

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE L'AVANT-PAYS SAVOYARD

Synthèse de diagnostic
Mai 2025



www.avant-pays-savoie.com



AVEC LE SOUTIEN DE :

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

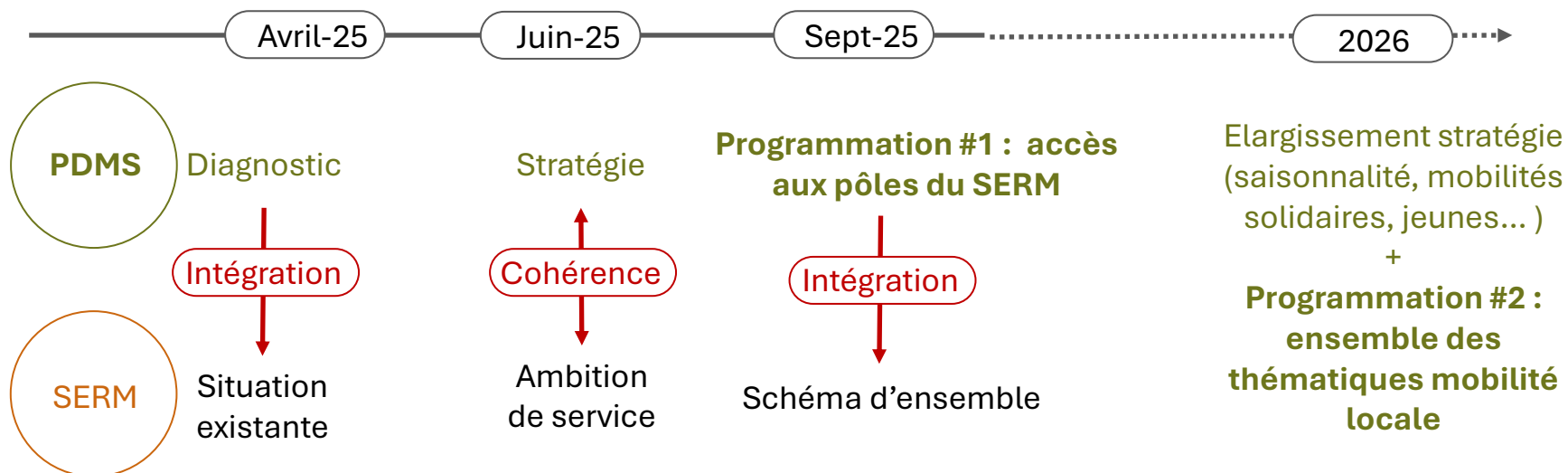
1. LE CONTEXTE DU PLAN DE MOBILITÉ

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

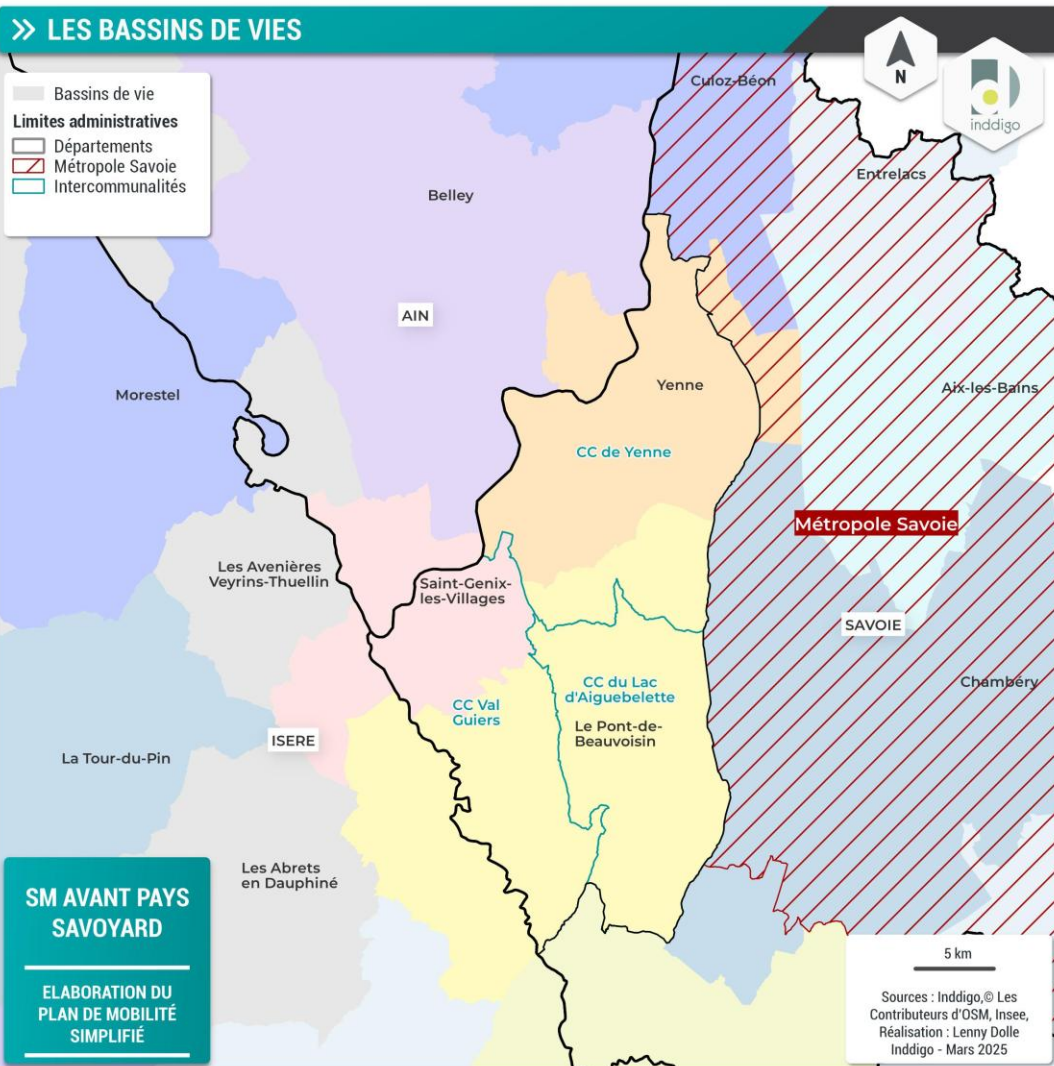
- Une **offre multimodale de services de transports collectifs publics** qui :
- S'appuie prioritairement sur un **renforcement de la desserte ferroviaire**.
- Intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de réseaux cyclables, de covoiturage, d'autopartage ainsi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

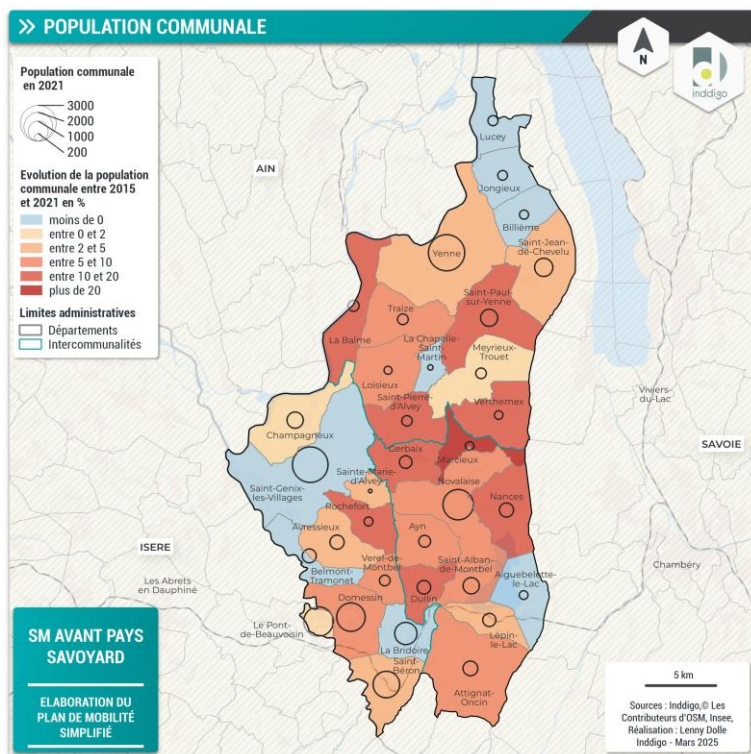
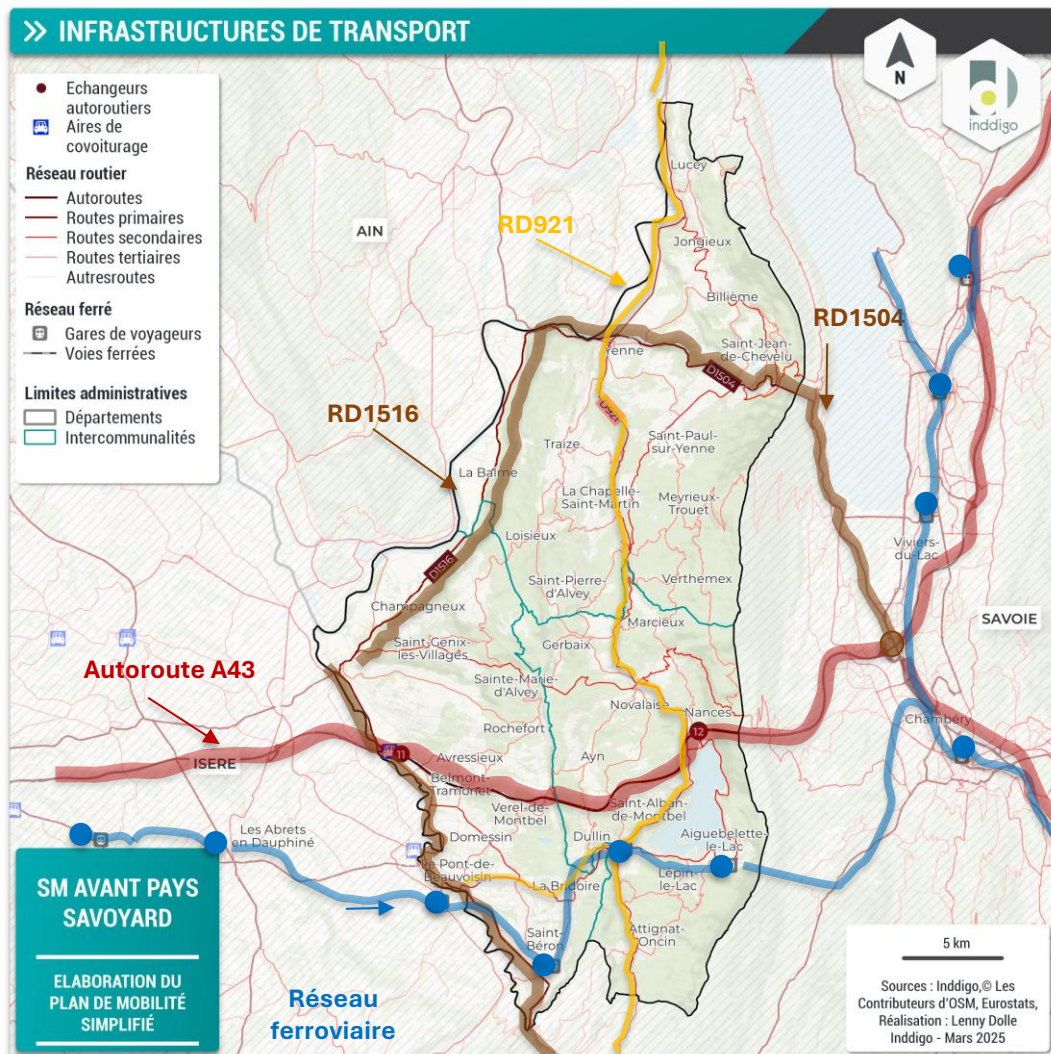


