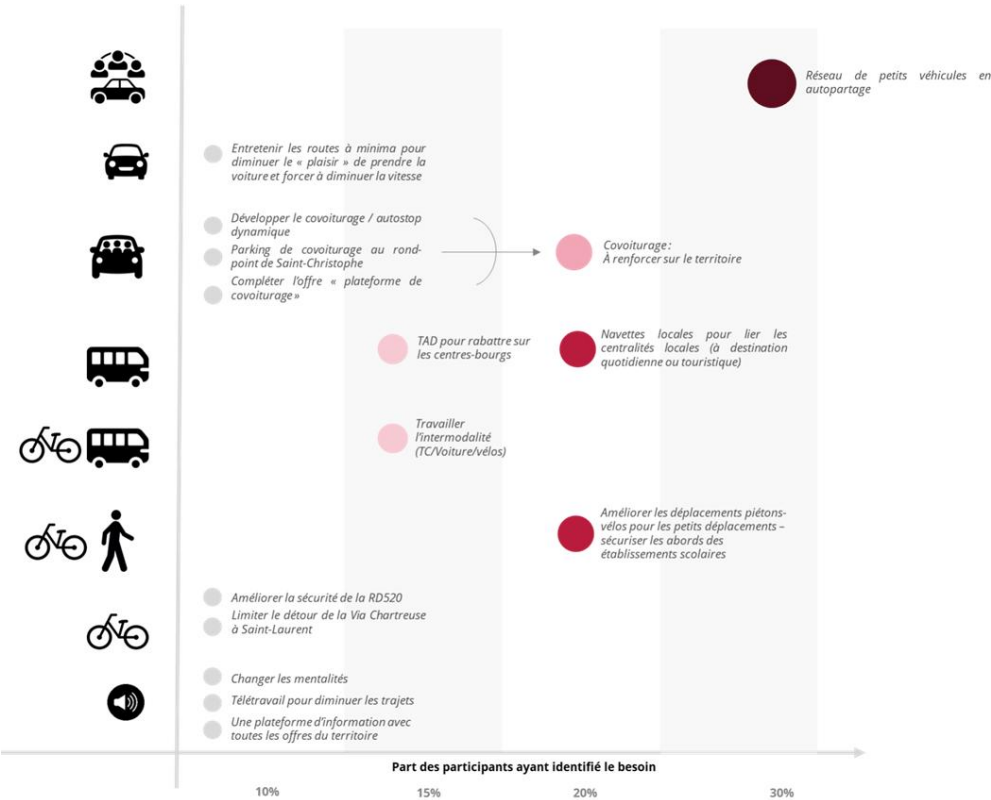
L'enquête citoyen relève des pratiques qui cherchent à changer, avec une part importante des répondants en réflexion, ou en expérimentation.

Le tourisme est lui aussi de plus en plus tourné vers les alternatives à la voiture. Une opportunité pour servir de démonstrateur pour les citoyens ?

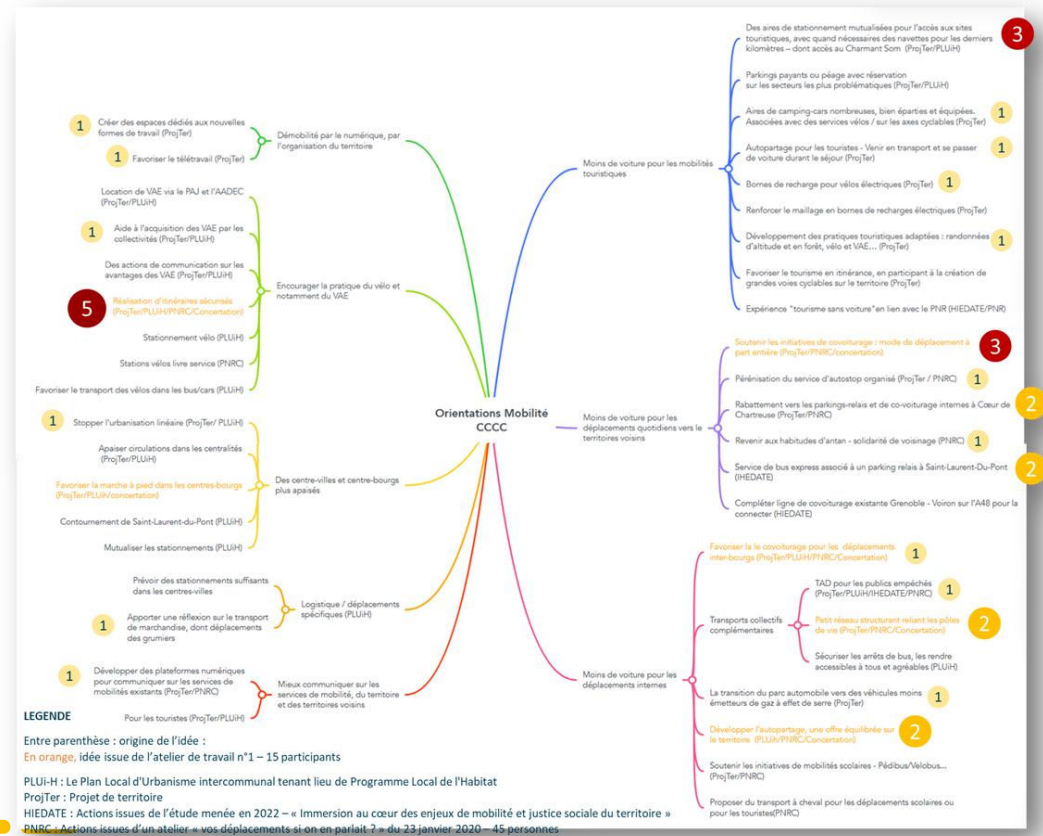


# AU TRAVERS D'ATELIERS, LES ENJEUX & OBJECTIFS VUS PAR LES ELUS

- 1 L'atelier élus, du 14 novembre 2024, « la mobilité aujourd'hui et dans 10 ans » a relevé les besoins suivants :
  - Réseau de petits véhicules en autopartage
  - Navettes locales pour lier les centralités locales
  - Amélioration des petits déplacements piétons/vélo (notamment abords établissements scolaires)
  - Renforcer le covoiturage sur le territoire



- L'atelier élus, du 09 décembre 2024, « Priorisons les objectifs » a permis de retenir les objectifs et actions suivantes :
- Moins de voitures pour les déplacements quotidiens vers les territoires voisins → **Soutenir les initiatives de covoiturage**
  - Moins de voitures pour les déplacements internes
  - Moins de voitures pour les mobilités touristiques → **aires de stationnement mutualisées pour l'accès aux sites touristiques avec, quand nécessaire, des navettes pour les derniers kilomètres**
  - Encourager la pratique du vélo → **Itinéraires sécurisés pour encourager la pratique du vélo**



# UNE ENQUÊTE QUI CONFIRME LES THEMATIQUES A TRAVAILLER

1

L'enquête citoyen menée sur le territoire au cours de la phase de diagnostic a permis de disposer du retour d'expérience des usagers et d'avoir la vision de leurs souhaits mobilité pour les années à venir. Ci-contre, les résultats des réponses libres formulées par les répondants (470 réponses).

2

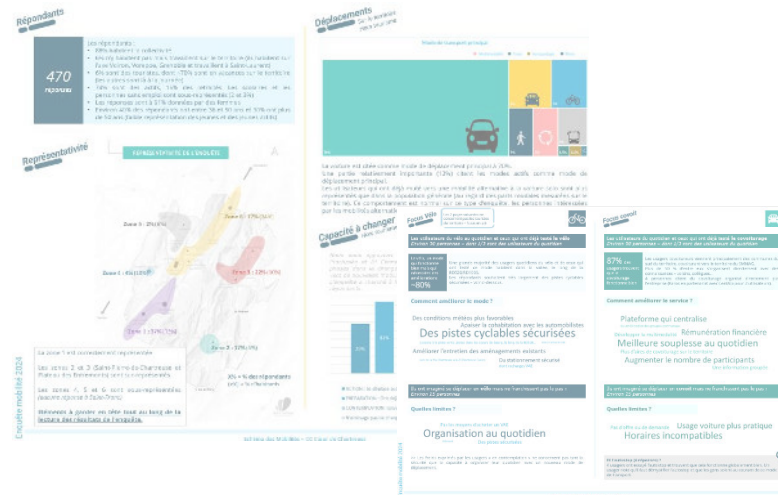
**90% des répondants actifs ou en réflexion** pour réduire leurs déplacements.

3

Les usagers sont les plus « matures » pour : réduire les déplacements et consommer local. A l'inverse, la possibilité de se séparer d'un véhicule dans le foyer est vue pour la plupart comme un impossible.

A terme, une part importante d'usagers souhaitent passer à la voiture électrique, utiliser les TC et plus covoiturer.

*A noter : un effort de communication sur l'offre existante est à prévoir (médiane de 3 offres sur 16 connues).*



## LE VELO

**AMÉNAGEMENTS CYCLABLES**  
SECURISER LES DÉPLACEMENTS  
(notamment vers Voiron)

Et aussi :

Location (VAE, vélos cargos)

Aide à l'achat

Stationnements sécurisés



## LE COVOITURAGE

Plateforme dédiée  
Lignes de covoituration

Améliorer, étendre les groupes  
communaux de covoituration

Aires de covoiturations/P+R



## LE BUS

**AMELIORER DESERTE & FRÉQUENCE**  
Prioritairement vers Grenoble par le  
Col de Porte et Chambéry  
En interne (inter village, départ rando)  
Vers Voiron...

Et aussi :

Adapter les horaires

Adapter la taille des bus

# DU DIAGNOSTIC A LA STRATEGIE

- 1
- 2
- 3

Sur la base complétée des retours de la concertation citoyenne et des éléments techniques de diagnostic, sont élaborés des objectifs mobilités et une liste étendue d'actions, répondant à ces objectifs et aux enjeux identifiés. Cette liste a été proposée à un atelier de priorisation d'actions, visant à co-construire la stratégie.



- POUVOIR ALLER VERS CHAMBÉRY, GRENOBLE, VOIRON AUTREMENT QU'EN VOITURE**
- EN INTERNE AU TERRITOIRE : PROPOSER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE, EN MOBILITÉ PARTAGÉE**
- SÉCURISER, RENDRE VISIBLE ET FAVORISER LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED, Notamment dans les cœurs de bourgs**
- ACCOMPAGNER LA TRANSITION EN COURS SUR LES QUESTIONS DE MOBILITÉ**

13 actions priorisées à présenter en COFIL pour échange.

### OBJECTIF 1

**OBJECTIF 1 - POUVOIR ALLER VERS CHAMBÉRY, GRENOBLE, VOIRON, PONT-DE-BEAUVOISIN AUTREMENT QU'EN VOITURE**

**3 ACTIONS PRIORISÉES**

- PRIORITÉ 1 :** Renforcer l'offre pour les actifs vers Chambéry.
  - Fréquence à la demi-heure de la T41 en heure de pointe
  - Ligne de covoiturage dynamique
- PRIORITÉ 2 :** Renforcer l'offre pour les actifs vers Voiron/Grenoble.
  - Fréquence à la demi-heure de la T40 et de la T41 en heure de pointe
  - Ligne de covoiturage dynamique
- PRIORITÉ 3 :** Développer les groupes WhatsApp/Signal communaux sur toutes les communes du territoire. Animer des retours d'expérience réguliers.

>> Un objectif important, avec priorités fortes.

Proposition pour échange

Sur tout le territoire : Les groupes de covoiturage communaux

>> Renfort de fréquence sur les lignes T40 et T41 : à faire inscrire dans les SERM à venir ?

>> Lignes de covoiturages dynamique : réflexion à avoir sur les stationnements / arrivée aux arrêts

>> Lien St Pierre - Col de Porte : forte demande des élus, et via l'enquête. Lien à la N62 par le covoiturage (groupes existants) ?

>> Lien à Pont de Beauvoisin : un enjeu moindre, non retenu ?

>> Covoiturage : continuer de développer les groupes communaux

Projet partenarial fort  
CCCC - Schéma Simplifié des Mobilités - COFIL STRATÉGIQUE

Validation de 15 actions réparties équitablement dans les 4 objectifs → Cible tous les habitants du territoire

### STRATEGIE (1/4)

**OBJECTIF 1 - POUVOIR ALLER VERS CHAMBÉRY, GRENOBLE, VOIRON AUTREMENT QU'EN VOITURE**

**3 ACTIONS PRIORISÉES**

- PRIORITÉ 1 :** Renforcer l'offre pour les actifs vers Chambéry.
  - Fréquence à la demi-heure de la T41 en heure de pointe
  - Ligne de covoiturage dynamique
- PRIORITÉ 2 :** Renforcer l'offre pour les actifs vers Voiron/Grenoble.
  - Fréquence à la demi-heure de la T40 et de la T41 en heure de pointe
- PRIORITÉ 3 :** Liens covoiturage formalisés sur le plateau en relation avec les groupes WhatsApp/Signal déjà existants.
- PRIORITÉ 4 :** Développer les groupes de covoiturage WhatsApp/Signal communaux sur toutes les communes du territoire. Animer des retours d'expérience réguliers.

Enjeu partenarial fort

Sur tout le territoire : Les groupes de covoiturage communaux

Projet partenarial fort  
CCCC - Schéma Simplifié des Mobilités - COFIL STRATÉGIQUE



# 2 - LA STRATEGIE RETENUE ET SA PROGRAMMATION



Avec le soutien de



agence nationale  
de la cohésion  
des territoires



# 4 OBJECTIFS MOBILITE

1

Quatre objectifs mobilité sont retenus pour le territoire de la Communauté de communes Cœur de Chartreuse :

2



**POUVOIR ALLER VERS** CHAMBÉRY, GRENOBLE, VOIRON, PONT-DE-BEAUVOISIN AUTREMENT QU'EN VOITURE SOLO

3



**EN INTERNE AU TERRITOIRE** : PROPOSER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE, EN MOBILITÉ PARTAGÉE



**SÉCURISER**, RENDRE VISIBLE ET FAVORISER LA **PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED**,  
*Notamment dans les cœurs de bourgs*



**ACCOMPAGNER LA TRANSITION EN COURS** SUR LES QUESTIONS DE MOBILITÉ

# DES OBJECTIFS DÉCLINÉS EN ACTIONS CONCRÈTES

1

Sur la base des objectifs retenus, a été établie une stratégie (liste d'actions cohérentes entre elles).

**Les actions sont priorisées entre elles.**

2

Au stade de la stratégie, il a été proposé de bâtir une « priorité fonctionnelle » par action, mémoire du niveau de réponse aux enjeux, et indépendante de la complexité, du coût, de l'action.

3

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



Les pages suivantes exposent, objectifs par objectifs, les différentes actions qui seront approfondies. Le niveau de priorité de l'action est aussi présenté, afin de garder à l'esprit l'importance intrinsèque de chaque action.

