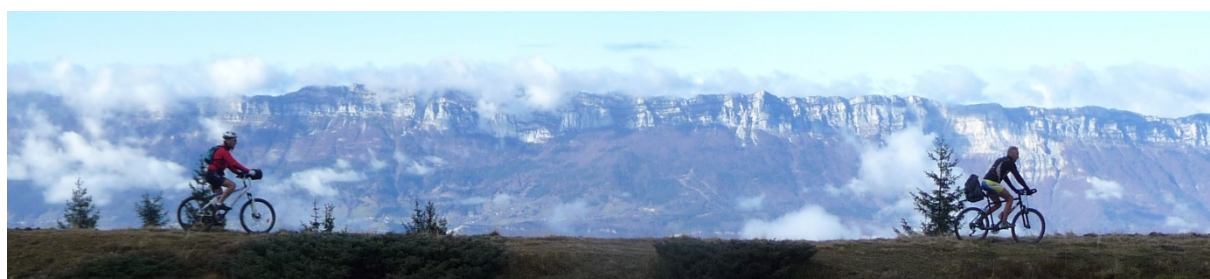


Année universitaire 2017-2018

Master 2 parcours Géographie & Aménagement de la Montagne

Mobilités durables en Belledonne : Enjeux, regards croisés et perspectives



Marion CHAUMONTET

Stage réalisé du 1^{er} mars au 29 juillet 2018

à l'Association Espace Belledonne

Maître de stage : Mme Margaux MAZILLE, Directrice

Réfèrent universitaire : M. Lionel LASLAZ



Rapport de stage soutenu le 17 septembre 2018 devant un jury composé de

- M. Bruno CARAGUEL, vice-président en charge des mobilités, Espace Belledonne
- M. Lionel LASLAZ, Maître de conférence HDR en géographie, responsable du Master 2 GAM, Université Savoie Mont-Blanc
- M. Jean-Yves MAUGENDRE, Directeur du CCSTI, Galerie Euréka, Chambéry



Photo 1 : Google Image - Chaîne de Belledonne

Photo 2 : Google Image - Cyclotourisme en Belledonne – Grand Rocher – Vue sur la Chartreuse

Année universitaire 2017-2018

Master 2 parcours Géographie & Aménagement de la Montagne

Mobilités durables en Belledonne : Enjeux, regards croisés et perspectives

Marion CHAUMONTET

Stage réalisé du 1^{er} mars au 29 juillet 2018

à l'*Association Espace Belledonne*

Maître de stage : Mme Margaux MAZILLE, Directrice

Référent universitaire : M. Lionel LASLAZ



Rapport de stage soutenu le 17 septembre 2018 devant un jury composé de

- M. Bruno CARAGUEL, vice-président en charge des mobilités, Espace Belledonne
- M. Lionel LASLAZ, Maître de conférence HDR en géographie, responsable du Master 2 GAM, Université Savoie Mont-Blanc
- M. Jean-Yves MAUGENDRE, Directeur du CCSTI, Galerie Euréka, Chambéry



Remerciements

A Margaux MAZILLE, Directrice de l'Espace Belledonne, pour sa confiance, sa disponibilité et le temps consacré à ma formation.

A Bruno CARAGUEL, vice-président de l'Espace Belledonne, pour sa confiance et ses conseils avisés.

A Bernard MICHON, Président de l'Espace Belledonne, et aux membres du Bureau de l'Espace Belledonne pour la confiance qu'ils m'ont accordée en me proposant la direction de la structure sur les 6 prochains mois.

A Lionel LASLAZ, Responsable du Master 2 GAM à l'Université Savoie Mont-Blanc, pour son encadrement, ses conseils et ses encouragements tout au long de l'année universitaire.

A l'équipe de l'Espace Belledonne avec qui j'ai pu échanger sur le projet des mobilités et plus largement sur les enjeux du territoire et des politiques menées.

A l'ensemble des partenaires du territoire, et des acteurs professionnels des mobilités, qui se sont rendus disponibles pour des entretiens. Une table des entretiens se trouve en fin de rapport.



Sommaire :

Propos introductif : les mobilités en Belledonne, un sujet ?	7
1. Belledonne : une identité géographique et paysagère, des territorialités diverses	11
1.1. Caractéristiques géographiques : Belledonne, une chaîne, des maillons	12
1.2. Caractéristiques démographiques et sociales : dynamiques de vie d'un territoire sous influence périurbaine	12
1.3. Caractéristiques économiques	14
1.4. Offre de services	15
1.5. Découpage administratif et incidences sur les politiques de mobilité	15
2. Quelle gouvernance territoriale au service d'une offre de mobilité cohérente et adaptée aux spécificités du territoire ?	16
2.1. Compétence transport et documents de planification	16
2.2. Quelles position et plus-value de l'Espace Belledonne dans la gouvernance territoriale ?	19
3. Des besoins et des attentes diverses en matière de déplacements par des usagers distincts	22
3.1. Réseau viaire et trafic routier	22
3.2. La mobilité du quotidien	23
3.3. Les mobilités touristiques	30
4. Analyse de l'offre de mobilité sur le territoire : quelle prise en compte de la montagne dans les politiques des différentes autorités organisatrices de mobilité, des intercommunalités et des communes ?	34
4.1. Méthodologie	34
4.2. Présentation de l'offre	34
5. Rapprochement besoins / offre : vers la co-construction d'une offre de mobilité durable adaptée	43
5.1. Propositions visant à améliorer la mobilité durable des habitants et des clientèles touristiques	44
5.2. D'un schéma des mobilités au projet de territoire	46
CONCLUSION	48



Propos introductif : les mobilités en Belledonne, un sujet ?

L'association loi 1901 Espace Belledonne, créée en 1998, a pour objet de fédérer les acteurs publics et privés de la chaîne de Belledonne, qui s'étend sur plus de 80 km entre l'Isère et la Savoie, autour d'un projet de territoire durable, cohérent et partagé par tous.

Des programmes d'actions sont depuis plusieurs années portés par l'Espace Belledonne, en faveur du soutien aux activités économiques traditionnelles (soutien aux filières courtes, démarche de reconquête agricole de parcelles boisées...), de la diversification touristique (GR®738 de la Haute Traversée de Belledonne), de la vitalité sociale du territoire (programmation « Belledonne et veillées »), ou encore d'une approche commune de gestion intégrée des espaces.

L'Espace Belledonne s'est aujourd'hui engagé dans une nouvelle dynamique, permise par le soutien renouvelé et renforcé de ses partenaires. L'action de l'Espace Belledonne s'appuie en effet essentiellement sur des politiques contractuelles (programmes européens LEADER et Espace Valléen, Plan Pastoral Territorial, Projet Agro-Environnemental et Climatique...) qui appellent une part de fonctionnement propre à la structure. Les financements de ses principaux partenaires que sont les communes, les intercommunalités, les Départements de l'Isère et de la Savoie, et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, conditionnent la capacité financière de l'Espace Belledonne de pouvoir porter ces programmes et les projets afférents.

