



MOBILITÉS DURABLES EN BELLEDONNE

Une nouvelle thématique à explorer
pour l'Espace Belledonne

Synthèse du diagnostic réalisé en 2018

Sommaire

Contexte	P 02
-----------------------	------

Diagnostic des besoins, pratiques et attentes des habitants et clientèles touristiques

Les mobilités du quotidien	P 03
----------------------------------	------

Les mobilités touristiques	P 07
----------------------------------	------

L'offre du mobilité.....	P 09
--------------------------	------

Positionnement de l'Espace Belledonne	P 11
--	------

Proposition d'une stratégie et d'un plan d'actions à 3 ans	P 12
---	------

Les perspectives pour l'année 2019	P 13
---	------

Contexte

La question des mobilités est majeure pour le territoire de Belledonne. L'accessibilité des territoires de montagne est devenue particulièrement stratégique du fait d'une interdépendance toujours plus forte avec les vallées et leurs agglomérations.

Belledonne, comptant 161 185 habitants issus d'une forte périurbanisation et travaillant en majorité dans les agglomérations grenobloise et chambérienne, les **déplacements quotidiens sont au cœur de la vie des ménages**. Plus de 4 actifs sur 5 travaillent en dehors de leur commune d'origine, avec des flux conséquents vers les vallées (déplacements pendulaires). S'ajoutent par ailleurs les déplacements pour les études, les achats, les loisirs... **L'usage de la voiture individuelle prédomine largement**, avec un taux de motorisation des ménages de 0,71 véhicule par habitant dans certains secteurs (il est de 0,53 sur l'agglomération grenobloise). **Le transport est par ailleurs le deuxième budget des ménages** au niveau national devant l'alimentation (source ADEME) ; et le temps consacré aux déplacements est souvent augmenté par les embouteillages observés notamment à l'entrée de l'agglomération grenobloise.

Ainsi, le niveau des services apportés à la population conditionne l'attractivité du territoire en termes de choix d'habitation et d'implantation d'activités économiques.

Belledonne est également une **destination touristique avec des besoins de déplacements qui diffèrent** sensiblement de ceux des habitants tant d'un point de vue **temporel** (saisonnalité, horaires) que **spatial** (origines et destinations).

Cette situation illustre la **complexité de la structuration d'une offre cohérente et adaptée en montagne**. Une offre de mobilité attractive, lisible et cohérente est un vrai défi à relever pour le territoire dont la saisonnalité demande une vraie souplesse d'adaptation.

Par ailleurs, la prise de conscience se généralise sur **l'impact environnemental des transports** avec une demande citoyenne et sociétale de plus en plus forte pour trouver des solutions alternatives à l'autosolisme.

Selon les données de l'Observatoire Régional de l'Energie et des Gaz à Effet de Serre (OREGES), **le transport représente un des principaux postes de consommation énergétique du territoire**.

A l'international, en Europe et en France, les politiques de transport et de déplacement sont orientées majoritairement vers la diminution des gaz à effet de serre et la réduction de la place de la voiture individuelle dans la société.

Ainsi, la volonté de l'Espace Belledonne en 2018 était de :

- 1) **Dresser un diagnostic**, avec d'une part l'identification des besoins, pratiques et attentes des habitants et des clientèles touristiques ; et d'autre part connaître l'offre de mobilité à l'échelle de Belledonne, en interrogeant la prise en compte de la spécificité montagne dans les différentes politiques menées par les autorités compétentes.
- 2) **Positionner l'Espace Belledonne dans la gouvernance territoriale**, avec la volonté de ne pas faire à la place mais bien en complémentarité de l'action menée.
- 3) **Proposer une stratégie et un plan d'actions à 3 ans**, avec en filigrane la question « quelles mobilités montagne-vallée et montagne-montagne de demain ? ».

Un stage sur une période de 4 mois, a permis d'avancer sur ces différents points.

Le rapport complet ainsi que l'annexe cartographique sont consultables sur le site internet de l'Espace Belledonne.