Ci-contre, la légende des cartes de stratégie présentées dans les pages suivantes :

- Des cartes organisées par orientation mobilité (la couleur)
- Qui permettent d'identifier les modes ciblés (la forme)

## 4 OBJECTIFS (couleur)

- OBJECTIF 1 - POUVOIR ALLER VERS CHAMBÉRY, GRENOBLE, VOIRON, PONT-DE-BEAUVOISIN AUTREMENT QU'EN VOITURE**
- OBJECTIF 2 - EN INTERNE AU TERRITOIRE : PROPOSER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE, EN MOBILITÉ PARTAGÉE**
- OBJECTIF 3 - SÉCURISER, RENDRE VISIBLE ET FAVORISER LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED**
- OBJECTIF 4 - ACCOMPAGNER LA TRANSITION EN COURS SUR LES QUESTIONS DE MOBILITÉ**

## MODE CONCERNE (forme)

### TRANSPORT EN COMMUN

- Renfort fréquence lignes Bus + Ligne covoiturage dynamique
- Prioritaire
- Long terme
- Liens covoiturage formalisé
- Transport à la Demande
- Navette touristique

### MODES ACTIFS (VELO / PIETON)

- Zone à fort enjeu d'apaisement et d'itinéraires modes actifs

### MOB. PARTAGÉE

- Autopartage
- Covoiturage

# STRATEGIE (1/4)

1

## OBJECTIF 1 - POUVOIR ALLER VERS CHAMBÉRY, GRENOBLE, VOIRON, PONT-DE-BEAUVOISIN AUTREMENT QU'EN VOITURE SOLO

2

**PRIORITE 1 :** Renforcer l'offre pour les actifs vers Chambéry :

- Fréquence à la demi-heure de la T41 en heure de pointe en rabattement sur le SERM Chambérien
- Ligne de covoiturage dynamique



3

**PRIORITE 2 :** Renforcer l'offre pour les actifs vers Voiron/Grenoble  
Fréquence à la demi-heure de la T40 et de la T41 en heure de pointe en rabattement sur le SERM Grenoblois

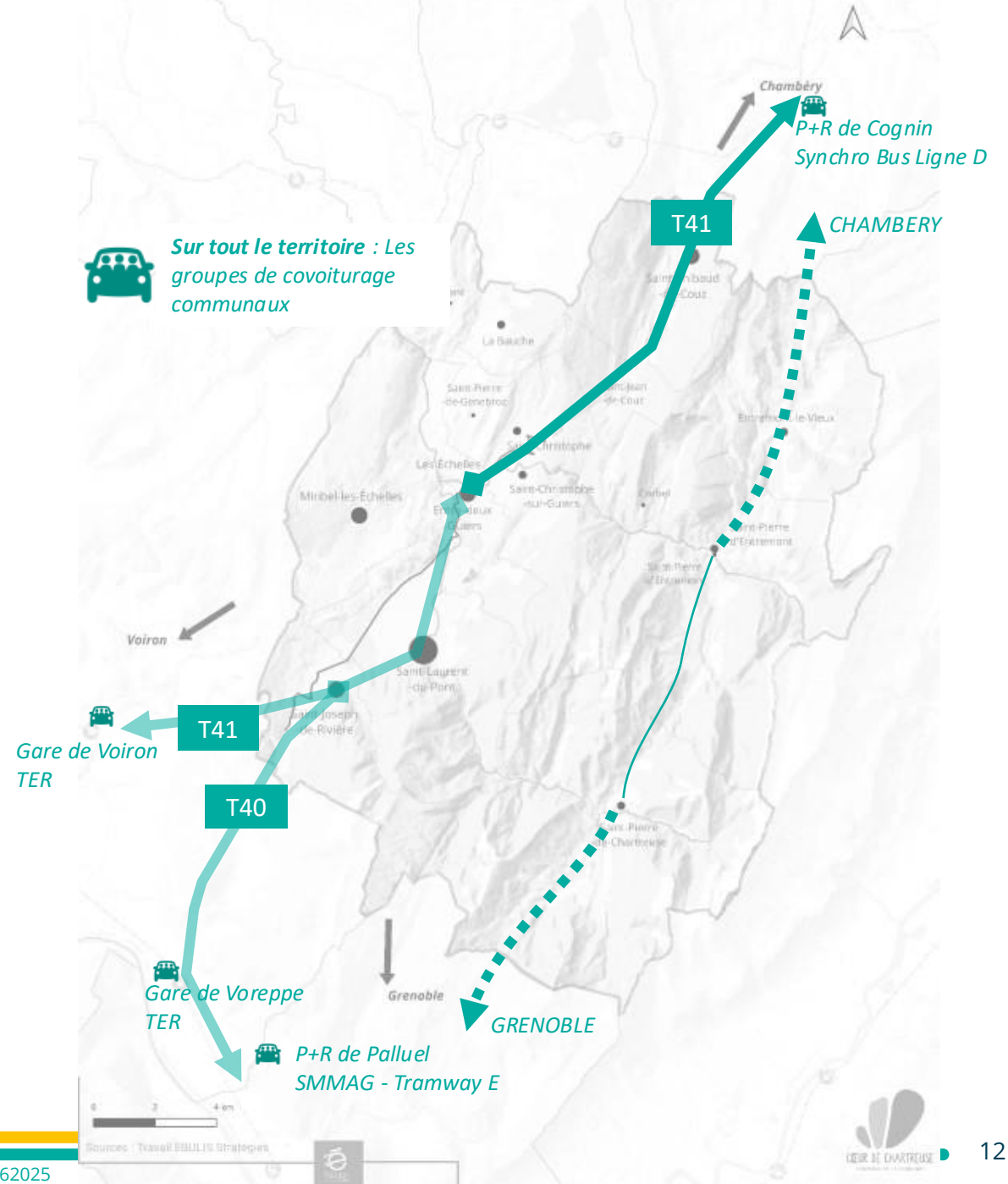


**PRIORITE 2 :** Liens covoiturage formalisés en zone montagne en relation avec les groupes WhatsApp/Signal déjà existants.

**PRIORITE 2 :** Développer les groupes de covoiturage WhatsApp/Signal communaux sur toutes les communes du territoire. Animer des retours d'expérience réguliers



Enjeu partenarial fort



1

## OBJECTIF 2 - EN INTERNE AU TERRITOIRE : PROPOSER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE, EN MOBILITÉ PARTAGÉE

2

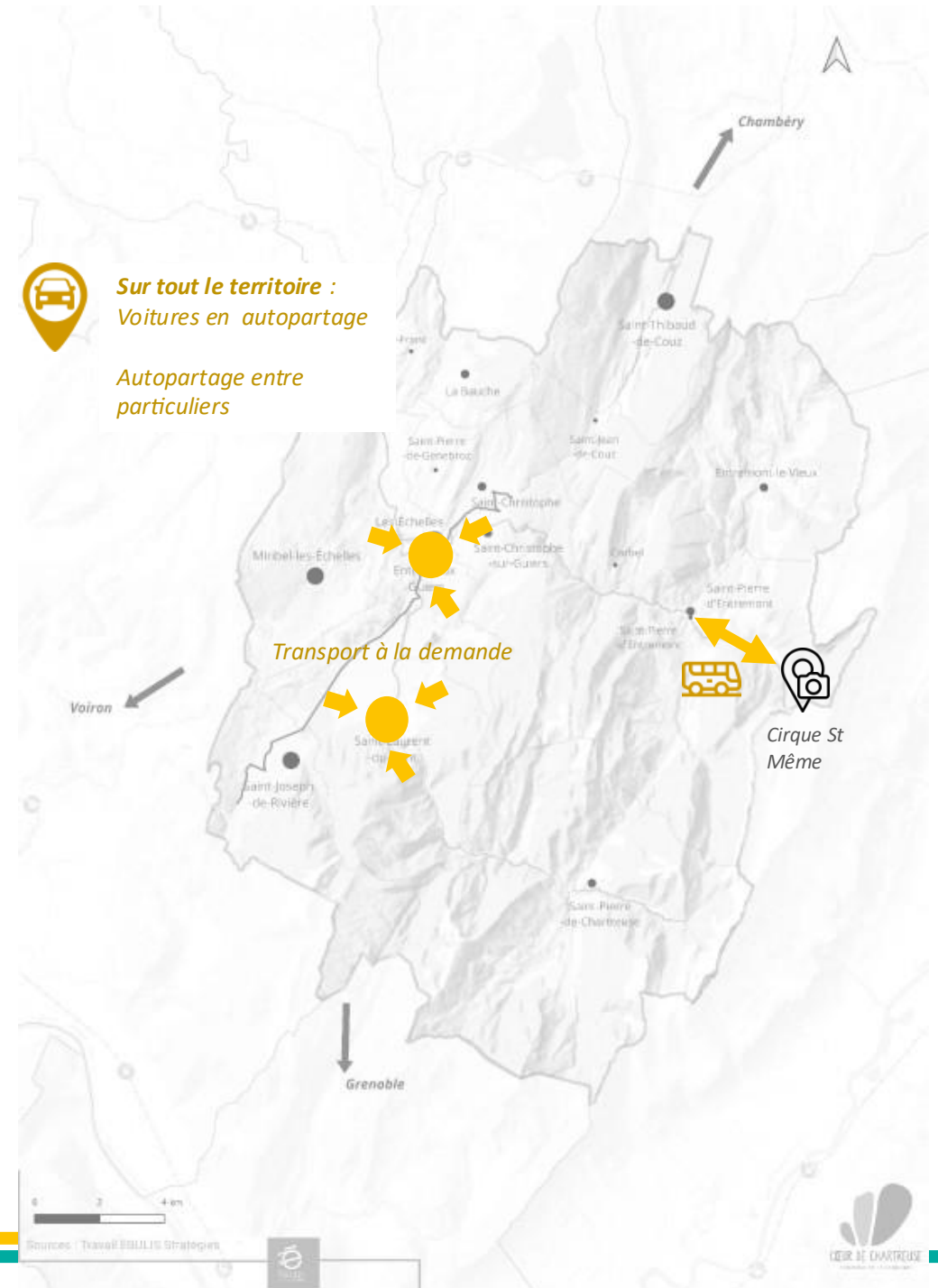
**PRIORITE 3 :** Déployer des stations d'autopartage sur le principe de Saint-Pierre-de-Chartreuse sur les principales communes du territoire, et à terme, sur toutes les communes

3

**PRIORITE 4 :** Continuer de renforcer l'autopartage entre particuliers (dans la suite de l'expérimentation portée par le PNR jusque fin 2025)

**PRIORITE 4 :** Transport à la demande vers St Laurent du Pont et Entre-deux-Guiers/Les Echelles pour les communes de la Vallée sans ligne de bus structurante, et pour les communes de la zone montagne

**PRIORITE 4 :** Pour les visiteurs : réflexion sur une navette pour l'accès au site de Saint-Même, en lien avec une stratégie globale de gestion du site



1

## OBJECTIF 3 - SÉCURISER, RENDRE VISIBLE ET FAVORISER LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED

2

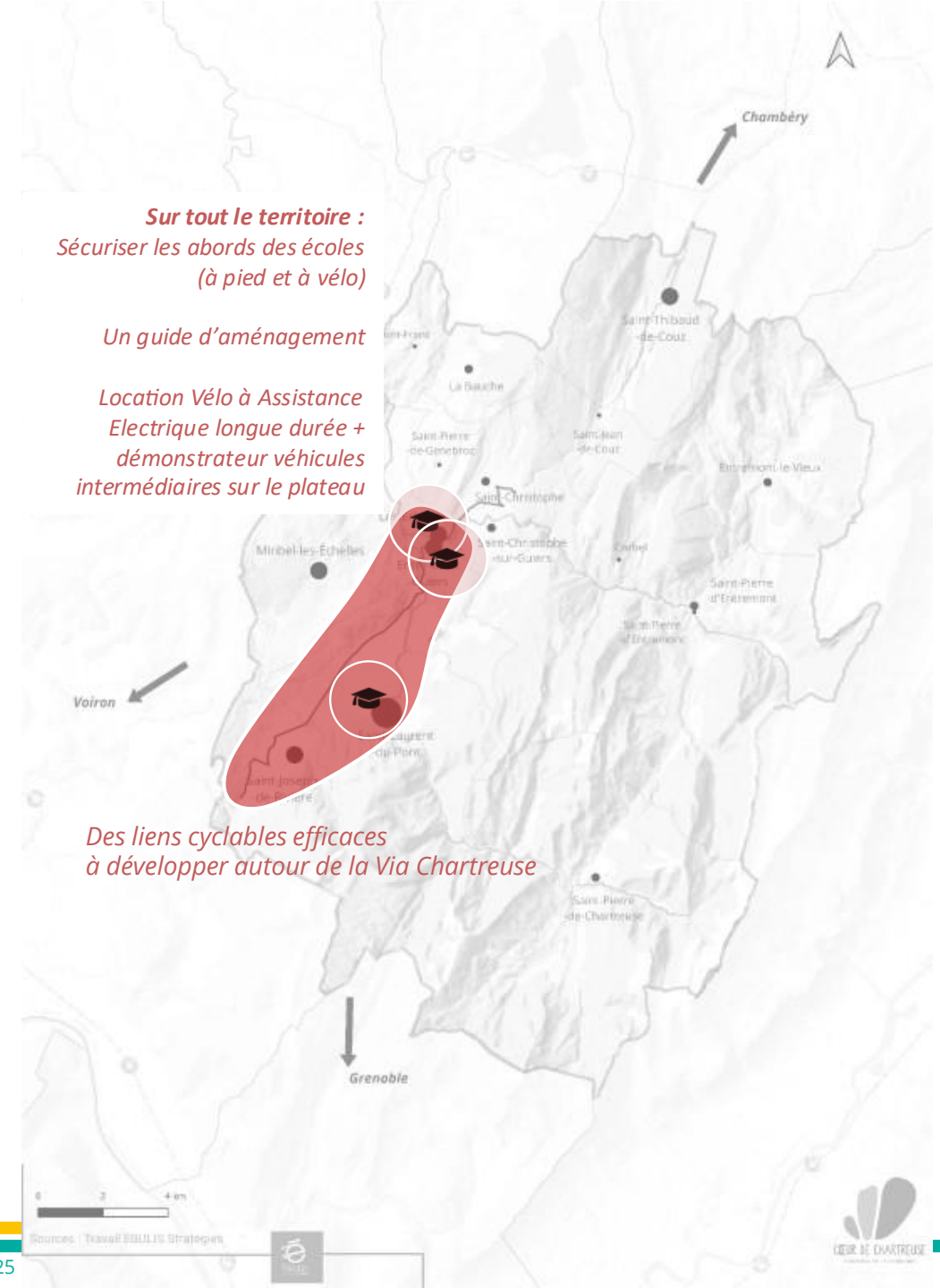
3

**PRIORITE 1 :** Pour les actifs : des liens vélos efficaces, entre St Laurent du Pont, Entre-deux-guiers et St Joseph de Rivière + en interne à St Laurent du Pont (liens vers les zones d'emplois). La Via Chartreuse utilisée en partie

**PRIORITE 4 :** Pour les scolaires : sécuriser les itinéraires vers les collèges, et les abords des écoles, pour permettre aux élèves de venir autrement qu'en voiture en toute sécurité

**PRIORITE 4 :** Apaiser et favoriser la marche à pied et les déplacements à vélo dans les bourgs : se doter d'un guide commun sur le territoire (types d'aménagement, communication, jalonnement...)

**PRIORITE 4 :** Location VAE longue durée sur le territoire et démonstrateur Véhicules Intermédiaires sur la zone montagne



1

## OBJECTIF 4 - ACCOMPAGNER LA TRANSITION EN COURS SUR LES QUESTIONS DE MOBILITÉ

2

**PRIORITE 1** : Améliorer la communication sur l'offre de mobilité : une offre à jour sur le site de la CC, des communications réseaux sociaux régulières et la création d'un guide mobilité

3

**PRIORITE 3** : Communiquer sur le partage de voiries via des affichages / campagne de communication.

**PRIORITE 4** : Pour les scolaires : Développer le Savoir-Rouler à l'école et au collège. En lien avec le PNR et le département



Enjeu partenarial fort





# PROGRAMMATION DES ACTIONS (1/4) : 2 SCENARIOS

1

Une programmation des actions est proposée. Elle se base sur la priorité fonctionnelle retenue (sont effectuées de manière prioritaire les actions répondant au plus d'enjeux). L'ordre de déploiement proposé a ensuite été ajusté en fonction des critères techniques : quelques actions sont proposées tôt dans le temps car faciles à réaliser, les actions à fort enjeu mais complexes techniquement sont étalées dans le temps.

2

Deux scénarios ont été travaillés :

- Un scénario complet, avec déploiement de l'ensemble des actions : la programmation proposée a été travaillée en considérant l'hypothèse d'une stabilité des ressources humaines affectées à la mobilité pour la communauté de communes (équivalent d'un demi temps plein pour le déploiement). Charge induite pour le suivi in fine : un équivalent temps plein.
- Un scénario « socle », avec déploiement des actions de priorité 1 et 2. Charge induite pour le suivi in fine : 0,4 Equivalent Temps Plein.

3

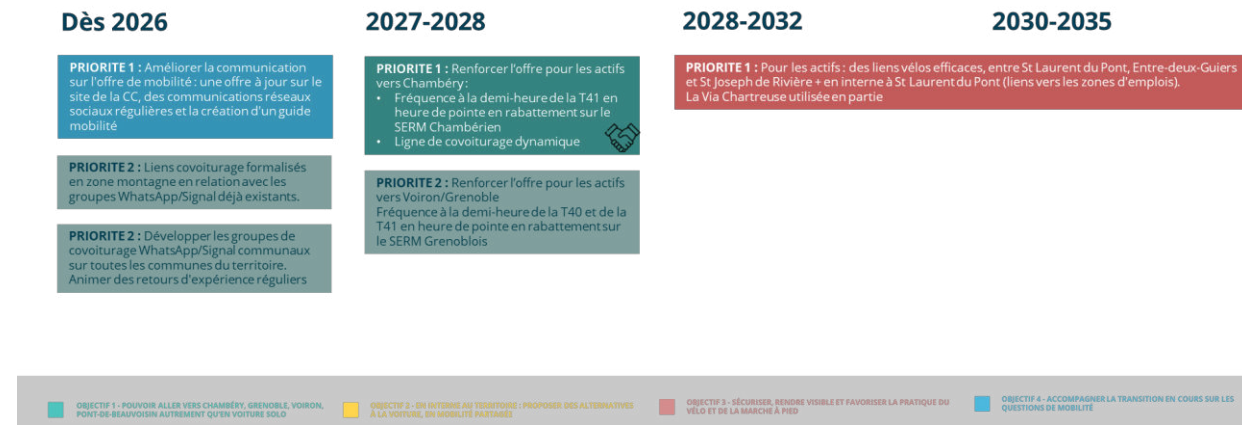
4

## SCENARIO COMPLET



- Investissement : ~700k€ (hors schéma vélo)
- Exploitation à terme : 225 à 320k€/an
- Suivi à terme : 1ETP/an

## SCENARIO SOCLE



- Investissement : 120 à 125k€ (hors schéma vélo)
- Exploitation à terme : 85k€/an
- Suivi à terme : 0.4 ETP

*A ce stade :*

- coûts non actualisés dans le temps (pas de prise en compte de l'inflation)
- Coût complet sans intégration de financements externes



# PROGRAMMATION DES ACTIONS (2/4) : SCENARIO COMPLET

- Investissement : ~700k€ (hors schéma vélo)
- Exploitation à terme : 225 à 320k€/an
- Suivi à terme : 1ETP/an

- 1
- 2
- 3
- 4

Hypothèse : stabilité des ressources humaines affectées à la mobilité pour la communauté de communes (équivalent d'un demi temps plein pour le déploiement).