En ce sens, l'Espace Belledonne proposait la mise en place d'une organisation plus efficiente du territoire à travers l'outil Parc naturel régional. En réponse à l'interpellation de l'Espace Belledonne, la Région a engagé en 2010 une expertise sur la valeur du patrimoine naturel de Belledonne, puis en 2013, une étude de faisabilité d'un PNR Belledonne. Les conclusions de ces deux études ont été positives et la Région a désigné l'Espace Belledonne association de préfiguration d'un futur PNR de Belledonne. Si aujourd'hui, le nouvel exécutif régional a suspendu l'écriture de la charte de Parc naturel régional, la Région Auvergne-Rhône-Alpes s'est engagée dans un contrat de partenariat pour la période 2018-2020, avec l'octroi d'un financement à hauteur de 185 000€ par an. Ce contrat permet ainsi à l'Espace Belledonne de poursuivre la mise en œuvre d'actions structurantes sur le massif pendant cette période tout en conservant son statut d'association de préfiguration de Parc. Ces actions s'articulent autour de l'enjeu de gestion partagée des ressources et des activités de montagne et se déclinent selon six thématiques : la biodiversité, la culture, les mobilités, la forêt, l'agriculture et la conciliation des activités et pratiques.

C'est dans ce contexte que les missions de stage ont été définies, avec la volonté d'investir une thématique complètement nouvelle pour l'Espace Belledonne, et très attendue politiquement par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, que sont les mobilités.

La question des mobilités est en effet 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.

En 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 dans

certaines 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 plus de 40 000 lits touristiques (source : diagnostic Espace Valléen, 2017). Elle compte de nombreuses portes d'entrée touristique, telles que les stations alpines (Chamrousse, les 7 Laux, le Collet d'Allevard) et thermales (Uriage et Allevard), mais également des sites naturels spécifiques (Freydières, Prabert...) qui connaissent une forte pression des pôles urbains. Les besoins en termes de déplacements de la clientèle touristique diffèrent de ceux des habitants. 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 25% de la consommation énergétique du territoire. Il est le 3^e poste derrière l'industrie (29%) et le résidentiel (27%). Nous pouvons par ailleurs noter que la consommation énergétique liée à l'industrie, même si elle pèse lourd, est très localisée : elle concerne principalement les communes de La Rochette, Livet et Gavet et du Cheylas. Le transport est donc dans la quasi-totalité des communes de Belledonne le 2^{ème}, voire le 1^{er} poste de consommation énergétique.

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. Sans être exhaustifs, nous pouvons en ce sens citer les accords de Paris en 2015, qui prévoient que chacun des pays revoit tous les 5 ans ses engagements pour diminuer ses émissions de gaz à effet de serre et reconnaît le potentiel d'action des acteurs non étatiques notamment les entreprises, les collectivités, et les associations. La Stratégie 2020 de l'Union européenne, adoptée en 2011, met l'accent sur la nécessaire réduction des émissions polluantes du secteur des transports par un soutien aux transports respectueux de l'environnement et de la santé. L'Union européenne intègre la promotion des transports alternatifs à la route et des véhicules moins polluants et moins consommateurs d'énergie. En France, les lois Grenelle adoptées en 2009 et 2010, s'attachent au développement de transports collectifs et partagés via l'évolution des infrastructures et des comportements. La loi de 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) vise à renforcer l'indépendance énergétique de la France et ainsi notamment réduire la facture énergétique (70 milliards d'euros) et à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Elle vise le développement des transports propres (objectif de 7 millions de points de recharges pour les véhicules électriques en 2030), le développement des modes de transport alternatifs comme le co-voiturage ou l'autopartage ou encore permet des mesures de restriction de la circulation dans les zones affectées par une mauvaise qualité de l'air. Les vignettes Crit'Air ont ainsi été mises en place sur les agglomérations grenobloise et chambérienne.

Ainsi, le projet porté par l'Espace Belledonne ambitionne de répondre aux besoins de mobilité des habitants du territoire et de la clientèle touristique, en offrant des alternatives durables à l'usage de la voiture individuelle. Il s'agit de permettre à chacun d'accroître de manière quotidienne son efficacité énergétique et environnementale.

La thématique étant nouvelle pour l'Espace Belledonne, le stage s'est déroulé en grande autonomie, au sein d'une équipe de 6 personnes renforcée par deux autres stagiaires de l'Université Savoie Mont-Blanc sur cette période de mars à septembre (investis de leur côté sur les thématiques de la biodiversité et de gestion partagée des ressources). Rattachée directement à la directrice et à l' élu référent en charge des mobilités, vice-président de l'Espace Belledonne qui ont su se rendre disponibles, des points réguliers ont permis de valider chaque étape et les orientations de travail. Les instances de l'Espace Belledonne ont également ponctué le travail et permis de montrer l'intérêt porté à la thématique par ses membres.

La commande initiale est formalisée de la manière suivante :

- Connaître l'offre existante en terme de mobilité à l'échelle de Belledonne ;
- Identifier les besoins des habitants et des clientèles touristiques ;
- Proposer des solutions innovantes complémentaires à l'offre existante, plutôt axées sur les mobilités douces/alternatives ;
- Positionner l'action de l'Espace Belledonne ;
- Apporter une veille financière pour financer l'action.

Au regard de cette commande, plusieurs questions se posent, constituant le cœur de la problématique :

- Quelle prise en compte de la montagne, de ses contraintes et besoins spécifiques, dans les différentes politiques de mobilité menées par les autorités compétentes ?
- Quelle(s) est (sont) le(s) échelle(s) d'intervention dans un périmètre aux territorialités diverses (géographique, institutionnelle, de vie) ? Comptant 84 communes, la chaîne de Belledonne est en effet à la croisée de 2 départements, de 6 intercommunalités et de 4 Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM). Par ailleurs, les hommes, par la pratique de leurs activités et donc par leurs déplacements, tracent des espaces spécifiques. Ils caractérisent ainsi leurs dimensions, leurs formes singulières et leurs contenus, variables selon les activités qui s'y déroulent. Ces espaces, appelés territoires fonctionnels (Jacques Caillousse, dir., 1994. *Intercommunalités : Invariance et mutation du modèle communal français*, coll. « Res Publica », Presses universitaires de Rennes, 271p) ne sont pas circonscrits aux découpages administratifs.
- Quels positionnement et plus-value d'Espace Belledonne dans la gouvernance territoriale en place ? Quels modes d'organisation territoriale pertinents ? Comment construire une nouvelle relation au territoire ?

Afin de répondre à ces interrogations, le rapport s'attache à présenter un diagnostic sur les besoins, les pratiques, les attentes des habitants et des clientèles touristiques en Belledonne en matière de déplacements, et l'offre de mobilité proposée par les autorités compétentes. Une analyse des enjeux et de la gouvernance territoriale permet ensuite d'apporter des premiers éléments de réponses sur le positionnement de l'Espace Belledonne et sur l'écriture d'un projet de territoire « quelles mobilités montagne-vallée et montagne-montagne de demain ? ».



Une présentation du périmètre d'étude et de ses caractéristiques géographiques, démographiques, sociales ou encore économiques, permettent un premier décryptage en termes de motifs et de besoins de déplacements.

1. Belledonne : une identité géographique et paysagère, des territorialités diverses

-> Un premier décryptage des besoins de mobilité

Le périmètre d'étude est celui du projet de préfiguration d'un futur Parc naturel régional : 84 communes à cheval sur les départements de l'Isère et de la Savoie et sur 6 intercommunalités.