Diagnostic des besoins, pratiques et attentes des habitants et des clientèles touristiques

Les habitudes de déplacements des habitants et des touristes diffèrent tant d'un point de vue temporel – sur la journée ou sur l'année – que d'un point de vue géographique avec des origines-destinations très rarement similaires. Ceci engendre le défi de proposer une offre cohérente à des usagers variés.

Dans la phase de diagnostic, le choix a été fait de séparer l'analyse de la mobilité du quotidien de l'analyse des mobilités touristiques.

En effet, l'approche spatiale est différente avec une approche par portes d'entrée touristique pour les mobilités touristiques et une approche selon un zoom par secteur, définis à l'intérieur des périmètres intercommunaux, avec une logique « haut – bas » pour la mobilité du quotidien.

Mobilité du quotidien

Des éléments de synthèse :

- Une population en croissance, issue d'une **forte périurbanisation** ;
- Avec des caractéristiques sociologiques qui évoluent, au profit d'une part des **retraités**, et d'autre part des **cadres et professions intellectuelles supérieures** ;
- Avec des **déplacements de plus en plus nombreux et éloignés**, dans une logique « haut-bas » (déplacements pendulaires) ;
- **Fortement motorisée**, avec un usage de la voiture individuelle largement prédominant, notamment pour les trajets domicile-travail.

Le territoire compte **77 039 actifs, contre 52 837 emplois** (source : SOMIVAL, 2013, Etude de faisabilité et d'opportunité de la création d'un Parc naturel régional en Belledonne). Le nombre d'actifs est supérieur au nombre d'emplois offerts, ce qui laisse présager des déplacements domicile-travail hors du territoire.

En effet, en moyenne sur le territoire, ce sont 87% des actifs qui travaillent en dehors de leur commune de résidence : **plus de 4 actifs sur 5 !**

Concernant ces actifs, il est intéressant de pouvoir analyser la commune de destination. Ainsi, pour chaque intercommunalité, puis pour chacun des secteurs, les 5 premières destinations ont été relevées sur la carte.

