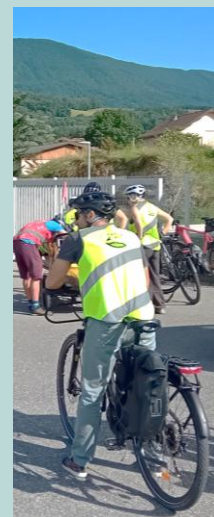


PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE L'AVANT-PAYS SAVOYARD

Rapport de diagnostic
Mai 2025



www.avant-pays-savoyard.com



AVEC LE SOUTIEN DE :

SOMMAIRE

1. Le **contexte** du Plan de Mobilité page 3
2. Le **cadre territorial** page 5
3. Les **pratiques de mobilité** page 25
4. Les **services de mobilité** en place page 58
5. **Synthèse du diagnostic** et orientations page 109

1. LE CONTEXTE DU PLAN DE MOBILITÉ

Le Plan de Mobilité Simplifié

✓ Une démarche encadrée par le Code des Transports pour organiser les conditions de mobilité des personnes afin d'améliorer le droit à la mobilité

- Démarche volontaire, non opposable : agilité, rapidité d'exécution.
- Cadré réglementairement : fort niveau de légitimité
- Soumis à une procédure de consultation des partenaires : permet de poser un cadre clair et engageant
- Soumis à une consultation du public : présente de façon pédagogique un projet collectif



Cohésion sociale et territoriale, équilibre entre déplacements, environnement, santé



Sécurité des déplacements



Diminution du trafic automobile, développement des transports collectifs et des modes actifs, développement des usages partagés de l'automobile



Organisation du stationnement, organisation des livraisons, amélioration de la gestion du trafic, développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules électriques



Gestion des déplacements des actifs et des scolaires

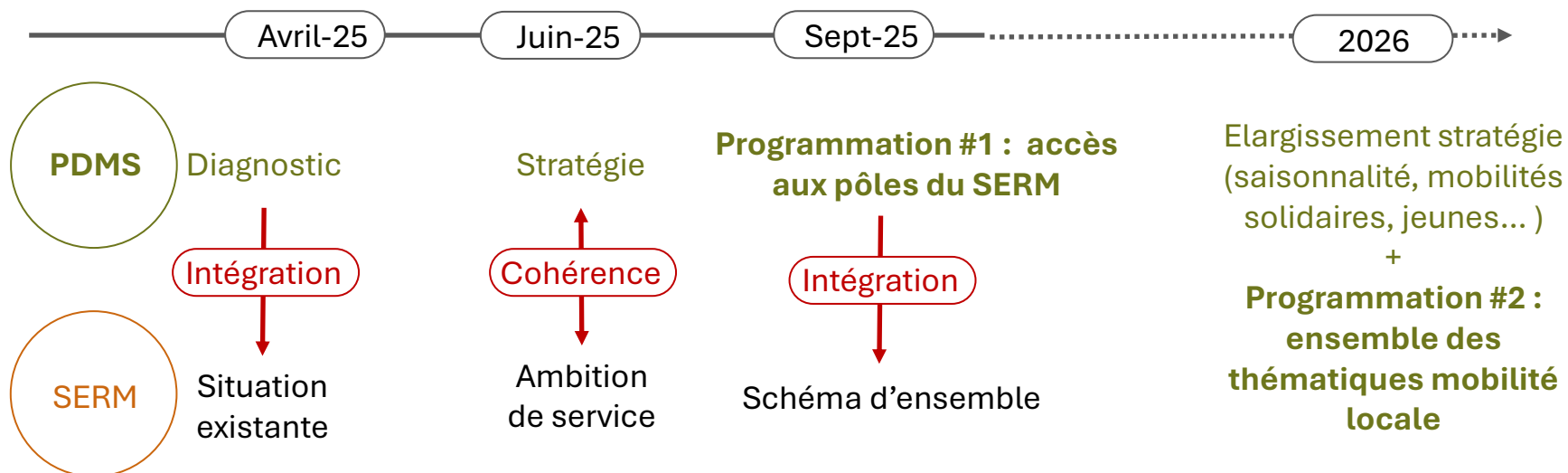
1. LE CONTEXTE DU PLAN DE MOBILITÉ

Articulation avec le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM)

✓ L'élaboration du PDMS est menée en cohérence avec le projet de SERM de la grande aire urbaine de Chambéry - Métropole Savoie et Avant-Pays Savoyard

- Une **offre multimodale de services de transports collectifs publics** qui :
- S'appuie prioritairement sur un **renforcement de la desserte ferroviaire**.
- Intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables, de covoiturage, d'autopartage ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux.

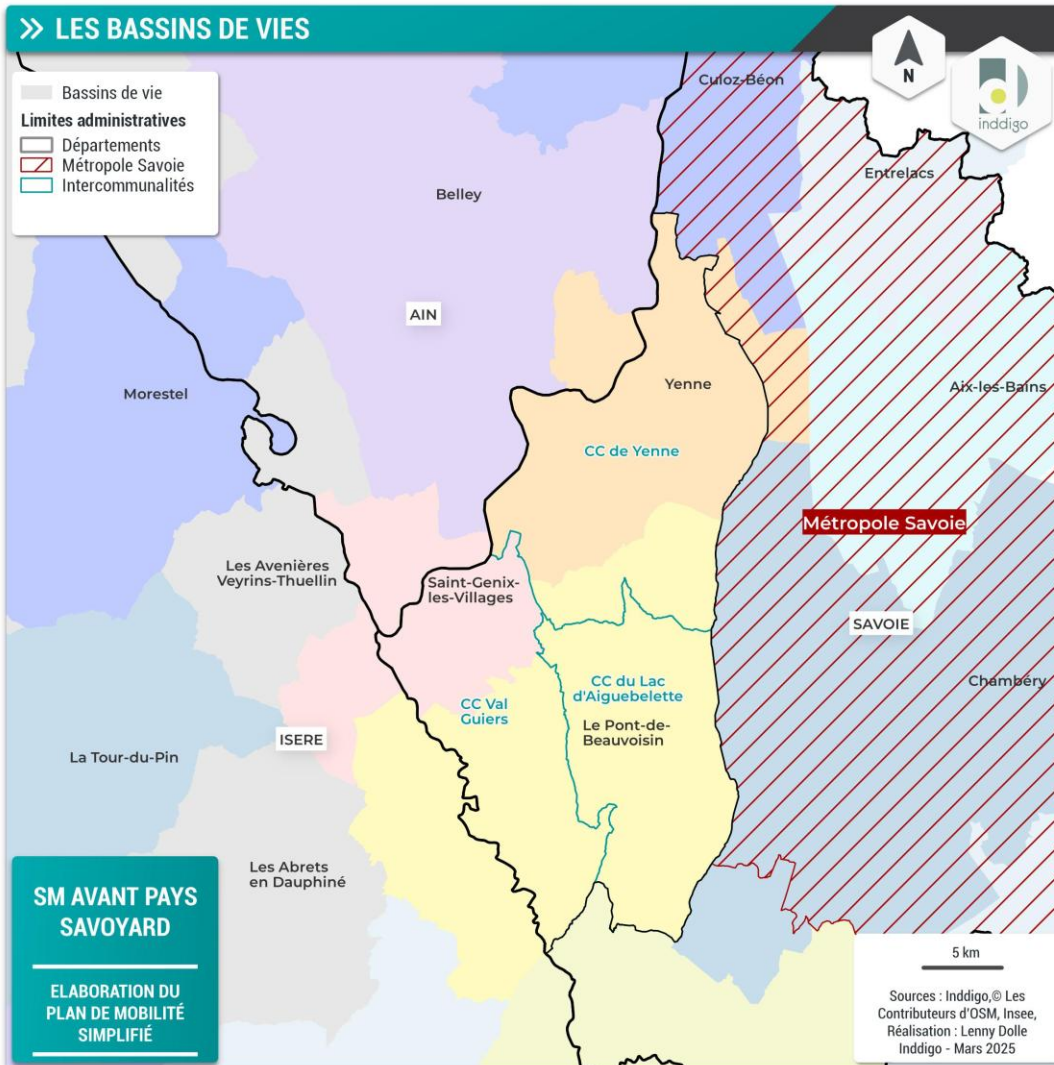
> Réalisation du schéma d'ensemble du SERM de mars à octobre 2025 : définition d'une ambition de niveau de service



2. LE CADRE TERRITORIAL

L'Avant-Pays Savoyard dans son environnement proche

» LES BASSINS DE VIES

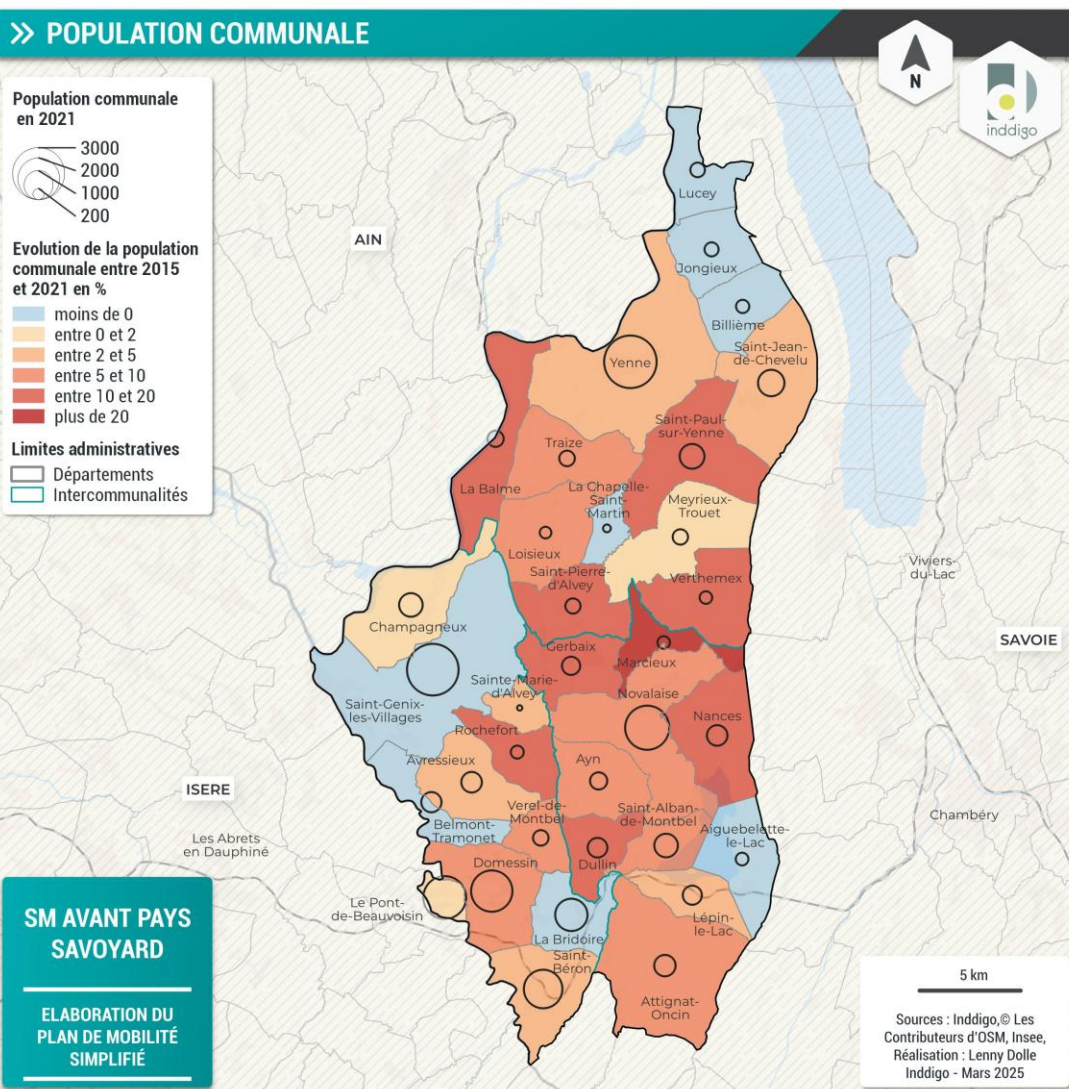


- ✓ L'Avant-Pays-Savoyard compte 25.968 habitants
- ✓ Territoire au **caractère rural** :
 - Aux portes du bassin chambérien (250.000 habitants sur l'Espace Métropole Savoie, dont 140.000 habitants sur l'agglomération chambérienne, et 60.000 à Chambéry)
 - En limite de l'Isère et de l'Ain : St-Genix-les-Villages est à 20 km de La Tour du Pin, Le Pont-de-Beauvoisin constitue un doublet de communes entre Savoie et Isère, Yenne est à moins de 15 km de Belley
- ✓ **3 bassins de vie** identifiés sur le territoire de l'APS
 - Pont de Beauvoisin = rural périurbain
 - Saint-Genix-les-Villages = rural non périurbain
 - Yenne = rural périurbain
- ✓ **La structure des bassins de vie diffère du découpage administratif** des 3 Communautés de Communes :
 - CC de Yenne avec 7.500 habitants
 - CC Val Guiers avec 12.500 habitants
 - CC du Lac d'Aiguebelette avec 6.300 habitants

« Les bassins de vie sont définis comme les plus petits territoires au sein desquels les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants » (INSEE)

2. LE CADRE TERRITORIAL

Principales données socio-économiques

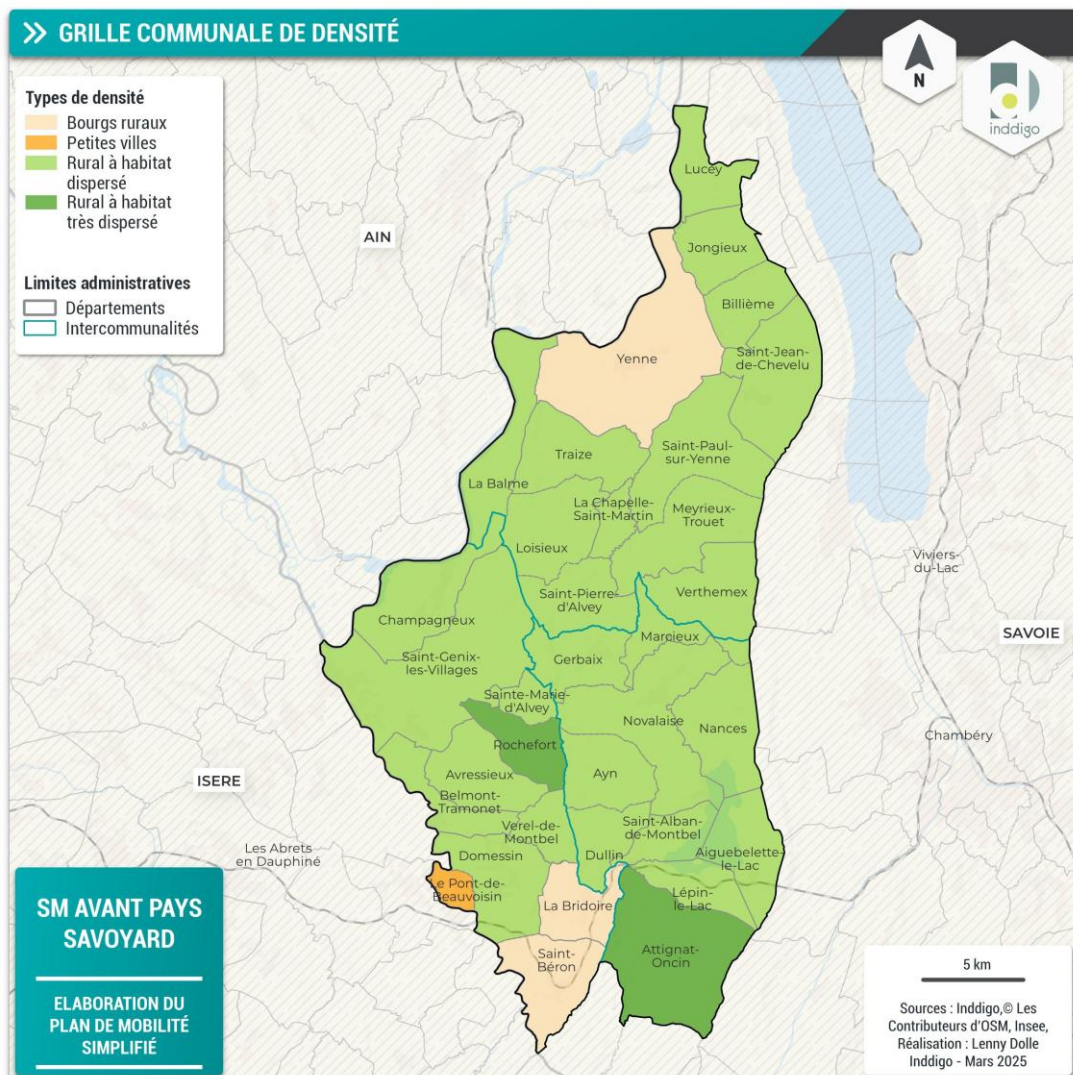


- ✓ **La population augmente globalement sur l'APS :** de 24.909 habitants en 2015 à 25.968 habitants en 2021 (+ 4,25%)
- ✓ **Les 4 communes les plus peuplées de l'APS regroupent environ 10.000 habitants, soit 40% de la population**
 - Yenne : 3.063 habitants
 - Saint-Genix-Les villages : 2.962
 - Novalaise : 2.205 habitants
 - Pont-de-Beauvoisin-73 : 2.087 habitants
 - 3.562 sur Le Pont-de-Beauvoisin-38, en Isère, soit 5.649 habitants pour ce pôle de centralité en bordure de l'APS, le plus important du territoire
- ✓ **Dynamiques de population hétérogènes :** des communes en forte croissance, d'autres qui tendent à perdre de la population
- ✓ **L'APS demeure un territoire peu dense, avec des polarités qui regroupent moins de 3.000 à 4.000 habitants**

> Une structure qui rend structurellement difficile la desserte en transports en commun

2. LE CADRE TERRITORIAL

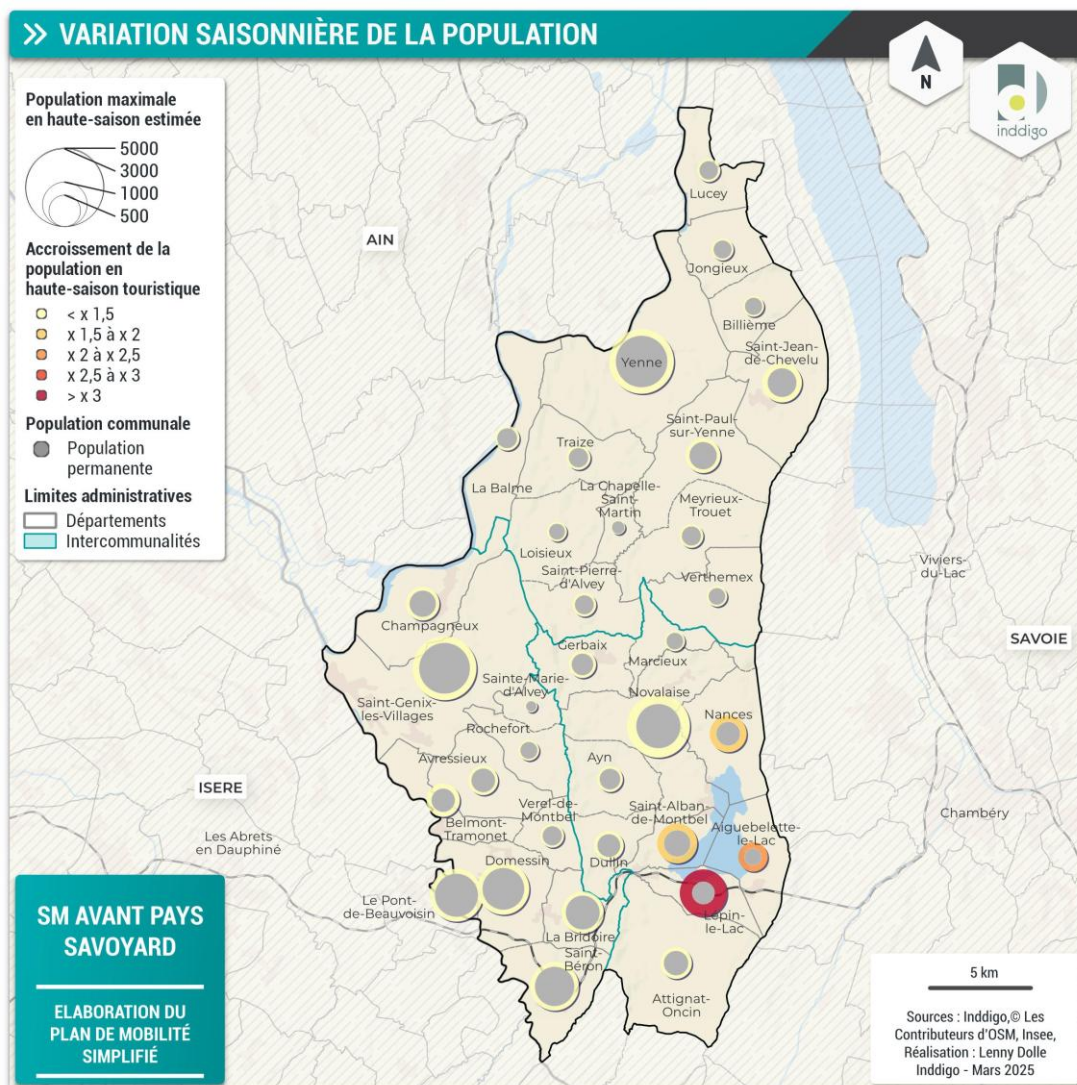
L'Avant-Pays Savoyard dans son environnement proche



- ✓ Les CC du Lac d'Aiguebelette et de Yenne présentent des densités de population plus faibles (respectivement 72 hab/km² et 58 hab/km²) que la CC du Val Guiers (140 hab/km²)
- ✓ Ces densités restent proches des moyennes départementales et régionales
 - Savoie = 73 habitants au km²
 - Région AURA = 116,4 habitants au km²
- ✓ Pont-de-Beauvoisin se démarque par une densité largement supérieure aux bourgs ruraux du territoire avec 1.140 hab/km² (Savoie) et 484 hab/km² (Isère)
- ✓ Saint-Béron, La Broidoire et Yenne constituent des bourgs ruraux un peu plus denses (moins de 200 hab/km² cependant)

2. LE CADRE TERRITORIAL

Principales données socio-économiques



- ✓ L'Avant-Pays-savoyard attire une population plus importante en haute-saison, notamment autour du Lac d'Aiguebelette

- Pour une population permanente de 26.000 habitants, la population en saison peut atteindre 31.000 à 33.000 résidents, hors excursionnistes

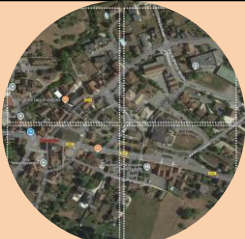
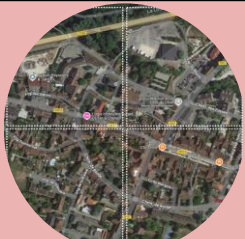
- > Les communes du lac peuvent tripler leur population en période estivale avec des capacités d'hébergement importantes (campings notamment)

- ✓ Le Lac d'Aiguebelette génère également des flux massifs d'excursionnistes au printemps et en été : forte attractivité depuis le bassin Chambérien, mais avec un rayonnement qui s'étend jusqu'à Lyon

2. LE CADRE TERRITORIAL

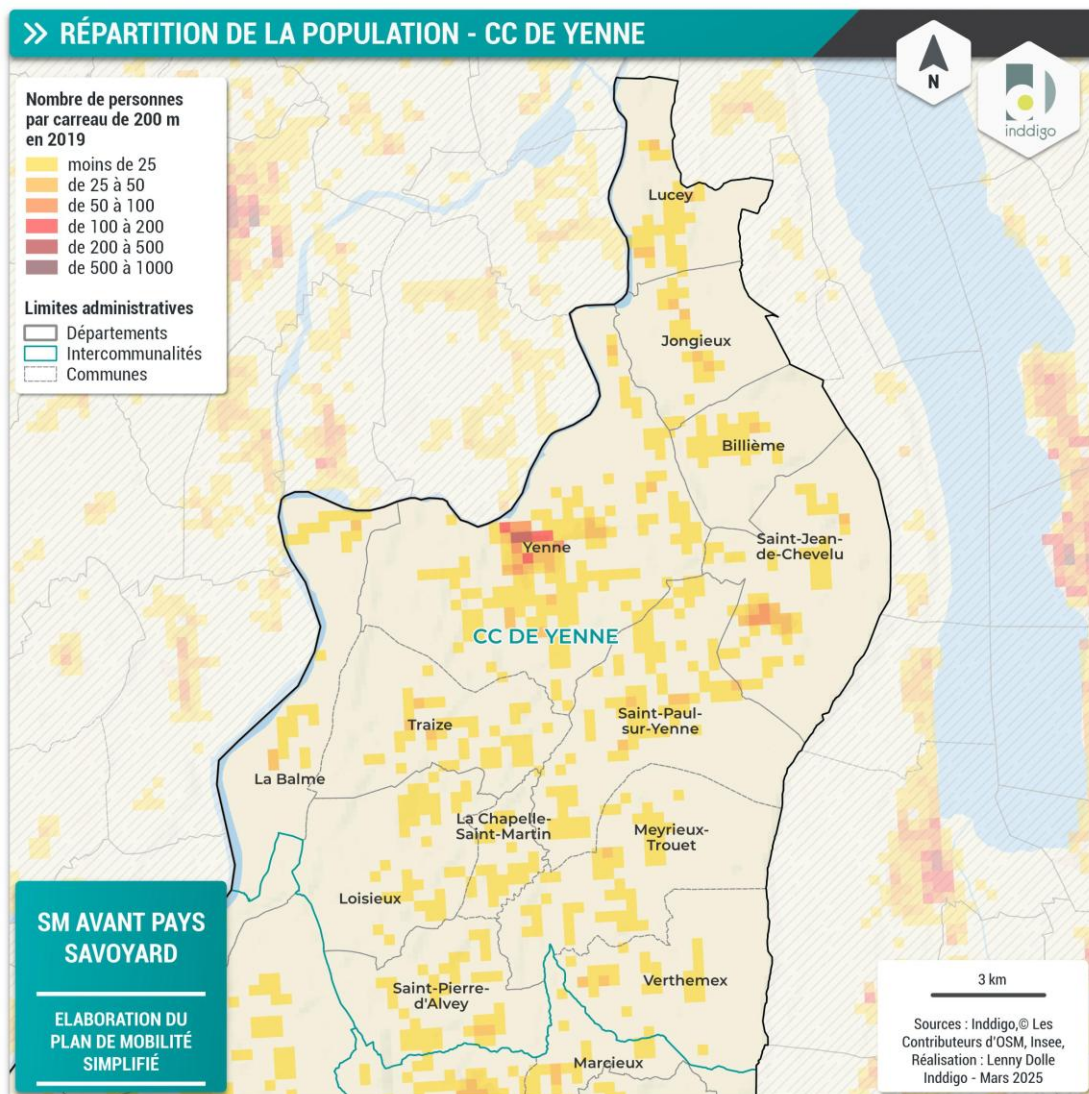
Densité de population et de services

- ✓ De façon générale, les pratiques modales sont fortement corrélées aux densités de population :

Population par carreau	Densité de population	Profil général de mobilité
 < 100 habitants	Moins de 2.500 hab/km ²	Usage de la voiture généralisé : les distances à parcourir à pied sont importantes, la pratique du vélo nécessite des conditions favorables, les populations desservies par un arrêt de TC ne permettent pas de mettre en place des dessertes tous publics
 100 à 200 habitants	2.500 à 5.000 hab/km ²	Potentiel particulier du vélo selon les itinéraires disponibles, usage de la marche à pied dépendant de la qualité des parcours et de la régulation du stationnement , émergence de dessertes TC tous publics
 > 200 habitants	Plus de 5.000 hab/km ²	Domaine de pertinence des services TC tous publics , développement du vélo dépendant du maillage des itinéraires, développement de la marche à pied dépendant de la qualité des parcours et de la régulation du stationnement

2. LE CADRE TERRITORIAL

Densité de population et de services

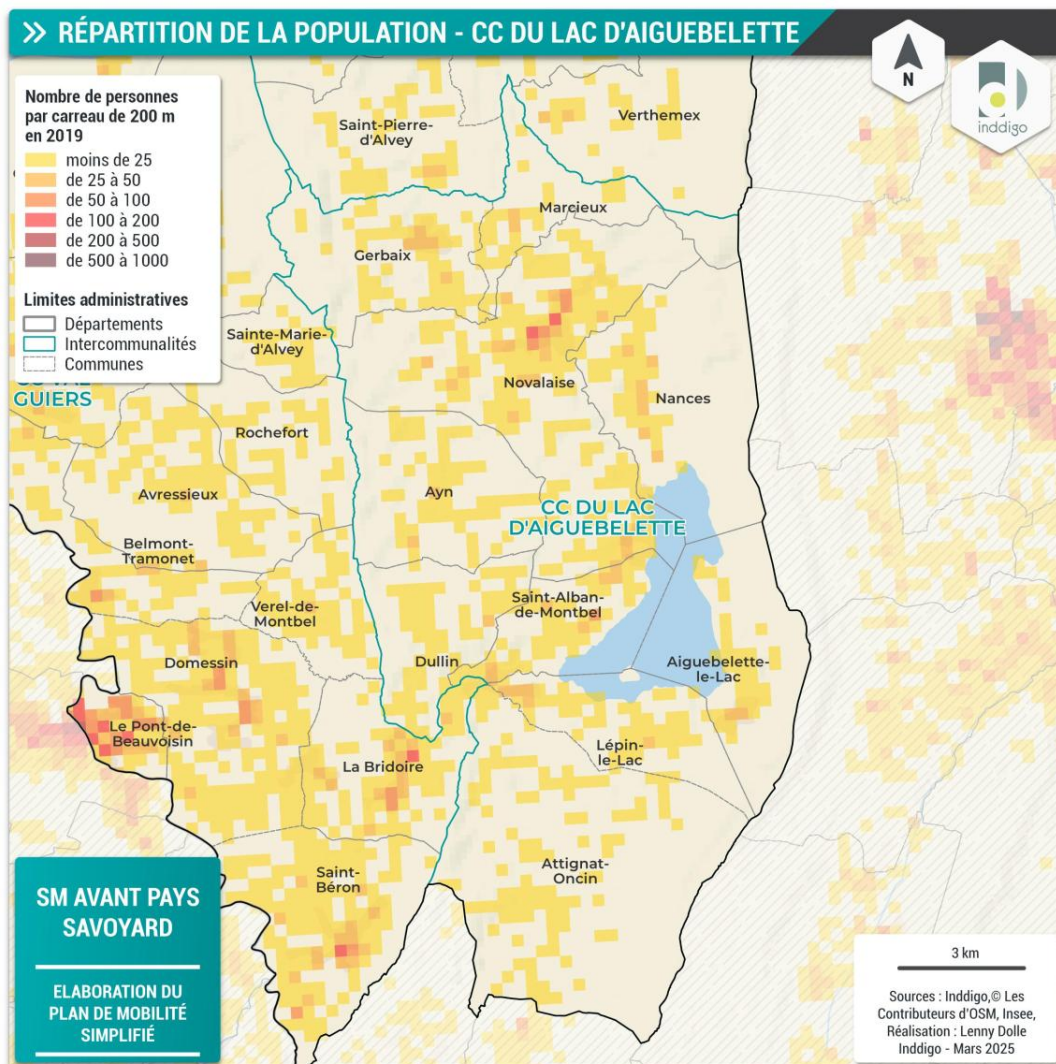


✓ Communauté de communes de Yenne

- 7.500 habitants, dont 3.063 à Yenne (40%)
- Très forte diffusion de la population sur l'ensemble des villages
- Densités toujours très faibles, sauf Yenne, et dans une moindre mesure à Saint-Jean-de-Chevelu, aux abords de la RD1504

2. LE CADRE TERRITORIAL

Densité de population et de services

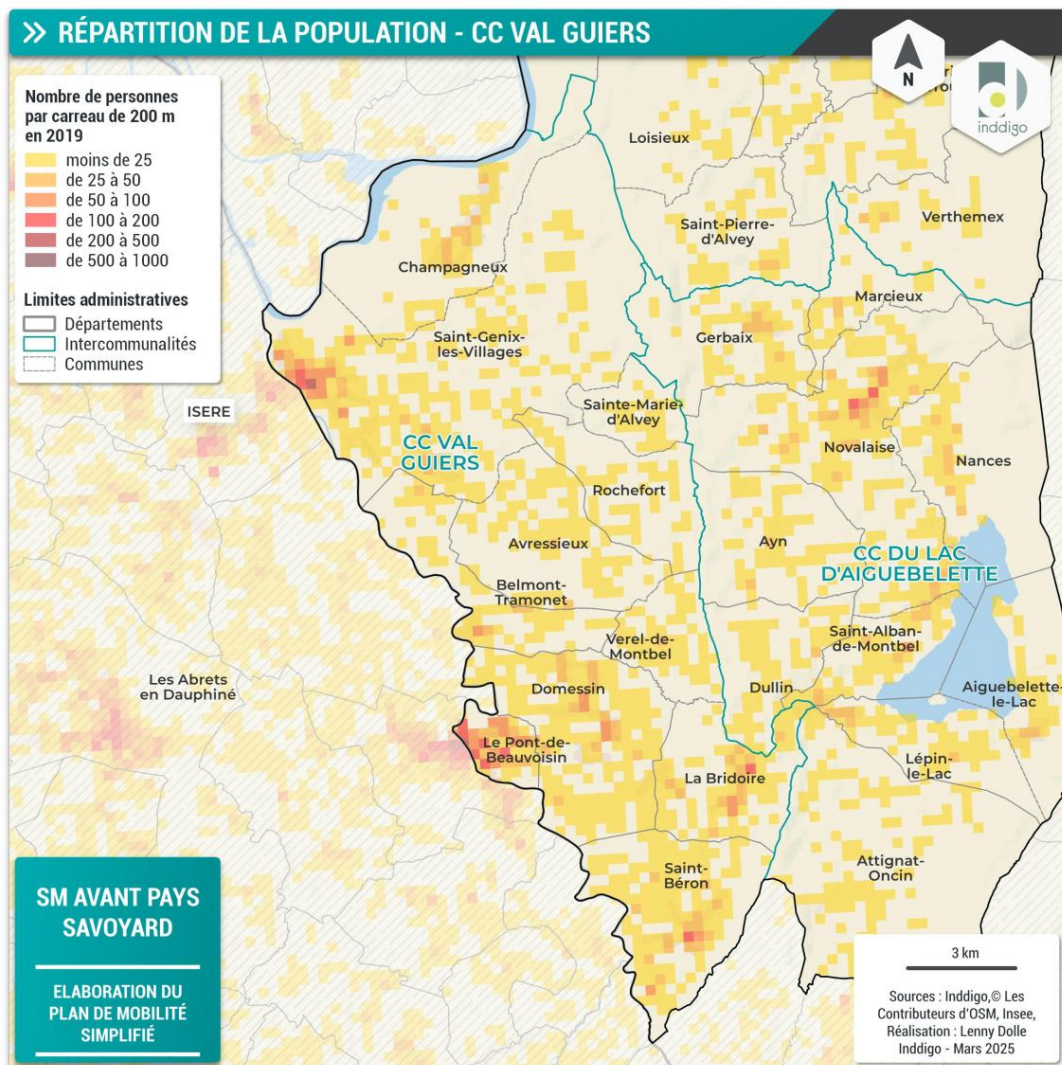


✓ Communauté de communes du Lac d'Aiguebelette

- 6.300 habitants, dont 2.205 à Novalaise (35%)
- Très forte diffusion de la population sur l'ensemble des villages, avec une certaine continuité dans l'urbanisation
- Densités toujours très faibles, sauf à Novalaise, et dans une moindre mesure à St-Alban-de-Montbel, autour du Gué des Planches et à Aiguebelette

2. LE CADRE TERRITORIAL

Densité de population et de services



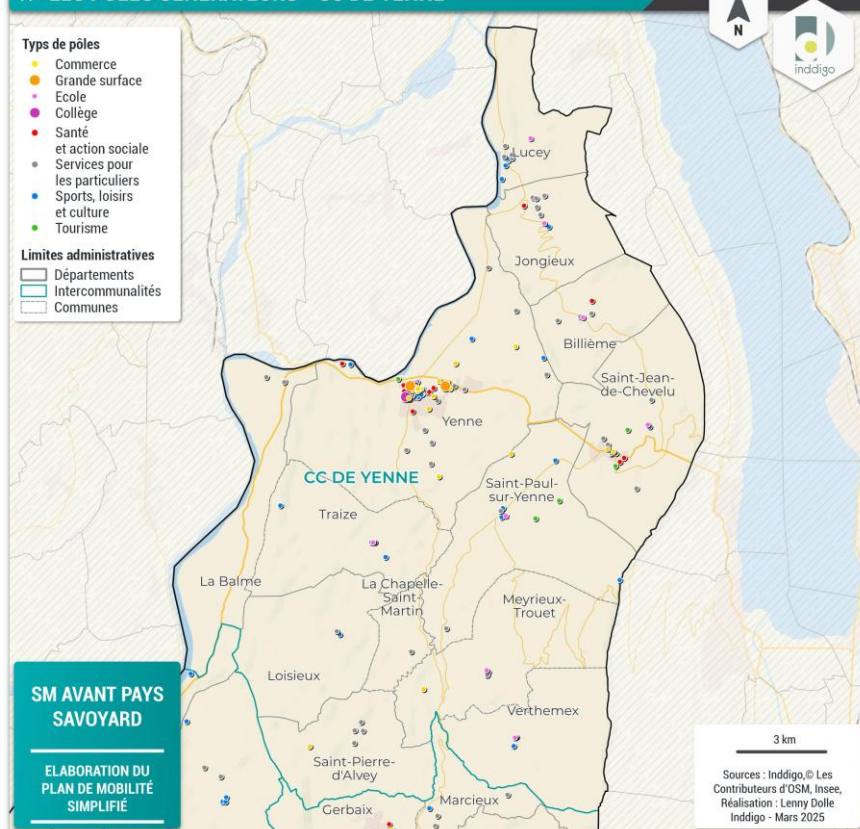
✓ Communauté de communes Val Guiers

- 12.500 habitants, dont 2.962 à St-Genix-les-Villages (24%) et 2.087 à Pont-de-Beauvoisin (mais 5.649 en comptant la rive Iséroise)
- Très forte diffusion de la population sur l'ensemble des villages, avec une certaine continuité dans l'urbanisation
- Densités toujours très faibles, sauf à Pont-de-Beauvoisin et St-Genix-sur-Guiers, et dans une moindre mesure à La Bridoire, St-Béron et Domessin