## Dès 2026

**PRIORITE 1 :** Améliorer la communication sur l'offre de mobilité : une offre à jour sur le site de la CC, des communications réseaux sociaux régulières et la création d'un guide mobilité

**PRIORITE 2 :** Liens covoiturage formalisés en zone montagne en relation avec les groupes WhatsApp/Signal déjà existants.

**PRIORITE 2 :** Développer les groupes de covoiturage WhatsApp/Signal communaux sur toutes les communes du territoire. Animer des retours d'expérience réguliers

**PRIORITE 4 :** Continuer de renforcer l'autopartage entre particuliers (dans la suite de l'expérimentation portée par le PNR jusque fin 2025)

## 2027-2028

**PRIORITE 1 :** Renforcer l'offre pour les actifs vers Chambéry :

- Fréquence à la demi-heure de la T41 en heure de pointe en rabattement sur le SERM Chambérien
- Ligne de covoiturage dynamique



**PRIORITE 2 :** Renforcer l'offre pour les actifs vers Voiron/Grenoble  
Fréquence à la demi-heure de la T40 et de la T41 en heure de pointe en rabattement sur le SERM Grenoblois

**PRIORITE 4 :** Apaiser et favoriser la marche à pied et les déplacements à vélo dans les bourgs : se doter d'un guide commun sur le territoire (types d'aménagement, communication, jalonnement...)

**PRIORITE 4 :** Location VAE longue durée sur le territoire et démonstrateur Véhicules Intermédiaires sur la zone montagne

## 2028-2032

**PRIORITE 1 :** Pour les actifs : des liens vélos efficaces, entre St Laurent du Pont, Entre-deux-Guiers et St Joseph de Rivière + en interne à St Laurent du Pont (liens vers les zones d'emplois). La Via Chartreuse utilisée en partie

**PRIORITE 4 :** Pour les scolaires : sécuriser les itinéraires vers les collèges, et les abords des écoles à pied et à vélo.

**PRIORITE 4 :** Pour les scolaires : Développer le Savoir-Rouler à l'école et au collège. En lien avec le PNR et le département

**PRIORITE 3 :** Communiquer sur le partage de voiries via des affichages / campagne de communication.

**PRIORITE 3 :** Déployer des stations d'autopartage sur le principe de Saint-Pierre-de-Chartreuse sur les principales communes du territoire, et à terme, sur toutes les communes

**PRIORITE 4 :** Transport à la demande vers St Laurent du Pont et Entre-deux-Guiers/Les Echelles pour les communes de la Vallée sans ligne de bus structurante, et pour les communes de la zone montagne

## 2030-2035

**PRIORITE 4 :** Pour les visiteurs : réflexion sur une navette pour l'accès au site de Saint-Même, en lien avec une stratégie globale de gestion du site

*Actions en lien*

OBJECTIF 1 - POUVOIR ALLER VERS CHAMBÉRY, GRENOBLE, VOIRON, PONT-DE-BEAUVOISIN AUTREMENT QU'EN VOITURE SOLO

OBJECTIF 2 - EN INTERNE AU TERRITOIRE : PROPOSER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE, EN MOBILITÉ PARTAGÉE

OBJECTIF 3 - SÉCURISER, RENDRE VISIBLE ET FAVORISER LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED

OBJECTIF 4 - ACCOMPAGNER LA TRANSITION EN COURS SUR LES QUESTIONS DE MOBILITÉ



# PROGRAMMATION DES ACTIONS (3/4) : SCENARIO SOCLE

- Investissement : 120 à 125k€ (hors schéma vélo)
- Exploitation à terme : 85k€/an
- Suivi à terme : 0.4 ETP

1

Hypothèse : déploiement des actions de priorité 1 et 2 seulement.

2

## Dès 2026

3

**PRIORITE 1** : Améliorer la communication sur l'offre de mobilité : une offre à jour sur le site de la CC, des communications réseaux sociaux régulières et la création d'un guide mobilité


4

**PRIORITE 2** : Liens covoiturage formalisés en zone montagne en relation avec les groupes WhatsApp/Signal déjà existants.

**PRIORITE 2** : Développer les groupes de covoiturage WhatsApp/Signal communaux sur toutes les communes du territoire. Animer des retours d'expérience réguliers

## 2027-2028

**PRIORITE 1** : Renforcer l'offre pour les actifs vers Chambéry :

- Fréquence à la demi-heure de la T41 en heure de pointe en rabattement sur le SERM Chambérien
- Ligne de covoiturage dynamique 

**PRIORITE 2** : Renforcer l'offre pour les actifs vers Voiron/Grenoble  
Fréquence à la demi-heure de la T40 et de la T41 en heure de pointe en rabattement sur le SERM Grenoblois

## 2028-2032

**PRIORITE 1** : Pour les actifs : des liens vélos efficaces, entre St Laurent du Pont, Entre-deux-Guiers et St Joseph de Rivière + en interne à St Laurent du Pont (liens vers les zones d'emplois). La Via Chartreuse utilisée en partie

## 2030-2035

OBJECTIF 1 - POUVOIR ALLER VERS CHAMBÉRY, GRENOBLE, VOIRON, PONT-DE-BEAUVOISIN AUTREMENT QU'EN VOITURE SOLO

OBJECTIF 2 - EN INTERNE AU TERRITOIRE : PROPOSER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE, EN MOBILITÉ PARTAGÉE

OBJECTIF 3 - SÉCURISER, RENDRE VISIBLE ET FAVORISER LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED

OBJECTIF 4 - ACCOMPAGNER LA TRANSITION EN COURS SUR LES QUESTIONS DE MOBILITÉ

# PROGRAMMATION DES ACTIONS (4/4)

- 1
- 2
- 3
- 4

Un outil de programmation et suivi des actions est transmis en annexe au schéma aux services de la CCCC. Il reprend l'ensemble du cadrage des actions : priorité fonctionnelle, éléments financiers, besoin en moyens humains, planning, période cible de déploiement.

		Priorité Fonctionnelle	Mode traité						PROGRAMMATION						Année de déploiement
			TC - Cais et TAD	Covoiturage	Autopartage	Véitures & PL	Vélo	Marche à pied	Maitrise d'Ouvrage	Coût d'investissement (HT)	Coût d'exploitation (HT/annuel)	Equivalent ETP	Travail à mener par la CCCC	Durée de déploiement	
<b>OBJECTIF 1 : Pouvoir aller vers Chambéry, Grenoble, Voiron, Pont-de-Beauvoisin autrement qu'en voiture</b>		0							115 k€	60k€	Dépl : 0,4 ETP / 1 an Suivi : 0,3 ETP par an				
1.1	Renforcer l'offre pour les actifs vers Chambéry : Fréquence à la demi-heure de la T41 en heure de pointe en rabattement sur le SERM Chambérien + Ligne de covoiturage dynamique	1						Région AURA (renfort ligne) CCCC (covoit dynamique)	T41 : Porté par la Région +13000km/an parcourus Covoit : 50k€ arrêts 50k€ cheminements	T41 : Porté par la Région +13000km/an parcourus Covoit : 60k€	Dépl. : 0,2 ETP / 1 an Suivi : 0,1 ETP / an	Echanges avec la Région Cadrage du fonctionnement de la ligne et échanges avec le Grand Chambéry Marché et contractualisation Suivi de mise en œuvre avec la Région	1 an	<b>PRIORITAIRE Idéalement 2027</b> Refonte marché 2028	
1.2	Renforcer l'offre pour les actifs vers Voiron/Grenoble Fréquence à la demi-heure de la T40 et de la T41 en heure de pointe en rabattement sur le SERM Grenoblois	2						Région AURA	Porté par la Région +8000km/an parcourus	Porté par la Région +8000km/an parcourus		Echanges avec la Région Suivi de mise en œuvre avec la Région			
1.3	Covoiturage formalisé en zone montagne en lien avec les groupes WhatsApp/Signal déjà existants.	2						CCCC	15k€	-	Dépl. : 0,1 ETP / 1 an	Contractualisation pour les arrêts Communication / Animation A long terme : mise en œuvre d'une plateforme commune	1 an	<b>PRIORITAIRE 2026</b>	
1.4	Continuer de développer les groupes WhatsApp/Signal communaux, les développer sur toutes les communes du territoire. Animer des retours d'expérience réguliers sur ces groupes.	2						CCCC	-	-	Dépl. : 0,2 ETP / 6 mois Suivi : 0,1 ETP / an	Retour d'expérience Démarcher les nouvelles communes Communication et animation	6 mois	<b>PRIORITAIRE 2026</b>	
<b>OBJECTIF 2 : En interne au territoire : proposer des alternatives à la voiture, en mobilité partagée</b>									425k€ (coût essentiellement porté par l'investissement pour	140k€ à 230k€	Dépl : 0,55 ETP / 1 an Suivi : 0,2 ETP par an				
2.1	Déployer de l'autopartage sur le principe de Saint-Pierre-de-Chartreuse sur les principales communes du territoire, et à terme, sur toutes les communes	3						Communes	Phase 1 : 225k€ Phase 2 : 185 k€	Phase 1 : 30k€ Phase 2 : 54k€ (+ 24k€)	Dépl. : 0,1 ETP / 2 ans Suivi : 0,05 ETP / an	Achat véhicules Marché et contractualisation Retour d'expérience annuel	2 ans par phase	2028-2035	
2.2	Continuer de renforcer l'autopartage entre particuliers (dans la suite de l'expérimentation portée par le PNR jusque 2025).	4						CCCC	5k€	6k€	Dépl. : 0,2 ETP / 3mois Suivi : 0,1 ETP / an	Suivre les conditions de reprises Une action forte de communication	3 mois	<b>2026 (continuité du service du PNR)</b>	



# 3 - LES ACTIONS DANS LE DETAIL



Avec le soutien de



agence nationale  
de la cohésion  
des territoires





**EBULIS**  
stratégie & mobilité

## OBJECTIF 1 - POUVOIR ALLER VERS CHAMBÉRY, GRENOBLE, VOIRON, , PONT-DE-BEAUVOISIN AUTREMENT QU'EN VOITURE SOLO

1.1 – RENFORCER L'OFFRE DE TRANSPORT POUR LES ACTIFS VERS CHAMBERY

1.2 – RENFORCER L'OFFRE DE TRANSPORT POUR LES ACTIFS VERS VOIRON/GRENOBLE

1.3 – LIENS COVOITURAGE FORMALISE EN ZONE MONTAGNE

1.4 – DÉVELOPPER LES GROUPES DE COVOITURAGE COMMUNAUX WHAT'S APP / SIGNAL



Avec le soutien de



agence nationale  
de la cohésion  
des territoires





Les flux pendulaires vers Chambéry depuis le nord du territoire sont importants. La CC Cœur de Chartreuse souhaite renforcer les alternatives à la voiture vers Chambéry depuis la vallée : renfort de la ligne T40 et création d'une ligne de covoiturage dynamique associée.

## 1 Renfort de la ligne T41

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse propose à la Région autorité organisatrice qui met en œuvre

**Planning et actions à mener :** échange avec la Région, inscription de la ligne au SERM Chambérien. Suivi de mise en œuvre avec la Région.

**Points d'attention/ à ne pas oublier :** Opportunité du SERM : la T41 comme ligne Express depuis St Laurent du Pont (a minima)

**Coûts d'investissement et exploitation :** selon marchés Région, ~13 000km par an supplémentaires parcourus (depuis Entre-deux-Guiers)

**Durée de déploiement :** selon calendrier région, idéalement 2027

### Eléments techniques:

Objectif d'un cadencement à la demi-heure en heure de pointe.  
→ manque un horaire pour arriver vers 8h15 à Chambéry (départ de Entre-deux-Guiers autour de 7h30)  
→ Ajout d'un horaire partant à 19h15 de Chambéry.

## 2 Complétée par une ligne de covoiturage dynamique

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse en lien avec le Grand Chambéry et la Région AOM - Convention à modifier pour intégrer l'exploitation d'une ligne de covoiturage dynamique.

## 2 suite

**Planning et actions à mener :** cadrage du fonctionnement de la ligne et échange avec le Grand Chambéry. Marché et contractualisation. Suivi de mise en œuvre.

**Points d'attention/ à ne pas oublier :** travailler la complémentarité covoiturage dynamique/ bus.

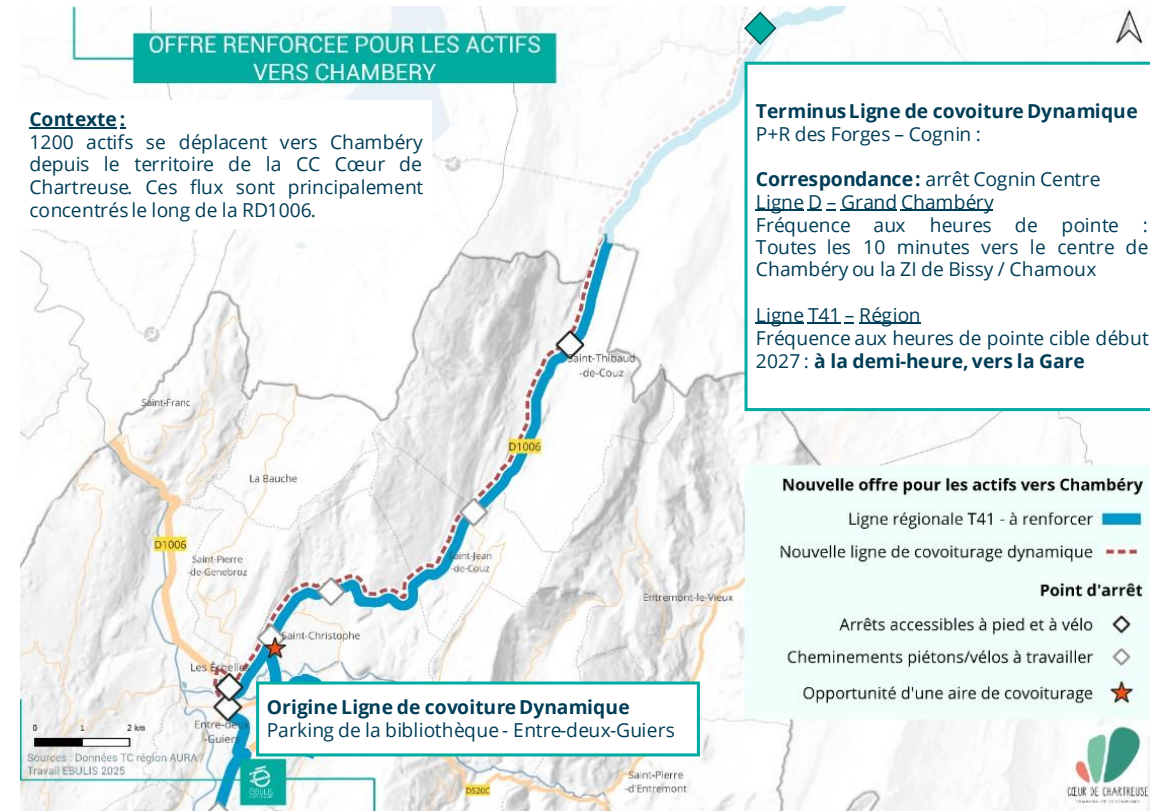
**Coûts de fonctionnement : 60k€ annuel (hors retour à vide )** ~40k€ HT /an pour la gratification conducteur et passager + 20 à 30k€ HT /an pour l'exploitation.

**Durée de déploiement :** 2 ans.

**Aides disponibles :** Fonds vert 2025 « Développer le covoiturage » - Volet 4

### Eléments techniques :

- La garantie de trajet est assurée par la ligne T41 dans un premier temps. Voir, suite au retour d'expérience, si besoin de mobiliser une assistance plus rapide → Prix retour à vide : autour de 15k€ HT par an sur la base de 8 trajets par an autorisés effectués en taxis.
- Application de mise en relation + panneaux connectés (évite l'exclusion des usagers sans smartphone).
- Gratification à penser en cohérence avec la tarification car (580€ annuel, 4€ unitaire). Proposition de 2,5€ pour le passager / rémunération conducteur : 50% prix trajet + rémunération à vide entre 0,3€ et 0,8€ par trajet proposé / Rémunération différenciée en fonction de l'horaire de passage (répartir l'offre sur des horaires plus larges) + 1€ par passager



## 3 Des arrêts accessibles

- 1 arrêt par commune traversée → sur le territoire : 6 arrêts / Réutilisation des arrêts de la ligne T40 → Arrêts déjà identifiés par les usagers.
- Prévoir au niveau des arrêts : un panneau lumineux + 5 stationnements vélos (arceaux vélos a minima) → Prévoir des panneaux alimentés par panneaux solaires.
- 3 arrêts où le cheminement piéton/vélo est à travailler depuis les cœurs de bourg.

