



PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

Annexes

Communauté de communes
Cœur de Savoie

Mars 2024



SOMMAIRE

1

PDMS – Diagnostic et stratégies

2

PDMS – Résultats de l'enquête citoyens

3

PDMS – Résultats de l'enquête entreprises

4

PDMS – Budget transport

5

PDMS – Tableau des actions

6

PDMS – Précisions techniques



Annexe 1 - PDMS - Diagnostic et stratégies



Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE





PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

DIAGNOSTIC & STRATEGIES

Communauté de communes

Cœur de Savoie

2024



Version définitive – Mars 2024

SOMMAIRE

1

CONTEXTE DU PDMS
ENJEUX MOBILITE

P. 4

2

LES DEPLACEMENTS AUJOURD'HUI
PROJETS

P. 14

3

SYNTHESES ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

P. 27

4

ENJEUX ET VISION 2030
STRATEGIE : LES ACTIONS A MENER

P. 36

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

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

Pour le diagnostic :

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

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

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

Pour l'élaboration des stratégies :

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



1 - CONTEXTE DU PDMS ENJEUX MOBILITE



1

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

2

La démarche est lancée en octobre 2022.

3

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

4

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

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

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

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

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



Vallée des Huiles



Alpespace



RD201 Arbin-Montmélian



Villard d'Héry (Val Coisin)



Saint Pierre d'Albigny

ORGANISATION DU TERRITOIRE : 41 COMMUNES 38000 HABITANTS

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1

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

2

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

3

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

4

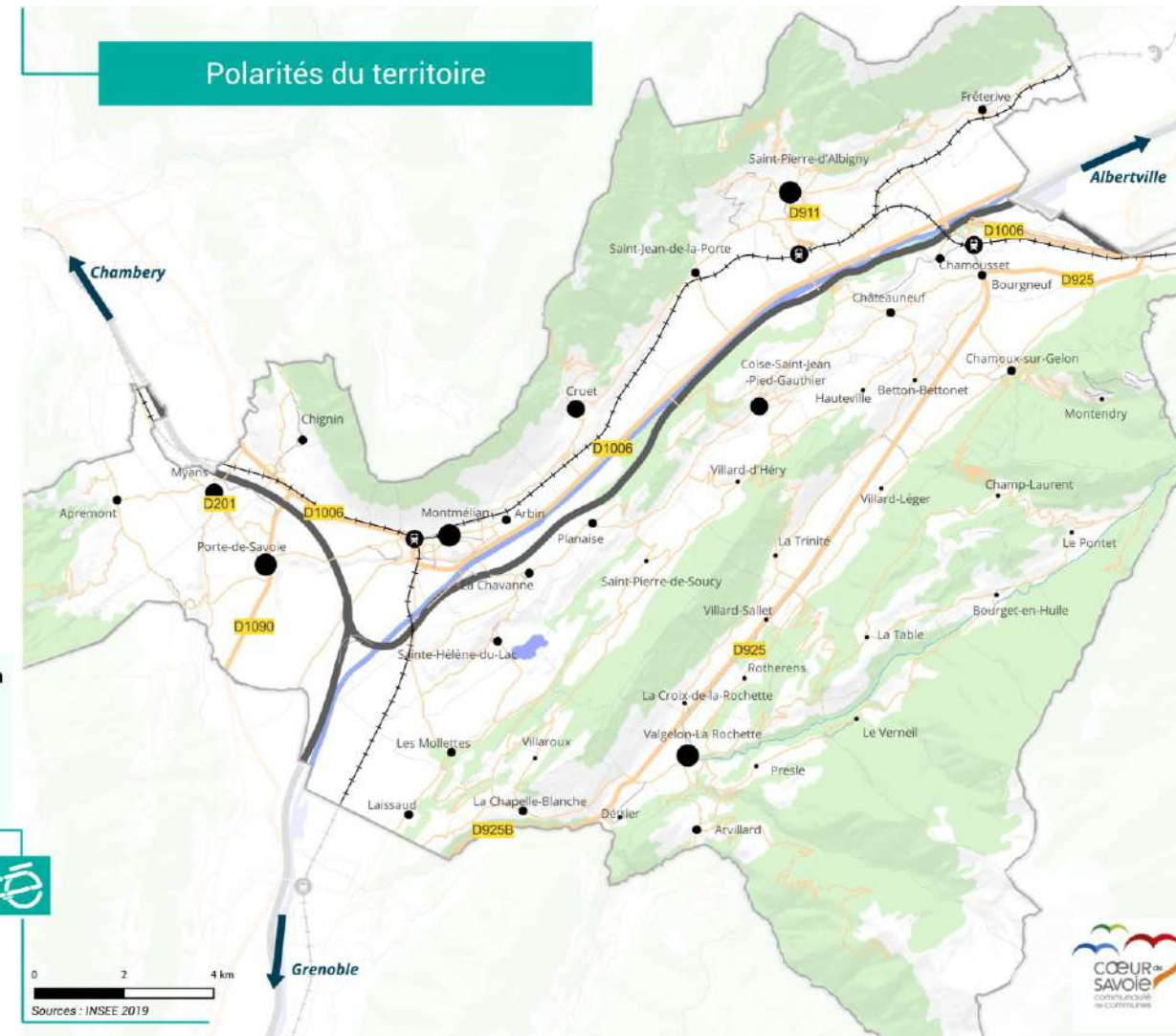
- **Valgelon-La Rochette et Saint Pierre d'Albigny** comme **pôles d'équilibre** : fonction de centralité sur le territoire rural qui les entoure (structure commerciale diversifiée, économie locale dynamique).

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

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

- Les autres communes sont classées comme communes rurales à dynamiques différenciées et communes rurales.

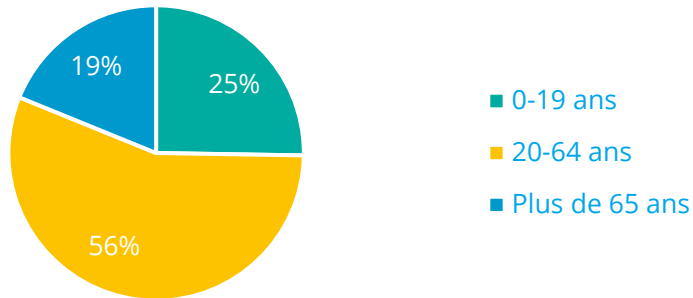
En définissant cette armature, le SCOT inscrit l'objectif d'un développement centré sur les communes cœurs d'axe, et visant à améliorer le fonctionnement du territoire par la limitation des déplacements (notamment pour l'accès aux services, commerces, équipements, infrastructures médicales).



TYPOLOGIE DE LA POPULATION

- 1
- 2
- 3
- 4

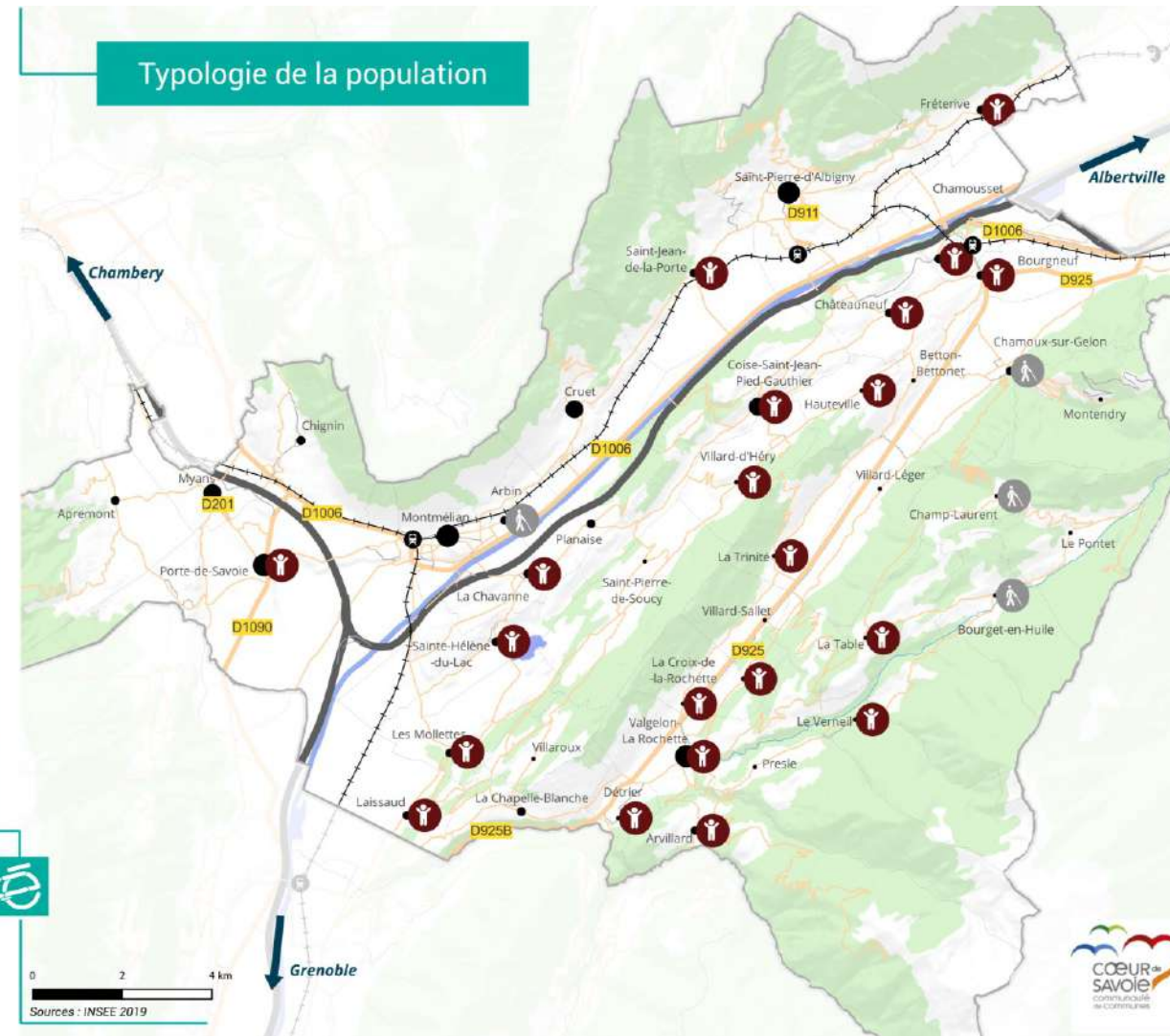
La Communauté de communes de Cœur de Savoie compte la répartition de population suivante (en termes d'âges) :



La carte ci-contre indique les communes du territoire dans lesquelles une part importante (> 25%) de jeunes (moins de 19 ans) ou de personnes âgées (plus de 65 ans) est constatée.

Le territoire se distingue par un niveau de vie confortable à l'échelle du département, avec un revenu médian de 24 280€. La part de population pauvre (INSEE) n'est jamais supérieure à 15% sur l'ensemble du territoire.

L'objectif de ces données dans le contexte du plan de mobilité ? Cibler correctement les mesures en fonction des populations (ne pas penser vélo avec dénivelé pour des populations vieillissantes, encourager le vélo pour l'accès aux équipements scolaires depuis les zones où la densité d'enfants/jeunes est importante par exemple).



1

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

2

Sont identifiés :

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

3

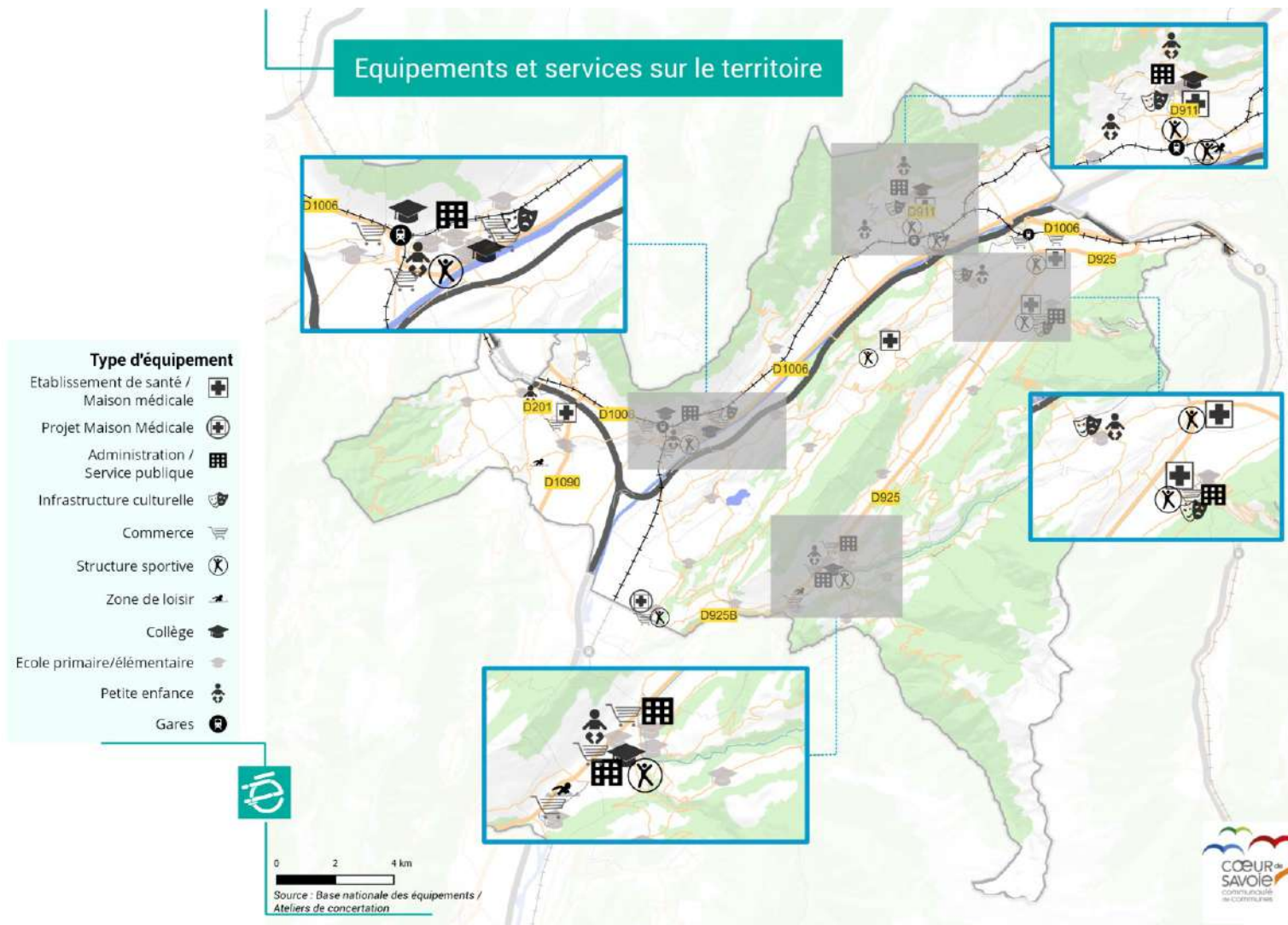
4

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

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

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

Equipements et services sur le territoire



ORGANISATION DU TERRITOIRE : PRINCIPAUX PÔLES D'EMPLOI

- 1
- 2
- 3
- 4

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

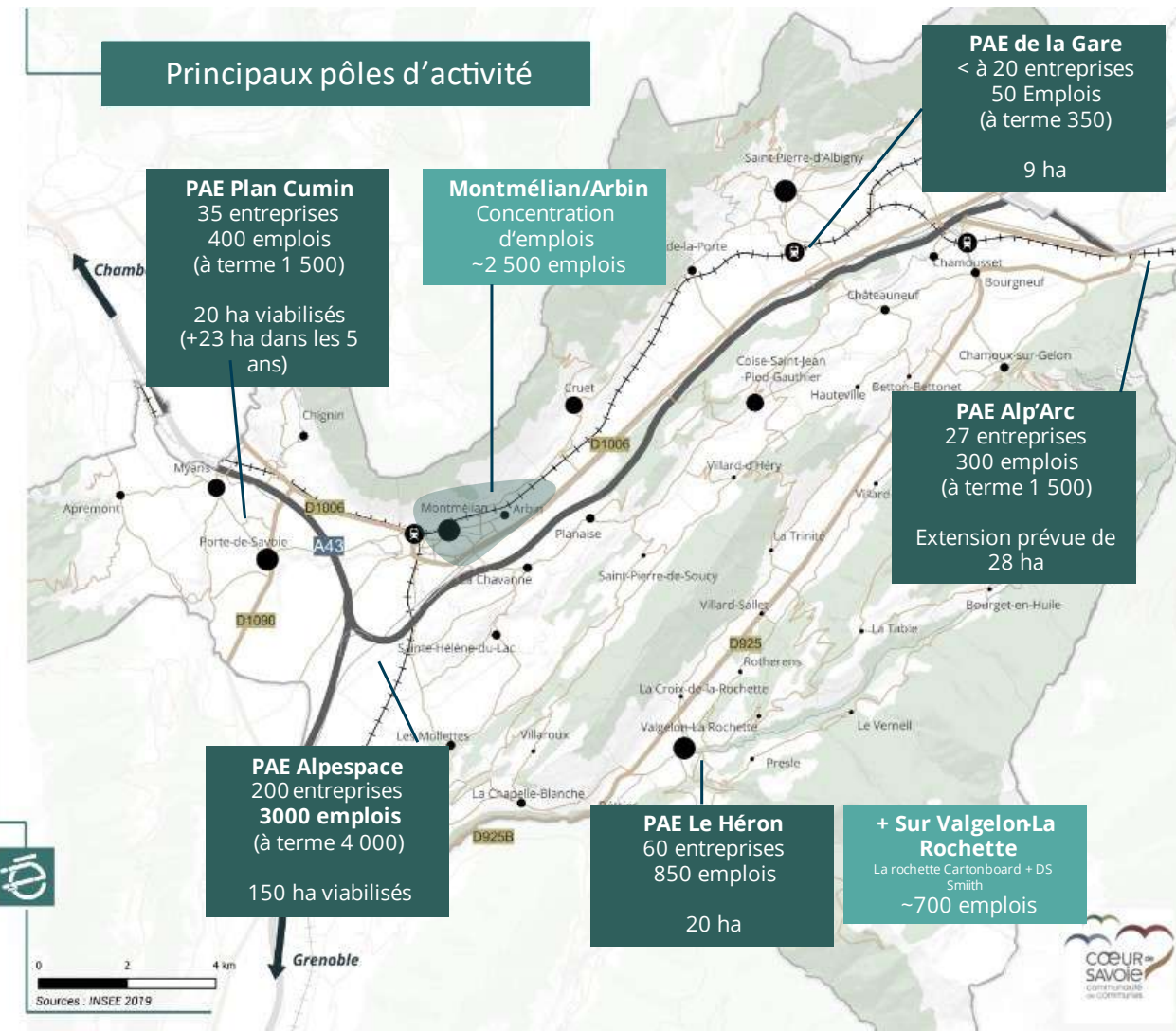
1240 établissements,
13000 emplois * dont
 8500 privés

5 PAE

+ 1 pôle d'emploi
 important Montmélian-
 Arbin

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

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



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

1

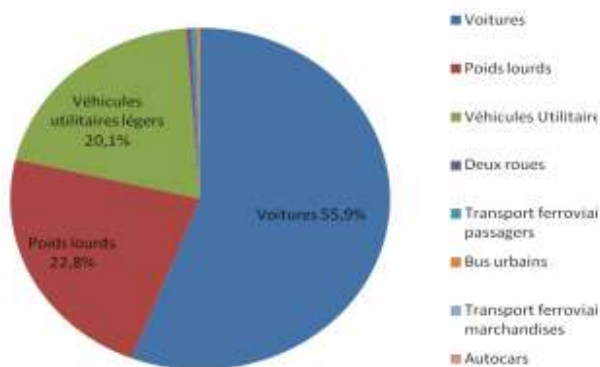
Le transport (voitures et poids lourds) représente 55% des émissions en Cœur de Savoie, c'est le **1er secteur émetteur** en Cœur de Savoie (PCAET et Projet de territoire). Les voitures portent plus de la moitié des émissions liées au transport.

2

3

4

Répartition des GES par types de transport



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

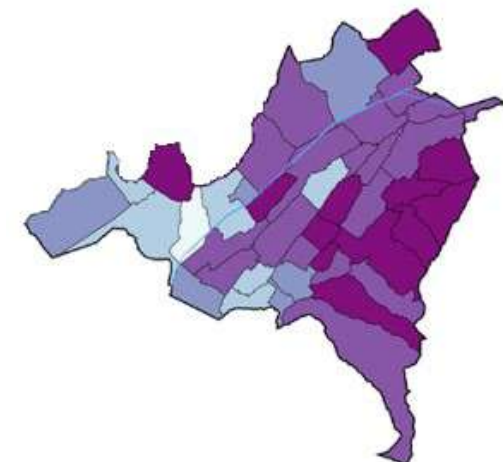
Le PCAET identifie un potentiel de réduction des consommations/émissions de GES sur le secteur des transports de quasi 50% à échéance 2050, au travers de : la réduction de la quantité globale de déplacements, l'évolution des modes de déplacement, l'évolution du mix énergétique du parc automobile, et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

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

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

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

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



Légende

Taux d'effort énergétique des ménages

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

LA GOUVERNANCE MOBILITE : CŒUR DE SAVOIE & SON ENVIRONNEMENT

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1

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

2

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

3

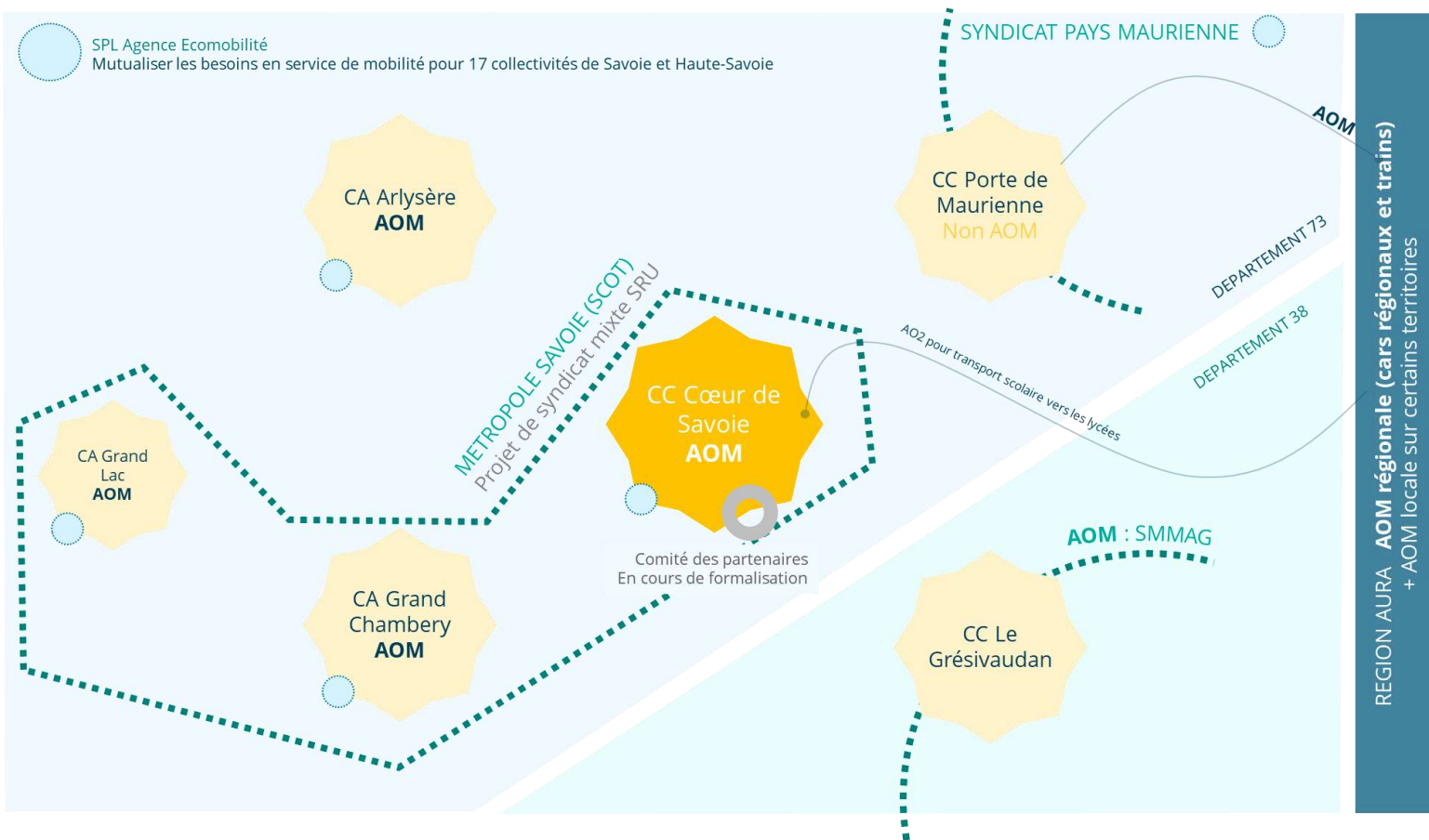
La structuration d'un comité des partenaires (tel que décrit dans la Loi d'Orientation des Mobilités) est en cours, avec notamment la participation des associations et entreprises du territoire.