Périmètre du projet de Parc naturel régional

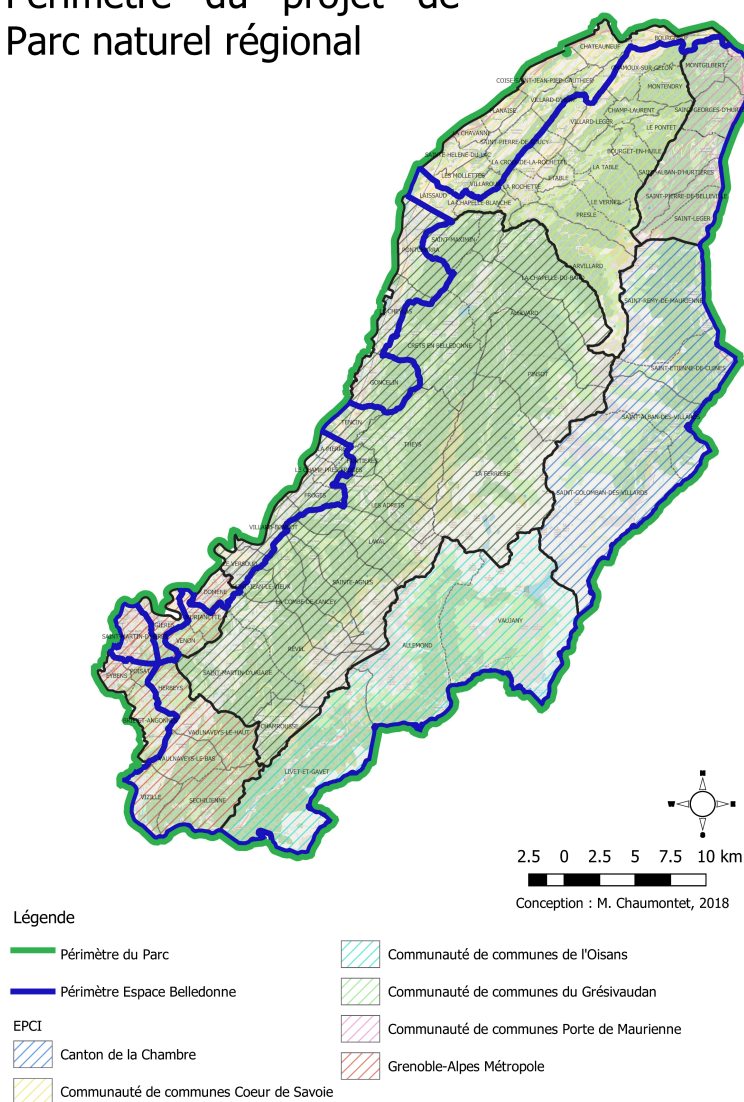


Figure 1 – Périmètre du projet de Parc naturel régional

Notons que ce périmètre d'un futur Parc naturel régional, défini dans le cadre des deux études *Mozaïque Environnement*, 2010, *Expertise sur la valeur du patrimoine naturel de Belledonne* et de *SOMIVAL*, 2013, *Etude de faisabilité d'un PNR Belledonne*, est plus large que le périmètre « d'adhésion » à l'Espace Belledonne. En effet, 59 communes sont adhérentes à l'Espace

Belledonne. Ces dernières composent l'intégralité de la partie « montagneuse » de la chaîne de Belledonne. L'adhésion des communes s'est faite sur la base d'une identité commune, d'un sentiment d'appartenance ; et dans une volonté commune de porter la voix de la montagne auprès des différents échelons institutionnels et dans la conduite des politiques publiques. Elle s'est également faite au fil des programmes et des projets, et de leurs périmètres d'éligibilité à des financements potentiels (LEADER, PPT, Espace Valléen...).

Le périmètre d'étude revêt une véritable identité paysagère : chaîne montagneuse emblématique, elle est perçue comme une barrière naturelle depuis Chambéry ou depuis Grenoble. Néanmoins, elle se compose de territorialités diverses : « naturelle », institutionnelle, de vie (bassins de vie, périmètres fonctionnels, ...), économique avec des interactions quotidiennes..., qui seront à prendre en compte dans le cadre du présent projet.

Les flux de mobilité observés pourront également amener à prendre en compte un périmètre élargi, avec notamment une attraction forte des agglomérations grenobloise et chambérienne.

1.1. Caractéristiques géographiques : Belledonne, une chaîne, des maillons

Belledonne domine les vallées du Grésivaudan, de la Maurienne, de la Romanche et de l'Eau d'Olle.

Avec une surface de 1 185,55 km² (superficies communales entières), elle s'étend sur 80 km de long et sur 15 km de large, et sur une échelle altitudinale de 200 à 2977 mètres (Grand Pic de Belledonne).

Elle est un territoire de montagne placé sous l'influence directe de deux grandes agglomérations alpines et des vallées industrielles, avec des enjeux de pression urbaine et résidentielle forte.

En terme d'accessibilité, même si Belledonne s'ouvre en divers points vers les vallées de la Maurienne, de l'Isère, de la Romanche, la configuration de ses sommets alignés du sud au nord et l'absence de vallées profondes internes à la chaîne n'offrent pas de liaison aisée entre les parties est et ouest. Cela ne facilite pas les échanges entre les bassins de vie qui bordent le massif. Belledonne s'est ainsi développée en secteurs géographiques à l'identité forte, comme autant d'organisations sociales indépendantes les unes des autres.

Ces contraintes conditionnent en partie les réponses apportées et à réfléchir en termes de mobilités ; les déplacements en zone de montagne ne présentant pas de solution unique, mais de multiples possibilités à combiner et à adapter à chaque territoire.

1.2. Caractéristiques démographiques et sociales : dynamiques de vie d'un territoire sous influence périurbaine

Le périmètre d'étude compte 84 communes pour 161 185 habitants (données Insee 2014).



Carte annexe 4 – N°1 : Tranches d'âge, population et densité de population par EPCI

Carte annexe 4 – N°2 : Tranches d'âge, population et densité de population par secteur

La carte n°2, ainsi que les cartes 4 et 6 présentées dans cette partie, proposent un découpage par « secteur ». La méthodologie et le descriptif de ces secteurs sont explicités dans la partie 3.2.1 du rapport.

La population de Belledonne est globalement assez jeune et en croissance, issue d'une forte périurbanisation. L'accroissement de la population est dû à la conjoncture de deux soldes positifs : solde naturel (excédent de naissances sur les décès) et solde migratoire (excédent des entrées sur les sorties). La proximité du Grésivaudan et des agglomérations alpines de Grenoble et Chambéry influence en effet énormément la dynamique démographique du territoire et ses caractéristiques sociologiques.

Les cartes 1 et 2 montrent un déséquilibre dans la répartition de la population sur le territoire entre le versant ouest, qui compte une population plus importante, le versant est, avec une population plus réduite, et la partie nord (Savoie) en position intermédiaire.

De la même manière, certains secteurs ont une population plus vieillissante, comme la vallée des Villards avec 44% de la population qui a plus de 60 ans, ou encore la vallée du Bréda (à moindre mesure). L'enquête ménage déplacements de 2010 de la grande Région grenobloise souligne une rupture des comportements de mobilité autour de 75/80 ans liée à l'apparition de difficultés physiques pour conduire et/ou se déplacer à pied chez un nombre élevé de personnes. Ce paramètre doit être pris en compte pour concevoir des offres de mobilité et de services adaptées aux besoins et aux capacités des personnes les plus âgées.

Plus globalement, il est à noter que les différents modes de déplacements ne concernent pas tous les publics :

- les 11-15 ans ne sont pas concernés par le vélo à assistance électrique (VAE), l'autostop organisé (l'inscription à RézoPouce est possible à partir de 16 ans avec autorisation parentale) ou le covoiturage.
- les personnes de plus de 80 ans sont très peu concernées par le vélo classique ou le vélo électrique, l'autostop organisé ou le covoiturage.