### Coûts d'investissement :

Equipements des arrêts : 50k€ HT  
Cheminements piéton/vélo : 50k€ HT



Les flux pendulaires vers Grenoble et Voiron depuis le sud du territoire sont importants. La CC Cœur de Chartreuse souhaite renforcer les alternatives à la voiture vers Grenoble et Voiron depuis la vallée : renfort de la ligne T40 et T41.

## 1 Renfort de la ligne T40 (Grenoble)

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse propose à la Région autorité organisatrice qui met en œuvre

**Planning et actions à mener :** échange avec la Région, inscription de la ligne au SERM Grenoblois. Suivi de mise en œuvre avec la Région.

**Points d'attention/ à ne pas oublier :** Opportunité du SERM : la T40 comme ligne Express depuis Saint-Laurent du Pont.

**Coûts d'investissement et exploitation :** selon marchés Région, ~8 000km par an supplémentaires parcourus (hypothèse d'un départ depuis/vers Saint-Laurent-du-Pont)

**Durée de déploiement :** selon calendrier région, idéalement 2027

### Eléments techniques:

Objectif d'un cadencement à la demi-heure en heure de pointe.

- manque un horaire pour arriver vers 8h30 à Grenoble (départ de St-Laurent-du-Pont autour de 7h35)
- Ajout d'un horaire partant à 17h30 de Grenoble.

### Opportunité :

**Possibilité de diviser par 2 les kilomètres parcourus avec un arrêt de la ligne à la gare de Voreppe qui offre une bonne offre de service pour rejoindre Grenoble.**

## 2 Renfort de la ligne T41 (Voiron)

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse propose à la Région autorité organisatrice qui met en œuvre

**Planning et actions à mener :** échange avec la Région, inscription de la ligne au SERM Grenoblois. Suivi de mise en œuvre avec la Région.

**Points d'attention/ à ne pas oublier :** Opportunité du SERM : la T41 comme ligne Express depuis Entre-deux-Guiers.

**Coûts d'investissement et exploitation :** selon marchés Région, ~11 000km par an supplémentaires parcourus (hypothèse d'un départ depuis/vers Entre-deux-Guiers)

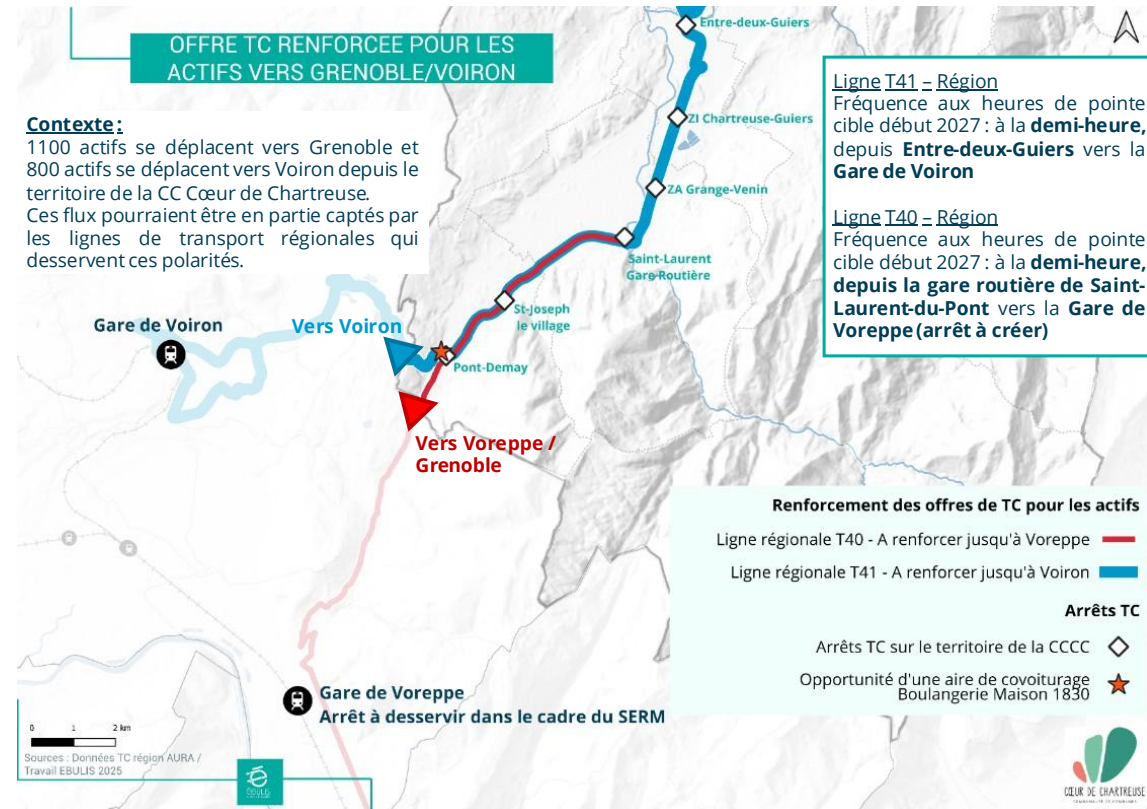
**Durée de déploiement :** selon calendrier région, idéalement 2027

### Eléments techniques:

Objectif d'un cadencement à la demi-heure en heure de pointe.

- manque un horaire pour arriver vers 8h10 à Voiron (départ d'Entre-deux-Guiers autour de 7h30)
- Ajout d'un horaire partant à 18h20 de Voiron.

A noter : permet d'offrir un meilleur service entre Entre-deux-Guiers et Saint-Laurent-du-Pont qui est un des flux interne le plus important du territoire (> 100 navetteurs).



## 3 A long terme

A long terme, et si l'expérimentation de la ligne de covoiturage dynamique le long de la T41 vers Chambéry est un succès, prévoir :

- Dans un premier temps, l'extension de la ligne vers Voiron
- A plus long terme, une ligne le long de la T40.



### FOCUS COVOITURAGE DYNAMIQUE : PRINCIPE ET BENCHMARK

#### 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.

#### Les points positifs :

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

#### Points d'attention :

- Solution encore expérimentale, retour d'expérience de quelques années seulement.
- Covoiturage de nouveau en développement aujourd'hui, incité par l'Etat
- Les solutions avec mise en œuvre d'équipements sont relativement coûteuses, et surtout moins évolutives.
- Penser des zones d'arrêts (délaissés) permettant l'arrêt en sécurité.

#### BENCHMARK

M Covoit' Lignes+ sur l'aire d'influence grenobloise. Covoiturage dynamique entre Grenoble et le Vercors, le Pays Voironnais

#### Objectif pour la CC Massif du Vercors :

- Offrir une solution de mobilité pour faciliter l'accès à la Métropole,
- Créer des opportunités pour que les habitants accèdent à un emploi dans la métropole, sans subir les coûts et les contraintes d'un véhicule au quotidien.
- Apporter une réponse environnementale évidente pour résorber le nombre de voitures descendant dans l'agglomération et améliorer ainsi la qualité de l'air pour tous, habitants de la Métropole et du Vercors.



Arrêt M covoit' Lignes + - St Nizier du Moucherotte

Explication en vidéo : <https://www.youtube.com/watch?v=m68ZdZhcqjA>





La dynamique covoiturage est forte en zone montagne. Les groupes Whatsapp et Signal pour organiser la pratique cumulent presque 15% de la population. La Communauté de commune souhaite conforter cette dynamique en formalisant les liens vers les grandes centralités extérieures, notamment pour les actifs.

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse en lien avec les communes (du territoire et limitrophes) pour le choix du lieu d'implantation des arrêts.

### Planning et actions à mener :

- Co-construction des liens avec les utilisateurs actuels (en complément du travail mené en co-construction)
- Mise en œuvre des arrêts formalisés (voir proposition ci-contre) + communication sur le système covoiturage en zone montagne.
- A long terme, pour fluidifier les échanges entre les usagers et garantir une meilleure perméabilité entre les différentes zones : réévaluer l'intérêt d'aller vers une plateforme commune

### Points d'attention/ à ne pas oublier :

Aujourd'hui, les groupes fonctionnent sur de la demande de trajet. Pour massifier la pratique, il faudrait pouvoir assurer un fonctionnement par l'offre - nécessite de changer le mode de gestion actuel → Effort de communication

**Coûts d'investissement :** 15 000€ HT  
1000€/arrêt ~ 10 arrêts déployés + 5000 € HT pour une communication spécifique.

**Coût d'exploitation :** -

**Durée de déploiement :** 1 an

**Aides disponibles :** Fonds vert 2025 « Développer le covoiturage » - Volet 4

*Pour mémoire : La Région dispose de jours/homme pour structurer les groupes de covoiturage si utilisation des groupes de covoiturage Mov'ici*

### Éléments techniques :

Des arrêts formalisés dans les villages, avec des destinations identifiées. Destinations : lignes structurantes de réseaux TC de Grenoble Métropole et Chambéry Métropole - voir ci-contre.  
Arrêts en bois type Halt' Ô stop ou équivalent. Être attentif à la pérennité des matériaux dans le temps.



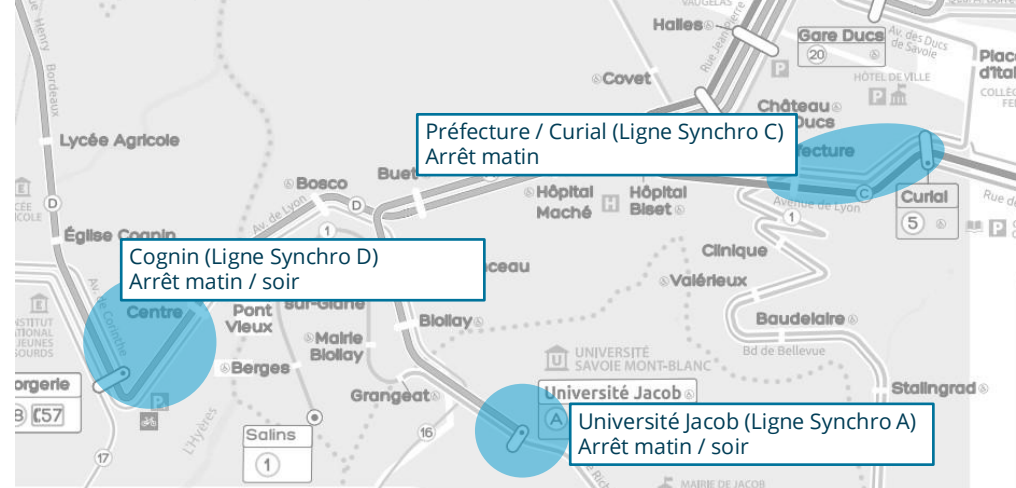
**Implantation des arrêts :** 1 arrêt par commune (2 maximum). Implantations à soigner, faire attention au sentiment de sécurité / la visibilité - il faut pouvoir être vu. Prévoir certains arrêts à proximité de parkings.

### Fonctionnement proposé :

- Fonctionnement qui s'appuie sur les groupes Whatsapp - voir action 1.4
- Création d'une charte de covoiturage qui incite les gens à prendre les personnes qui attendent aux arrêts
- A moyen/long terme, évaluer l'intérêt d'un applicatif / site pour fluidifier le service (type Signalez-vous existant dans le Vercors - ou Mov'ici de la Région) + réflexion sur un système pour assurer des retours garantis aux usagers (voitures balais assurées par des usagers volontaires ?) + réflexion sur une incitation financière.

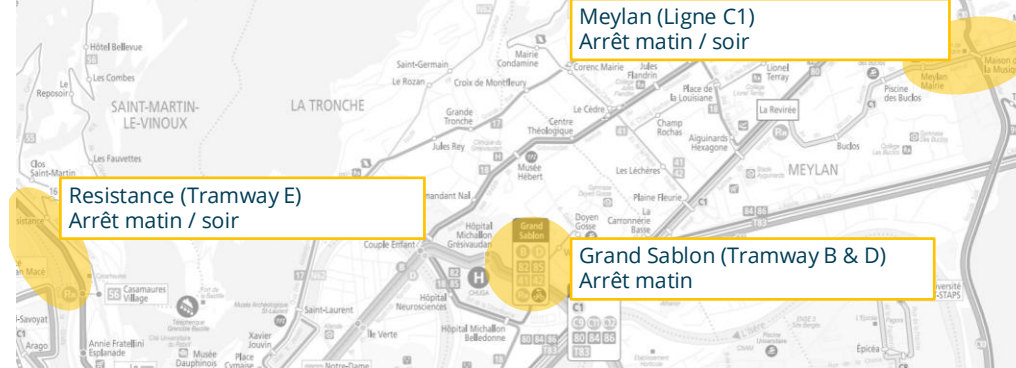
### Chambéry : 3 arrêts identifiés pour les actifs

*La Gare : un arrêt pour les covoitages en journée*



### Grenoble : 2 arrêts sur le Grésivaudan + 1 Saint-Martin-le-Vinoux

*La Gare : un arrêt pour les covoitages en journée*



### Communication à prévoir :

- Banderoles au dessus des principaux cols pour inviter les personnes à rejoindre les groupes (pour capter les flux qui ne sont pas habitants du territoire)
- QR Codes au niveau des arrêts pour rejoindre les groupes facilement.



6 communes se sont saisies du sujet du covoiturage, et l'organisent localement au travers de groupes Signal ou WhatsApp. La Communauté de commune souhaite développer ces groupes sur toutes les communes du territoire, en compléments d'actions de structuration du covoiturage (covoiturage dynamique, liens formalisés – voir actions précédentes).

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse.

### Planning et actions à mener :

- Retour d'expérience sur les groupes de covoiturage existants
- Pour les nouvelles communes - appel à manifestation d'intérêt pour trouver un groupe d'habitants moteurs pour lancer la démarche et être administrateurs des groupes.
- Communication et animation régulière pour assurer la bonne vitalité des groupes → Harmoniser la communication sur le sujet.

### Points d'attention/ à ne pas oublier :

Gérer et animer les groupes sur toutes les communes peut être très chronophage. Prévoir des groupes covoiturage qui regroupent des communes qui se déplacent vers un même bassin d'emploi/de vie (fonctionnement actuel des groupes existants).

**Coûts d'investissement et exploitation :** internalisé : temps humain d'animation.

**Durée de déploiement :** 6 mois

**Aides disponibles :** Fonds vert pour l'animation

### Éléments techniques :

#### En amont de la diffusion des groupes :

- Retour d'expérience sur tous les groupes existants actuellement sur le territoire, en lien avec le PNR qui a animé la mise en place des premiers groupes → **Identifier les pratiques vertueuses à reproduire**

#### Diffusion des groupes à toutes les communes :

- Plateforme de discussion commune pour les nouveaux groupes : Si conservation d'un fonctionnement par la demande privilégier Signal garantit une meilleure protection des données.
- Processus d'inscriptions dans les groupes, via la fiche de renseignement google Forms utilisée à Saint-Pierre-de-Chartreuse. Accessible depuis un lien sur le site de la CC et par QR code sur les affiches de communication.
- 1 groupe par trajet
- Dans chaque groupe, avoir un administrateur qui s'engage à :
  - gérer et modérer les échanges et rééquilibre le partage des frais (dispose des droits pour inscrire/désinscrire les membres).
  - Régulariser les frais sur la base d'une fiche de partage de frais à renseigner et à transmettre tous les 3 mois

#### Communication & Animation:

- Dans chaque commune, communiquer localement (par le biais d'Illiwap et d'affiches dans les mairies)
- Communiquer sur le service sur le site web de la CC et sur les réseaux sociaux.
- A l'échelle de la CC prévoir un évènement chaque année
  - qui explique le fonctionnement du service, avec retour d'expérience d'utilisateurs pour lever les freins → **Attirer de nouveaux usagers**
  - qui permet un temps d'échange des différents utilisateurs du service pour faire évoluer le service régulièrement → **Conserver les usagers**



#### Groupes existants

- Entremonts (38 et 73) & Entremont-le-Vieux
- St-Laurent-du-Pont + St-Joseph-de-Rivière
- St-Pierre-de-Chartreuse
- Miribel-les-Echelles

#### Groupes projetés (modifications)

- Entremonts (38 et 73) & Entremont-le-Vieux + Corbel
- St-Laurent-du-Pont + St-Joseph-de-Rivière + Miribel-les-Echelles
- St-Pierre-de-Chartreuse
- Nouveau groupe :** Saint-Pierre-de-Genebroz + La Bauche + Saint-Franc

**Partis pris :** pas de groupe le long de la future ligne de covoiturage dynamique – voir action 2.1 - Entre-deux-Guiers + Les Echelles + Saint-Christophe-sur-Guiers + Saint-Christophe-la-Grotte + Saint-Jean-de-Couz + Saint-Thibaud-de-Couz) → **Evite une multiplicité de services à comprendre pour les usagers.**

**Aire de covoiturage :** développées sur opportunité pour accompagner, jugées non prioritaires dans la stratégie à déployer  
En projet sur la commune Les Echelles et au hameau Pont-Demay à St-Joseph. Terrain appartenant à la CC au niveau du giratoire entre la RD1006 et la RD520



**EBULIS**  
stratégie & mobilité



## OBJECTIF 2 - EN INTERNE AU TERRITOIRE : PROPOSER DES ALTERNATIVES À LA VOITURE, EN MOBILITÉ PARTAGÉE

2.1 – DEPLOIEMENT DE L'AUTOPARTAGE SUR LE TERRITOIRE  
SUR LE MÊME PRINCIPE QU'À SAINT-PIERRE-DE-  
CHARTREUSE

2.2 – RENFORCER L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

2.3 – TRANSPORT À LA DEMANDE VERS ST LAURENT DU  
PONT ET ENTRE-DEUX-GUIERS LES ECHELLES

2.4 – RÉFLEXION NAVETTE ACCÈS SITE DE SAINT-MÊME, EN  
LIEN AVEC UNE STRATÉGIE GLOBALE DE GESTION DU SITE



Avec le soutien de



agence nationale  
de la cohésion  
des territoires





# DEPLOIEMENT DE L'AUTOPARTAGE SUR LE TERRITOIRE SUR LE MÊME PRINCIPE QU'A SAINT-PIERRE-DE-CHARTREUSE

L'autopartage a été expérimenté sur le territoire par le PNR de la Chartreuse, avec un minibus et une citadine à Saint-Pierre-de-Chartreuse (exploitation CITIZ). Cette expérimentation a donné lieu à des retours positifs. La CC Cœur de Chartreuse a acté le déploiement de l'autopartage sur le reste du territoire avec deux objectifs : permettre un accès aux ZFE voisines, donner la possibilité à certains ménages de se séparer d'une voiture. Ces voitures peuvent également offrir aux touristes une solution complémentaire de mobilité.