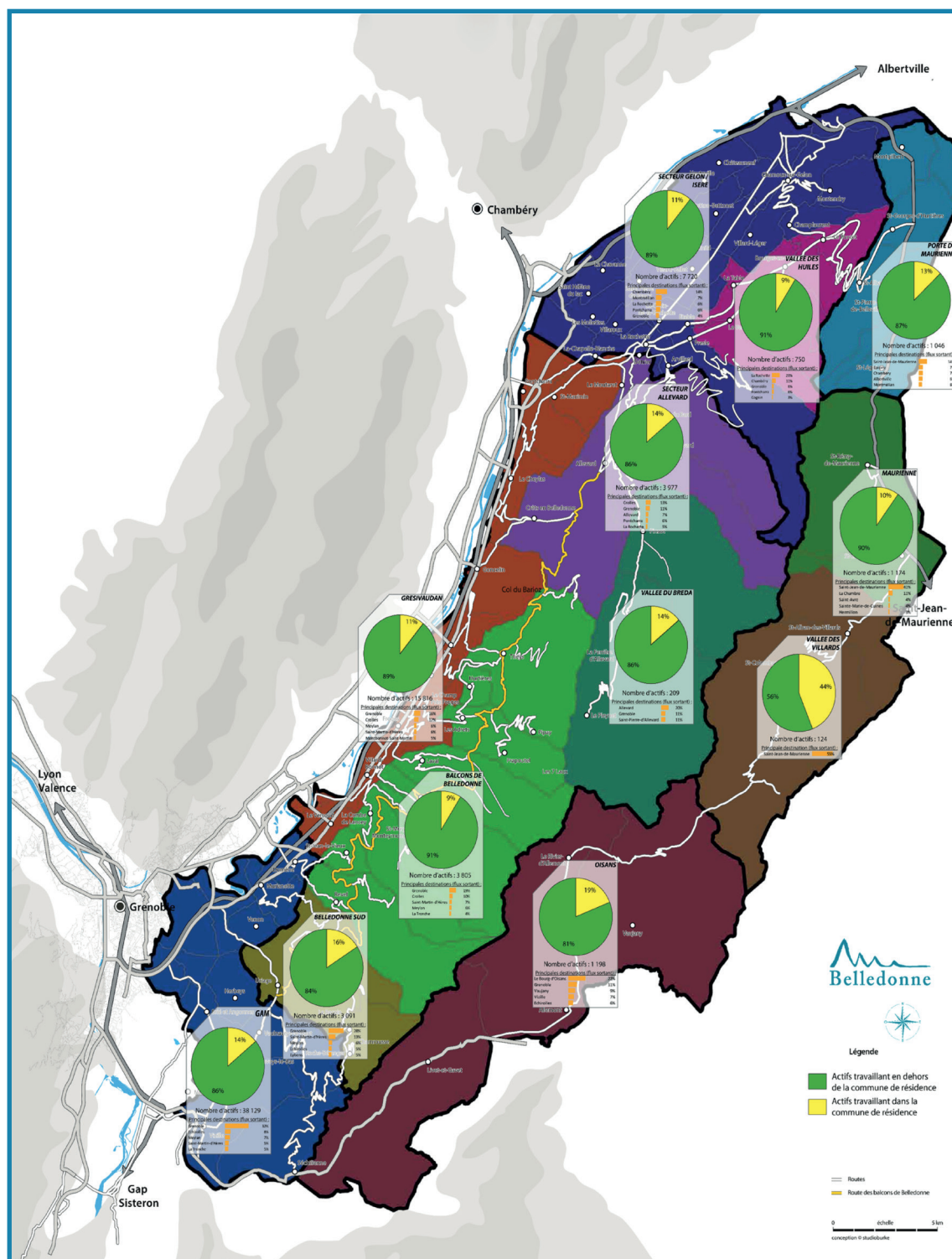
Une analyse sectorielle des différentes données :

L'analyse cartographique des différentes données (tranches d'âge, densité de population, catégories socio-professionnelles, nombre et typologie des logements, nombre et flux des actifs, nombre et le flux des scolaires...) montre des **disparités entre les différents secteurs de Belledonne**.

A titre d'exemple, la carte ci-contre présente le nombre et les flux d'actifs par secteur.

Nombre et flux des actifs par secteur

Source : INSEE 2012/2014



Proposition d'une typologie en 4 catégories :

Secteurs de piémont :

Nous identifions 4 secteurs dans cette rubrique : les secteurs « **Grenoble Alpes Métropole** », « **Grésivaudan** », « **Gelon-Isère** », et « **Porte de Maurienne** ».

Ils se caractérisent par une **très forte attraction des agglomérations** grenobloise ou chambérienne. Secteurs plutôt du piémont de la chaîne de Belledonne, ils sont **proches des réseaux de transport en commun** (comme nous le vérifierons dans l'analyse de l'offre). Le taux de motorisation des ménages est ainsi moins élevé que dans les autres secteurs (excepté le secteur d'Allevard). La population est plutôt en croissance et jeune avec des catégories socio-professionnelles qui se répartissent de manière assez équilibrée et analogue entre ouvriers, employés, et professions intermédiaires.

Toutefois, nous notons une **différence Nord/Sud** entre les territoires de Savoie qui comptent une forte proportion de retraités (particulièrement le secteur « Porte de Maurienne ») et les territoires de l'Isère qui eux comptent une proportion importante de cadres et professions intellectuelles supérieures. Cette différence Nord/Sud se confirme en terme d'attractivité. Si les 4 secteurs comptent une **forte proportion de résidences principales** (61 à 94%), le taux de vacance est plutôt bas dans les secteurs sud (4%), mais atteint 10% dans le secteur Porte de Maurienne.

Secteurs de montagne interdépendants des agglomérations :

Ce sont les secteurs « **Balcons de Belledonne** » et « **Belledonne Sud** ».