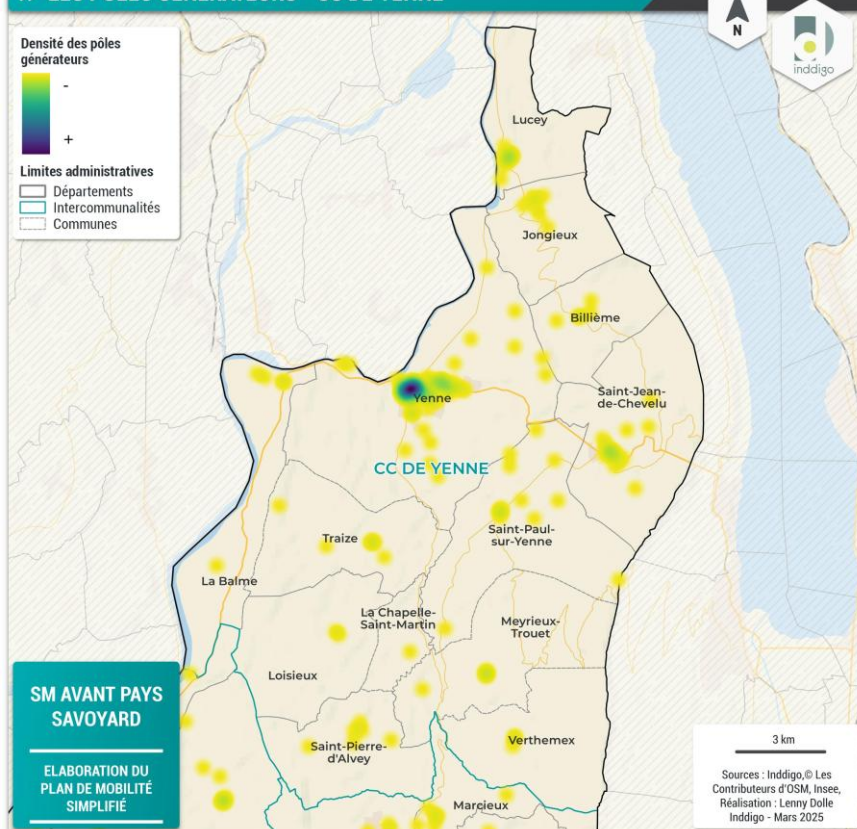
2. LE CADRE TERRITORIAL

Densité de population et de services

» LES PÔLES GÉNÉRATEURS - CC DE YENNE



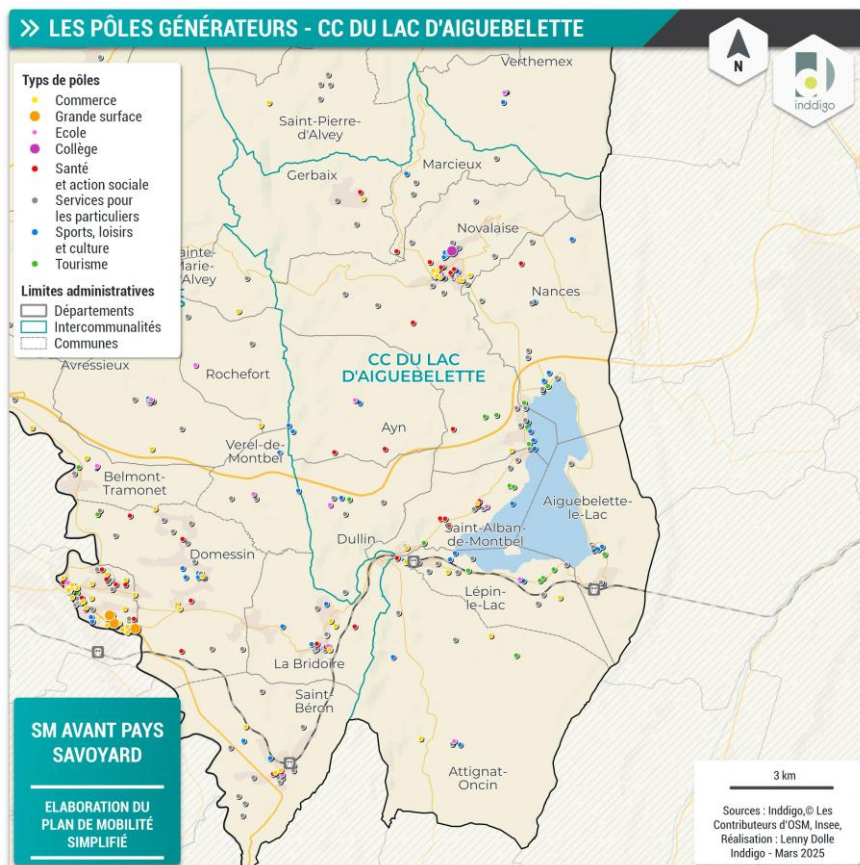
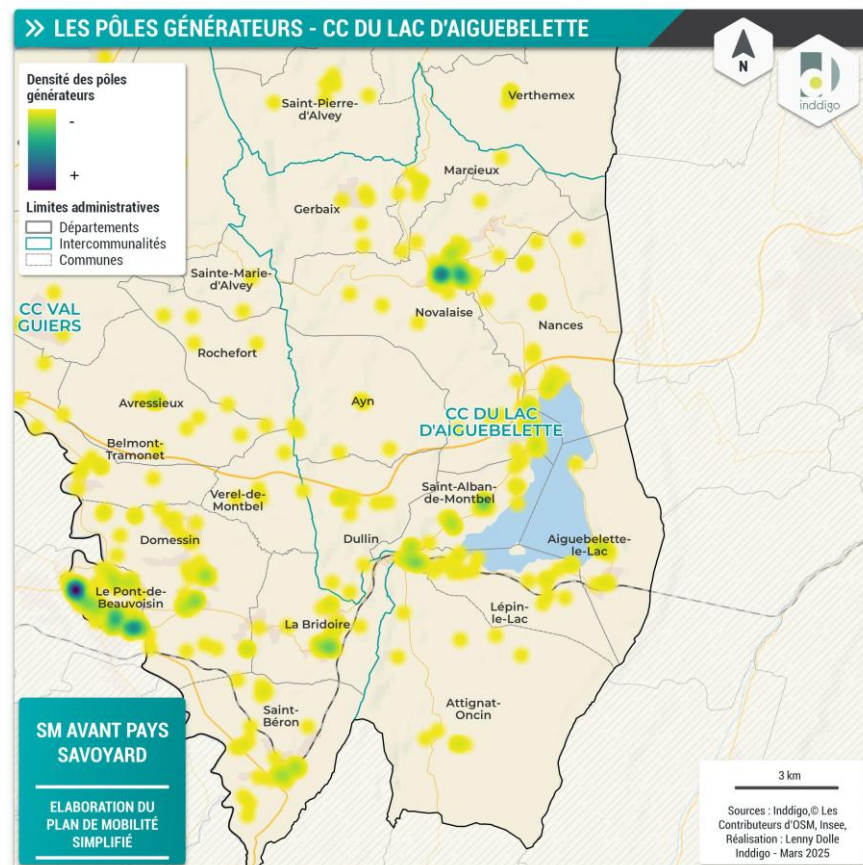
» LES PÔLES GÉNÉRATEURS - CC DE YENNE



- ✓ Sur la CC de Yenne, les établissements scolaires et les équipements sportifs et de tourisme se répartissent sur l'ensemble des communes
- ✓ En revanche, les commerces se concentrent majoritairement à Yenne, et Saint-Jean-de-Chevelu (dans une moindre mesure)
- ✓ Les équipements de santé sont présents à Yenne et à Saint-Jean-de-Chevelu (pôle santé comptant plusieurs généralistes).

2. LE CADRE TERRITORIAL

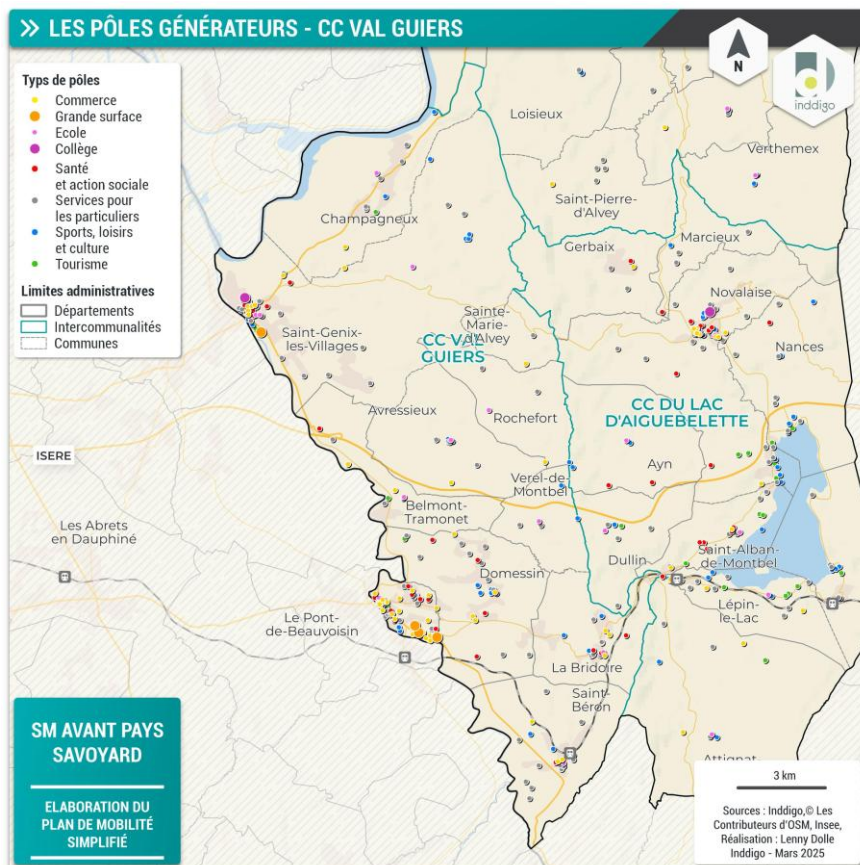
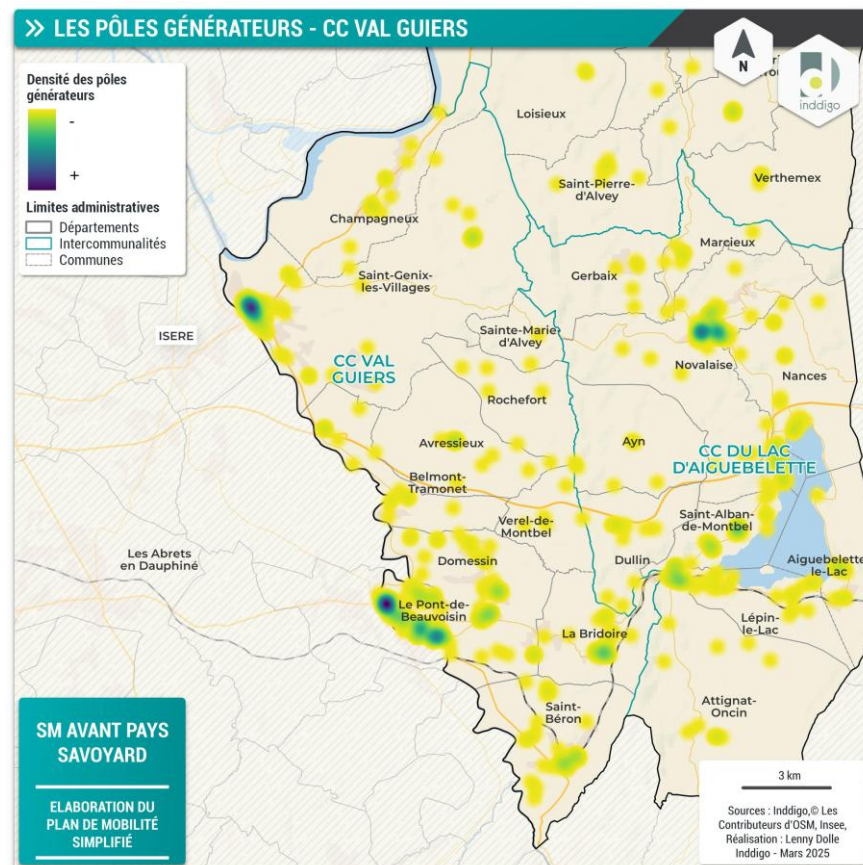
Densité de population et de services



- ✓ Le Lac d'Aiguebelette et ses abords accueillent une concentration importante d'équipements liés aux loisirs et au tourisme
- ✓ Les commerces se concentrent davantage sur le bourg de Novalaise et autour du lac

2. LE CADRE TERRITORIAL

Densité de population et de services



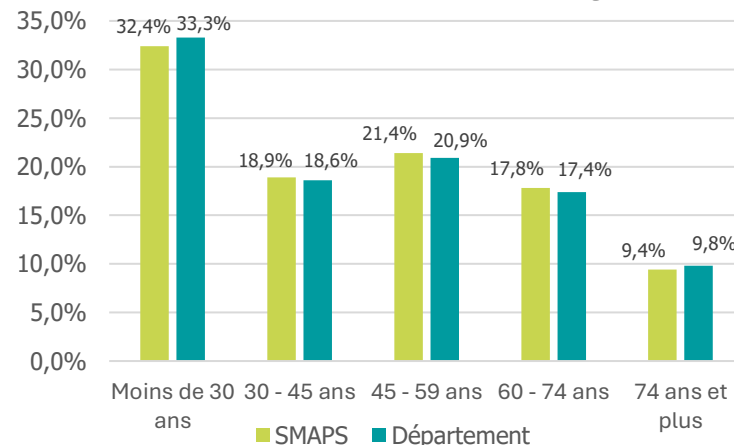
- ✓ Polarités principales à Pont-de-Beauvoisin et Saint-Genix-les-Villages, avec une certaine variété d'équipements à la Bridoire, Saint-Béron et Domessin

2. LE CADRE TERRITORIAL

Tranches d'âge de la population

- ✓ La répartition par tranches d'âge est globalement proche de la moyenne départementale, avec davantage de résidents d'âge intermédiaire (de 30 à 60 ans).
- ✓ L'évolution est peu notable entre 2018 et 2020, avec une légère augmentation des 60-74 ans (+0,4%).
- ✓ A l'échelle des intercommunalités, le vieillissement est légèrement plus marqué pour la CC Val Guiers
- ✓ Les enjeux de vieillissement sont donc globalement les mêmes que sur d'autres territoires, avec le défi d'un bon niveau d'autonomie sans dépendance à l'usage de la voiture.

Répartition de la population par tranches d'âges (2020) *Source : diagnostic-mobilite.fr*

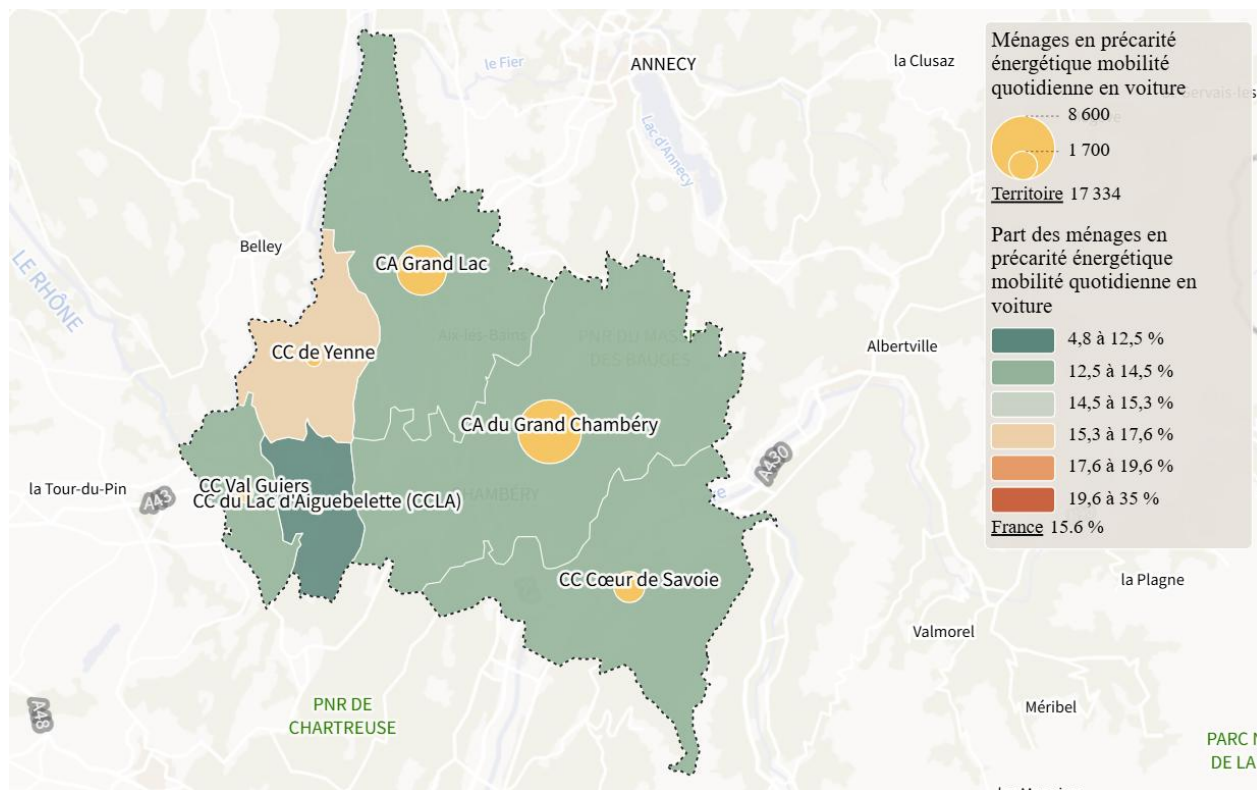


	CC de Yenne	CC Val Guiers	CC du Lac d'Aiguebelette	Département de la Savoie	France
Part des 60-74 ans	17,2%	18,1%	18,1%	17,4%	16,7%
Part des 75-90 ans	8,2%	8,4%	8,2%	8,5%	8,1%
Part des 90 ans et plus	1,4%	1,7%	1%	1,3%	1,3%
Total des plus de 60 ans	26,8%	28,2%	27,3%	27,2%	26,1%

Source : *diagnostic-mobilite.fr*

2. LE CADRE TERRITORIAL

Précarité énergétique des ménages de l'Avant-Pays-Savoyard

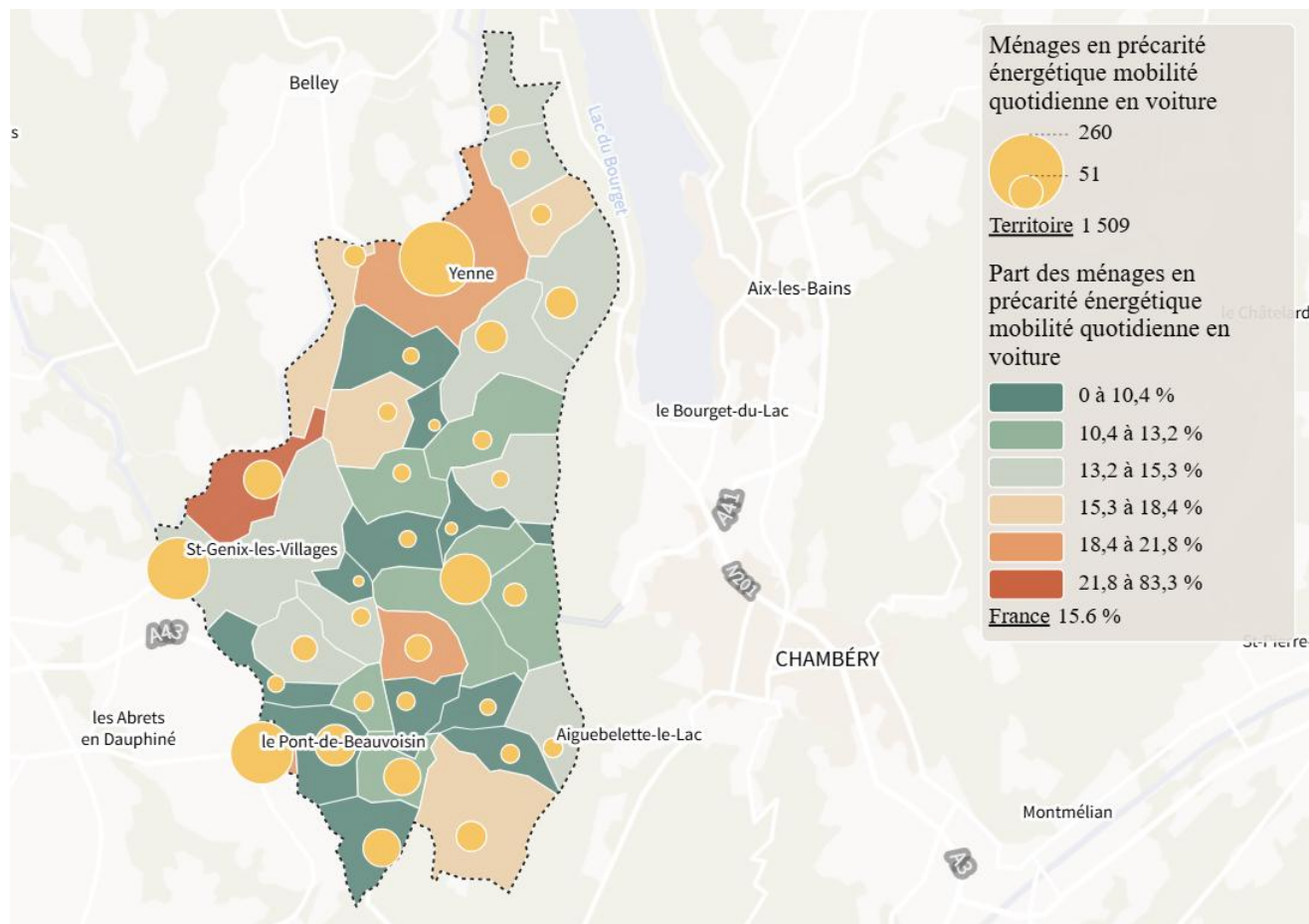


- ✓ **Les situations de précarité énergétiques sont variables** en Avant-Pays-Savoyard, en comparaison des EPCI limitrophes qui font apparaitre un taux entre 13% et 14%
- ✓ **Corrélés avec les niveaux de vie médians** relevés dans les 3 CC du territoire :
 - CC de Yenne : 1905€/mois – 502 ménages en précarité énergétique quotidienne en voiture (15,9%)
 - CC Val Guiers : 1839 €/mois – 712 ménages en précarité énergétique (13,5%)
 - CCLA : 2069€/mois – 295 ménages en précarité énergétique (11,6%)

Les ménages en situation de précarité énergétique sont ceux pour lesquels les dépenses énergétiques (pour le carburant et la mobilité quotidienne) sont supérieurs à 4,5% des revenus

2. LE CADRE TERRITORIAL

Précarité énergétique des ménages de l'Avant-Pays-Savoyard

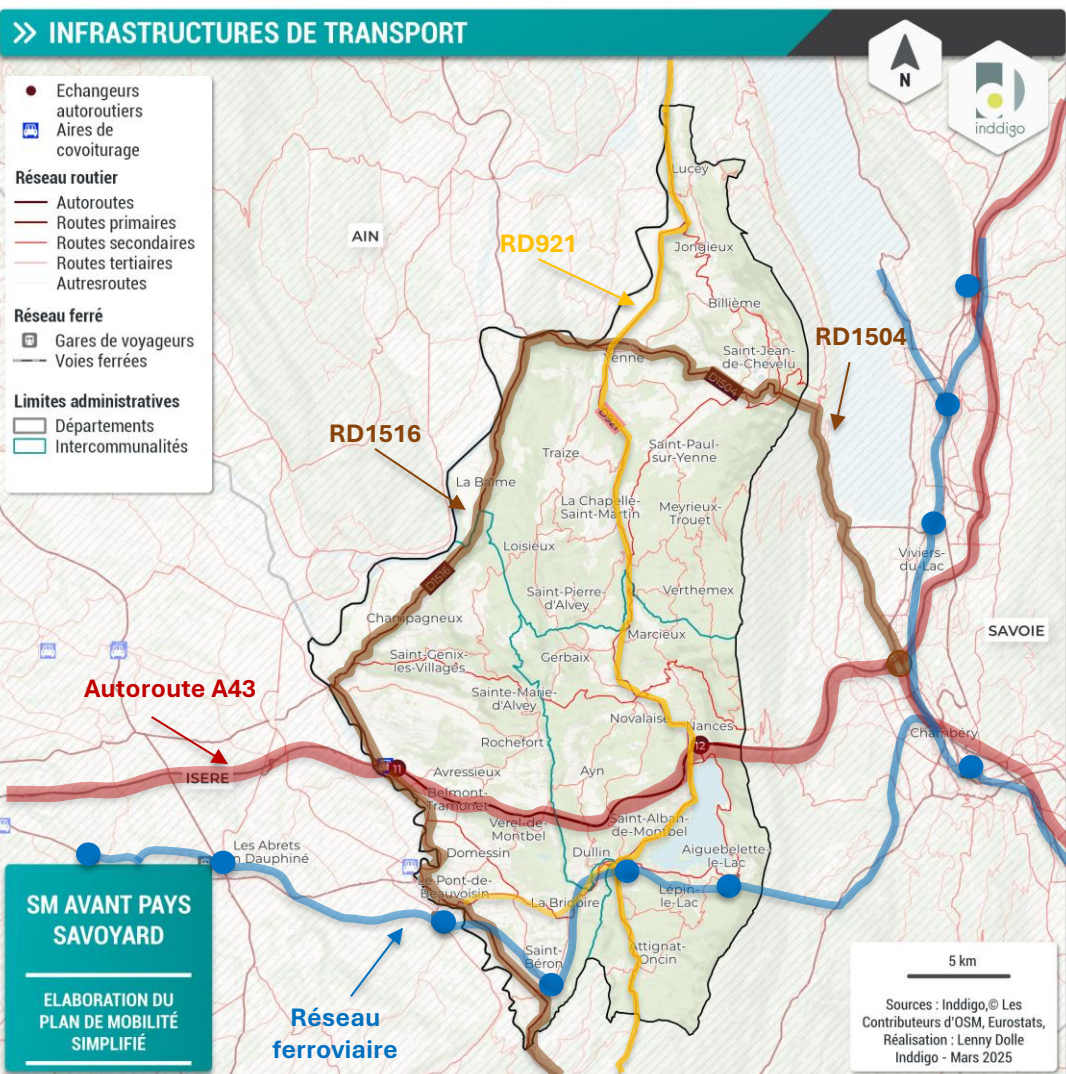


Source : diagnostic-mobilite.fr

- ✓ A l'échelle des communes, c'est effectivement au Nord du territoire que l'on retrouve des taux de précarités énergétiques élevés, avec **une part plus élevée sur 3 communes** :
- 23% à Champagnieux
 - 20% à Pont-de-Beauvoisin
 - 18% à Yenne

2. LE CADRE TERRITORIAL

Infrastructures de transport



✓ Réseau routier :

- A l'échelle régionale, l'APS est desservi par l'A43, avec 2 échangeurs situés à Belmont-Tramonet et Novalaise.
- Les principaux axes routiers qui structurent le territoire :
 - La RD1504 entre le bassin chambérien, Yenne et Belley
 - La RD1516 entre Yenne, Saint-Genix-sur-Guiers et Pont-de-Beauvoisin
 - La RD921 qui traverse l'APS du nord au sud, jusqu'à Pont-de-Beauvoisin et qui dessert l'échangeur de Nances

✓ Ligne ferroviaire : axe Lyon - Chambéry

- 3 gares internes + Pont-de-Beauvoisin

> Les échanges avec le bassin chambérien reposent essentiellement sur deux axes routiers, et la voie ferrée.

2. LE CADRE TERRITORIAL

Enjeux de compatibilité avec les documents cadres

✓ **Les objectifs du SRADET** à prendre en compte par les documents de planification :

Objectif stratégique 1 : Garantir, dans un contexte de changement climatique, un cadre de vie de qualité pour tous

1.3. Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements

1.4. Concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale

Objectif stratégique 2 : Offrir l'accès aux principaux services sur tous les territoires

2.3. Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et services en fonction des spécificités des personnes et des territoires

2.4. Simplifier et faciliter le parcours des voyageurs et la circulation des marchandises

2.5. Renforcer l'attractivité, la performance et la fiabilité des services de transports publics

2.6. Renforcer la sécurité des déplacements pour tous les modes

2.7. Renforcer la sûreté pour les voyageurs dans les transports collectifs et dans les lieux d'attente

Objectif stratégique 4 : Faire une priorité des territoires en fragilité

4.1. Désenclaver les territoires ruraux et de montagne par des infrastructures de transport et des services de mobilité adaptés

Objectif stratégique 5 : Interconnecter les territoires et développer leur complémentarité

5.1. Promouvoir une organisation multipolaire qui renforce les complémentarités des territoires et qui favorise les fonctionnements de proximité à l'échelle locale

5.2. Identifier les itinéraires d'intérêt régional pour un maillage cohérent et complémentaire des infrastructures de transport tous modes

5.3. Veiller à la cohérence des aménagements pour la connexion des offres et services de mobilité au sein des pôles d'échanges

5.4. Veiller à une performance adaptée des infrastructures de transport en réponse au besoin d'échanges entre les territoires



2. LE CADRE TERRITORIAL

Enjeux de compatibilité avec les documents cadres

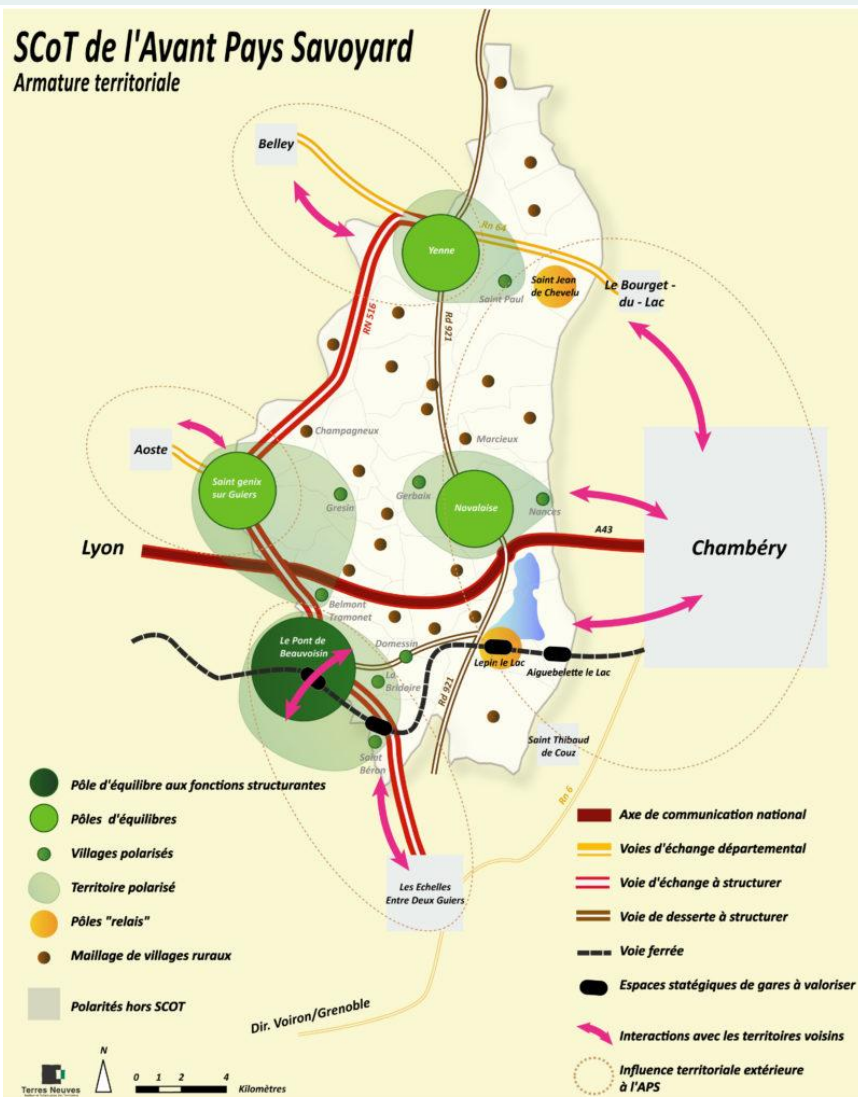
✓ Les **règles générales du SRADET** avec lesquelles les documents de planification doivent être compatibles :

- Cohérence des documents de planification des déplacements ou de la mobilité à l'échelle d'un ressort territorial, au sein d'un même bassin de mobilité
- Contribution à une information multimodale voyageurs fiable et réactive et en temps réel
- Coordination pour l'aménagement et l'accès aux pôles d'échanges d'intérêt régional
- Cohérence des équipements des Pôles d'échanges d'intérêt régional
- Cohérence des politiques de stationnement et d'équipements des abords des pôles d'échanges
- Préservation des emprises des voies ferrées et priorité de réemploi à des fins de transports collectifs
- Cohérence des règles de circulation des véhicules de livraison dans les bassins de vie
- Préservation du foncier embranché fer et/ou bord à voie d'eau pour la logistique et le transport de marchandises
- Intégration des fonctions logistiques aux opérations d'aménagements et de projets immobiliers
- Trajectoire neutralité carbone à 2050
- Diminution des émissions de GES
- Diminution des émissions de polluants dans l'atmosphère
- Réduction de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques



2. LE CADRE TERRITORIAL

Enjeux de compatibilité avec les documents cadres



✓ Les **enjeux de l'organisation territoriale** identifiés dans le PADD du SCOT :

- **Préserver et pérenniser la vitalité du maillage** de villages ruraux, aux fonctions de proximité, touristiques et agricoles
- **Assurer le rôle intermédiaire des villages-relais**, qui offrent des fonctions de proximité plus étoffées et à proximité des axes de communication
- **Conforter les fonctions de centralité des bourgs-centres ou pôles d'équilibre**, assurant une connexion directe au réseau TC et assurent des fonctions commerciales, de services et scolaires plus structurantes (Yenne, Novalaise, Saint Genix sur Guiers)
- **Renforcer la polarité de Pont-de-Beauvoisin**, ville-centre qui concentre les flux et les activités autour d'un bassin qui s'affranchit des limites départementales, offrant des services publics (hôpital, santé, services de l'Etat et Conseil Départemental) et privés pour une zone de chalandise de 20.000 habitants, et un accès aux TC vers Chambéry et Lyon
- **Intensifier les échanges avec les polarités voisines** puisque l'Avant-Pays-Savoyard se situe à l'interface entre la Savoie, l'Isère et l'Ain. Ces proximités induisent des déplacements vers les aires d'influences de Chambéry d'abord, mais aussi de Grenoble et de Lyon.

2. LE CADRE TERRITORIAL

Enjeux de compatibilité avec les documents cadres

- ✓ Les préconisations mobilités du SCoT (PADD, DOO) s'articulent autour des 2 grands leviers de mobilités que sont le mode routier et le mode ferré.
 - Les actions à mener pour améliorer la fluidité routière vers les pôles voisins et entre les pôles internes sont clairement identifiées
 - Les enjeux de desserte via les transports collectifs routiers restent à préciser
 - Les actions préconisées ont parfois fait l'objet d'une planification spécifique comme avec le Schéma Directeur Cyclable
- ✓ Préconisations mobilités dans le DOO :
 - Amélioration et pérennisation des dessertes routières, entre les pôles internes du territoire ou vers les grands pôles voisins
 - Performance de l'axe reliant Les Echelles / Entre-Deux-Guiers à Yenne et le Pont de Beauvoisin, le Parc Val Guiers et Saint-Genix-sur-Guiers : RD1006 / RD916
 - Développement d'aides de covoiturage aux endroits stratégiques du territoire
 - Pérenniser l'accès à l'A43 aux échangeurs Belmont-Tramonet et Novalaise
 - Améliorer les conditions d'accès vers le Bourget-du-Lac et Chambéry (RD 1600)
 - Anticiper le potentiel accru de cadencement de la desserte ferrée
 - Conception d'espaces publics optimisant la multimodalité
 - Intensification urbaine et mixité fonctionnelle autour des gares
 - Optimiser la desserte ferrée sur le Pont-de-Beauvoisin en Isère
 - Pérenniser l'armature territoriale de l'APS comme condition du développement des transports publics
 - Par le respect des armatures d'accueil résidentielles et économiques
 - Par l'anticipation (dans les PLU des pôles) d'espaces donnant corps à la multimodalité
 - Par la desserte des parcs d'activités économiques et commerciales
 - Soutenir le développement des modes doux par le développement d'itinéraires sécurisés pour les déplacements du quotidien

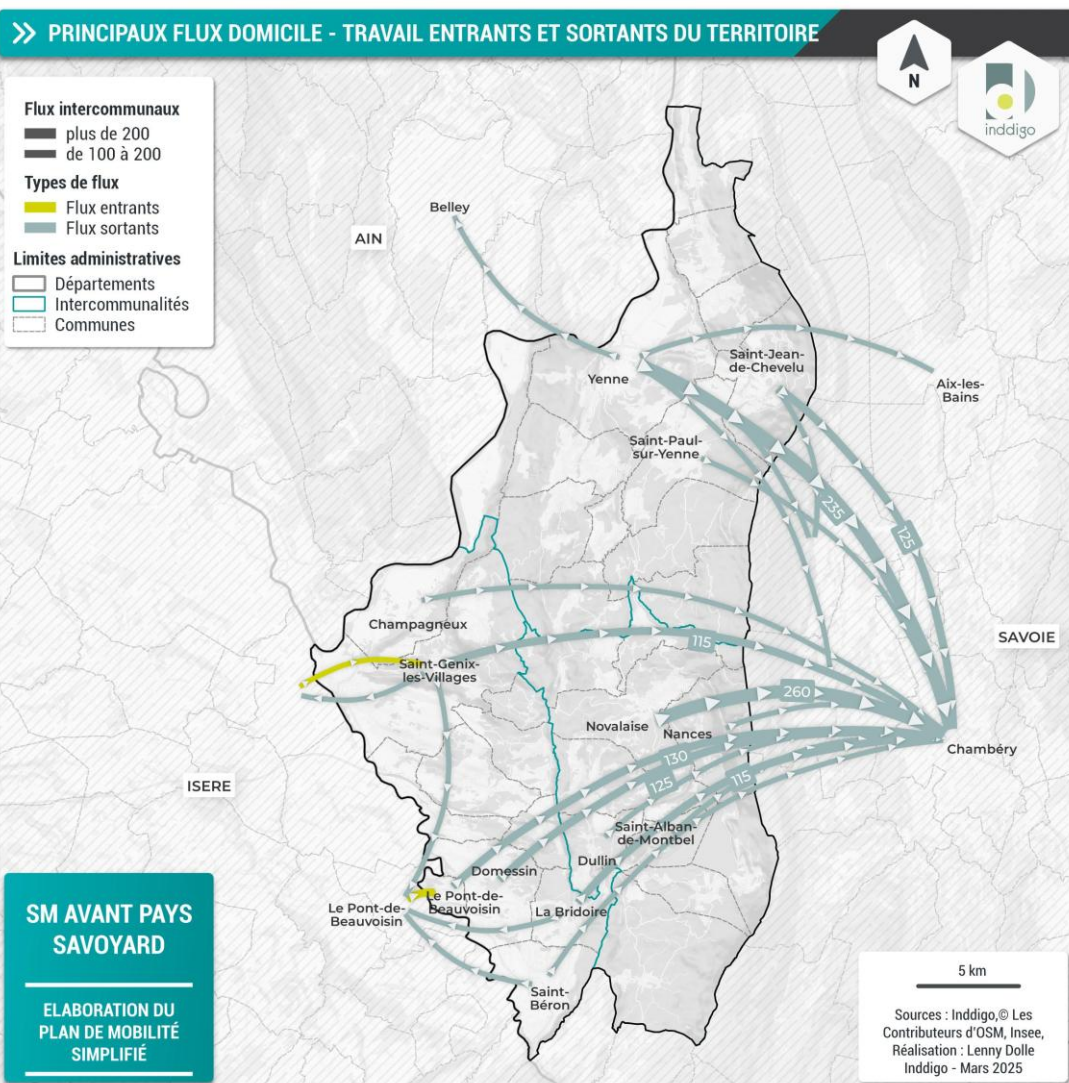
2. LE CADRE TERRITORIAL

Synthèse #1 : Les caractéristiques du territoire qui structurent son profil mobilité