4

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

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

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



1



2

3

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

4

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

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

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



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

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



2 - LES DEPLACEMENTS AUJOURD'HUI, PROJETS



LES FLUX SUR LE TERRITOIRE (1/2)

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1

Flux sur le territoire

Domicile travail : Un quasi-équilibre flux internes/flux externes

(INSEE 2017)

2

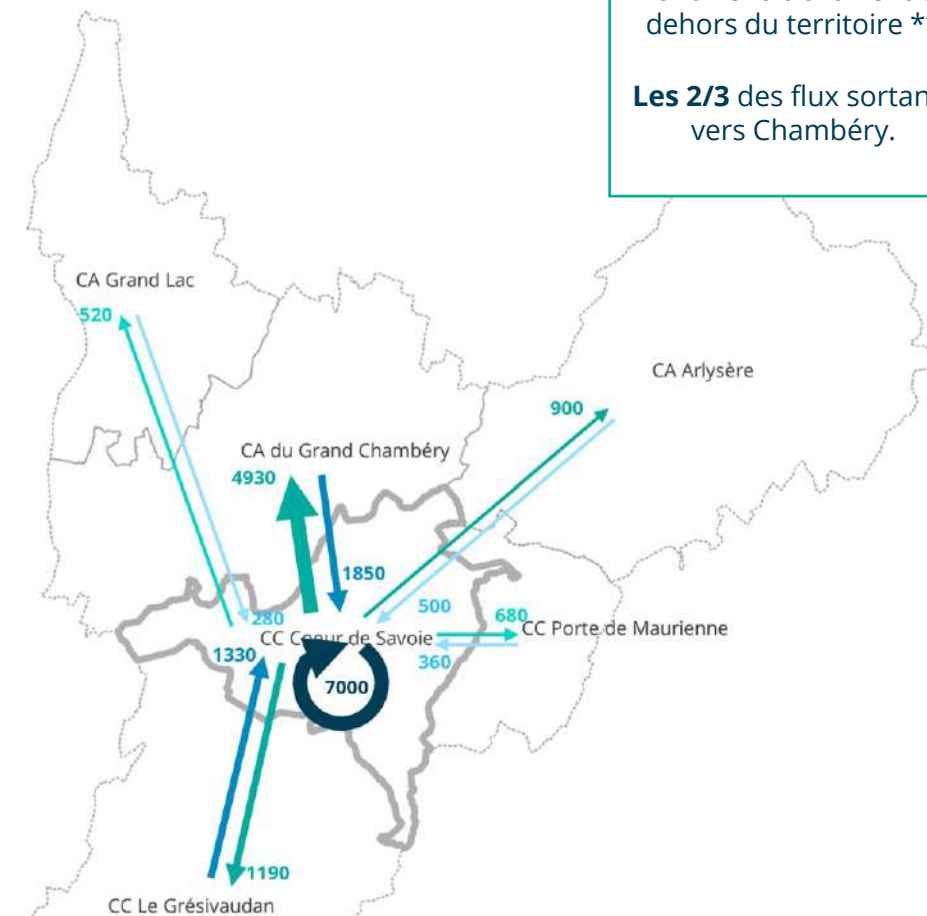
3

4

18000 actifs *

Dont **40%** travaillent en dehors du territoire **

Les **2/3** des flux sortants vers Chambéry.



Distances et temps des déplacements :

Distance moyenne d'un déplacement :

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

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

Durée moyenne d'un déplacement :

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

Source : EMC2 2022

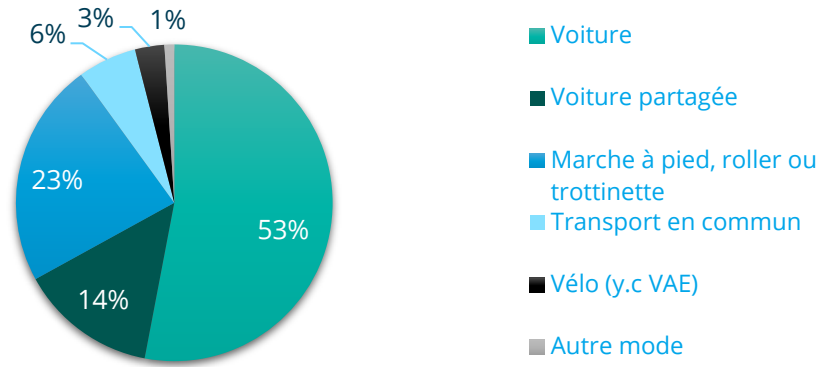
* Dont chômeurs – INSEE 2019 ** Projet Territoire 2020



L'UTILISATION DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

1

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



Source : EMC2 2022

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

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

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

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

La moitié des ménages a deux vélos ou plus.

Source : EMC2 2022



LE RESEAU ROUTIER : HIERARCHISATION et FLUX

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Bersier
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1

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

2

Niveaux de hiérarchisation retenus :

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

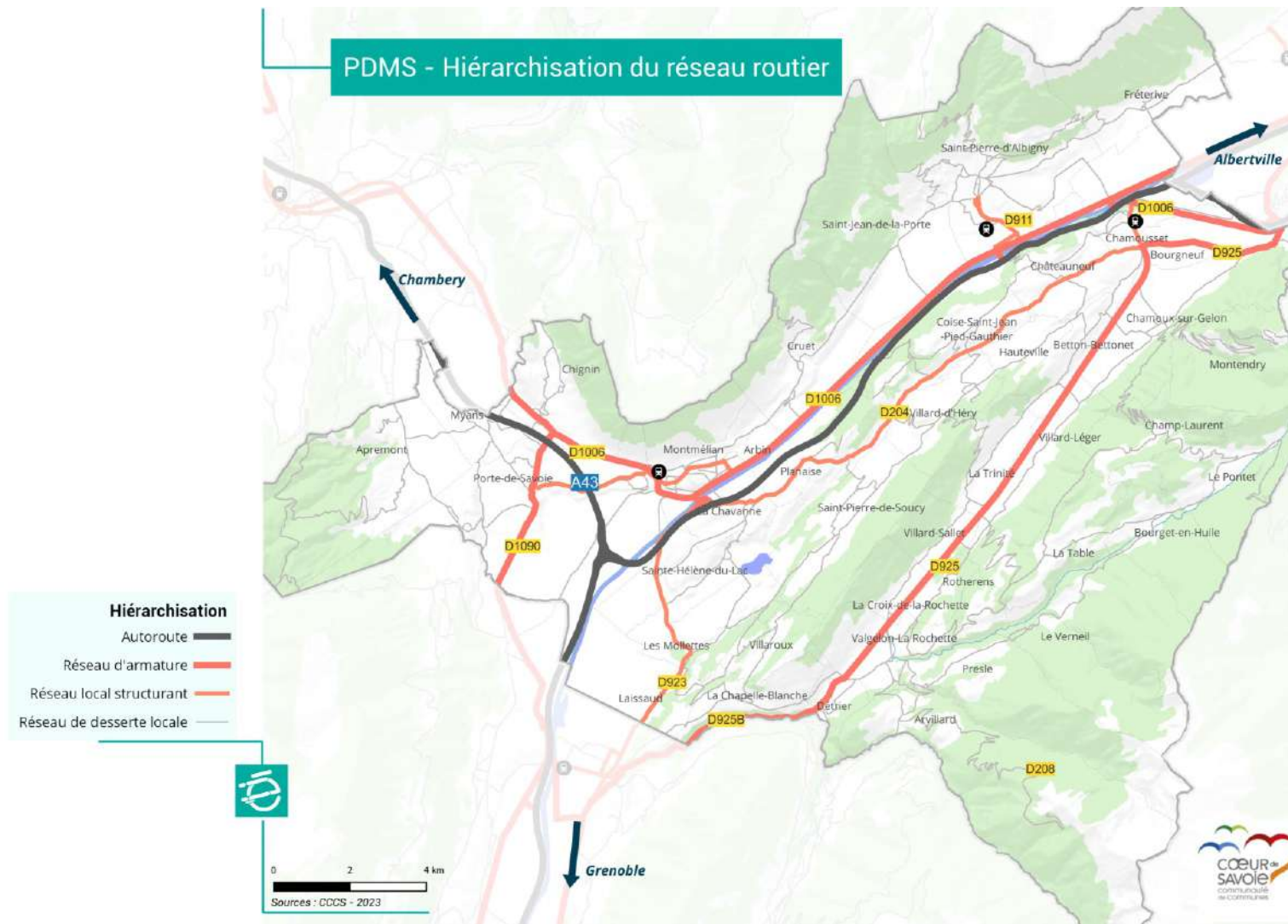
4

Cartographie des trafics routiers en annexe.

Fonctionnement du réseau :

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

* Données GoogleMaps fonctionnement récurrent en heure de pointe.



SYNTHESE : TRAIN, TRANSPORT PUBLIC, COVOITURAGE, AUTOPARTAGE

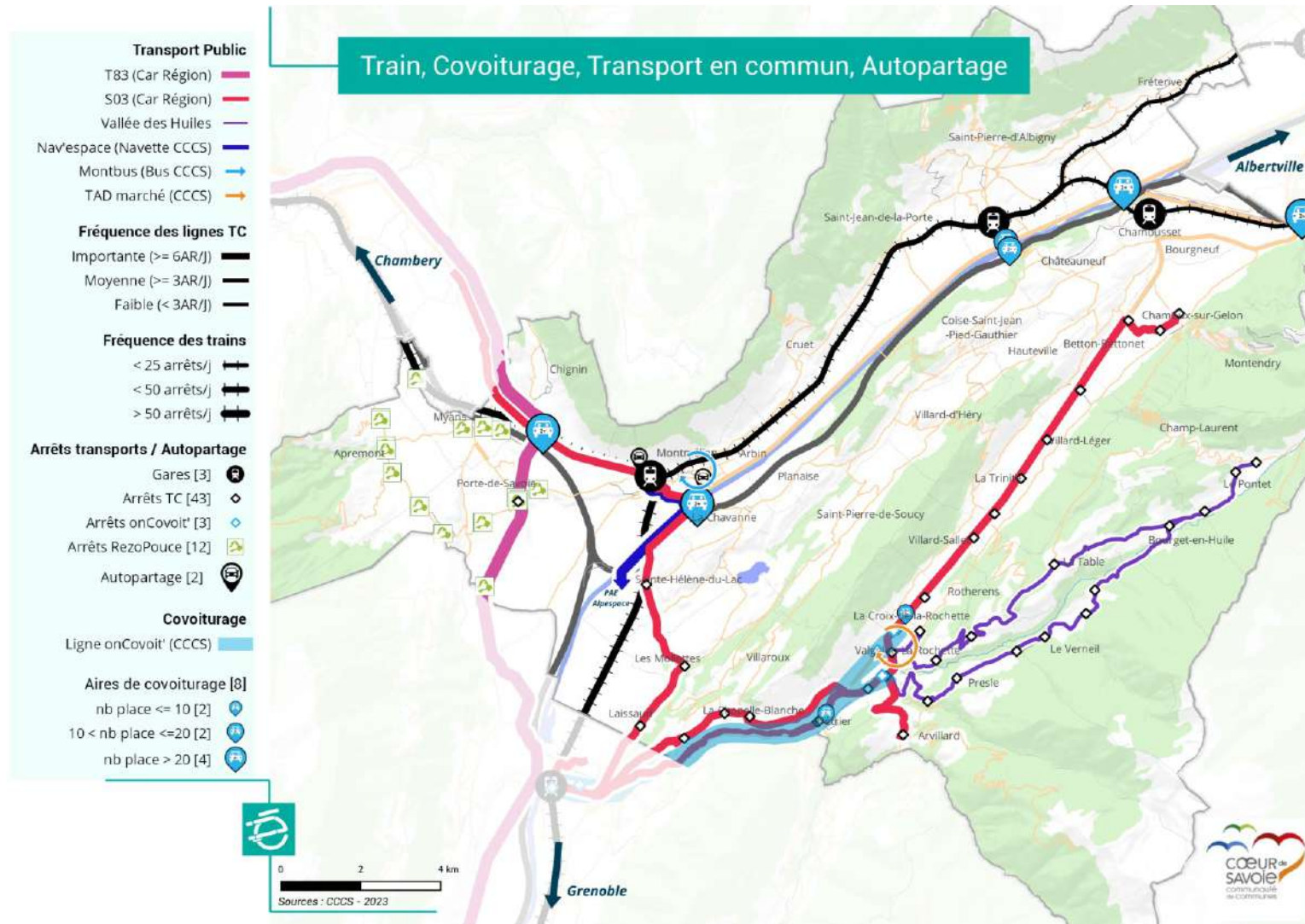
Envoyé en préfecture le 05/04/2024
Reçu en préfecture le 05/04/2024
Publié le
ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

- 1
- 2
- 3
- 4

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

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

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



- 1
- 2
- 3
- 4

Offre :

Desserte de Chambéry, Grenoble, Albertville en train avec :

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

Usages :

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

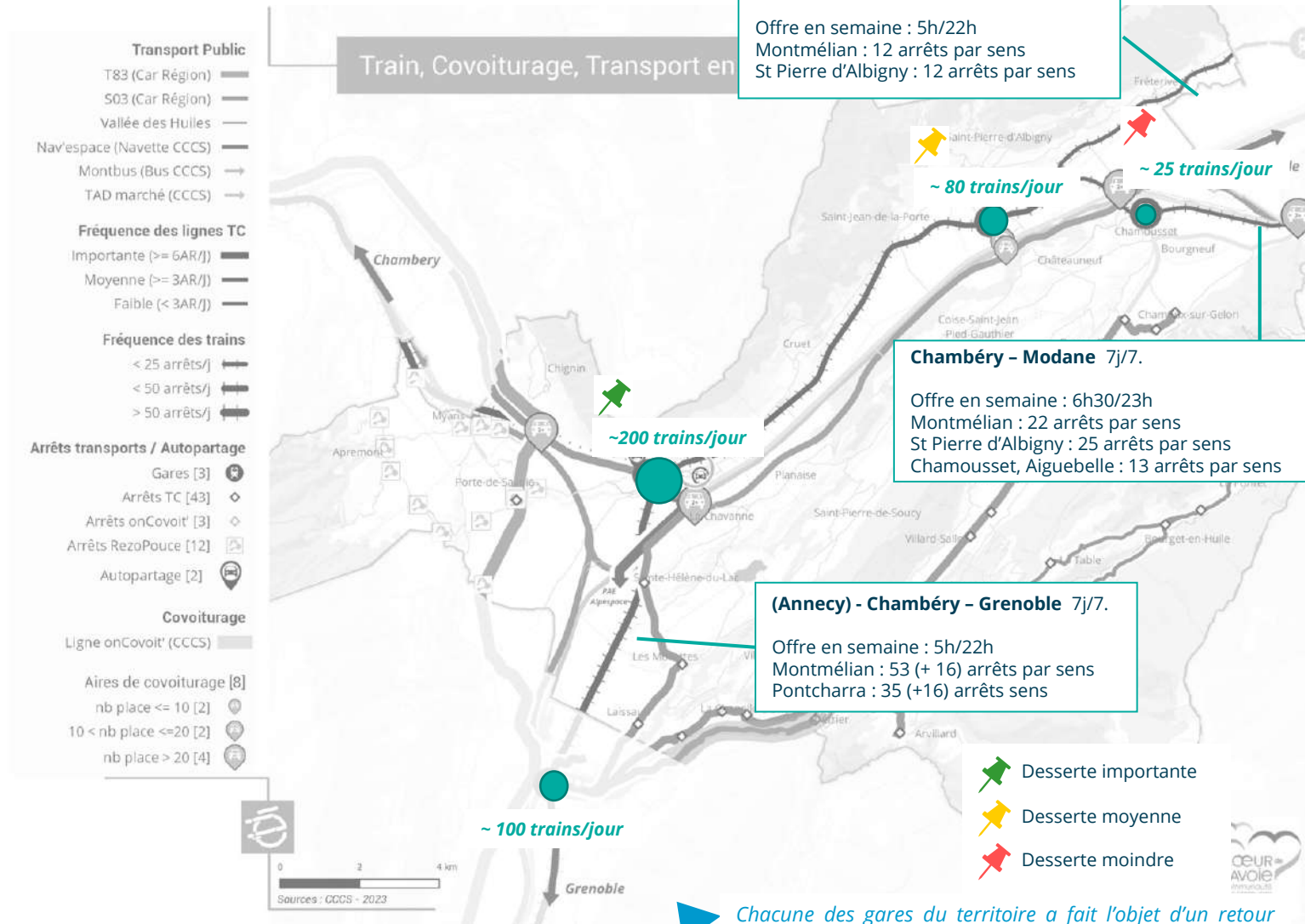
RESSENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts :

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

Manques et problématiques :

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



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

LES CARS REGIONAUX, LE TRANSPORT SCOLAIRE

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levraut

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1

Offre :

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

2

Usages :

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

3

4

TRANSPORT SCOLAIRE : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts :

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

Manques et problématiques : AUCUN

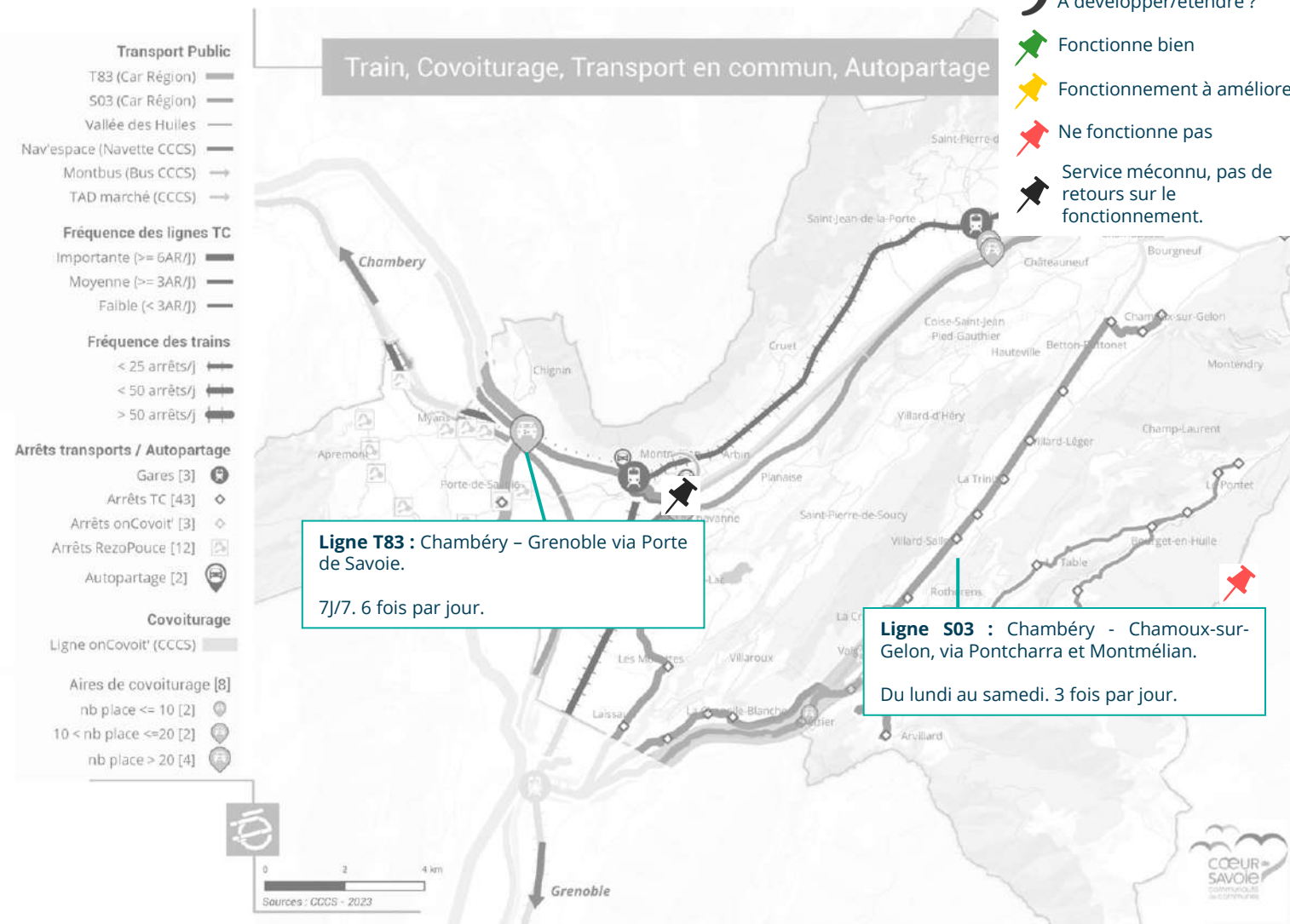
CARS REGIONAUX : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts :

- Arvillard : la S03 - au moins une desserte

Manques et problématiques :

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



1

Offre :

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

2

Usages :

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

3

4

NAVESPACE : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts

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

Manques et problématiques

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

TAD VAL GELON : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts

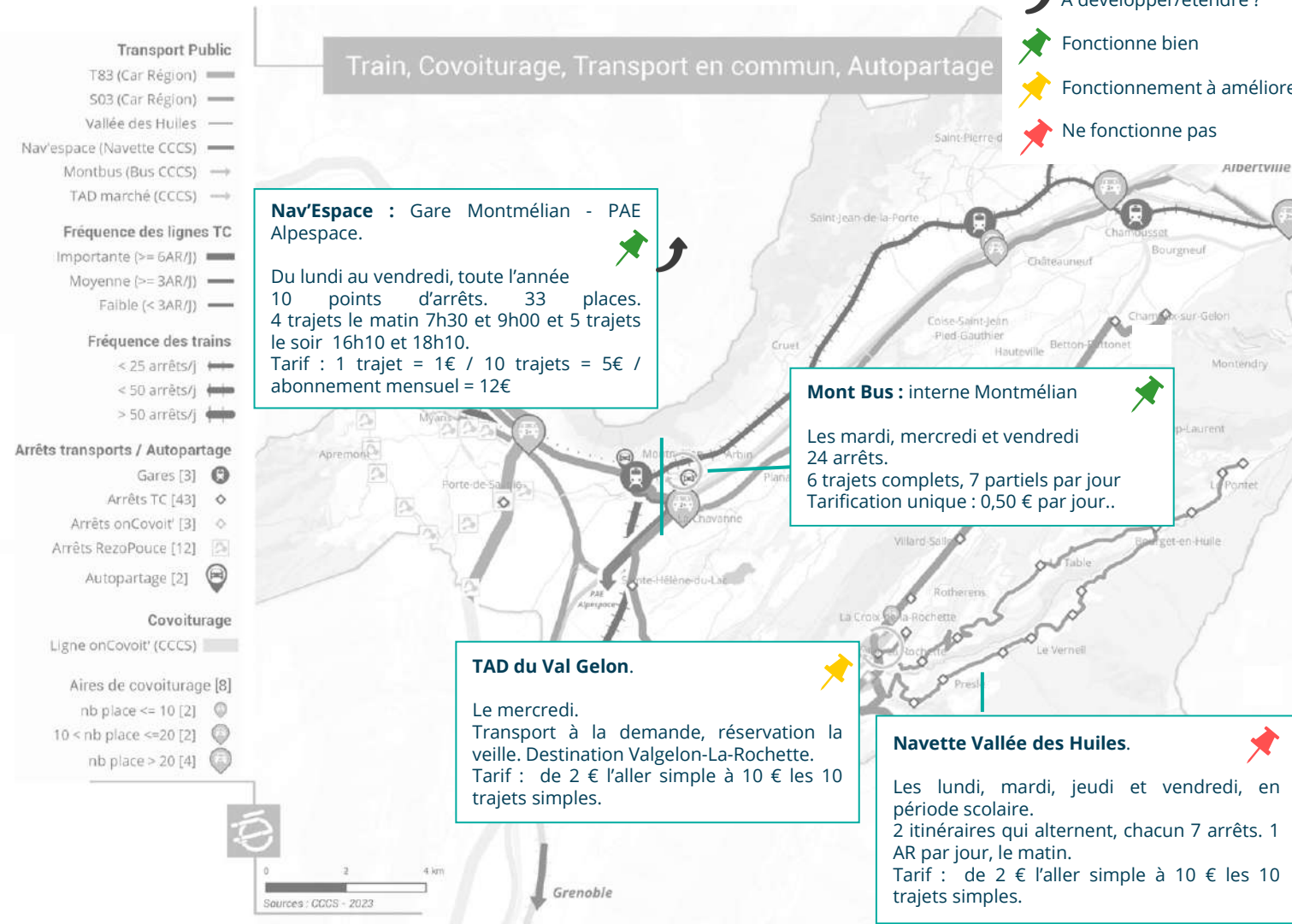
- Prix
- Simplicité

Manques et problématiques

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

MONTBUS/NAVETTE VALLEE DES HUILES

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



- 1
- 2
- 3
- 4

Offre :

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

Usages :