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse en lien avec les communes pour l'investissement et le choix du lieu d'implantation des véhicules.

### Planning et actions à mener :

- Achat des véhicules + marché et contractualisation avec un gestionnaire d'autopartage
- Retour d'expérience annuel
- Après 3 ans, et selon retour d'expérience : 2ème phase.

### Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Le déploiement du service à compléter par un effort important d'accompagnement et explication pour les usagers.
- Préférer la mise en partage de véhicules « classiques » pour éviter de générer des doubles changements d'habitude (éviter véhicules électriques + autopartage – ou accompagner très fortement la prise en main)

### Coûts d'investissement et exploitation :

- Investissement première phase : **~225k€ HT**
  - Investissement deuxième phase : **~185k€ HT**
- Par voiture : 16,5k€ - voiture + 4k€ - boîtier d'autopartage - Par place : 2,5k€ - mise en œuvre des places*

Coût d'exploitation : 3k€ HT/an/voiture

**Durée de déploiement : 2 ans** pour chaque phase de déploiement

**Aides disponibles :** 100 000€ en investissement (Région AURA) à hauteur de 50% de l'investissement (**commun avec l'action 2.2**) / Fonds vert (aide plafonnée à 150 000€ HT pour l'achat des véhicules)

### Éléments techniques :

#### Type d'autopartage :

Autopartage en boucle, sur le modèle de la station CITIZ existante. 2 voitures de type citadines par commune.

#### Mode de gestion :

Exploitation du service délégué à un opérateur. Contrat d'exploitation unique, pour se donner la possibilité d'une grille tarifaire attractive.

#### Stratégie de déploiement (voir carte ci-contre):

- **1ère phase : 5 communes / 10 véhicules**  
Communes entre 500 et 3000 habitants avec une offre de service de mobilité partagée (car régional, lignes de covoiturage dynamique...) absente ou peu fréquente.
- **2ème phase : 4 communes / 8 véhicules**  
Communes de 1000 habitants ou plus, pour compléter le bouquet de mobilité du territoire  
A noter : une seule zone d'autopartage proposée pour Entre-deux-Guiers / Les Echelles et Saint-Pierre-d'Entremont Isère et Savoie (conurbation).

**Implantation :** La position des voitures en autopartage doit être pensée pour être accessible en sécurité à pied et à vélo. Elles doivent être vues pour être utilisées.

#### Equipements :

- Mât de signalisation et panneau (arrêt et stationnement interdit sauf véhicule autopartage) + totem informatif.
- Penser au stationnement vélo sécurisé (au moins 5 arceaux) à proximité directe des voitures.
- Si trop de stationnement illicite, prévoir un dispositif protégeant l'accès à la place en autopartage.

#### Opportunités :

Certains opérateurs offrent la possibilité d'intégrer des véhicules de particuliers dans le parc. Non conseillé dans un premier temps (véhicules moins identifiables dans l'espace public, moins de confiance pour les utilisateurs). A long terme, peut être un moyen de massifier le service.





## PROPOSITIONS D'IMPLANTATION DES STATIONS D'AUTOPARTAGE A valider avec les communes



Miribel-les-Echelles : Places devant la Mairie et l'Eglise Saint-Maurice + stationnement vélo



La Bauche : Places devant la Mairie + stationnement vélo.



Saint-Christophe-sur-Guiers : Places devant l'Eglise + stationnement vélo



Saint-Pierre-d'Entremont (38 et 73) : Places devant le bureau de l'office de tourisme (38) + stationnement vélo



Entremont-le-Vieux : Places devant l'Eglise, en cœur de bourg, à proximité de la Mairie + stationnement vélo



Saint-Pierre-de-Chartreuse – voitures Citiz – parking plan de ville.

## 2.2

## RENFORCER L'AUTOPARTAGE ENTRE PARTICULIERS

Le PNR de la Chartreuse expérimente depuis 2022 l'autopartage entre particuliers. Il a assuré la prise en charge de l'assurance (Groupama) la communication et l'animation. Sur le territoire de la CC Cœur de Chartreuse, la pratique reste confidentielle. A partir de la fin de l'année 2025, le service va être transmis aux EPCI du PNR. Sous réserve d'un retour d'expérience positif, la CC a décidé de poursuivre le service.

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse.

### Planning et actions à mener :

- Attendre le retour d'expérience mené par le PNR (résultats en septembre 2025).
- Valider les conditions de reprises par la CC (assureur, suivi)

### Points d'attention/ à ne pas oublier :

- GROUPAMA (assureur actuel) ne souhaite pas la multiplication des interlocuteurs → mutualiser le besoin avec les autres EPCI du PNR.
- Expérimentation aujourd'hui peu concluante sur le territoire de la CC → Renfort de communication à prévoir.

### Coûts d'investissement et exploitation :

Investissement : **5000€ HT** pour les supports de communication / Exploitation : **~6000€ HT** : 60€/an/voiture (Groupama 2024) – obj 20 voitures + 4500€ pour le fonctionnement de l'appli Cartage (variable en fonction du nombre de groupes)

**Aides disponibles :** Convention Région - 100 000€ en investissement à hauteur de 50% de l'investissement (commun avec l'action 2.1)

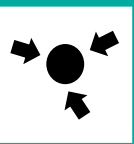
**Durée de déploiement :** 6 mois à partir de la fin de l'expérimentation du PNR. A démarrer dès que possible pour assurer une continuité de service.

### Éléments techniques :

- Contractualiser avec une assurance pour permettre de conserver les groupes actuels et de renforcer le service sur le territoire + valider le principe de financement de l'assurance par la collectivité (comme fait par le PNR).
- Valider l'utilisation de Cartage, application numérique de traçabilité des emprunts, mise en place à partir de janvier 2025 (auparavant, carnets de bord papier, déclaratifs).
- Retour d'expérimentation au bout d' 1 an et 2 ans. Arrêt du service s'il n'y a pas au moins 30 utilisateurs sur la CC.

### Renforcement de la communication :

Une action forte de communication sur le sujet, en parallèle de la mise en place de l'autopartage « en boucle » - voir action 2.1.



Certaines communes ne disposent pas de lignes dites « régulières » pour atteindre les centralités du territoire. La Communauté de commune souhaite proposer un service pour permettre à tous d'avoir accès aux marchés, commerces et médecins.

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse

### Planning et actions à mener :

- Cadrage du service (voir proposition ci-contre).
- Rédaction du marché et choix d'un prestataire (ou régie)
- Exploitation du service.

### Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Le TAD reste une solution en maturation dans les territoires ruraux → Prévoir une première phase d'expérimentation pour évaluer la prise en main de la solution par les usagers. Ne pas s'interdire de modifier le service.
- Co-construire le service avec les communes
- Associer la Région pour le cadrage du service et la rédaction du marché.

### Coûts d'investissement et exploitation :

- Investissement : ~ 11k€
  - Etude pour valider la vocation du service et affiner les points techniques / modalités de mise en œuvre : ~10k€
  - 1k€ pour l'impression des fiches horaires. Conception de la communication internalisée.

- Exploitation : 35k€/HT par an

*Vers Saint-Laurent-du-Pont : 15k€ HT/an (estimation : 2000 km parcourus/mois) - Vers Entre-deux-Guiers-Les Echelles : 20k€ HT/an (estimation : 4000 km parcourus/mois)*

**Durée de déploiement :** 1 an pour la passation du marché + 1 an d'expérimentation

### Aides disponibles :

Convention Région : Etudes : 50% plafonné à 35k€ / Exploitation : 70% du coût des courses de TAD (si le futur délégataire fait appel à la centrale de réservation régionale – 50% sinon) - Fonds Vert.

### Éléments techniques :

Le transport à la demande proposé est un service zonal avec rabattement sur une destination fixe.

2 destinations, chacune desservie 1 fois par semaine – voir ci-contre :

- Saint-Laurent-du-Pont
- Conurbation Entre-deux-Guiers / Les Echelles

**Objectif du service :** accès aux marchés, commerces, médecins, maison France services (St Laurent-du-Pont).

**Fréquence cible :** 1 service/semaine par commune sur le territoire.

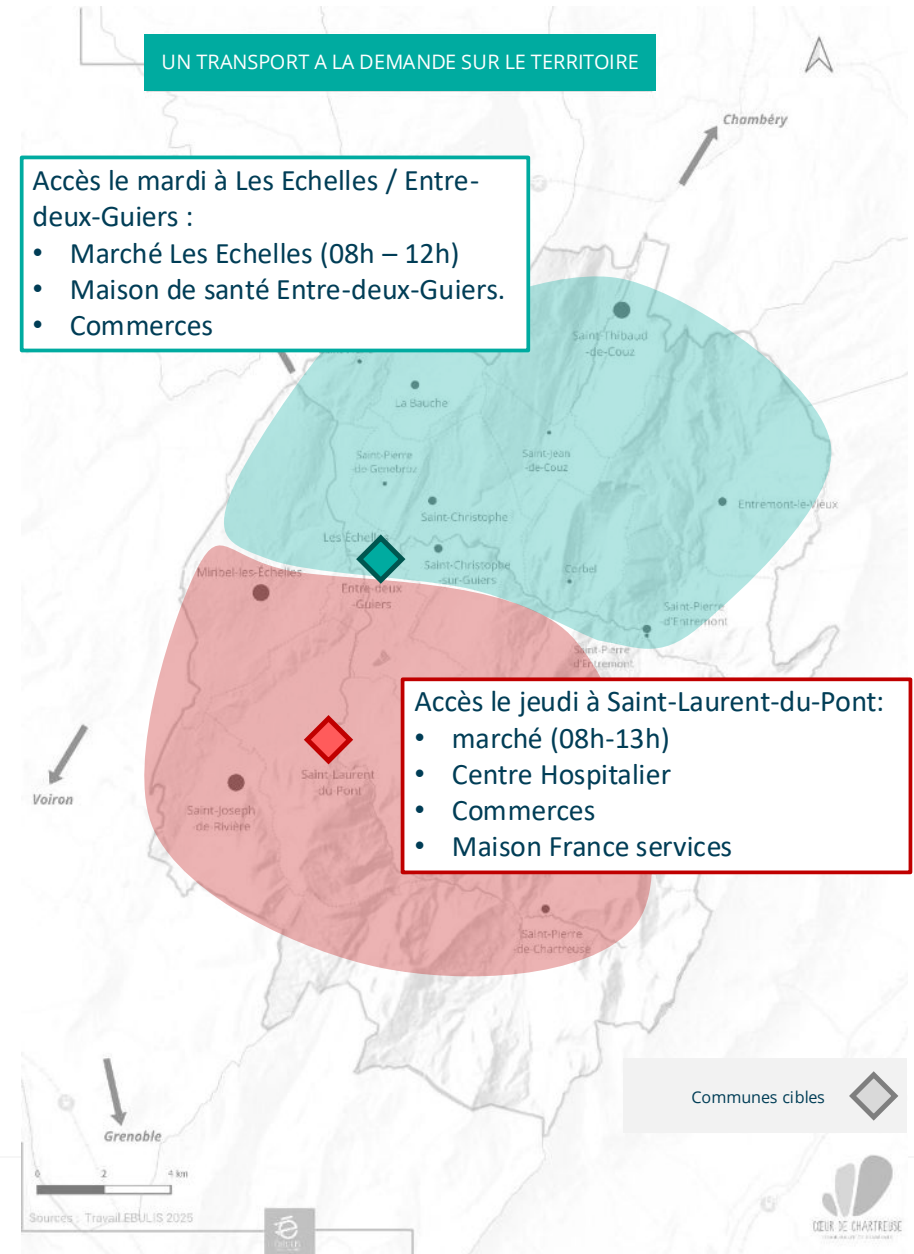
**Mode de gestion :** Exploitation du service délégué à un opérateur

**Public cible :** Ouvert à tous les habitants du territoire

**Prise en charge des usagers :** Prise en charge au niveau des arrêts TC régionaux existants (des lignes régulières ou scolaires) - pour la pose/dépose des usagers (complément des arrêts par de la communication spécifique TAD). Pour les personnes habitants dans des hameaux, ou certains usagers (personnes âgées, personnes bénéficiant de l'Allocation Personnalisée d'Autonomie - APA), possibilité d'être pris à domicile.

**Tarifcation :** Gratuité proposée.

### UN TRANSPORT A LA DEMANDE SUR LE TERRITOIRE



Accès le mardi à Les Echelles / Entre-deux-Guiers :

- Marché Les Echelles (08h – 12h)
- Maison de santé Entre-deux-Guiers.
- Commerces

Accès le jeudi à Saint-Laurent-du-Pont:

- marché (08h-13h)
- Centre Hospitalier
- Commerces
- Maison France services



Espace naturel remarquable du territoire, le Cirque de Saint-Même a accueilli plus de 13000 voitures en 2024. L'accès se fait depuis Saint-Même d'en Haut avec un parking de 200 places, payant en été (ce qui limite de facto le nombre de personnes qui peuvent venir sur le site). La Communauté de communes souhaite réfléchir une offre touristique complète qui garantit la pérennité de cet espace et qui limite l'accès en voiture.

La question de l'accès au site de St-Même, et de la mise en œuvre d'une navette, pose très vite la question de l'usage souhaité du site. Il est donc envisagé une étude fine, complète autour du cirque de St-Même : préservation du site, gestion des zones naturelles, mobilité... **La fiche établie ici propose de premières pistes pour traiter la question mobilité, leurs coûts, les avantages/inconvénients - donner des éléments de comparaison.**

Deux scénarios proposés :

- Navette pour l'accès au cirque depuis l'arrivée de la S04 en complément de l'accès en voiture
- Fermeture de l'accès aux voitures, navette depuis St-Pierre d'Entremont

#### Fonctionnement actuel & projets :

- Aujourd'hui : Parking de 200 places – payant l'été (5€/voiture). Ligne S04 Région depuis Chambéry, arrive au niveau de l'office du tourisme à St Pierre d'Entremont (2 allers et un retour / jour du lundi au samedi en vacances estivales). Bus de 50 places.
- Projet commune : Mettre en place des trajets en calèches pour accéder au cirque (été 2025).
- Réflexion Région : Etude d'accessibilité au cirque en bus, avec projet de navette en correspondance avec la S04. Constat : bus de 55 places non adaptés – se limiter à une navette de 22 places.

#### Planning et actions à mener :

- Etude ensemblière sur le site de St-Même et ses accès, intégrant la question des mobilités
- Selon l'étude : actions à mettre en œuvre.

#### En tous les cas expérimenter

Éléments de benchmark page suivante.

**Aides disponibles :**  
Convention Région : Etudes : 50% plafonné à 35k€ - Exploitation : 50% du coût pris en charge par la Région (déductions faites des recettes) / Fonds vert 2025.

#### Partis pris

#### Navette pour l'accès au cirque depuis l'arrivée de la S04 en complément de l'accès en voiture

Navette 22 places fonctionnant sur les 2 mois d'été (période ciblée sur les horaires estivaux de la ligne S04).