- ✓ **L'APS, un territoire rural composé de 3 bassins de vie :**
 - Liens forts avec le bassin chambérien pour CC du Lac d'Aiguebelette et CC de Yenne
 - Liens forts avec l'Isère pour CC Val-Guiers
 - > Les services de mobilité permettant de rejoindre ces bassins sont stratégiques pour l'APS
 - > Les échanges reposent sur un très faible nombre d'infrastructures
- ✓ **Une démographie dynamique, mais des densités faibles :**
 - > Des caractéristiques qui favorisent structurellement un usage généralisé de la voiture
- ✓ Des services et équipements de la vie quotidienne présents sur **un nombre assez réduit de polarités** (Pont-de-Beauvoisin, Novalaise, St-Genix-les-Villages, Yenne...)
 - > Des besoins de mobilité également pour des déplacements relativement courts
- ✓ **Des niveaux de précarité énergétique** des ménages variables selon les communes, qui peuvent être sensibles à Yenne, Pont-de-Beauvoisin, Champagnieux
 - > Risque de vulnérabilité croissant pour les ménages

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Flux domicile-travail : entrants et sortants



✓ 52% des flux domicile-travail sont des flux sortants

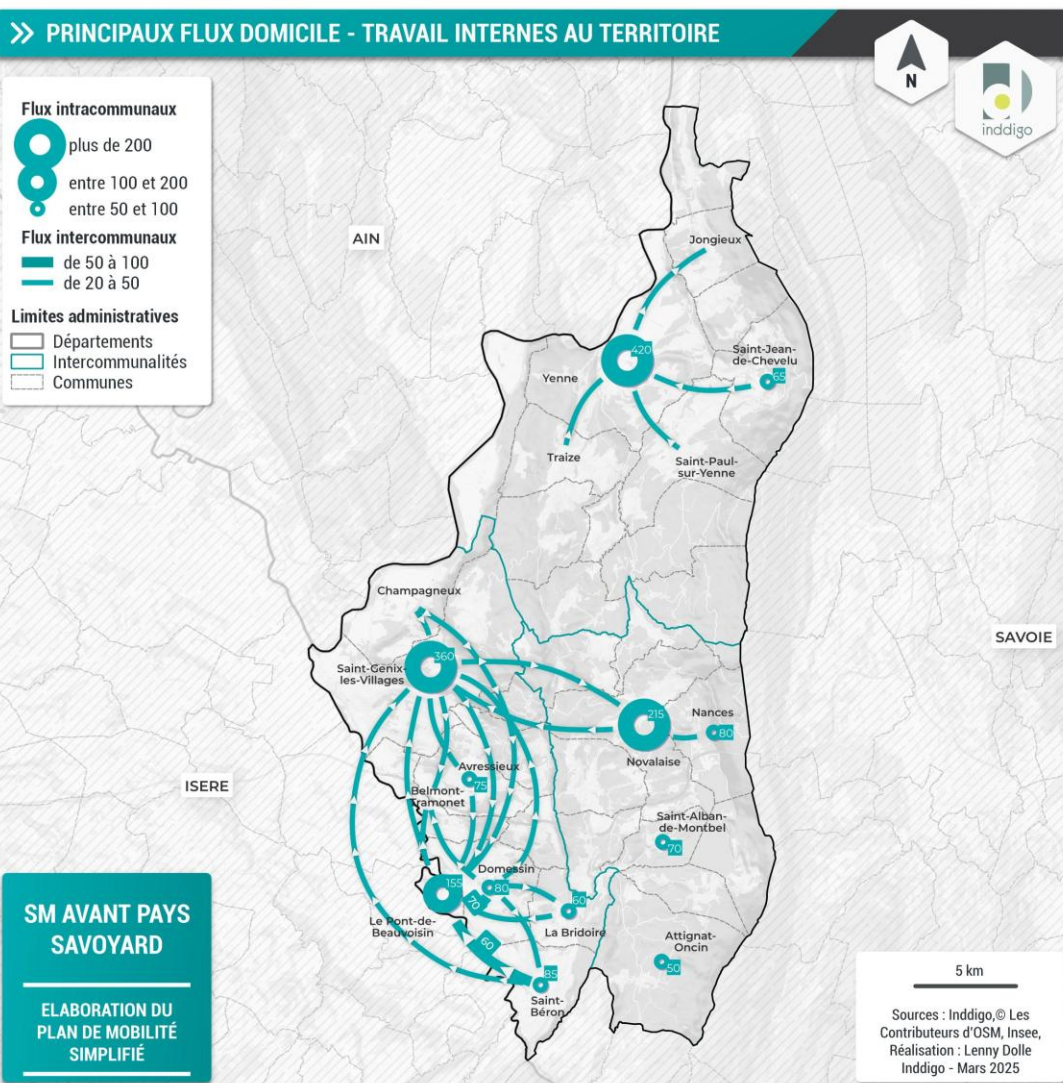
- **Près de 7.500 navettes domicile-travail sortantes**, avec une concentration des grands flux sur le bassin chambérien
 - Environ la moitié sur l'agglomération chambérienne (+ Bourget-du-Lac)
 - **Plus de 2.000 sur la seule commune de Chambéry**
 - Environ 700 sur Technolac, dont la moitié depuis la CC de Yenne
- **Près de 1.600 personnes travaillent en Isère** (y-compris Pont-de-Beauvoisin Isère)

✓ 21% des flux domicile-travail sont des flux entrants

> Déséquilibre des flux domicile-travail, et forte dépendance à l'extérieur de l'APS pour l'emploi

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

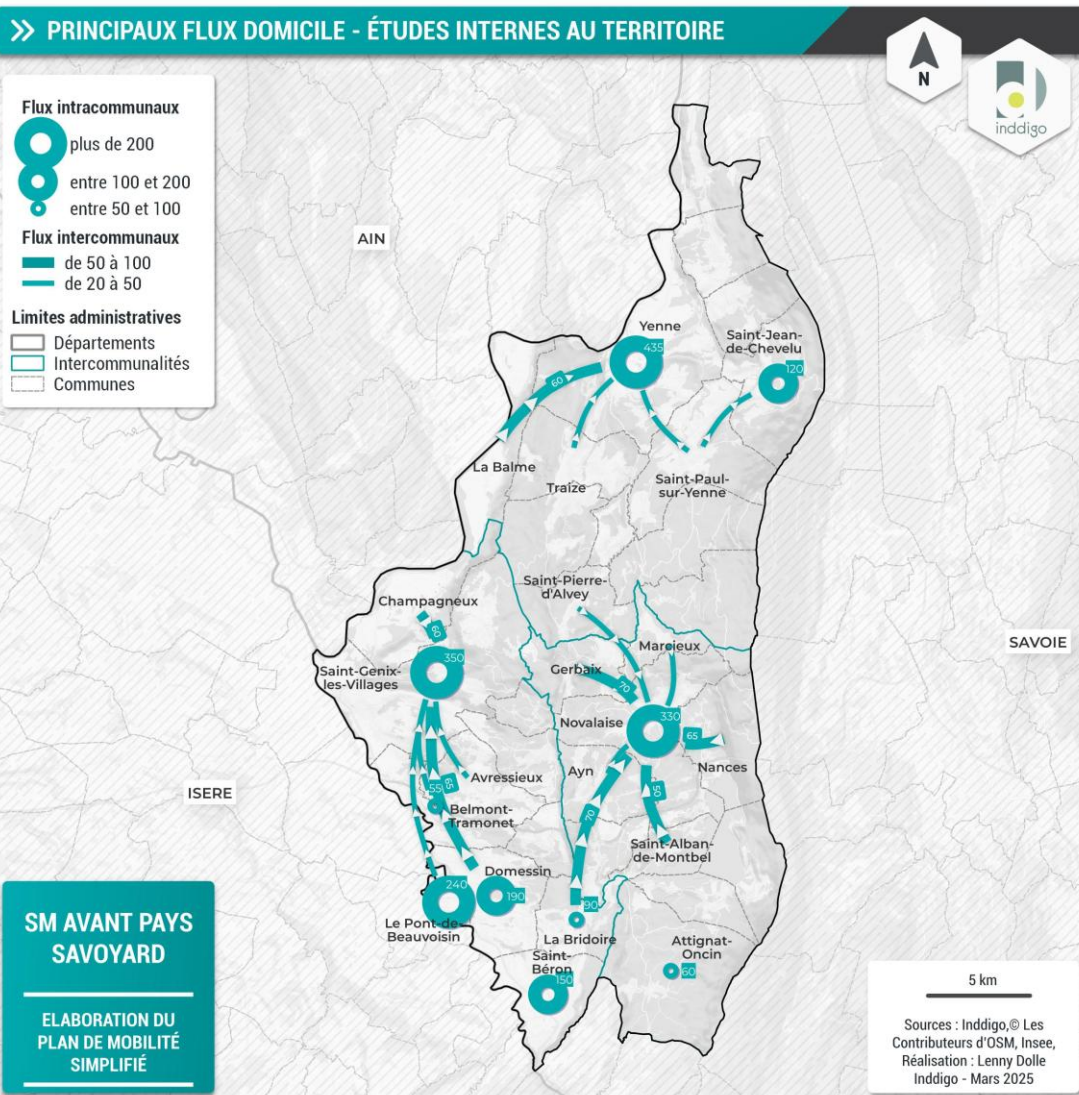
Flux domicile-travail : internes à l'APS



- ✓ **27% des navettes domicile-travail en interne à l'APS**
- ✓ **Plus de la moitié d'entre elles sont internes aux communes :**
 - C'est à **Yenne** et **Saint-Genix-les-Villages** que les **flux domicile-travail intra communaux** sont les plus importants : 420 personnes résident et travaillent à Yenne, 360 personnes travaillent à Saint-Genix
 - Peu d'échanges entre la CC de Yenne et le reste de l'APS
- ✓ **Echanges plus intenses entre Saint-Genix-les-Villages, Pont-de-Beauvoisin et Novalaise**

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

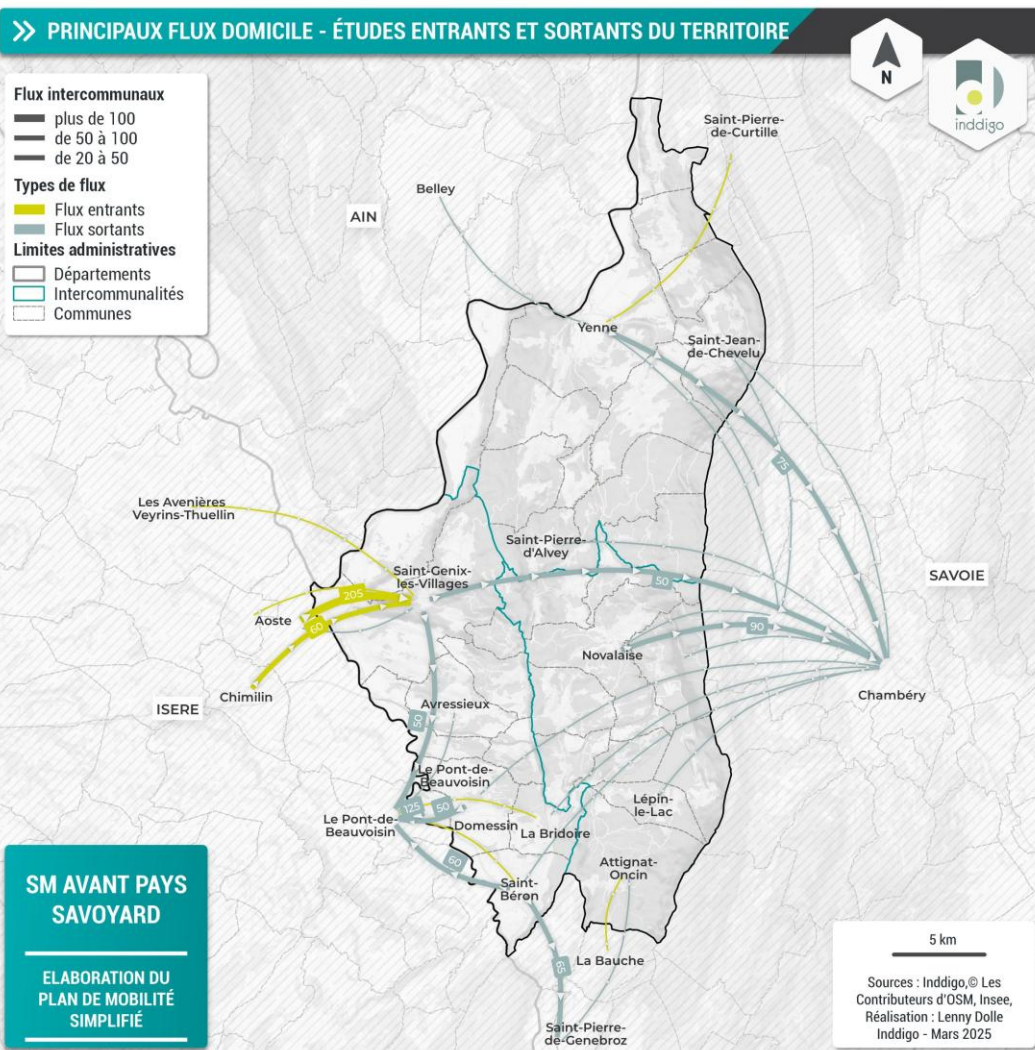
Flux domicile-études : internes à l'APS



- ✓ **54% des navettes domicile-études en interne à l'APS**
 - Dont les 2/3 internes aux communes, principalement liés aux établissements primaires
- ✓ **Echanges entre communes très liés à la sectorisation des collèges :** Yenne, Novalaise, Saint-Genix-les-Villages.
- ✓ Aucun lycée n'est situé sur le territoire de l'APS.

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

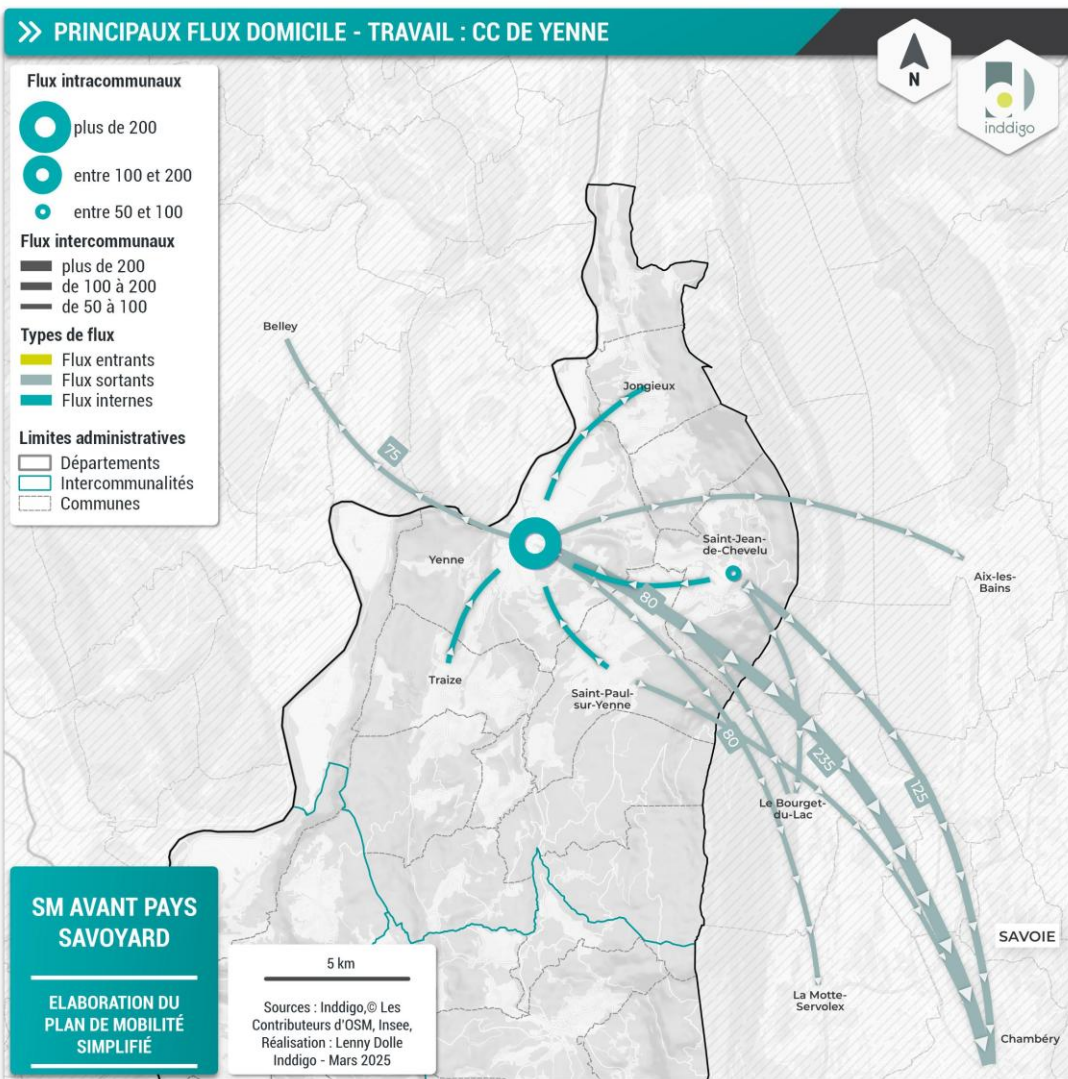
Flux domicile-études : entrants et sortants



- ✓ **35% des flux domicile études sortent de l'APS**
 - En lien avec la distribution des lycées (Chambéry, Pont-de-Beauvoisin)
 - Les collèges de Pont-de-Beauvoisin sont également situés côté Isère
- ✓ S'ajoutent à ces **flux les déplacements des étudiants** (Chambéry, Annecy, Grenoble, Lyon...), à une fréquence plutôt hebdomadaire
- ✓ 10% des flux domicile-études sont des flux entrants, essentiellement sur Saint-Genix-les-Villages
 - > Des déplacements particulièrement longs pour les lycéens

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Flux domicile-travail : zoom sur chaque EPCI



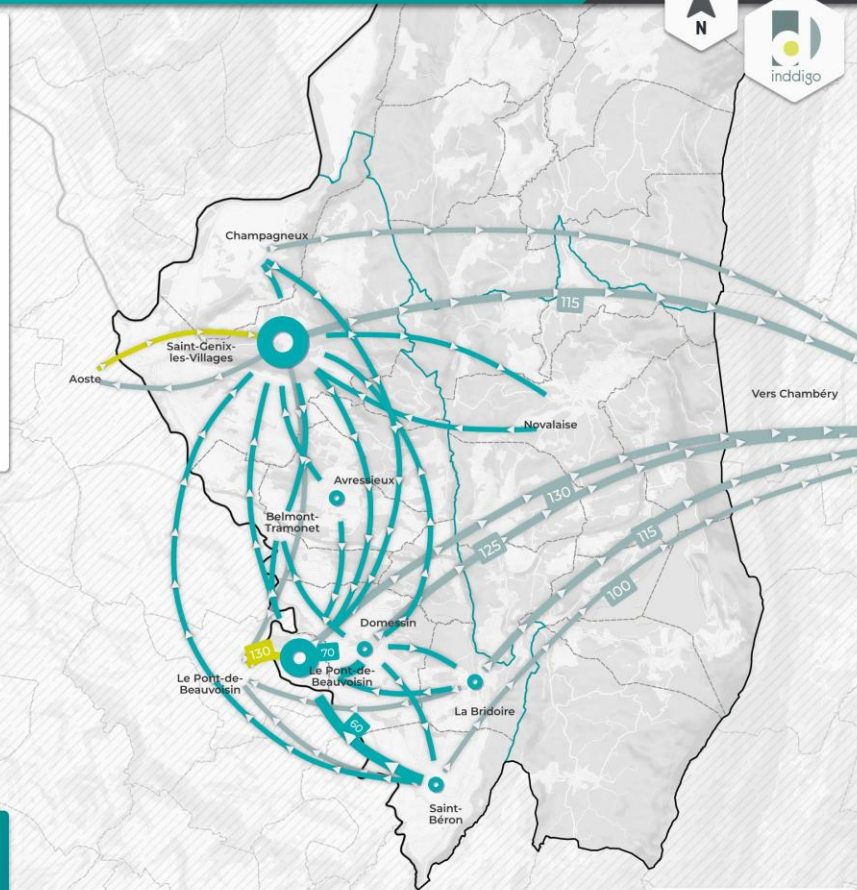
CC de Yenne :

- ✓ Yenne comme **pôle d'attraction local**
- ✓ Importance des flux vers **Chambéry** et **Technolac**
- ✓ Attractivité d'**Aix-les-Bains** et **Belley**

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Flux domicile-travail : zoom sur chaque EPCI

>> PRINCIPAUX FLUX DOMICILE - TRAVAIL : CC VAL GUIERS



SM AVANT PAYS
SAVOYARD

ELABORATION DU
PLAN DE MOBILITÉ
SIMPLIFIÉ

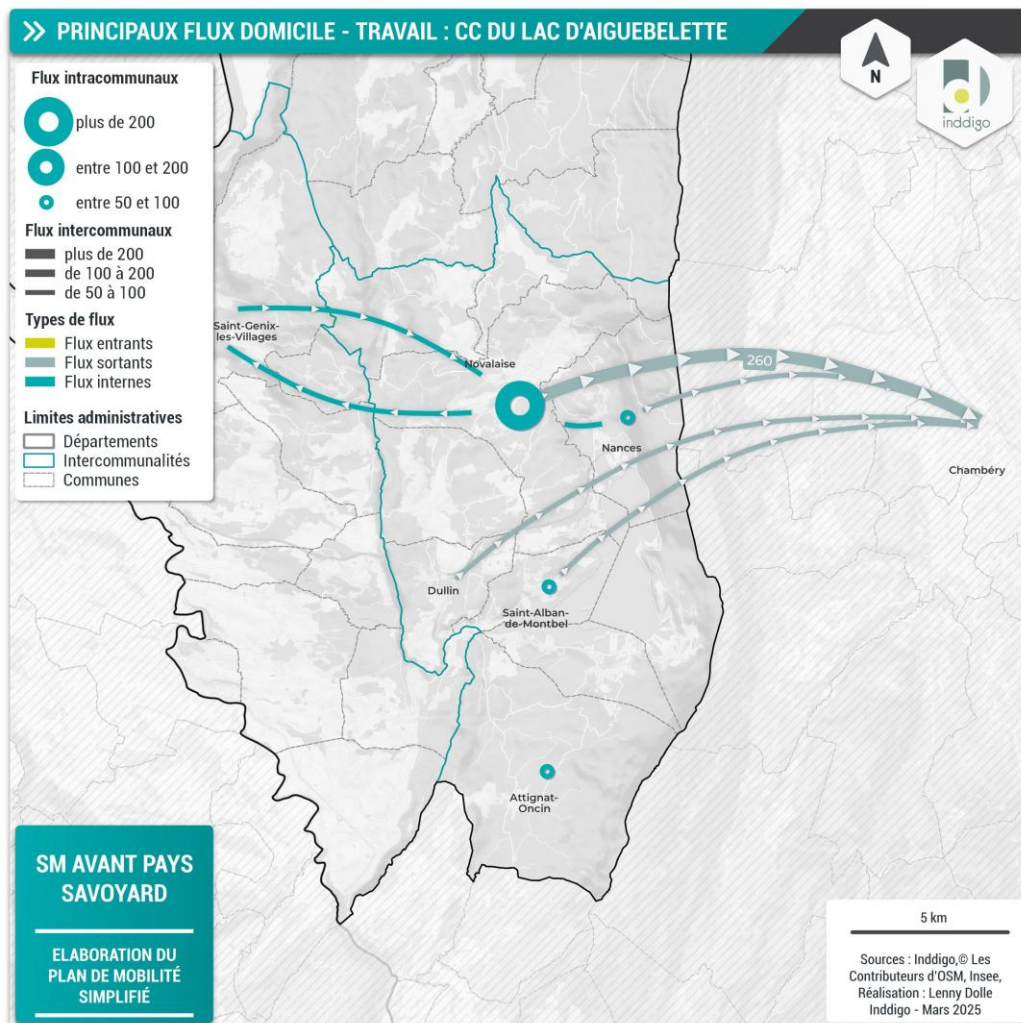
Sources : Inddigo, © Les
Contributeurs d'OSM, Insee,
Réalisation : Lenny Dolle
Inddigo - Mars 2025

CC Val Guiers :

- ✓ **St-Genix et Pont-de-Beauvoisin** comme pôles d'attraction locaux
- ✓ Importance **des échanges** entre les secteurs de **St-Genix et Pont-de-Beauvoisin**
- ✓ Importance des **flux vers l'Isère** (dont Pont-de-Beauvoisin-38)
- ✓ Attractivité encore forte de Chambéry

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Flux domicile-travail : zoom sur chaque EPCI



CC du Lac d'Aiguebelette :

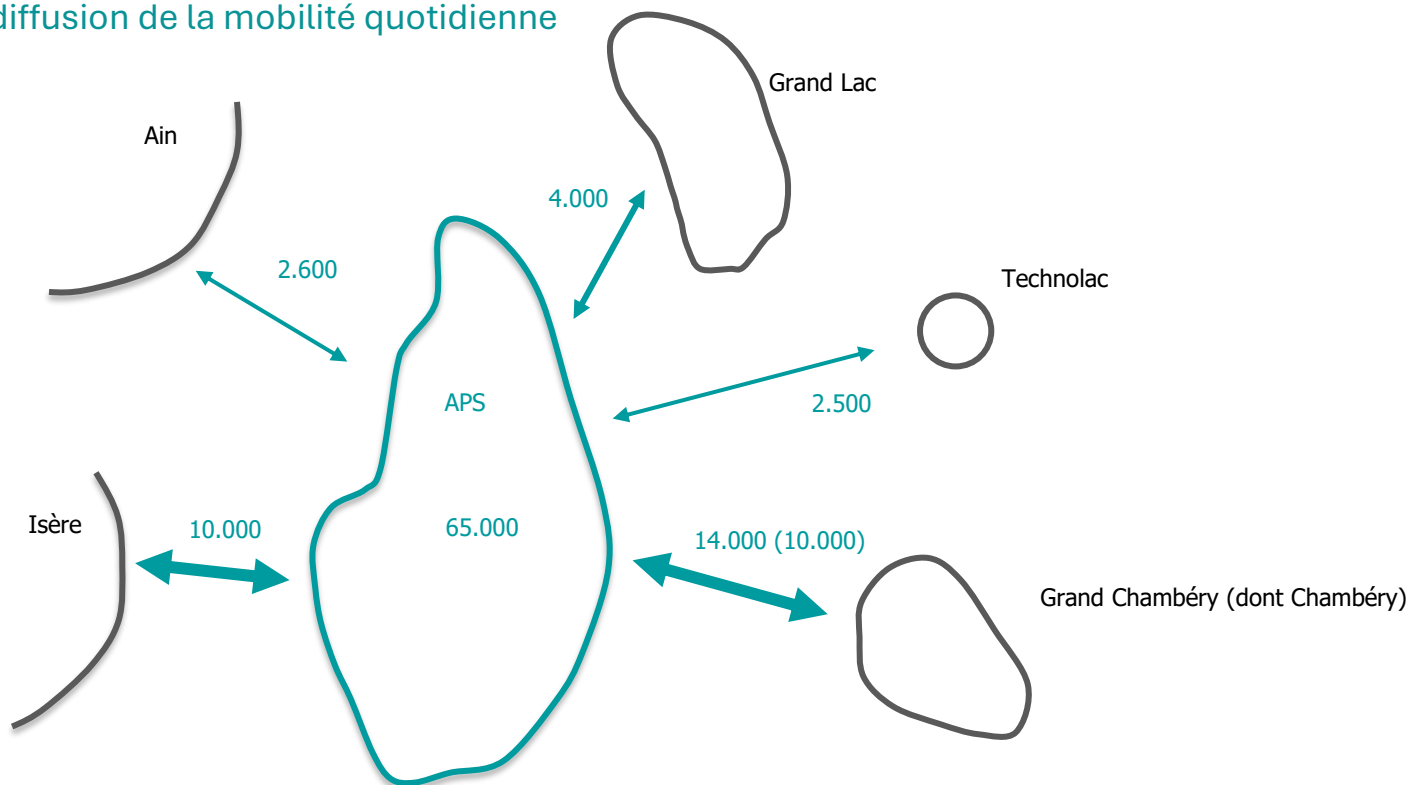
- ✓ Forte polarisation des échanges sur Chambéry et son agglomération

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : structure de la mobilité quotidienne

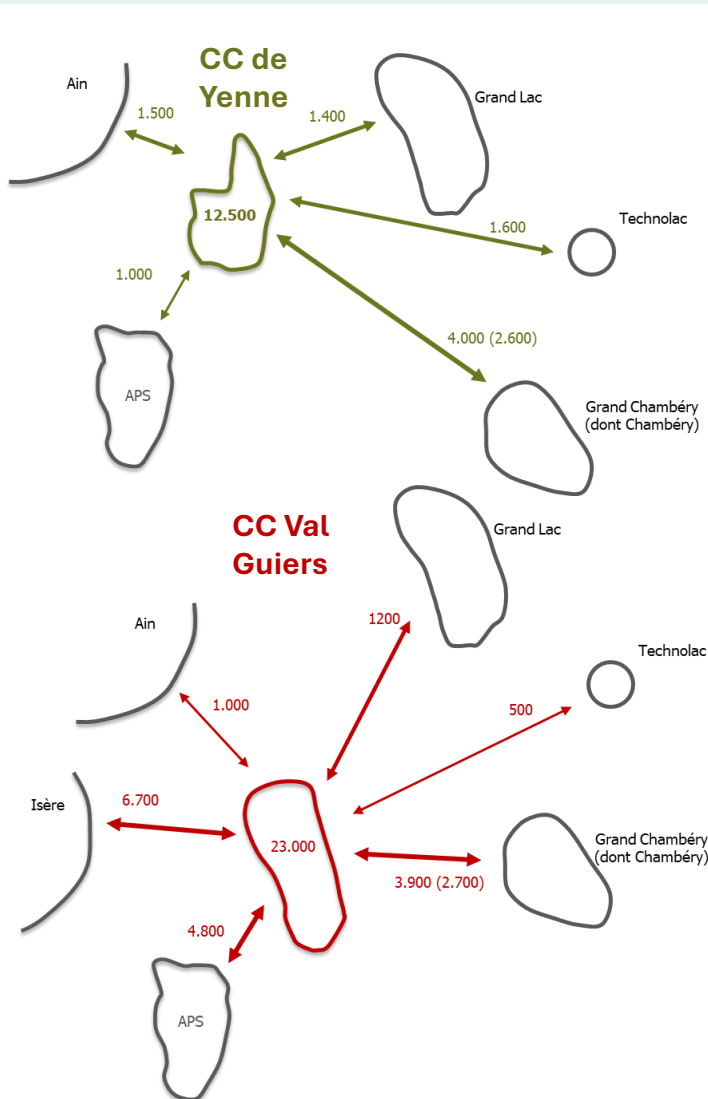
- ✓ **Ensemble APS** : principaux flux quotidiens tous modes, tous motifs : **65% de flux internes** (presque autant que Cœur de Savoie ou Grand Lac), **autant d'échanges avec l'Isère qu'avec Chambéry**, près des **2/3 des échanges avec le bassin Métropole Savoie**

> Une forte diffusion de la mobilité quotidienne



3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : structure de la mobilité quotidienne



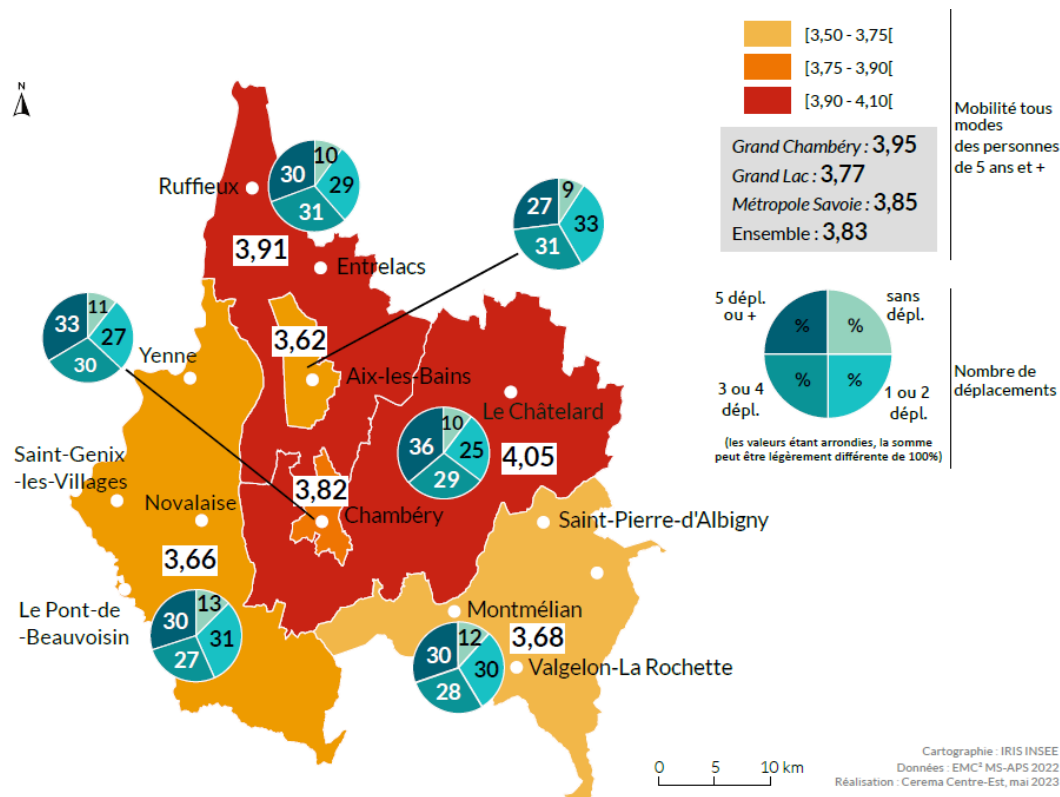
✓ **La structure des échanges diffère largement d'un EPCI à l'autre :**

- Les échanges avec **Technolac** sont **essentiellement depuis Yenne**
- Les échanges avec le **bassin Chambérien** sont prépondérants, sauf depuis **Val-Guiers**, pour qui les liens avec **l'Isère (dont Pont-de-Beauvoisin-38)** dominant
- **Les 2/3 des échanges avec l'agglomération chambérienne concernent la ville de Chambéry**
- La CC de Yenne échange très peu avec le reste de l'APS

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : intensité des déplacements

- ✓ 13% des personnes sans déplacement sur une journée type : davantage que sur les autres territoires
- ✓ 30% des habitants réalisent au moins 5 déplacements par jour dans l'Avant-Pays-Savoyard : dans la moyenne des territoires de l'enquête



3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : intensité des déplacements

- ✓ **Les actifs sont les habitants qui se déplacent le plus**, que ce soit dans l'Avant-Pays ou sur le périmètre d'enquête.
- ✓ Dans l'Avant-Pays-Savoyard, forte mobilité pour les personnes qui restent au foyer (6,19 déplacements par jour) : multiplication de courts déplacements, ou limite d'échantillonnage.

Mobilités en fonction de l'occupation principale et la zone de résidence hors déplacements externes

	Travail à plein temps	Travail à temps partiel	Scolaire Étudiant Apprentis	Chômeur Recherche un emploi	Retraité	Reste au foyer	Autre occupation
Cœur de Savoie	4,46	4,35	3,27	3,29	2,84	3,90	3,20
Métropole Savoie	4,35	4,74	3,60	3,71	3,18	4,08	2,95
Avant-Pays Savoyard	4,53	4,05	3,04	3,15	2,68	6,19	3,35
Ensemble	4,37	4,66	3,53	3,68	3,13	4,30	2,99

Données : EMC² MS-APS 2022
Réalisation : Cerema Centre-Est, mai 2023

Mobilité en fonction de l'âge et la zone de résidence hors déplacements externes

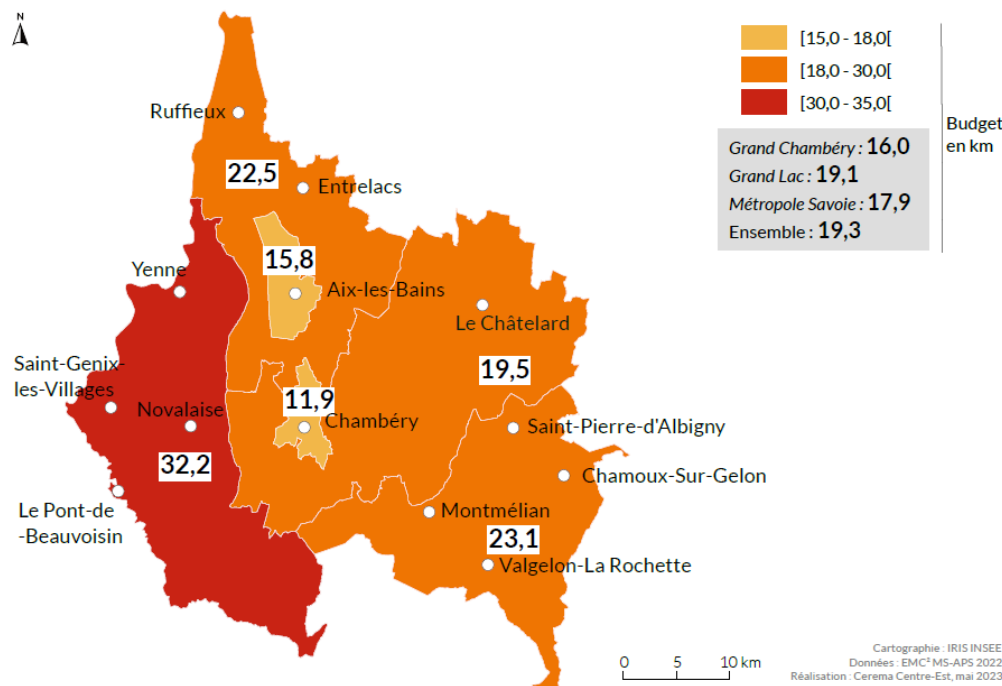
	5 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et +
Cœur de Savoie	3,33	3,59	3,93	4,87	3,44	2,70
Métropole Savoie	3,54	3,56	4,40	4,70	3,93	2,96
Avant-Pays Savoyard	3,24	2,70	5,41	4,20	4,09	2,43
Ensemble	3,50	3,48	4,49	4,64	3,95	2,90

Données : EMC² MS-APS 2022
Réalisation : Cerema Centre-Est, mai 2023

- ✓ **Les 25-34 ans de l'APS se déplacent encore plus que cette même catégorie d'âge sur le reste de l'enquête.** Les déplacements liés à l'accompagnement (des enfants, des personnes âgées) dans les territoires plus dépendants de l'automobile, peuvent expliquer cette tendance.