Ils se caractérisent par une **très forte attraction de l'agglomération grenobloise**. La population est plutôt jeune et en croissance, et compte une très forte proportion de cadres et de professions intellectuelles supérieures qui ont fait un **véritable choix d'habitation** (23% et 19% respectivement pour Belledonne Sud et des Balcons de Belledonne).

La part de résidences principales et secondaires est équilibrée, montrant que ces secteurs sont à la fois **péri-urbains** mais également **touristiques**. L'attractivité est forte avec un taux de vacance faible (3%). **Le taux de motorisation est très élevé** et l'enjeu de connexion entre ces villages de montagne et les nœuds de mobilité en vallée est très fort, complexifié par une accessibilité avec une voirie en « peigne ».

Secteurs de montagne plus enclavés, structurés autour de petites villes qui concentrent une offre de service :

Ce sont les secteurs « Vallée du Bréda », « Vallée des Villards » et « Maurienne ».

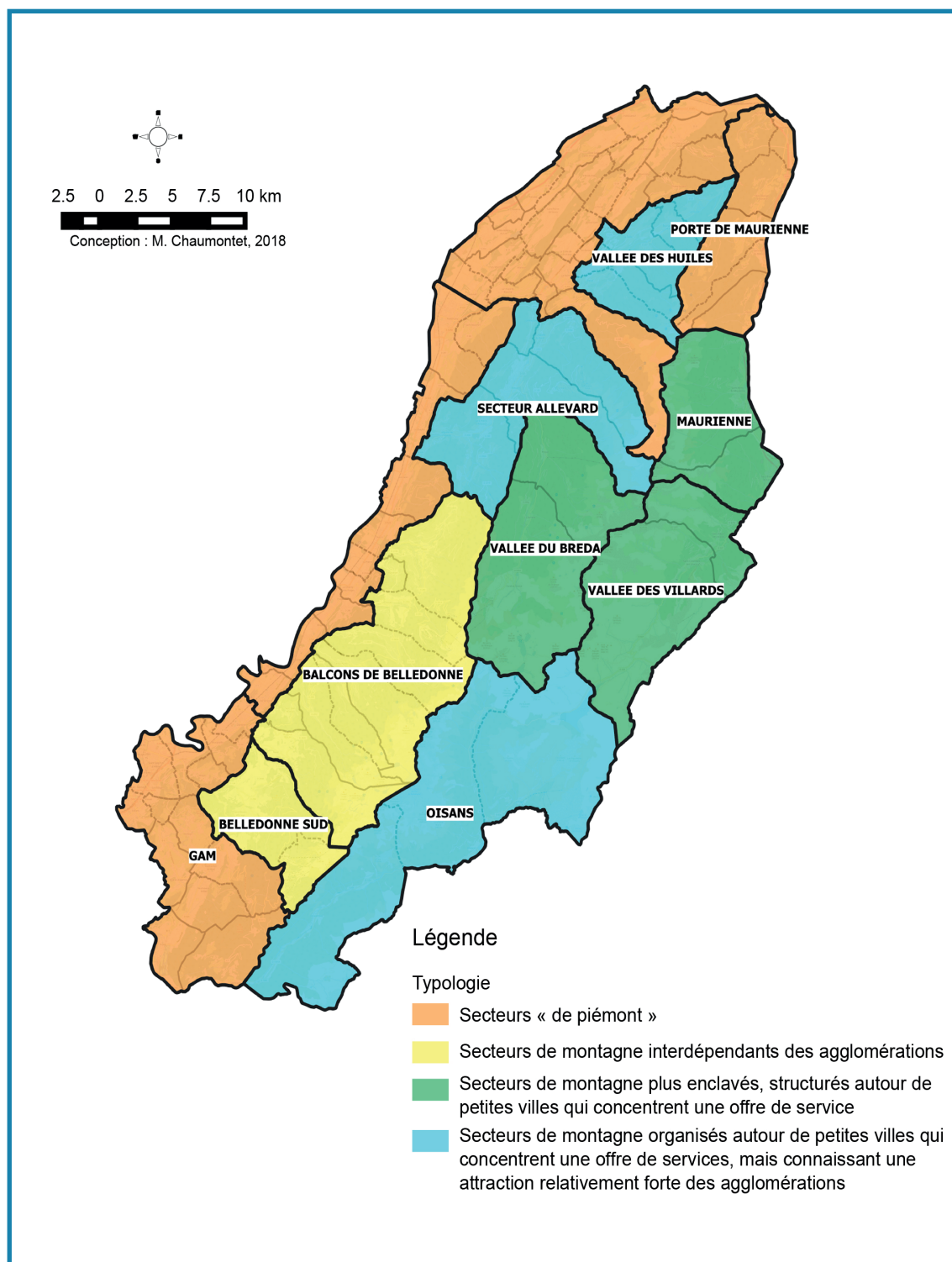
La population y est plus vieillissante. (La vallée des Villards compte 44% de sa population qui a plus de 60 ans). La répartition des catégories socio-professionnelles est marquée en conséquence par un **très fort taux de retraités**. Ces territoires ont une forte, voire **très forte proportion de résidences secondaires**, excepté pour le secteur « Maurienne » où les proportions sont inversées. **Les taux de vacances y sont importants**, excepté pour la vallée du Bréda. **L'enjeu d'attractivité de ces territoires, et de fait d'accessibilité, est majeur.**