- ✓ L'Avant-Pays-Savoyard compte 25.968 habitants
- ✓ Territoire au **caractère rural** :
 - Aux portes du bassin chambérien (250.000 habitants sur l'Espace Métropole Savoie, dont 140.000 habitants sur l'agglomération chambérienne, et 60.000 à Chambéry)
 - En limite de l'Isère et de l'Ain : St-Genix-les-Villages 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

Zoom sur la Population et infrastructures de transport



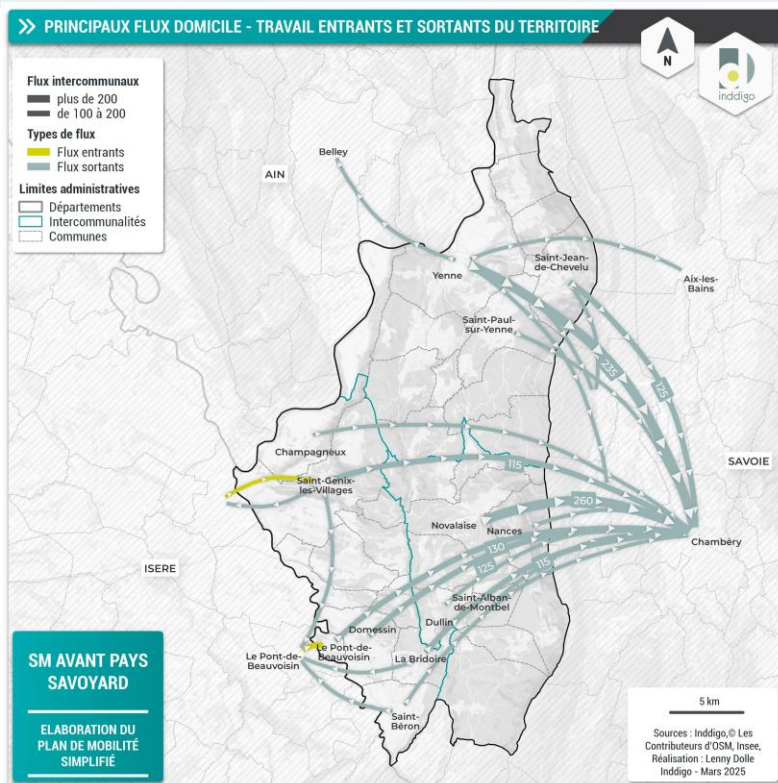
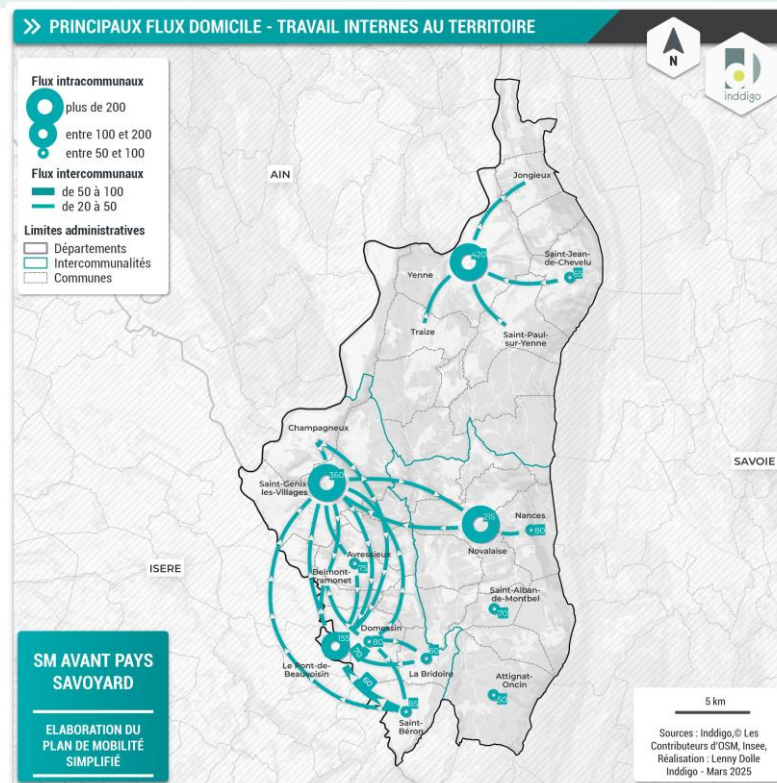
2. LE CADRE TERRITORIAL

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, Champagneux
 - > Risque de vulnérabilité croissant pour les ménages

3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Zoom sur les Flux domicile-travail

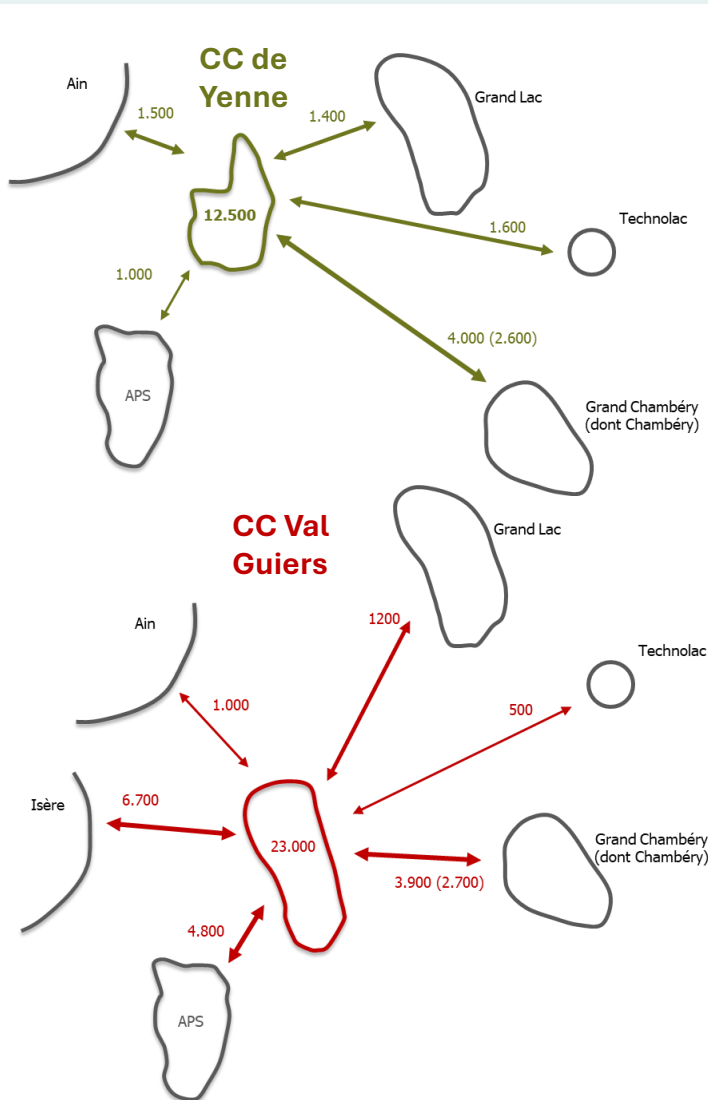
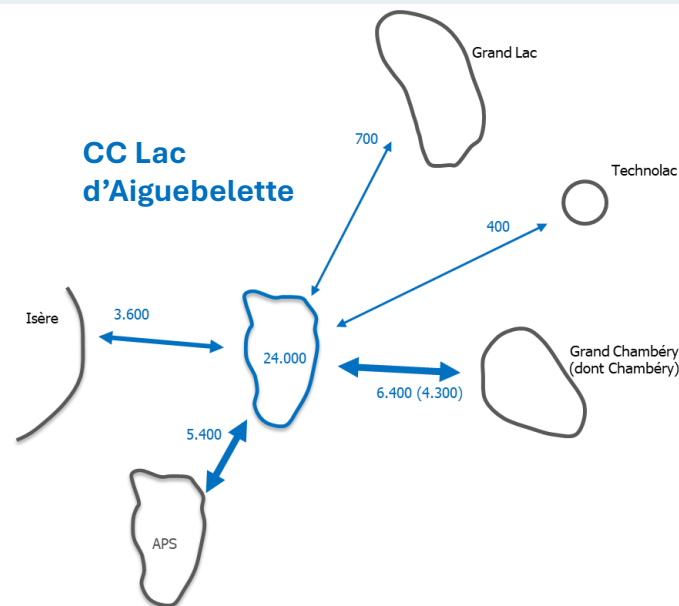