Les plus de 65 ans et les moins de 18 ans représentent le potentiel de captifs des transports en commun.

Face à l'accroissement de la population à l'échelle du massif, l'habitat s'est également développé. L'habitat traditionnel se composait principalement de hameaux qui étaient autrefois regroupés pour préserver l'espace agricole, et implantés à mi-versant à l'étage des balcons. Les facilités d'accès permises par l'automobile et la pression urbaine et résidentielle ont stimulé l'étalement urbain : développement de l'habitat individuel diffus de façon linéaire, en suivant les courbes de niveau, pour bénéficier des meilleures expositions.

 **Carte annexe 4 – N°3 : Nombre de logements et typologie par intercommunalité**

 **Carte annexe 4 – N°4 : Nombre de logements et typologie par secteur**

Cet habitat est composé à hauteur de 80% de résidences principales, avec une hausse de 16 % observée en 10 ans (source : SOMIVAL, 2013, *Etude de faisabilité et d'opportunité de la création d'un Parc naturel régional en Belledonne*).

Belledonne reste toutefois un territoire touristique, et très logiquement, la part des résidences principales et secondaires s'inverse selon les secteurs. A titre d'exemple, le secteur de Grenoble-Alpes Métropole compte 94% de résidences principales quand la vallée des Villards, touristique notamment avec la station de ski de St Colomban les Villards, compte 74% de résidences secondaires. Les communes supports de station concentrent très logiquement les taux les plus élevés de résidences secondaires : Chamrousse (91,2%), La Ferrière (84,2%) et Les Adrets (78,1%). L'activité touristique hivernale y représente un enjeu de taille et constitue le ciment de l'activité économique.

Certains secteurs semblent moins attractifs avec un taux de vacance des logements de 9 à 10% (Porte de Maurienne, Maurienne, Oisans, Vallée des Huiles), contre 3 à 4% pour les secteurs tournés vers l'agglomération grenobloise. Ce sont les secteurs qui ont été identifiés comme moins touchés par la périurbanisation.

1.3. Caractéristiques économiques

Creuset d'industries pionnières développées grâce à la houille blanche, et abritant traditionnellement des activités agricoles et forestières, le territoire revêt de plus en plus une vocation résidentielle et touristique. Le taux d'emploi est bon (79,6 %) et est même en progression. Cela s'explique par le phénomène de résidentialisation du territoire qui se poursuit avec l'accueil de cadres et de professions intermédiaires qui travaillent dans les vallées, à Grenoble ou à Chambéry.

De manière plus globale, si le territoire comprend des pôles économiques importants (Allevard, La Rochette, Livet et Gavet, Le Cheylas...), et des pôles touristiques forts (Chamrousse, Les 7 Laux, Uriage, Vizille...), plus de la moitié des communes de Belledonne est organisée autour de pôles situés à l'extérieur du territoire.



Carte annexe 4 – N°5 : Catégories socio-professionnelles (CSP) par intercommunalité

Carte annexe 4 – N°6 : Catégories socio-professionnelles (CSP) par secteur

Au global, l'évolution de la composition sociologique des habitants du territoire se modifie au profit, d'une part des retraités, d'autre part des professions de niveau « supérieur ». Les retraités représentent l'effectif le plus important (23,5 % des Catégories Socio Professionnelles - CSP). Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont très représentées (11,3% des CSP), et particulièrement dans les secteurs de Belledonne Sud et des Balcons de Belledonne (respectivement 23 et 19%). Nous notons une nette différence de localisation des cadres entre le versant ouest avec la proximité de Grenoble, et les communes du versant est ou du centre du territoire.

Les CSP « ouvriers » qui correspondaient à une part importante des emplois proposés traditionnellement dans les deux vallées (Isère et Maurienne) s'amenuisent, même si elles restent non négligeables dans les secteurs « Oisans », « Maurienne » et « Porte de Maurienne ». Même si les agriculteurs et exploitants sont faiblement représentés, et se trouvent fragilisés par la pression foncière (urbanisation, enfrichement), Belledonne abrite traditionnellement une économie de production rurale et montagnarde basée sur la valorisation des ressources agricoles (essentiellement viande bovine, ovine et lait) et forestières du territoire. La vente directe de productions agricoles est dynamique et concerne 30% des exploitations (contre 3% en Isère et 20% dans les Alpes). Ces économies dépendent aussi fortement des débouchés qu'offrent les bassins de consommation des vallées et des agglomérations, voire au-delà.

La vocation touristique et de pratique de loisirs est importante (première économie du territoire). Le territoire se démarque par son offre thermale (Allevard et Uriage) et ses trois stations d'altitude (Chamrousse, les 7 Laux et le Collet d'Allevard) complétées par des sites nordiques (notamment Plateau de l'Arselle, Le Barioz, les 7 Laux). Belledonne est par ailleurs reconnue dans le monde de la randonnée et du ski alpinisme, comme un territoire très sauvage avec d'innombrables possibilités de parcours à deux pas de la ville. L'ensemble de ces pratiques, qu'elles soient réalisées dans le cadre de séjours touristiques ou à la journée par les habitants de proximité, confère à Belledonne une vocation très forte d'espace « récréatif », de pratiques sportives et de découverte que le territoire se doit de structurer. Les secteurs du transport (domaines skiables), de l'hébergement/restauration et des services sont ainsi prédominants avec une saisonnalité de l'emploi.

Cette situation met ainsi en évidence :

- l'interdépendance de l'économie locale avec les vallées voisines, et l'enjeu de mobilité entre l'intérieur et l'extérieur du massif,
- et la nécessité de prendre en compte la modification sociologique de la population dans l'identification des besoins et des réponses à apporter.



1.4. Offre de services

Les pôles générateurs de déplacements n'ont pas été cartographiés. Ils sont déterminés selon le niveau de service : densité commerciale, école, collège, équipements sportifs, cinéma, zones d'activité économique, médecin, pharmacie, poste... Un regard sur « l'offre de services de base » du territoire rend également compte des liens entre montagne, vallée et agglomérations.

1.5. Découpage administratif et incidences sur les politiques de mobilité

La chaîne de Belledonne se compose de 84 communes, à cheval sur les départements de l'Isère et de la Savoie et de 6 intercommunalités (Communauté de communes du Grésivaudan, Communauté de communes du Canton de la Chambre, Communauté de communes de l'Oisans, Grenoble-Alpes Métropole, Communauté de communes Cœur de Savoie et Communauté de communes Porte de Maurienne).

Carte annexe 4 – N°7 : Découpage intercommunal

Les politiques de mobilité sont étroitement liées aux découpages intercommunaux. La gouvernance territoriale et la répartition de la compétence transport permettront de l'explicitier.

Ainsi, les dynamiques territoriales observées engendrent un éloignement entre lieux d'habitat et pôles de centralité. Elles intensifient les besoins de déplacements (sur une logique majoritairement « haut-bas ») et complexifient l'organisation de cette mobilité en raison de la dispersion des points à desservir ou de la faible densité de certains secteurs.

2. Quelle gouvernance territoriale au service d'une offre de mobilité cohérente et adaptée aux spécificités du territoire ?