Secteurs de montagne organisés autour de petites villes qui concentrent une offre de services, mais connaissant une attraction relativement forte des agglomérations :

Ce sont les secteurs « Oisans », « Secteur d'Allevard », et « vallée des Huiles ».

Ces secteurs restent **attractifs** avec une population plutôt en croissance et jeune. Les emplois se situent à la fois dans un rayon assez proche : Crolles, Allevard et Pontcharra pour le secteur d'Allevard ; La Rochette pour la vallée des Huiles ; Bourg d'Oisans et Vaujany pour le secteur « Oisans » ; mais l'attraction de Grenoble reste forte pour les secteurs « Oisans » et « Secteur d'Allevard » avec 11% des actifs qui s'y rendent quotidiennement. De la même manière, 11% des actifs de la vallée des Huiles se rendent à Chambéry, mais également à Grenoble (6%). **La part des résidences principales et secondaires y est plutôt équilibrée, mais avec des taux de vacances forts (9%)**. L'attractivité de ces territoires, même si le tourisme y est important, et leur accessibilité, sont un enjeu majeur.

Proposition de typologie des différents secteurs de Belledonne



En complément des caractéristiques identifiées ci-dessus, nous pouvons noter que les **stations d'altitude** proposent une **offre de services globale** liée à l'activité touristique très concentrée et dense ; cette offre a toutefois tendance à se réduire dès la fin de la saison hivernale notamment au Collet d'Allevard et aux 7 Laux. Par ailleurs, historiquement, les **stations thermales** ont toujours eu une « capacité à exercer des fonctions urbaines au-delà de ce que réalisent les communes situées dans les mêmes tranches de population ». Les deux stations thermales d'Allevard et d'Uriage **proposent ainsi une belle diversité de services**, liée également à leur population. Ces stations sont également des **pôles d'emplois saisonniers importants**.

Mobilités touristiques

L'approche est différente de celle adoptée pour la mobilité du quotidien. **Les déplacements pendulaires vallée-montagne sont également prépondérants** puisqu'ils interrogent l'accès aux pôles touristiques des différentes clientèles. Mais les mobilités internes à Belledonne, reliant les différentes portes d'entrée, sont également observées, notamment sur un axe nord-sud.

Il s'agit ici d'identifier et de **spécifier les portes d'entrée touristique** avec différentes approches :

- **Différenciation entre des pôles majeurs**, présentant une offre de services et de commerces, et des **sites plus diffus** ;
- **Accès aux portes d'entrée touristique**, et mobilités internes : quelles portes relier ? comment ?
- **Différenciation des besoins** selon deux types de clientèles : séjournantes et de proximité/excursionnistes.