- ✓ **52% des flux domicile-travail sont des flux sortants**
 - Près de 7.500 navettes domicile-travail sortantes,
 - Plus de 2.000 sur la seule commune de Chambéry
- ✓ **21% des flux domicile-travail sont des flux entrants**
- ✓ **Déséquilibre des flux domicile-travail, et forte dépendance à l'extérieur de l'APS pour l'emploi**

- ✓ **27% des navettes domicile-travail en interne à l'APS**
- ✓ **Dont plus de la moitié sont internes aux communes :**
 - Flux intra communaux les plus importants à Yenne et 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

Structure de la mobilité quotidienne

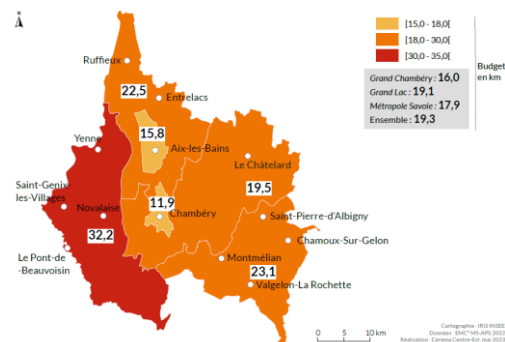


✓ La structure des échanges diffère largement d'un EPCI à l'autre :

- 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

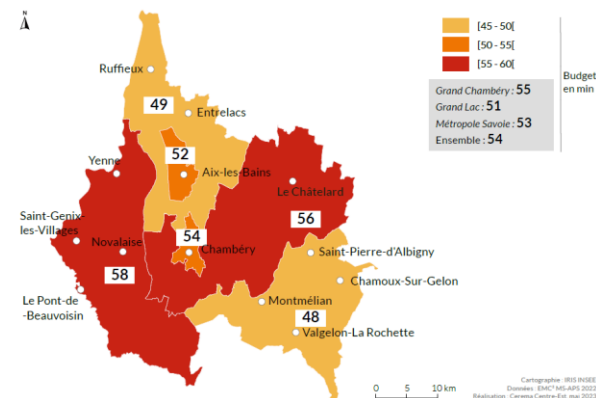
3. LES PRATIQUES DE MOBILITÉ

La mobilité quotidienne : budget distance, budget temps



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	21,1	21,1	22,2	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



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

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

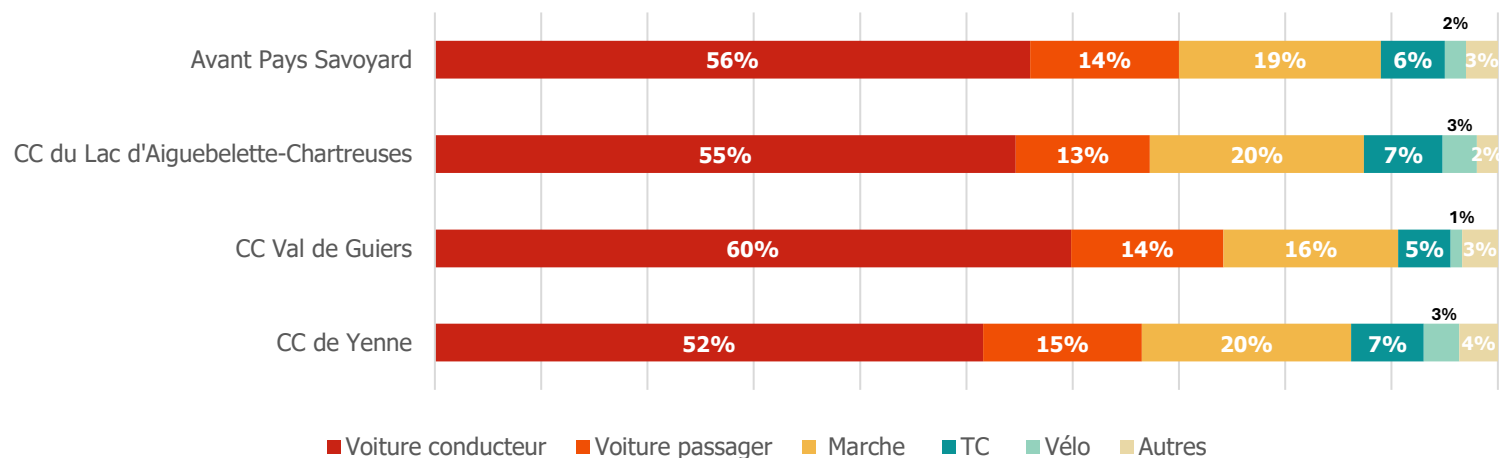
- ✓ Même si les distances parcourues par les habitants de l'Avant-Pays-Savoyard sont les plus élevées dans le périmètre d'enquête, **le budget-temps moyen est proche de celui des autres territoires**
 - Les liens avec le bassin chambérien sont en effet particulièrement performants par la route
- ✓ Les budgets temps sont cependant très importants pour certaines catégories, **en particulier pour les 25-49 ans (près de 1h30 par jour)**

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

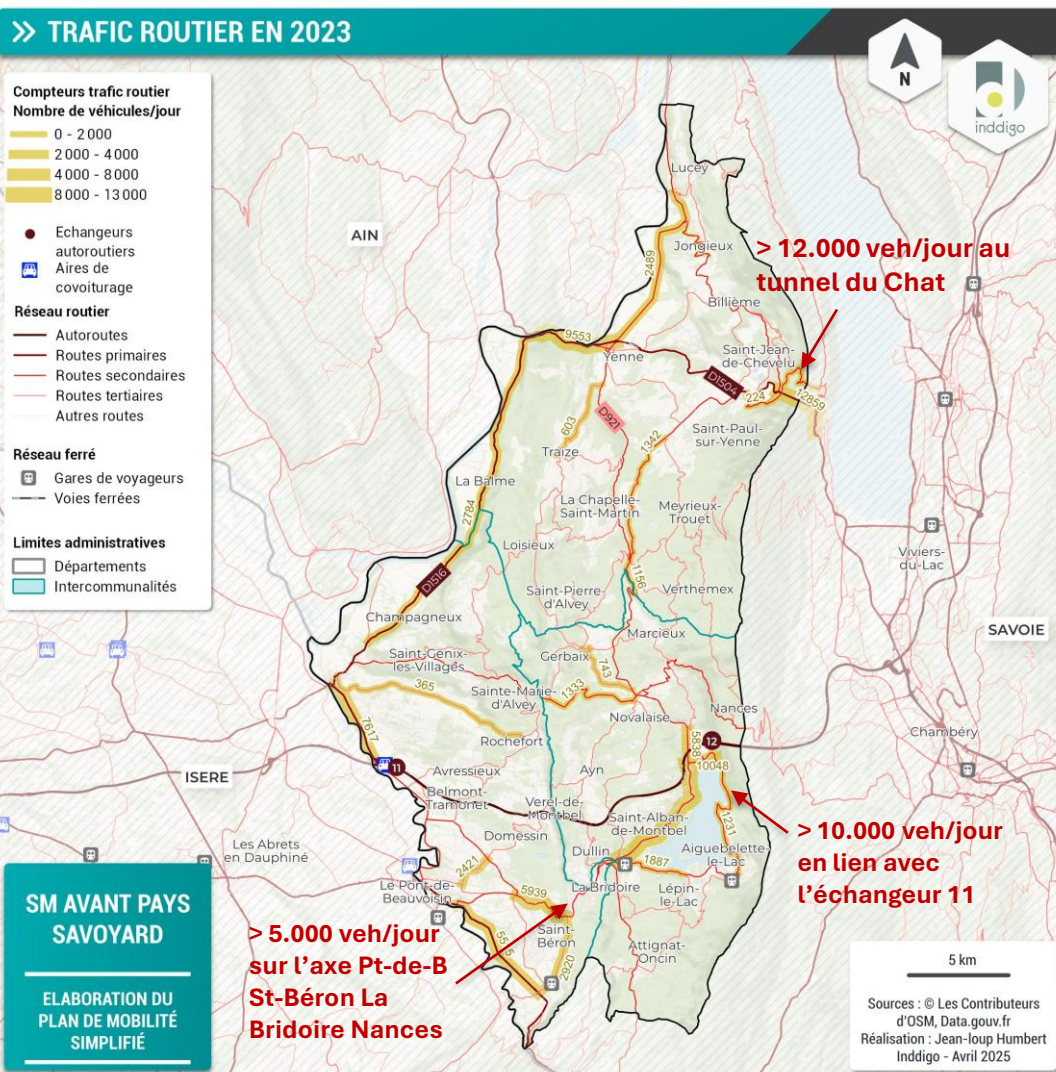
Répartition modale selon la CC de résidence dans l'Avant-Pays-Savoyard



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

Les 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

La 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.