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : budget distance, budget temps



✓ Un territoire particulièrement diffus, avec des longues distances de déplacement, particulièrement pour le travail : **le budget-distance le plus important du périmètre d'enquête**

- Distance moyenne d'un déplacement : 8,9km dans l'APS / 3,4km à Chambéry
- Les déplacements de +20km représentent 20% dans l'APS / 9% en Métropole Savoie
- Les déplacements de -1km représentent 14% dans l'APS / 22% en Métropole Savoie

Budget distance (en km) selon l'âge et la zone de résidence

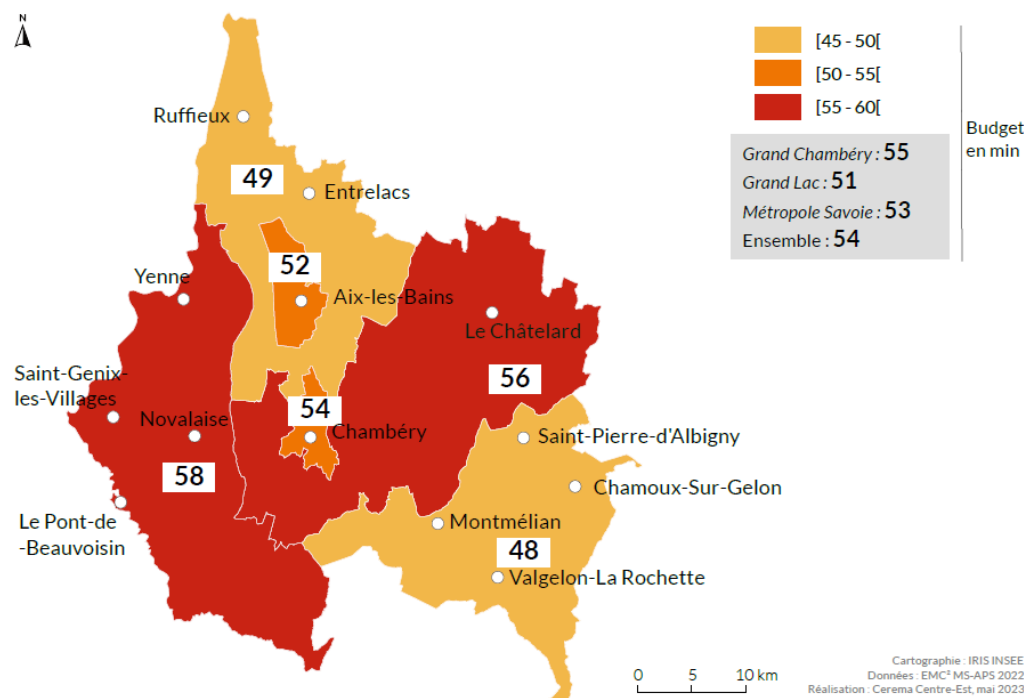
	5 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et +
Cœur de Savoie	16,1	33,9	23,9	30,7	26,9	13,3
Métropole Savoie	11,9	21,0	21,3	23,2	20,8	12,5
Avant-Pays Savoyard	21,8	37,2	51,1	58,7	28,3	11,3
Ensemble	13,0	22,3	24,1	26,4	21,7	12,4

✓ **Le budget-distance est particulièrement important pour les 25-49 ans**, en lien avec la variété des motifs de déplacements et l'activité quotidienne

> De l'ordre de 15.000 km/an/personne en moyenne pour les 35-49 ans

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : budget distance, budget temps



✓ Même si les distances parcourues par les habitants de l'Avant-Pays-Savoyard sont les plus élevées dans le périmètre d'enquête, **le budget-temps moyen est proche de celui des autres territoires**

➤ Les liens avec le bassin chambérien sont en effet particulièrement performants par la route

✓ Les budgets temps sont cependant très importants pour certaines catégories, **en particulier pour les 25-49 ans (près de 1h30 par jour)**

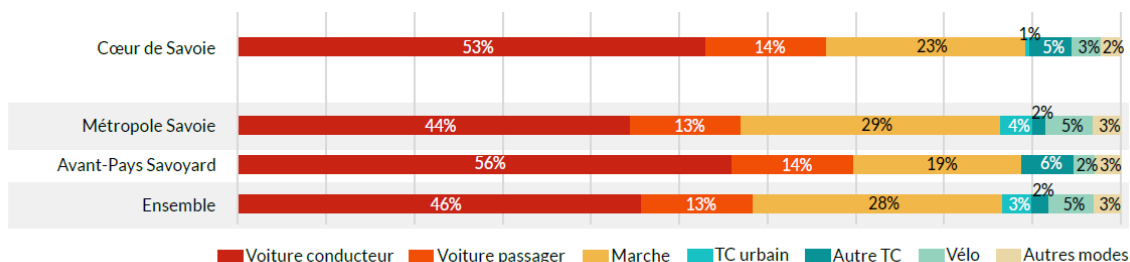
Budget temps (en min) selon l'âge et la zone de résidence

	5 à 17 ans	18 à 24 ans	25 à 34 ans	35 à 49 ans	50 à 64 ans	65 ans et +
Cœur de Savoie	48	57	44	58	52	31
Métropole Savoie	48	68	61	60	57	38
Avant-Pays Savoyard	53	82	80	85	49	26
Ensemble	48	69	63	62	56	37

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

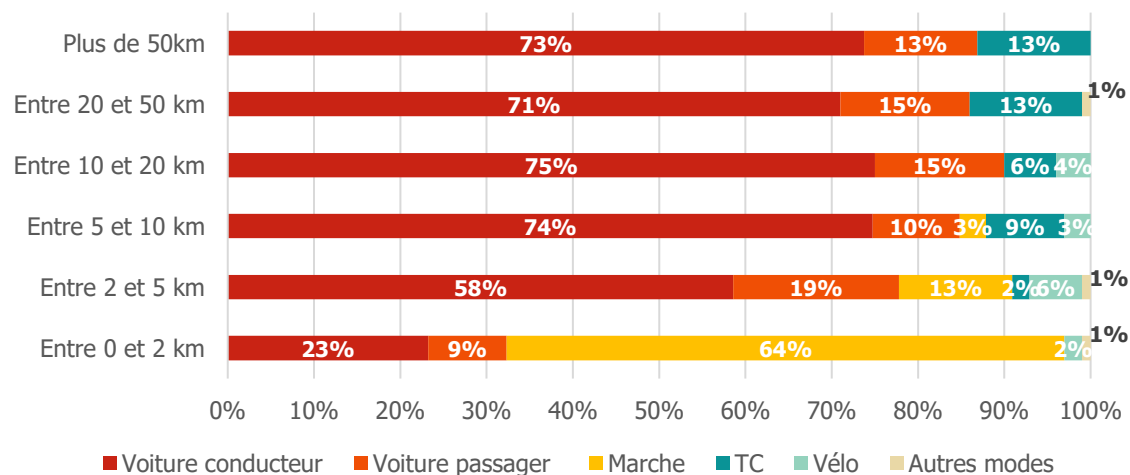
La mobilité quotidienne : répartition modale

Répartition modale selon la zone de résidence (enquête-ménage)



- ✓ En lien avec son profil plus rural, la **part modale voiture conducteur sur l'APS est plus élevée que sur le périmètre de l'enquête-ménage (56% contre 46%)**
- ✓ La **part de la marche est particulièrement faible**

Répartition modale selon les classes de distance dans l'Avant-Pays-Savoyard



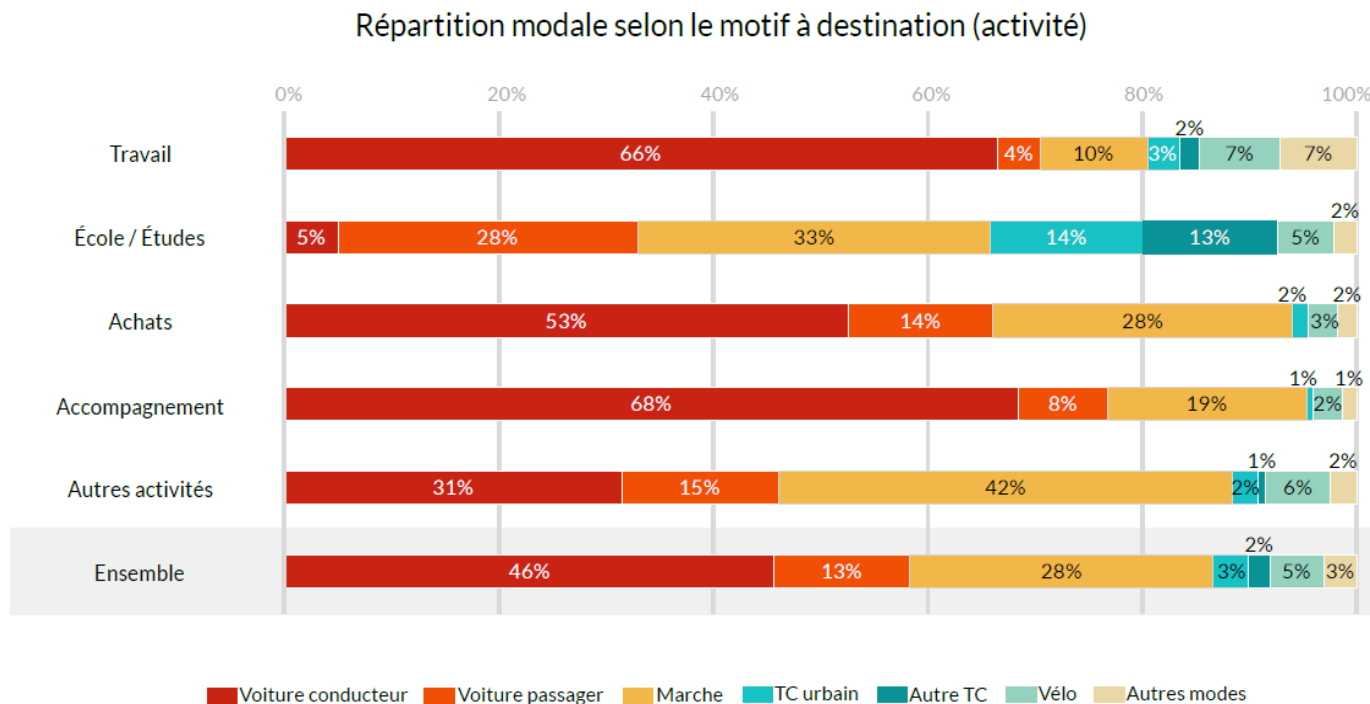
- ✓ Entre 0 et 2 km : **64 %** des déplacements se font à pied / **59%** sur l'ensemble de l'enquête-ménage
- ✓ Dès 2km, la part modale de la voiture est prépondérante : **58% des déplacements de 2 à 5 km / 35% sur le périmètre d'enquête**

> Les déplacements très courts se font autant à pied que sur d'autres territoires, mais l'usage de la voiture s'affirme davantage dès que la distance augmente

Source : traitement INDDIGO des données EMC²

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : répartition modale



Données : EMC¹ MS-APS 2022
Réalisation : Cerema Centre-Est, mai 2023

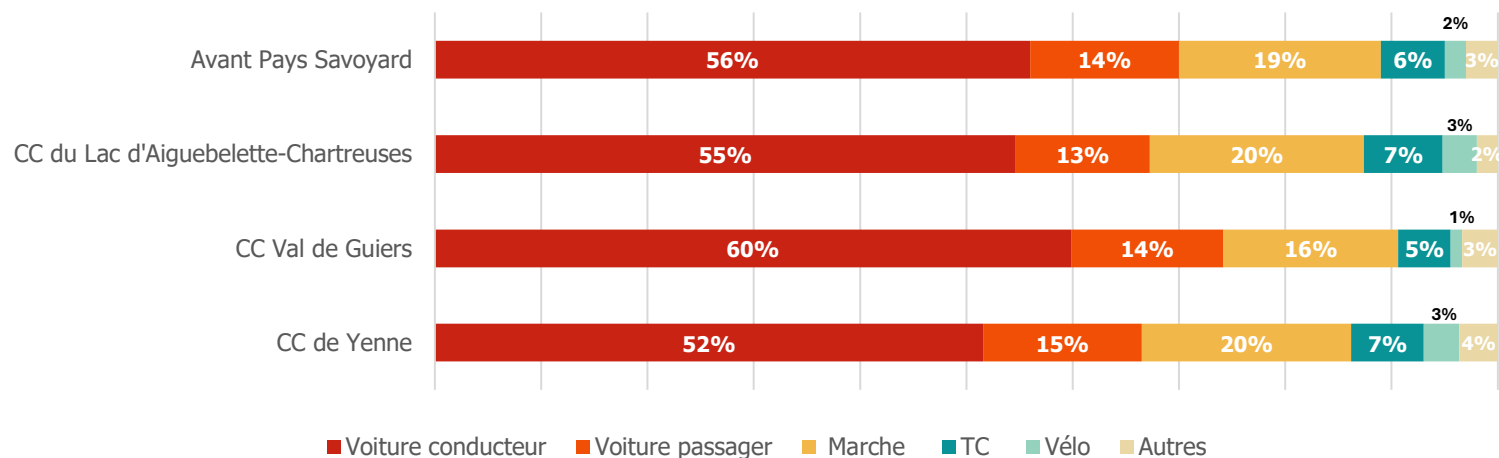
- ✓ Au sein du périmètre de l'enquête-ménage comme pour l'APS, la voiture est privilégiée pour le travail et l'accompagnement (76-80%)
- ✓ Pour se sur les lieux d'étude, les TC atteignent 27% de part modale
- ✓ Pour les autres activités (auxquelles sont intégrés les loisirs), la marche représente 41% de part modale

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : répartition modale selon l'EPCI

- ✓ **La pratique de la voiture conducteur est plus intense sur la CC Val Guiers**, y compris au détriment de la marche, et donc plutôt sur des déplacements courts, alors que cet EPCI présente davantage de polarités a priori plus favorables à la marche

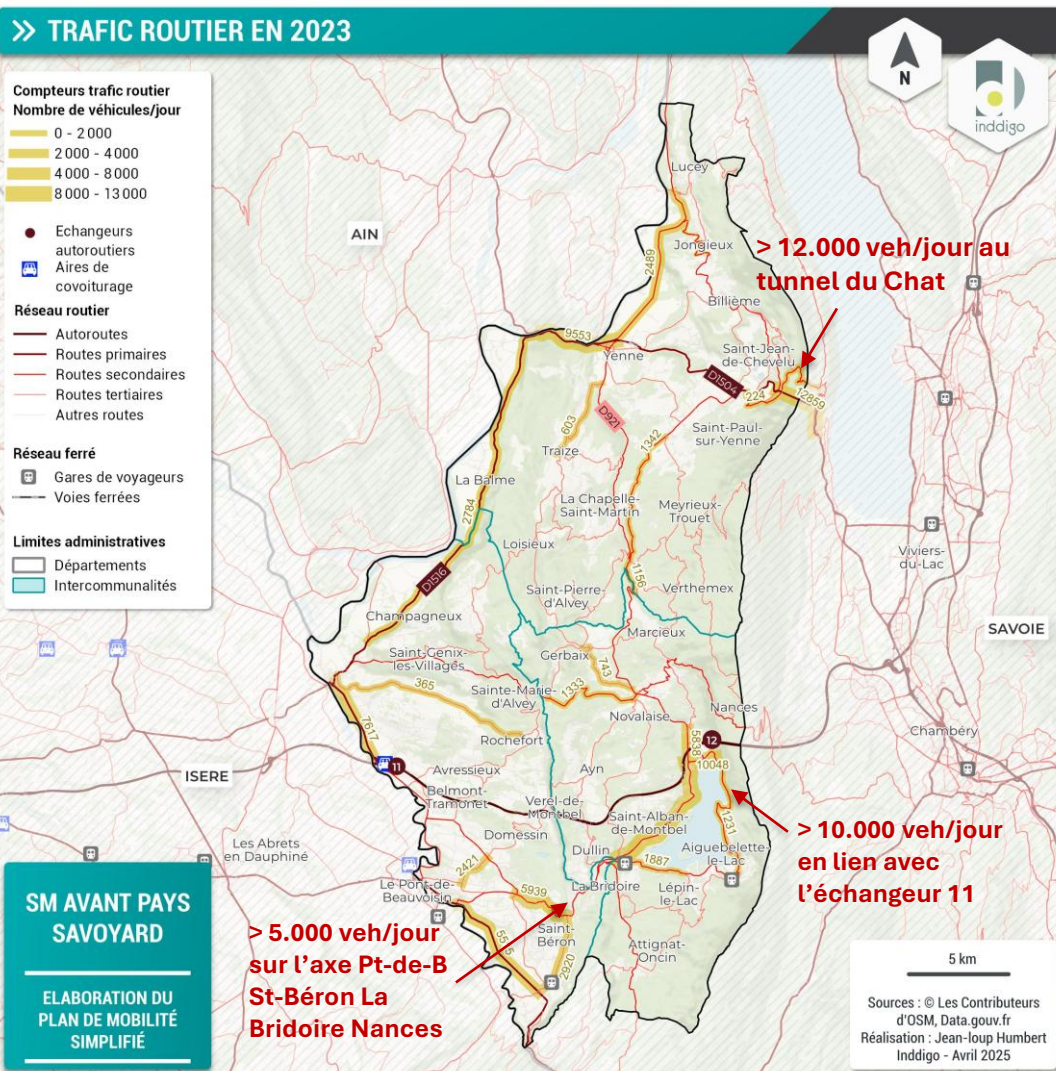
Répartition modale selon la CC de résidence dans l'Avant-Pays-Savoyard



Source : traitement INDDIGO des données EMC²

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

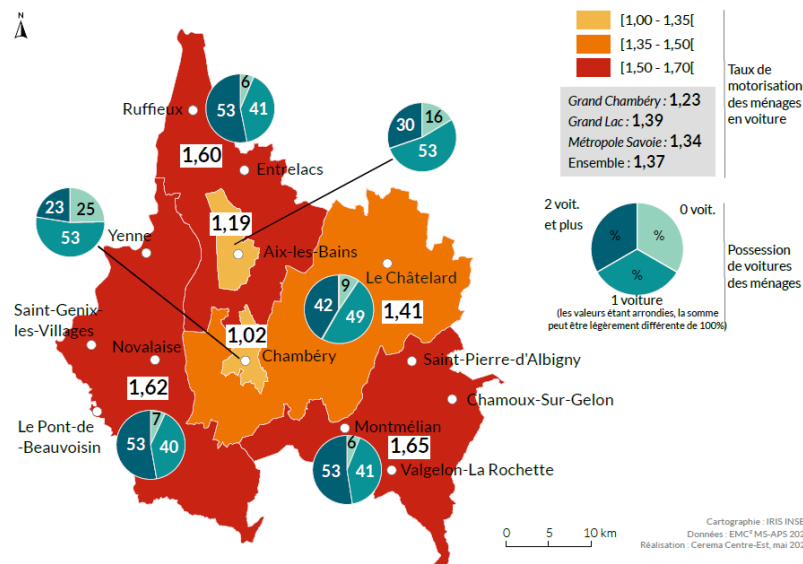
Les trafics routiers



- ✓ Des niveaux de trafic en progression sur les RD structurantes, mais qui n'engagent pas la capacité du réseau viaire
 - Sauf afflux occasionnels pour l'accès au Lac d'Aiguebelette
- ✓ Convergence de trafic importante au niveau du péage d'Aiguebelette, d'un ordre de grandeur supérieur à celui de St-Genix-les-Villages
- ✓ Trafic entre Le Pont-de-Beauvoisin et le bassin Chambérien fortement canalisé par la RD921, y compris pour les poids-lourds, probablement lié au tarif des péages
 - 1,80 € pour Aiguebelette
 - 3,80 € pour Belmont

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

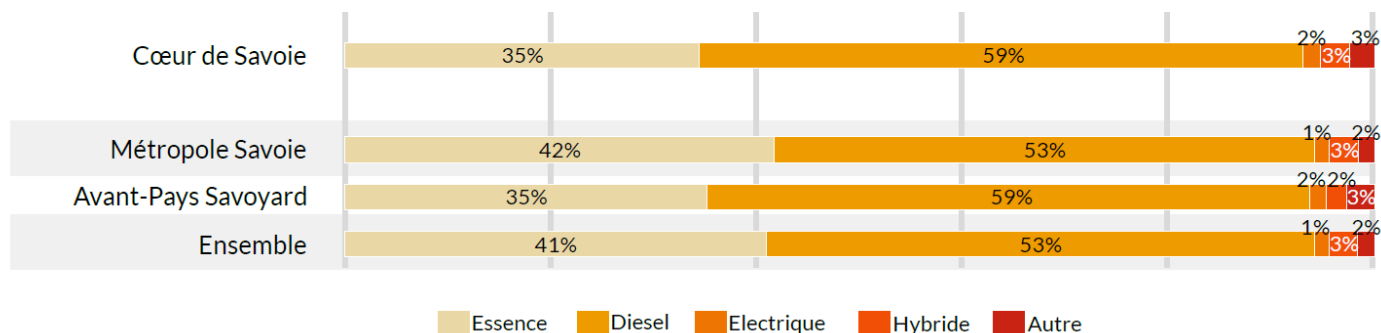
La mobilité quotidienne : motorisation des ménages



✓ Un équipement automobile important et récent

- 94% des personnes majeures de l'APS possèdent le permis de conduire (89% sur l'ensemble du périmètre)
- l'Avant-Pays Savoyard se distingue des autres secteurs avec une forte proportion de voitures récentes : un tiers du parc a moins de 6 ans contre 24% en moyenne
- 59% du parc est composé de véhicules diesel (une proportion un peu plus élevée que dans le reste de la métropole). Ce choix peut s'expliquer par les distances parcourues plus importantes.

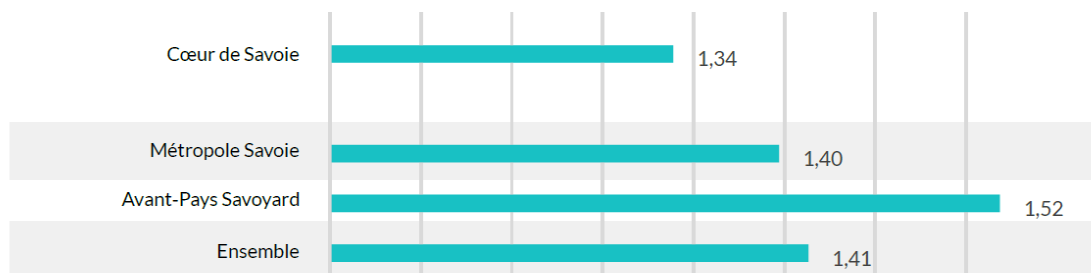
Type d'énergie selon la zone de résidence



3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : usage de la voiture

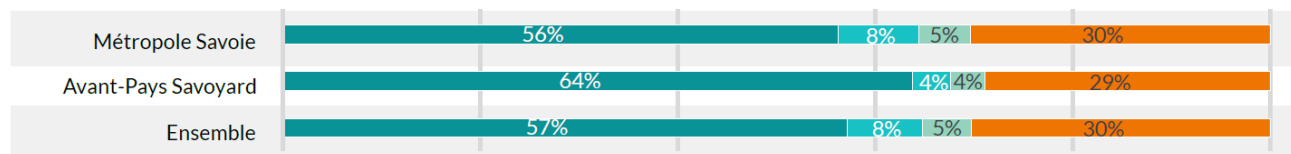
Taux d'occupation des voitures selon la zone de résidence



Données : EMC² MS-APS 2022
Réalisation : Cerema Centre-Est, mai 2023

- ✓ Dans l'Avant-Pays-Savoyard, le taux d'occupation des véhicules personnels est plus important que sur le périmètre EMC². Cela peut s'expliquer par une distance moyenne parcourue plus importante dans les déplacements du quotidien

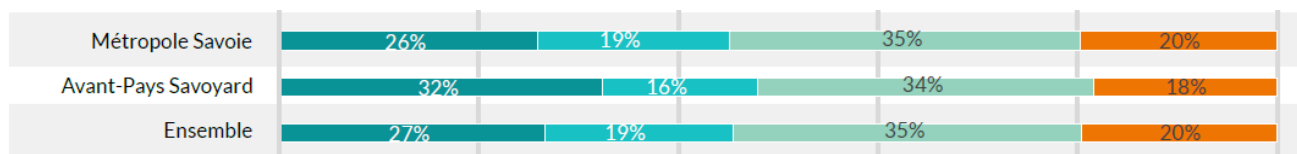
✓ Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que conducteur



Données : EMC² MS-APS 2022
Réalisation : Cerema Centre-Est, mai 2023

■ Plusieurs jours par semaine ■ Plusieurs jours par mois ■ Occasionnellement ■ Jamais

✓ Fréquence d'utilisation de la voiture en tant que passager



Données : EMC² MS-APS 2022
Réalisation : Cerema Centre-Est, mai 2023

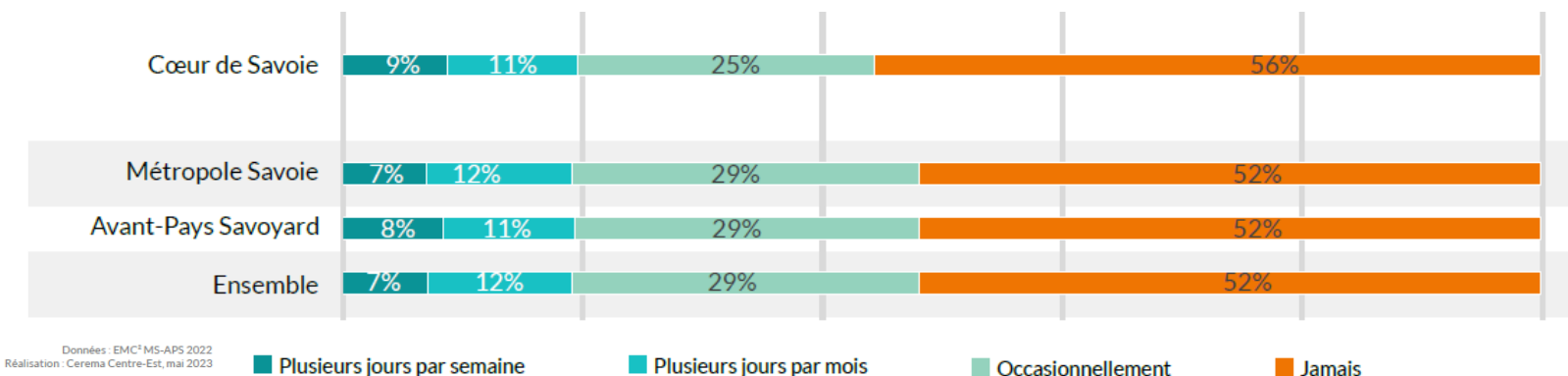
■ Plusieurs jours par semaine ■ Plusieurs jours par mois ■ Occasionnellement ■ Jamais

- ✓ Un usage régulier plus important que sur le reste du périmètre de l'enquête, comme conducteur et comme passager

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : covoiturage

Fréquence d'utilisation du covoiturage* selon la zone de résidence



* Définition enquête-ménage : le covoiturage consiste à partager des trajets en voiture avec une personne qui ne vit pas dans votre logement.

Chiffres-clés du covoiturage dans l'Avant-Pays-Savoyard en 2024

	Passagers transportés	Distance moyenne	Temps moyen des trajets	Trajets réalisés à l'intérieur du territoire
CC Yenne	3 535	23 km	28 min	7,80%
CC Val Guiers	6 351	28 km	28 min	4,20%
CCLA	4 595	22 km	22 min	2,10%

Recensées par l'Observatoire national du covoiturage, ces données sont issues des plates-formes de covoiturage de courte distance uniquement.

Source : observatoire.covoiturage.gouv.fr, 2024

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : covoiturage

- ✓ Une forte dynamique du trafic sur les plates-formes, liée à la montée en charge des aides

	2024	2023
CC Yenne	3 535	1 119
CC Val Guiers	6 351	2861
CCLA	4 595	1 644

Source : registre de preuve de covoiturage

- ✓ Les trajets les plus covoiturés selon la Communauté de Commune :

CC Yenne

- ✓ La Balme <> La Motte-Servolex (585)
- ✓ Chambéry <> Meyrieux-Trouet (402)
- ✓ Aix-les-Bains <> La Balme (302)
- ✓ Chambéry <> Yenne (286)
- ✓ Lucey <> Yenne (221)

CC Val Guiers

- ✓ La Bridoire <> Chambéry (604)
- ✓ Chambéry <> Le Pont-de-Beauvoisin (561)
- ✓ Belmont-Tramonet <> Le Bourget-du-Lac (462)
- ✓ Chambéry <> Domessin (426)
- ✓ Belmont-Tramonet <> Chambéry (348)

CC Lac d'Aiguebelette

- ✓ Chambéry <> Nances (846)
- ✓ Novalaise <> Voglans (712)
- ✓ Chambéry <> Saint-Alban-de-Montbel (357)
- ✓ Aix-les-Bains <> Marcieux (237)
- ✓ Chambéry <> Novalaise (223)

- ✓ Les trajets les plus covoiturés sont majoritairement à destination ou à l'origine de Chambéry, en cohérence avec les flux domicile-travail observés
- ✓ On retrouve également les pôles structurants du territoire comme Yenne, Novalaise, Le Pont-de-Beauvoisin comme destination ou origine fréquente

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

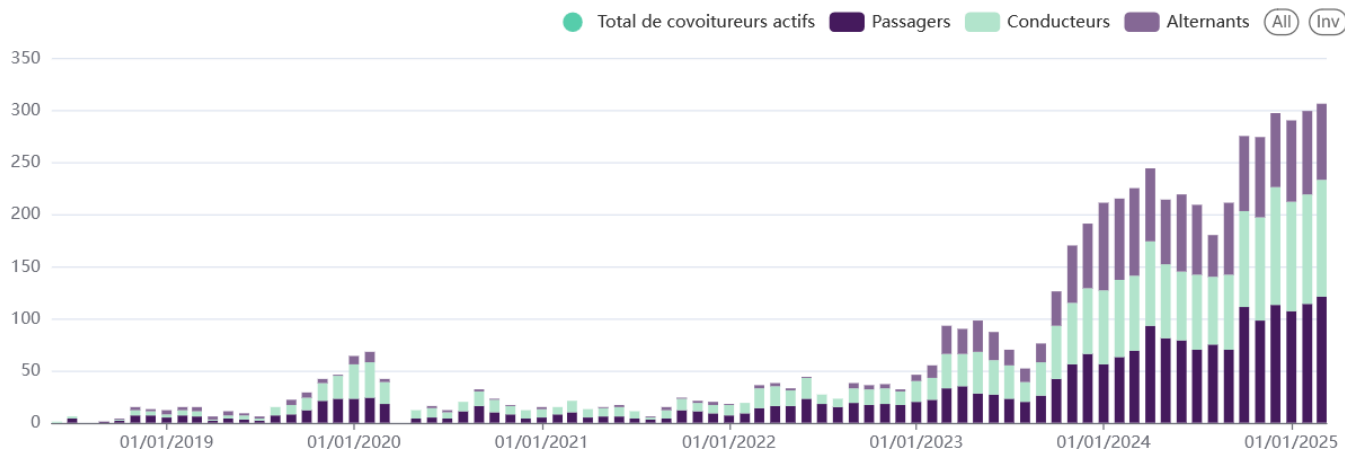
La mobilité quotidienne : covoiturage

- ✓ Une forte dynamique du trafic sur les plates-formes, liée à la montée en charge des aides

Nombre de trajets réalisés dans le temps



Covoitureurs actifs

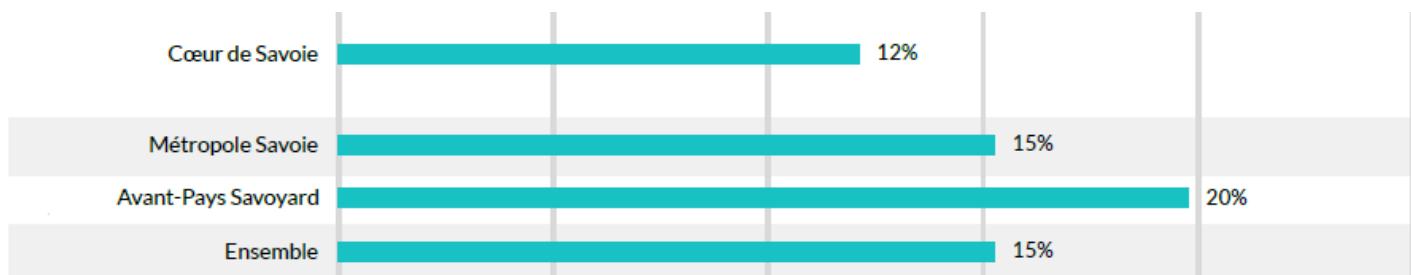


Source : BlaBlaCar Daily

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

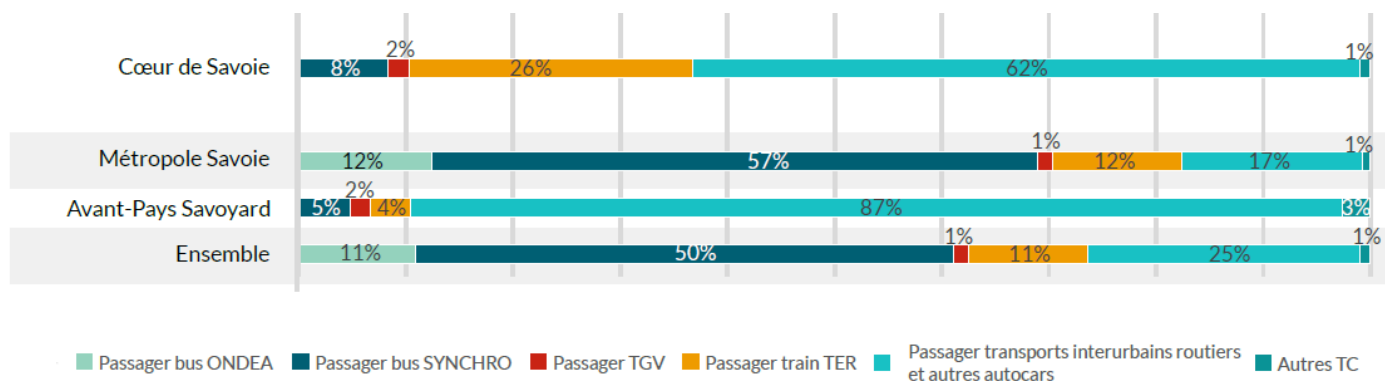
La mobilité quotidienne : transports en commun

Part des personnes ayant un abonnement TC selon la zone de résidence



✓ 20% des personnes (de 5ans et +) possèdent un abonnement en TC en APS, un taux supérieur aux autres territoires de l'enquête, qui peut être lié aux distances importantes pour les collégiens et lycéens

Répartition des trajets réalisés en TC selon la zone de résidence

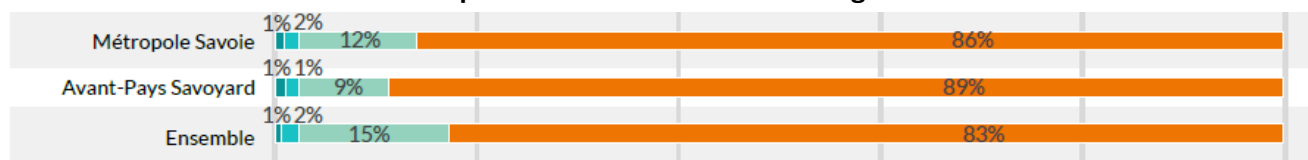


✓ Les habitants de l'APS empruntent surtout les transports interurbains routiers (87% des passagers) : même si les gares desservent majoritairement le sud de l'APS, seulement 4% des passagers des TC empruntent régulièrement le TER

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

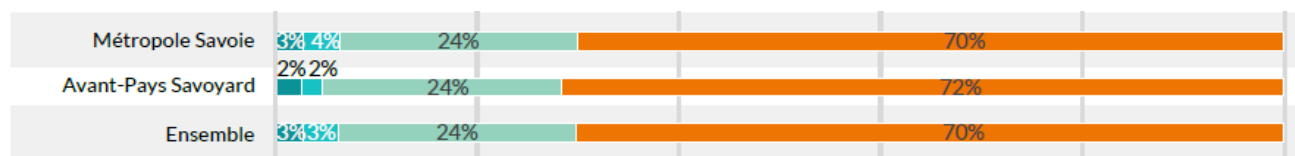
La mobilité quotidienne : transports en commun

Fréquence d'utilisation des cars régionaux



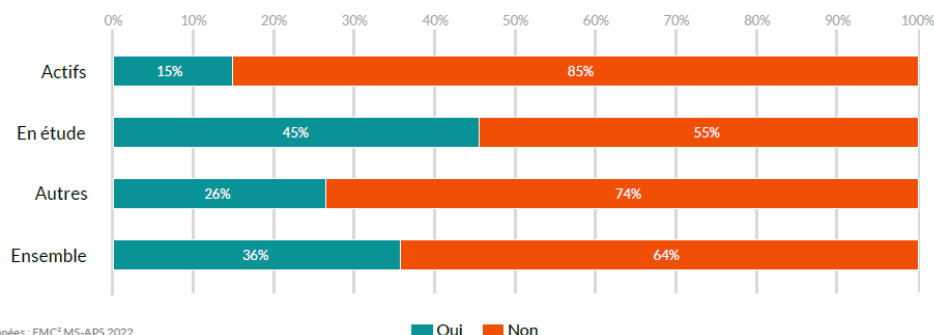
Données : EMC² MS-APS 2022
Réalisation : Cerema Centre-Est, mai 2023

Fréquence d'utilisation du TER



Données : EMC² MS-APS 2022
Réalisation : Cerema Centre-Est, mai 2023

Répartition des 20 800 personnes âgées de 18 à 24 ans
selon leur occupation principale et la possession d'un abonnement aux TC



Données : EMC² MS-APS 2022
Réalisation : Cerema Centre-Est, mai 2023

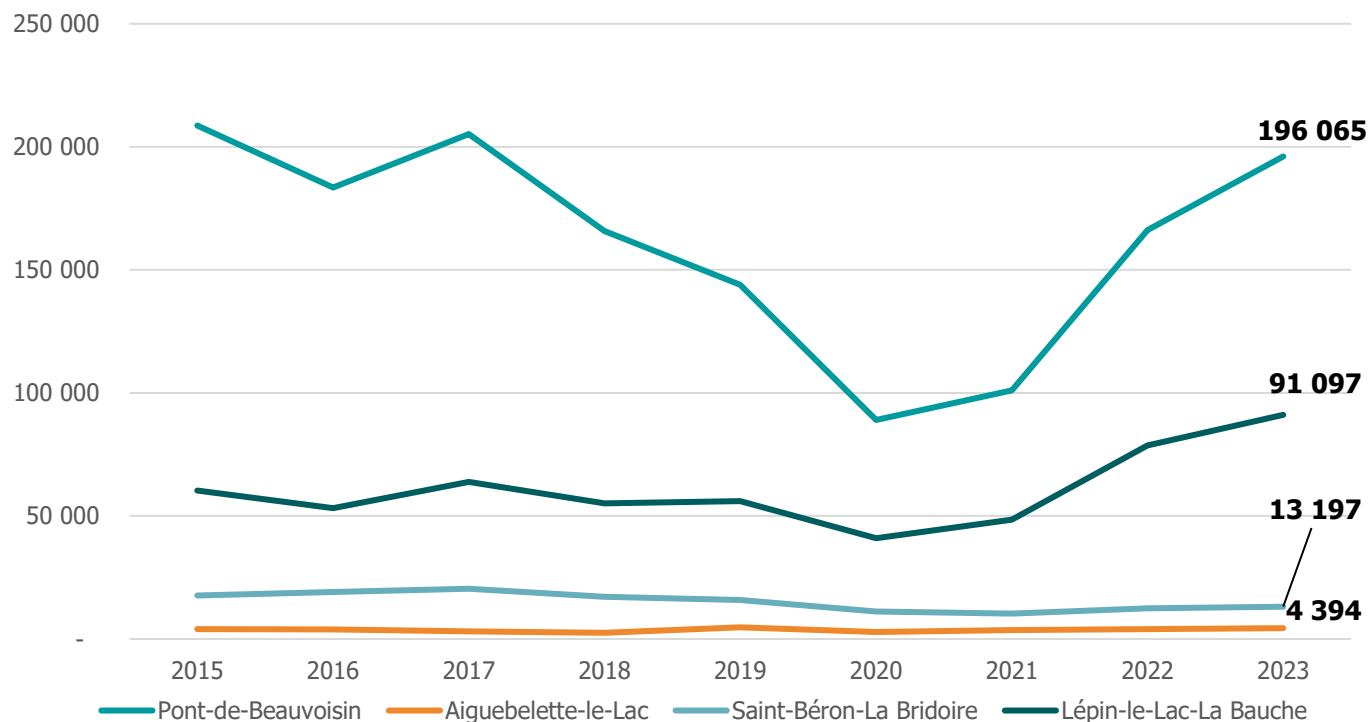
- ✓ L'utilisation des cars régionaux ou du TER reste très limitée en public sur l'Avant-Pays-Savoyard
- ✓ L'usage occasionnel du train est plus développé que celui de l'autocar

- ✓ 74% des jeunes majeurs au chômage ou en recherche d'emploi ne possèdent pas d'abonnement TC, ce qui pose la question de l'offre tarifaire sociale les concernant

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : transports en commun

Fréquentation des gares de l'APS



- ✓ La Gare de Pont-de-Beauvoisin est de loin la plus fréquentée, en lien avec sa densité urbaine et de population.
- ✓ Elle n'est cependant pas intégrée au projet de SERM Métropole Savoie / APS

Source : Open-Data SNCF

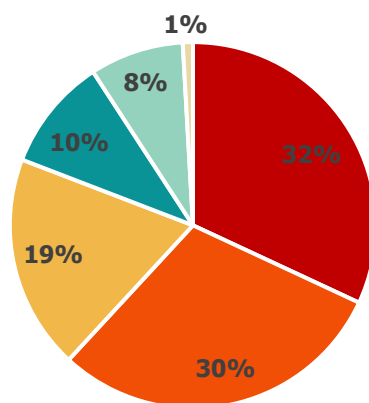
- ✓ Les gares du territoire ont retrouvé des **taux de fréquentation similaires et même supérieurs d'avant Covid (2020)**
- ✓ **Lépin-le-Lac est aujourd'hui la 2nde gare la plus fréquentée de l'APS, passant de 40 970 à 91 097 voyageurs par an entre 2020 et 2023**

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : transports en commun

- ✓ Zoom sur la gare de Lépin-le-Lac - La Bauche, gare la plus fréquentée du territoire parmi celles intégrées au SERM

Modes de rabattement à la gare de Lépin-le-Lac



■ Voiture passager ■ Voiture conducteur ■ Marche à pied ■ TC ■ Vélo ■ Autres

Source : Région AURA

- ✓ 52% des usagers se rendent à **Chambéry** et 36% à Lyon Part-Dieu
- ✓ La gare capte majoritairement la population communale car 70% des voyageurs partent de Lépin-le-Lac, seulement 4% de Attignat-Oncin et 4% de Saint-Alban-de-Montbel

- ✓ Aucun voyageur recensé ne s'est rendu à la gare à vélo en le laissant en stationnement : l'embarquement du vélo semble majoritaire.
- ✓ Le mode de rabattement majoritairement reste la voiture

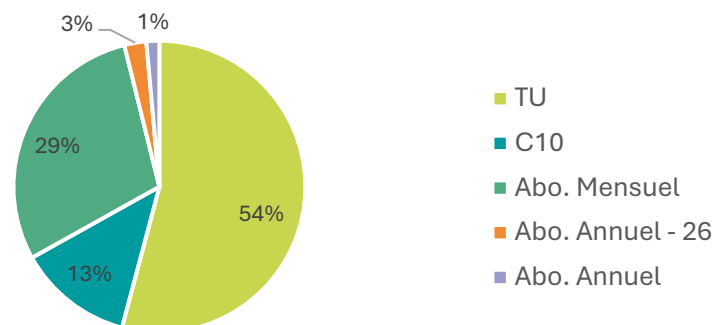
3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : transports en commun

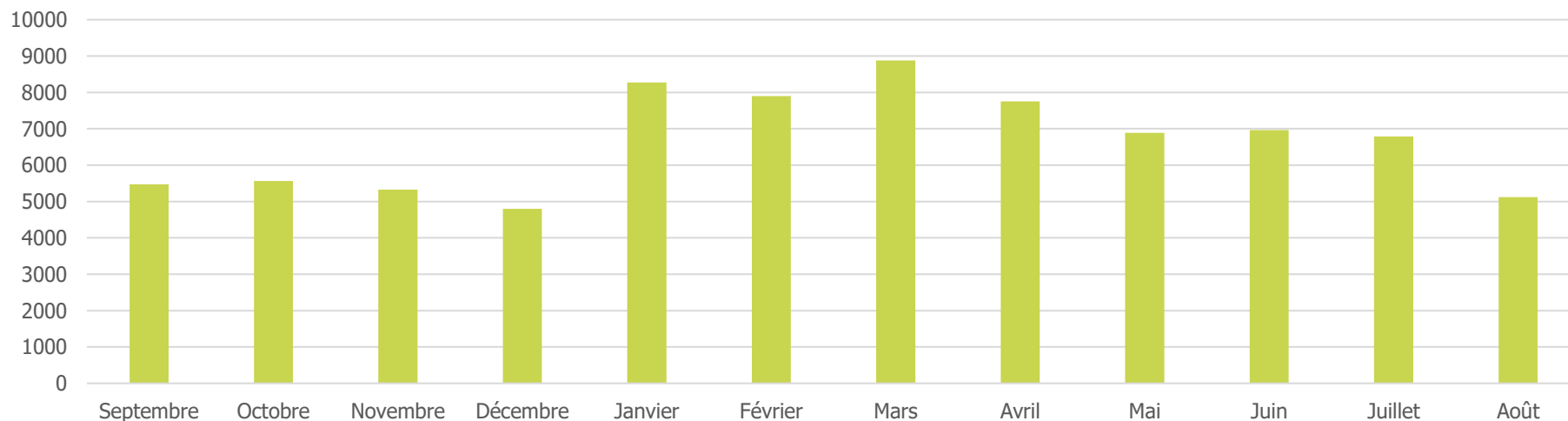
✓ Le transport collectif routier (Savoie)

- La **ligne S02 (secteur de Yenne)** est la plus fréquentée du territoire, compte-tenu de son niveau de service, avec plus de 80 000 voyageurs entre août 2023 et août 2024 (y compris depuis Belley, pas de décomposition connue par point de montée). La ligne présente un usage varié, avec une majorité de titres unitaires.