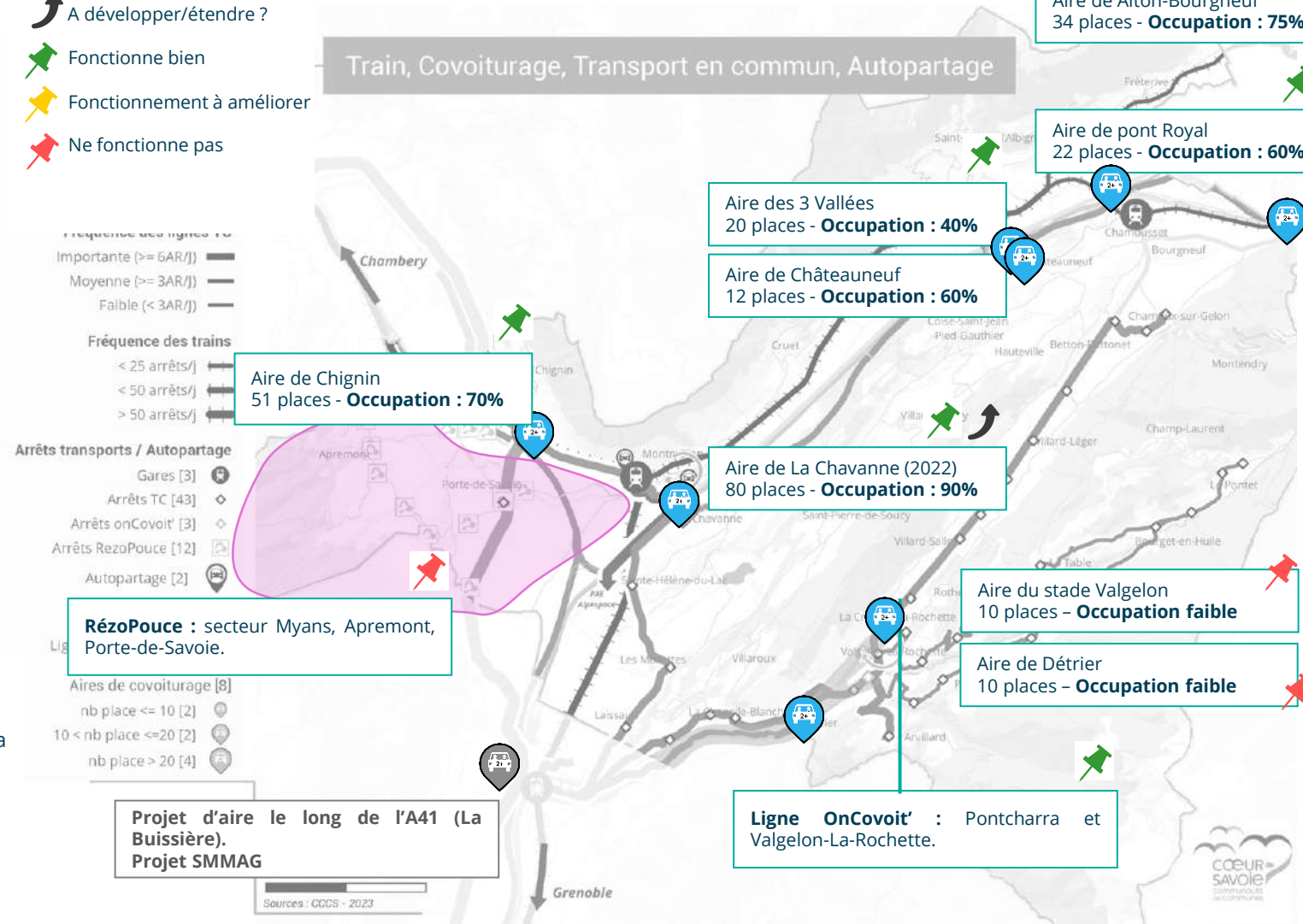
- Aires de covoiturage : occupation importante en journée, signe que le covoiturage est bien développé.
- OnCovoit : presque 840 inscrits sur 2022, en constante augmentation, principalement en direction de Pontcharra le matin et de Valgelon-La-Rochette le soir.
- RézoPouce : peu, voire pas d'usage, service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

ON COVOIT' : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts :
 - c'est une réussite

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

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



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

SYNTHESE MOBILITES ACTIVES : VELO, A PIED

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1

Concernant les mobilités actives :

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

2

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

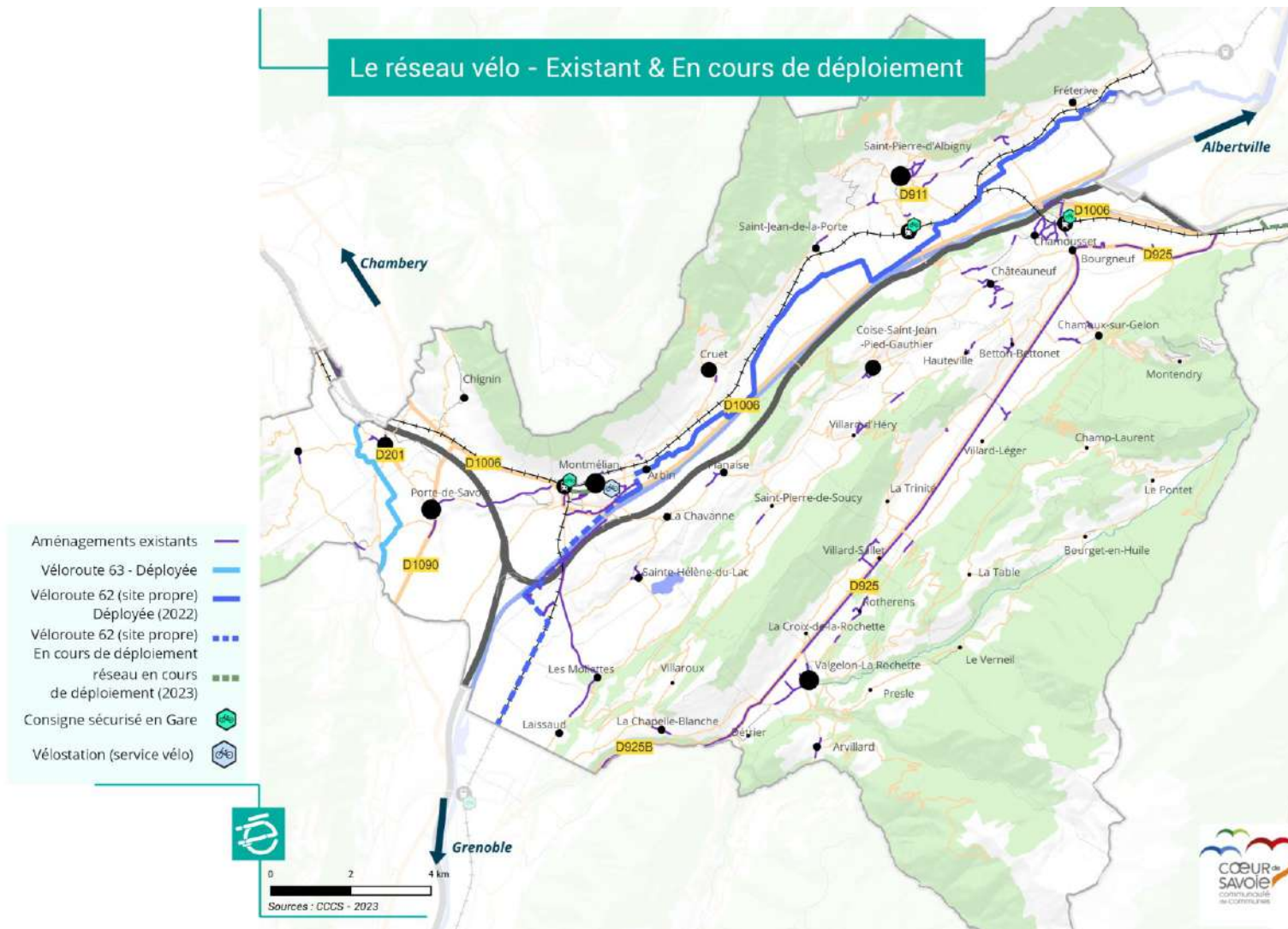
3

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

4

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

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



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

Les aménagements :

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

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

2 Stationnement vélo :

Consignes à vélo en gare :

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

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

USAGE DU VELO : RESENTI DES ELUS ET HABITANTS

Atouts

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

Manques et problématiques

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

Location de vélos :

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



1

2

3

4



Mobilité électrique

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

Six bornes de recharges électriques existent sur le territoire :

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

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

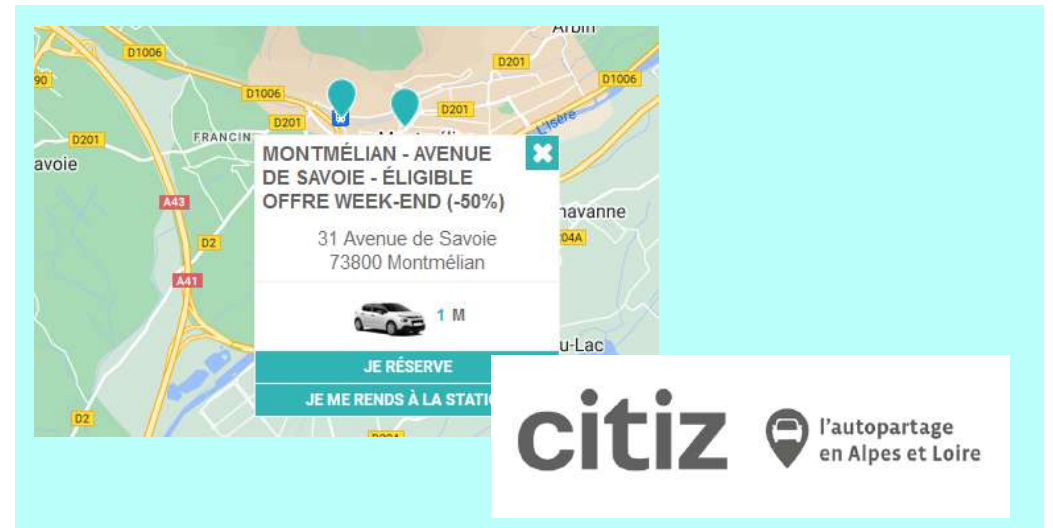
L'autopartage :

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

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

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

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



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

La communication

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

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

Support de communication : Synthèse des services mobilité du territoire

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



La promotion / sensibilisation

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



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

Animation VAE dans les zones de loisirs ou événements du territoire

Interventions pédagogiques dans les écoles et centres de loisirs

Animation pour encourager au **covoiturage**

Les actions d'accompagnement, d'aides

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

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

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

Le vélo :

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

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

LA MOBILITÉ SUR LES EPCI VOISINES

1

2

3

4

CA Grand Chambéry (137 000 hab)

Dép. Savoie

AOM

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

Souhaits d'interactions avec la CCCS ?

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

SMMAG (AOM CC Le Grésivaudan (102 000 hab)

Dép. Isère

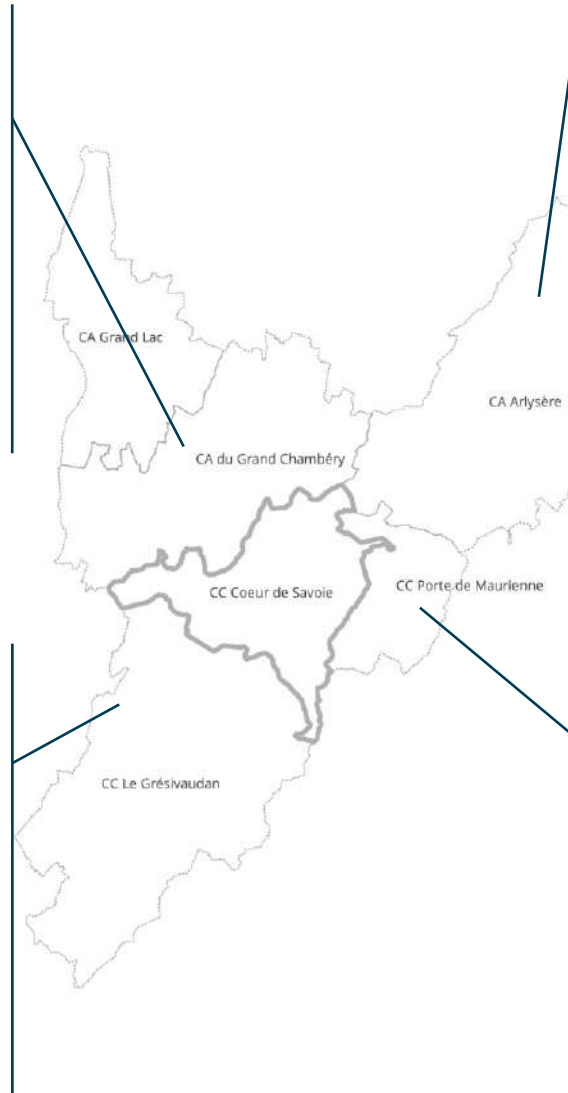
AOM

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

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

Souhaits d'interactions avec la CCCS ?

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



CA Arlysère (6 500 hab)

Dép. Savoie

AOM

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

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

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

Souhaits d'interactions avec la CCCS ?

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

CC Porte de Maurienne (6 900 hab)

Dép. Savoie

Non
AOM

Fait partie du syndicat mixte de Maurienne.

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

Souhaits d'interactions avec la CCCS ?

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




3 - SYNTHESSES ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

Selon différents angles



SYNTHESE DES DESSERTES SUR LE TERRITOIRE

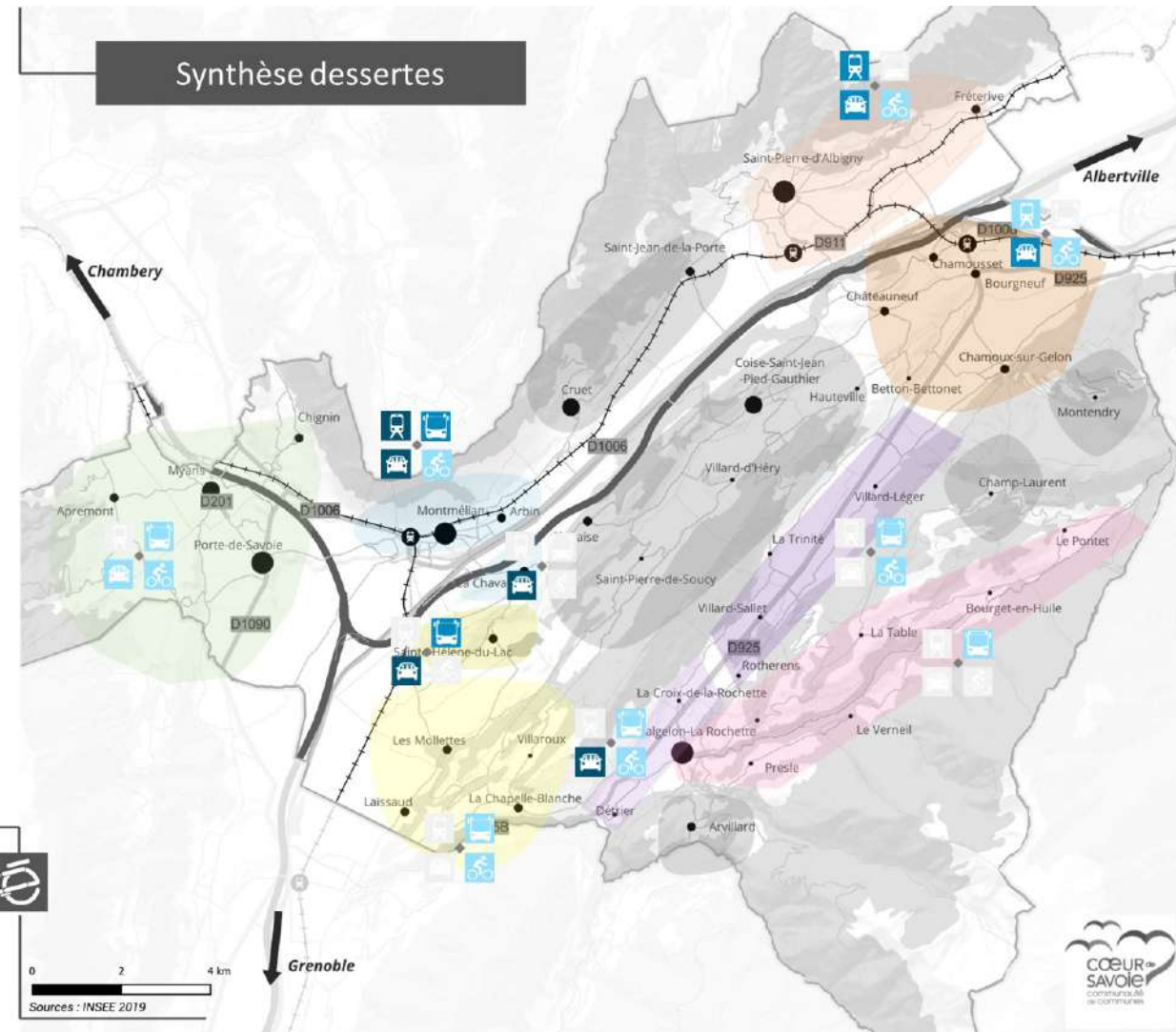
Envoyé en préfecture le 05/04/2024
 Reçu en préfecture le 05/04/2024
 Publié le 
 ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

- 1
- 2
- 3
- 4

La carte ci-contre synthétise le niveau de desserte des communes sur le territoire.

Pour plus de lisibilité, des regroupements ont été effectués quand le niveau de desserte était similaire entre plusieurs communes, tout en gardant une logique de fonctionnement territorial.

L'objectif : synthétiser les niveaux de desserte sur le territoire.



ZONAGE TERRITOIRE

COULEUR

Zone du territoire avec un fonctionnement mobilité semblable







Zone du territoire sans alternative à la voiture individuelle



PAR ZONE : 4 MODES EVALUES

- | | | | |
|-------------|---|---|---------------------|
| TRAIN |  |  | TRANSPORT COLLECTIF |
| COVOITURAGE |  |  | VELO |

PAR MODE : EVALUATION DU SERVICE

-  Existant, niveau de service de bonne qualité
-  Existant mais desserte ou qualité moyenne
-  Existant mais desserte ou qualité faible
-  Inexistant* ** Pour le vélo, la synthèse porte sur les liens aux pôles alentours.*

PAR MODE : LA BONNE QUALITE

- | | |
|---|--|
|  Gare à proximité immédiate. Cadencement de ligne important et horaires adaptés pour le report modal |  Accessibles en TC, avec une fréquence forte |
|  Ligne de covoiturage dynamique qui fonctionne – Aires de covoiturages très utilisées à proximité |  Liaisons continues et qualitatives vers pôles voisins Services vélo ++ |



- 1
- 2
- 3
- 4

Gare de Montmélian



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

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

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

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

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



Parking côté Montmélian



Stationnement informel
Côté RD1006



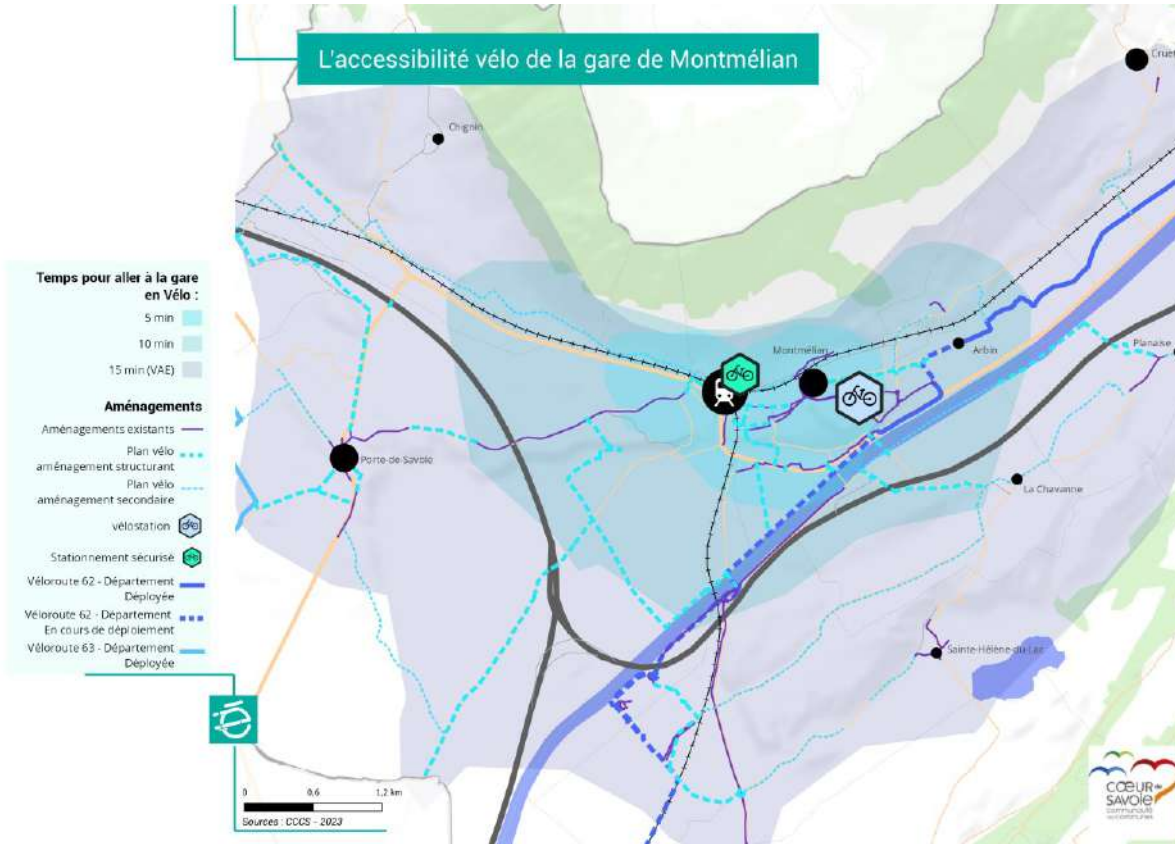
Pas d'arceaux vélo en gare



Station vélo en gare - vide

Particularité : foncier SNCF entre rond point et gare.

Desserte vélo & potentiel



RETOUR D'EXPERIENCE DES ELUS ET HABITANTS

Atouts :

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

Manques et problématiques :

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



1

Gare de Saint Pierre d'Albigny



Stationnement en gare : parking véhicules plein.

Connexion TC : Pas de connexion TC sur cette gare.