La gouvernance territoriale est à construire entre un espace de projet Belledonne et 4 Autorités Organisatrice de Mobilité (AOM) et 6 intercommunalités à cheval entre montagne et vallée. A la croisée de ces découpages institutionnels et des différentes territorialités, l'enjeu est bien de mailler les différentes politiques menées en terme de mobilité.

2.1. Compétence transport et documents de planification

2.1.1. Données législatives et réglementaires

Les différents actes de la réforme territoriale ont remodelé le partage des compétences en termes de transport. L'ancienne autorité organisatrice de transport urbain (AOTU) est devenue, depuis l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) en 2014, l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Suite à la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) en 2015, les compétences sont réparties comme suit :

REGION Chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports Transports scolaires hors des périmètres de transports urbains (transfert des Départements) Transports publics : Organisation des transports routiers non urbains de personnes = Transports interurbains (Transfert des Départements) Organisation des transports ferroviaires régionaux (conventions avec la SNCF)	DEPARTEMENT Transport scolaire des élèves et étudiants souffrant d'un handicap Voirie départementale Qualification des routes express Plan départemental des itinéraires de promenades et des randonnées pédestres et motorisées INTERCOMMUNALITE Compétence mobilité obligatoire pour les métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération Les communautés de communes peuvent, selon le souhait de leurs membres, choisir de ne pas se doter de cette compétence ou l'exercer en tout ou partie Missions obligatoires : – Organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personnes, - Mise en place d'un service de conseil en mobilité, - Instauration du versement transport(1), - Transports scolaires à l'intérieur des périmètres de transports urbains
	COMMUNE Voies communales Chemins ruraux Pouvoirs de police du Maire en matière de stationnement et de circulation

Figure 2 - Répartition des compétences « transport » et « mobilité » - Marion Chaumontet, 2018

(1)Versement transport (VT) : Les employeurs des secteurs public et privé qui emploient 11 salariés et plus (...) dans le périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité où a été institué le versement transport sont assujettis à la contribution versement transport. Cette contribution destinée à financer les transports en commun est recouvrée par les Urssaf qui sont chargées de la reverser aux autorités organisatrices de la mobilité. (source : <https://www.urssaf.fr>)

On peut noter que le projet de loi d'orientation sur les mobilités prévoyait que la compétence transport devienne obligatoire pour les communautés de communes qui deviendraient donc toutes AOM et percevraient le versement transport. Son passage en conseil des ministres est décalé à l'automne.

Les politiques de mobilité mises en œuvre aux différents échelons institutionnels sont traduites dans plusieurs documents de planification.

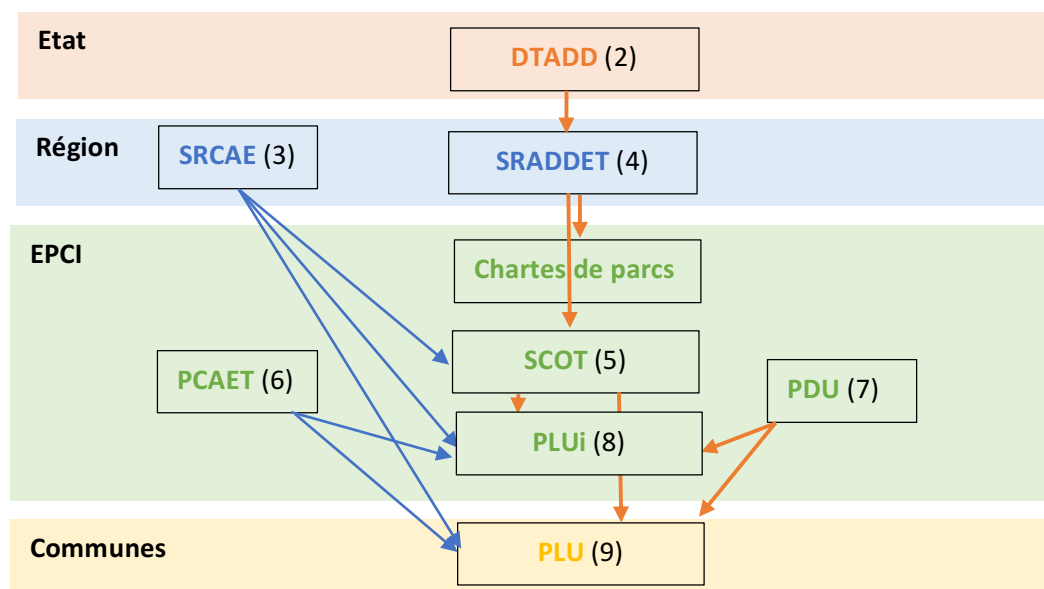


Figure 3 - Documents de planification - Marion Chaumontet : Schéma adapté à partir d'un document de la DDT Savoie, Robert Vidal

- Compatibilité
- Prise en compte, document de référence

(2) La DTADD est la Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable (non adoptée pour les Alpes du Nord).

(3) Le SRCAE est le Schéma Régional Climat Air Energie, élaboré conjointement par le Préfet de Région et le Président du Conseil régional. Il comprend des bilans et diagnostics permettant de connaître et caractériser la situation de référence de la région, ainsi que des orientations et objectifs à la fois quantitatifs et qualitatifs aux horizons 2020 et 2050 :

- des orientations permettant d'atténuer les effets du changement climatique et de s'y adapter ;
- des orientations permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets pour atteindre les normes de qualité de l'air ;
- par zone géographique, des objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre en matière de valorisation du potentiel énergétique terrestre, renouvelable et de récupération et en matière de mise en œuvre de techniques performantes d'efficacité énergétique.

Le SRCAE de Rhône-Alpes a été approuvé en avril 2014, mais annulé par le tribunal administratif en 2016.

(4) Le SRADDET est le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires intégrant le SRI (Schéma Régional de l'Intermodalité). Le SRADDET est en cours d'élaboration par la Région (échéance 28/07/2019).

(5) Les SCOT sont les Schémas de Cohérence Territoriale.

(6) Les PCAET sont les Plans Climat Air Energie Territoriaux. Ils permettent de connaître les émissions du territoire et ses tendances d'évolution, de définir une stratégie avec l'ensemble des acteurs, de fixer des objectifs et des indicateurs pour l'évaluation et de mettre en œuvre les différentes actions de façon cohérente et justifiée. Ils comportent un volet adaptation qui évalue la vulnérabilité du territoire aux changements climatiques. Ils visent deux objectifs :

- limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre : ce sont les mesures dites d'atténuation,
- réduire la vulnérabilité du territoire face aux changements climatiques : ce sont les mesures dites d'adaptation.

Ils sont obligatoires pour les EPCI de plus de 50 000 habitants et deviennent obligatoires (au plus tard le 31/12/2018) pour les EPCI de plus de 20 000 habitants.

(7) Les PDU sont les Plans de Déplacement Urbain. Ils sont obligatoires pour les intercommunalités de plus de 100 000 habitants.

(8) Les PLUi et (9) PLU sont les Plans Locaux d'Urbanisme (intercommunaux)

2.1.2. Traduction sur le territoire de 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.

Les AOM perçoivent le versement transport (VT) permettant de financer les transports en commun. Certaines intercommunalités ont pris une compétence facultative sur les mobilités durables (Cœur de Savoie), ou peuvent agir en délégation de compétences (Cœur de Savoie et Porte de Maurienne sur le transport scolaire). La Communauté de communes de l'Oisans a une compétence « transports touristique et scolaire » spécifiquement sur le secteur des 2 Alpes. Les communes sont également parties prenantes dans le cadre des services à la population.