Titre de transport utilisé par les voyageurs



Nombre de validation entre septembre 2023 et août 2024 (source : billettique Région AURA)



3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : transports en commun

✓ Le transport collectif routier (Savoie)

- La **ligne S01 (secteur Novalaise)** compte plus de 22 000 voyageurs en 2024, avec plus de 60% des trajets réalisés dans le sens Saint-Alban-de-Montbel > Chambéry. Sur le territoire, la **ligne est très majoritairement utilisée par des habitants de Novalaise** (60% des usagers pris en charge sur le territoire).
- L'usage est très **majoritairement pour rejoindre l'agglomération chambérienne**. Les échanges locaux sont plus limités, avec une fréquentation centrée sur l'arrêt du collège de Novalaise, utilisé par les scolaires et à proximité de l'air de covoiturage écomobilité.

Fréquentation du point d'arrêt en direction de Chambéry	
NANCES - Camping Novalaise Pla	250
NANCES - Les Gollets	337
NANCES - Maison du Lac	2271
NANCES - Safranière	210
NOVALAISE - Base d'Aviron	86
NOVALAISE - Collège	6681
ST-ALBAN-DE-MONTBEL - Gué Planches	1027
ST-ALBAN-DE-MONTBEL - Sal Fet	207
ST-ALBAN-DE-MONTBEL - Sougey	14
ST-ALBAN-DE-MONTBEL - ZA-Ganiv	38

Fréquentation du point d'arrêt en direction de Saint-Alban-de-Montbel	
NANCES - Camping Novalaise Pla	4
NANCES - Les Gollets	8
NANCES - Maison du Lac	37
NANCES - Safranière	5
NOVALAISE - Base d'Aviron	11
NOVALAISE - Collège	181
ST-ALBAN-DE-MONTBEL - Gué Planches	10
ST-ALBAN-DE-MONTBEL - Sal Fet	14
ST-ALBAN-DE-MONTBEL - Sougey	8

Source : Région AURA

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : transports en commun

✓ Le transport collectif routier (Savoie)

- La **ligne S07 (secteur Val-Guiers)** compte 15 000 voyageurs annuels. **Les prises en charge sur le territoire sont très limitées**, avec moins de 300 voyageurs en provenance de Saint-Genix-sur-Guiers et moins de 700 en provenance de ZA Val Guiers.
- La ligne est également à destination de Chambéry, avec des prises en charges principalement au niveau de la gare routière de Chambéry.

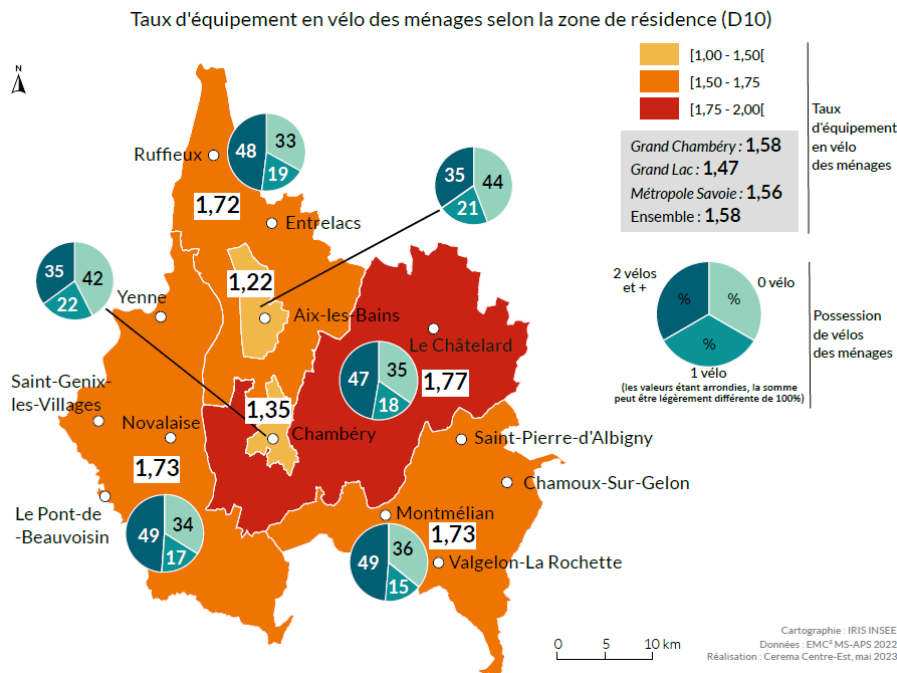
Fréquentation du point d'arrêt en direction de Chambéry	
AOSTE - Le Village	7477
BELMONT-TRAMONET - ZA Val Guiers	667
CHAMBERY - Gare Routière	136
CHAMBERY - Lycée Monge	33
ST GENIX SUR GUIERS - Salle Fêtes	214

Fréquentation du point d'arrêt en direction d'Aoste	
AOSTE - Le Village	11
BELMONT-TRAMONET - ZA Val Guiers	2
CHAMBERY - Gare Routière	5417
CHAMBERY - Lycée Monge	2464

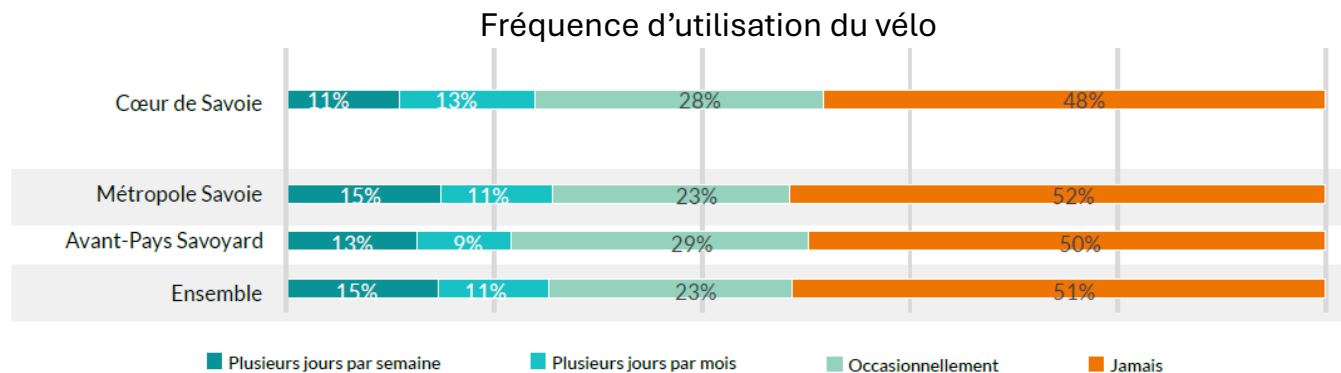
Source : Région AURA

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : le vélo



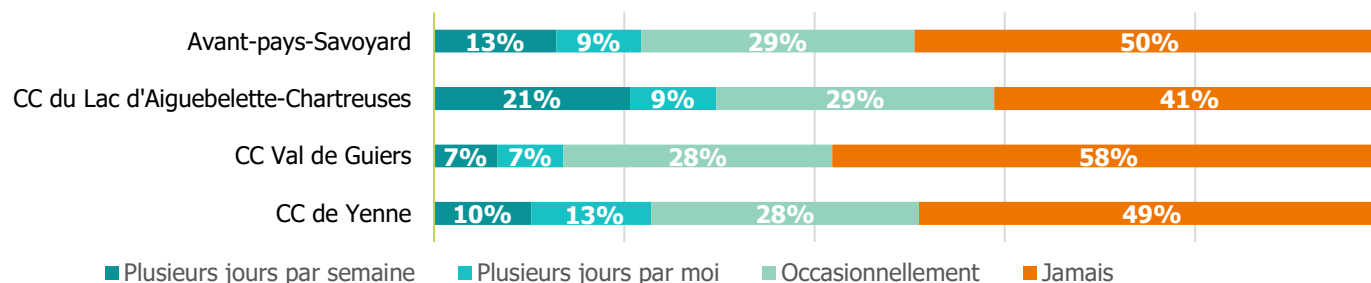
- ✓ Les ménages de l'Avant-Pays-Savoyard sont bien équipés en vélos, avec un usage régulier plus faible que sur les autres territoires de l'enquête
- ✓ Un usage occasionnel un peu plus fort, davantage lié au loisir, à la balade, qu'aux déplacements du quotidien



3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Quel usage du vélo sur le territoire ?

Fréquence d'utilisation **du vélo** selon la CC de résidence dans l'Avant-Pays-Savoyard



Source : traitement INDDIGO des données EMC²

- ✓ **Le vélo est plus fréquemment utilisé sur la CCLA** au sein de laquelle les distances entre les pôles d'activités sont moindres et les aménagements cyclables plus présents

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : pratiques des modes alternatifs à la voiture individuelle

✓ **La moitié de la population pratique au moins occasionnellement le covoiturage**

- Une pratique essentiellement informelle : seulement 5 à 10% capté par les plateformes

✓ **L'équipement en vélos des ménages de l'APS est plutôt élevé, mais correspond en majorité à des usages occasionnels**

✓ **La pratique des transports en commun est fortement alimentée par les scolaires, qui utilisent davantage les transports que sur des territoires plus urbains**

- Le train (300.000 voyages annuels y-compris Pont-de-Beauvoisin) capte une clientèle d'actifs (plus de 50%), de scolaires (15%), et d'occasionnels (plus de 25%)
- L'autocar (de l'ordre de de 130.000 voyages annuels y compris Belley, Aoste) est plus fortement lié aux mouvements des scolaires, en particulier les lycéens

Ligne	Voyages annuels	Population desservie	Voy/hab/an	Courses/j	Voy/course
S01	22.000	~ 4.000 hab	5,5	20	5,5
S02	100.000	~ 13.000 hab	7,7	25	20
S07	15.000	~ 6.000 hab	2,5	8	3,8
TER	300.000	~ 20.000 hab	15	40	> 25

> **Un potentiel d'actifs et d'occasionnels peu capté en dehors de la desserte TER et de la S02**

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Synthèse #2 : Spécificités de l'APS en matière de mobilité quotidienne

✓ Des mouvements pendulaires très liés à l'extérieur de l'APS

- 2 déplacements domicile travail sur 3 des habitants de l'APS
- 1 déplacements domicile études sur 3

> Environ la moitié sur l'agglomération Chambérienne, dont la moitié sur Chambéry

✓ La structure des échanges diffère largement d'un EPCI à l'autre

- Les échanges avec **Technolac** s'effectuent essentiellement depuis la CC de Yenne
- Pour Val-Guiers, davantage d'échanges avec **l'Isère** qu'avec le bassin Chambérien
- Les **2/3 des échanges avec l'agglomération chambérienne** concernent **Chambéry**
- La **CC de Yenne** échange peu avec le reste de l'APS

✓ Une forte mobilité des habitants, particulièrement les jeunes actifs

- Plus de 5 déplacements par jour en moyenne pour les jeunes actifs, avec **des budgets distance qui dépassent les 50 km**, et des budgets temps qui frôlent les 90 minutes

✓ La pratique de la voiture individuelle domine largement

- **56%** de part modale, **majoritaire dans les déplacements dès 2km**, et **75% des déplacements de plus de 5 km**
- **70% des déplacements en comptant le mode voiture passager**

✓ La pratique de la marche est particulièrement faible

- **2/3 des déplacements de moins de 2 km**, mais **seulement 19% de part modale**

> Moins de déplacements courts, favorables à la marche, sur l'APS que sur d'autres territoires

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.1/ Consistance de l'offre en transport collectif

✓ Le transport collectif routier

3 lignes desservant le bassin chambérien :

- La **ligne S02** présente un niveau d'offre soutenu, adaptée à des usages tous publics
- Les lignes **S01 et S07** présentent des niveaux d'offre plus limités, adaptés à des publics scolaires et permettant des usages occasionnels tous publics
- La **ligne S01** supporte les dessertes de **Novalaise et St-Alban de Montbel**, au prix d'un détour sur l'itinéraire

> Il n'existe pas d'offre locale ouverte à tous les publics conçue pour adresser les besoins en interne à l'APS.

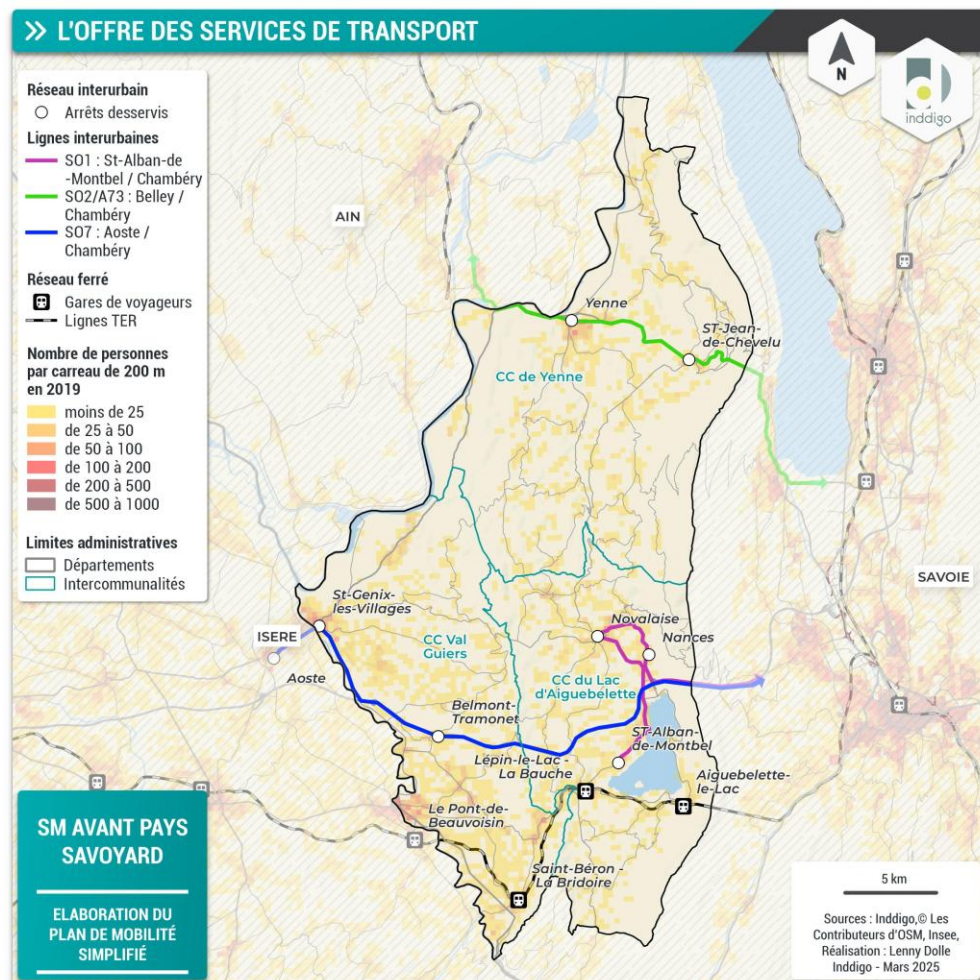
✓ L'offre ferroviaire

La ligne TER54 entre Lyon et Chambéry, dessert Pont-de-Beauvoisin, Saint-Béron-la Broidoire, Lépin-le-Lac-La-Bauche et Aiguebelette-le-Lac. L'offre est complétée par une desserte en car à Domessin-le-Bonnard et La Broidoire

> Des liaisons tout au long de la journée pour Pont-de-Beauvoisin et Lépin-le-Lac, avec des dessertes ferroviaires, attractives, limitées en heures de pointe complétées par des liaisons autocar.

> Offre beaucoup plus limitée sur les autres points d'arrêt.

> Les Cars TER ne desservent que les gares



4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.1/ Consistance de l'offre en transport collectif

✓ Le transport collectif routier (Savoie)

L'offre routière est assez irrégulière, avec jusqu'à 4-5 courses par heure sur l'axe Belley <> Chambéry le matin et le soir, et plus faible sur les deux lignes du Sud du territoire : pas de course en fin de matinée et en soirée vers Chambéry sur la S07, pas de course en soirée vers Chambéry sur la S01.

Aucune course n'est proposée en soirée après 19h30 à destination ou en provenance de Chambéry.

	Heure d'arrivée à Chambéry Gare Routière (en semaine)													
	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
S02 Yenne, Saint-Jean-de-Chevelu	58	18, 38, 53	13, 28	22		53			11		11		27	27
S02 La Balme	58	18, 53	13	22		53			11		11		27	27
S01 Novalaise, Saint-Alban-de-Montbel, Nances		15, 40	15				00	55						
S07 Saint-Genix-sur-Guiers, Belmont-Tramonet		25	10, 40						10					

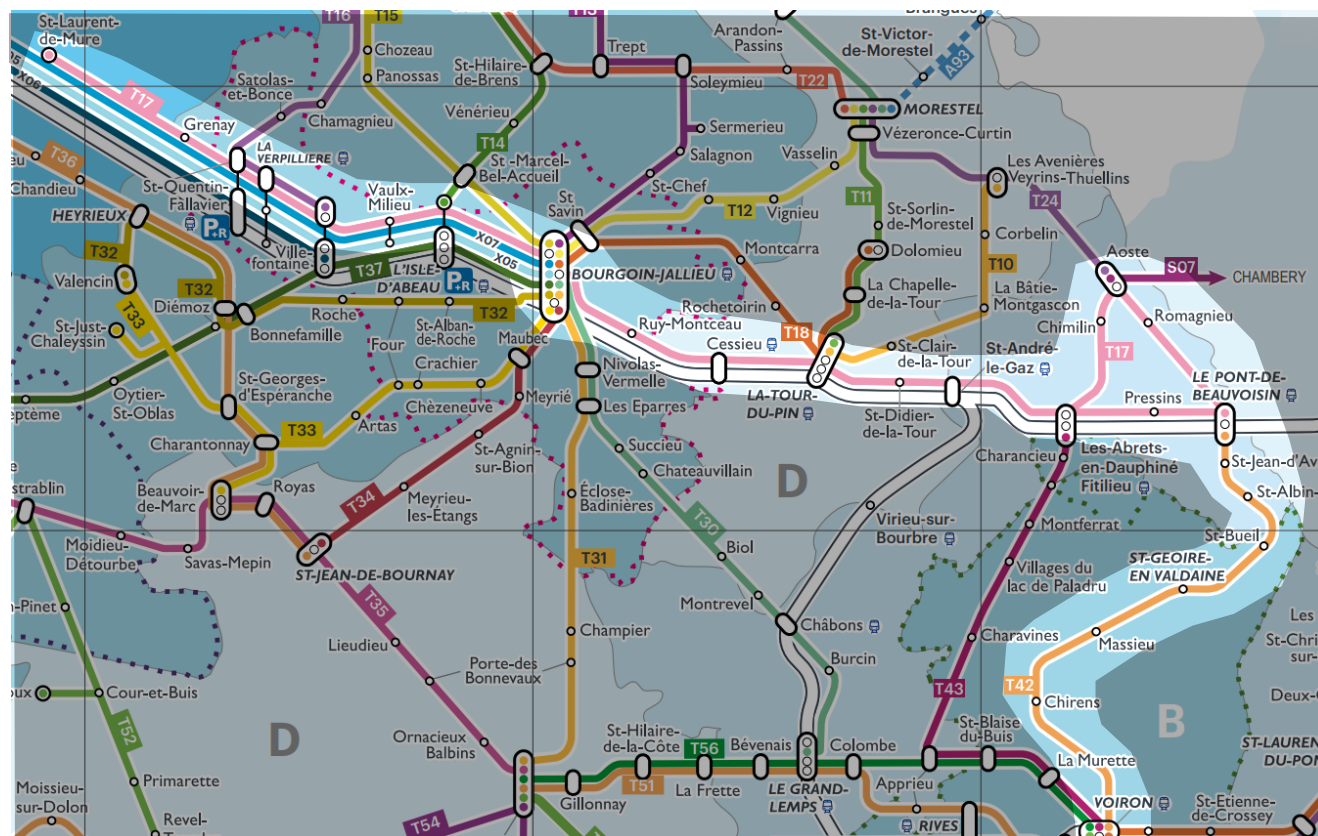
	Heure de départ depuis Chambéry (Gare Routière)													
	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
S02 Yenne, Saint-Jean-de-Chevelu		00, 20	20				20		00		30	10, 30	00, 20, 45	30
S02 La Balme		20	20				20		00		30	10, 30	00, 20, 45	30
S01 Novalaise, Saint-Alban-de-Montbel, Nances							30				30	00, 30	15	15
S07 Saint-Genix-sur-Guiers, Belmont-Tramonet							40				30	30	10	

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.1/ Consistance de l'offre en transport collectif

✓ Le transport collectif routier (Isère)

Côté Isère, deux lignes régulières desservent Pont-de-Beauvoisin et l'agglomération Grenobloise (T42) ainsi que l'Ouest Isérois jusqu'à Saint-Laurent-de-Mure, en passant par Bourgoin-Jallieu (T17).



Réseau de car de l'Isère (source : Région AURA)

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.1/ Consistance de l'offre en transport collectif

✓ Le transport collectif routier (Isère)

Ces lignes proposent une desserte centrée sur les heures de pointe, et en mi-journée jusqu'à Bourgoin-Jallieu.

	Heure de départ de Pont-de-Beauvoisin (en semaine)													
	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
T17 Les Abrets, La-Tour-du-Pin, Bourgoin-Jallieu	35, 37,	06						17				18		
T17 Villefontaine	35											18		
T17 Saint-Quentin-Fallavier, Saint-Laurent-de-Mure												18		
T42 Voiron	24													

	Heure d'arrivée à Pont-de-Beauvoisin depuis la destination (Gare Routière)													
	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00
T17 Les Abrets, La-Tour-du-Pin, Bourgoin-Jallieu			05					06					29	03, 29
T17 Villefontaine			05											29
T17 Saint-Quentin-Fallavier, Saint-Laurent-de-Mure			05											
T42 Voiron														13

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.1/ Consistance de l'offre en transport collectif

✓ Le transport collectif routier – Les transports scolaires

Les transports scolaires sont organisés par la Région AURA.

La CC Val Guiers finance, en complément des services de la Région correspondant au règlement des transports scolaires, la prise en charge des élèves situés à moins de 3km de leur lieu d'étude. Cela représente plus de 170 élèves, soit 20% des élèves utilisant les transports scolaires sur le territoire. Le principe appliqué est de compléter la desserte réalisée par la Région, sans mettre en place de nouvelles lignes dédiées à ce ramassage scolaire.

La Région propose en complément le dispositif Scolaire+, qui permet aux élèves de bénéficier d'un accès au réseau Cars Région pour 20€/an (7 lignes régulières donc la S01, S02 et la S07).

A l'échelle des intercommunalités, le transport scolaire représente :

- **11 circuits** sur la CC de Yenne dont 7 en rabattement sur Yenne, 2 vers l'école intercommunale de Traize et 2 en correspondance, pour un total de **354 élèves inscrits**
- **23 circuits** sur la CC Val Guiers, pour un total de **790 élèves inscrits**
- **10 circuits** sur la CC du Lac d'Aiguebelette, pour un total de **329 élèves inscrits**

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.1/ Consistance de l'offre en transport collectif

✓ Le transport ferroviaire

L'offre est centrée sur les gares ferroviaires de Lépin-le-Lac et Pont-de-Beauvoisin, avec une fréquence presque à l'heure (hormis à 9h et 17h). L'amplitude horaire du service permet de couvrir les heures de pointe du matin et du soir, mais ne permet pas de retour de Chambéry plus tardivement en soirée après 21h.

Les autres points d'arrêts desservis présentent une fréquence moindre, avec quatre courses en train par jour pour les gares d'Aiguebelette-le-Lac et Saint-Béron, et une fréquence de passage plutôt toutes les 3h.

Le samedi, l'offre est également consistante avec 16 courses en matinée 26 l'après-midi (dont moins de 10 en car) très majoritairement au départ de Pont-de-Beauvoisin et Lépin-le-Lac, plus diffusée tout au long de la journée. Le dimanche, l'offre est plus limitée avec 8 courses en matinée et 25 l'après-midi.

TER Car	Heure d'arrivée à Chambéry Gare SNCF (en semaine)																		
	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Lépin et Pont-de-Beauvoisin			5, 11, 29	12, 16		16	19	26	16	16, 33	16	16, 31		16, 21, 59	16	16	16, 26	16	16
Aiguebelette-le-Lac et Saint-Béron la Broidoire			11, 29	12				26		33		31		21, 59			26		
Domessin-le-Bonnard et La Broidoire			11	12				26				31		21, 59			26		

TER Car	Heure de départ depuis Chambéry Gare SNCF (en semaine)																		
	05:00	06:00	07:00	08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Lépin et Pont-de-Beauvoisin	17, 44	44	14, 39	44	14, 44			15, 44	31, 44	43	44	31, 44	16, 44	2, 27, 44	32, 44	44			
Aiguebelette-le-Lac et Saint-Béron la Broidoire	17		14		14			15	31			31	16	2, 28	32				
Domessin-le-Bonnard et La Broidoire	17		14		14				31			31		2, 29	32				

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.1/ Consistance de l'offre en transport collectif

✓ Les temps de parcours

La durée des déplacements pour rejoindre Chambéry en transports collectifs est différente selon le type de transport et le point d'arrêt.

Le train apparaît comme une solution attractive vis-à-vis de la voiture en temps de trajet, pour les destinations proches du centre de Chambéry.

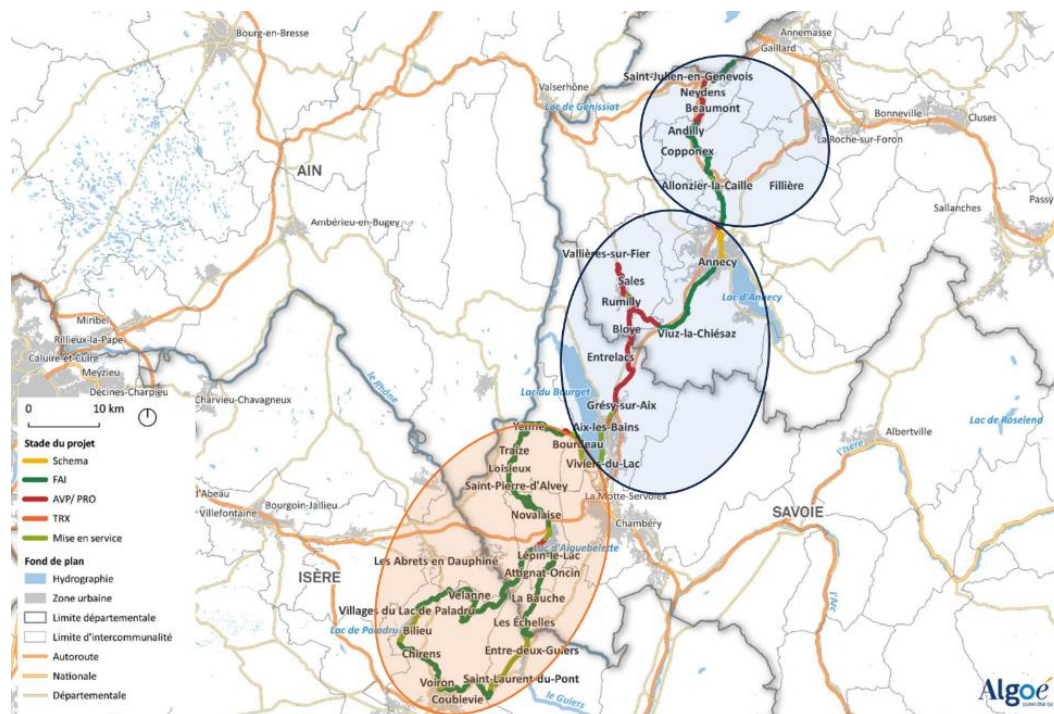
Les temps de parcours en transport collectif terrestre sont, en toute logique, plus long qu'en voiture individuelle, mais sans ajout d'un temps de parcours significatif (moins de 10 min généralement).

Origine	Ligne	Durée	Durée VL
Gare de Lépin-le-Lac-La-Bauche	TER54	17 min (train) – 35 min (car)	20 – 25 min
Gare de Pont-de-Beauvoisin	TER 54	33 min – 53 min (car)	35 – 40 min
Yenne	S02	38 min	30 min
Saint-Jean-de-Chevelu	S02	30 min	25 min
Gare d'Aiguebelette-le-Lac	TER 54	13 min (train) - 30 min (car)	22 min
La Bridoire (Poste)	TER 54	41 min	25 min
Novalaise (Collège)	S01	35 min	20 – 25 min
Belmont-Tramonet	S07	30 min	20 – 25 min

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité – Volet infrastructure

- ✓ Contexte régional : Le SRADDET de la Région AURA identifie plusieurs véloroutes avec une liaison entre la V63 (BelleVia) et l'EV17 (ViaRhôna) qui passe par les communes de la CC de Yenne (Lucey, Jongieux, etc.).
- ✓ De plus, la Région et le Département de la Savoie travaillent sur la réalisation d'un itinéraire touristiques, **la Véloroute des 5 Lacs**, traversant 3 départements et reliant les 5 lacs alpins naturels de la Région : Léman, Annecy, Le Bourget, Aiguebelette et Paladru. L'itinéraire sillonne le territoire du Nord au Sud en passant par Yenne, Novalaise, La Bridoire et Saint-Béron. **Des possibilités de mutualisation de cet itinéraire avec des déplacements du quotidien sont envisageables** (cf. diapositive sur les aménagements cyclables du territoire).