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

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

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

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



RETOUR D'EXPERIENCE DES ELUS ET HABITANTS

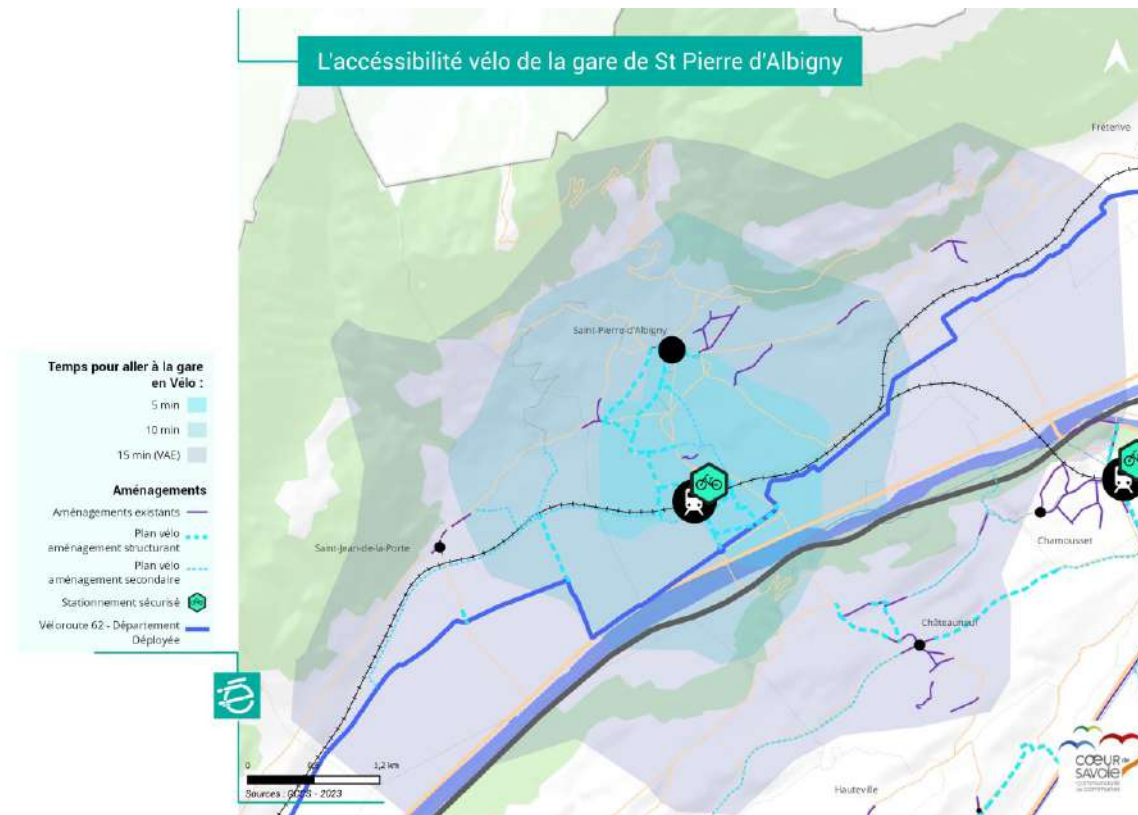
Atouts :

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

Manques et problématiques :

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

Desserte vélo & potentiel





1

Gare de Chamousset



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

Connexion TC : inexistant

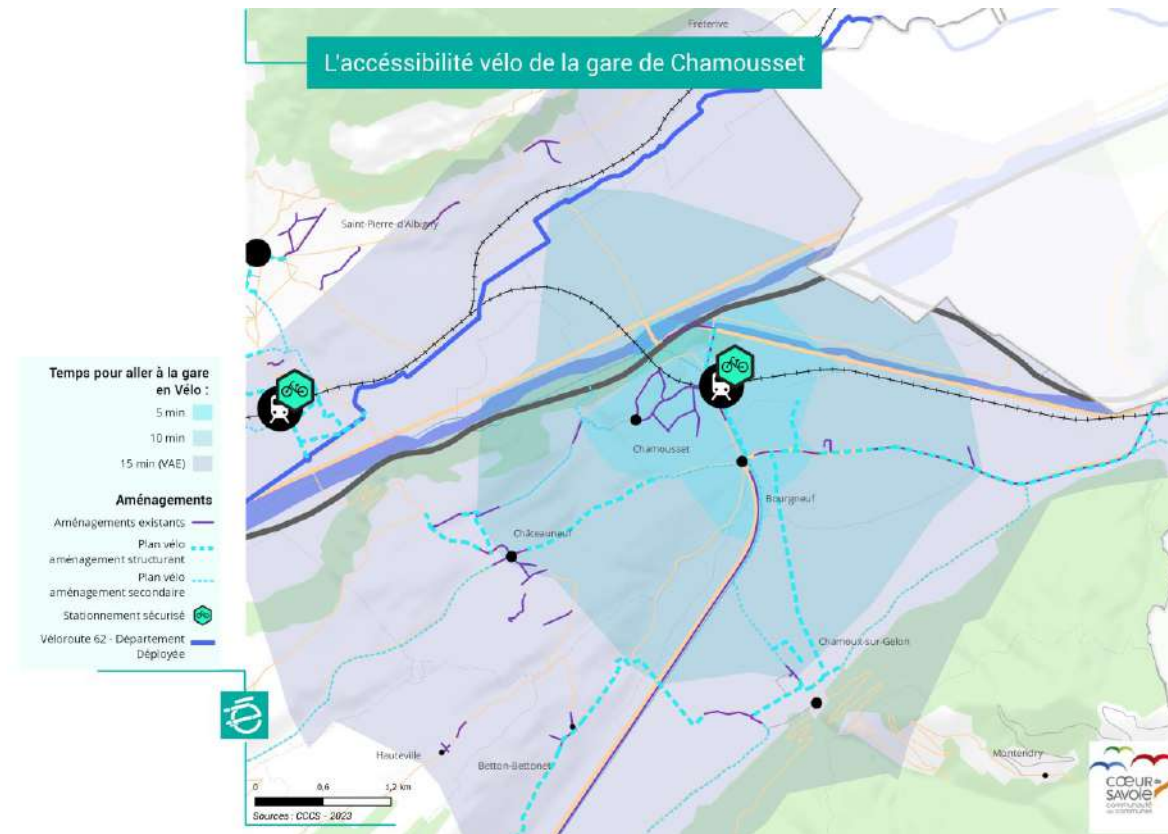
Accessibilité en vélo : Pas d'aménagement cyclables vers la gare. Quelques aménagements vélo sur la commune, mais manque de continuité et de sécurisation.

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

Accessibilité à pied : Correcte depuis les parkings.



Desserte vélo & potentiel



RETOUR D'EXPERIENCE DES ELUS ET HABITANTS

Atouts :

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

Manques et problématiques :

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

1

Gare de Pontcharra

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

2

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

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

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

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

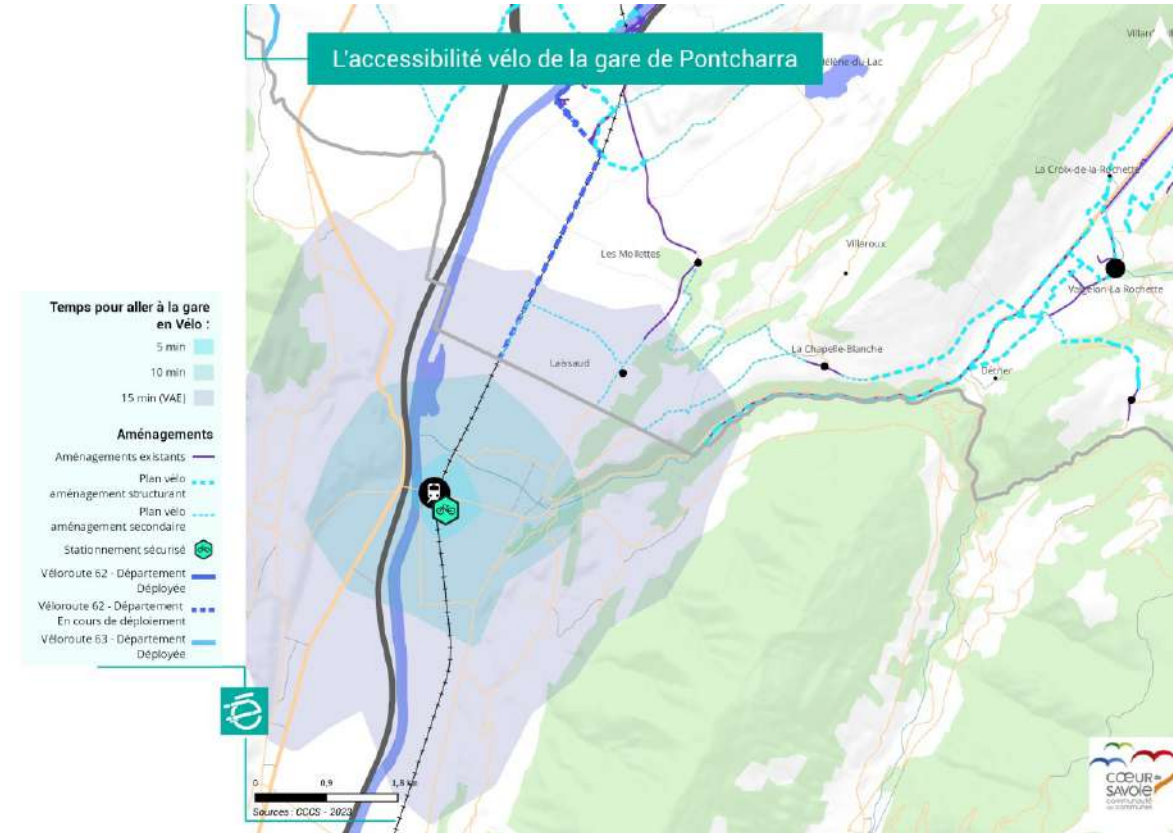
Accessibilité à pied : non traité.

3

4



Desserte vélo & potentiel



- 1
- 2
- 3
- 4

PAE Alpespace



Pas de plan de mobilité inter-entreprise

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

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

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

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

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

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

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

Et le retour d'expérience :

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

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

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

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

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

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





PAE de la Gare

1



Pas de plan de mobilité inter-entreprise



2

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

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

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

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

Aire de covoiturage à proximité.

3

4

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

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

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

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

PAE Le Héron



Pas de plan de mobilité inter-entreprise



Stationnement : en nombre suffisants.

Connexion TC : ligne S03.

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

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

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

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

Vélo : Service de location de vélo à proximité

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

Le covoiturage : Faciliter la localisation des aires

PAE Alp'Arc



Plan de mobilité interentreprise réalisé

Stationnement : Aisé

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

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

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

Aire de covoiturage : A proximité : Aiton-Bourgneuf



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

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

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

PAE Plan Cumin



Pas de plan de mobilité inter-entreprise



Stationnement : en nombre suffisants.


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

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

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

Pas de retour d'expérience des usagers

SYNTHESE DIAGNOSTIC : A RETENIR

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

1

2

3

4



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

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



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

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

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



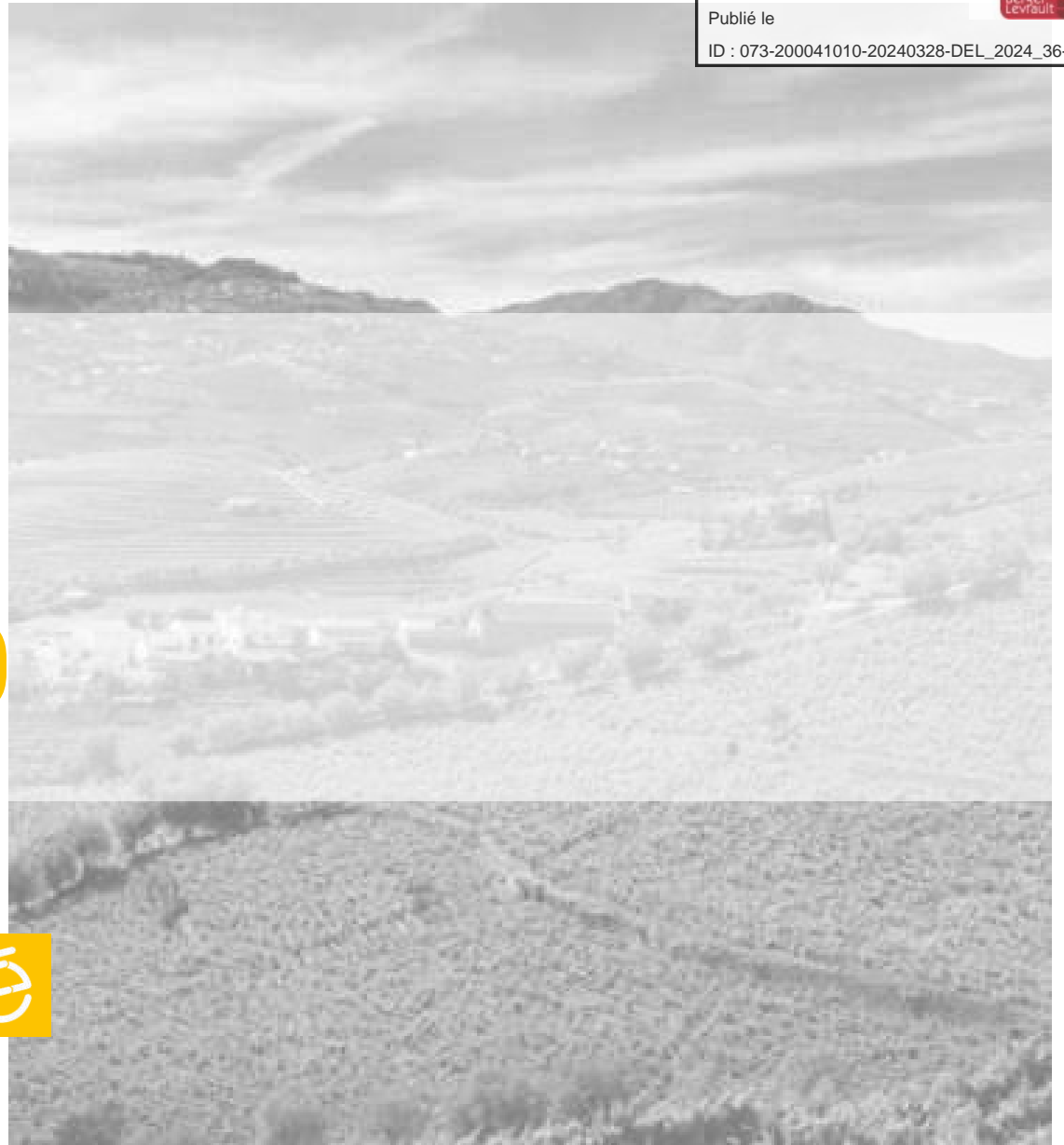
Des parts modales de l'usage de la voiture qui baissent : la transition est enclenchée. Pour autant, les ménages restent attachés à la voiture individuelle.

Un tissu associatif dynamique, prêt à s'investir.

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



4 - ENJEUX STRATEGIE 2030



DÉJÀ DES ACTIONS MOBILITES engagées depuis plusieurs années

- 1
- 2
- 3
- 4

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

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

ASTUS : Alpine Smart Transport and Urbanism Strategies – 2019

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

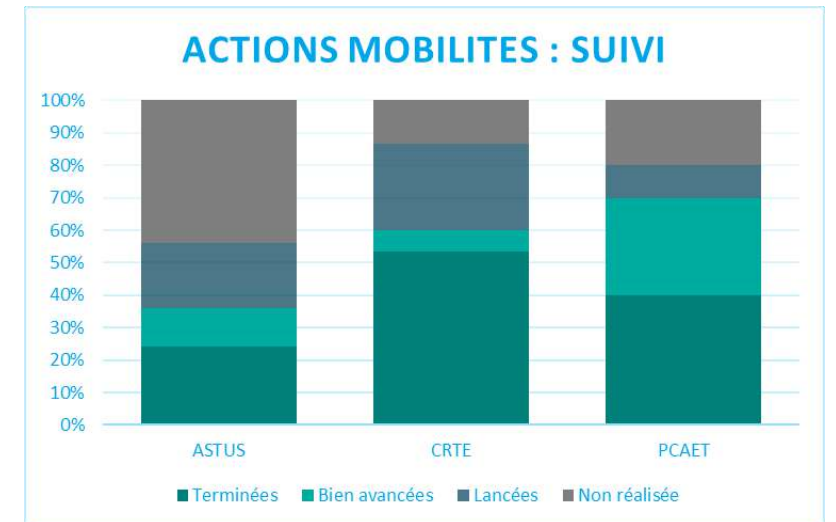
PCAET : Plan climat-air-énergie territorial – 2020



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

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

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



ENJEUX & OBJECTIFS : DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

1

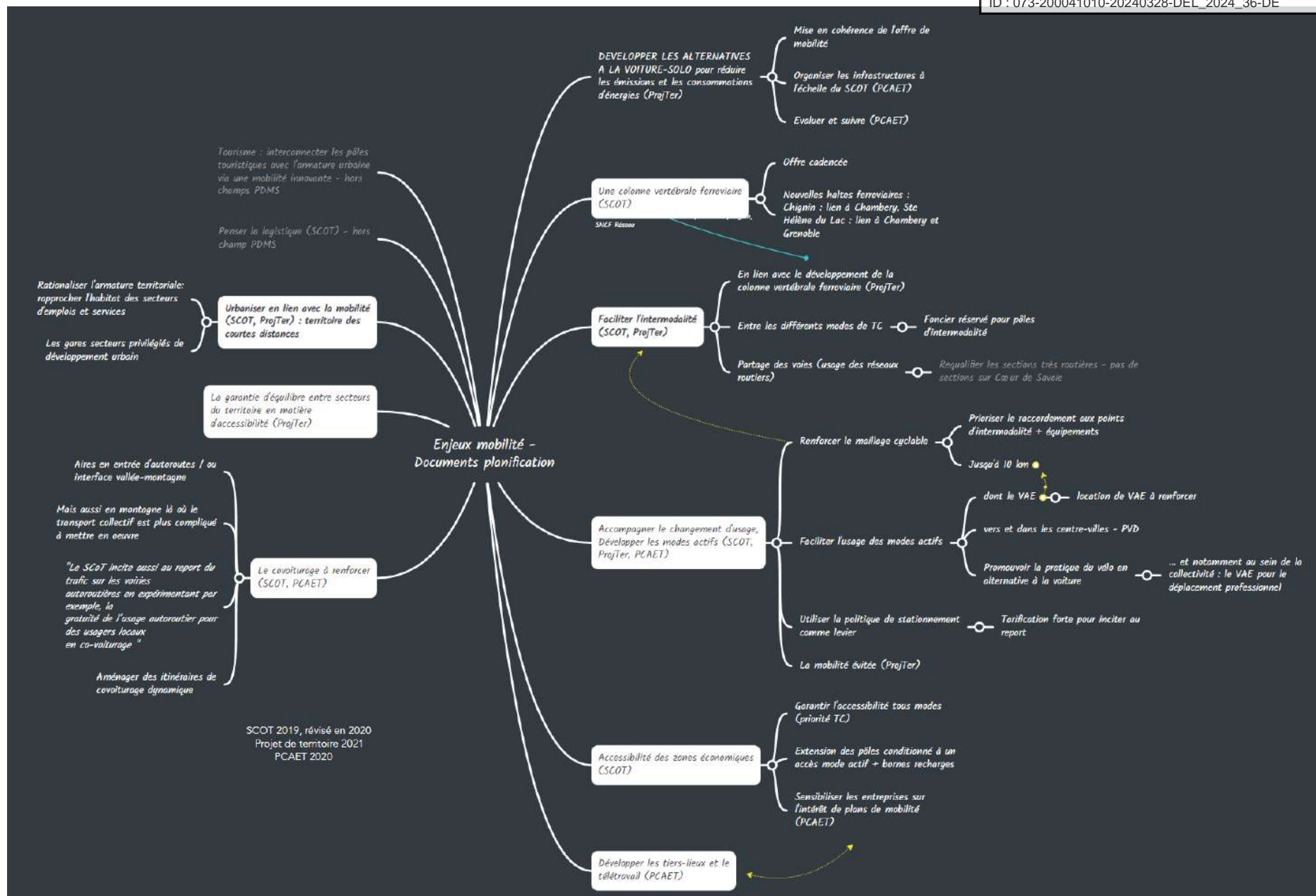
En termes d'enjeux et objectifs, les documents de planification identifient un certain nombre de thématiques à traiter, décrites dans le graphe ci-contre.

2

3

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

4

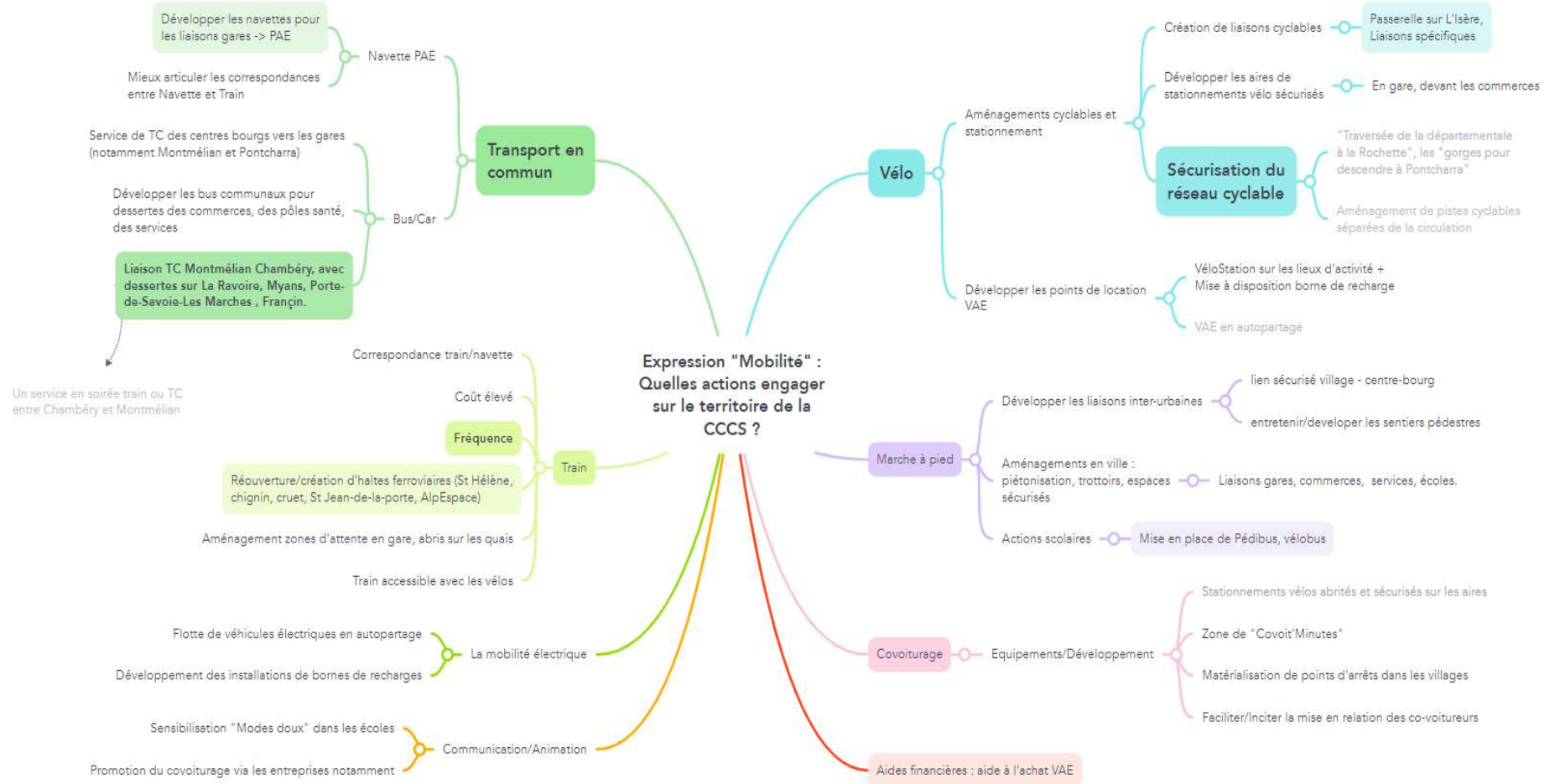


ENJEUX & OBJECTIFS : LES BESOINS VUS PAR LES CITOYENS

- 1
- 2
- 3
- 4

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

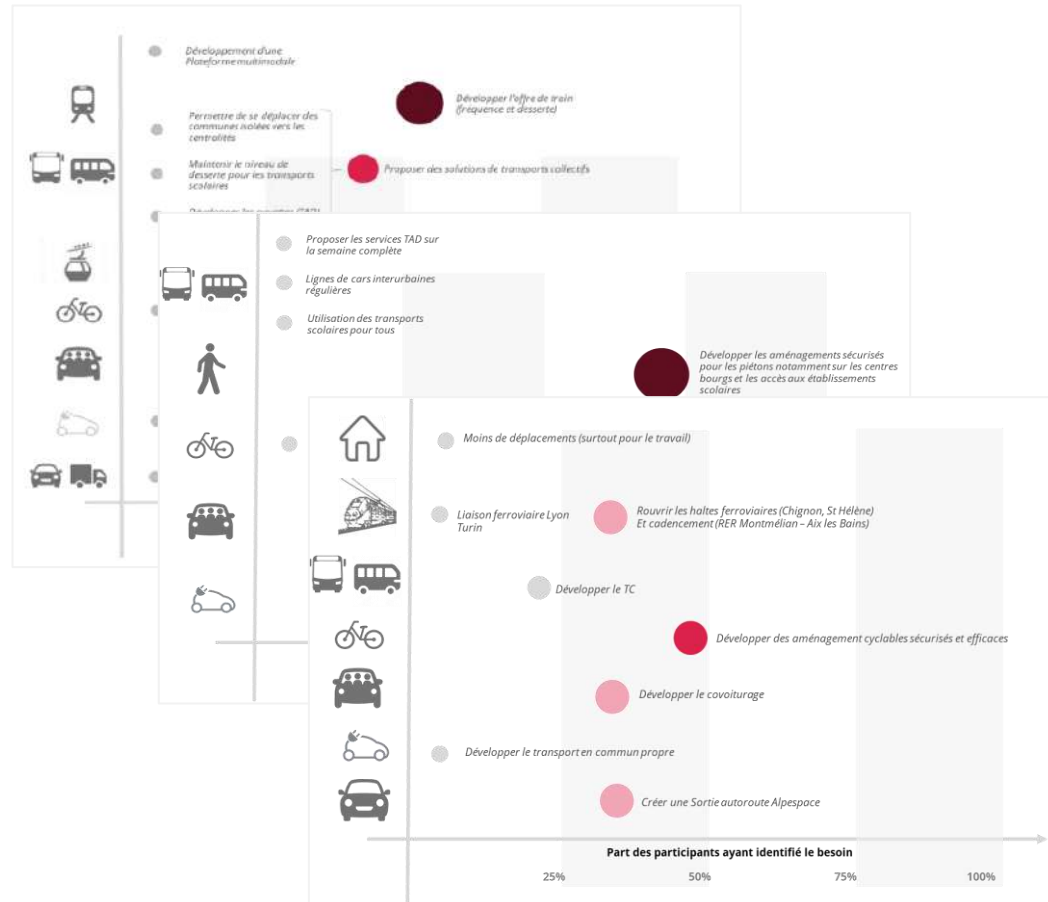
Le graphe ci-contre présente les résultats des réponses libres formulées par les répondants (240 répondants), en couleur les sujets les plus mentionnés. En couleur + gras, les sujets à très forte occurrence.