- Navette en correspondance avec la S04.
- 4 aller-retours : 10h, 12h depuis l'office du tourisme - 16h15, 17h15 depuis le cirque.
  - **Modifier ligne S04** : 1 retour supplémentaire à 18h + ouverture de la ligne le dimanche (mêmes horaires spécifiques vacances que le samedi).

#### Fermeture de l'accès aux voitures, navette depuis St-Pierre d'Entremont

Fermeture accès site sur les 2 mois d'été. Navette 22 places depuis St-Pierre d'Entremont.

Navette rotation importante (seul moyen d'accès) :

- 1 navette toutes les 15 ou 30 minutes à minima de 9h à 17h → 20 AR/J

Alternative : à pied depuis St-Pierre : 5km – 1h30.

Parking déporté au niveau de la commune de Saint-Pierre-d'Entremont (enjeu foncier + impact environnemental).

Dans les deux cas : expérimenter sur l'été. Selon retour d'expérimentation : éventuelle extension du service à la période week-end (28 avril/29 septembre – hors été)

#### Nb visiteurs attendus

2500 à 3500 personnes\* transportées en 2 mois. Possible de baisser le nombre de places de parking pour conserver la jauge induite.

30 min : 12 à 20 000 personnes\* transportés en 2 mois >> -50% au regard de la fréquentation actuelle (hypothèse : taux de remplissage moyen 3 personnes/véh - 2024 soit 39000 personnes)  
15 min : 20 à 30 000 personnes transportées en 2 mois

#### Avantages & Limites

+ Limite le coût de la navette  
- Risque d'augmentation de fréquentation

+ Jauge plus restrictive d'accès au cirque  
+ Produit touristique remarquable  
- Coût important

#### Coût

15 k€/HT pour 2 mois + 1200 km par an suppl. parcourus sur S04

30 min : 55 k€ HT pour 2 mois  
15 min : 105 k€ HT pour 2 mois  
Nouveau parking à créer

#### Recette (3€AR)

5 à 10 k€/HT pour 2 mois

*Hypothèse modérée : 40% de remplissage moyen – Ticket aller-retour 3€ et tarifs familles*  
30 min : 15 à 25 k€ HT pour 2 mois  
15 min : 30 à 45 k€ HT pour 2 mois

#### Gouvernance

CCCC (navette interne) + Région (ligne S04)

CCCC (navette interne) + Commune (parking)

#### Opportunité

Opportunité si route fermée, location de vélo en haut pour redescendre : produit touristique ?

#### Vigilance

Maintenir un accès riverain si fermeture



## BENCHMARK : GÉRER L'ACCÈS AUX SITES NATURELS PROTÉGÉS PAR NAVETTES

### PRINCIPE

- Sur les sites naturels à forte influence touristique, mieux gérer l'accès des visiteurs, en :
- Organisant le stationnement, sur des parkings en entrée de vallée, ou en pied de montagne
  - Mettre en place une navette pour la desserte des chemins et sentiers.

Ces dispositifs peuvent être mis en place à l'année, ou sur la période estivale seulement.

En termes de tarification, diverses stratégies sont observées :

- Le parking « à favoriser » reste souvent gratuit
- La navette peut être gratuite, ou payante
- Le parking au niveau du site (s'il est décidé d'en laisser un) est payant, à un tarif élevé pour être dissuasif.
- Des barrières peuvent compléter le dispositif – avec ou sans lecture de plaques.
- L'accès peut être laissé libre tôt le matin, avec une stratégie de régulation à partir des heures de plus haute fréquentation.

#### Les points positifs :

- Qualité de l'air, préservation du milieu.
- Peut devenir une expérience visiteur avec une qualité de visite renforcée par l'absence de véhicules.

#### Point d'attention :

- Penser aux publics locaux : quel accès ? Quelle tarification ?
- La mise en place de navette représente un coût d'exploitation élevé. Si la gratuité permet de favoriser l'usage, elle peut être à long terme un frein au maintien du service.
- Penser le dispositif de manière expérimentale : période de test sur un été puis retour d'expérience, notamment avec les riverains.

### BENCHMARK

#### Vallée de la Clarée (Névache, CC du Briançonnais).

Fermeture de la route et desserte par navette. Deux navettes successives - fréquence 15 min :

- Desserte des hameaux : Parking en entrée de vallée et navette gratuite. Barrière automatique 8h30/18h, accès réservé riverain.
- Desserte de la haute-vallée : Navette payante (12€ AR) et barrière automatique 8h30/18h. Accès possible en dehors de ces horaires, avec parking payant en fond de vallée (10€/j).

Coût : 306 k€ (couvert à 50% par les usagers).

<https://www.nevache.fr/2022/06/30/parkings-navettes-acces-tout-ce-qu'il-faut-savoir-pour-cet-ete-2022-a-nevache/>



#### Parc national d'Ordesa y Monte Perdido (ES) - 680 000 visiteurs/an

En été, fermeture de la route sur 7 km et desserte par navette payante (4,5€/passager), de 6h à 22h, fréquence 20 minutes. Parking gratuit de 600 places en entrée de vallée. Trajet de la navette : village le plus proche - parking - site naturel.

Coût : investissement 350 k€ en 2000 + 1,5 M€ pour le parking. CA : 400 k€/an pour 1050 passagers/j.



**EBULIS**  
stratégie & mobilité

## OBJECTIF 3 - SÉCURISER, RENDRE VISIBLE ET FAVORISER LA PRATIQUE DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED

3.1 – POUR LES ACTIFS : DES LIENS VÉLOS EFFICACES DANS LA VALLEE VERS LES ZONES D'EMPLOIS

3.2 – SECURISER LES ITINERAIRES VERS LES COLLEGES ET LES ABORDS DES ECOLES

3.3 – GUIDE COMMUN POUR APAISER ET FAVORISER LA MARCHÉ A PIED ET LES DEPLACEMENTS VELOS

3.4 – LOCATION VAE LONGUE DURÉE SUR LE TERRITOIRE ET DÉMONSTRATEUR VÉHICULES INTERMÉDIAIRES EN ZONE MONTAGNE



# LES FICHES ACTIONS

Avec le soutien de



agence nationale  
de la cohésion  
des territoires





La Communauté de communes souhaite promouvoir les mobilités actives sur son territoire, notamment pour les actifs. Il a été acté de valoriser les itinéraires cyclables dans la vallée, qui concentre une grande partie des activités (ZA Grange-Venin, ZI Chartreuse-Guiers...) et des flux domicile-travail internes au territoire.

Parti pris : utiliser quand c'est pertinent, l'aménagement de la Via Chartreuse en optimisant son fonctionnement pour les actifs.

### Gouvernance :

- Etudes : Communes pour les voiries communales, Département pour les voiries départementales. CC coordonne les échanges avec le département.
- Travaux : Communes pour les voiries communales, Département pour les voiries départementales.

### Planning et actions à mener :

- Etudes de faisabilité pour l'ensemble des liens
- Planifier et coordonner les études et les travaux.
- Installation du jalonnement spécifique pour rejoindre les ZA.

### Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Associer les départements dès la phase étude.
- Importance de la coordination entre les communes. Ne lancer un itinéraire que s'il est validé de bout en bout (sinon, risque de non usage).
- L'entretien des aménagements est essentiel pour assurer un itinéraire de qualité qui ne perd pas en niveau de service.

**Coûts d'investissement** : > 1 M€ (estimation macro, selon les données du SD Cyclable du PNR à affiner avec les études de faisabilité) *Piste cyclable* : 300 - 600€/ml (en fonction de la configuration et des franchissements) - *Bande cyclable* : 50-150€/ml / *Voie Verte* : 250 à 500€/ml

**Exploitation** : 20k€ pour 10km *Entretien* ~2k€/km

**Durée de déploiement** : 5 ans

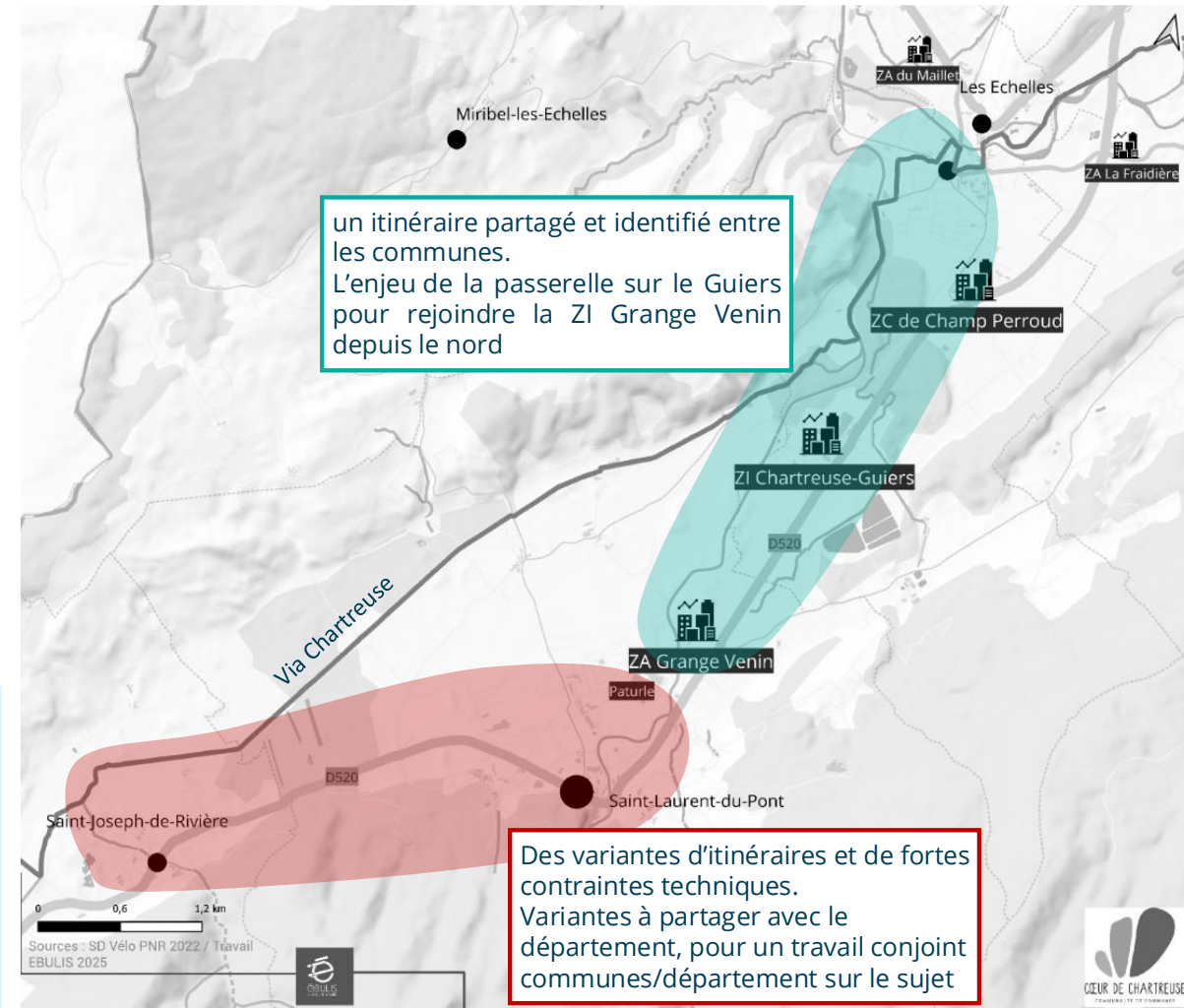
**Aides disponibles** : Fonds vert 2025

### Éléments techniques (détail du tracé page suivante) :

- S'assurer de la continuité des aménagements. Ne pas s'autoriser une perte de niveau de service liée à une discontinuité qui risque de limiter les reports modaux.
- Intersections à traiter avec le plus grand soin, notamment au croisement avec la RD520 qui est un axe à fort risque d'accidentologie.
- Les nouveaux aménagements sont à jalonner mettre de la signalétique claire, vers /depuis les zones d'intérêts.

### Issue de la co-construction - éléments à améliorer sur la Via Chartreuse :

- Revêtement
- Signalétique / Fléchage (sur l'itinéraire mais également depuis les centralités)
- Intersections/traitement marquage au sol (garantir la sécurité sur la continuité de l'itinéraire)
- Harmonisation de la réglementation
- Raccordement depuis les zones agglomérées.





## LIENS VELOS POUR LES ACTIFS

### SYNTHESE DES PROPOSITIONS

#### 1 - Lien Saint-Joseph / Saint-Laurent 2 variantes :

##### Projet commune Saint-Laurent

Par la via Chartreuse + jalonnement des chemins + sens de circulation et sécurisation des traversées de la RD28

--- par rapport au projet de Saint-Joseph ---

**+ 1,5km de trajet pour les vélos**

##### Projet commune Saint-Joseph

Le long de la RD520 – étude en cours avec le Département + Chemin de la Sarra + accès par le sud de Saint-Laurent-du-Pont

--- par rapport au projet de Saint-Laurent ---

**Contraintes environnementales / cohabitation avec les grumiers**  
**Projet non prioritaire pour la commune de Saint-Laurent pour le moment**

#### 3 - Desserte ZI Chartreuse Guiers :

Depuis Entre-deux-Guiers :

02 - Réutilisation de la Via Chartreuse

#### 3 - Desserte ZI Chartreuse Guiers :

Depuis Saint-Laurent-du-Pont :

01 - le long du Guiers Mort -- côté Est + chemin Chenevarie

#### 4 - Desserte de Grange Venin :

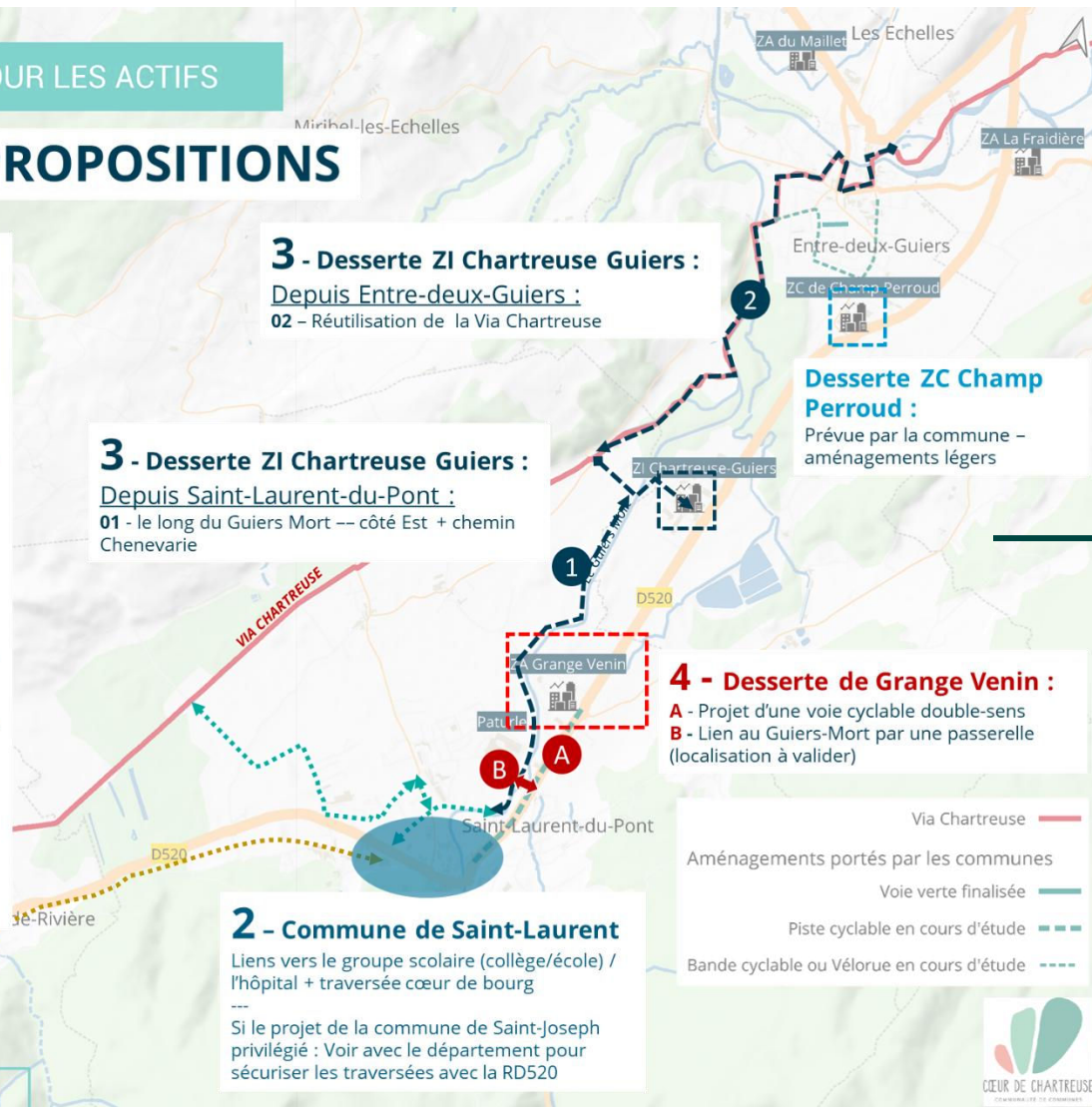
A - Projet d'une voie cyclable double-sens

B - Lien au Guiers-Mort par une passerelle (localisation à valider)

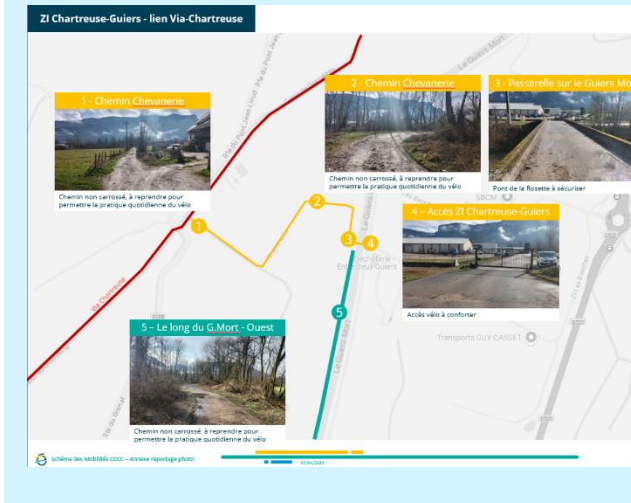
#### 2 - Commune de Saint-Laurent

Liens vers le groupe scolaire (collège/école) / l'hôpital + traversée cœur de bourg

---  
 Si le projet de la commune de Saint-Joseph privilégié : Voir avec le département pour sécuriser les traversées avec la RD520



Détails techniques + reportage photo sur les propositions de futurs itinéraires en annexe



A noter, le long du Guiers Mort :

- Etude spécifique hydraulique à conduire
- L'aménagement pourrait nécessiter un niveau d'entretien important (observations sur plusieurs années de problématiques d'érosions)
- Sécuriser la traversée existante au dessus du Guiers Mort par des garde-corps réglementaires.