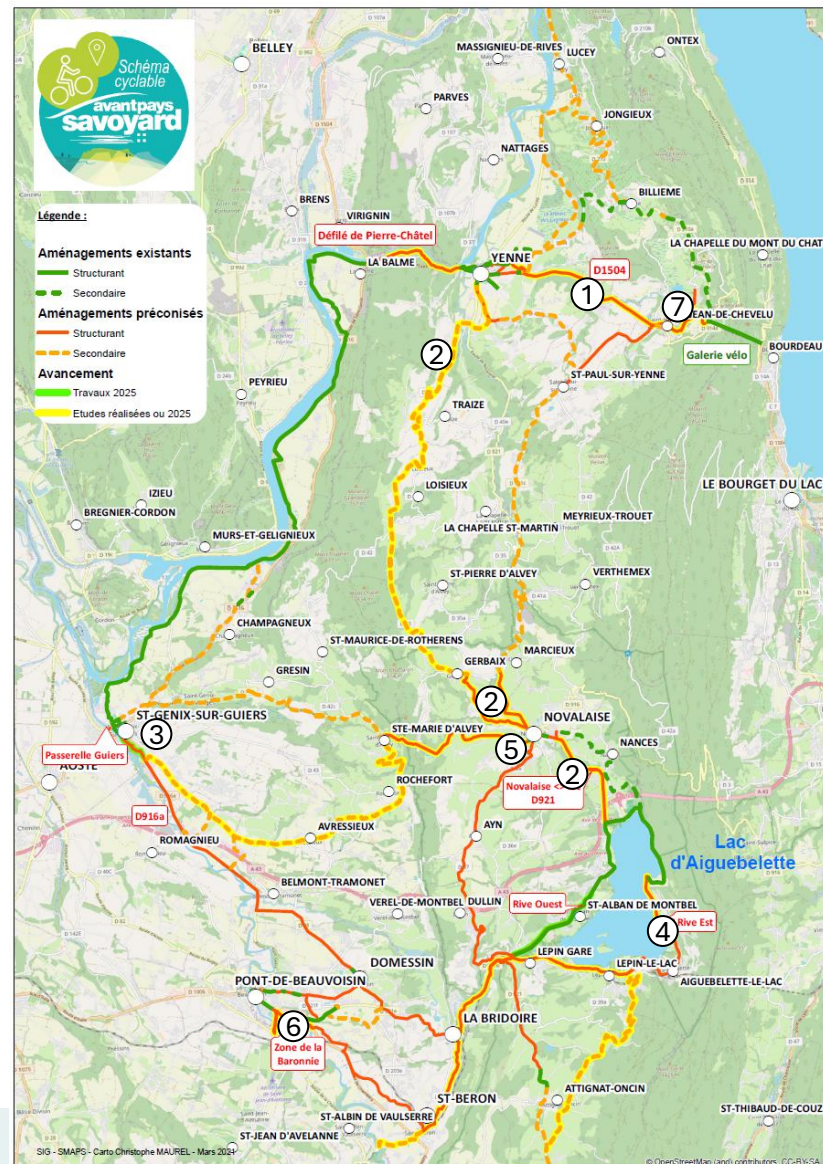


Itinéraire envisagé pour la véloroute des 5 Lacs (cartographie provisoire)

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité – Volet infrastructure

- ✓ **Contexte local : Le Schéma Cyclable de l'Avant-Pays-Savoyard** a été validé en 2022 et propose un linéaire d'aménagements cyclables à terme de 205km. Les aménagements existants sont ceux de la ViaRhôna, du tunnel du Chat et du lac d'Aiguebelette (voie verte), ainsi que quelques aménagements sur Pont-de-Beauvoisin et Yenne.
- ✓ Les axes de desserte des pôles structurants sont actuellement à l'étude par le biais du SMAPS, des EPCI, des communes, de la Région AURA et du CD73 :
 - ① Liaison tunnel du Chat <> Yenne(MOA CD73)
 - ② Liaison Yenne <> Lac d'Aiguebelette via RD40 et RD921 (MOA Région AURA)
 - ③ Liaison St-Genix Sud <> ZA Le Jasmin (MOA CC Val Guiers) – **Réalisation 2025**
 - ④ Sécurisation Est du Lac d'Aiguebelette (MOA CC Lac d'Aiguebelette)
 - ⑤ Sécurisation sortie Sud de Novalaise direction Ayn (MOA Novalaise) – **Réalisation probable 2025/2026**
 - ⑥ Connexion gare SNCF Pont-de-Beauvoisin (MOA communale et CD38)
 - ⑦ Desserte de l'école de Saint-Jean-de-Chevelu (MOA communale)



4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité – Volet infrastructure

- ✓ **La baromètre FUB** met en avant les besoins remontés des usagers (résultats de 2021, l'enquête 2025 est en cours de réalisation). **Les points durs identifiés** sur le territoire sont principalement les suivants :

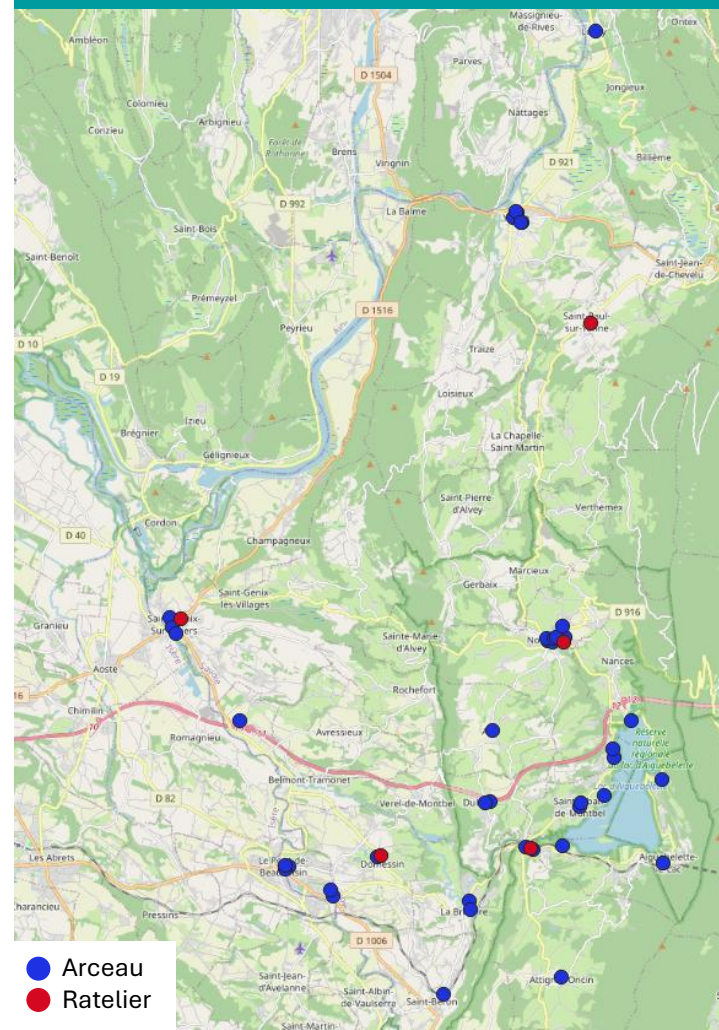


4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité – Volet stationnement

- ✓ Des dispositifs de stationnement vélo sont présents sur le territoire, avec **environ 230 arceaux vélos, 33 râteliers, 62 box vélos et 32 box VAE** (à date d'avril 2025).
- ✓ L'offre en stationnement vélo se cantonne **principalement au Sud du territoire**, au sein des polarités structurantes (Novalaise, Le-Pont-de-Beauvoisin, Saint-Genix-sur-Guiers) et à Yenne. L'offre est située à proximité des commerces et des groupes scolaires en cœur de bourg sans être très riche, mais **très peu présente à proximité des zones d'activités, polarités d'emplois et zones résidentielles**.
- ✓ Les lieux touristiques en bord de lac bénéficient également d'une offre en stationnement

MAILLAGE EN STATIONNEMENT VELO SUR LE TERRITOIRE AU 01/04/2025

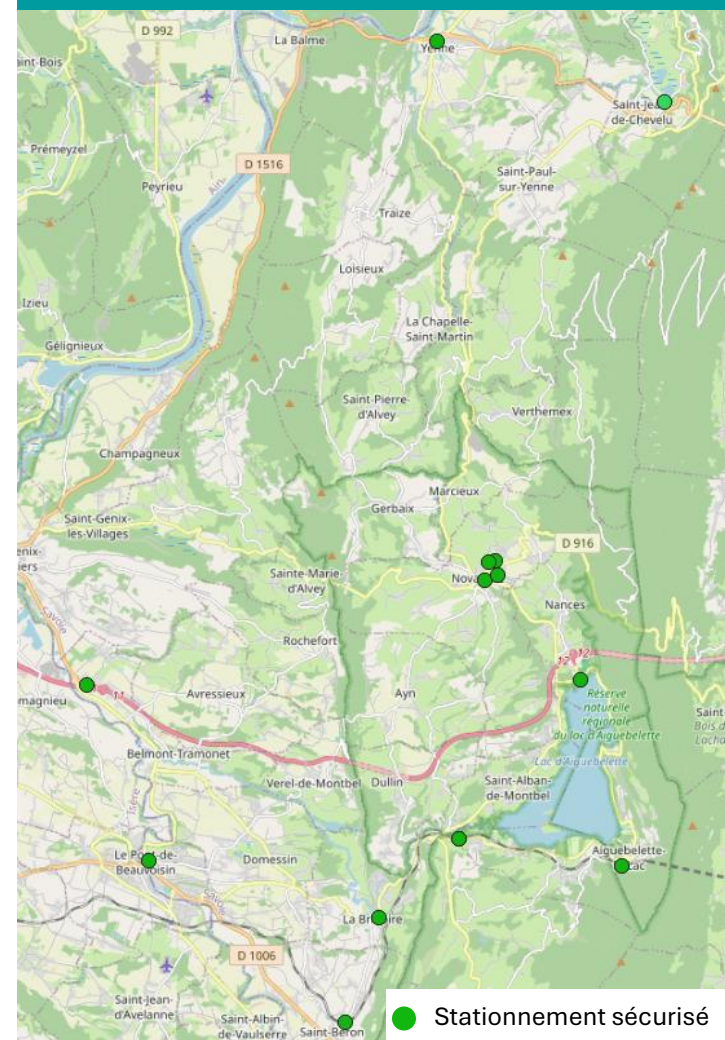


4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité – Volet stationnement

- ✓ **Le stationnement vélo sécurisé est présent à proximité des gares ferroviaires du territoire** : 4 emplacements à Aiguebelette-le-Lac, 12 à Lépin-le-Lac – La Bauche, 4 à Saint-Béron – La Bridoire, à Pont-de-Beauvoisin.
- ✓ L'offre en stationnement sécurisé est également existante sur d'autres secteurs plus spécifiques du territoire à La Bridoire, l'échangeur n°11 et n°12, Saint-Genix-sur-Guiers, Yenne, le lac d'Aiguebelette ou encore Novalaise.
- ✓ **Aucun box n'est présent le long de la RD1504** au nord du territoire.

MAILLAGE EN STATIONNEMENT VELO SECURISE SUR LE TERRITOIRE AU 01/04/2025



4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité – Volet serviciel

- ✓ **Des bornes de réparation et de gonflage sont présentes en nombre restreint :** à Saint-Genix-sur-Guiers, en gare de Lépin-le-Lac – La Bauche, au port du lac d'Aiguebelette (Rive Nord) et à Jongieux. Ces équipements sont principalement destinés aux cyclistes en itinérance ou aux cyclotouristes et cycloportifs. Toutefois, un déploiement plus marqué sur les points d'intermodalité et en centre-bourg permettrait d'augmenter l'attractivité de la pratique du vélo au quotidien, en permettant aux usagers de faire face à une problématique de dernière minute.
- ✓ **Des bornes de recharge pour VAE sont présentes en nombre restreint :** deux à Lucey, également à usage majoritairement touristique. La recharge dans le cadre d'une pratique quotidienne peut s'accompagner de mesures mises en place par les entreprises pour faciliter la recharge au sein de son entreprise.

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité – Volet incitation

- ✓ **Des incitations en faveur de la pratique du vélo ont coordonnées à l'échelle du SMAPS avec :**
 - Des animations autour du vélo : balade et test VAE, atelier de révision et de marquage Bicycode, vélo-école. Ces animations s'étendent d'avril à juillet, et ont lieu à Yenne, Novalaise, Saint-Genix-sur-Guiers, Pont-de-Beauvoisin et Saint-Jean-de-Chevelu.
 - La mise à disposition d'une flotte de 18 VAE (+ 11 VAE prévu en 2025/2026) en prêt gratuit sur une durée de 3 mois, avec un retrait unique sur la CC Val Guiers.
 - Un appel à volontaires pour le test de VELLs sur un mois, avec des véhicules limités à 25km/h.

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité – Volet marche

- ✓ **La pratique de la marche sur le territoire est aujourd'hui peu répandue pour les déplacements du quotidien** : 3% des déplacements domicile-travail sont réalisés à pied sur la CC de Yenne, 3,6% sur la CC du Lac d'Aiguebelette et 2,6% sur la CC Val Guiers. La pratique est donc nettement inférieure à la moyenne nationale (6,1%) et à la moyenne départementale (8,5%).
- ✓ Compte-tenu des distances de déplacements entre chaque commune, **les déplacements à pied se résument principalement aux déplacements intra-communaux entre hameaux et au sein des principaux centres-villes** ;
- ✓ **Les conditions de pratique de la marche sont variables selon le pôle d'équilibre** et dépendent des aménagements réalisés :
 - Globalement satisfaisantes à Yenne et à Novalaise, avec des espaces pacifiés et des cheminements piétonniers larges. Les espaces en périphérie présentent parfois des discontinuités.
 - Moins favorables à Saint-Genix-sur-Guiers, avec un tissu dense en centre-bourg favorisant la pratique, mais sans aménagements permettant de faciliter la cohabitation entre piétons et automobilistes.
 - Plus difficile à Pont-de-Beauvoisin (surtout côté Isère), avec des trottoirs très étroits et un trafic important, limitant le partage des usages et l'attractivité de la marche
- ✓ Sur le reste du territoire, les conditions sont variables. Toutefois, certaines communes sont situées le long d'axes structurants où la pratique est conditionnée à une bonne qualité d'aménagements piétons :
 - La liaison entre le Gué des Planches et Lépin-le-Lac : largeur de trottoir limitée, revêtement peu confortable
 - La traversée de La Bridoire : trottoir existants et continuité d'aménagement
 - Les liaisons inter-hameaux à Saint-Alban-de-Montbel : Voie verte en cours de finalisation, escaliers pour rejoindre le centre-bourg
 - La traversée de Saint-Jean-de-Chevelu : projet de réaménagement de la traversée avec création d'un espace mixte piéton/vélo

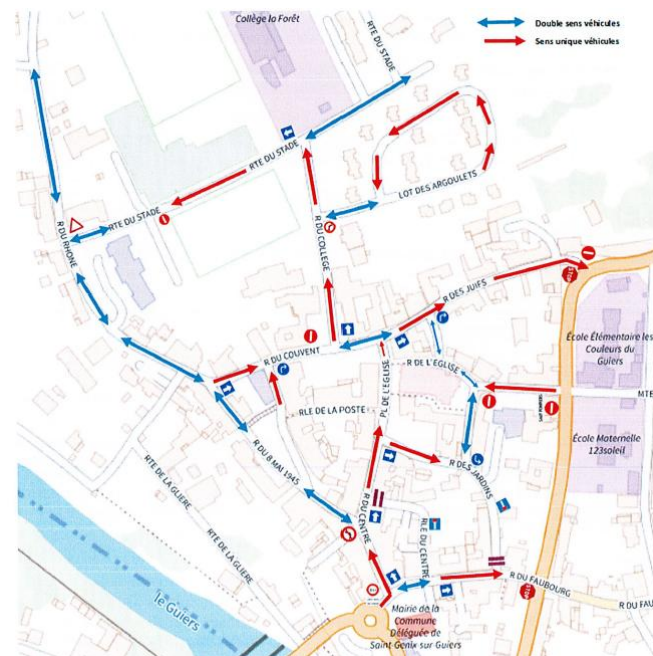
4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité – Volet marche

✓ Sur les pôles d'équilibre, des aménagements de pacification de la voirie ont été étudiés :

- **A Saint-Genix-sur-Guiers, commune déléguée de Saint-Genix-les-Villages**, les propositions de réorganisation du centre-bourg sont les suivantes :
 - Conversion des zones 30 en zone de rencontre en cœur de bourg et implantation de marquage cycle.
 - Une sécurisation aux abords du collège est également envisagée avec la création d'un itinéraire modes doux
 - Refonte du plan de circulation avec la mise en sens unique de plusieurs voies de circulation afin de limiter la circulation de shunt en cœur de ville
- Une campagne de marquage au sol est prévue dans le centre-bourg en 2025, dont une bande cyclable dans la descente du collège. Engagement d'un PDES école primaire sur 2025 pour favoriser les accès en modes actifs à l'école
- **A Pont-de-Beauvoisin**, il n'a pas été donné suite à ce jour aux études de Mobilité de centre-bourg conduites en 2022 et 2023.

Saint-Genix les Villages



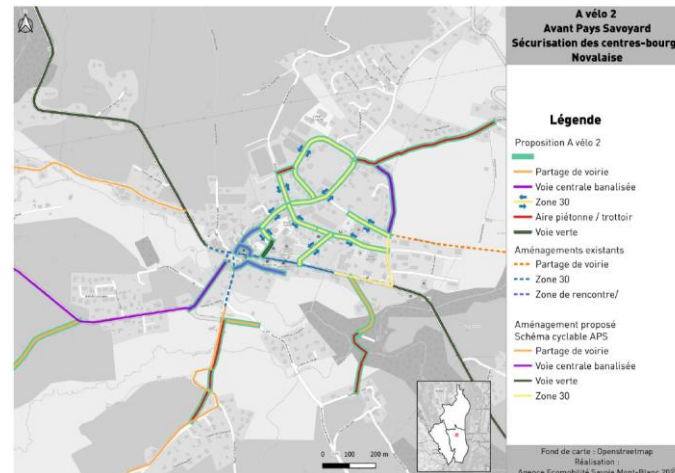
4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité – Volet marche

✓ Sur les pôles d'équilibre, des aménagements de pacification ont été étudiés :

- **Sur la commune de Novalaise**, le plan de sécurisation du centre-bourg prévoit l'extension de la zone 30 et la création de liaisons piétonnes vers les hameaux périphériques : Vaizieux, Les Goys, Les Giffards. Une aire d'écomobilité a été aménagée devant le Collège avec une continuité piétonne assurée.

Novalaise



- **Sur la commune de Yenne**, il est programmé un aménagement et une valorisation des venelles piétonnes en centre-bourg, ainsi que le traitement des entrées de ville avec des places traversantes et des revêtements instaurant une ambiance plus piétonne (zone de rencontre). Il est également projeté de conforter les deux trottoirs Route de Chambéry, qui permettent d'accéder à l'espace d'intermodalité à l'Est. Engagement d'un PDES école primaire pour favoriser les accès en modes actifs à l'école

Yenne



4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité - Volet infrastructure - illustrations



Tunnel dédié aux cycles pour rejoindre l'agglomération aixoise et chambérienne



Itinéraire cyclable empruntant des voiries secondaires faiblement circulées



Centre-bourg de Yenne pacifié, offrant une bonne cohabitation entre vélo et automobilistes



Cheminement le long de la voie ferrée pour accéder à la gare de Lépin, permettant un accès plus sécurisé aux cyclistes



Voie verte en cours de finalisation en rive Ouest du Lac d'Aiguebelette,



Voie verte sur trottoir n'offrant pas une bonne continuité d'itinéraire pour les cyclistes au niveau du giratoire du Gué des Planches

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité - Volet infrastructure - illustrations



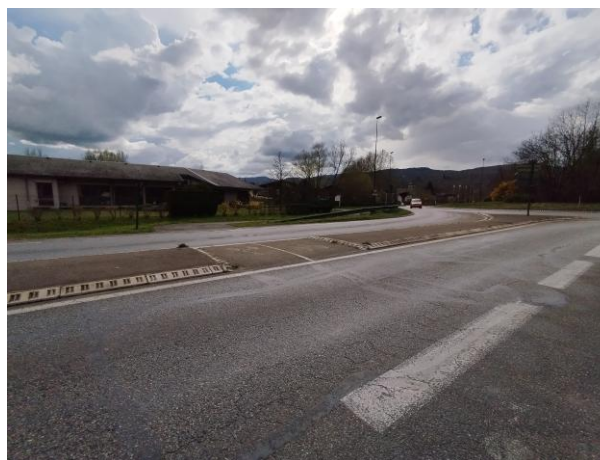
Aménagement mixte piéton/vélo avec une largeur limitée, pour rejoindre l'aire de covoiturage à l'Est de Yenne



Absence d'aménagement cyclable sur les voiries d'accès à Pont-de-Beauvoisin (côté Isère)



Sécurisation ponctuelle des intersections par plateau sur le secteur de la CC de Yenne



Gestion de la traversée de la RD1504 peu sécurisée : pas de marquage au sol, îlot central peu confortable

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité - Volet stationnement - illustrations



Stationnement avec recharge pour VAE, principalement à usage touristique



Stationnement en arceau dans la rue commerçante de Yenne, à déployer davantage



Box vélo à Saint-Genix-sur-Guiers, un peu excentré par rapport au flux du quotidien



Stationnement vélo à proximité de l'échangeur de Nances et du lac d'Aiguebelette, un peu excentré par rapport à l'aire de covoiturage



Stationnement vélo à proximité de la gare de Lépin-le-Lac, visible depuis l'entrée de la gare

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité - Volet marche - illustrations



Lucey : gestion des continuités piétonnes par plateau traversant



Yenne : pacification de la rue principale avec un trottoir large



Lépin-le-Lac : stationnement automobile important autour de la gare, générant des discontinuités piétonnes



Lépin-le-Lac : cheminement piéton pour rejoindre le Gué-des-Planches peu qualitatif (étroit et en mauvais état)



Pont-de-Beauvoisin (38) : trottoir très étroit sans visibilité, et circulation VL importante



Saint-Genix-sur-Guiers : centre-bourg sans trafic de transit mais avec des aménagements piétonniers assez étroit

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.2/ La cyclabilité et la marchabilité – Analyse

Marche à pied

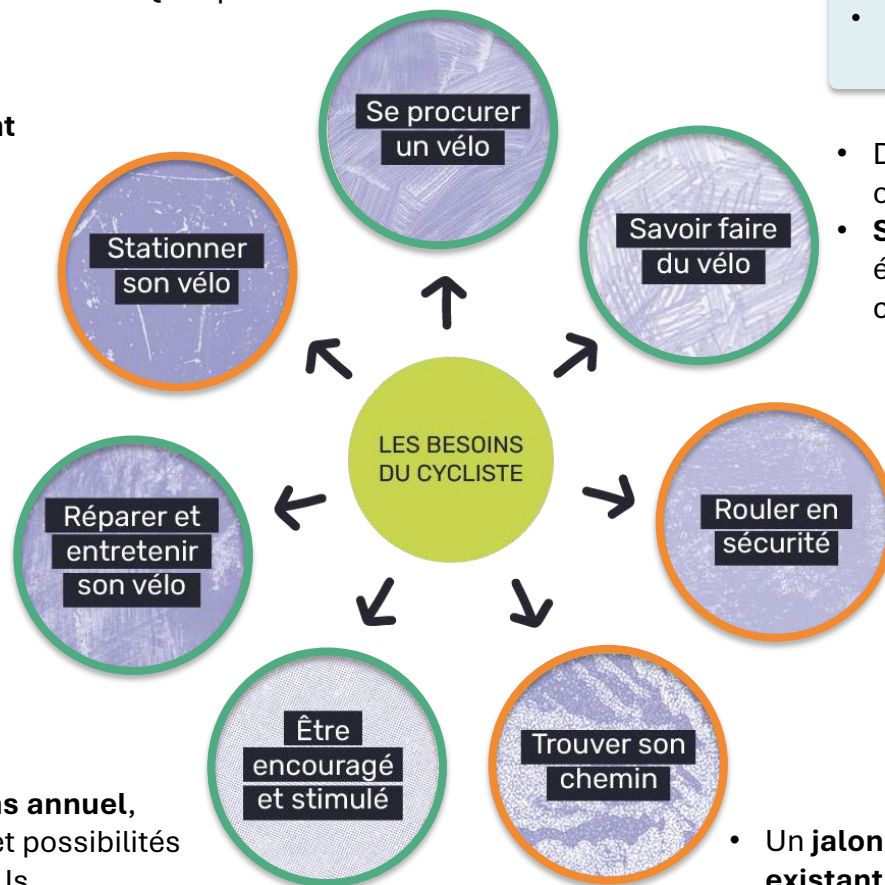
- Des **aménagements limités en centre-bourg** hors Yenne et Novalaise
- Un tissu bâti morcelé limitant la pratique aux zones denses

- Des formations de remise en selle organisées par le SMAPS
- **SRAV déployé** à la discrétion des écoles et communes (environ 8 à ce jour)

- **150 km d'aménagements cyclables planifiés** en complément des 60km existants.
- **Des points durs identifiés** entre Novalaise et le Lac, entre le tunnel du Chat, Yenne et La Balme, et au sein des centres-bourgs

- Un **jalonement directionnel existant à développer** pour inciter à se déplacer sur les axes secondaires moins circulés

- Des possibilités de prêt de VAE et VELLs mais absence de point physique de location
- Quelques vélocistes sur le territoire



- **Du stationnement vélo existant mais peu développé** dans les zones d'activités, d'emplois et résidentielles
- **Des consignes sécurisées en gare, mais insuffisantes** sur l'ensemble des points d'intermodalité

- Des ateliers autour de la réparation
- Quelques vélocistes sur le territoire

- **Programme d'animations annuel**, animations ponctuelles et possibilités de location de VAE et VELLs

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.3/ Les services de covoiturage et d'autopartage

✓ **Le covoiturage se traduit par plusieurs leviers d'actions sur le territoire**

- L'identification et l'aménagement d'aires de covoiturage
- La mise en place d'une plateforme de mise en relation entre conducteurs et passagers
- Des dispositifs d'incitation financière pour tout trajet réalisé en covoiturant

✓ **Par ailleurs, la CCLA étudie les possibilités de développer la pratique vers l'agglomération chambérienne** (étude d'opportunité et de faisabilité d'une ligne de covoiturage entre la CCLA et Métropole Savoie)

- Difficulté particulière pour identifier un pôle de départ à Chambéry pour les trajets retour
- Dispersion des flux en arrivée en divers points de Chambéry, à intégrer pour penser une offre pertinente

✓ **L'autopartage est quant à lui très peu développé sur le territoire**, malgré la forte implantation de Citiz en Savoie et en Isère, avec uniquement une offre entre particuliers via des plateformes de mise en relation :

- Il n'existe pas de prestataire d'autopartage sur le territoire, malgré l'implantation de longue date de Citiz en Savoie et en Isère
- L'offre entre particuliers est très limitée, avec quelques véhicules à Pont-de-Beauvoisin disponibles sur GetAround, mais davantage pour un usage de longue-durée que pour des déplacements ponctuels sur et en dehors du territoire.

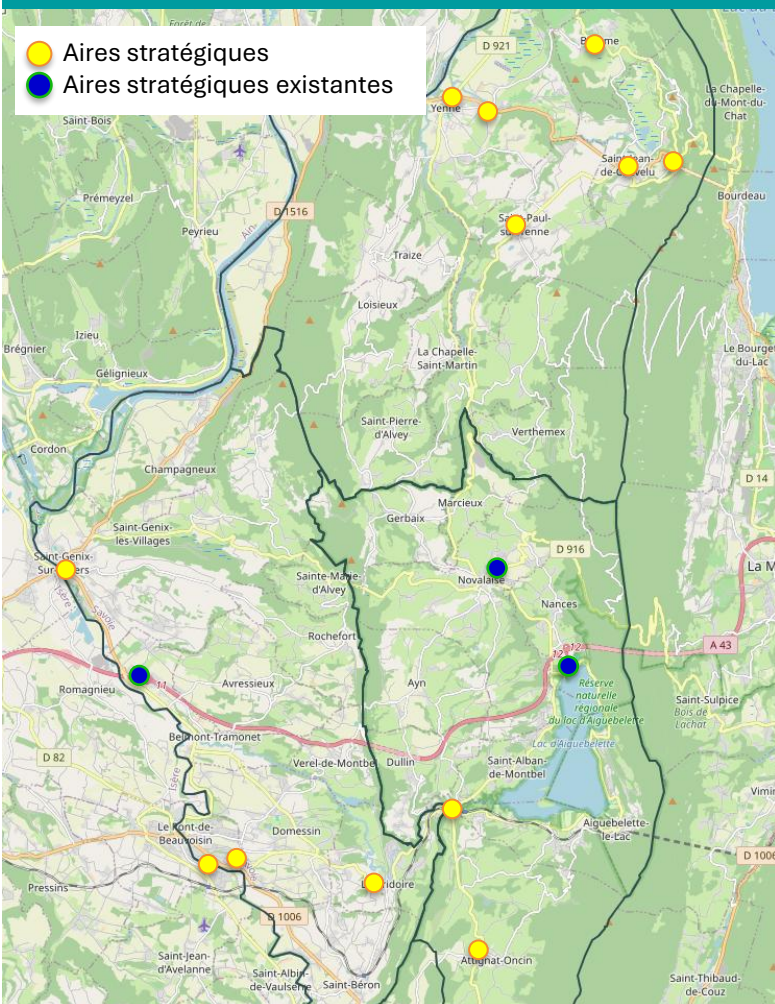
4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.3/ Les services de covoiturage – Les aires de covoiturage

- ✓ Le schéma des aires de covoiturage du SMAPS, validé en 2023, identifie 14 aires stratégiques sur le territoire, avec une mise en œuvre totale chiffrée en stade faisabilité à 373 550 €. Un budget prévisionnel de 100 000 € a été programmé sur 2025/2026 pour équiper les aires d'équipements d'intermodalité et signalétique (boxs vélos sécurisés, signalétique pré-signalisation, totems information verticaux) .
- ✓ A ce jour, seules **trois aires sont officielles sur le territoire et existantes** à Belmont-Tramonet (sortie péage n°11 A43), Nances (sortie péage n°12 A43) et à Novalaise (devant le collège La Forêt).

> Le renforcement du maillage aurait vocation à s'étendre sur les axes de désenclavement du territoire : RD1504, RD1006. Il n'est pas programmé d'aménagements sur la RD1516 en direction de Belley et en sortie Ouest de Pont-de-Beauvoisin

CARTOGRAPHIE DES 10 AIRES STRATEGIQUES



4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.3/ Les services de covoiturage – La mise en relation

- ✓ A l'échelle départementale, les trajets du quotidien sont organisés **par le biais de BlaBlaCar Daily, avec une incitation financière** prise en charge par le territoire : gratuité pour les personnes transportées, incitation financière jusqu'à 3€ pour le conducteur. Sur le territoire du SMAPS, le montant des incitations versées entre janvier et novembre 2024 était de 21.000 € pour près de 10.000 km réalisés et 9.562 trajets renseignés, pour un montant moyen de 2,20 €/course. L'essentiel des trajets inscrits au Registre des Preuves de Covoiturage (RPC) proviennent de BlaBlaCar Daily (de l'ordre de 83%).
 - ✓ Les autres trajets covoiturés inscrits au RPC (17%, soit près de 2.000 déplacements) proviennent des autres plateformes partenaires du RPC, notamment Mov'Ici ou encore La Roue Verte. A l'échelle régionale, la plateforme Mov'Ici propose une mise en relation pour les trajets du quotidien mais également les trajets ponctuels de moyenne à longue distance principalement.
- > L'essentiel des trajets covoiturés au RPC passent par BlaBlaCar Daily, avec une couverture très faible de la pratique : l'analyse ne permet pas d'identifier l'ensemble des trajets covoiturés, dont la grande majorité passent par des mises en relations informelles.



4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.4/ Les conditions d'intermodalité

✓ Éléments de définition et d'analyse

Les conditions d'intermodalité des services présents sur le territoire s'analysent au regard de plusieurs critères :

- **L'accessibilité du point d'intermodalité** : les conditions sont-elles réunies pour se rendre au nœud d'intermodalité ?
aménagement cyclable, voie piétonne, desserte routière, desserte en transport collectif (avec correspondance des horaires), arrêt de covoiturage, etc.
- **L'équipement du point d'intermodalité** : stationnement vélo et VL sécurisé, cheminement piéton de connexion entre modes, information dynamique, etc.

Au regard des lignes de désir du territoire, **les points d'intermodalité analysés sont les suivants :**

Gares	↑	Gare de Pont-de-Beauvoisin
		Gare de Lépin-le-Lac
		Gare de Saint-Béron
	↓	Gare d'Aiguebelette-le-Lac
Echangeurs	↑	Echangeur n°11 Belmont
	↓	Echangeur n°12 Nances
Polarités	↑	Sortie Est Yenne
		Centre-bourg Novalaise
	↓	Centre-bourg Saint-Genix-sur-Guiers

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.4/ Les conditions d'intermodalité – Le niveau de fréquentation du point

✓ Le niveau de desserte routière et ferroviaire, les densités à proximité

	Niveau de desserte en transport collectif	Niveau de trafic routier	Population à 5 km
Gare de Pont-de-Beauvoisin	48 arrêts en gare en moyenne à la journée	De l'ordre de 3 500 véhicules/jour (RD82)	25 500
Gare de Lépin-le-Lac	48 arrêts en gare en moyenne à la journée	Plus de 5 000 véhicules sur la RD921	14 500
Gare de Saint-Béron	18 arrêts en gare en moyenne à la journée	Moins de 3 000 véhicules/jour (RD203), plus de 5 000 véhicules vers Pont-de-Beauvoisin	14 000
Gare d'Aiguebelette-le-Lac	18 arrêts en gare en moyenne à la journée	Moins de 2 000 véhicules/jour (RD921D)	3 400
Echangeur n°11 Belmont	8 arrêts à la journée, mais pas de course en fin de matinée et en soirée	7 000 véhicules/jour entre Saint-Genix-sur-Guiers et l'échangeur	18 000
Echangeur n°12 Nances	10 arrêts à la journée, mais pas de course en soirée	10 000 véhicules/jour entre le giratoire de Novalaise-le-Lac et l'échangeur	13 000
Sortie Est Yenne	25 arrêts à la journée	13 000 véhicules/jour (tunnel du Chat)	11 000
Centre-bourg Novalaise	10 arrêts à la journée, mais pas de course en soirée	6 000 véhicules/jour sur la RD921 entre le giratoire de Novalaise-le-Lac et Novalaise	14 900
Centre-bourg Saint-Genix-sur-Guiers	8 arrêts à la journée, mais pas de course en fin de matinée et en soirée	77 000 véhicules/jour entre Saint-Genix-sur-Guiers et l'échangeur	27 400

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.4/ Les conditions d'intermodalité – L'accès du point d'intermodalité

✓ L'accessibilité à vélo et à pied

Les aménagements existants sont aujourd'hui très limités, présents essentiellement autour du lac d'Aiguebelette et le long du Rhône.

	Accessibilité cyclable	Accessibilité piétonne
Gare de Pont-de-Beauvoisin	Actuelle : aucun aménagement cyclable Projetée : pistes cyclables monodirectionnelles depuis le bourg côté Savoie	Gare excentrée, mais accès rapide à l'échelle du quartier des Salines, cheminement piéton étroit et peu confortable depuis le bourg côté Isère (point de passage pour les habitants côté Savoie).
Gare de Lépin-le-Lac	Actuelle : arrêt de la voie verte au Gué des Planches, cheminement côté Nord de la gare Projetée : Voie verte en provenance de Novalaise, partage de voirie en provenance de La Bridoire	Accès depuis Le Gué des Planches par un cheminement piéton et une passerelle, trottoirs étroits au niveau du giratoire
Gare de Saint-Béron	Actuelle : aucun aménagement cyclable Projetée : principalement du partage de voirie entre La Bridoire et Saint-Béron, pacification aux abords de la gare	Accès satisfaisant depuis le centre-bourg
Gare d'Aiguebelette-le-Lac	Actuelle : aucun aménagement cyclable Projetée : pas de réalisation programmée	Proximité du centre-bourg, accès par voirie secondaire peu circulée
Echangeur n°11 Belmont	Actuelle : aucun aménagement cyclable Projetée : voie verte en provenance de Belmont-Tramonet et de Saint-Genix-sur-Guiers pour se connecter à l'échangeur	Possible uniquement à l'échelle de la zone d'activités
Echangeur n°12 Nances	Actuelle : Voie verte vers le Sud et l'Est Projetée : Voie verte entre Novalaise et l'échangeur	Liaison piétonne depuis le port et la voie verte
Sortie Est Yenne	Actuelle : aucun aménagement cyclable : Projetée : Voie verte à destination du centre-bourg de Yenne et de Saint-Jean-de-Chevelu.	Trottoirs non-revêtus avec des obstacles depuis le centre, absence de trottoir au Sud (mais trottoir projeté via l'étude communale)
Centre-bourg Novalaise	Actuelle : zone 30 Projetée : confortement de la zone 30, liaison vers Marcieux à définir	Centre-bourg pacifié (et pacifié davantage avec le projet communal)
Centre-bourg Saint-Genix-sur-Guiers	Actuelle : aucun aménagement cyclable Projetée : Voie verte vers le Sud du territoire et vers Champagnieux	Passage en zone de rencontre du cœur de ville, trottoirs existants le long des axes principaux

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.4/ Les conditions d'intermodalité – L'équipement du point d'intermodalité

✓ Les dispositifs de stationnement

Le stationnement vélo et le stationnement automobile

	Stationnement vélo moyenne/longue-durée	Stationnement automobile
Gare de Pont-de-Beauvoisin	8 boxs sécurisées individuelles, à proximité de l'entrée de la gare	Environ 60 places (pas de saturation observée en semaine)
Gare de Lépin-le-Lac	12 boxs sécurisées individuelles, à proximité de l'entrée de la gare, mais pas de l'autre côté des quais	Environ 50 places (saturation observée en semaine)
Gare de Saint-Béron	4 boxs sécurisées individuelles, à proximité de l'entrée de la gare	Stationnement d'une quinzaine de places (pas de saturation observée en semaine)
Gare d'Aiguebelette-le-Lac	3 boxs sécurisées individuelles, un peu excentrées	Une quinzaine de places à organiser
Echangeur n°11 Belmont	8 boxs sécurisées individuelles, à proximité de l'aire de covoiturage	Aire existante de 50 places, sans limitation de durée du stationnement (pas de suroccupation observée en semaine)
Echangeur n°12 Nances	10 boxs sécurisées à proximité du lac et de la voie verte, mais pas directement à côté de l'aire de covoiturage	Aire structurante existante de 100 places, sans limitation de durée du stationnement (pas de suroccupation observée en semaine)
Sortie Est Yenne	Aucun dispositif de stationnement vélo sécurisé	Poche de stationnement générale de 50 places à organiser (pas de suroccupation observée en semaine)
Centre-bourg Novalaise	6 boxs sécurisées individuelles, à proximité de l'aire de covoiturage + d'autres boxs en centre-bourg	Aire existante de 40 places en périphérie de cœur de bourg
Centre-bourg Saint-Genix-sur-Guiers	6 boxs sécurisées individuelles et un stationnement collectif pour 5 vélos, à proximité de la poche de stationnement	Poche de stationnement générale de 100 places à organiser

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.4/ Les conditions d'intermodalité – L'équipement du point d'intermodalité

✓ Les équipements et services

Le mobilier d'attente, l'information sur l'offre de mobilité

	Mobilier d'attente	Information multimodale	Autres équipements et services
Gare de Pont-de-Beauvoisin	Point d'arrêt de transport collectif sans graphisme Région AURA	Absence de signalétique pour diriger l'utilisateur vers le mode de déplacement choisi.	Pas de recharge pour véhicule électrique
Gare de Lépin-le-Lac	Arrêt de transport collectif avec mobilier d'attente, attente sur les quais	Affichage des courses à venir en extérieur	Passerelle ferroviaire escarpée pour certains usagers
Gare de Saint-Béron	Pas de mobilier aux arrêts de car	Affichage des courses à venir en extérieur	Pas de recharge pour véhicule électrique
Gare d'Aiguebelette-le-Lac	Pas de mobilier au niveau des arrêts de car	Affichage des horaires à l'extérieur, peu de signalétique pour faire le lien entre le car et le train	
Echangeur n°11 Belmont	Arrêt de transport collectif sans mobilier d'attente, idem pour l'aire de covoiturage	Affichage des horaires au point d'arrêt	Pas de recharge pour véhicule électrique
Echangeur n°12 Nances	Arrêt de transport collectif avec mobilier d'attente. Arrêt pour le covoiturage avec mobilier d'attente, mais peu visible.	Affichage des horaires au point d'arrêt. Absence de signalétique pour diriger l'utilisateur vers le mode de déplacement choisi	Pas de recharge pour véhicule électrique
Sortie Est Yenne	Pas de mobilier d'attente au point d'arrêt	Affichage des horaires au point d'arrêt	
Centre-bourg Novalaise	Arrêt de transport collectif avec mobilier d'attente	Affichage des horaires au point d'arrêt	5 arceaux courte-durée, station de recharge pour véhicules électriques
Centre-bourg Saint-Genix-sur-Guiers	Un ou deux bancs	Absente	

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.4/ Les conditions d'intermodalité – L'équipement du point d'intermodalité

Stationnement vélo en gare de Pont-de-Beauvoisin



Absence de stationnement vélo en entrée Nord de la gare de Lépin-le-Lac



Stationnement vélo à proximité de l'échangeur n°11



Abris d'attente pour la pratique du covoiturage à l'échangeur n°12



4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.4/ Les conditions d'intermodalité – L'équipement du point d'intermodalité

Absence de mobilier et d'équipement en sortie Est de Yenne



Stationnement en gare de Saint-Béron, à proximité du train et des transports collectifs



Stationnement abrité à Saint-Genix-sur-Guiers



4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

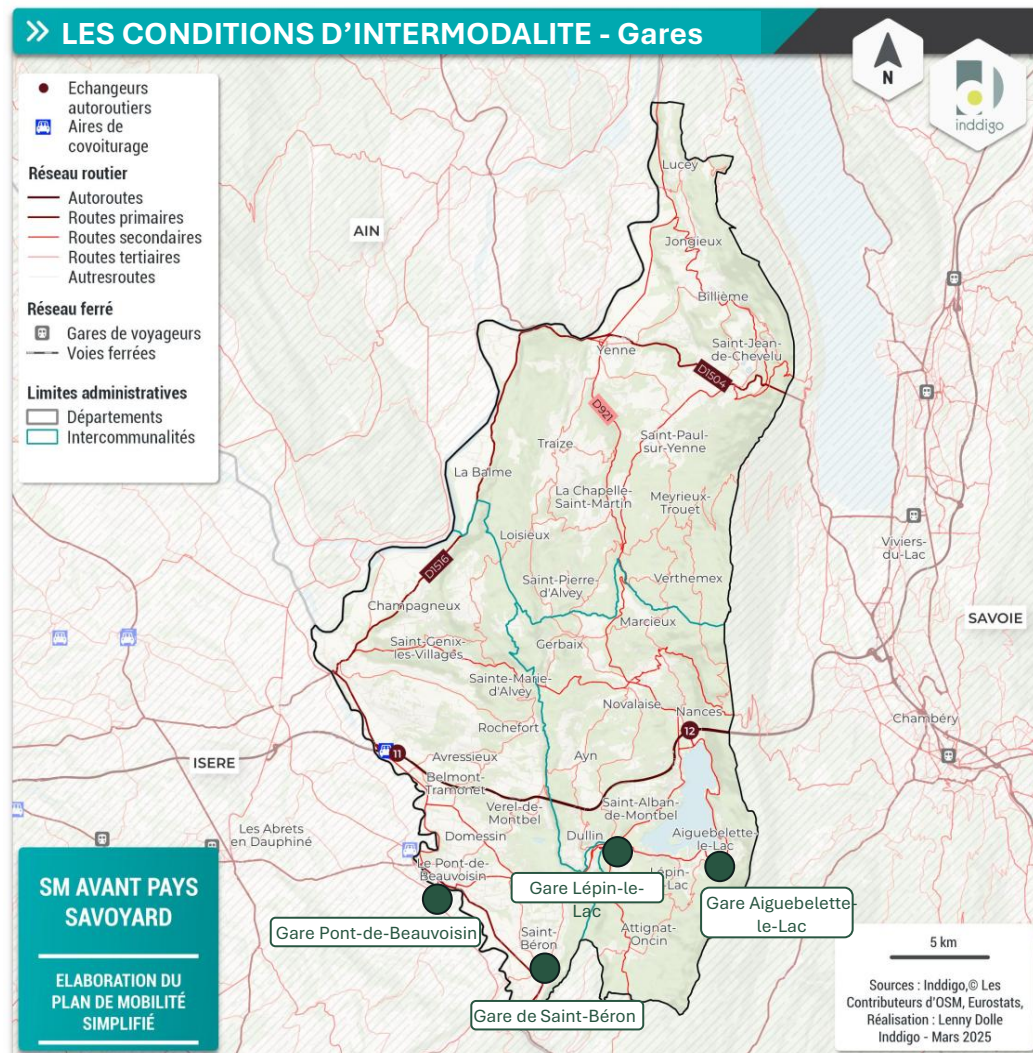
4.4/ Les conditions d'intermodalité – Synthèse pour les gares

✓ L'accès aux gares

- Pont-de-Beauvoisin : un positionnement attractif de la gare de pour les habitants côté Savoie
- Lépin-le-Lac : accès peu confortables à pied ou à vélo
- Aiguebelette-le-Lac : un positionnement excentré, sans aménagements spécifiques.
- Saint-Béron : un positionnement favorable, mais pas d'accès vélo sécurisé.