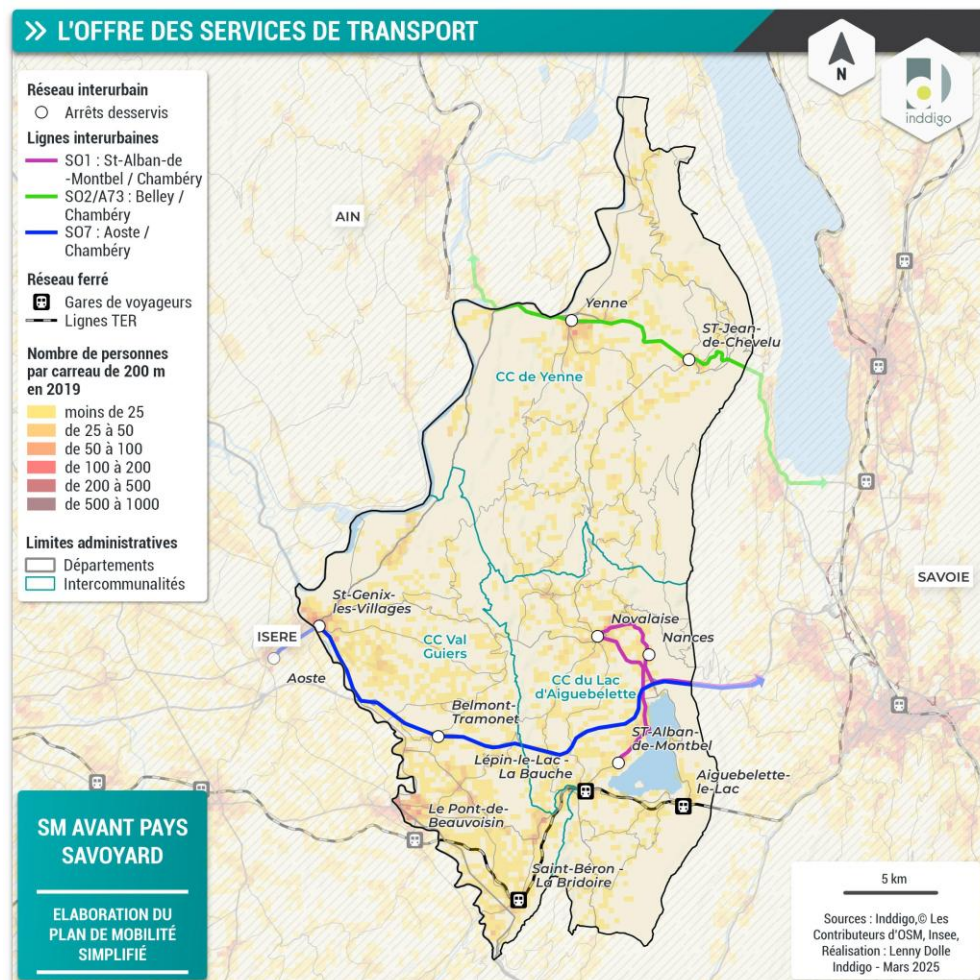
✓ L'offre ferroviaire

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.

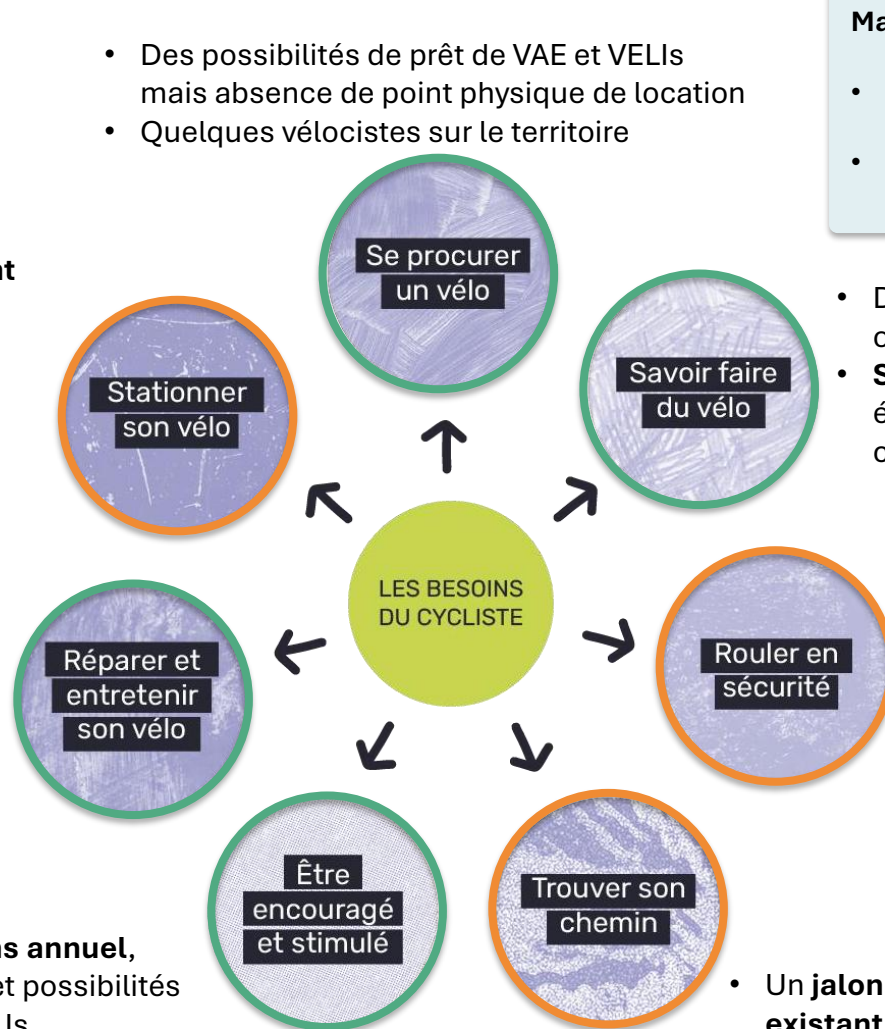
> Offre beaucoup plus limitée sur les autres points d'arrêt.

> Les Cars TER ne desservent que les gares



4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

Analyse de la cyclabilité et la marchabilité



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

- **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

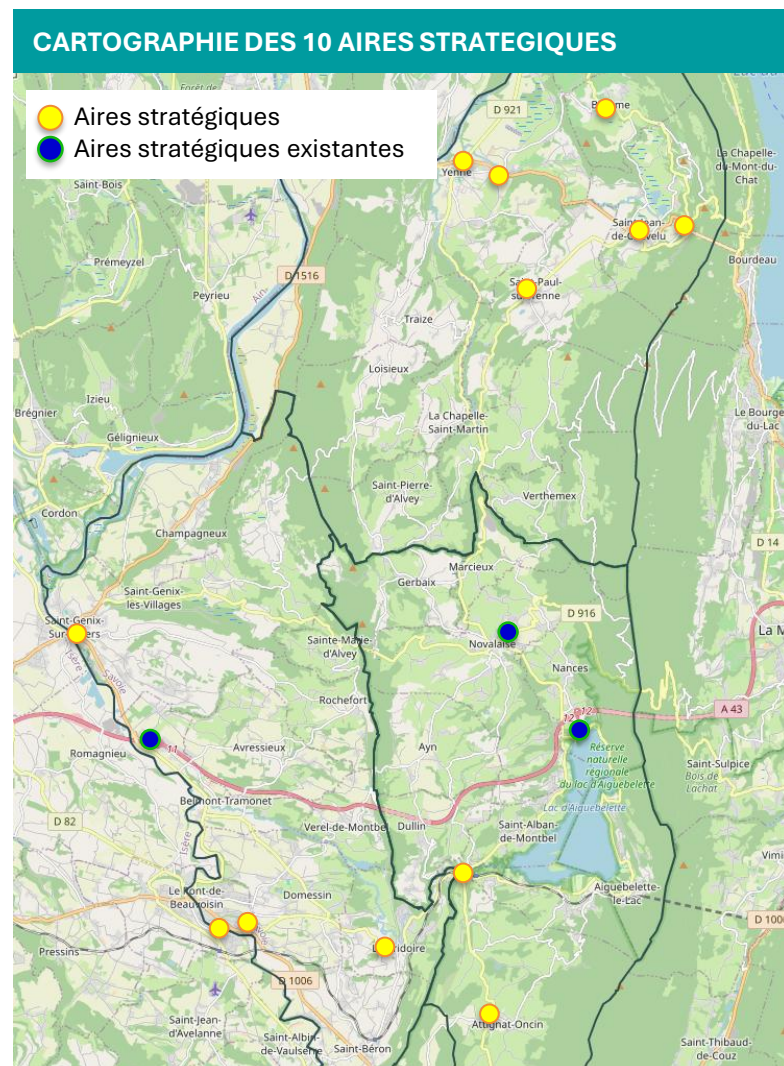
- Des ateliers autour de la réparation
- Quelques vélocistes sur le territoire

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

4. LES SERVICES DE MOBILITÉ EN PLACE

Analyse des 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
- ✓ **Un schéma d'aires de covoiturage a été validé** et est en voie de programmation
- ✓ **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