Carte annexe 4 – N°8 : Compétence transport : Cartographie des Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM)

En termes de documents de planification, le territoire est concerné par 4 SCOT :

- le SCOT RUG (Région Urbaine Grenobloise), validé en 2012 et porté par l'établissement public du SCOT de la région urbaine de Grenoble. Les objectifs en terme de mobilité sont de concevoir une offre de déplacement contribuant à une organisation équilibrée des territoires, et améliorant les fonctionnements urbains et les qualités du cadre de vie ;
- le SCOT Métropole Savoie, validé en juin 2005, modifié en décembre 2013, est porté par le Syndicat Mixte Métropole Savoie. Les objectifs en terme de mobilité sont de développer l'offre de transports en commun et train, d'accompagner les mobilités douces (cyclo-pédestre), de prendre en compte le projet Lyon Turin (notamment ses incidences sur les gares) et de conforter Chambéry comme pôle intermodal ;
- le SCOT Oisans, porté par la Communauté de Communes de l'Oisans, est en cours d'élaboration depuis 2012 ;
- le SCOT Pays de Maurienne, porté par le Syndicat du Pays de Maurienne, est en cours d'élaboration depuis 2014.

Le PDU de la Métropole grenobloise, porté par le SMTc, est en cours de validation. Il a pour ambition d'anticiper les évolutions de tous les modes de déplacements (transports en commun, vélo, marche à pied, voiture, train...) pour le transport de personnes et de marchandises d'ici à 2030. Les enjeux majeurs du nouveau PDU, dont l'élaboration a été décidée par délibération du 6 octobre 2016, sont la transition énergétique, la santé des habitants, la réduction du coût global des déplacements, la structuration équitable de l'offre de mobilité, le respect de la diversité des pratiques ainsi que le renforcement de la multimodalité.

Le PDU du Grésivaudan, porté par la Communauté de Communes du Grésivaudan, est également en cours d'élaboration. Les orientations sont de faire changer les comportements de mobilité et agir à la source sur les besoins de déplacements, de développer l'usage des

transports collectifs, de favoriser le covoiturage, l'auto-stop organisé et l'autopartage, de développer l'usage des modes actifs notamment pour les déplacements de proximité et l'accès aux transports collectifs, d'organiser le stationnement et préserver l'accès tous modes aux centres-villes et centres-bourgs pour conforter leur vitalité, de préserver les possibilités de report modal concernant la logistique et le transport de marchandises et améliorer la desserte des zones d'activité logistiques, et d'améliorer le réseau routier dans une optique multimodale, sans créer d'appel d'air sur le trafic automobile et la périurbanisation.

Grenoble-Alpes Métropole, la Communauté de Communes du Grésivaudan et la Communauté de Communes de l'Oisans ont un Plan Climat Energie Territorial.

L'ensemble des territoires ont une labellisation TEPOS (Territoire à Energie Positive) et/ou TEPCV (Territoire à énergie positive pour la croissance verte). C'est le cas de la Métropole grenobloise, de la Communauté de Communes du Grésivaudan, de la Communauté de Communes Cœur de Savoie, de la Communauté de Communes du Canton de la Chambre et Porte de Maurienne (dans le cadre d'une candidature commune Pays de Maurienne), ainsi que la Communauté de Communes de l'Oisans.

La démarche TEPOS a été lancée en 2010 par le réseau CLER-Réseau pour la transition énergétique, avec le soutien de l'ADEME et de la Région. TEPCV est un appel à projets national, porté par le Ministère de l'énergie, lancé en 2015 pour 5 ans. Ces deux labels, même s'ils comptent quelques spécificités, ont pour objectif de rendre les territoires autonomes en énergie. Les territoires s'engagent ainsi à réduire autant que possible les besoins énergétiques (besoins en énergie des habitants, des constructions, des activités économiques, des transports, des loisirs). Ils favorisent l'efficacité énergétique, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la diminution de la consommation des énergies fossiles au bénéfice du déploiement d'énergies renouvelables dans leur approvisionnement. Les objectifs sont ambitieux concernant notamment les mobilités. A titre d'exemple, la communauté de communes Cœur de Savoie a fixé les objectifs suivants : baisser les consommations énergétiques liées aux transports de 135 GWh/an à 15 GWh /an, soit une diminution de 120 GWh/an ; augmenter le taux d'occupation des véhicules de 1 à 2 personnes pour les trajets domicile-travail ; avoir 50% des actifs qui effectuent quotidiennement du covoiturage ; avoir 32% des actifs qui effectuent 2 jours par semaine du télétravail.

2.2. Quelles position et plus-value de l'Espace Belledonne dans la gouvernance territoriale ?

Nous l'aurons compris, le périmètre d'étude, au croisement de plusieurs territoires, nécessite une réflexion et la mise en œuvre de solutions partenariales, notamment avec les différents échelons institutionnels (communes, intercommunalités, départements, Région) et les autorités organisatrices de mobilités (AOM).

C'est dans le cadre du contrat de partenariat entre la Région Auvergne Rhône-Alpes et l'Espace Belledonne pour la période 2018-2020, et sur proposition d'Emilie Bonnivard, députée de la 3^e circonscription de la Savoie sous l'étiquette Les Républicains, conseillère régionale, que la thématique des mobilités a été intégrée.

Les membres du Bureau de l'Espace Belledonne ont été au départ assez interrogatifs sur la plus-value et le positionnement à adopter face aux autorités compétentes. Plusieurs points de vigilance ont été actés, dont ceux de la complémentarité des actions, et de la concertation avec les intercommunalités et les communes. Attachée territoriale, chargée de projets au sein de Grenoble-Alpes Métropole, intervenant sur les champs de compétences de l'Etablissement

Public à Caractère Intercommunal (EPCI), cette question de légitimité était assez nouvelle pour moi.

En réalité, les entretiens menés avec des représentants techniques ou politiques des départements, intercommunalités et communes, ont permis de relever de réelles attentes vis-à-vis d'Espace Belledonne sur ces questions de mobilités. Elles s'expriment différemment selon les échelons institutionnels et les secteurs. Nous les avons combinées et traduites de la manière suivante :

- Visibilité et accessibilité de l'offre de mobilité durable à l'échelle du massif (à la croisée des 4 AOM et des 6 intercommunalités).
- Regard différent sur des périmètres administratifs organisés : 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 ? Qui la porte ?
- Identification des manques potentiels et des améliorations à imaginer, à co-construire, avec des expérimentations à mener de manière partenariale.
- Partage d'expérience, maillage, activation territoriale, accélération de projets et d'initiatives.
- Mobilisation des habitants avec un accompagnement au changement de comportement.
- Traduction dans le projet de territoire de Belledonne.

Notons par ailleurs que la gouvernance se joue de manière différente selon les territoires, avec la présence (ou pas) d'une intercommunalité AOM, et des communes plus ou moins investies sur ces questions de mobilité (fonction notamment de leurs moyens d'agir).

Ces organisations territoriales ont un impact sur l'offre de mobilité, qui sera détaillée ultérieurement ; et sur le positionnement différencié que pourra avoir l'Espace Belledonne.

Concernant l'espace de projet Belledonne, la gouvernance globale et stratégique du projet est assurée par le Bureau d'Espace Belledonne. Ce dernier, représentatif des adhérents de l'association, est composé d'acteurs publics et socio-économiques. Au regard de la thématique des mobilités, le choix est fait d'instances de validation et de suivi différentes selon deux entrées : la mobilité du quotidien et les mobilités touristiques.