✓ Les équipements et l'intermodalité

- Pont-de-Beauvoisin : peu d'équipements et de signalétique, capacités de stationnement limitées.
- Lépin-le-Lac : capacités de stationnement limitées (stationnement illicite observé)
- Aiguebelette-le-Lac : pas de parking organisé en lien avec la gare
- Saint-Béron : capacités de stationnement limitées
- Toutes les gares sont équipées de consignes vélo à l'attention des clients TER



4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

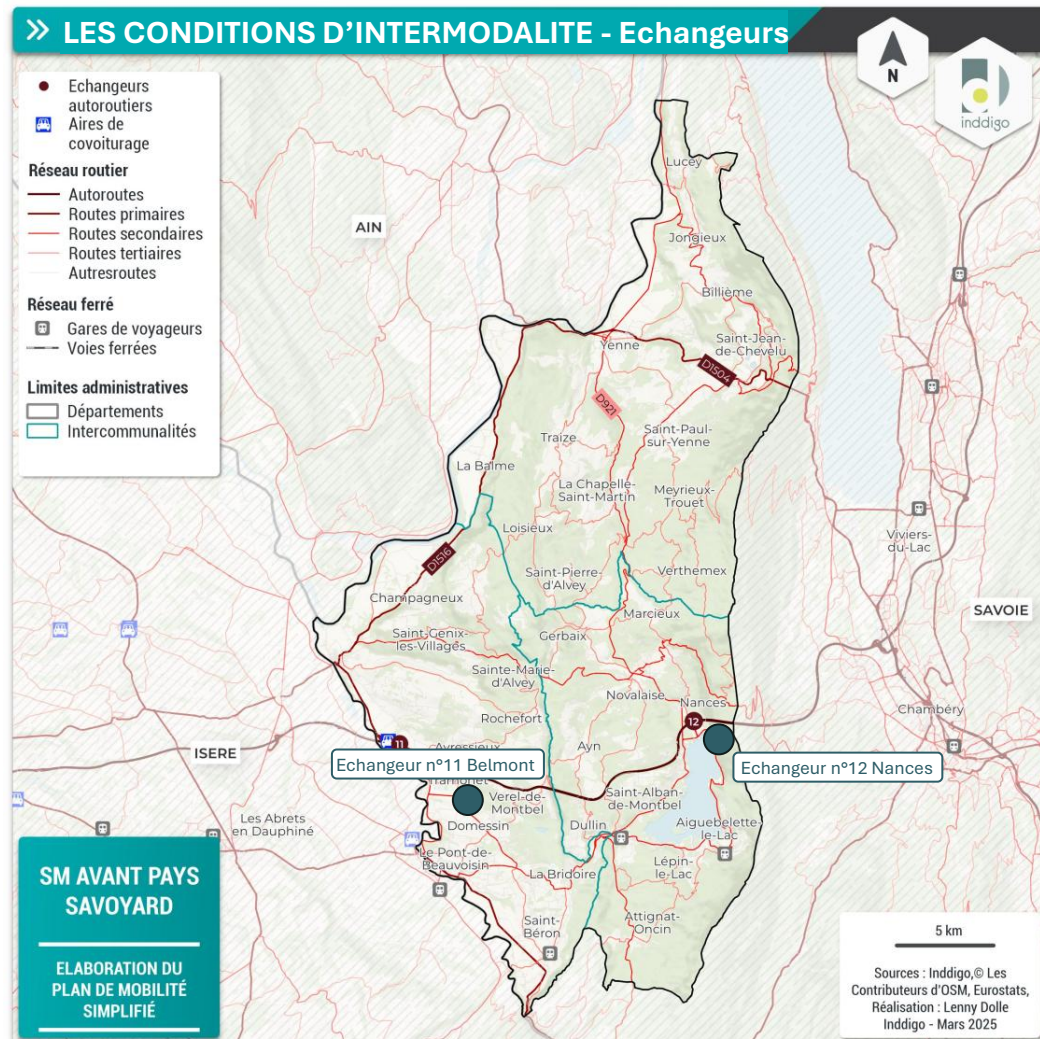
4.4/ Les conditions d'intermodalité – Synthèse pour les échangeurs

✓ L'accès aux échangeurs

- Situations excentrées, accès par des voies à fort niveau de trafic, en particulier pour l'échangeur 12
- Desservis par les lignes autocar S01 et S07

✓ Les équipements et l'intermodalité

- Une saturation du stationnement à l'échangeur n°11
- Des équipements et une signalétique limités, en particulier à l'échangeur n°11
- Les deux échangeurs sont équipés de box vélo



4. LES SERVICES DE MOBILITÉ

4.4/ Analyse des équipements et lieux d'intermodalité

Lieu d'intermodalité	Desserte transport collectif	Accès vélo	Accès marche	Stationnement vélo	Stationnement voiture
Gare de Pont-de-Beauvoisin	48 arrêts/jour	Pas d'aménagement	Itinéraires peu confortables, positionnement excentré de la gare	8 boxs (Isère) et 8 boxs (Savoie)	Env 70 (Isère) et 80 (Savoie)
Gare de Lépin-le-Lac	48 arrêts/jour	Interruption de l'itinéraire à partir du Gué des Planches	Itinéraires continus, section étroite au droit du giratoire	12 boxs	50 (peu organisé, limité au regard de la demande)
Gare de Saint-Béron	18 arrêts/jour	Pas d'aménagement	Itinéraires continus	4 boxs	15
Gare d'Aiguebelette-le-Lac	18 arrêts/jour	Pas d'aménagement	Itinéraires continus	3 boxs	15 (pas organisé)
Echangeur n°11 Belmont	8 arrêts/jour	Pas d'aménagement	Limité à la zone d'activités	4 boxs	50
Echangeur n°12 Nances	10 arrêts/jour	Voie verte jusqu'au Gué des Planches	Itinéraire fonctionnel pour l'accès au lac et à la voie verte	10 boxs	100

↓
Itinéraires continus à créer ou à compléter

↓
Itinéraires à conforter

↓
Capacités limitées, en particulier sur Pont-de-Beauvoisin et Lépin-le-Lac

↓
Stationnement à organiser, capacités limitées à Lépin-le-Lac

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

- ✓ **Considérant les dynamiques de déplacements sur et en dehors du territoire (analyse EMC² et données INSEE), les besoins des habitants du territoire sont représentés par les 12 profils suivants :**

Hervé – Actif occupé

Novalaise  Bissy

Hervé a 45 ans et vit à Novalaise. Il effectue son trajet quotidiennement jusqu'à son lieu de travail dans la zone de Bissy à Chambéry. Il a pris l'habitude de se déplacer avec son véhicule personnel. Néanmoins, le coût des trajets impacte son budget mensuel et le fatigue. Cela l'amène à se questionner sur son mode de déplacement. Travaillant en bureau, Hervé a également la possibilité de télétravailler 2 jours par semaine.

Sylvie – Active occupée

Romagnieu  Saint-Genix-sur-Guiers

Sylvie habite à Romagnieu et se rend du lundi au vendredi à la pharmacie du Guiers. Ses horaires de travail sont fixes, elle doit arriver à 8h30 et termine sa journée à 15h30. Sylvie aimerait bien se déplacer autrement qu'en voiture, mais elle a peur de circuler à vélo et n'est pas très sportive.

Fabrice – Actif occupé

Yenne Chambuet  Yenne

Fabrice, père de deux enfants, habite à Chambuet sur la commune de Yenne. Le matin, avant d'aller travailler à la Cave à Perret, il dépose ses enfants à l'école puis les récupère en fin de journée. Par facilité, il utilise sa voiture pour faire ce trajet mais aimerait trouver une autre solution pour laisser sa voiture à la maison sans perdre trop de temps.

Paul – Actif occupé

Attignat-Oncin  Chambéry

Paul, 29 ans, réside à Attignat-Oncin et réalise un trajet quotidien à Chambéry pour aller travailler au restaurant des Halles. Paul embauche à 11h et termine le service du midi à 15h. Il doit ensuite gérer le service du soir de 19h à 23h. Paul utilise sa voiture pour réaliser ce trajet, seul, mais le coût du trajet le questionne.

Estelle – Active occupée

Pont-de-Beauvoisin  Les Abrets

Estelle travaille aux Abrets à Bricorama, rue de la République. Depuis son domicile à Pont-de-Beauvoisin, elle utilise son véhicule pour se rendre à son lieu de travail, même si elle aimerait bien essayer de se déplacer autrement : en bus, à vélo, etc. Lorsqu'elle rentre chez elle, Estelle se pose souvent la question de son mode de déplacement, mais n'ose pas franchir le pas.

Pierre – Actif occupé

La Balme  Belley

Pierre habite à La Balme et travaille à la Communauté de communes Bugey Sud. Il réalise les 9km entre son domicile et son lieu de travail en voiture, pas facilité. Pierre n'est pas très à l'aise sur son vélo et souhaiterait trouver une autre solution de déplacement.

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

- ✓ **Considérant les dynamiques de déplacements sur et en dehors du territoire (analyse EMC² et données INSEE), les besoins des habitants du territoire sont représentés par les 12 profils suivants :**

Gerard – Retraité

Yenne  Aix-les-Bains

Gerard est retraité et profite de son temps libre à Yenne, où il trouve l'ensemble des services du quotidien. Samedi prochain, il est invité chez un ami à Aix-les-Bains pour le déjeuner. Gerard dispose de temps et aimerait ainsi trouver une solution plus vertueuse pour se rendre à Aix-les-Bains sans sa voiture pour éviter les bouchons au bord du lac.

Odette – Retraîtée

Rochefort  Novalaise + Saint-Genix-sur-Guiers

Odette à 80 ans et vit à Rochefort. Elle a longtemps fait usage de sa voiture pour ses déplacements quotidiens. Cependant, avec le temps, elle a perdu sa confiance au volant et elle n'envisage plus de conduire. Elle doit pourtant faire ses courses à Aoste, se rendre à des rendez-vous médicaux et rendre visite à ses amis. La semaine prochaine, elle prévoit de se rendre de Novalaise le mercredi matin, puis à la maison de santé du Guiers l'après-midi.

Loïc – Recherche d'emploi

Montmélian  La Broidoire

Loïc, 26 ans, habite à La Broidoire chez ses parents. Après avoir obtenu son master, il cherche désormais du travail autour de son domicile, sur le bassin chambérien voire à Lyon. Mercredi prochain, Loïc passe un entretien d'embauche à Montmélian, auquel il doit être présent pour 18h. Loïc a trouvé un trajet aller pour arriver un peu avant 18h, mais il n'est pas sûr de pouvoir rentrer chez lui le soir après 19h.

Béatrice – Mère isolée

Novalaise  Aiguebelette + Pont-de-Beauvoisin

Béatrice est une mère de famille de 37 ans, qui habite à Novalaise. Seule avec ses deux enfants (8 ans et 12 ans), elle doit jongler entre ses démarches de recherche d'emploi et les autres activités de la vie quotidienne, en comptant bien sûr celle de ses enfants. Elle souhaite réduire ses temps de conduite qui la fatiguent beaucoup. Ce mercredi, elle ne travaille pas, mais doit aller récupérer ses deux enfants à la même heure... l'une à la plage Bon Vent à Aiguebelette, l'autre au club d'escalade au gymnase du Guillon à Pont-de-Beauvoisin.

Sarah – Personne à mobilité réduite

Saint-Genix-sur-Guiers  Novalaise

Sarah, 30 ans, vit à Saint-Genix-sur-Guiers et elle a des difficultés pour se déplacer en autonomie. En général, Sarah sollicite son entourage pour ses déplacements, notamment son conjoint. Dans deux jours, elle doit se rendre à Yenne pour réaliser une intervention sur le handicap au collège de l'Epine à Novalaise, mais elle n'a personne dans son entourage qui peut l'accompagner. Sarah cherche un moyen de se rendre à Novalaise sans solliciter son entourage.

Tristan – Lycéen

Lac du Bourget 

Tristan, 17 ans, habite à Yenne. Il vit chez ses parents qu'il sollicite régulièrement pour ses déplacements. Ce mercredi après-midi après les cours au lycée Louis Armand sur les Hauts-de-Chambéry, Tristan va passer l'après-midi au lac avec ses amis. Ses parents ne sont pas disponibles et Tristan doit trouver une solution pour rentrer seul.

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes

Hervé

Hervé a 45 ans et vit à Novalaise. Il effectue un trajet quotidien jusqu'à son lieu de travail dans la zone de Bissy à Chambéry.

Il a pris l'habitude de se déplacer avec son véhicule personnel. Néanmoins, le coût des trajets impacte son budget mensuel et le fatigue. Cela l'amène à se questionner sur son mode de déplacement.

Travaillant en bureau, Hervé a également la possibilité de télétravailler 2 jours par semaine.



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage, passager	Voiture, conducteur	Transports collectifs	Modes actifs
Consistance de l'offre	<ul style="list-style-type: none">Une dizaine de conducteurs et de passagers sur l'axe Novalaise <> Chambéry, certains proposant des trajets directs	<ul style="list-style-type: none">Accès par l'échangeur de Nances, stationnement aisé à Bissy<ul style="list-style-type: none">Trajet direct	<ul style="list-style-type: none">2 courses entre 7h et 8h, 3 courses entre 17h et 19h1 voire 2 correspondances pour accéder ensuite à la zone de Bissy	-
Durée de trajet	De l'ordre de 30 minutes	De l'ordre de 20 minutes	De l'ordre de 40 minutes	-
Coût du trajet	Gratuité ou 2€ (4€ - financement SMAPS), soit environ 300€/an	Environ 1.000€/an	De l'ordre de 300€/an avec participation employeur	-
Scoring total	3	4	3	-

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes
Estelle

Estelle travaille aux Abrets à Bricorama, rue de la République.

Depuis son domicile à Pont-de-Beauvoisin, elle utilise son véhicule pour se rendre à son lieu de travail, même si elle aimerait bien essayer de se déplacer autrement : en bus, à vélo, etc.

Lorsqu'elle rentre chez elle, Estelle se pose souvent la question de son mode de déplacement, mais n'ose pas franchir le pas.



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage	Voiture	Transports collectifs	Modes actifs
Consistance de l'offre	<ul style="list-style-type: none">Un axe unique entre Le-Pont-de-Beauvoisin et Les Abrets (RD1006), peu d'offres de trajet disponiblesTrajet direct le plus souvent	<ul style="list-style-type: none">Accès par la RD10061 seul mode	<ul style="list-style-type: none">5 courses entre 6h et 8h15, 3 courses entre 17h et 19h (TER + T17)Itinéraire cyclable peu sécurisé pour rejoindre son lieu de travail	<ul style="list-style-type: none">Possibilité d'emprunter une voirie plus faiblement circuléeAccès difficile à vélo classique (150m de D+), aisé en VAE
Durée de trajet	De l'ordre de 20 minutes	De l'ordre de 15 minutes	De l'ordre de 35 minutes	De l'ordre de 30 minutes
Coût du trajet	Gratuité ou 1,5€ soit de l'ordre de 600€/an	De l'ordre de 650€/an	De l'ordre de 300€/an avec participation employeur	De l'ordre de 200 €/an
Scoring total	3	4	3	4

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes

Fabrice

Fabrice, père de deux enfants, habite à Chambuet sur la commune de Yenne.

Le matin, avant d'aller travailler à la Cave à Perret, il dépose ses enfants à l'école puis les récupère en fin de journée.

Par facilité, il utilise sa voiture pour faire ce trajet mais aimerait trouver une autre solution pour laisser sa voiture à la maison sans perdre trop de temps.



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage	Voiture		Modes actifs
Consistance de l'offre		<ul style="list-style-type: none">Accès par le centre de Yenne de manière directePassage par des rues apaisées peu adaptées au trafic routier, stationnement parfois en tension		<ul style="list-style-type: none">Possibilité de test de VAE et de VELLs pour transporter les enfants, stationnement vélo existant à proximité du groupe scolaireAménagement programmé sur l'axe, voirie pacifiée en centre-bourg.
Durée de trajet		10 minutes		15 minutes
Coût du trajet		De l'ordre de 300€/an		De l'ordre de 200 €/an
Scoring total		5		5 (en tenant compte de projets)

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes

Sylvie

Sylvie habite à Romagnieu et se rend du lundi au vendredi à la Pharmacie du Guiers.

Ses horaires de travail sont fixes, elle doit arriver à 8h30 et termine sa journée à 17h.

Sylvie a pris l'habitude d'effectuer ce trajet en voiture, mais elle doit la laisser à son compagnon, qui en a besoin pour une mission professionnelle itinérante.

Sylvie va-t-elle acheter une autre voiture ?



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage	Voiture	Transports collectifs	Modes actifs
Consistance de l'offre	Aucune offre de covoiturage	<ul style="list-style-type: none">Accès par la RD40, stationnement en centre-bourgPas de restriction particulière de stationnement, rendant aisé l'accès au centre-ville	Aucune offre de transport collectif	<ul style="list-style-type: none">Possibilité de test de VAE et de VELI, peu de stationnement véloItinéraire par la Digue, non revêtu
Durée de trajet		5 minutes		15 minutes
Coût du trajet		De l'ordre de 400 €/an		De l'ordre de 200 €/an
Scoring total	0	4	0	4

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes

Paul

Paul, 29 ans, réside à Attignat-Oncin et se rend chaque jour à Chambéry pour aller travailler au restaurant des Halles.

Paul embauche à 11h et termine le service du midi à 15h.

Paul utilise sa voiture pour réaliser ce trajet, seul, mais le coût du stationnement le questionne.



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage	Voiture	Transports collectifs	Modes actifs
Consistance de l'offre	<ul style="list-style-type: none">Moins de 10 conducteurs et passagers entre le Gué des Planches et ChambéryUn trajet difficile à réaliser directement depuis Attignat-Oncin<ul style="list-style-type: none">Contrainte horaire	<ul style="list-style-type: none">Accès par l'échangeur de Nances ou par les EchellesStationnement plus difficile en centre-ville	<ul style="list-style-type: none">Une arrivée à Chambéry à 10h16, retour à 15h44Lieu de travail accessible à pied depuis son arrêt de transport	
Durée de trajet	45 minutes	30 minutes	45 minutes	
Coût du trajet	De 500 à 900 €/an	Environ 1 000 €/an	Environ 600 €/an (abonnement + accès au point d'arrêt)	
Scoring total	2	3	2	

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes

Pierre

Pierre habite à La Balme et travaille à la Communauté de communes Bugey Sud.

Il réalise les 9 km entre son domicile et son lieu de travail en voiture, par facilité.

Pierre n'est pas très à l'aise sur un vélo et souhaiterait trouver une autre solution de déplacement



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage	Voiture	Transports collectifs	Modes actifs
Consistance de l'offre	<ul style="list-style-type: none">Moins de 5 conducteurs et passagers sur le trajet, mais un point de convergence au pont de la RD1504 avec un trafic routier important	<ul style="list-style-type: none">Accès avec un niveau de trafic important (difficulté d'insertion au carrefour avec la RD1504)Stationnement aisé à proximité de la CC	<ul style="list-style-type: none">Des arrivées à Belley à 8h10 et 9h10Des départs de Belley à 17h30 et 18h30Une accès difficile jusqu'à l'arrêt du Pont du Rhône, excentré	<ul style="list-style-type: none">Des aménagements existants (passerelle du Rhône, ViaRhôna)Un dénivelé en fin de parcours rendant le trajet plus difficile mais réalisable avec un vélo classique
Durée de trajet	15 minutes	10 minutes	40 minutes	30 minutes
Coût du trajet	Gratuité	De l'ordre de 900€/an	De l'ordre de 300€/an avec participation employeur	De l'ordre de 200 €/an
Scoring total	5	4	2	5

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes
Gérard

Gerard est retraité et profite de son temps libre à Yenne, il trouve l'ensemble des services du quotidien à proximité.

Samedi prochain, il est invité chez un ami à Aix-les-Bains pour le déjeuner.

Gerard dispose de temps et aimerait ainsi trouver une solution plus vertueuse pour se rendre à Aix, sans sa voiture.



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage	Voiture	Transports collectifs	Modes actifs
Consistance de l'offre	<ul style="list-style-type: none"> Moins de 5 conducteurs et passagers sur l'axe Des possibilités de covoiturage en deux temps : jusqu'au Bourget-du-Lac, puis jusqu'à Aix-les-Bains 	<ul style="list-style-type: none"> Accès via le tunnel du Chat avec un niveau de trafic important Stationnement difficile en centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> Départ de Yenne à 11h15, correspondance possible à Technolac avec le réseau Ondéa Retour à 17h49 de Technolac (départ d'Aix-les-Bains vers 17h), arrivée à 18h10 	
Durée de trajet	Variable selon la prise en charge du passager	35 minutes	Plus d'une heure	
Coût du trajet	Gratuité	Environ 9 €	6,4 €	
Scoring total	2	3	2	

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes

Odette

Odette a 80 ans et vit à Rochefort. Elle a longtemps fait usage de sa voiture pour ses déplacements quotidiens.

Cependant, avec le temps, elle a perdu sa confiance au volant et elle n'envisage plus de conduire. Elle doit pourtant faire ses courses, se rendre à des rendez-vous médicaux, rendre visite à ses amis...

La semaine prochaine, elle prévoit de se rendre à Novalaise le mercredi matin, puis à un rendez-vous à la maison de santé du Guiers l'après-midi.



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage	Voiture	Transports collectifs	Modes actifs
Consistance de l'offre	<ul style="list-style-type: none">Pas de trajets recensés ni de points de rabattement évidents	<ul style="list-style-type: none">Trajets faciles	<ul style="list-style-type: none">L'AEL accompagne les trajets des publics précaires des habitants de la CCLA (possibilité pour le trajet vers Novalaise)	
Durée de trajet	Non-définie	10 minutes de Novalaise et de Saint-Genix-sur-Guiers		
Coût du trajet	Gratuité	Environ 8 €		
Scoring total	2	5	0	

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes
Loïc

Loïc, 26 ans, habite à La Broidoire chez ses parents.

Après avoir obtenu son master, il cherche désormais du travail autour de son domicile, sur le bassin chambérien voire à Lyon.

Mercredi prochain, Loïc passe un entretien d'embauche à Montmélian, auquel il doit être présent pour 18h.

Loïc a trouvé un trajet aller en covoiturage pour arriver en début d'après-midi, mais pas de trajet de retour.



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage	Voiture	Transports collectifs	Modes actifs
Consistance de l'offre	<ul style="list-style-type: none">Pas de trajets recensés ni de points de rabattement évident compte-tenu de l'heure		<ul style="list-style-type: none">Retour Montmélian > Chambéry à 19h58, puis Chambéry > Lépin-le-Lac à 20h44Pas de possibilité de rabattement entre Lépin-le-Lac et La Broidoire	
Durée de trajet	45 min (aléatoire)		1h15 (garanti)	
Coût du trajet	Gratuité		8 à 10 € (à l'unité)	
Scoring total	3	-	2	-

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes

Béatrice

Béatrice est une mère de famille de 37 ans, qui habite à Novalaise. Seule à son foyer avec ses deux enfants (8 ans et 12 ans), elle doit jongler entre ses démarches de recherche d'emploi et les autres activités de la vie quotidienne, en comptant bien sûr celles de ses enfants.

Elle souhaite réduire ses temps de conduite qui la fatiguent beaucoup. Ce mercredi, elle ne travaille pas, mais doit aller récupérer ses deux enfants à la même heure... l'une à la plage du Bon Vent à Aiguebelette, l'autre au club d'escalade au gymnase du Guillon à Pont-de-Beauvoisin.



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage	Voiture	Transports collectifs (pour un des enfants)	Modes actifs
Consistance de l'offre		<ul style="list-style-type: none"> Trajet via la RD921 Stationnement aisé à Pont-de-Beauvoisin 	<ul style="list-style-type: none"> Retour plage du Bon Vent : retour à 14h30 en période scolaire et à 18h20 pendant les vacances d'été 3 courses de retour entre Pont-de-Beauvoisin vers Lépin-le-Lac entre 16h30 et 18h 	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité de réaliser le trajet Plage de Bon Vent > Novalaise (4,5km avec un site propre envisagé)
Durée de trajet		Environ 1h aller/retour, et nécessité d'attente pour un des enfants	Environ 30 minutes pour récupérer un des enfants	Environ 1h aller/retour
Coût du trajet		Environ 8 €	1,70 € pour chacun des enfants, et environ 4 € pour récupérer l'autre	Environ 8 €
Scoring total		3	3	1

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes

Sarah

Sarah, 30 ans, vit à Saint-Genix-sur-Guiers et elle a des difficultés pour se déplacer en autonomie.

En général, Sarah sollicite son entourage pour ses déplacements, notamment son conjoint.

Dans deux jours, elle doit se rendre à Yenne pour réaliser une intervention sur le handicap au collège de l'Epine à Novalaise, mais elle n'a personne dans ton entourage qui peut l'accompagner.

Sarah cherche un moyen de se rendre à Novalaise sans solliciter son entourage.



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage	Voiture	Transports collectifs	Modes actifs
Consistance de l'offre	<ul style="list-style-type: none">Pas de trajets recensés ni de point de rabattement évident		<ul style="list-style-type: none">Pas de correspondance possible entre les différentes lignes existante	
Durée de trajet	25 min			
Coût du trajet	Gratuité ou 2 € sur une plateforme			
Scoring total	2	-	0	-

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Analyse selon des profils types

Vous êtes

Tristan

Tristan, 17 ans, habite à Yenne. Il vit chez ses parents qu'il sollicite régulièrement pour ses déplacements.

Ce mercredi après-midi après les cours au lycée Monge, Tristan va passer l'après-midi au lac du Bourget avec ses amis.

Ses parents ne sont pas disponibles et Tristan doit trouver une solution pour rentrer seul.



Non satisfaisant : 0 point

Convenable : 1 points

Satisfaisant : 2 points

	Covoiturage	Voiture	Transports collectifs	Modes actifs
Consistance de l'offre	<ul style="list-style-type: none">Près de 20 conducteurs		<ul style="list-style-type: none">5 courses entre 16h45 et 18h30	<ul style="list-style-type: none">Itinéraire sécurisé (tunnel du Chat) et en cours de sécurisation sur la section Tunnel <> Yenne<ul style="list-style-type: none">200 m de D+
Durée de trajet	20 min		25 min	60 min
Coût du trajet	Gratuité		Intégré à l'abonnement	Gratuité
Scoring total	4	-	4	3 (avec un VAE)

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

4.5 - Adaptation de l'offre aux besoins – Conclusion de l'analyse

	Covoiturage	Voiture	Transports collectifs	Modes actifs	Trajet	Points faibles modes alternatifs
Hervé – Actif occupé	3	4	3	-	Novalaise > Bissy	Peu d'offres directes
Estelle – Active occupée	3	4	4	4	Pt-de-Beauvoisin > Les Abrets	Offre horaires limitée, VAE nécessaire
Fabrice – Actif occupé	-	5	-	5	Interne Yenne	VAE/Véli nécessaire
Sylvie – Active occupée	0	4	0	4	Romagnieu > St-Genix	VTC nécessaire
Paul – Actif occupé	2	3	2	-	Attignat-Oncin > Chambéry	Amplitude limitée
Pierre – Actif occupé	5	4	2	5	La Balme > Belley	Accès au point d'arrêt
Gerard – Retraité	2	3	2	-	Yenne > Aix-les-Bains	Offre limitée, correspondances, tarif
Odette – Retraîtée	2	5	0	-	Rochefort > Novalaise	TAD solidaire interne à chaque CC
Loïc - Rech. d'emploi	3	-	2	-	Montmélian > La Bridoire	Amplitude, pas de corresp. en gare, tarif
Béatrice – Parent isolé	-	3	3	1	Pt-de-Beauvoisin > Novalaise	Sécurité vélo, tarif TC, horaires
Sarah – PMR	2	-	0	-	Saint-Genix > Novalaise	Manque de dessertes internes APS
Tristan – Lycéen	4	-	4	3	Bourget-du-Lac > Yenne	Offre horaires limitée
	26	35	23	22		

- ✓ L'alternative voiture est en général la plus adaptée
- ✓ L'alternative vélo ou marche n'est adaptée que sur peu de situations, avec des réserves importantes (aménagement, équipement VAE)
- ✓ Les solutions TC sont rarement concurrentielles, et elles peuvent être inadaptées aux situations convoquées lorsqu'elles existent
- ✓ Le nombre d'offres de trajets limite la pertinence du recours au covoiturage

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

Synthèse #4 : Evaluation de l'offre de transport

- ✓ **L'offre de transport est structurée par les polarités de l'APS, en lien avec le bassin chambérien, mais reste relativement limitée**
 - **Absence d'offre de transport tous publics interne** à l'APS, services de mobilité solidaire peu présents et non coordonnés
 - **Temps de trajets performants** par rapport à la voiture seulement sur les **dessertes ferroviaires**
 - Tarification des services de transports non harmonisée
 - Dessertes routières construites historiquement à partir des besoins des scolaires : **amplitudes et fréquences encore limitées**
 - > Un potentiel d'actifs et d'occasionnels peu capté en dehors de la desserte TER et de la S02
- ✓ **Faible niveau de cyclabilité**, mais des projets, et émergence de services vélo
- ✓ **Niveau global de marchabilité faible**, mais réflexions en cours de requalification d'espaces publics et d'apaisement du trafic sur les polarités
- ✓ **Politique covoiturage en cours de déploiement**, avec aires de covoiturage et mise en relation
- ✓ **Absence de service d'autopartage**
- ✓ **Conditions matérielles d'intermodalité à améliorer** sur les principaux lieux de transport (gares, échangeurs), et pôles de rabattement le long de la RD1504 (secteur Yenne, Chevelu)

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

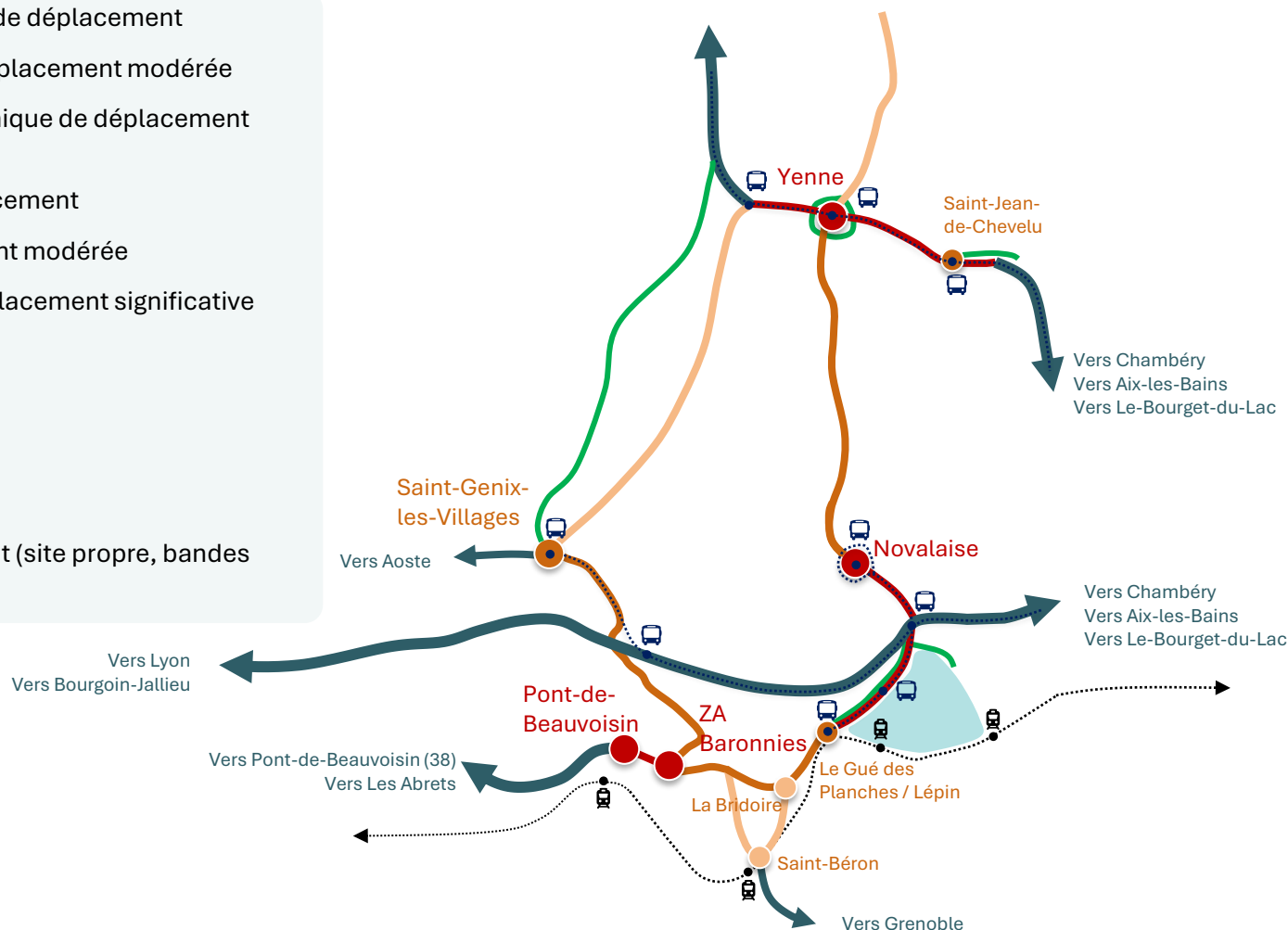
Les lignes de désir de la mobilité : déplacements internes

- ✓ Les déplacements internes ne suivent pas nécessairement les limites administratives des 3 EPCI :
 - **A l'échelle de la CC de Yenne**, les déplacements internes sont très largement polarisés par la commune-centre de Yenne, et dans une moindre mesure vers Saint-Jean-de-Chevelu, qui bénéficie de commerces de proximité. Le reste des échanges se résume à des liaisons entre hameaux à l'intérieur des communes pour rejoindre son lieu de travail. Les communes de l'extrême Sud du territoire (Loisieux, Saint-Pierre-d'Alvey et Verthemex) sont davantage polarisées par Novalaise.
 - **A l'échelle de la CC du Lac d'Aiguebelette**, les échanges internes se font à destination de Novalaise principalement. La partie Sud-Ouest du territoire (Dullin, Saint-Alban-de-Montbel, Lépin-le-Lac) est également attirée par Pont-de-Beauvoisin, avec la zone de La Baronnie. En saison touristique, les communes autour du Lac d'Aiguebelette exercent également une attractivité pour les locaux.
 - **A l'échelle du la CC Val Guiers**, les déplacements internes ont lieu vers Pont-de-Beauvoisin et la zone des Baronnies, et dans une moindre mesure vers Saint-Genix-sur-Guiers. Les échanges domicile-travail sont également en lien avec Novalaise. Des dynamiques locales sont présentes sur les communes de Saint-Béron et La Bridoire notamment (déplacements à pied entre zones résidentielles et bourg-centre).