- 1
- 2
- 3
- 4

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

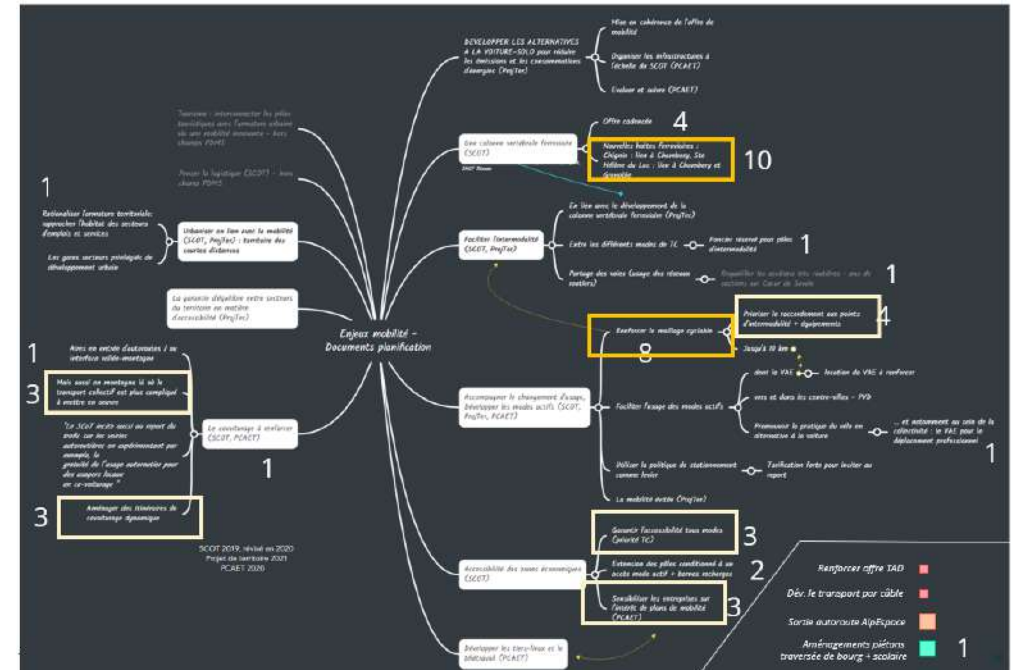
1 NOV 2022 3 ateliers par secteurs (élus) : des enjeux et besoins à traiter – point de vue des élus



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

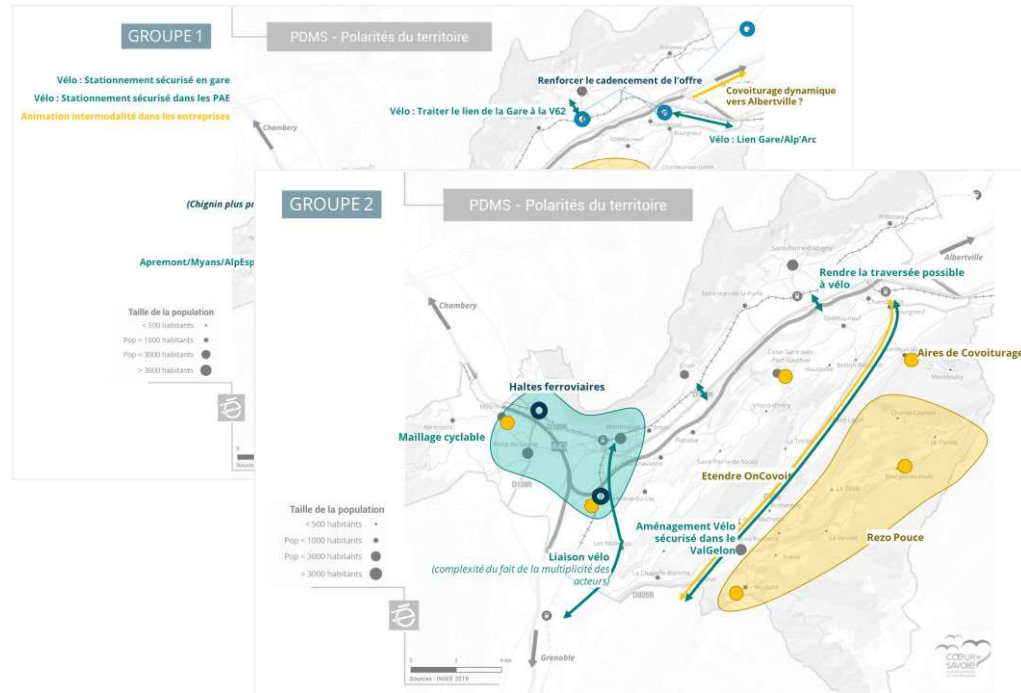
1 : priorisation des objectifs

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



- 1
- 2
- 3
- 4

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

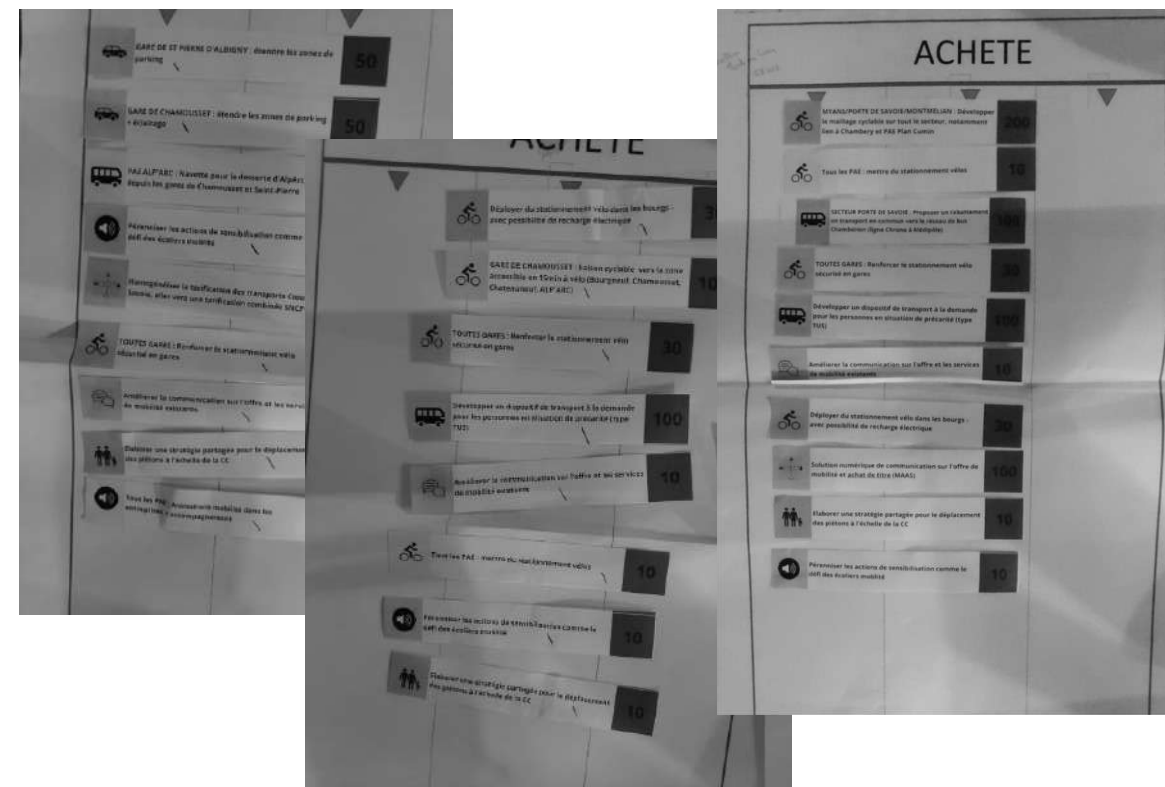


Ce travail sur les objectifs mobilité du territoire, et sur le zonage des stratégies, a permis de faire émerger des convergences : les gares comme colonne vertébrale, le vélo plutôt à l'ouest et autour des gares, le développement du covoiturage dans la vallée des huiles, le ValGelion, le Val Coisin,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

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

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

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



1

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

2

3

OBJECTIF 1 - Conforter l'armature ferroviaire comme squelette.

4

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

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

OBJECTIF 4 - Communiquer, accompagner les actions.

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

1

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

2

3

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

4

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

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

La desserte des pôles générateurs, et notamment des PAE AlpEspace, Valgelon/Le Heron et Alp'Arc autrement qu'en voiture est améliorée.

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

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

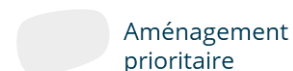
Les deux haltes de St-Hélène et Chignin apparaissent sur la carte, comme perspectives (échéance de réalisation à plus de 10 ans).

4 OBJECTIFS (couleur)

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

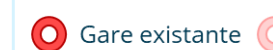
MODE CONCERNE (forme)

VELO



Aménagement prioritaire

TRAIN



Gare existante

TRANSPORT EN COMMUN



Transport en commun / Navettes
Nouveau service



Transport en commun / Navettes
Renforcement ou Extension de service

COVOITURAGE



Extension Ligne covoiturage
dynamique



Existant pour mémoire



STRATEGIE RETENUE SUR LE TERRITOIRE

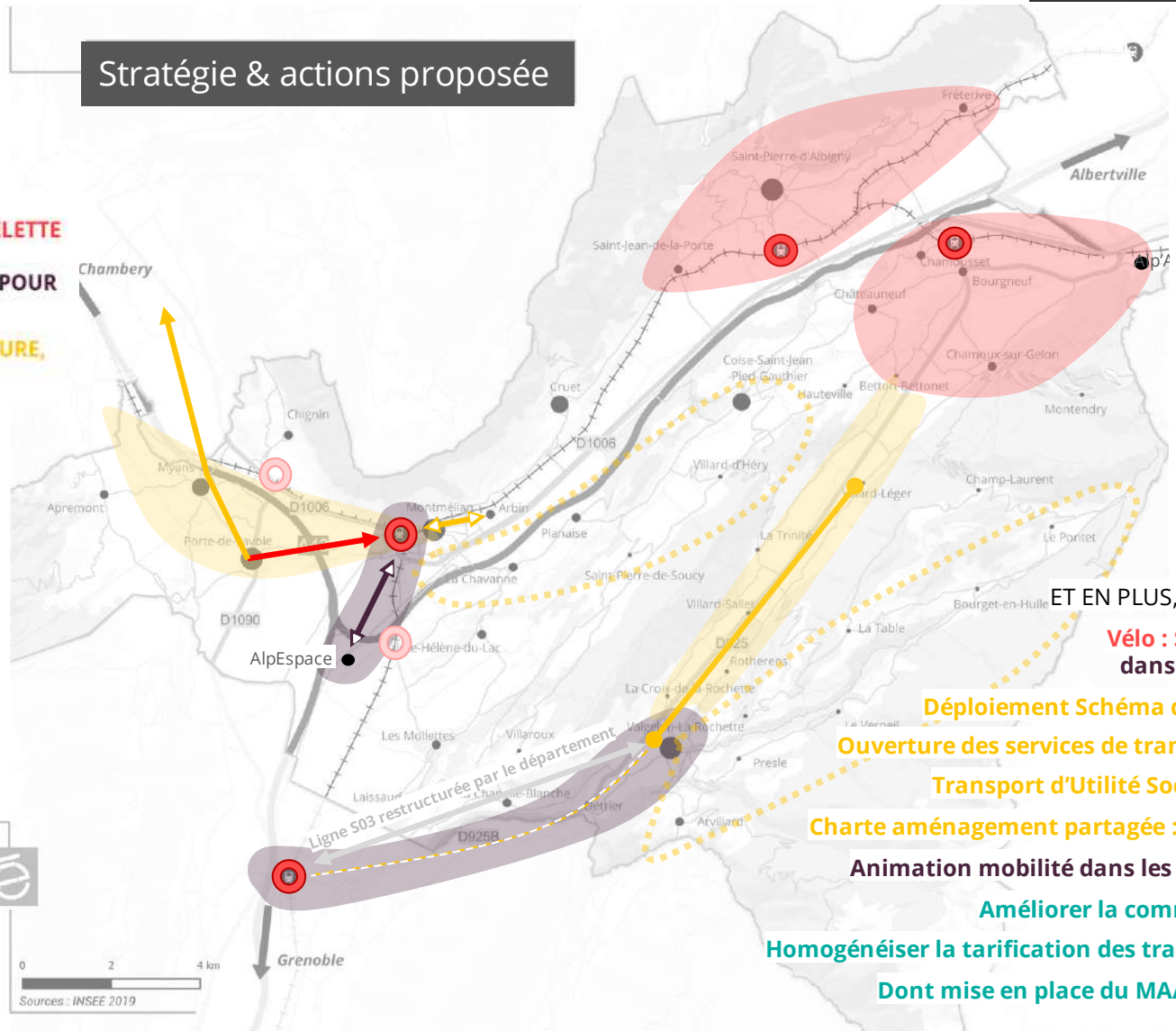
Envoyé en préfecture le 05/04/2024
Reçu en préfecture le 05/04/2024
Publié le
ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE

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

2

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

Stratégie & actions proposées



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



1

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

2

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

3

LA PRIORITE FONCTIONNELLE – carte ci-après :

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

4

Elle reflète la pertinence intrinsèque de l'action

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



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

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

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

L'intérêt de ces deux priorités ?

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

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

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

STRATEGIE : PRIORITE FONCTIONNELLE DES ACTIONS

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

4 OBJECTIFS (couleur)

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

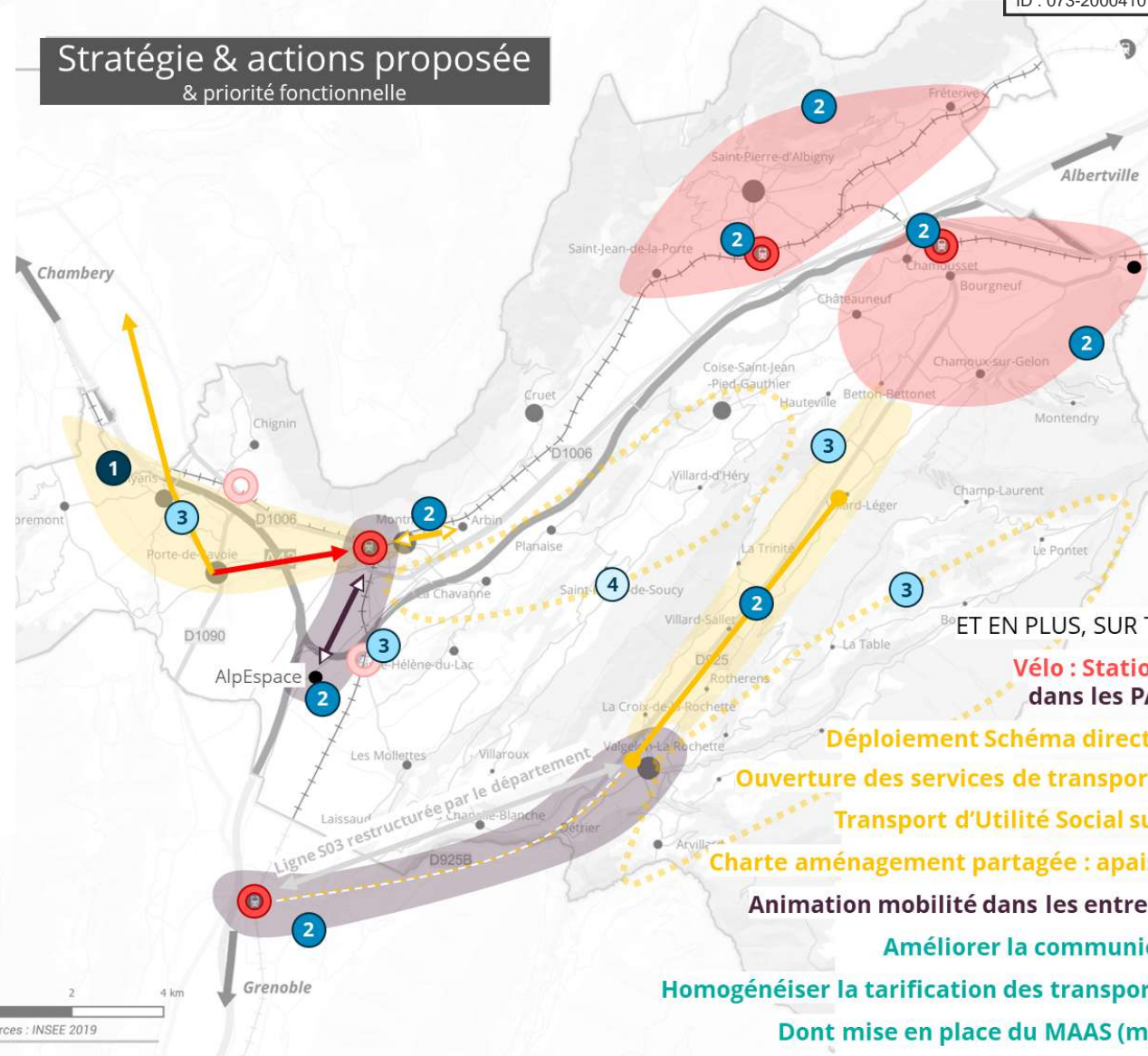
MODE CONCERNE (forme)

- VELO**
- Aménagement prioritaire
- TRAIN**
- Gare existante
 - Halte (long-terme)
- TRANSPORT EN COMMUN**
- ↔ Transport en commun / Navettes Nouveau service
 - ↔ Transport en commun / Navettes Renforcement ou Extension de service
- COVOITURAGE**
- Extension Ligne covoiturage dynamique
 - - - - - Existant pour mémoire
 - Covoiturage spontané

PRIORITE FONCTIONNELLE

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

Stratégie & actions proposées & priorité fonctionnelle



ET EN PLUS, SUR TOUT LE TERRITOIRE

Vélo : Stationnement en gare, dans les PAE, dans les bourgs

Déploiement Schéma directeur vélo (niveau 1)

Ouverture des services de transport scolaire au public

Transport d'Utilité Sociale sur tout le territoire

Charte aménagement partagée : apaisement des bourgs

Animation mobilité dans les entreprises tous les PAE

Améliorer la communication, sensibiliser

Homogénéiser la tarification des transports Cœur de Savoie

Dont mise en place du MAAS (mobility as a service)

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

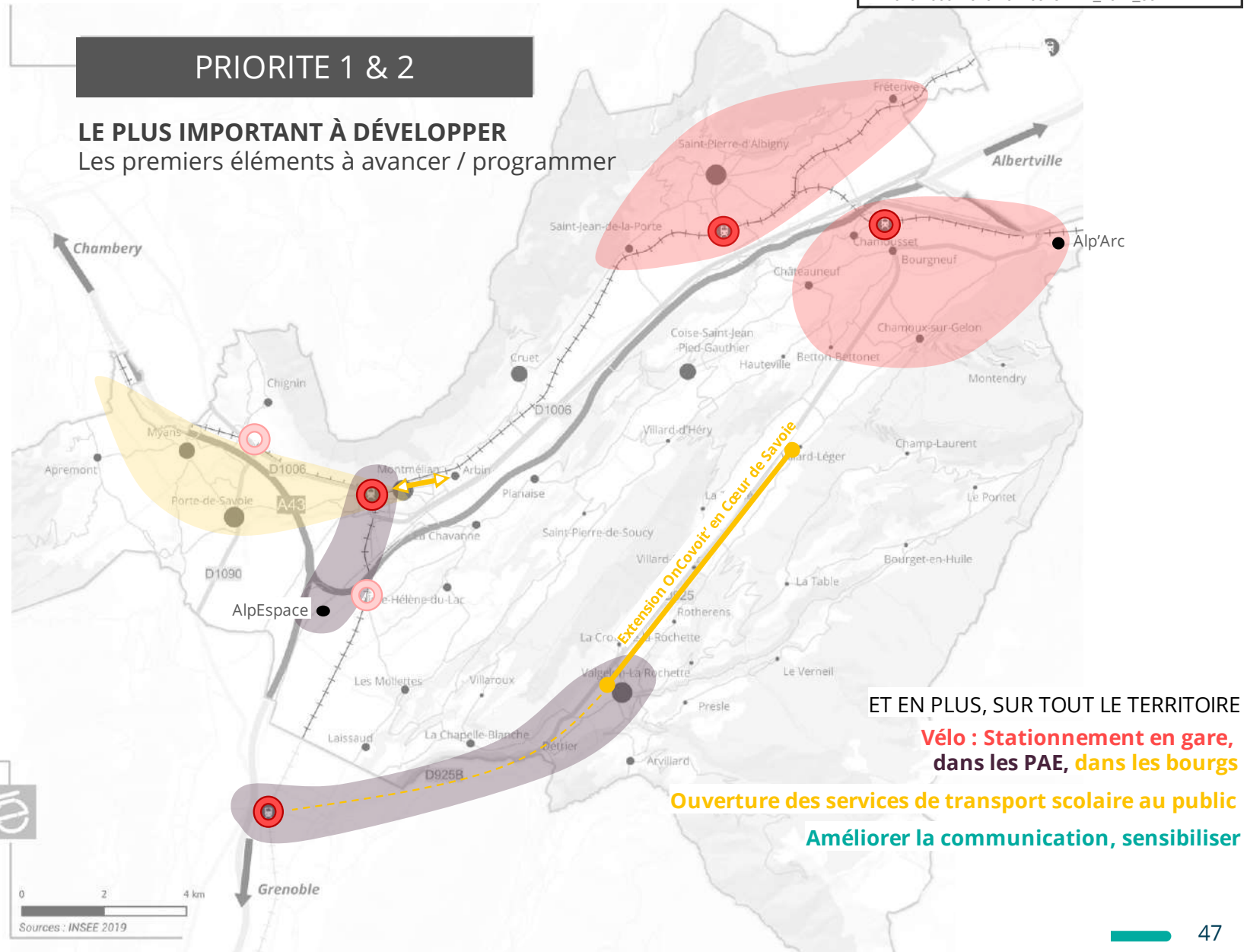
STRATEGIE : PRIORITE FONCTIONNELLE DES ACTIONS : 1 & 2

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

- 1
- 2
- 3
- 4

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

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

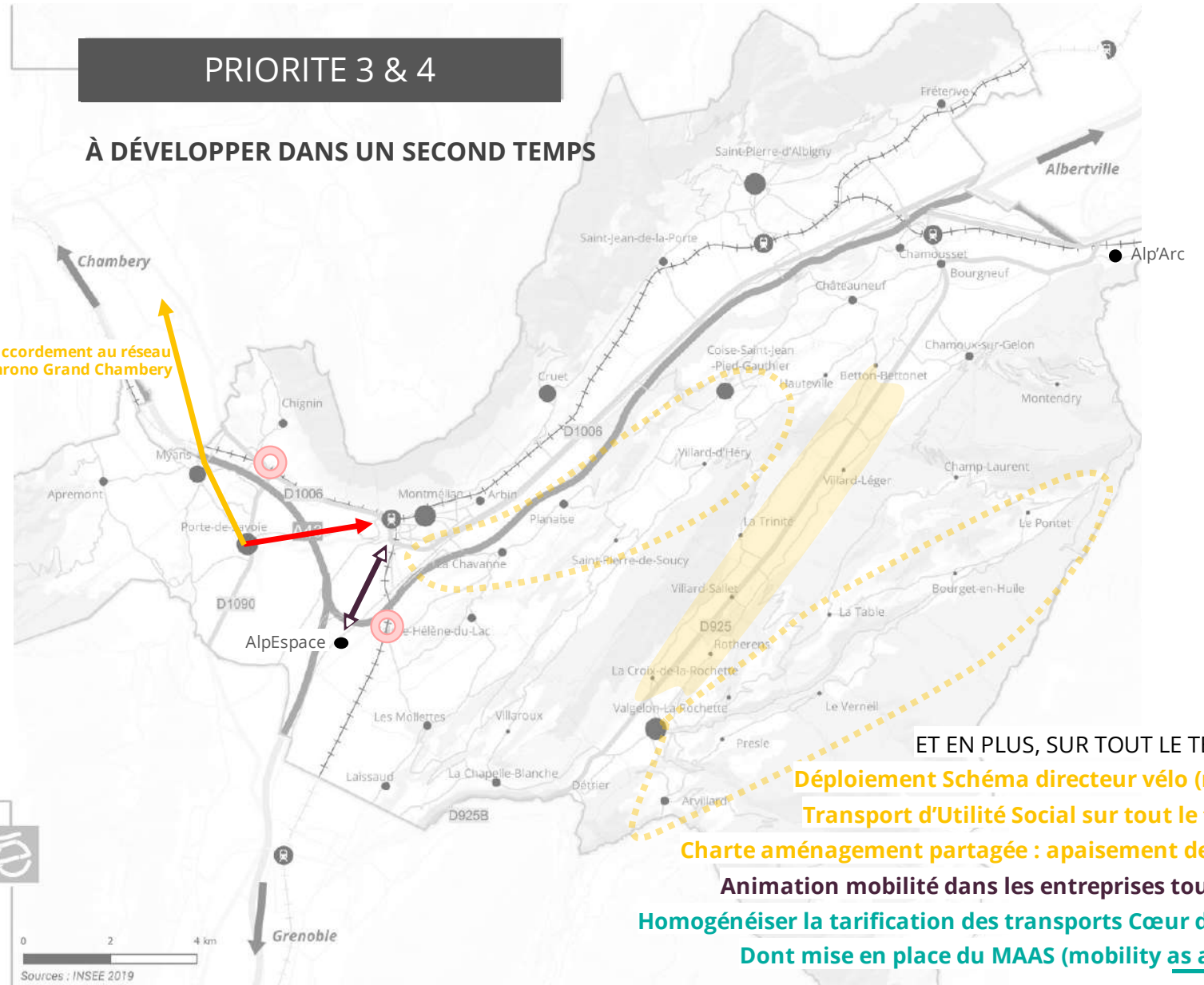


STRATEGIE : PRIORITE FONCTIONNELLE DES ACTIONS : 1 & 2

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

- 1
- 2
- 3
- 4

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



Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

Berser
Levrault

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE



 **EBULIS**
stratégie & mobilité

Fin du document

Contact référent projet :