Concernant la mobilité du quotidien, un comité de suivi sera constitué, composé de représentants des 6 intercommunalités, des communes, d'acteurs socio-économiques, d'habitants, et d'acteurs ressources (agence écomobilité notamment). Il se réunira 2 à 3 fois par an selon les besoins.

Concernant les mobilités touristiques, le suivi du projet est réalisé par le comité technique et le comité de pilotage d'« Espace Valléen », programme de développement et de diversification touristiques mené sur le territoire, déjà existants. Ces instances réunissent les acteurs du tourisme, les départements, les intercommunalités et les communes. Dans le cadre du programme « Espace Valléen de Belledonne » qui comprend la grande majorité des communes de Belledonne, une fiche action s'intitule « Organiser l'accueil et les mobilités touristiques en Belledonne » avec comme objectifs de faciliter et encourager les déplacements des clientèles pour venir en Belledonne, et se déplacer une fois sur place ; et de renforcer les liens avec les territoires voisins, dont les agglomérations. Des opérations sont associées. La première vise la réalisation d'un schéma des mobilités touristiques et/ou d'accueil en Belledonne. La deuxième a pour objectif la mise en place d'opérations tests en mobilité et/ou signalétique d'accueil.

Une information et un point d'étape sur la mission ont été faits lors d'un Comité technique Espace Valléen le 27 avril 2018 et d'un comité de pilotage Espace Valléen le 13 juin 2018.

Par ailleurs, la concertation fait partie intégrante du projet. Elle est entendue comme un processus global qui inclut l'ensemble des acteurs du projet : élus, techniciens, acteurs socio-économiques, habitants, afin de partager les enjeux, les possibles, et d'accompagner le changement.

Les modalités d'animation seront adaptées par secteur territorial, avec une identité géographique et un contexte politique spécifiques. Les sujets abordés concerneront la mobilité du quotidien avec le fonctionnement pendulaire villages/vallées mais également entre hameaux et bourgs de villages. Des sujets de dimension de massif pourront aussi être traités, tels que les mobilités « montagne » / « montagne » (qui concerneront plus le tourisme). Le projet, la stratégie et le plan d'actions seront adaptés en fonction des retours de cette concertation.

Une première réunion s'est tenue le 12 juin dernier à La Ferrière dans le cadre d'une démarche plus globale portée par l'Espace Belledonne de mobilisation des habitants autour du projet de territoire de Belledonne. Les échanges et propositions ont été riches. Ils se poursuivront lors d'un Forum programmé le 14 novembre prochain. Un compte-rendu de la soirée est consultable en annexe 1.

Le schéma ci-dessous présente l'organisation de la gouvernance sur la thématique des mobilités, à l'échelle du projet Belledonne. Différents groupes de travail, pilotés principalement par les intercommunalités, constituent également l'armature et alimentent le projet de territoire.

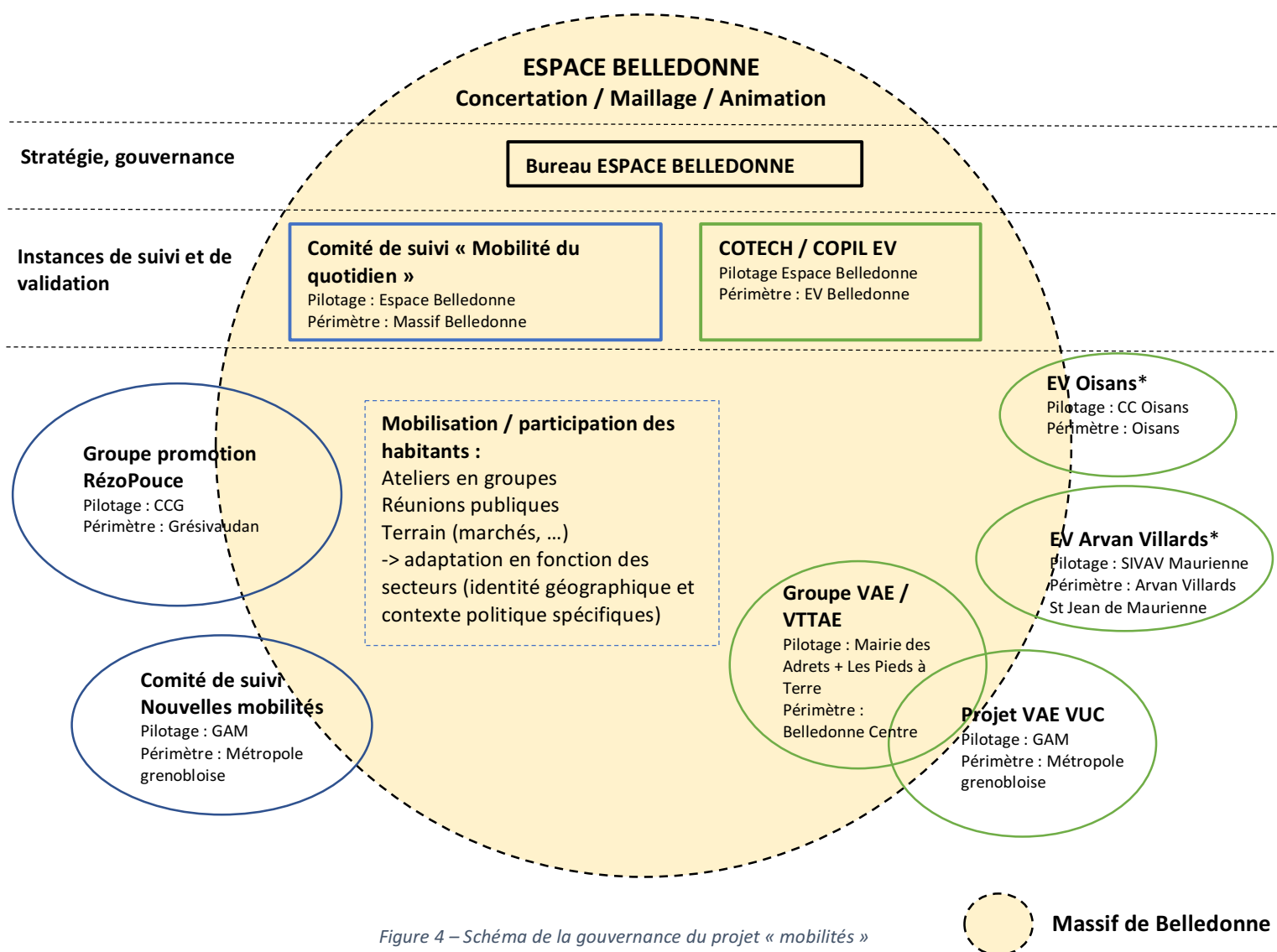


Figure 4 – Schéma de la gouvernance du projet « mobilités »

* L'Espace Valléen Belledonne ne couvre pas l'ensemble du territoire du massif de Belledonne. Deux autres Espaces Valléen, Oisans et Arvan Villards, concernent une partie du territoire et sont associés au projet.

3. Des besoins et des attentes diverses en matière de déplacements par des usagers distincts

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 cette phase de diagnostic, le choix est 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 le découpage intercommunal pour la mobilité du quotidien.