43 portes d'entrée ont été identifiées, dont 15 considérées comme pôles majeurs, c'est-à-dire des pôles structurants de services et de commerces.

En Belledonne, les transports en commun sont organisés pour l'essentiel sous forme de transport à la demande et de navettes en direction des stations, bien qu'il existe quelques lignes régulières à destination des stations.

Pour autant, les **mobilités touristiques restent complexes** du fait de :

- **Un territoire en longueur et difficile à appréhender dans sa globalité**, avec une multitude de portes d'entrée, 3 versants, des logiques vallées-balcons-stations plus que des logiques nord-sud (favorables à la découverte du territoire) ;
- **Une absence de signalétique de la « Destination Belledonne »** ;
- **Un manque de lisibilité de l'offre** de mobilité à l'échelle de la Destination Belledonne ;
- Les AOM sont concentrées légitimement sur les mobilités quotidiennes plus que sur les mobilités touristiques ;
- **Une offre « cyclo »**, notamment VAE, qui se développe **par « sous-territoire »**, et qui nécessite une véritable coordination à l'échelle de la destination.

L'objectif à moyen terme est de proposer un **schéma de l'accueil et des mobilités touristiques en Belledonne**, garant d'un parcours client de qualité en amont, pendant et après sa visite, et réduisant l'autosolisme. La première étape est de pouvoir identifier et spécifier les portes d'entrée touristique. Des fiches d'identité pour chacune sont en cours de construction avec les partenaires du territoire.

L'offre de mobilité

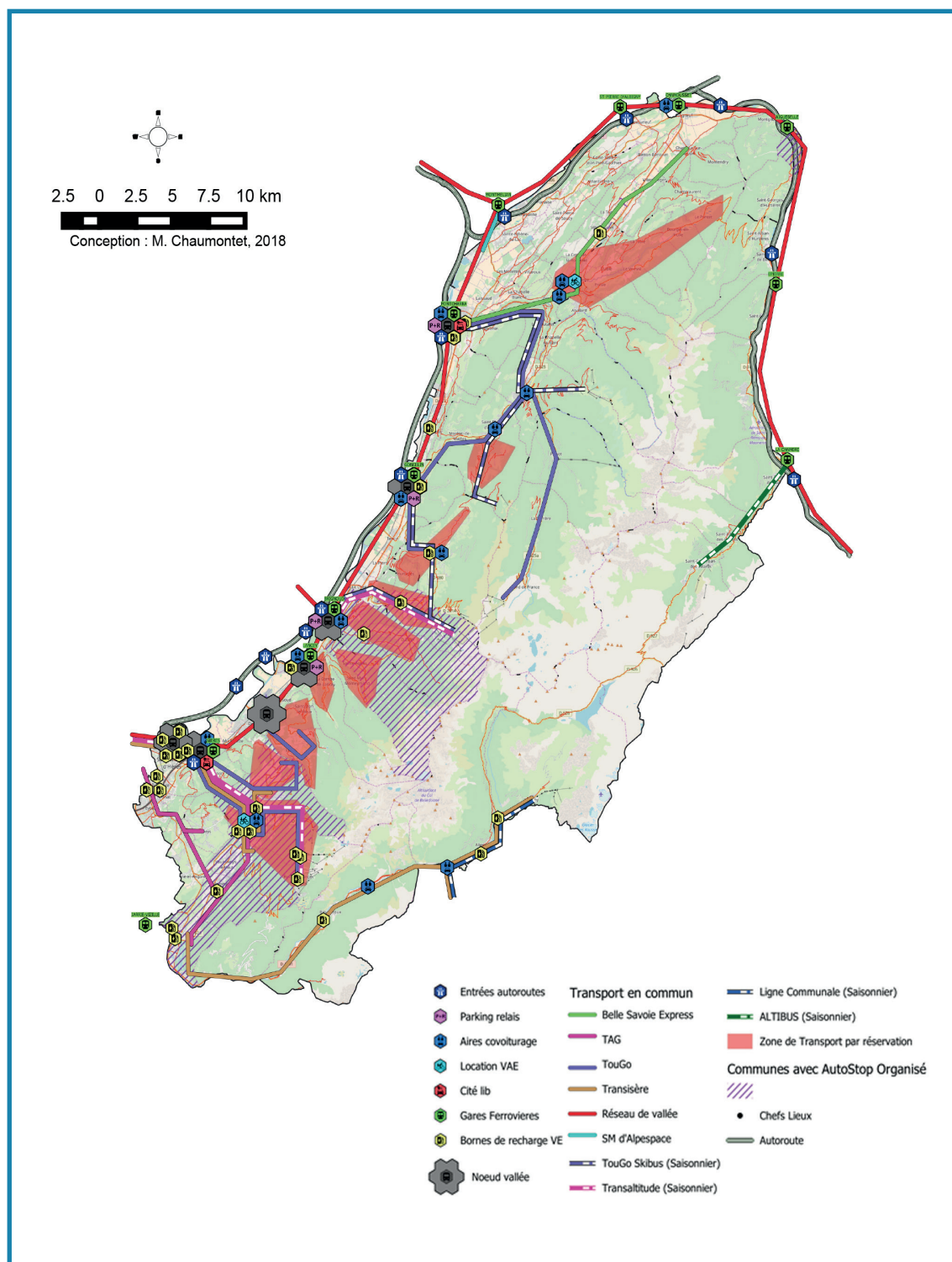
L'offre régulière de transport en commun se concentre aujourd'hui essentiellement **en périphérie de la chaîne de Belledonne**. Elle y est relativement dense : gares SNCF, lignes régulières départementales et intercommunales. Cette offre devient beaucoup moins dense, assez souvent organisée sous forme de TAD, et très hétérogène selon les secteurs en zone de montagne.