Analyse des conditions d'intermodalité

✓ L'accès aux échangeurs

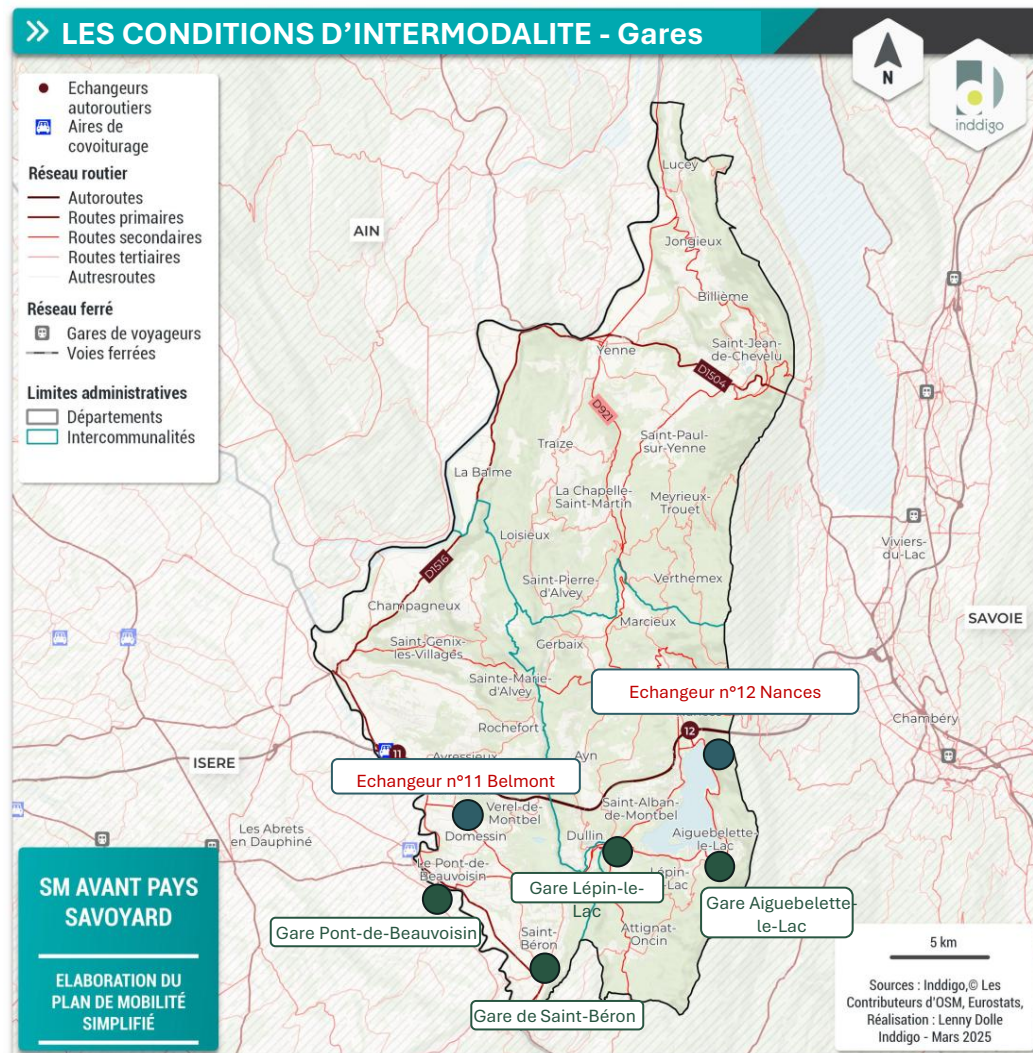
- Situations excentrées, accès par des voies à fort niveau de trafic, en particulier pour l'échangeur 12
- Desservis par les lignes autocar S01 et S07

✓ L'accès aux gares

- Pont-de-Beauvoisin : un positionnement attractif
- Lépin-le-Lac : accès peu confortables
- 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

- 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



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

Synthèse #3 : 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

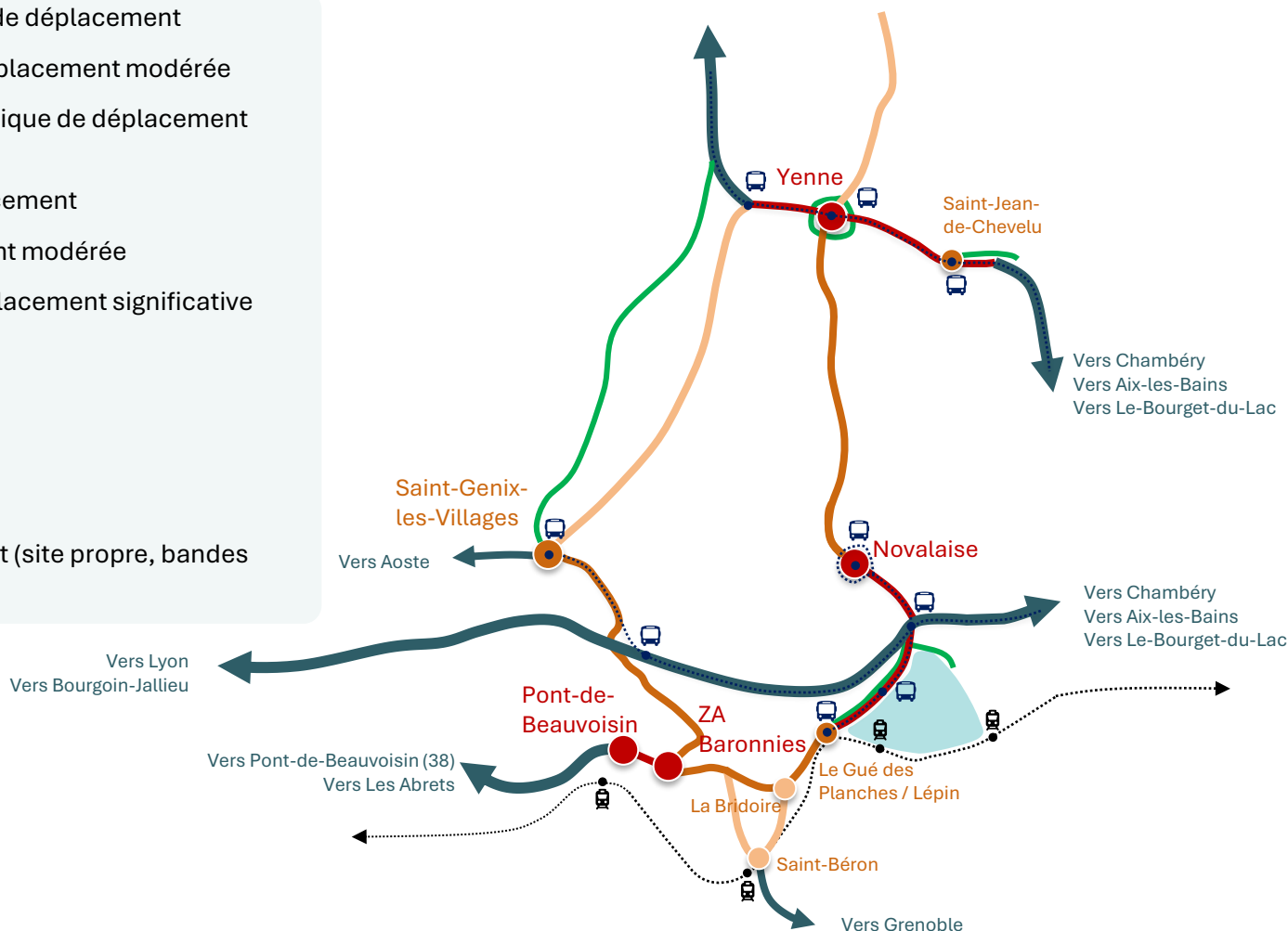
Les lignes de désir de la mobilité : déplacements internes

- ✓ 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)



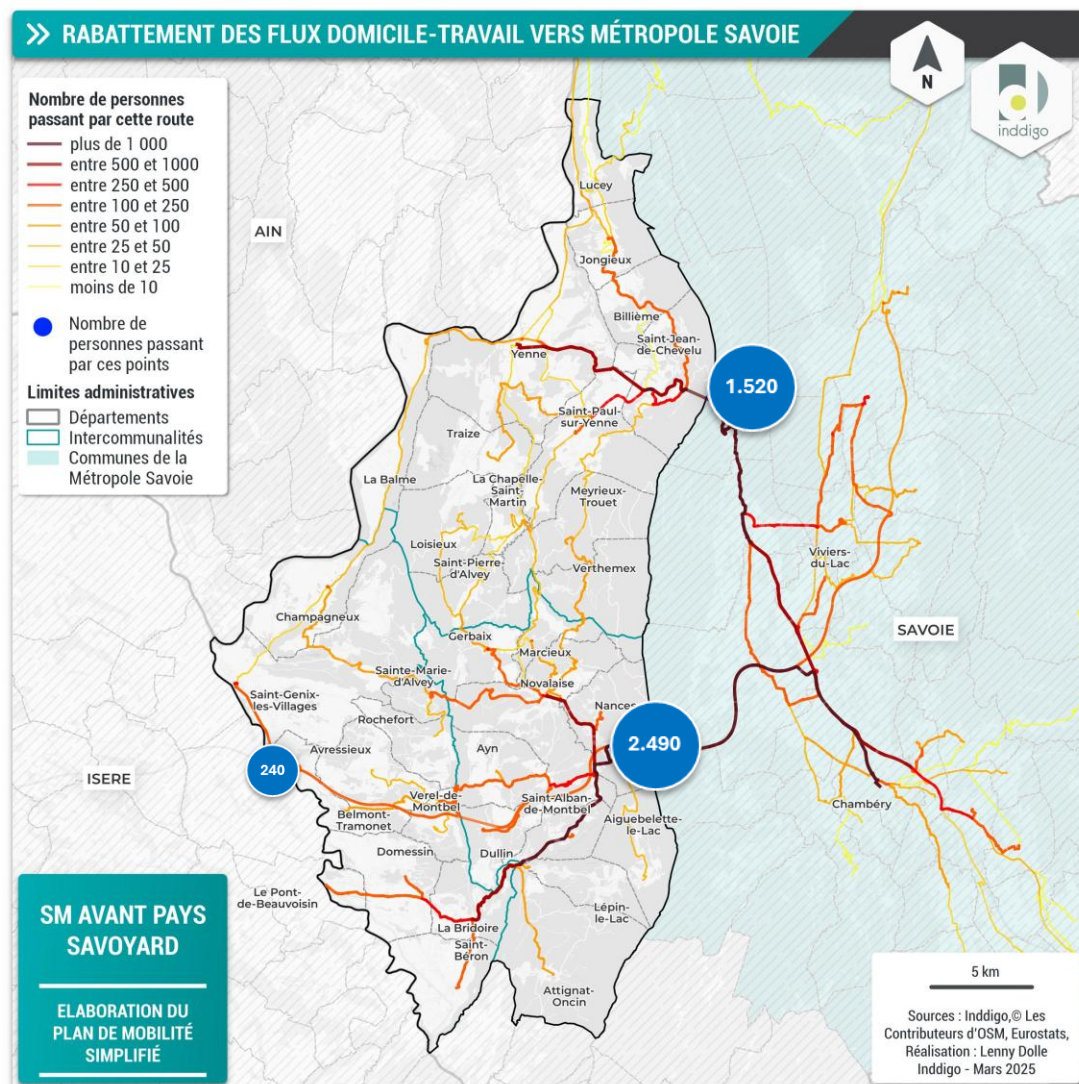
5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