VACHE Violaine (CCCS) : 04 79 60 59 22

DELEARDE Camille (EBULIS) : 07 61 80 66 29



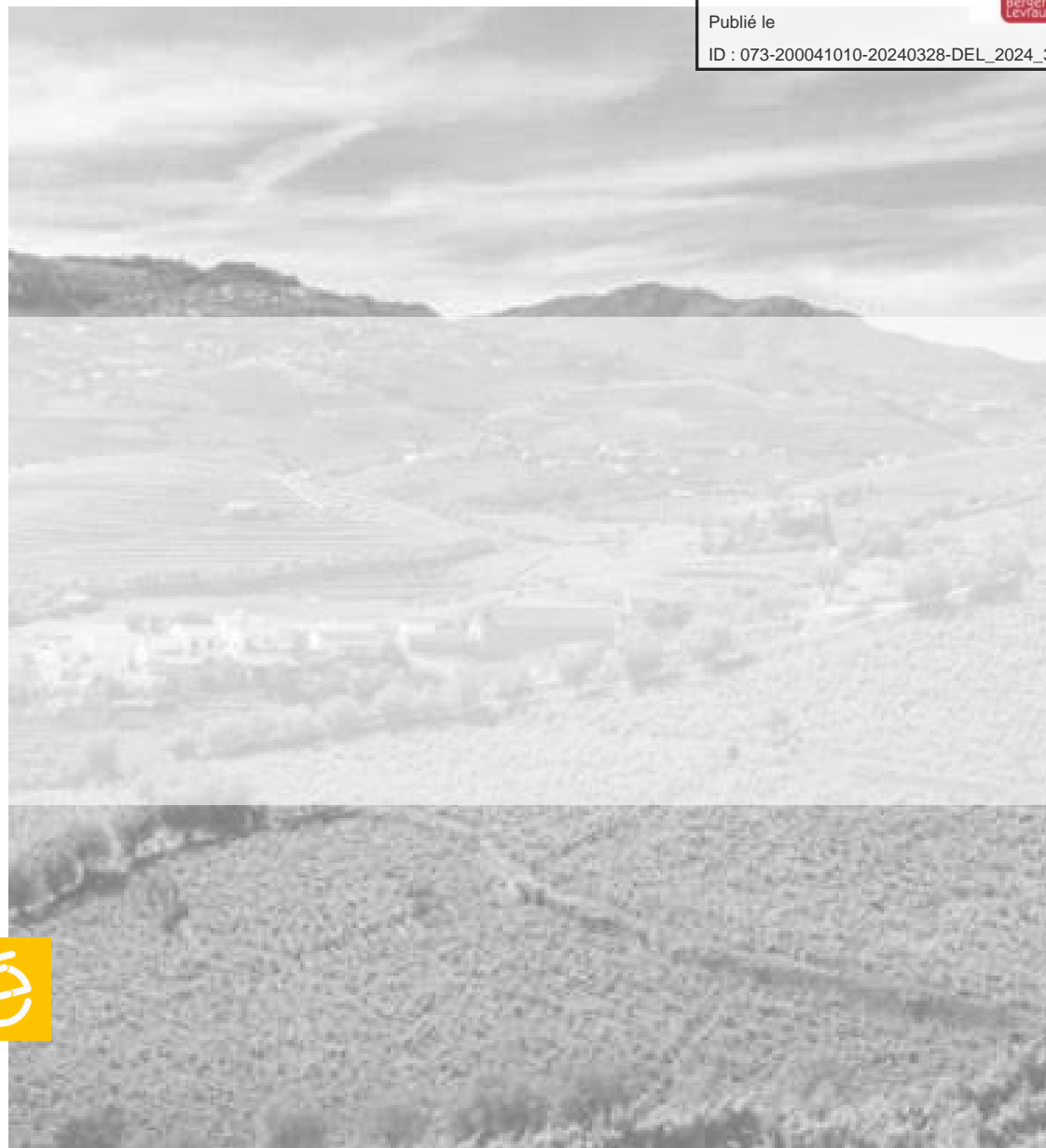


ANNEXES

Techniques : trafic moyens journaliers

Concertation :

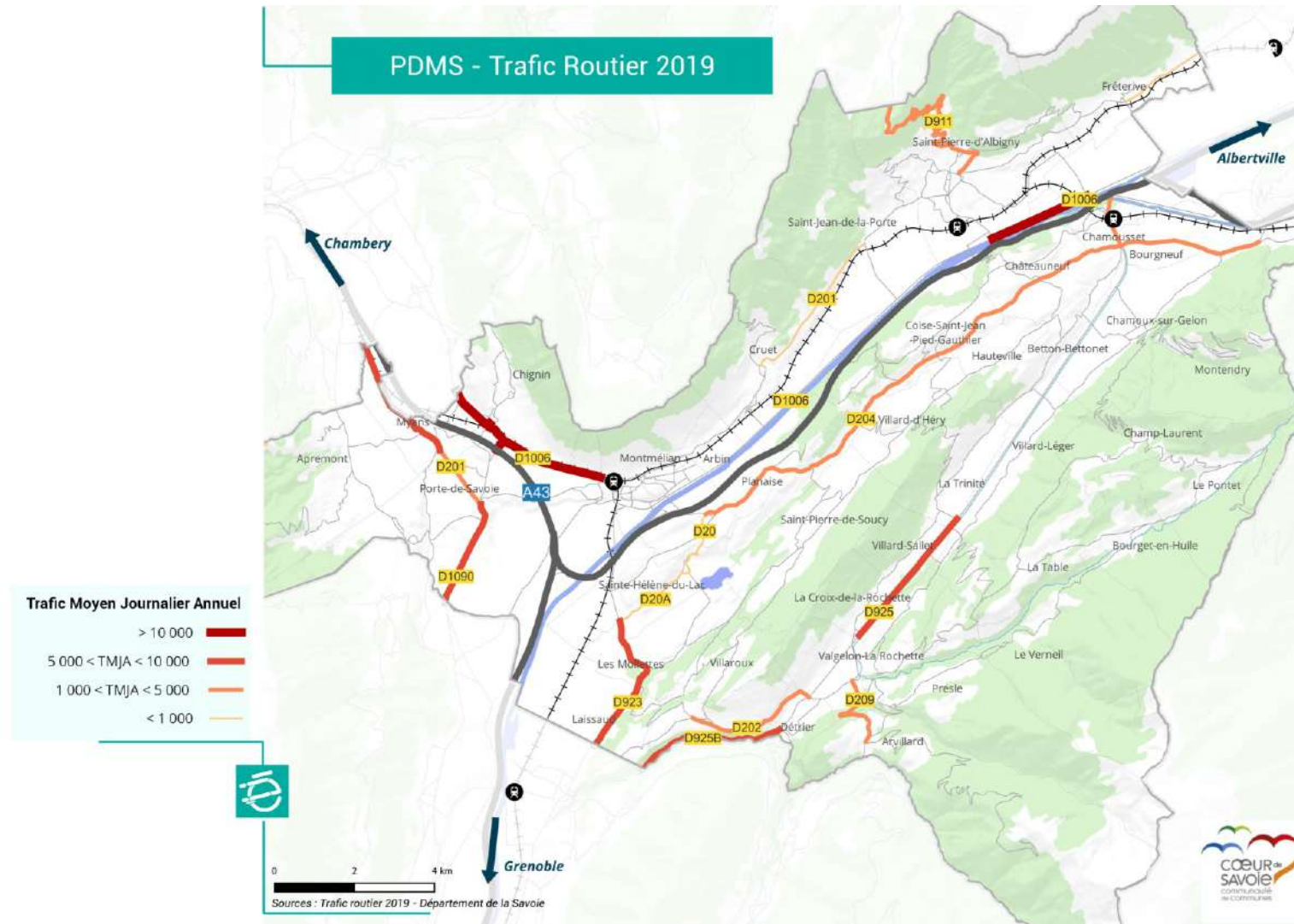
- Extraits résumé des entretiens
- L'ensemble des compte-rendu fournis dans un dossier annexe



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

TMJA : trafic moyen journalier annuel

Source : département



Région Auvergne Rhône-Alpes

La Région met en place des antennes locales à disposition des collectivités pour communiquer et servir de relais vers ces services. Sur le territoire de Cœur de Savoie, la Région n'organise que l'offre de train et la ligne S03.

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

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

Points d'évolution de la Région

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

Département

Pôle Aménagement - Direction des Infrastructures

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

Points importants selon le département :

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

DDT – Mission mobilité

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

Projets en cours pouvant contribuer aux orientations du PDMs:

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

Points importants selon la DDT :

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

Extrait compte-rendu

Métropole Savoie

Syndicat mixte en charge du SCOT :

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

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

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

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

Projets en cours :

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

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

Points importants selon Métropole Savoie :

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

Agence Ecomobilité

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

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

Le vélo :

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

Le covoiturage :

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

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

Animations/Actions :

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

Orientations à considérer dans le PDMS :

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

La Partageraie Centre social associatif

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

Contexte :

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

Atouts mobilité :

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

Freins :

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

Attentes :

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

Souhait :

- Être testeur de vélo cargo et faire une animation.

La Roue Libre Association vélo

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

Atouts mobilité :

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

Freins :

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

Attentes :

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

Souhaits :

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

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

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

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

Atouts mobilité :

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

Freins :

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

Attentes :

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

Souhaits :

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



Annexe 2 - PDMS - Résultats de l'enquête citoyens



Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE



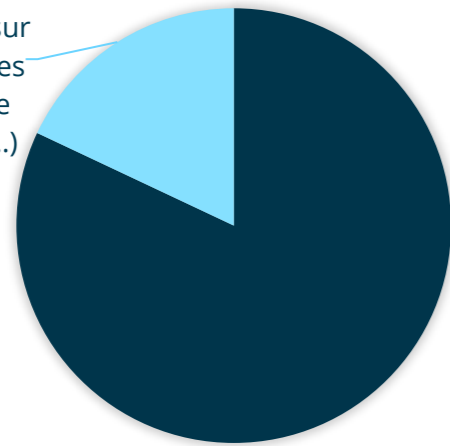
CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

Les répondants

Qui a répondu à l'enquête ?

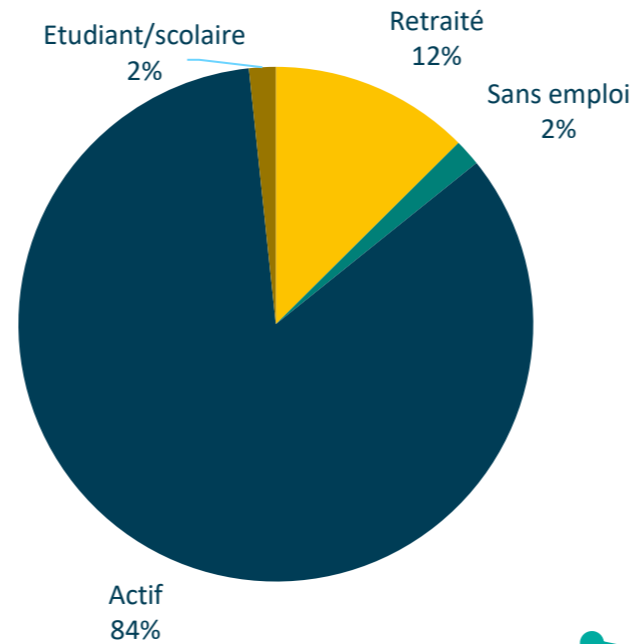
20% des répondants sont des usagers du territoire, non résidents.

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



Habitez sur la Communauté de communes Cœur de Savoie 82%

Statuts des répondants :



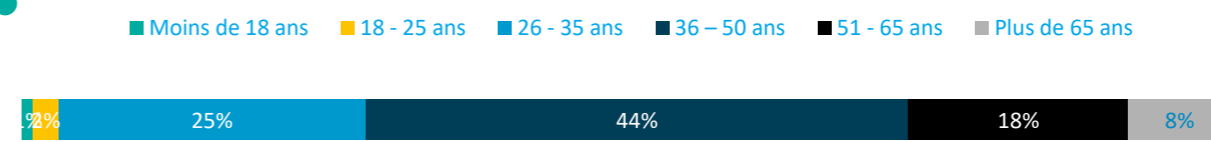
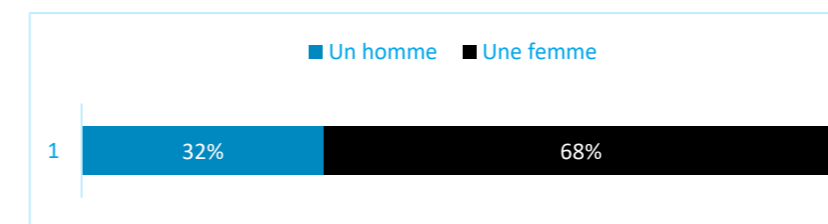
Une grande représentativité des actifs. Les retraités et étudiants sont sous représentés par rapport à la structure de la population de la CCCS.

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

239

réponses

Genre et âge :



Où habitent-ils ?

Parmi les habitants

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

Les usagers hors CCCS

53 % d'entre eux viennent de Grand Chambéry.

Où travaillent-ils ?

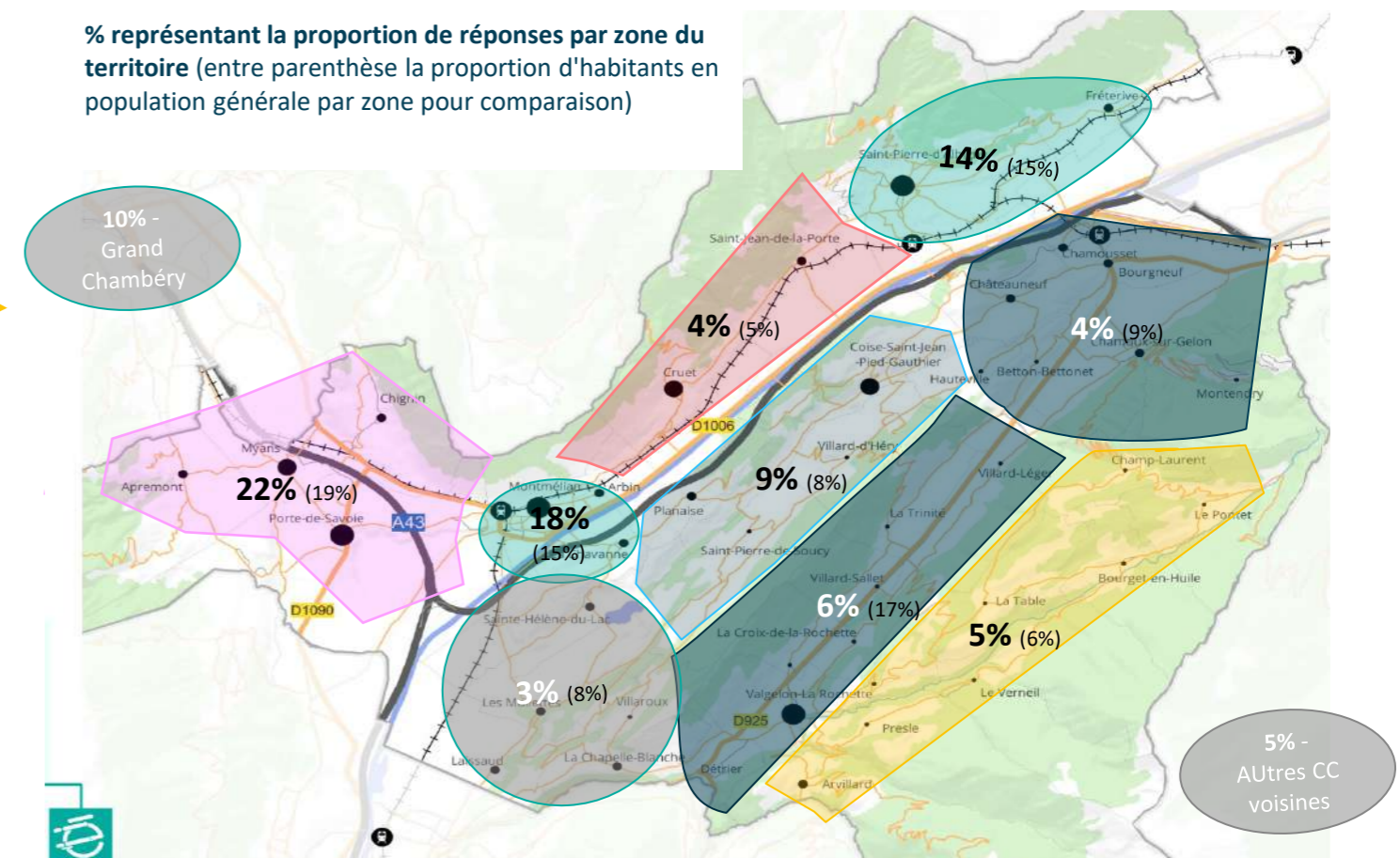
Les habitants de la CCCS qui travaillent sur la CCCS :

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

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

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

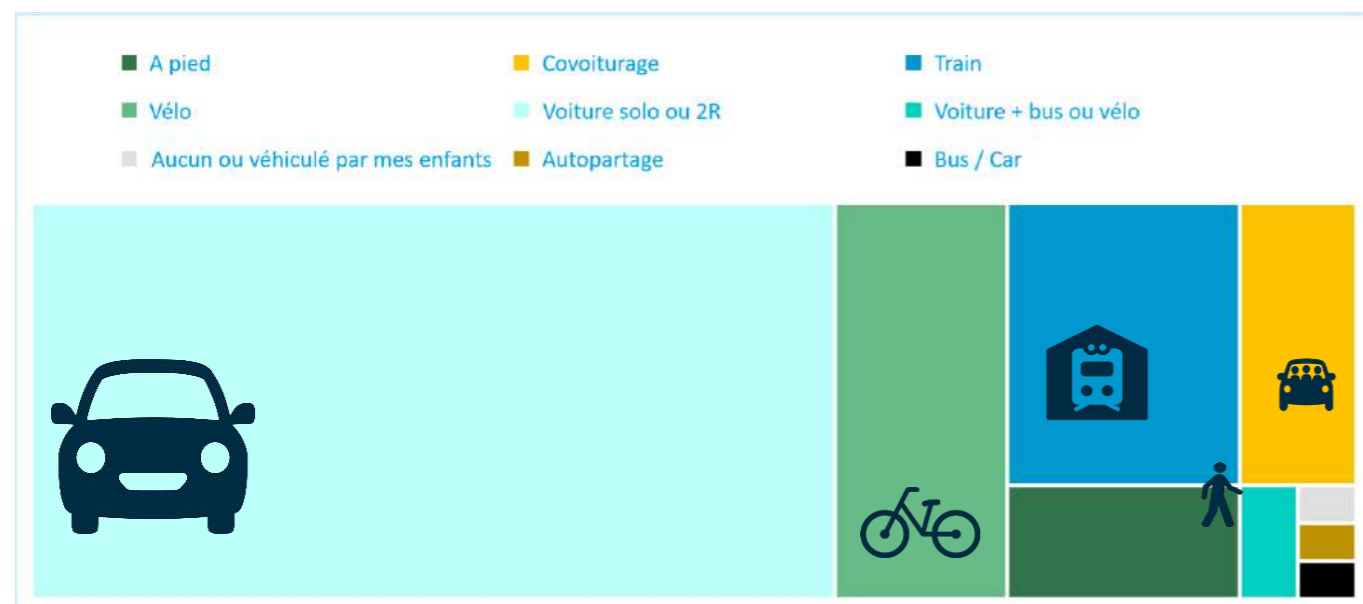
% représentant la proportion de réponses par zone du territoire (entre parenthèse la proportion d'habitants en population générale par zone pour comparaison)



CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

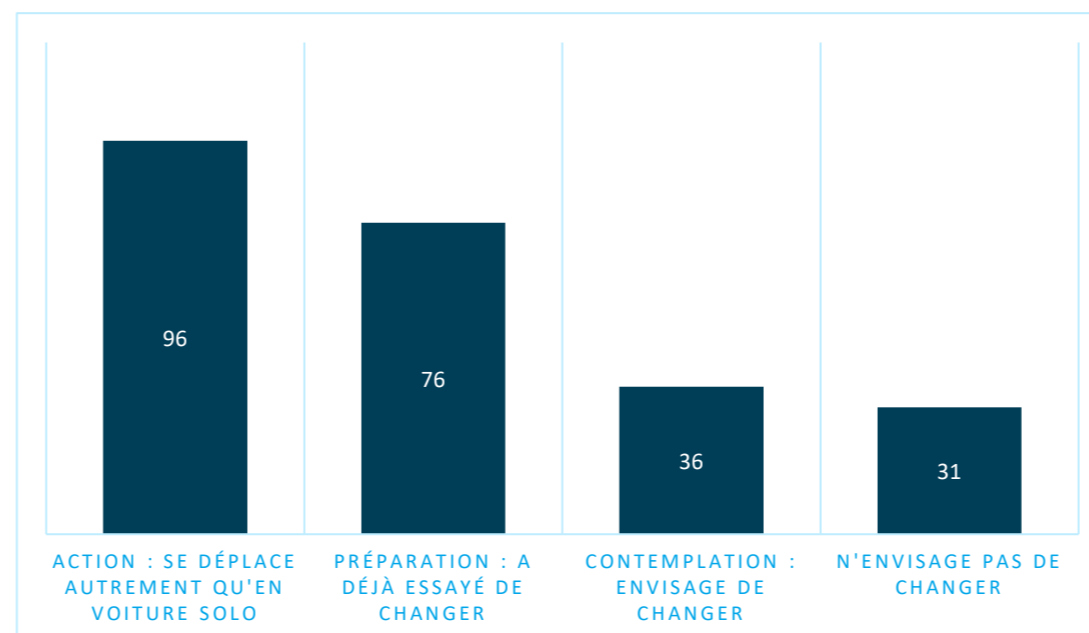
Modes de déplacements

Mode de déplacement principal ?



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

Envisagez vous de changer de mode de transport ?



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

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

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

Retours d'expérience, freins, leviers d'actions

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

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

ZOOM VELO



Vélo (35%)

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

Plus d'aménagements

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

Les Marches
Francin
Combe de Savoie

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

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

Dangereux

Aide à l'achat

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

avec des auvents pour la pluie

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

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



Vélo (~35%)

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

Prix d'achat VAE

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

Distance

Dénivelé

Sécurité

Transpiration

CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

ZOOM TRAIN

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

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



Train (30%)

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

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

Le train va vite

Manque cadencement Ponctualité

« La ponctualité et la fiabilité »

Plus de trains
matin et soir

La tranche 7h30/8h

Des rames spéciales vélo

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

Accessibilité gare

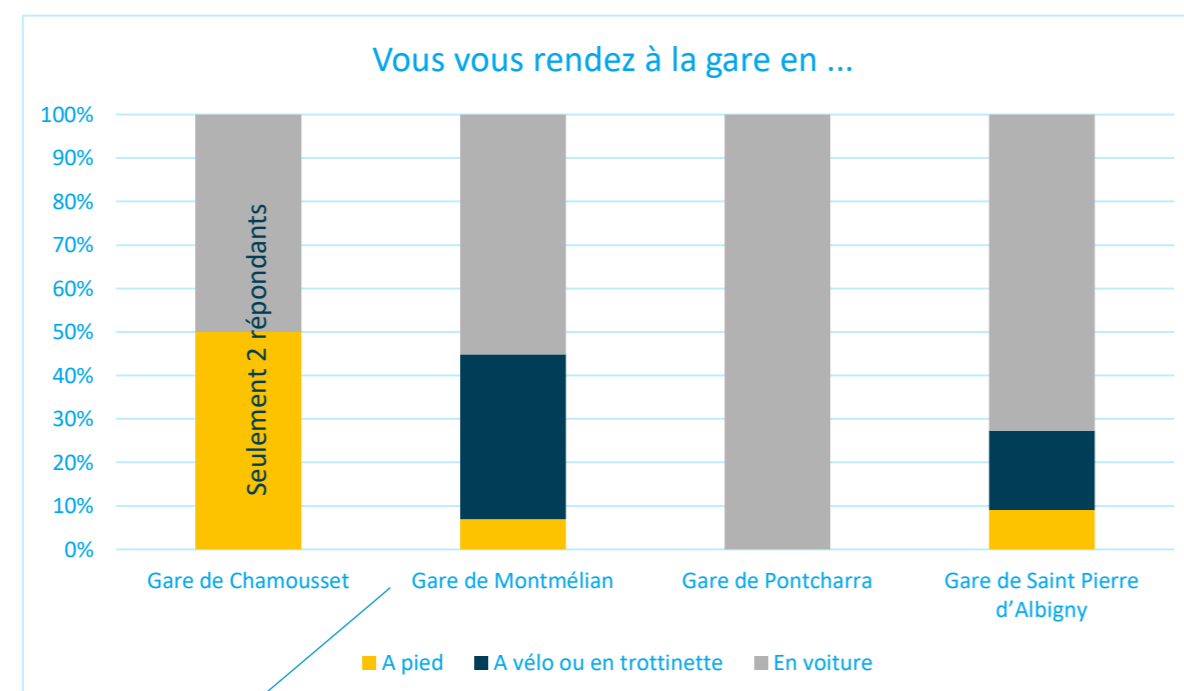
Services en gare

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

Matériel plus fiable

Train trop cher

Comment se rendent-ils à la gare ?