## BENCHMARK : JALONNEMENT CYCLABLE EFFICACE

### PRINCIPE

En milieu rural et péri-urbain, le jalonnement cyclable joue un rôle clé pour orienter les cyclistes, les rassurer, et inviter à l'usage. Contrairement à la ville, où la densité du réseau et la signalisation sont souvent très présentes, ces zones nécessitent un jalonnement clair, continu et bien entretenu, même si la fréquentation est moins élevée.

La signalisation directionnelle est prévue à l'article R.411-25 du code de la route. Elle est décrite dans :

- Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière (IISR) – arrêté de 1967
- Complément apporté à l'IISR en 1982 – cinquième partie sur la signalisation d'indication, des services et de repérage → seule référence réglementaire sur la signalisation cyclable

#### Les enjeux à prendre en compte :

- Rapidité & lisibilité  
Les usagers qui se rendent au travail à vélo recherchent avant tout l'efficacité et la clarté. Le jalonnement doit donc indiquer les itinéraires les plus directs et les plus rapides, en évitant les détours touristiques. Les panneaux doivent être très lisibles en un coup d'œil, y compris dans des conditions de faible luminosité.
- Information sur les temps de parcours  
Pour que le vélo devienne un mode de transport fiable au quotidien, les panneaux de jalonnement doivent idéalement indiquer les temps estimés de parcours, en plus des distances. Il peut être pertinent de proposer deux temps : l'un pour un vélo classique (~15 km/h), l'autre pour un VAE (~20-25 km/h).
- Continuité & régularité  
Un jalonnement efficace repose sur une continuité parfaite, sans interruption ni confusion, même dans les zones complexes comme les carrefours, ou les entrées de zones d'activité. Une perte de continuité peut décourager l'usage.
- Hiérarchisation des itinéraires  
Il est utile de hiérarchiser les axes cyclables selon leur usage : les "autoroutes à vélo" (voies rapides et continues pour trajets domicile-travail), les itinéraires secondaires ou les dessertes locales. Le jalonnement doit refléter cette hiérarchie, à l'image du code couleur utilisé sur les routes pour distinguer autoroutes, nationales et départementales.

### BENCHMARK

*Jalonnement sur la Communauté de communes du Thouarsais qui indique des temps de parcours en vélo classique / vélo électrique.*



*Continuité d'itinéraire pour le passage d'un franchissement. Identification à la fois de l'itinéraire longue distance + flèche directionnelle pour ne pas laisser de doute à l'usager. Eurovélo 4*



*Identification d'un itinéraire + temps de parcours par du jalonnement horizontal CC Erdre et Gesvres*



La Communauté de communes souhaite favoriser le déplacement des enfants vers leurs écoles et collèges à pied et à vélo. Au-delà d'une réponse à des enjeux de santé publique, travailler la mobilité des enfants est un levier important pour faire changer les habitudes.

### Gouvernance :

- Etudes : La CC Cœur de Chartreuse en collaboration avec les communes concernées + les départements en appui (collèges)
- Travaux : Les communes pour les voiries communales.

### Planning et actions à mener :

- Pour les collèges, définir conjointement avec les communes les itinéraires à développer, puis les prioriser. Associer le département si besoin.
- Cahier des charges pour une étude de faisabilité > Choix d'une maîtrise d'œuvre > Marché travaux
- Constituer les dossiers de demande d'aide de financement & planifier/coordonner les études et les travaux

### Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Penser à l'articulation/mutualisation avec d'autres travaux de voirie à venir – par exemple, lien Saint-Laurent ZI Grange Venin en lien avec la desserte du Collège du Grand Som.

**Coût d'investissement :** Variables selon les aménagements retenus - *Chaucidou* : 50€/ml - *Vélorue (réaménagement léger)* : 50 à 150€/ml / *réaménagement lourd* : 200 à 500€/ml) - *Ecluse Bypass vélo* : 10 k€/unité.

**Durée de déploiement :** 3 ans.

**Aides disponibles :** AVELO 3 (Fond 2024), Les Départements pour les Collèges.

### Éléments techniques :

**Pour les écoles,** la priorisation est d'assurer la sécurité des piétons au plus proche de l'établissement : trottoirs larges, traversées sécurisées, cheminements clairs et séparés des circulations voitures (notamment au niveau des parkings).

**Pour les collèges (voir cartes ci-contre et page suivante) :** Objectif d'identifier et sécuriser les itinéraires piétons/vélos qualitatifs jusqu'à 15 minutes.

**Ne pas oublier** de prévoir, au-delà du travail sur les itinéraires : stationnements vélos sécurisés (a minima 20 arceaux vélos, zone sécurisée en entrée de l'établissement), casiers pour ranger les casques, pour faciliter la venue à vélo.

### Pour rappel, extrait de concertation - Départements :

Département Isère : Un diagnostic de la desserte des collèges réalisé en 2023 + capacités de stationnement  
Stratégie : Densification stationnement dans les établissements + infrastructures aux abords des établissements.

Département Savoie : Travail mené en 2023 avec un appel à projet collège : « utiliser de manière sécuritaire le vélo pour aller au collège » – jours d'ingénierie pour orienter les stratégies internes des territoires, puis appel à projet pour participer à hauteur de 50% des investissements pour l'accès à vélo. Financement du projet de la commune des Echelles. → Appel à projet renouvelé en 2026.

### ▲ Liens au collège Le Grand Som – Saint-Laurent-du-Pont / Ecole de la Plaine également desservie



Plusieurs projets portés par la commune :

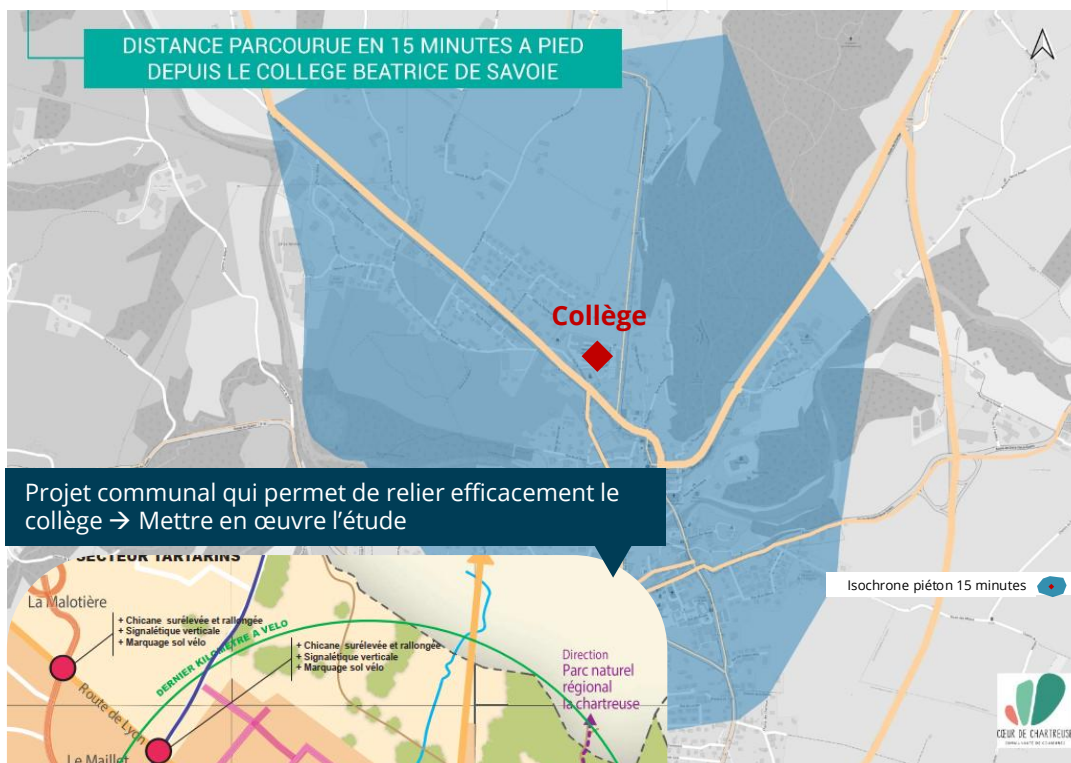
- Déplacer la zone de stationnement bus au niveau de la rue du Stade + accès piéton sécurisé L'objectif : limiter les flux sur l'avenue du commandant l'Herminier.
- Piste cyclable le long de la RD520.
- Lien à la RD28 qui doit être apaisé (pour relier le hameau Villette au Nord).
- A plus long terme, voie verte + passerelle pour relier le quartier des Martins

Complément proposé par l'étude :

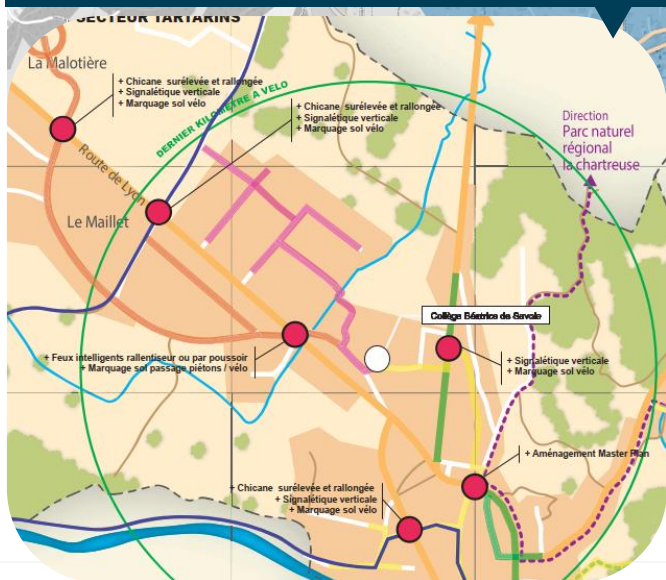
- Cheminement depuis l'arrivée depuis Saint-Joseph-de-Rivière - voir action 3.1 + lien dans le cœur de bourg.



### Liens au collège Béatrice de Savoie – Les Echelles / Ecole du Menuet également desservie



Projet communal qui permet de relier efficacement le collège → Mettre en œuvre l'étude



#### MAILLAGE DERNIER KILOMETRE A VELO COLLEGIEN

- ITINERAIRE A VELO DESSERTE A
- ITINERAIRE A VELO DESSERTE B
- ITINERAIRE A VELO DESSERTE C
- ZONE DE PARTAGE A 20 OU A 30

### Liens à l'ensemble scolaire Saint-Bruno (collège + école privée) - Entre-deux-Guiers

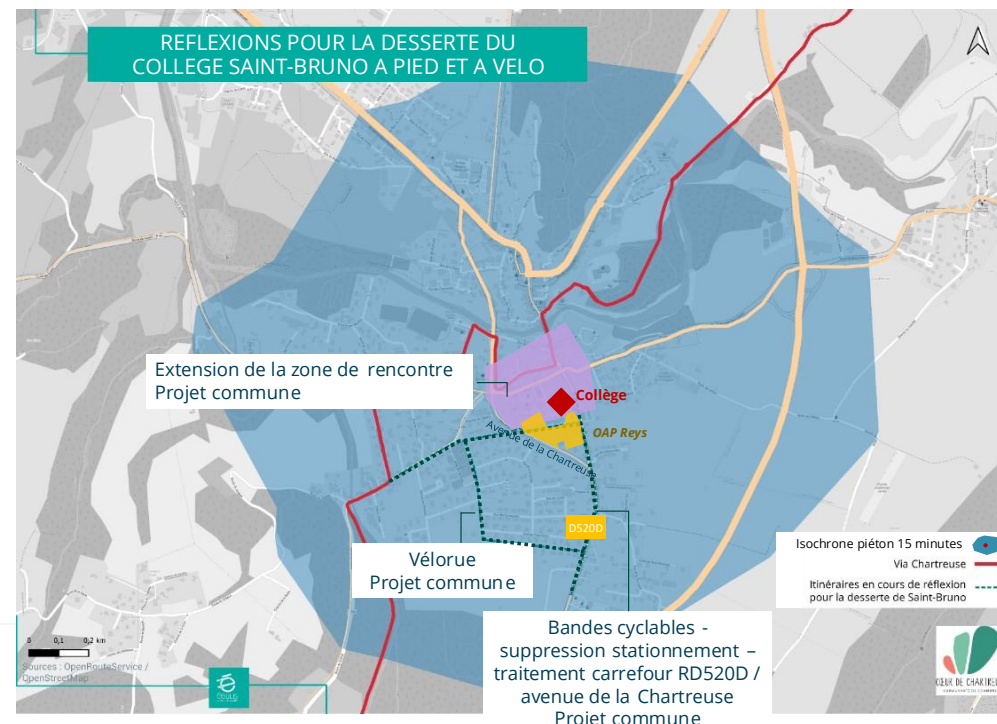
La desserte du groupe scolaire Saint-Bruno est pensée en lien avec l'OAP dite Rey. Les grandes lignes du projet en lien avec la mobilité :

- Créer une plateforme de 8 cars scolaires minimum afin de désengorger la Place du 11 Novembre 1918 devant la Mairie.
- Carrefour d'entrée-sortie des cars depuis l'Avenue de Chartreuse aménagé et sécurisé (en association avec le Département de l'Isère)
- Continuités piétonnières sécurisées aménagées de la plateforme en direction de St-Bruno.

**Pas d'aménagements cycles prévus aujourd'hui (itinéraires/stationnements)**

En complément de ce projet – la commune a mené une réflexion d'apaisement, les financements de l'état ont été retirés, le projet est en suspend pour le moment. Ces solutions répondent aux enjeux d'accès cycles au collège. Liste des aménagements projetés :

- Bande cyclable le long de la RD520D ou vélorue sur l'avenue de la Grand Sure et l'avenue Malissard – [Fiches tronçons 23 et 24 du SD Cyclable du PNR](#)
- Extension de la zone de rencontre existante à l'ensemble des voiries de desserte locale (rue de la Poste, place du 11 novembre...) – [Fiche tronçon 29 du SD Cyclable du PNR](#)





# GUIDE COMMUN POUR APAISER ET FAVORISER LA MARCHÉ A PIED ET LES DEPLACEMENTS VELOS DANS LES CŒURS DE BOURG

La CC Cœur de Chartreuse retient l'élaboration d'un guide commun pour apaiser et favoriser la marche à pied et les déplacements vélos dans les cœurs de bourg. L'objectif : avoir une cohérence des aménagements sur toutes les communes de la Communauté de communes Cœur de Chartreuse.

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse

**Planning et actions à mener :**

1. Travailler un cahier des charges pour sélectionner un prestataire + contractualisation
2. Suivi de l'étude et accompagnement aux différentes étapes de concertation
3. Assurer la mise en application avec un suivi régulier (au regard des 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 :**

- Ne pas reproduire les guides existants (CEREMA, référentiels départementaux...) mais produire un à faire/à ne pas faire – non technique et imagé - pour les communes

**Coût d'investissement :** 10 à 12 k€

**Durée de déploiement :** 4 à 6 mois.

**Aides disponibles :** Aucun financement identifié.

**Éléments techniques à inclure dans la charte :**

La compétence d'aménagement des voiries revient aux communes. L'objectif de la charte est de proposer des principes communs, donnant une cohérence de territoire aux aménagements.