Cette diversité de situations est fortement corrélée à la densité de population mais également à la présence, ou non, d'une **intercommunalité AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité)**. Une offre, liée au partage de l'usage ou de la propriété de la voiture se développe très fortement avec de nombreuses expérimentations et des projets qui offrent de réelles opportunités pour le territoire. Elles sont conditionnées à une mobilisation forte des habitants et un accompagnement au changement de comportement.

Compétence transport et documents de planification sur Belledonne

Les compétences «transport» et «mobilité» sont partagées sur le territoire de Belledonne entre les Autorités Organisatrices de Mobilités compétentes sur leur ressort territorial, que sont le Syndicat Mixte des Transports en Commun de la Métropole grenobloise et la Communauté de Communes du Grésivaudan, le Département de l'Isère (par délégation de compétences de la Région Auvergne Rhône-Alpes jusqu'en 2025) et la Région Auvergne Rhône-Alpes.

Offre de mobilité sur le territoire de Belledonne



Positionnement de l'Espace Belledonne

Au regard des entretiens réalisés auprès des acteurs du territoire impliqués dans les mobilités, les attentes vis à vis de l'Espace Belledonne permettent de définir son rôle potentiel sur le territoire.

Entre espace de projet à l'échelle du massif de Belledonne, et les découpages institutionnels et les compétences afférentes, l'Espace Belledonne se positionnerait comme :

«Centre de ressources», avec pour missions :

- La visibilité et l'accessibilité de l'offre de mobilité durable à l'échelle de Belledonne (à la croisée des 4 AOM et des 6 intercommunalités) ;
- Le partage d'expériences et le maillage entre les initiatives existantes ;
- La mobilisation des habitants avec un accompagnement au changement de comportement.

«Activateur territorial», avec pour missions :

- L'activation d'initiatives publiques, privées et citoyennes ;
- Le rôle d'assembler des différentes politiques menées en terme de mobilité : Quelle prise en compte de la montagne dans les différentes politiques de mobilité menées ? Les moyens de déplacements disponibles sont-ils adaptés aux divers besoins des habitants et clientèles touristiques ? Une offre alternative à la voiture individuelle est-elle existante ? Comment la développer ?
- La co-construction des solutions de demain : Identification des manques potentiels et des améliorations à imaginer, à co-construire, avec des expérimentations à mener de manière partenariale.