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



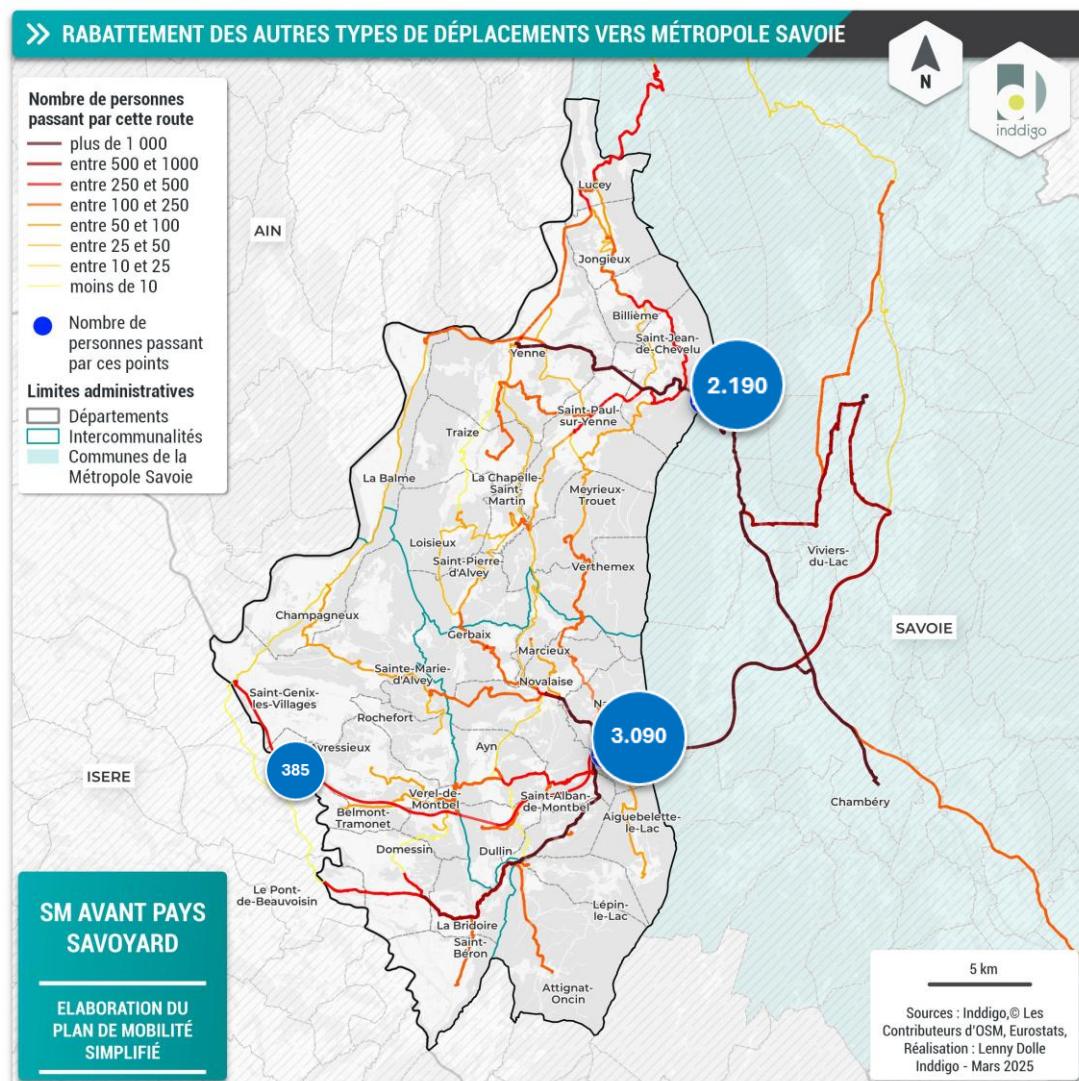
5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

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

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

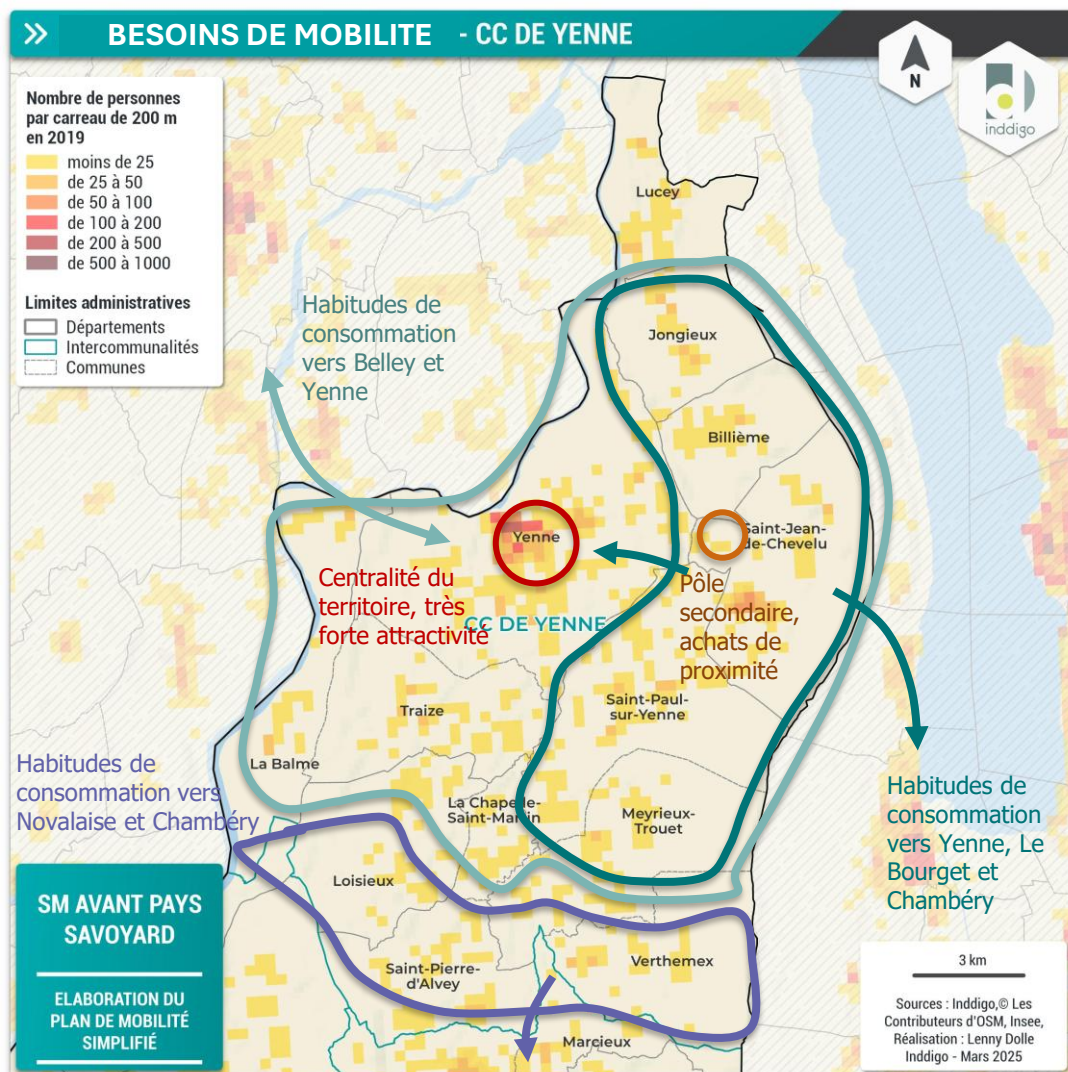
- L'échangeur n°12 de Nances : plus de **3.000 habitants** du territoire y transitent
- Au niveau du tunnel du Chat : plus de **2.000 habitants** actifs du territoire y transitent
- Dans une moindre mesure, des accès par l'échangeur n°11 de Belmont-Tramonet pour les habitants de Saint-Genix-sur-Guiers 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