Cas d'usages à décrire dans la charte :

- Préconisations pour les cheminements piétons/vélos – 3 cas d'usages :

1 - Entrée des communes vers les cœurs de bourgs	Marquer l'entrée dans la zone urbanisée, ralentir les vitesses, aménager des traversées sécurisées...
2 - Dans le cœur de bourg	Assurer la cohabitation de tous les modes en privilégiant la sécurité des usagers en fonction de leur vulnérabilité (piéton>vélo>voiture). Proposer une matrice de choix en fonction de chaque mode (par exemple - si un choix doit être fait entre la qualité de la circulation voiture - garder un double sens - et la mise en place d'un trottoir aux normes → privilégier le trottoir).
3 -Accès aux équipements utilisés par les publics jeunes	Niveau de qualité à atteindre et services à prévoir pour garantir le confort de tous.

- Préconisations pour animer l'espace public : traitement des traversées devant les écoles, mise en avant des zones apaisées en cœur de bourg – fresques au sol comme prévu par Saint-Laurent-du-Pont,...
- Principes de jalonnements unifiés.

**Points d'importance :**

La charte est un document synthétique, non technique, d'une dizaine de page, qui permet aux décideurs d'avoir :

- Les aménagements à privilégier et à proscrire en fonction des cas d'usages décrits ci-dessus;
- Des exemples illustrés des aménagements existants qualitatifs (et respectant les guides nationaux et référentiels départementaux) pour ancrer la charte à des exemples locaux de qualité – par exemple zone de rencontre à St-Pierre-d'Entremont Isère – prévoir au cahier des charges le repérage de ces aménagements existants).



- Référentiels départementaux existants :**
- Référentiel des aménagements de sécurité routière du département de l'Isère
  - Référentiel des aménagements cyclables de l'Isère – disponible à l'été 2025
  - Référentiel d'aménagement du réseau cyclable de la Savoie.



La CC Cœur de Chartreuse souhaite relancer son action autour de la location de VAE longue durée sur le territoire. Auparavant tourné uniquement vers les entreprises et vers les personnes en insertion - par le biais de l'entreprise d'insertion Veligood - le service envisagé est ouvert à tout le monde. En parallèle, des familles dans la zone montagne s'équipent actuellement en Véhicules Intermédiaires et le territoire souhaite suivre le développement de ces nouvelles mobilités.

## 1 Location VAE longue durée

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse

### Planning et actions à mener :

1. Valider le principe de fonctionnement du service (voir détail ci-contre).
2. Définir les règles de fonctionnement / paiement
3. Assurer un entretien régulier des vélos

### Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Bien s'assurer de la capacité de gestion du service (même si délégué) par la CC.
- Pour la zone montagne :
  - trouver des commerces volontaires pour gérer les locations.
  - Associer les magasins de location vélo pour assurer la bonne coordination (et la non concurrence).

### Coût d'investissement et d'exploitation :

Investissement : **Sans objet à court terme.**

A l'horizon 2030 : **30 000k€ HT** - achat de 10 vélos supplémentaires dont 3 vélos cargos

Fonctionnement : 1000€ HT / an pour l'entretien des vélos

**Durée de déploiement :** 6 mois

**Aides disponibles :** Région (50% des coûts d'acquisition - plafond de 50 000€ HT)  
Fonds Vert pour l'achat des vélos.

### Éléments techniques :

Objectif à long terme, pérenniser l'usage des vélos existants et prévoir une extension de service à l'horizon 2030 → une quinzaine de vélos disponibles sur chaque pôle d'ici 2030.

### Gestion du parc :

- Vallée : Extension de la convention existante avec Veligood.
- Zone Montagne: Convention avec des commerces dans chaque village pour garantir une répartition des vélos équitable.  
*Fonctionnement : les vélos sont fournis aux commerçants (type bar, restaurant...) qui assurent la gestion des prêts et de l'entretien. Les recettes reviennent au commerçant (sur la base d'un barème de coût de location validé avec la CC, commun entre la vallée et la zone montagne). L'option d'une gestion en interne est jugée trop demandeuse en temps humain par les services.*

### Entretien du parc :

Maintien de la convention existante pour gérer l'entretien des vélos avec BRUN Sport à St-Pierre-de-Chartreuse, assure actuellement l'entretien des vélos déjà en possession de la CC → extension à prévoir en cas de développement du parc.

### Les espaces de location :

Avoir des espaces identifiés, qui permettent le stockage, la réparation des vélos et l'accueil dans de bonnes conditions des utilisateurs :

- Pour la vallée : La ressourcerie de Chartreuse à Saint-Laurent-du-Pont → Les vélos pour les personnes en insertion sont déjà disponibles là bas.
- Pour la zone montagne, les commerces volontaires

**Tarification :** *Conserver une cohérence avec les locations solidaires déjà existantes (nouvelle convention - 14€/mois)*

Priorité est donnée à l'offre longue durée, il faut donc la valoriser d'un point de vue tarifaire.

Proposition : 25€ pour 1 mois 65€ pour 3 mois et 100€ pour 6 mois - Limitation à 6 mois renouvelable 1 fois. Tarification sociale - à prévoir pour les personnes à faibles revenus ou en études (sur la base des tarifs appliqués par Veligood - déjà existants).

### Opportunités :

- Donner la possibilité de tester une semaine gratuitement le service (à la charge complète de la collectivité) pour « lancer les utilisateurs »
- Lors d'animations ponctuelles, prévoir la possibilité de tester les modèles disponibles sur place.



Les vélos déjà en possession de la CC Cœur de Chartreuse, stockés dans les locaux de la CC.

## 2 Démonstrateur VELI en zone Montagne

Les VELI sont des nouveaux véhicules, à mi-chemin entre le vélo et la voiture traditionnelle. Souvent électriques, ils sont très adaptés pour faire des déplacements entre 5 et 15 km.

Sur la zone montagne, certaines familles vont dès 2025 en faire circuler sur les routes (familles à Entremont-le-Vieux). Une occasion de développer les imaginaires sur les possibilités de demain.

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse

**Planning et action à mener:** Fin 2026, se mettre en contact avec les familles en possession de VELI pour leur proposer de présenter le retour d'expérience de l'usage sur tout le territoire → Si retour d'expérience positif, envisager de compléter le dispositif de location de VAE par des VELIs

### Point d'attention / à ne pas oublier :

Rester informé de l'environnement législatif quant à la circulation de ces véhicules (Légifrance, CEREMA)



## OBJECTIF 4 - ACCOMPAGNER LA TRANSITION EN COURS SUR LES QUESTIONS DE MOBILITÉ

4.1 – AMÉLIORER LA COMMUNICATION SUR L'OFFRE DE MOBILITÉ

4.2 – COMMUNIQUER SUR LE PARTAGE DE VOIRIES VIA DES AFFICHAGES / CAMPAGNE DE COMMUNICATION

4.3 – POUR LES SCOLAIRES : DÉVELOPPER LE SAVOIR-ROULER À L'ÉCOLE ET AU COLLÈGE



# LES FICHES ACTIONS

Avec le soutien de



agence nationale  
de la cohésion  
des territoires





Lors de l'enquête menée pendant la phase diagnostic, la médiane des services mobilités connus par les utilisateurs était de 3, loin des 16 services testés. Fort de ce constat, la CC souhaite renforcer la communication sur l'offre de mobilité pour, en complément du déploiement des nouveaux services, faire connaître les alternatives à la voiture.

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse

### Planning et actions à mener :

1. Travailler l'identité visuelle de la mobilité sur le territoire
2. Structurer la diffusion de la communication mobilité à l'échelle de la communauté de communes – voir ci-contre
3. Suivre le plan de communication sur le long terme.

### Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Sortir de la dimension « technique », se focaliser sur l'usage : présenter l'offre par intérêt usager, et non par autorités organisatrices.
- 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.

**Coûts d'investissement :** Création de l'identité visuelle mobilité : 5 à 10 k€ HT (si prestation extérieure)

**Coût de fonctionnement :** 5 k€/an pour gérer les impressions annuelles et les impressions du guide .

**Durée de déploiement :** Structuration identité mobilité – 3 mois / Stratégie de diffusion de communication : 3 à 6 mois.

**Aides disponibles :** Aucune aide identifiée

### Éléments techniques :

#### STRUCTURATION DE LA COMMUNICATION :

L'identité visuelle de la collectivité est portée et reconnue. Elle n'est par contre pas déclinée sur la thématique mobilité. L'objectif est de :

- Créer une « marque » mobilité du territoire qui est facilement déclinable en fonction des projets portés.
- Stratégie de diffusion de la communication – commencer par la mise à jour du site internet (vecteur le plus demandé lors de l'enquête pour les services existants) + réseaux sociaux dès que les nouveaux services sont mis en place)

#### DIFFUSION DE LA COMMUNICATION :

##### • Refonte de la présentation de la mobilité sur le site Web :

- Une page pour naviguer entre les différents services – Y intégrer :
  - Les services existants sur le territoire
  - Les aides existantes pour se déplacer
  - L'offre existante sur les territoires voisins (notamment SMMAG et Grand Chambéry) et sur les offres TC régionales.
- 1 page dédiée aux événements mobilités.
- 1 bandeau, en haut de la page, sur les grands indicateurs mobilités – pour mettre en avant les gains à un usage différent de la voiture individuelle (gains économiques, environnementaux, ...)

##### Routine de mise à jour du site – 1 à 2 fois par an.

##### • Guide de la mobilité : Consultable en ligne ou en mairies/bureaux de la CC

- Présente l'ambition politique du territoire sur la thématique mobilité,
- Regroupe les différents services disponibles sur le territoire, mise en forme communicante (par exemple carte qui permet en un coup d'œil de connaître les solutions sur chaque commune).
- Focus sur les nouveaux services mis en place sur l'année précédente.

##### Routine de mise à jour : annuelle

- **Réseaux sociaux :** Pour communiquer sur les nouveaux services, événements, animations prévues sur le territoire.

Lors de l'enquête en phase 1, plusieurs solutions ont été proposées pour mieux diffuser l'offre. Les deux principales retenues sont le site internet de la CC (à 70%) et les réseaux sociaux (à 55%).

### Service Location 2 roues

Louer un vélo, c'est possible même en zone rurale !

Avec son service "Location 2 roues", la Communauté de communes vous propose d'adopter un nouveau mode de déplacement.

Choisissez votre modèle de véhicule et louez le pour 1 mois, 3 mois ou 6 mois !

Je réserve mon 2 roues !

Ce service est ouvert à tous les habitants du territoire. Les conditions : résider sur le territoire de la Communauté de communes du Val de Drôme en Biovallée, avoir 15 ans minimum, et avoir souscrit une assurance de responsabilité civile.

Des équipements complémentaires sont également proposés à la location. A noter : une seule location est autorisée par foyer, par période de location.

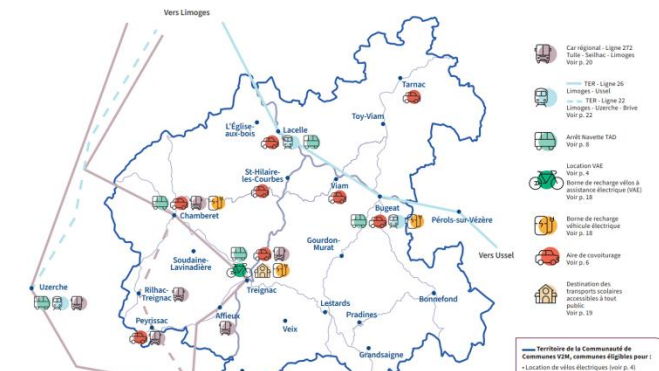
#### > Les tarifs

	VAE 25 km/h	Vélo cargo bipoteur avec caisse avant	Vélo allongé longtail
1 mois	45 €	70 €	60 €
3 mois	120 €	180 €	160 €

Page se déplacer - CC Vallée de la Drome :

[valdedrome.com/5630-se-deplacer-autrement.htm](http://valdedrome.com/5630-se-deplacer-autrement.htm)

### Carte des services de mobilité sur le territoire (hors lignes de transport scolaire)



Guide de la mobilité 2024 - CC Vézère Monédières

Millesources : <http://ccv2m.fr/transports/>



La concertation menée en phase diagnostic (enquête + entretiens dans les communes) a fait remonter un manque de compréhension entre les usagers du territoire à pied, en vélo, en voiture. Des comportements irrespectueux de certains peuvent mettre les autres en danger, au moment où cœurs de bourgs se transforment. L'objectif de cette action est de rappeler les règles d'usage des voiries par le biais d'une communication ciblée.

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse

### Planning et actions à mener :

- Préparer le matériel de communication et les lieux d'implantation, réfléchi en lien avec le département et les communes
- Arrêter une date de lancement d'une campagne de sensibilisation -> de préférence, lors d'une rentrée scolaire.

### Points d'attention/ à ne pas oublier :

- Une campagne unique n'est pas suffisante. Envisager de reconduire tous les 2-3 ans (mêmes lieux ou autres lieux, en réutilisant si possible le matériel).

**Coûts d'investissement :** 10k€ HT pour l'achat et la mise en œuvre d'une dizaine de panneaux

**Coût de fonctionnement :** coût interne CC pour la mise à jour des supports de communication non physiques (site web, réseaux sociaux...)

**Durée de déploiement :** 4 mois

**Aides disponibles :** Aucune aide identifiée

### Éléments techniques :

Communication ciblée par le biais de 10 panneaux en bord des principales routes en traversée des cœurs de bourg :

- Dans la vallée : 5 panneaux / 2 sur la RD520 en traversée de St-Joseph & St-Laurent + 1 sur la RD520D en arrivée sur Entre-deux-Guiers + 1 sur la RD1006 en traversée de «Les Echelles» + 1 en traversée de St Thibaud-de-Couz.
- Sur la zone montagne : 5 panneaux / 2 sur la RD 512 et 2 sur la RD912 (1 pour chacune des communes traversées) + 1 sur la RD45 en traversée de Corbel et de ses hameaux.

La communication doit prévoir de rappeler les règles de vitesses en traversée de cœur de bourg → demande des communes qui sont aujourd'hui impactées par ces vitesses excessives en cœur de bourg / rappeler les usagers les plus fragiles : piétons > vélos > voitures.



Campagne de sensibilisation au partage de la route en Wallonie (Belgique), 2024



La Communauté de commune souhaite travailler sur l'autonomie de ces jeunes publics pour en faire les usagers responsables de demain.

Le « Savoir Rouler à vélo » est une formation de 10h (destinée aux enfants de 6 à 11 ans) pour donner de l'autonomie à vélo avant l'entrée au collège. Cette formation peut être adaptée pour les collégiens.

**Gouvernance :** CC Cœur de Chartreuse.

**Partenaires :** Les communes des écoles concernées + départements pour les collèges

### Planning et action à mener :

1. Formation d'animateurs et réflexion sur les formats.
2. Achat du matériel pédagogique : achat de panneaux, quelques vélos pour les enfants non équipés, équipements (gilet jaune, casque, ...)
3. Prévoir une remise d'attestations de formation.

### Points d'attention / à ne pas oublier:

- Kits pédagogique/communication à disposition sur le site <https://www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-velo-609>
- Communiquer sur la concrétisation des formations (après qu'elles se soient tenues) afin de promouvoir le dispositif et inciter

**Coûts d'investissement :** 3 à 5k€ HT (6 à 10 vélos enfants + équipements de sécurité et panneaux)

**Aides disponibles :** Génération Vélo + PDASR si renouvelé en 2026 + CD38 collèges Isère (parc vélo + moyens humains)

**Durée de déploiement :** 6 mois

### Éléments techniques :

1. Pour les écoles : Mise en relation avec la FUB, qui forme des animateurs « Savoir Rouler à Vélo » pour les écoles ; recrutement de personnes souhaitant être formées (éducateur sportif du primaire déjà en place par exemple)  
Pour le collège : Le département de l'Isère fournit un parc vélo et des moyens humains. Le département de la Savoie ne porte pas aujourd'hui une action ciblée sur le sujet → échanger avec eux pour l'intégrer dans l'appel à projet 2025 (collège de « Les Echelles »)
2. Proposer le format : temps scolaire (accord des écoles, des collèges, conventions), temps périscolaire et extrascolaire. Mobiliser les acteurs en conséquence.
3. Aménager/Utiliser des espaces sécurisés pour manœuvre – à cibler commune par commune.



Accompagnement sur le terrain



Espace sécurisé pour manœuvrer



# FIN DU DOCUMENT

Contact référent projet pour toute question :

Elodie ANNEQUIN BLONDET (CCCC)

Camille DELEARDE (EBULIS)



Avec le soutien de



agence nationale  
de la cohésion  
des territoires