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



Train (~35%)

Pourquoi ils ne passent pas le pas vers le Train ?

Horaires des trains

Retard SNCF

inadéquats

Train trop cher

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

Souplesse de la
voiture

Retour d'expérience Intermodalité - gare par gare



Retour d'expérience accès gare St Pierre Albigny :

En voiture

Mode d'accès qui fonctionne globalement bien
A FAIRE : **100% des utilisateurs VOITURE nous parle du vélo :**
Parkings sécurisés pour les vélos (les existants sont pleins)
Ce mode de transport pourrait être utilisé pour se rendre à la gare.
Et aussi "Il faudrait de la vidéosurveillance sur tous les parkings SNCF.
Je ne vais plus à Montmélian vu le nombre de bris de verre de pare-brise au sol."

En vélo

Mode d'accès qui fonctionne globalement bien
A FAIRE : Mettre plus de box

A pied

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



Retour d'expérience accès gare Montmélian :

En voiture

Mode d'accès qui fonctionne globalement bien
+ le parking est grand
- besoin de sécuriser le parking
- des navettes permettraient de ne pas avoir à prendre sa voiture

En vélo

Mode d'accès qui fonctionne globalement bien
A FAIRE : Piste cyclable directe et sécurisée gare / centre de Montmélian
Plus de cages à vélos, notamment côté RD1006
Il faudrait des rames vélos
Signalétique vélo vers la Gare = marquer l'inconscient
Des rails sur les escaliers en gare pour les vélos



Retour d'expérience accès gare Pontcharra :

En voiture

Mode d'accès qui fonctionne bien
Pas de commentaires

CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

ZOOM COVOITURAGE

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



Covoiturage (~20%)

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

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

Ils utilisent ou ont testé On Covoit' expressions :

Pourquoi ne pas laisser le service fonctionner plus largement ?

Poursuivre la communication

Plus d'arrêts

Des aires de covoit'

Ils covoitent via un réseau de proximité ou appli expressions :

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

Développer le covoiturage dynamique
ailleurs que dans le Val Gelon

Sensibiliser/communiquer

Horaires = contrainte

Besoin de mise en relation au sein des entreprises

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



Covoiturage (~15%)

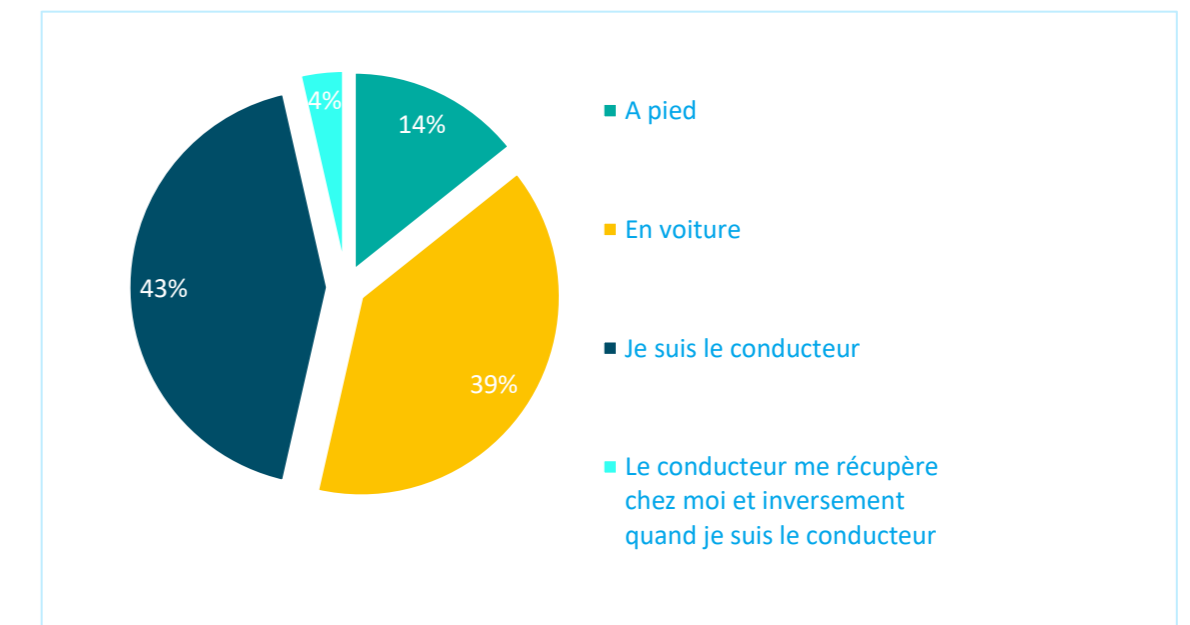
Pourquoi ils ne passent pas le pas vers le covoiturage ?

Manque de souplesse

Pas de covoitureur Identifié + horaires

Enfants

Comment se rendent-ils au lieu de covoiturage ?



ZOOM PIETONS

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



A pied (~10%)

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

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

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

Qui sont-ils

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

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

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



Quels sont les freins aux déplacements à pied ?

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

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

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

Selon les utilisateurs, que faudrait-il améliorer ?



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

CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

Ils n'envisagent pas le changement

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

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

Pas de bus.

Inexistence, ou Dangerosité et
insécurité des pistes cyclables

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

Liaison à pied non sécurisée

Utilisation du train compliqué

Horaires inadéquates

Pratique

La facilité

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

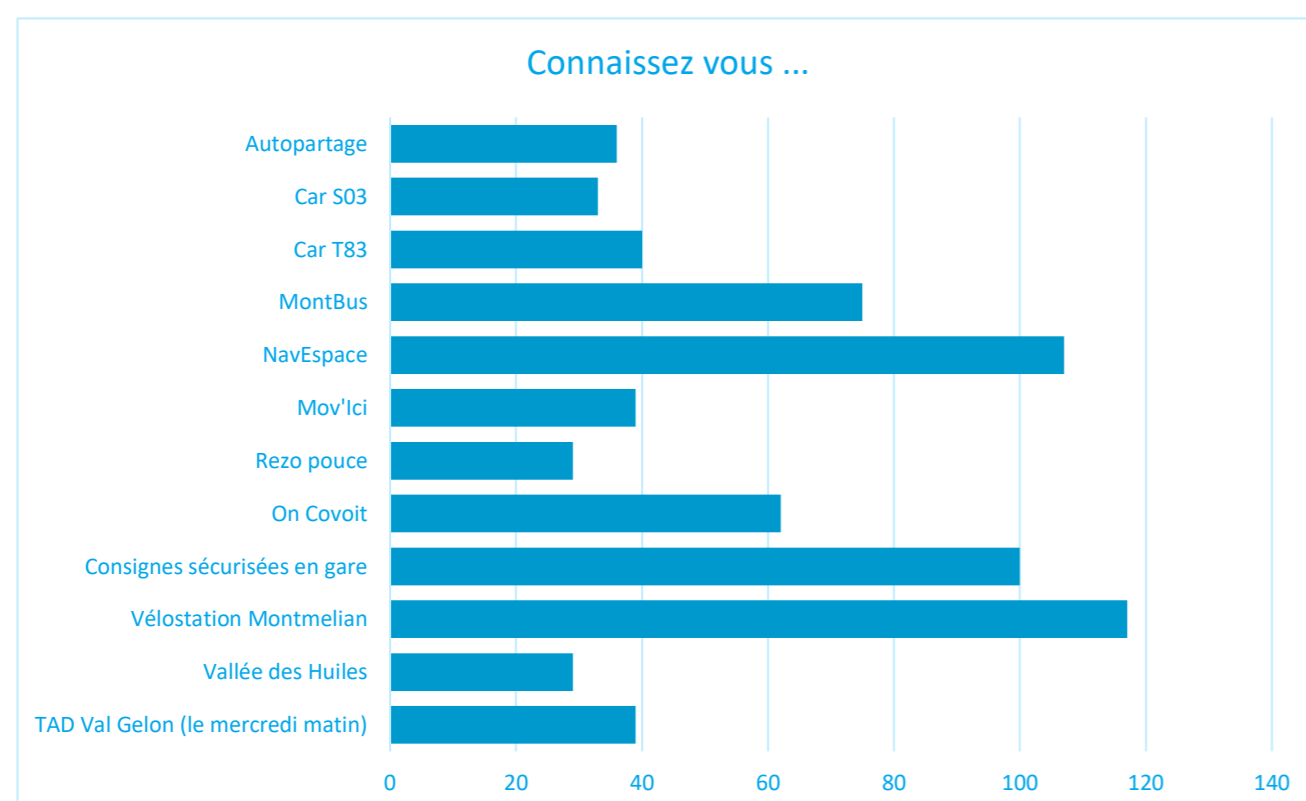
Les pourcentages indiqués pour chaque mode (par exemple les 15% n'envisageant pas le changement) sont certainement plus élevés dans la population générale.

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

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

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

Connaissance de l'offre de mobilité existante



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

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

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

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

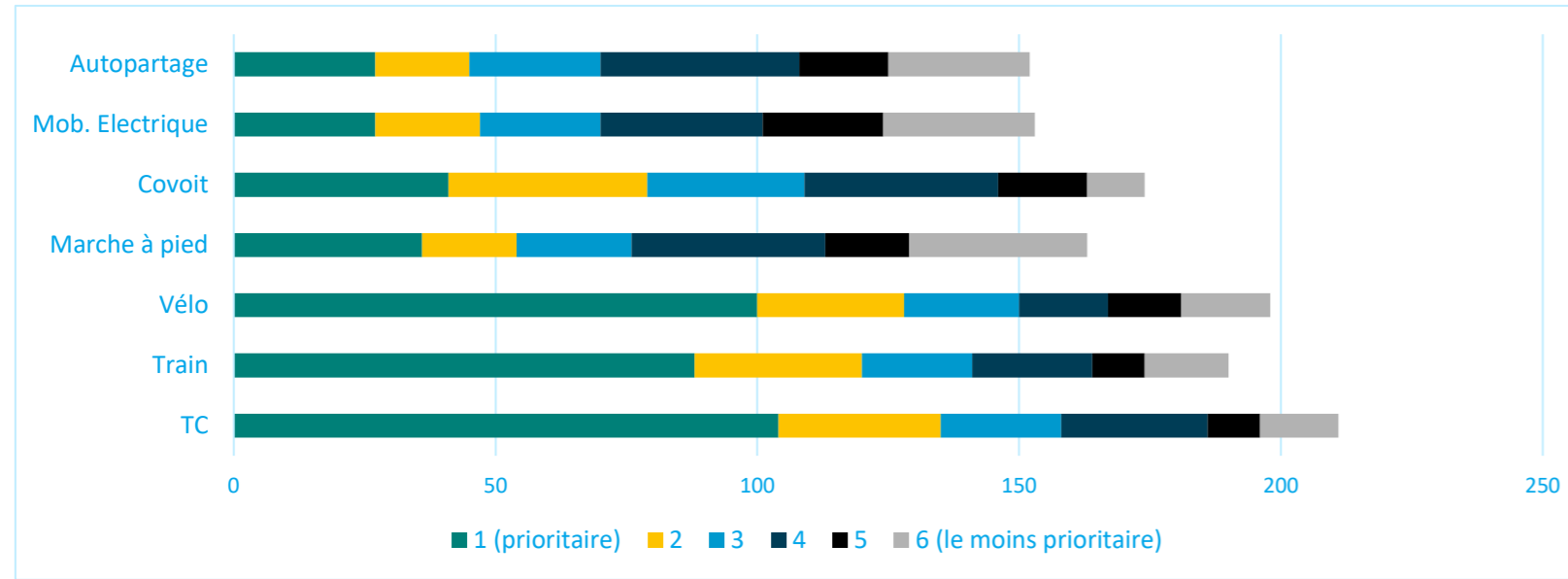
Bien connus (plus de 40% des usagers interrogés) :

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

CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE CITOYENS - JANVIER 2023

Souhaits Mobilité

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



Le graphique ci-contre présente la structure des réponses des usagers à la question : "Sur quelles thématiques voudriez-vous que la communauté de communes agisse pour améliorer vos déplacements?".
Il a été demandé aux usagers de classer leurs réponses en niveaux de priorités.

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

Souhaits d'action : les idées des habitants :

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

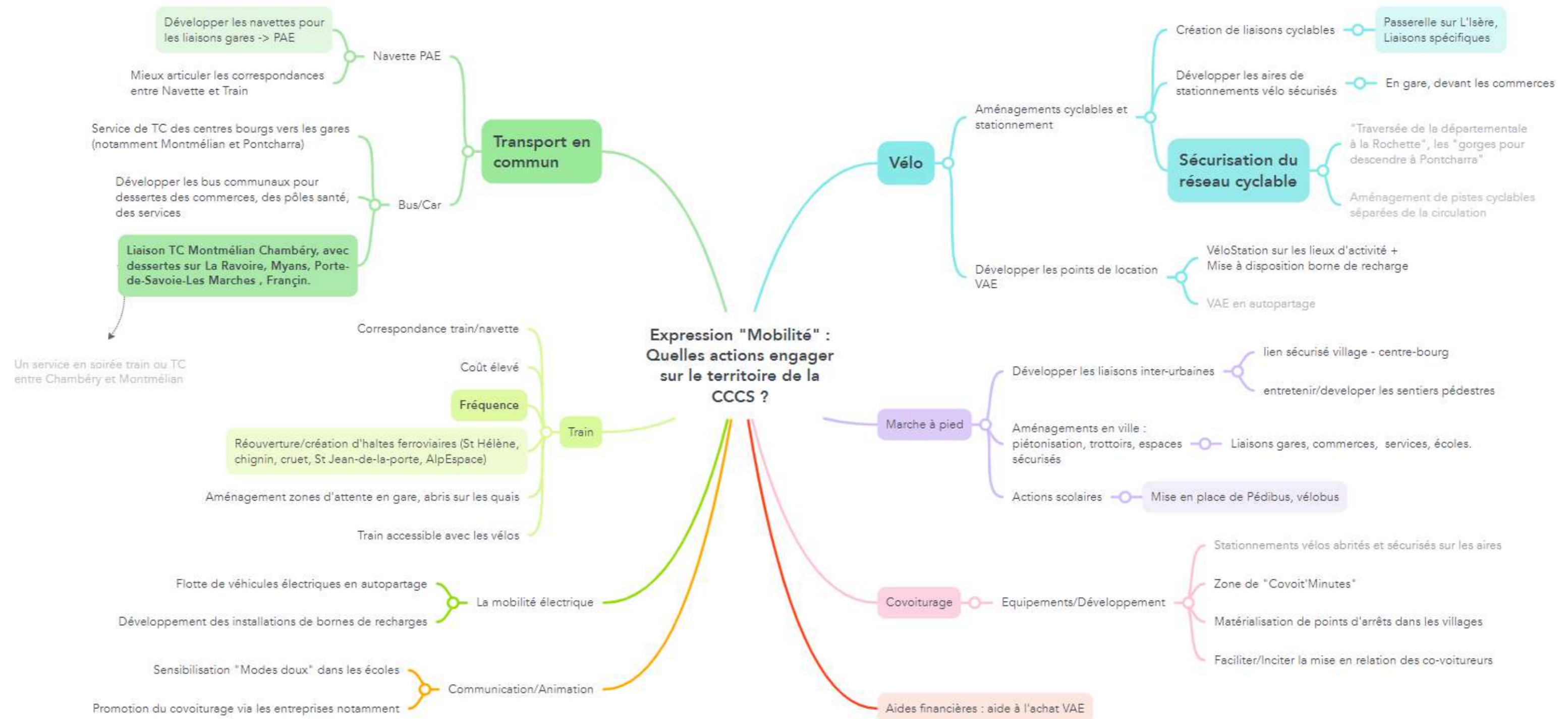
En coloré : les thématiques les plus représentées qui reviennent à de multiples reprises.

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

En Gras : les actions spécifiques suggérées plusieurs fois

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


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





Annexe 3 - PDMS - Résultats de l'enquête entreprises



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



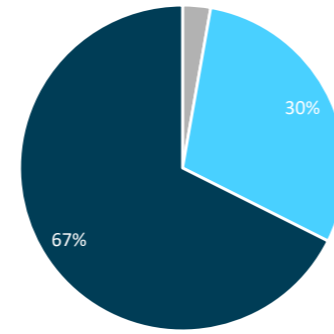
CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE ENTREPRISES - JANVIER 2023

Les répondants

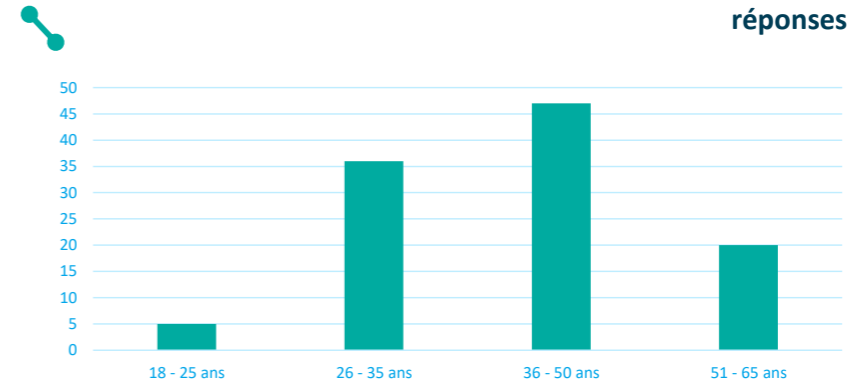
Qui a répondu à l'enquête ?

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

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



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

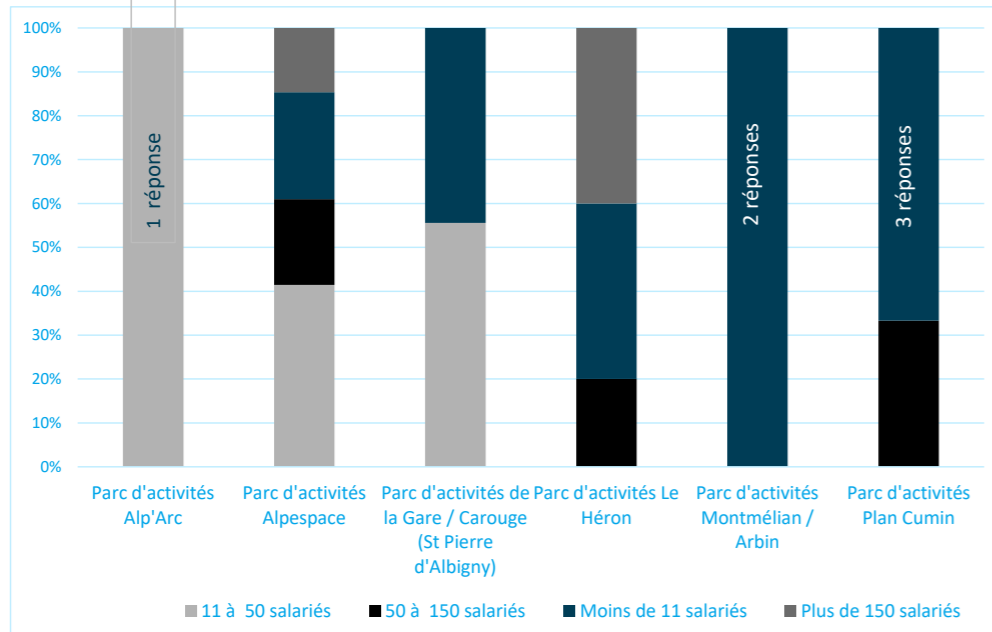


Enquête en ligne diffusée du 10 au 30/01/2023, communication sur l'enquête assurée auprès des entreprises par la CCCS

108
réponses

Les entreprises, Actions déjà engagées

Structure des entreprises :



Les dispositifs mis en place par les entreprises :

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

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

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

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

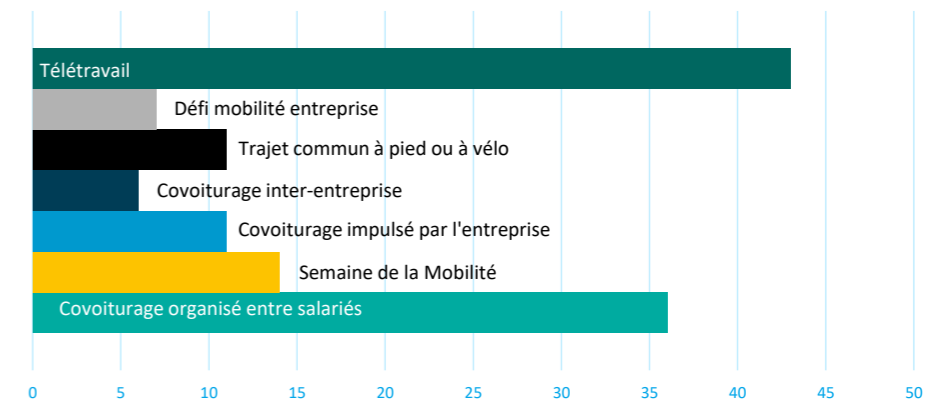
Forfait mobilité durable : une seule occurrence.

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

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

Sujet mobilité déjà évoqué avec l'employeur ?

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

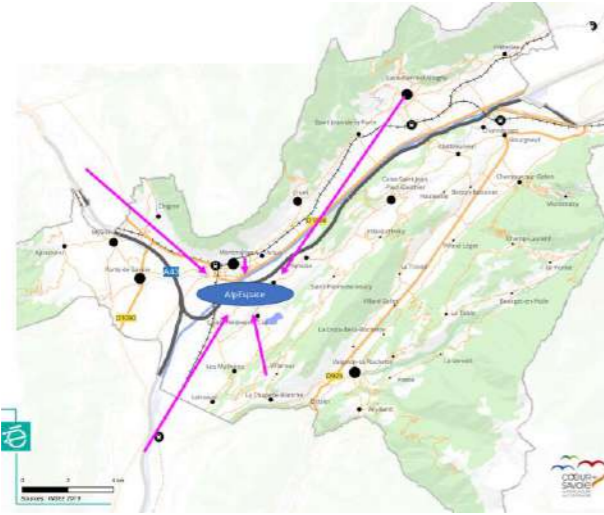


CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE ENTREPRISES - JANVIER 2023

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

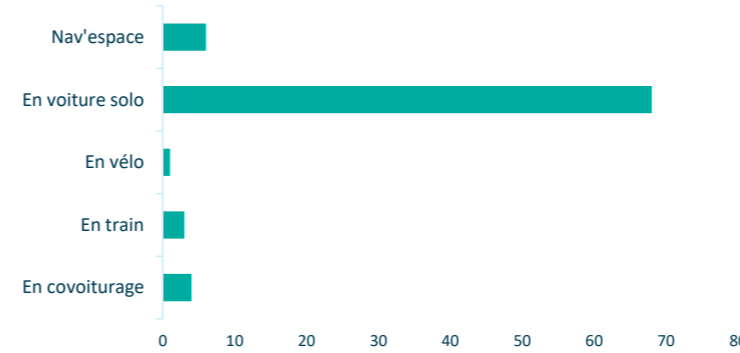
Qui sont-ils ?

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



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

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

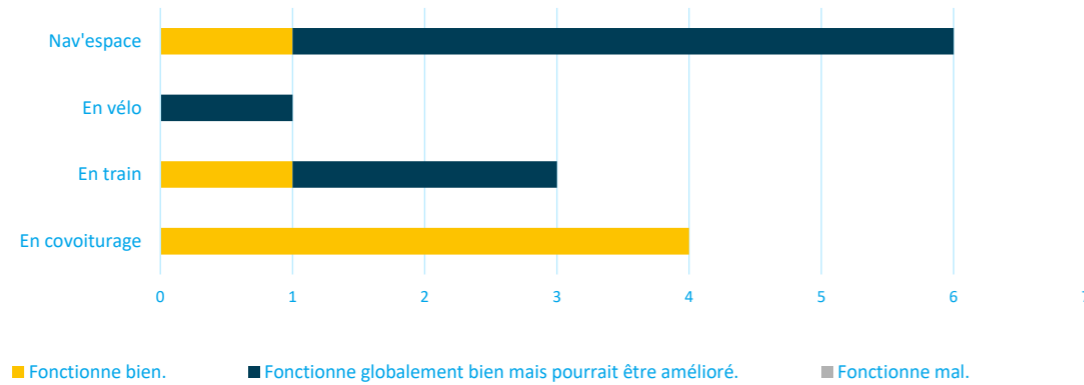


Pourquoi l'utilisation de la voiture est si prédominante ?