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Les lignes de désir de la mobilité : déplacements internes

-  Axe avec une forte dynamique de déplacement
-  Axe avec une dynamique de déplacement modérée
-  Axe avec une plus faible dynamique de déplacement
-  Zone à forte intensité de déplacement
-  Zone à intensité de déplacement modérée
-  Zone avec une intensité de déplacement significative
-  Arrêt de transport collectif
-  Arrêt de train
-  Ligne de transport collectif
-  Ligne de train
-  Aménagement cyclable existant (site propre, bandes cyclable, CVCB)



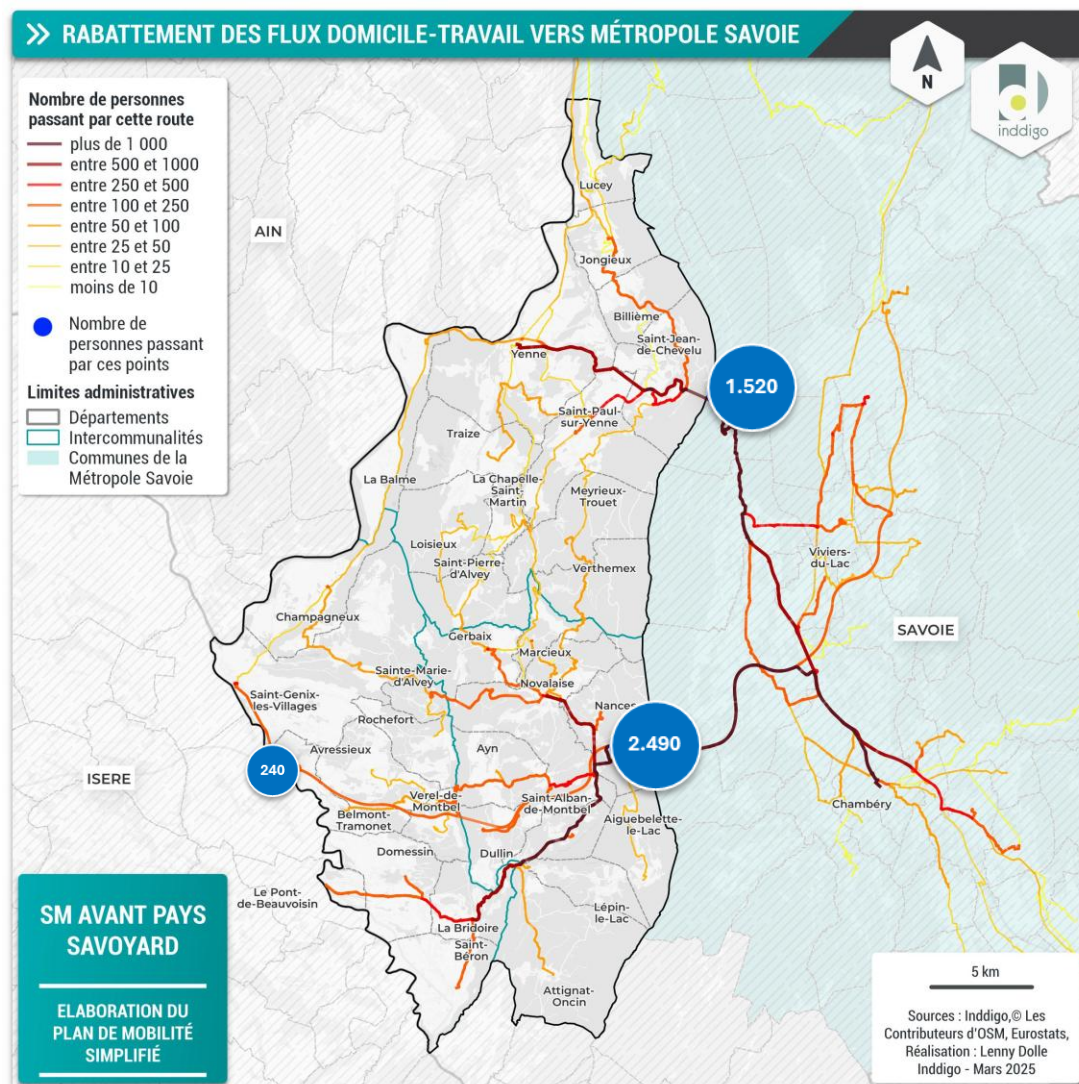
5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Les lignes de désir de la mobilité : échanges avec l'extérieur

✓ Des échanges très importants avec les bassins Chambérien et Aixois pour les déplacements pendulaires domicile-travail :

- Des échanges qui se font en grande partie depuis l'échangeur n°12 de Nances : près de **2.500 habitants** actifs du territoire y transitent
- Des échanges importants au niveau du tunnel du Chat : plus de **1.500 habitants** actifs du territoire y transitent
- Dans une moindre mesure, des accès par l'échangeur n°11 de Belmont-Tramonet pour les habitants de Saint-Genix-sur-Guiers notamment
- Les accès depuis Pont-de-Beauvoisin semblent s'effectuer en majorité par la RD921

✓ Des échanges de plus courte-portée vers Les Abrets, Aoste et Chimilin pour l'Ouest du Territoire



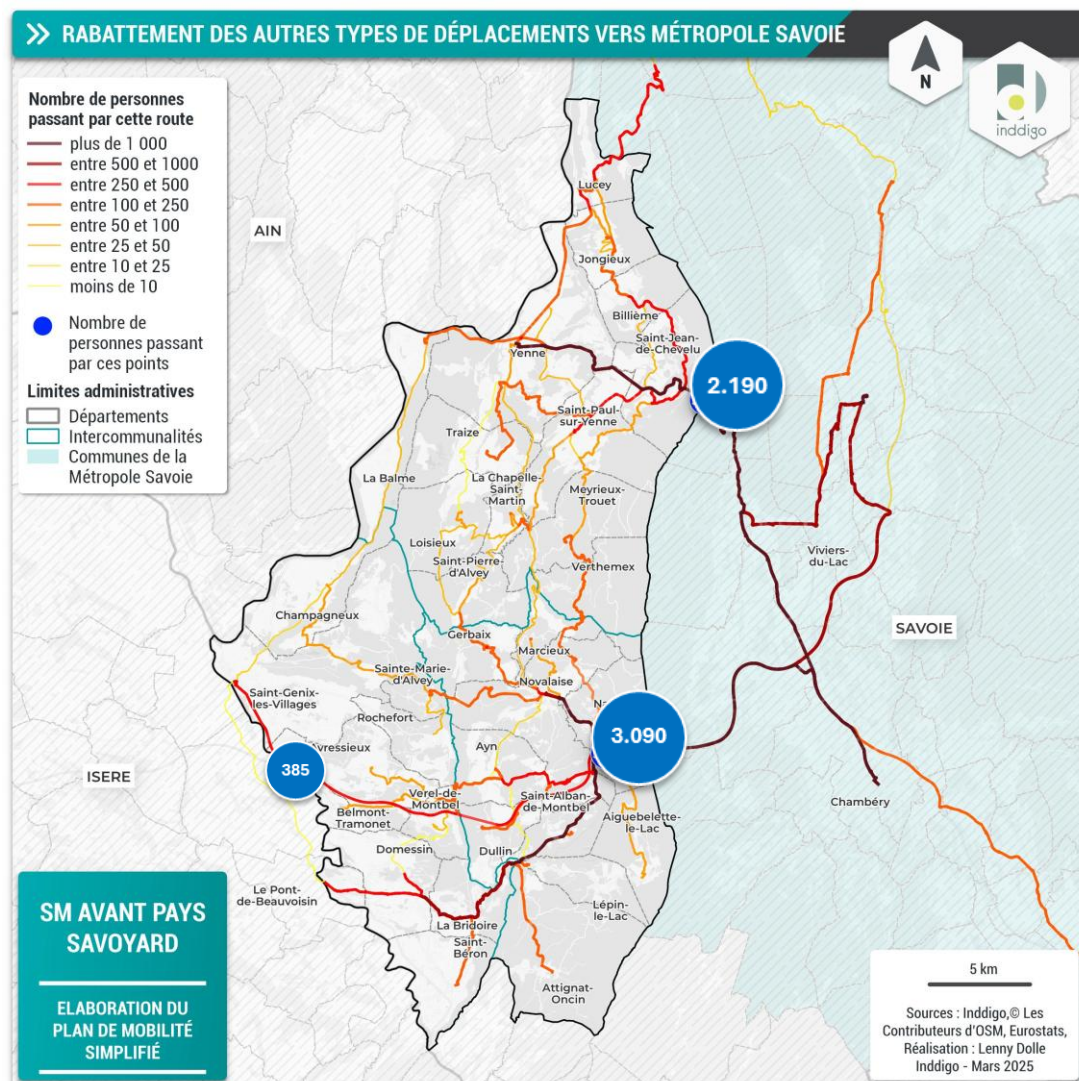
5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Les lignes de désir de la mobilité : échanges avec l'extérieur

✓ Les autres déplacements du quotidien transitent par les mêmes points de rabattement

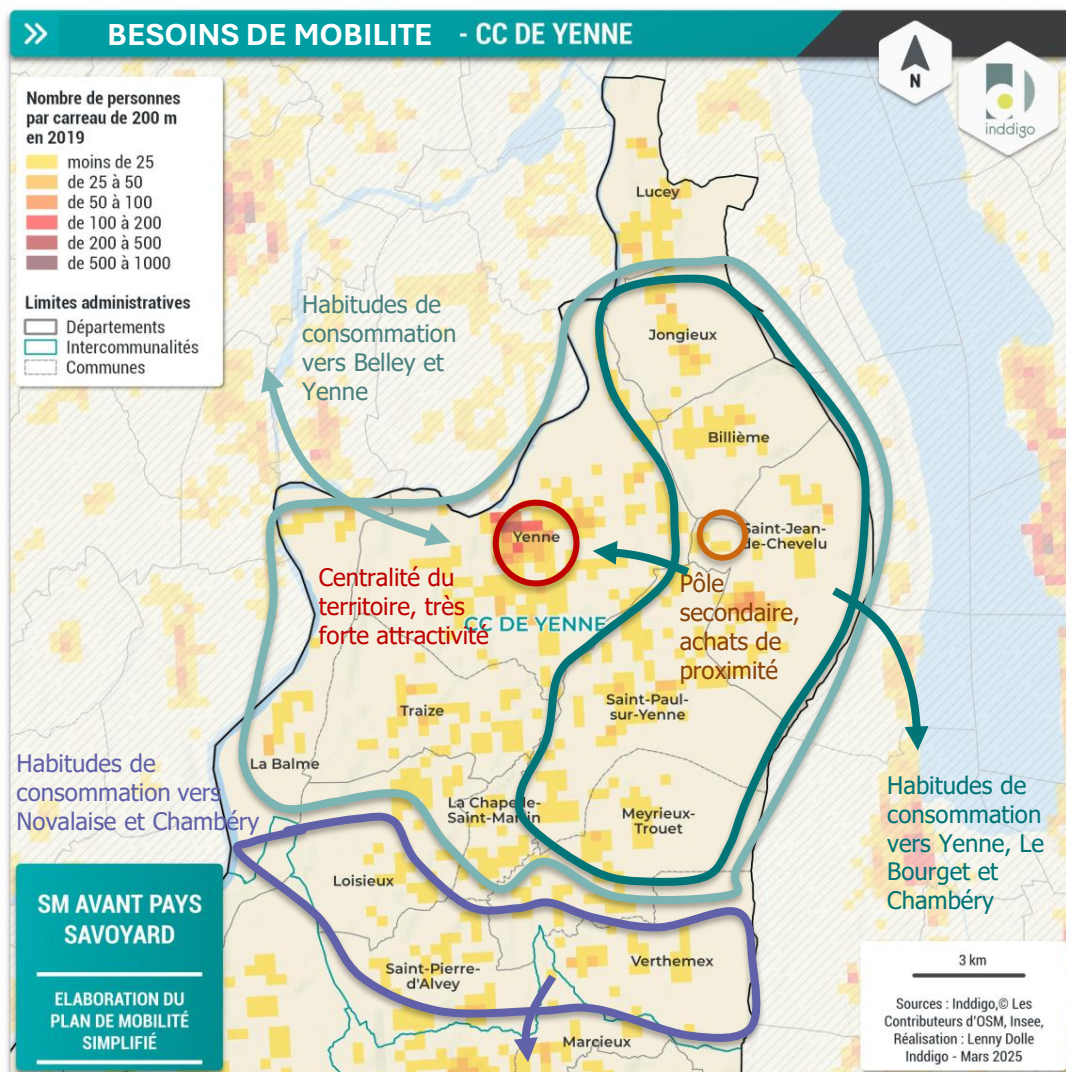
- L'échangeur n°12 de Nances : plus de **3.000 habitants** du territoire y transitent
- Au niveau du tunnel du Chat : plus de **2.000 habitants** actifs du territoire y transitent
- Dans une moindre mesure, des accès par l'échangeur n°11 de Belmont-Tramonet pour les habitants de Saint-Genix-sur-Guiers notamment
- Les accès depuis Pont-de-Beauvoisin semblent s'effectuer en majorité par la RD921

✓ Les secteurs situés du côté Ouest se rendent ponctuellement à Aoste (zone commerciale et sur le bassin Lyonnais).



5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Les besoins de mobilité locaux – CC de Yenne

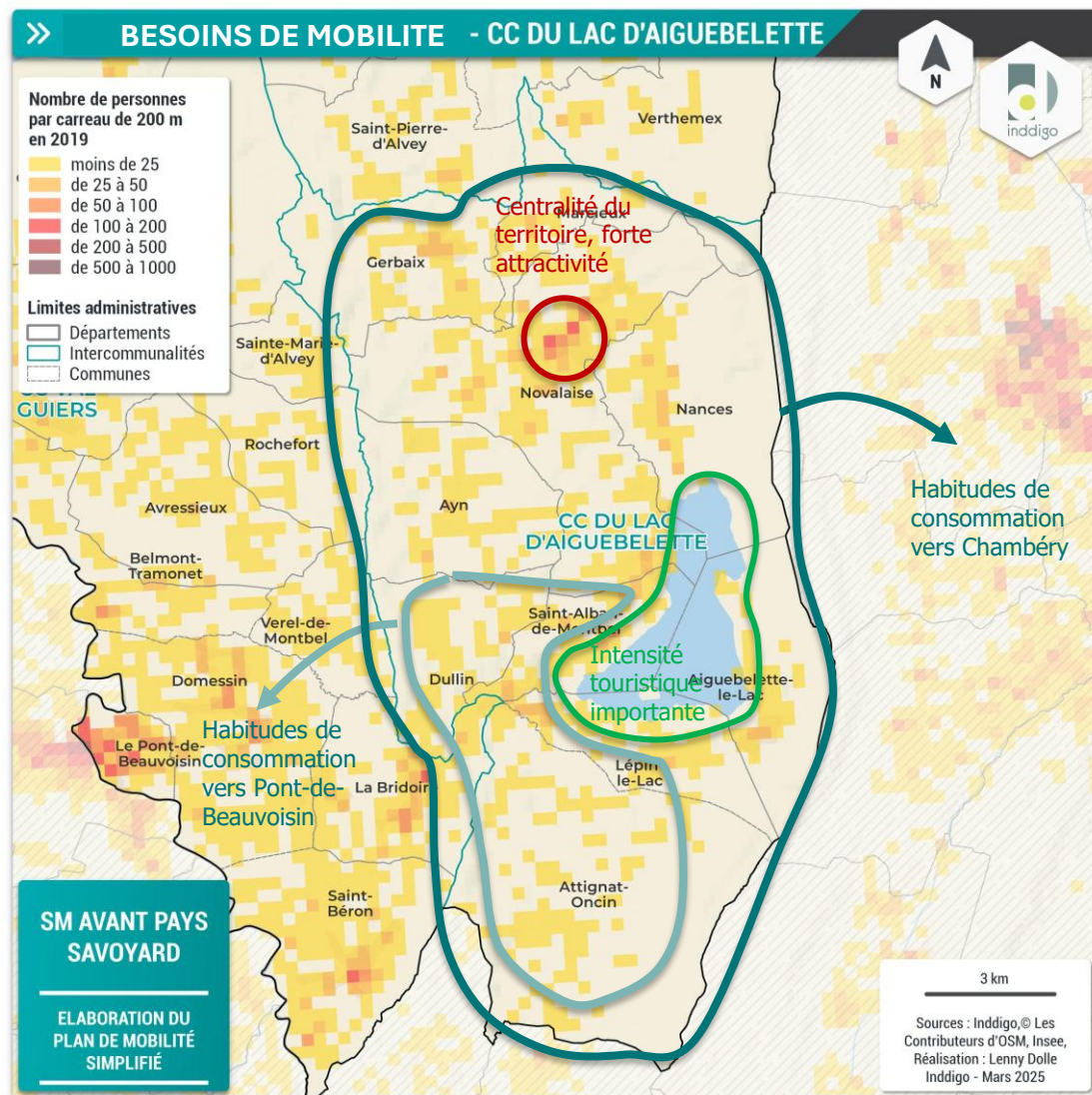


Principaux besoins évoqués par l'EPCI

- ✓ **Stationnement** : Améliorer le rabattement en voiture pour prendre les transports collectifs depuis Yenne
- ✓ **Transport collectif** : Améliorer le cadencement de la S02 (1/h ou 1/2h) pour rassurer la clientèle sur le temps de trajet et le temps d'attente
- ✓ **Vélo** : Prévoir du stationnement vélo sécurisé vers les lieux d'intermodalité
- ✓ **Vélo** : Assurer une liaison efficace entre Yenne et le tunnel du Chat
- ✓ **Autopartage** : idée à développer pour les habitants sur Yenne qui n'ont pas les moyens de se déplacer, ou pour remplacer un deuxième véhicule
- ✓ **Communication** : améliorer la communication avec une meilleure diffusion et une sensibilisation aux temps de trajets en car. Trouver un relais à l'échelle du SMAPS
- ✓ Par ailleurs, la CCY projette de mettre en place un service de TAD en porte à point, pour assurer des rabattements vers les polarités du territoire

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Les besoins de mobilité locaux – CC du Lac d'Aiguebelette

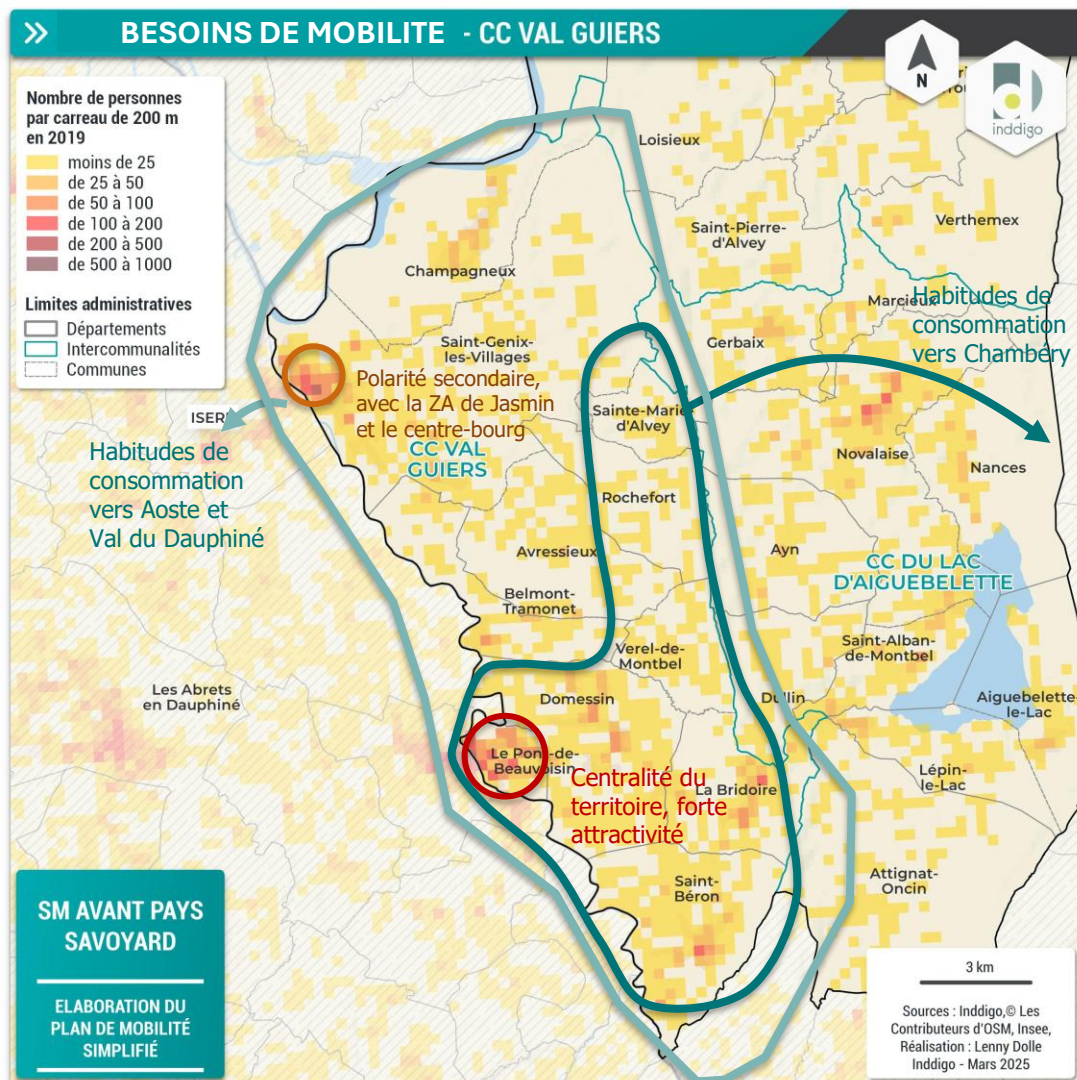


Principaux besoins évoqués par l'EPCI

- ✓ **Circulation et stationnement** : Limiter le trafic de shunt des poids lourds sur la RD921
- ✓ **Intermodalité** : désengorger la circulation avec des points de rabattement en amont de l'échangeur de Nances
- ✓ **Transport collectif** : Résorber les heures creuses de la ligne S01
- ✓ **Transport collectif** : Proposer une tarification mieux harmonisée entre l'offre ferroviaire et routière
- ✓ **Transport collectif** : Réfléchir à un système pour emmener les habitants au marché de Novalaise, ouvert le dimanche
- ✓ **Covoiturage** : Mieux organiser les trajets, notamment pour le transport des enfants le soir avec des activités en dehors du territoire
- ✓ **Circulation et stationnement** : Améliorer les déplacements autour du lac en saison estivale

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Les besoins de mobilité locaux – CC Val Guiers



Principaux besoins évoqués par l'EPCI

- ✓ **Transport collectif** : Améliorer le cadencement en gare de Saint-Béron, qui dispose de tènement foncier à proximité pour assurer son développement : à minima un aller-retour le matin, le midi et le soir
- ✓ **Transport collectif** : Proposer une desserte en car plus directe vers Chambéry
- ✓ **Transport collectif** : Assurer une meilleure correspondance des cars entre Pont-de-Beauvoisin et la ligne vers Lyon
- ✓ **Transport collectif** : Harmoniser la tarification des trains et des cars
- ✓ **Transport collectif** : Assurer la desserte de la zone des Barronnies en car, avec une grande partie des habitants qui fait ses courses dans la zone
- ✓ **Vélo** : S'appuyer sur la Véloroute des 5 Lacs pour mailler des itinéraires locaux pour le quotidien
- ✓ **Vélo** : Créer un réseau de déplacements doux autour des centres-bourg, pour la liaison avec les zones résidentielles

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Le PDMS, au sein d'une gouvernance complexe



Région AURA

- > AOM régionale et tête de file mobilité locale
- > AOM locale sur chacun des EPCI de l'APS



CC Val Guiers



CC Yenne



CC Lac d'Aiguebelette

- > Déléataires de la Région pour l'organisation de services locaux de mobilité sur leurs RT respectifs



SMAPS

- > Appui aux 3 EPCI et coordination de projets



Grand Chambéry



Grand Lac



Cœur de Savoie

- > AOM locales bassin Métropole Savoie

SYMOS

- > Structure de coopération institutionnelle mobilité locale sur le bassin chambérien

Cœur de Chartreuse, Bugey Sud, Vals des Dauphiné, Balcons du Dauphiné

- > Autres EPCI voisins

MOBILITE



- > Réseau ferroviaire, gares



Département de la Savoie

- > Gestionnaire des routes départementales



- > Concessionnaire A43

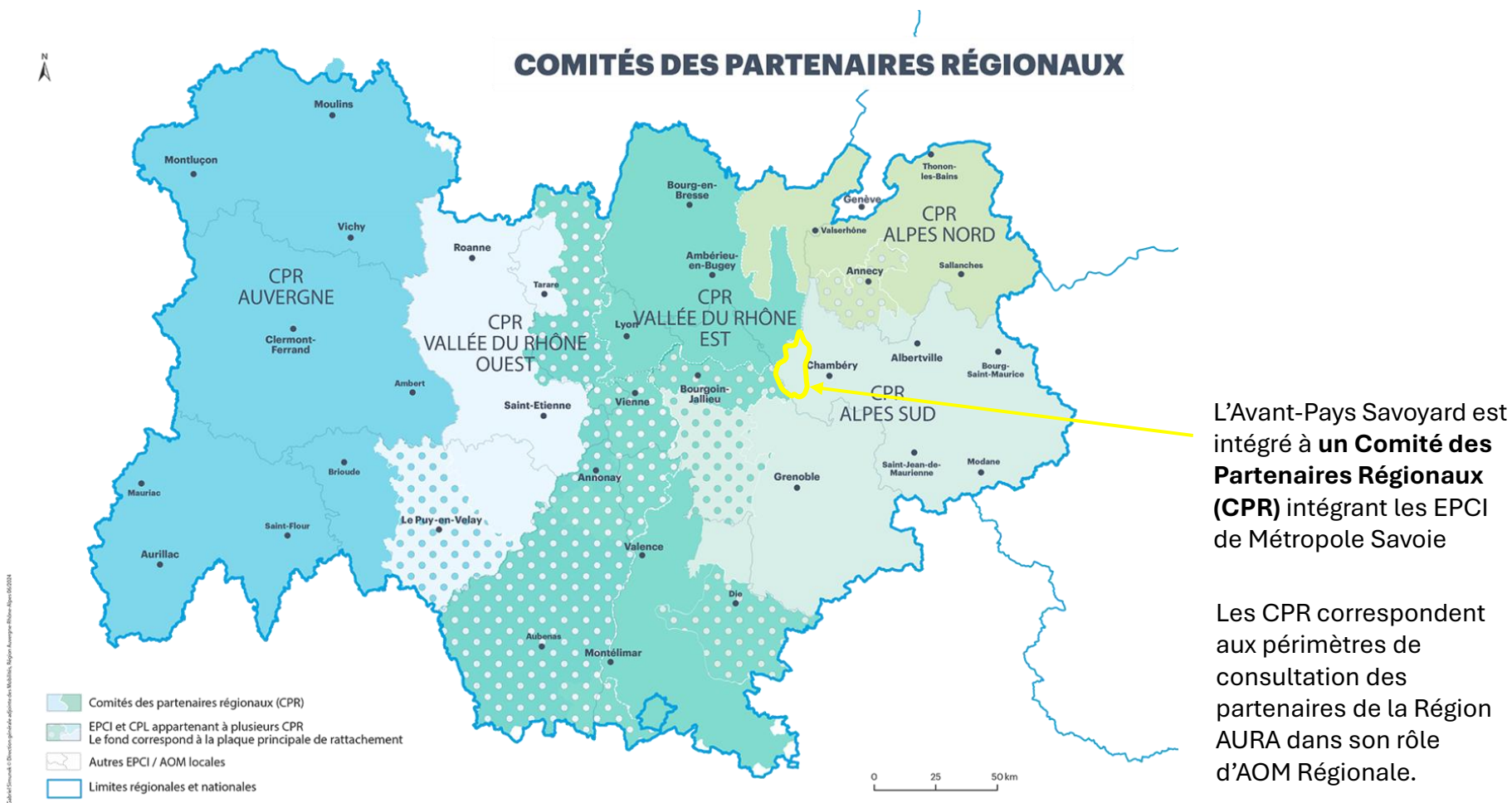
Les 34 Communes de l'APS

- > Gestionnaire des voies communales
- > Organisation du stationnement

VOIRIE, ESPACES PUBLICS, STATIONNEMENT

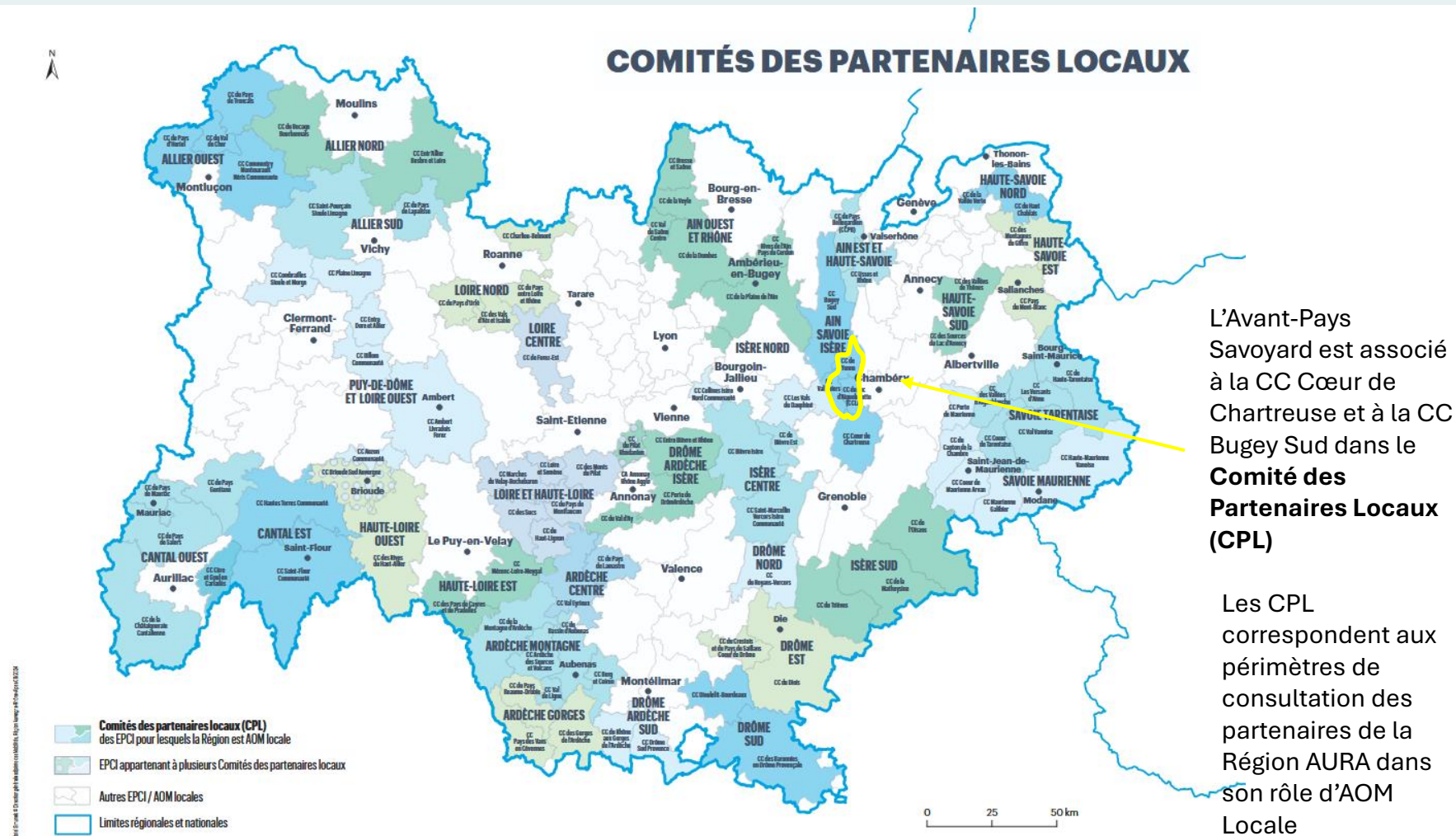
5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Le PDMS, au sein d'une gouvernance complexe



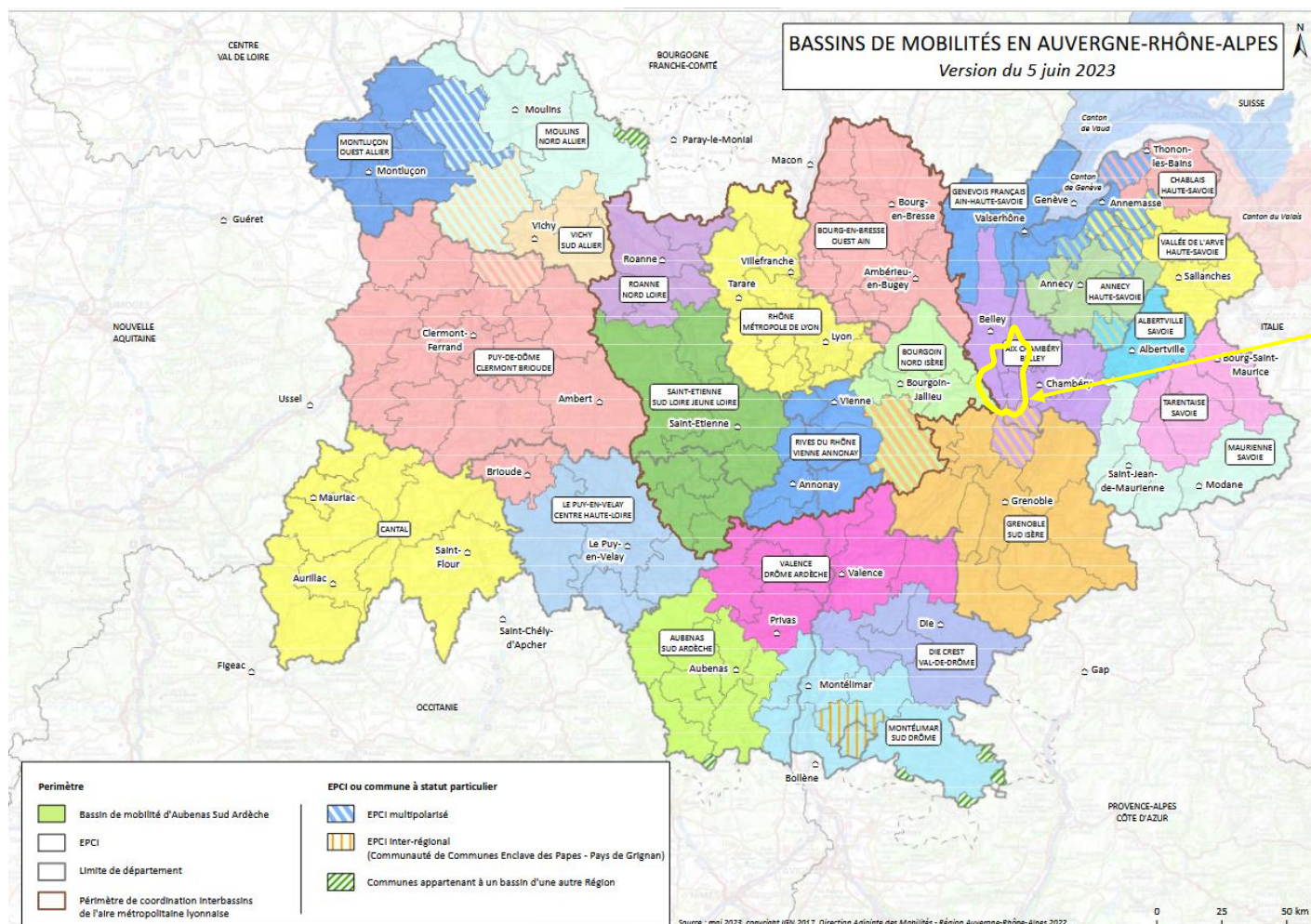
5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Le PDMS, au sein d'une gouvernance complexe



5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Le PDMS, au sein d'une gouvernance complexe



L'Avant-Pays Savoyard est associé aux EPCI de Métropole Savoie, à la CC Bugey Sud et à la CC Cœur de Chartreuse dans un même **Bassin de mobilité**.

Les bassins de mobilité correspondent aux périmètres d'élaboration des contrats opérationnels de mobilité conclus par la Région avec les principaux acteurs de la mobilité, ainsi que des plans d'actions communs en matière de mobilité solidaire.

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Analyse relative aux éléments de diagnostic

Atouts	Faiblesses
2/3 des déplacements sont internes à l'APS : une certaine autonomie pour la vie quotidienne , avec des polarités locales regroupant commerces et services.	Forte dépendance à l'extérieur pour l'emploi (3/4 des flux sont sortants), et pour les activités non banales, y-compris les achats. Densités faibles, propices à une utilisation généralisée de la voiture
Chambéry regroupe 2/3 des flux liés à Grand Chambéry	Forte diffusion des flux d'échanges (Bassin chambérien, Isère), bien que canalisés par un faible nombre d'axes
Maillage routier fin et en lien avec des grands axes de communication.	Pas de régulation des flux automobiles. Pas d'outils de gestion des afflux touristiques .
Ligne ferroviaire Lyon Chambéry Offre de transport structurée pour la desserte des principales polarités	Offre de transport en commun peu promue, encore limitée en attractivité pour les échanges avec l'extérieur, et absence d'offre interne tous publics Usage des transports en commun faible , et très lié aux échanges scolaires.
Emergence de conditions favorables à la pratique du vélo , avec une approche systémique de l'APS	Faible niveau de cyclabilité sur le terrain
Emergence de politiques d'apaisement et de requalification des espaces publics sur les polarités	Faible niveau global de marchabilité
Emergence d'une politique favorable au covoiturage	Leviers d'actions limités pour le covoiturage (aires, soutien financier), et faible conversion des usagers aux dispositifs mis en place
Opportunités	Menaces
Projet SERM qui adresse les sujets les plus problématiques de la mobilité des habitants de l'APS (échanges avec le bassin chambérien, gestion de l'intermodalité) Dynamiques locales de projet en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle Déploiement de la Véloroute des 5 Lacs , avec des sections mutualisables pour les déplacements du quotidien Attentes des usagers sur de nouveaux services et aménagements	Gouvernance mobilité complexe
	Echanges avec le bassin chambérien dépendants du bon fonctionnement d'un nombre limité d'infrastructures
	Intensification de la demande d'accès au lac avec l'extension des épisodes caniculaires
	Augmentation des durées et des coûts des déplacements, risque de précarité énergétique des ménages
	Augmentation des niveaux du trafic routier

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Emergence des principaux enjeux

Enjeux	Actifs	Jeunes scolarisés	Autres inactifs	Publics empêchés
L'accès aux ressources hors APS (emploi, équipements, services non banals)	(+++) Accès à l'emploi, en particulier jeunes actifs, insertion professionnelle. > Dépendance forte à la voiture	(+) Ecole (++) Collège (+++) Lycée et au-delà > Temps de trajet, autonomie	(+++) Accès aux commerces, aux lieux de santé > Dépendance forte à la voiture	(++) Peu de possibilités organisées d'accès aux ressources hors APS > Dépendance envers des accompagnants
La gestion des flux saisonniers	(++) > Fluidité des déplacements	(++) > Accès aux activités lac	(++) > Fluidité des déplacements	(+)
L'accès aux services essentiels locaux de la vie quotidienne	(++) Commerce de détail, équipements culturels, sportifs > Multiplication de petits trajets	(+++) > Autonomisation dans l'accès aux activités	(++) Accès aux commerces, aux lieux de santé > Dépendance forte à la voiture	(+++) Services locaux fragmentaires > Isolement, non-recours
La qualité d'usage et la sécurité des déplacements de proximité à pied et à vélo	(+) Ressources limitées en emploi local > Limitation de la multimotorisation des ménages	(+++) > Souplesse dans les emplois du temps des enfants et des parents	(++) > Accès facilité aux services et aux lieux de transport	(++) > Accès facilité aux services et aux lieux de transport selon les publics
L'appropriation des alternatives pour les usagers	(+++) > Démotorisation progressive	(++) > Réassurer les parents	(++) > Plein usage des services de mobilité	-

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Des enjeux aux orientations

- ✓ L'analyse du diagnostic et des enjeux permet de dégager **trois grandes thématiques qu'il est proposé de décliner en orientations** :

Enjeux	Constats issus du diagnostic	Thématique
L'accès aux ressources hors APS (emploi, équipements, services non banals) La gestion des flux saisonniers	<ul style="list-style-type: none"> > Les échanges avec l'extérieur de l'APS, majoritairement mais pas exclusivement liés au bassin chambérien, structurent la vie quotidienne des ménages : travail, lycée, achats et activités non quotidiennes. > Ces échanges sont en grande majorité portés par l'usage de la voiture individuelle, ce qui place le territoire en situation potentielle de vulnérabilité. > La longueur des trajets, les coûts et le temps consacrés constituent une charge croissante. > Les afflux saisonniers autour du Lac d'Aiguebelette nuisent à la qualité d'usage du site, et perturbent les activités quotidiennes des locaux 	Déplacements d'échanges
L'accès aux services essentiels locaux de la vie quotidienne La qualité d'usage et la sécurité des déplacements de proximité à pied et à vélo	<ul style="list-style-type: none"> > Les caractéristiques du territoire (faibles densités, distances parfois longues pour rejoindre les polarités) sont associées à un usage généralisé de la voiture dans la vie quotidienne, même sur des trajets relativement courts. > Peu d'alternatives ont été développées à cet usage, et peu de dispositifs viennent le prévenir ou le réguler. > Les trajets automobiles à courte portée participent à l'accroissement du trafic et des inconvénients associés. 	Mobilité interne
L'appropriation des alternatives pour les usagers	<ul style="list-style-type: none"> > La forte pratique de la voiture individuelle, ancrée dans les habitudes et les modes de vie locaux, est questionnée par des enjeux économiques, des préoccupations environnementales, des questions de santé > L'appropriation des alternatives, qui se mettent en place sur le temps long, nécessite acculturation, accompagnement, promotion et information 	Accompagnement aux changements de pratiques

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Orientations pour une stratégie de mobilité

A- Structurer les déplacements d'échange

A1- Structurer une offre de transport collectif performante

A2- Augmenter la qualité et la capacité des lieux d'intermodalité

A3- Structurer des services favorisant la pratique du covoiturage en complément aux transports publics

A4- Fluidifier les usages dans une approche client (information, tarification, billettique)

A5- Organiser les flux saisonniers

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Orientations pour une stratégie mobilité

B- Créer les conditions propices à une mobilité interne durable

B1- Mettre en place des solutions coordonnées de transport collectif tous publics pour relier les centralités locales et desservir les lieux d'intermodalité

B2- Prioriser les axes du schéma directeur cyclable et organiser son déploiement

B3- Proposer des services qui favorisent l'usage régulier du vélo et des véhicules intermédiaires

B4- Assurer la continuité et la qualité des cheminements piétonniers, apaiser les circulations motorisées

B5- Construire des dispositifs de mobilité solidaire pour faciliter la mobilité des publics empêchés

B6- Intensifier les espaces proches des lieux de transport (habitat, activités, commerces)

B7- Proposer des solutions permettant de réduire l'usage de la voiture

5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Orientations pour une stratégie mobilité

**C- Accompagner
les changements
de pratique**

C1- S'appuyer sur les relais locaux pour diffuser informations et pratiques

C2- Apporter aux usagers une information complète, uniformisée et localisée

C3- Accompagner les usagers sur le terrain (écomobilité scolaire, coaching mobilité, plans de mobilité employeurs...)

C4- Promouvoir les alternatives



**Volet transversal à adresser en phases stratégie et programmation :
Adapter la gouvernance locale au projet mobilité, et sécuriser les financements**



Réalisation : INDDIGO, Mai 2025

Mise en page : Syndicat Mixte Avant-Pays Savoyard



www.avant-pays-savoyard.com

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE L'AVANT-PAYS SAVOYARD

Rapport de diagnostic

AVEC LE SOUTIEN DE :



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU
LAC D'AIGUELETTA