Il est à présager que la co-construction des solutions de mobilité de demain puisse amener à interroger les besoins de déplacements à la source : comment réduire les déplacements, et favoriser les déplacements de proximité et l'usage de la marche, du vélo en jouant sur la conception des projets urbains et la localisation des commerces, des services, des équipements, des emplois, de l'habitat, ... D'autant plus que l'interdépendance du territoire avec les vallées et agglomérations environnantes, et la menace d'un territoire dortoir, rend très prégnant le questionnement sur l'identité de Belledonne.

Entretiens réalisés auprès :

- Des collectivités du territoire : Région, Départements, Intercommunalités et certaines communes de Belledonne ;
- Des acteurs clés : CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement), Auvergne Rhône-Alpes Energie Environnement, Agence Eco mobilité Savoie Mont-Blanc ;
- Des territoires engagés sur les mobilités : PNR Pilat, PNR Chartreuse, PNR Vercors et Communauté de Communes Pays des Ecrins.

Proposition d'une stratégie et d'un plan d'actions à 3 ans (2020-2022)

Il s'agit d'une proposition construite en interne à l'Espace Belledonne suite aux différents entretiens menées auprès des acteurs du territoire. Cette stratégie et ce plan d'actions seront partagés au cours de l'année 2019 avec les partenaires du territoire.

Rendre visible et accessible l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle à l'échelle de Belledonne, tant sur le volet de la mobilité du quotidien que des mobilités touristiques.	Élaborer un diagnostic partagé à l'échelle du massif de Belledonne. Evaluer la pertinence et les modalités de mise en œuvre d'un centre de ressources «mobilité en Belledonne».	Meilleure prise en compte des spécificités de la montagne dans les politiques de mobilité intercommunales et des AOM. Partage d'expériences / Diffusion des pratiques.	Interface à définir dans le cadre d'une démarche de design de service (partir du regard de l'usager et inventer une interface qui rend le service utile, utilisable, désirable).
Accompagner l'expérimentation de nouveaux services de mobilité, basés sur des usages partagés de la voiture et les modes actifs.	Programmes de dynamisation des nouveaux services en lien avec les AOM, intercommunalités et communes, et en concertation, voire co-construction avec les habitants.	Mobilisation habitante Prise de conscience de l'enjeu de mobilité durable par les habitants et la clientèle touristique. Passage de l'envie à l'action.	Suivi des applications liées aux différents dispositifs. Tableau de bord des réunions et événements avec le nombre de participants présents.
Favoriser un développement touristique durable.	Réaliser un schéma des mobilités touristiques et/ou de l'accueil en Belledonne. Intégration de solutions innovantes de mobilités dans l'offre touristique.	Intégration de solutions innovantes de mobilités dans l'offre touristique.	Suivi et évaluation spécifiques des opérations tests.
Co-construire les solutions de mobilité durable de demain.	Imaginer d'autres solutions de mobilité du quotidien, pourquoi pas citoyennes.	Mobilisation habitante. Prise de conscience de l'enjeu de mobilité durable par les habitants et la clientèle touristique Passage de l'envie à l'action.	Nombre de publics touchés et catégorisation de ces publics.

Les perspectives pour l'année 2019

- Organisation d'une rencontre technique (en juin) puis d'une rencontre politique (en septembre) pour partager la stratégie, le plan d'actions et les moyens d'ingénierie nécessaire (interne et externe) avec les partenaires institutionnels ;
- Réalisation d'une action de sensibilisation à destination des habitants de Belledonne (été 2019) ;
- Partage d'expériences avec un territoire sur les mobilités.



Le rapport complet sur les mobilités est disponible sur le site internet de l'Espace Belledonne :

espacebelledonne.fr