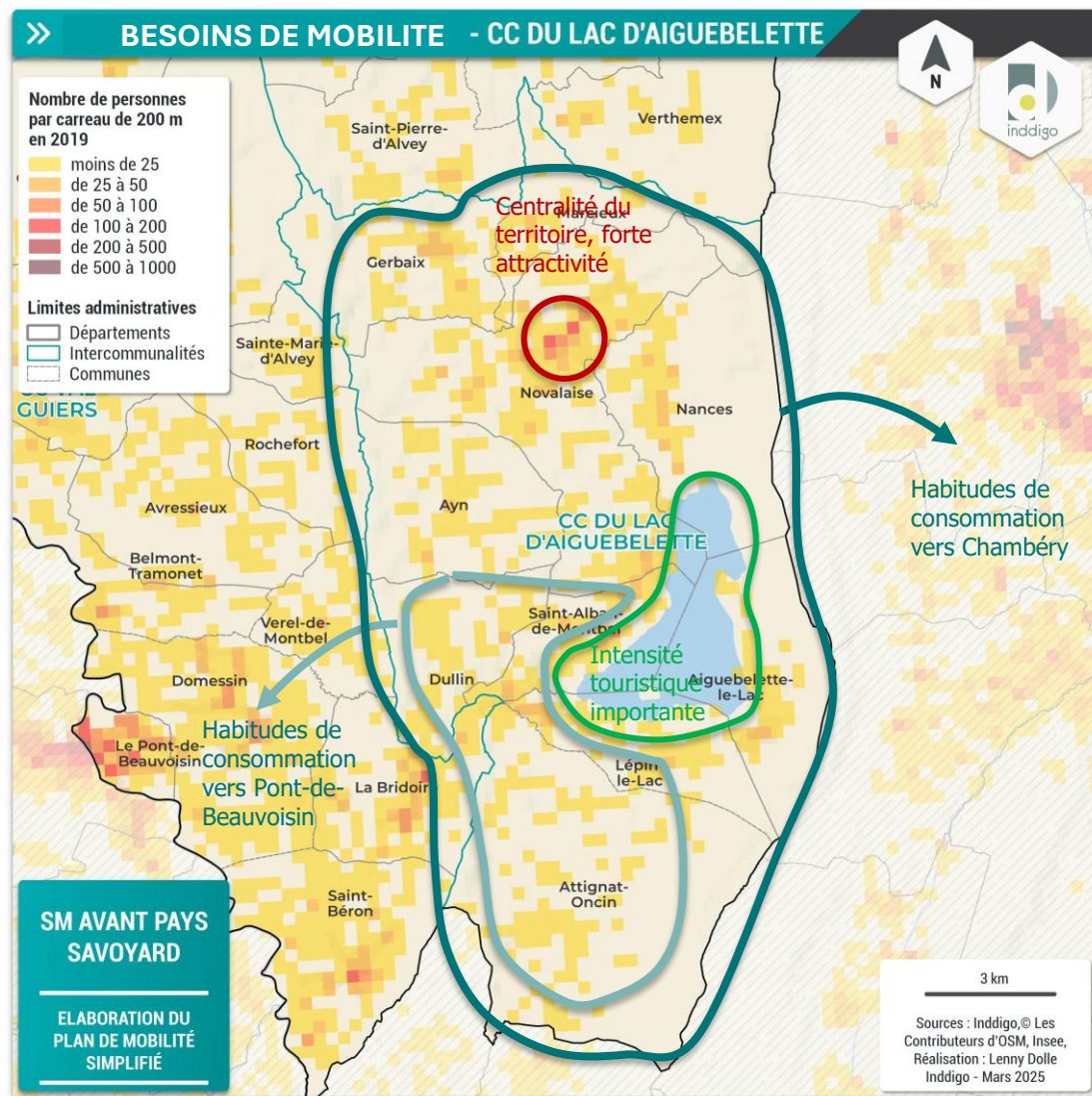


Principaux besoins évoqués par l'EPCI

- ✓ **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

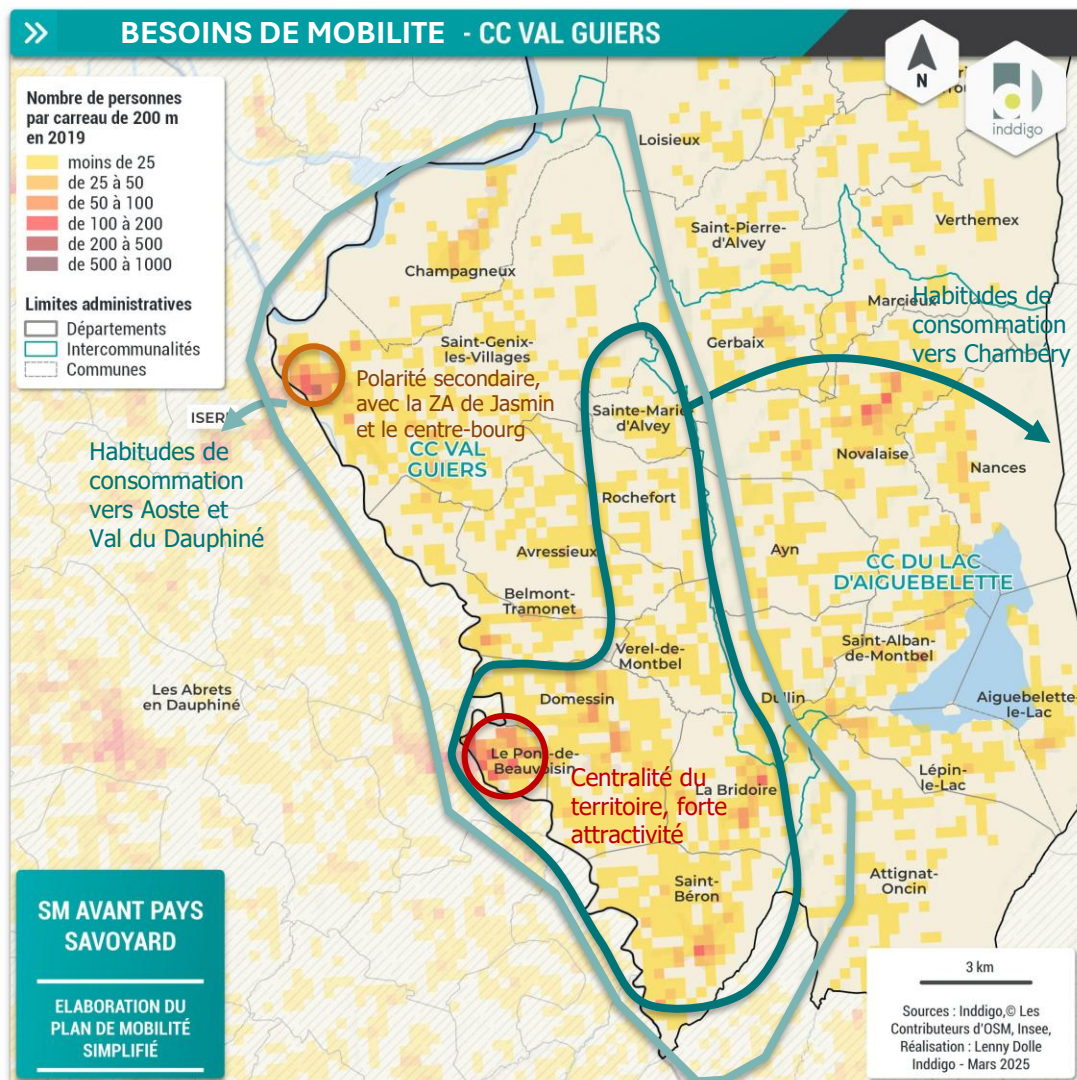


Principaux besoins évoqués par l'EPCI

- ✓ **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

- > Délégués 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

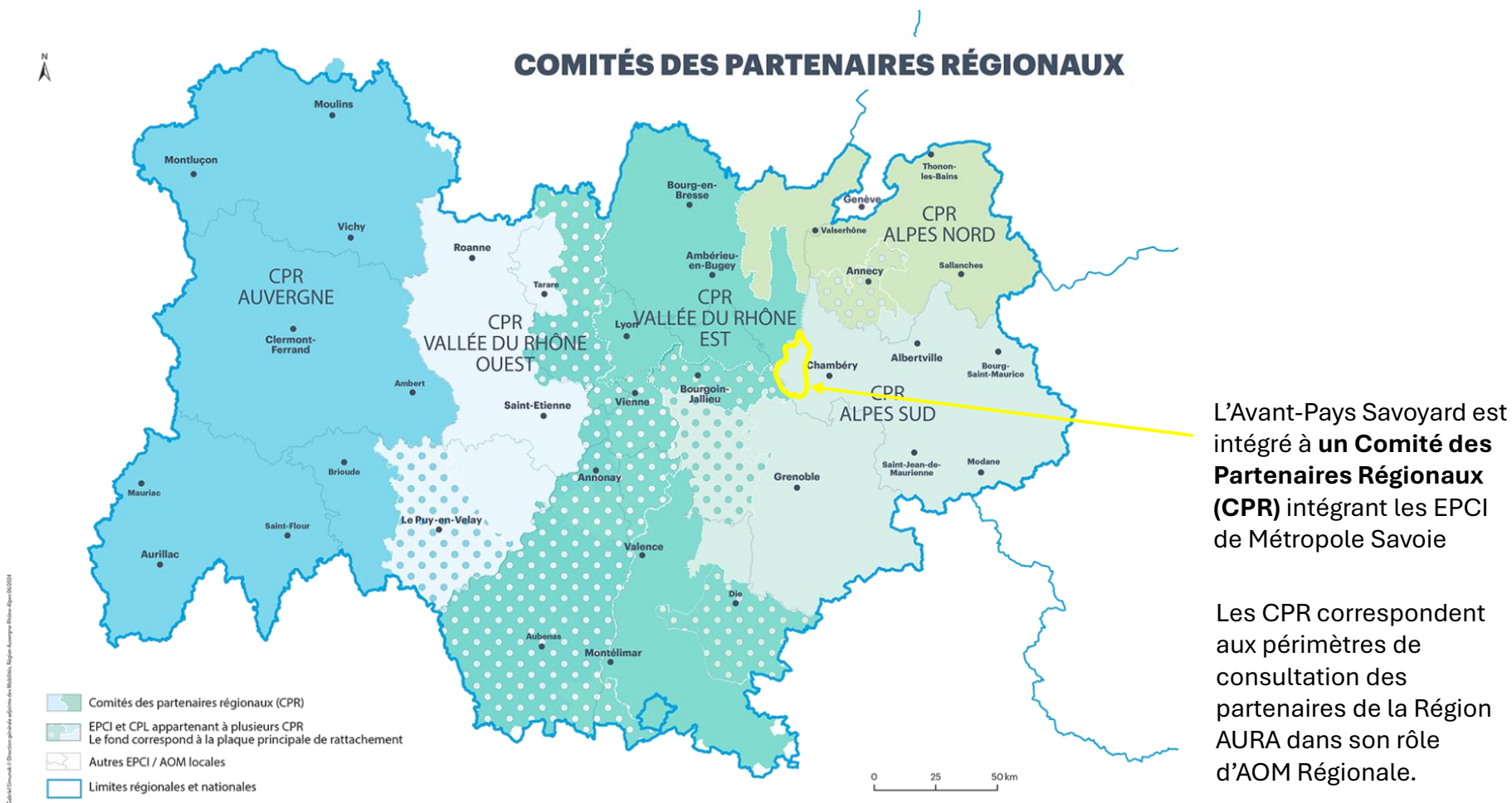
Les 34 Communes de l'APS