Pour 82% des répondants, les trajets domicile-travail sont faits 5 fois par semaine. Dans la grande majorité des cas, il n'y a pas de déplacements sur la pause méridienne. Le télétravail semble s'être installé avec des organisations plutôt contraintes (2 jours par semaines). Sans surprise, étant donné la nature des activités sur AlpEspace, les répondants travaillent sur des horaires de bureau "classiques".

Qualification des services de mobilité alternative par les utilisateurs



Pistes d'amélioration suggérées par les usagers utilisateurs des services

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

Connaissance de l'offre mobilité :

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

Communiquer "desserte, horaire, fréquence"

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



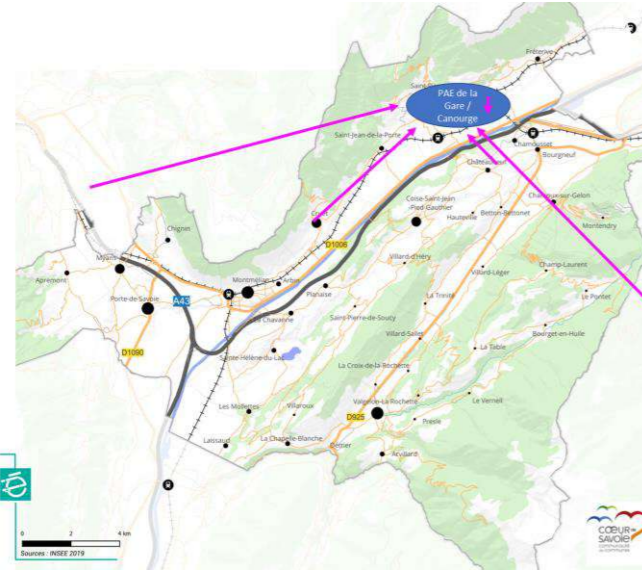
CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE ENTREPRISES - JANVIER 2023

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

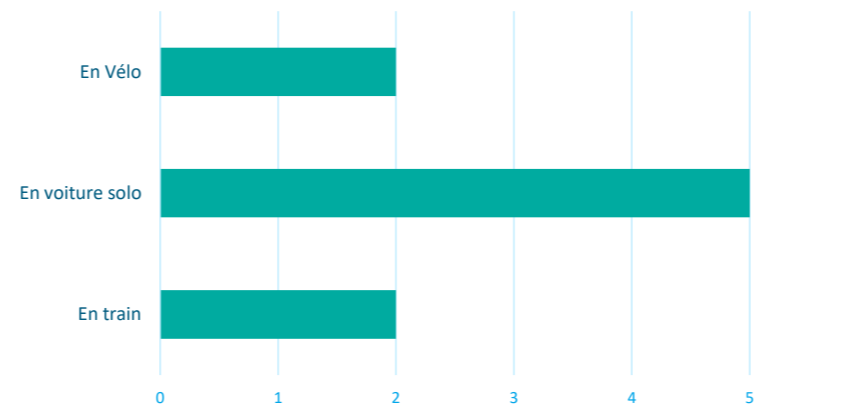
L'analyse ci-dessous est basée sur un nombre restreint de réponses. Il convient donc de considérer les retours avec recul, l'intérêt du traitement étant de donner quelques retours usagers "verbatim" sur le fonctionnement des mobilités.

Qui sont-ils ?

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



Les trajets des répondants sont réalisés :



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

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

Qualification des services de mobilité alternative?

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

Pistes d'amélioration suggérées pour chaque mode

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

Connaissance de l'offre mobilité :

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

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

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

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

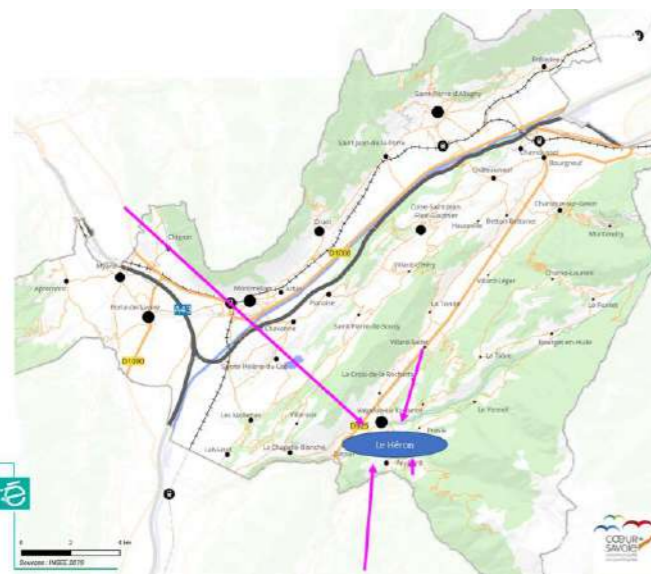
CŒUR DE SAVOIE - ENQUETE MOBILITE ENTREPRISES - JANVIER 2023

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

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

Qui sont-ils ?

Plutôt des extérieurs vivant en dehors du territoire de la CCCS



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

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

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

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

➔ Pistes d'amélioration suggérées :

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





Annexe 4 - PDMS - Budget transport



Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

Publié le

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE



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

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

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

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

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

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

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT

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

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

COUT DE FONCTIONNEMENT ANNUEL ACTUALISE	
--	--

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

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

RECETTES DE FONCTIONNEMENT

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

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

TOTAL RECETTES REELLES DE FONCTIONNEMENT
--

2 936 500	3 038 007	3 702 712	3 737 319	3 802 958	3 839 853	3 877 632	3 916 318
-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1 Vélos : velostation & aide à l'achat (préexistant)								
Consigne (achat + travaux)	50 000							
Fonds de concours communes amgt cyclable	50 000							
Aide achat VAE	20 833	20 833	20 833	20 833	20 833			
Achat nouveaux vélos	12 500	12 500	12 500	12 500				
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 1 - Coût total actualisé (€HT)	133 333 €	33 333 €	33 333 €	34 500 €	21 896 €	0 €	0 €	0 €
2 Vélos : déploiement des liaisons								
Nombre d'unités								
PRIORITE DEPLOIEMENT 1 Coût unitaire non actualisé (€HT)	260 833 €	313 476 €	1 245 384 €	518 910 €				
PRIORITE DEPLOIEMENT 2 Coût unitaire non actualisé (€HT)				223 474 €	893 894 €	372 456 €		
PRIORITE DEPLOIEMENT 3 Coût unitaire non actualisé (€HT)				177 852 €		711 406 €	296 419 €	
PRIORITE DEPLOIEMENT 4 Coût unitaire non actualisé (€HT)					57 859 €		462 874 €	636 451 €
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 2 - Coût total actualisé (€HT)	260 833 €	313 476 €	1 245 384 €	952 443 €	1 000 293 €	1 156 481 €	822 314 €	699 460 €
3 ONCONVOIT : 3 nouveaux points d'arrêt + modification application								
Nombre d'unités	1	0,5	0,5					
Coût unitaire non actualisé (€HT)	8 500 €	40 000 €	40 000 €					
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 3 - Coût total actualisé (€HT)	8 500 €	20 000 €	20 000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
4 sites de covoiturage Val Celon et Vallée des Huiles								
Nombre d'unité			1				1	
Coût unitaire non actualisé (€HT)			10 000 €				5 000 €	
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 4 - Coût total actualisé (€HT)	0 €	0 €	10 000 €	0 €	0 €	0 €	5 415 €	0 €
5 Extensions parkings Gare SPA et Gare Chamousset								
Nombre d'unité					1	1		
Coût unitaire non actualisé (€HT)					50 000 €	50 000 €		
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 5 - Coût total actualisé (€HT)	0 €	0 €	0 €	0 €	52 550 €	53 350 €	0 €	0 €
6 Charte d'aménagement								
Nombre d'unité			1					
Coût unitaire non actualisé (€HT)			15 000 €					
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 6 - Coût total actualisé (€HT)	0 €	0 €	15 000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
7 Point service vélo (dont recharge électrique)								
Nombre d'unité				1	1	1		
Coût unitaire non actualisé (€HT)				10 000 €	10 000 €	10 000 €		
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 7 - Coût total actualisé (€HT)	0 €	0 €	0 €	10 350 €	10 510 €	10 670 €	0 €	0 €
8 Stationnement vélos								
Nombre d'unité GARE		30	50					
Coût unitaire actualisé GARE (€HT)		400 €	400 €					
Nombre d'unité Communes		20	50	100	80	30	30	30
Coût unitaire actualisé Communes (€HT)		200 €	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €	200 €
Réalisé 2023	87 500 €							
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 8 - Coût total actualisé (€HT)	87 500 €	16 000 €	30 000 €	20 700 €	16 816 €	6 402 €	6 498 €	6 594 €
9 MAAS / Billettique								
Nombre d'unité							1	1
Coût unitaire non actualisé (€HT)							15 000 €	85 000 €
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 9 - Coût total actualisé (€HT)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	16 245 €	93 415 €
10 poteaux d'arrêt (Nav/Espace et Montbus)								
Nombre d'unité	37 500	1	1	1	21	1	1	1
Coût unitaire non actualisé (€HT)		10 000 €	10 000 €	10 000 €	1 000 €	10 000 €	10 000 €	10 000 €
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 10 - Coût total actualisé (€HT)	37 500 €	10 000 €	10 000 €	10 350 €	32 071 €	10 670 €	10 830 €	10 990 €
11 Remboursement encours de dette BP / aléas								
Rb K emprunté	10 402	20 761	56 070	71 731	95 890	129 465	155 421	182 136
Pas d'aléa provisionné								
Coefficient d'actualisation	1,00	1,00	1,00	1,035	1,051	1,067	1,083	1,099
Sous total 11 - Coût total actualisé (€HT)	10 402 €	20 761 €	56 070 €	71 731 €	95 890 €	129 465 €	155 421 €	182 136 €
DEPENSES D'INVESTISSEMENT (€HT)	538 068 €	392 810 €	1 363 717 €	1 028 343 €	1 134 136 €	1 237 573 €	861 302 €	810 459 €

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



RECETTES D'INVESTISSEMENT HORS 001		Projections (€TTC)								TOTAL
Libellé	Chapitre	ALLOUE 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
FCTVA	10	49 200								
sous total 20		49 200	0	0	0	0	0	0	0	0
SUBVENTION DPMT 30%	13		94 043	373 615	285 733	300 088	346 944	246 694	209 838	
SUBVENTION par appels à projets (20%)	13		78 562	272 743	205 669	226 827	247 515	172 260	162 092	
dont Subvention dédiée vélos	13		52 167	62 695	249 077	190 489	200 059	231 296	164 463	139 892
REGION_FINANCEMENT POTEAUX D'ARRET	13		10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	
sous total 13		10 000	182 605	656 359	501 402	536 915	604 459	428 955	381 930	3 292 623
RECETTES RELLES D INVESTISSEMENT		59 200	182 605	656 359	501 402	536 915	604 459	428 955	381 930	3 292 623

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

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


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

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



Annexe 5 - PDMS - Tableau des actions



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



En lien avec ?	Secteur	Mode traité	Attendu ? (résultat de la concertation)	Commentaires	Priorité fonction	Qui pilote ?					Priorité progra	Précisions concernant l'ordonnement (si écart avec la priorité fonctionnelle)		
						Coût investissement	Coût annuel d'exploitation	Complexité technique	Délais	Environnement			Financements disponibles	
OBJECTIF 1 - Conforter l'armature ferroviaire comme squelette														
					PERSPECTIVE									
					PERSPECTIVE									
					PERSPECTIVE									
1.1	TOUTES GARES : Renforcer le stationnement vélo sécurisé en gares				1	30 K€	-	+	6 mois	CCCS	Communes / SNCF	Programme Alveole	1	
1.2	TOUTES GARES : liaisons cyclables vers la zone accessible en 15min en vélo St Pierre d'Albigny: vers St-Pierre, Freterive, St-Jean-La-Porte Chamousset : vers Bourgneuf, Chamousset, Chateaufeuf, PAE ALP'ARC Montmélian : vers PAE AlpEspace, Porte de Savoie				2								1 à 3	
1.3A	GARE DE ST PIERRE D'ALBIGNY : étendre les zones de parking				2	50 K€	-	+++	12 mois	CCCS	Commune de Saint Pierre d'Albigny / SNCF		2	
1.3B	GARE DE CHAMOUSSET : étendre les zones de parking + éclairage				2	50 K€	-	+	12 mois	CCCS	Commune de Chamousset / SNCF		2	
1.4	GARE DE MONTMELIAN : Rabattement en transport en commun, et pôle relai				2	-	110 K€	+	6 mois	CCCS	Grand Chambéry		2	
OBJECTIF 2 - Offrir des solutions alternatives à la voiture pour l'accessibilité aux pôles générateurs														
2.1	Tous les PAE : mettre du stationnement vélos Sensibilisation de Cœur de Savoie vers les entreprises.				1	-	-	0	-		Entreprises	CCCS	Plan vélo Etat	1
2.2	PAE ALPESPACE : LIEN GARE MONTMELIAN : Aménagement cyclable de la gare de Montmélian à Alpespace (secursisation et continuité)				2									1
2.3	PAE LE HERON et ENTREPRISES VALGELON : LIEN GARE PONTCHARRA : Aménagement cyclable depuis Valgelon-La Rochette vers Gare de Pontcharra				2									4
2.4A	PAE ALPESPACE : LIEN GARE MONTMELIAN : Renforcer le service NavEspace depuis Montmélian				3	-	170 K€	+	8 mois	CCCS	Entreprises implantées sur Alpespace			2
2.4B	PAE ALPESPACE : NavEspace : revoir la signalétique et la communication pour rendre le service attractif				3	11 K€	-	0	8 mois	CCCS	Entreprises implantées sur Alpespace / SNCF			2
	PAE ALP'ARC : Navette pour la desserte d'AlpArc depuis les gares de Chamousset et Saint-Pierre				PERSPECTIVE									
OBJECTIF 3 - Développer les mobilités alternatives à la voiture, partout pour tous														
VAL COISIN, VAL GELON, VALLEE DES HUILES														
3.1	VAL GELON : LIEN GARE PONTCHARRA : Etendre la ligne OnCovoit jusqu'à Villard Léger - voire jusque Chamousset - + ajouts d'arrêts				2	40 K€	52 K€	+	9 mois	CCCS		Plan covoiturage 2023-2027 Etat (fond vert), Aide de l'état pour la gratification		1
3.2	VAL COISIN ET VALLEE DES HUILES : développer le covoiturage - sites de covoiturages dans les villages (signalétique dans les parkings existants), voire aller jusqu'à la mise en place de covoiturage spontané.				4	15 K€	-	+	12 mois	CCCS		Plan covoiturage 2023-2027 Etat (fond vert), Aide de l'état pour la gratification		1 et 3
3.3	VAL GELON : piste cyclable sécurisée sur tout le ValGelon (jusque Chamousset)				3									4
VALLEE DE L'ISERE														
3.4	MONTMELIAN : Etendre le service MontBus existant jusqu'à Francin et Arbin				2	10 K€	25 K€	0	6 mois	CCCS	Commune de Montmélian			2
3.5	SECTEUR PORTE DE SAVOIE : Proposer un rabattement en transport en commun vers le réseau de bus Chamberien (ligne Chrono à Médipôle)				2									
3.6	MYANS/PORTE DE SAVOIE/MONTMELIAN : Développer le maillage cyclable sur tout le secteur, notamment lien à Chambéry et PAE Plan Cumin. Dont LIEN GARE MONTMELIAN.				1									1
TOUT LE TERRITOIRE														
3.7	Déployer des stationnement vélo dans les bourgs - avec possibilité de recharges électriques				1									1 et 2
3.8	Mise en œuvre du Schéma Directeur Vélo, au-delà des aménagements à forte priorité				4									4
3.9	Développer un dispositif de transport à la demande pour les personnes en situation de précarité (type TUS), sur tout le territoire				4	-	60 K€	++	6 à 9 mois	CCCS	Associations	ADEME et TenMOD		1
3.10	Optimisation des services de transports scolaires & ouverture au public				1									2
3.11	Elaborer une charte d'aménagement commune et partagée pour le déplacement des piétons à l'échelle de la CC				3	15 K€	-	0	6 mois	CCCS	Communes			1
OBJECTIF 4 - Communiquer, accompagner les actions														
4.1	Rendre visible le réseau Cœur de Savoie				4									
4.2	Solution numérique de communication sur l'offre de mobilité et achat de titre (MAAS)				4	100 K€	10 K€	++	18 mois	CCCS				3
4.3	Tous les PAE : Animations mobilité dans les entreprises + accompagnement				4	-	8 K€	0	12 mois	CCCS	Agence EcoMobilité Savoie Mont Blanc	FUB si action spécifique vélo par les entreprises		1
4.4	Améliorer la communication sur l'offre et les services de mobilité existants dont communication sur l'offre des territoires voisins				1	-	10 K€	0	3 mois	CCCS				1



Annexe 6 - PDMS - Précisions techniques



Envoyé en préfecture le 05/04/2024

Reçu en préfecture le 05/04/2024

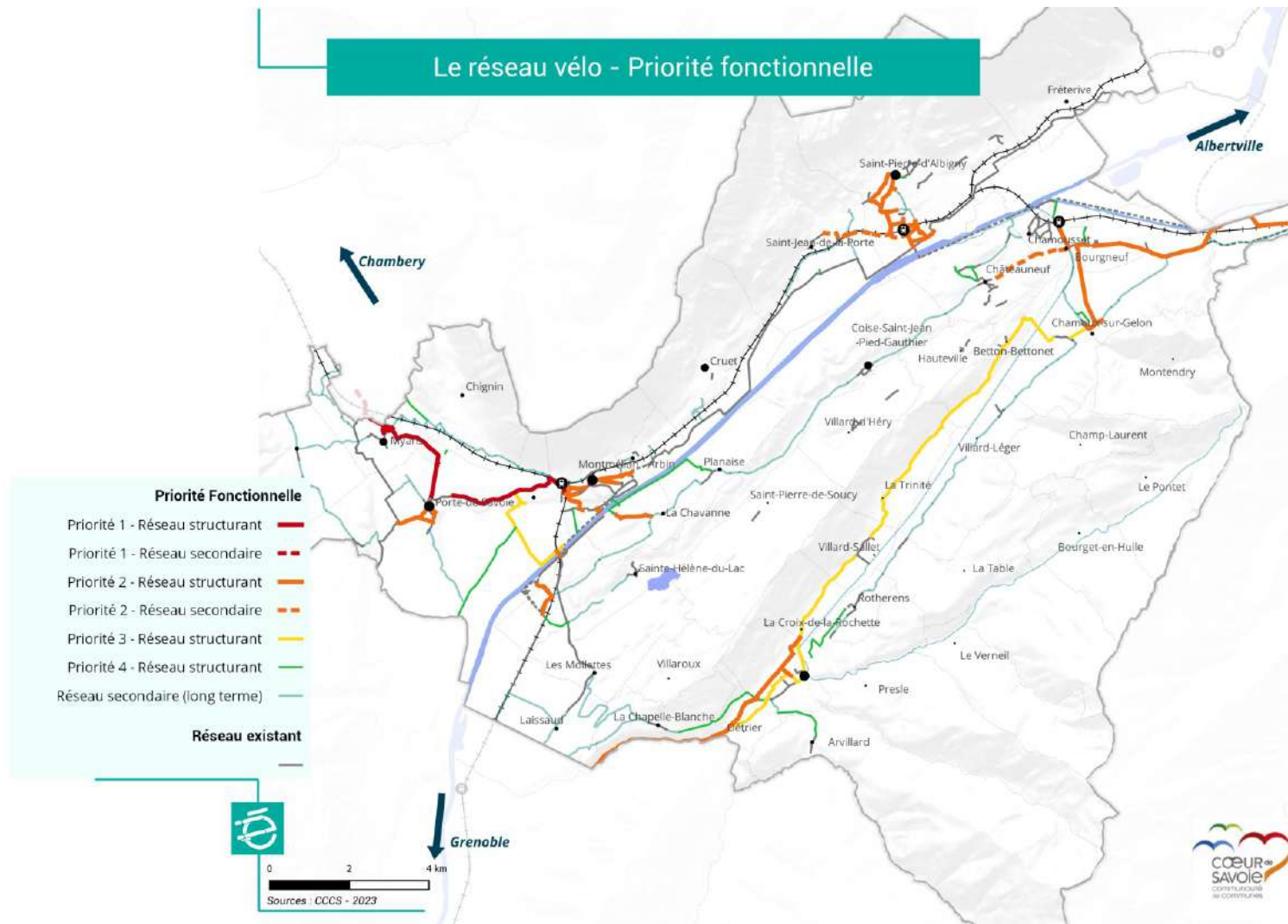
Publié le

ID : 073-200041010-20240328-DEL_2024_36-DE





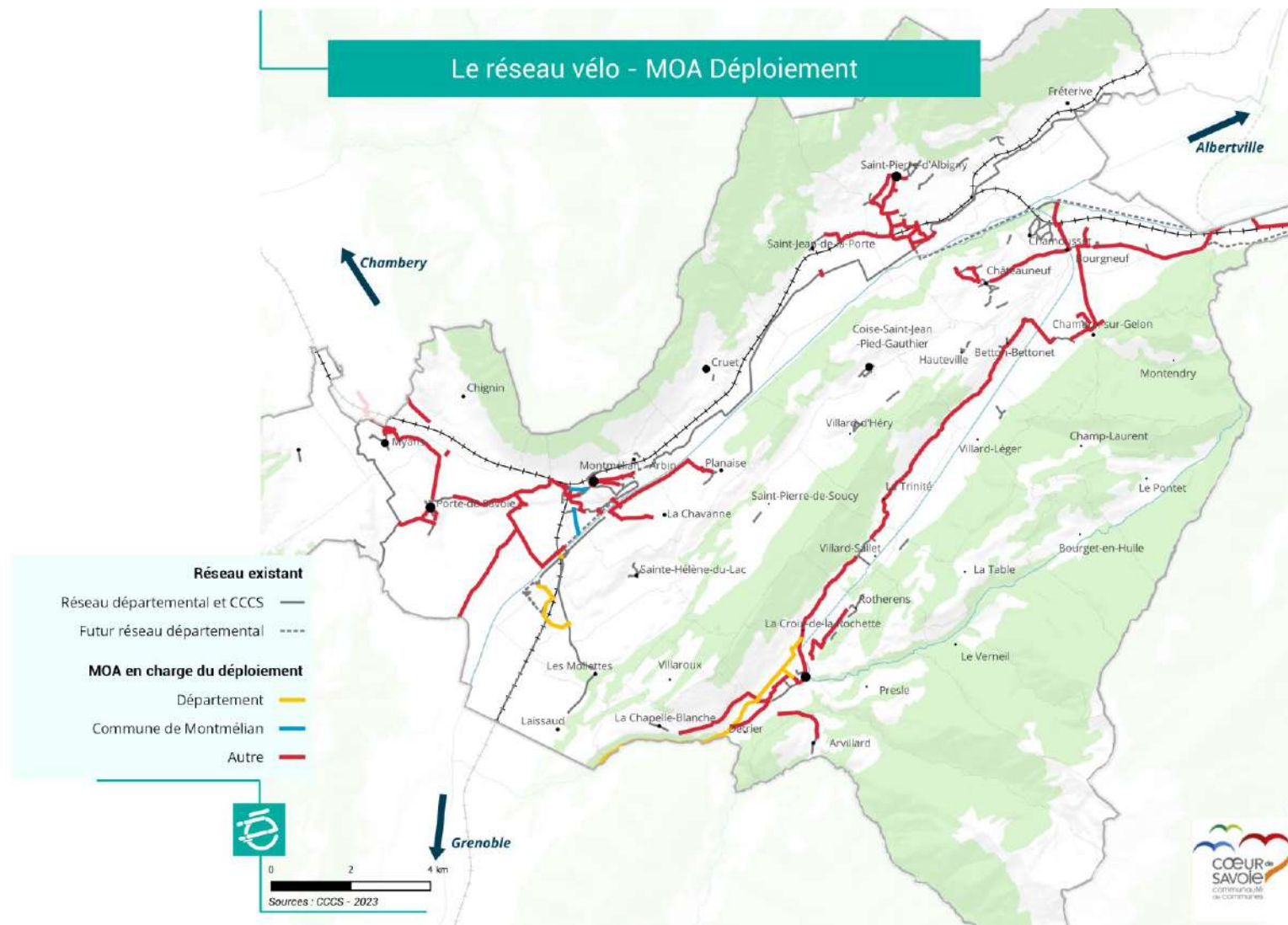
Ci-contre, les priorités fonctionnelles appliquées au réseau vélo.



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



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



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

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



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

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

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

1 : effectif assujetti, selon les sources de données :

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

2 : Détermination des effectifs pertinents du Versement Mobilité :

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

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

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