- > Gestionnaire des voies communales
- > Organisation du stationnement

VOIRIE, ESPACES PUBLICS, STATIONNEMENT

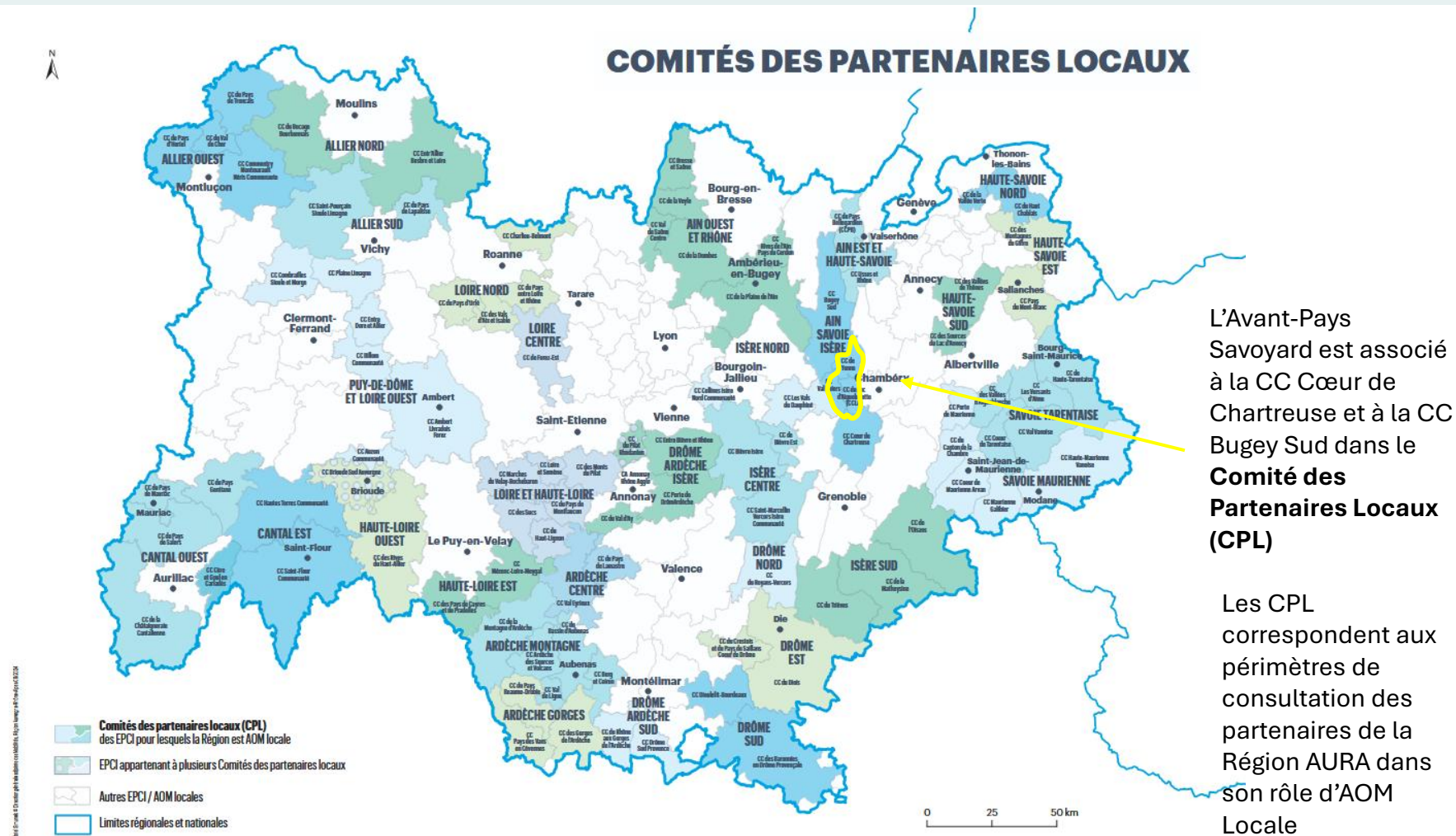
5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

Le PDMS, au sein d'une gouvernance complexe



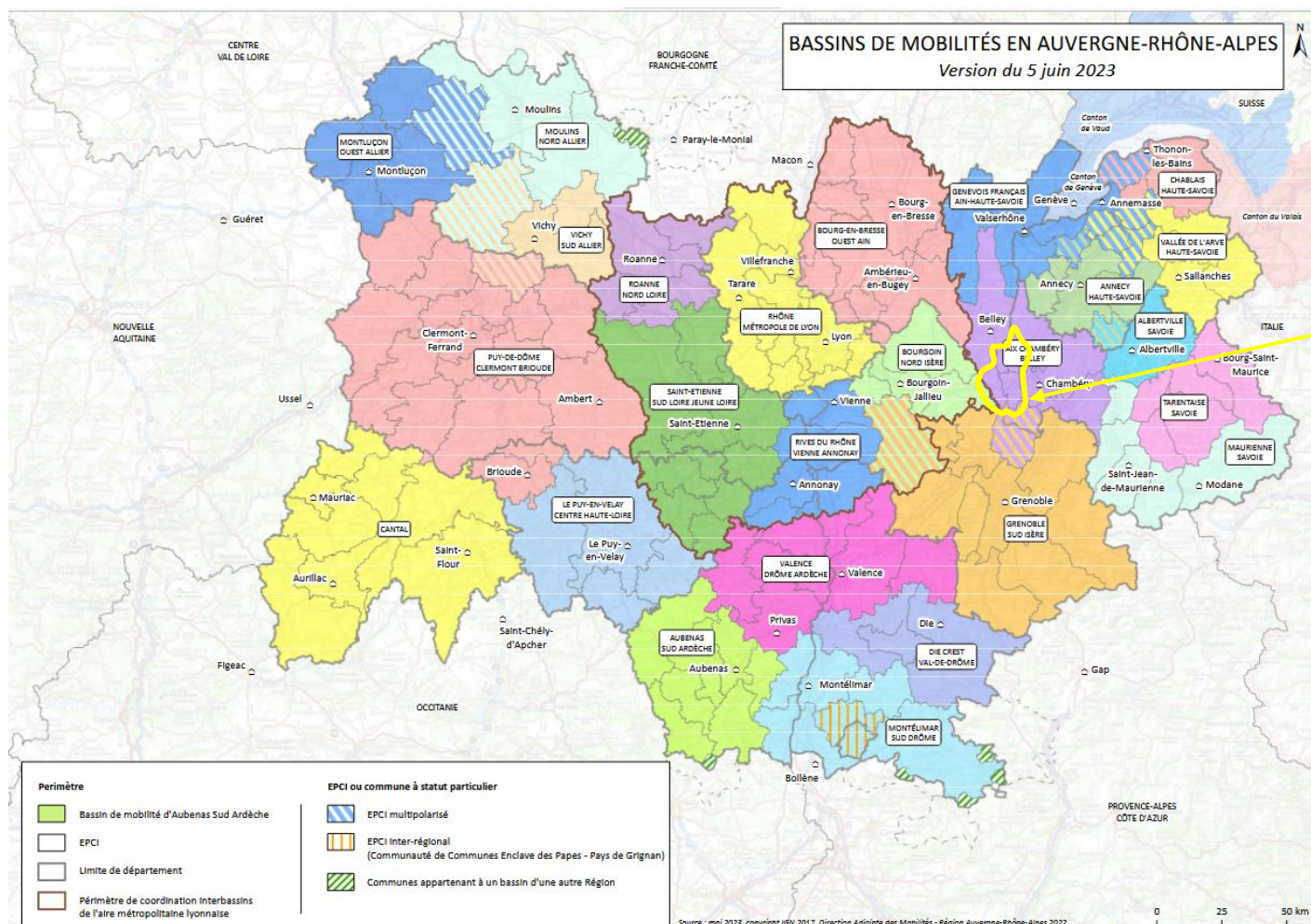
5. SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ORIENTATIONS

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