La présentation de l'offre de mobilité, ainsi que les propositions d'actions, permettront dans un deuxième temps de mettre en lumière les éventuelles interactions entre ces mobilités.

Au préalable, il est proposé d'analyser le réseau viaire et le trafic routier. Ce dernier donne des indications précieuses à la fois sur les mobilités du quotidien et les mobilités touristiques.

3.1. Réseau viaire et trafic routier

Carte annexe 4 – N°9 : Réseau viaire et trafic routier

Les vallées de l'Isère et de la Maurienne sont traversées par des axes autoroutiers, l'A41 et l'A43, qui ont une fonction « transport » ayant pour caractéristique de favoriser les grands débits de circulation, la vitesse, la fluidité. Le transit est important, particulièrement sur l'A41, dû à la position stratégique de la vallée de la Maurienne pour se rendre en Italie.

Ces axes, grâce à leurs diffuseurs (Gières, Montbonnot, St Nazaire les Eymes, Bernin, Crolles, Le Touvet, Pontcharra, Montmélian, St Pierre d'Albigny, Aiton, St Pierre de Belleville, La Chambre), constituent des points d'accès majeurs pour le territoire et notamment les sites touristiques. Ils permettent de rejoindre les agglomérations voisines (Grenoble, Chambéry, Albertville), et des destinations plus lointaines (Italie, Lyon, Genève...).

Le réseau viaire de Belledonne a une fonction d'accessibilité qui assure la distribution dans des zones où la circulation est relativement faible et les poches d'habitat sont moins denses. Il n'existe que deux routes traversantes, via les Cols du Grand Cucheron et du Glandon.

L'Oisans n'est pas traversé par un axe autoroutier, mais le territoire connaît différents flux qui en font un lieu de passage important. La route principale est la D1091, orientée Est-Ouest. Elle permet de rejoindre Grenoble et Briançon par la vallée de la Romanche. La majorité des flux est concentrée sur cette artère principale, même si le Département de l'Isère précise que le trafic moyen journalier annuel sur la RD1091 est en baisse entre 2011 et 2016. Cette baisse s'explique par la fermeture du Chambon (RD1091) de manière périodique à partir du 10 avril 2015. L'axe Nord-Sud est assuré par la RD526 qui relie l'Oisans à la Vallée de la Maurienne, fermée en hiver.

L'analyse des comptages permanents (données 2017 pour le Département de l'Isère) permet d'identifier des secteurs particulièrement touchés par la saisonnalité. Certains axes, desservant les stations de ski, connaissent un très fort coefficient de saisonnalité hivernale, jusqu'à +50% par rapport aux moyennes annuelles, notamment sur les RD111 (voies d'accès principales à la station de Chamrousse), sur la RD5 Brié Nord et Sud, sur la RD250 à Champ-Près-Froges (accès aux stations des Sept Laux et de Prapoutel), voire une fréquentation triplée sur la RD1091 à

Gavet (accès aux stations de l'Oisans). La RD526 (Allemont) connaît un fort coefficient de saisonnalité, mais plutôt estival (accès Col du Glandon), la route étant fermée l'hiver.

Des secteurs sont moins touristiques (moins touchés par la saisonnalité et les vacances scolaires). Les trajets domicile/travail constituent la part la plus importante de trafic avec des pics horaires le matin entre 7h00 et 9h00 et le soir entre 17h00 et 19h00, comme la RD525 Goncelin (montée Allevard), ou encore la RD523 au niveau de Tencin.

Et certains secteurs connaissent un flux de transport de marchandises plus conséquent avec une part de poids lourds plus importante : la RD525B au niveau de Pontcharra ou encore la RD1091 au niveau du Péage de Vizille.

Un tableau reprenant les comptages permanents sur le territoire de Belledonne est à consulter en annexe n°3.

Le Département de l'Isère a également communiqué les données sur leurs comptages ponctuels. Ces derniers sont exploités dans le cadre des mobilités touristiques (Ils seront intégrés aux fiches d'identité des portes d'entrée touristique).

3.2. La mobilité du quotidien

3.2.1. Méthodologie

La configuration des sommets alignés de Belledonne du sud au nord et l'absence de vallées profondes internes à la chaîne n'offrent pas de liaison aisée entre les parties est et ouest. Cela ne facilite pas les échanges entre les bassins de vie qui bordent le massif. Belledonne s'est ainsi développée en secteurs géographiques à l'identité forte, comme autant d'organisations sociales indépendantes les unes des autres : le Val Gelon et la vallée des Huiles, le massif des Hurtières, le Pays d'Allevard avec la vallée du Haut Bréda, les balcons de Belledonne ou encore le triangle sud de Belledonne (Chamrousse-Uriage-Vizille). Ainsi, le choix s'est porté sur une analyse et une présentation des données par EPCI, et par secteurs définis à l'intérieur du découpage intercommunale selon une logique « haut » - « bas » et des « territorialités vécues ». 12 secteurs ont ainsi été tracés :

Carte annexe 4 – N°10 : La mobilité du quotidien : Représentation graphique des secteurs d'étude

1 – GAM : Brié et Angonnes, Séchilienne, Vaulnavey-le Bas, Vizille, Vaulnavey-le Haut, St-Martin d'Hères, Herbeys, Poisat, Gières, Venon, Domène, Eybens, Murianette

2 - Vallée des Huiles : Etable, La Table, Le Pontet, Bourget en Huile, Presles, Le Verneil

3 - Belledonne sud : Chamrousse, Saint-Martin d'Uriage

4 - Basse vallée Coeur de Savoie (2 vallées Isère et Gelon) : Villaroux, Rotherens, Hauteville, Villard-D'Héry (coté Isère), Betton-Bettonet, Chateaneuf, Bourgneuf, Champ Laurent, Chamoux sur Gelon, Montendry, Arvillard, La Trinité, Les Mollettes, La Chapelle Blanche, Coise St Jean Pied Gauthier (coté Isère), La Croix de La Rochette (Gelon), Laissaud (nord de Pontcharra), Saint-Hélène du Lac, Planaise (coté Isère), St Pierre de Soucy (Isère), Villard Sallet, Détrier, La Rochette, La Chavanne (coté Isère), Villard-Léger,

5 - Oisans : Livet-Gavet, Vaujany, Allemont

6 - Porte de Maurienne : Aiguebelle, Saint-Léger, Saint Alban d'Hurtières, Saint Pierre de Belleville, St Georges d'Hurtières, Montgilbert,

7 - Maurienne : Saint Rémy de Maurienne, St Etienne de Cuines,

8 - Vallée des Villards : Saint Colomban les Villards, Saint Alban des Villards

9 - Secteur d'Allevard : Allevard, Crêt en Belledonne, La Chapelle du Bard, Le Moutaret

10 - Belledonne Centre / Balcons : Hurtières, Laval, Les Adrets, Theys, Revel, Ste Agnès, La Combe de Lancey, Saint-Jean Le Vieux, Saint Mury Monteymond

11 - Grésivaudan : La Pierre, Saint Maximin, Tencin, Goncelin, Le Cheylas, Pontcharra, Le Versoud, Froges, Le Champ Prés froges, Villard Bonnot

12 - Vallée du Bréda : La Ferrière, Pinsot

Les données statistiques sont issues principalement de l'INSEE, de l'EMD (Enquête Ménage Déplacements) 2010 de la grande Région grenobloise, de l'Observatoire des déplacements de la Région grenobloise, de l'Enquête Déplacement du Grand Territoire Savoie 2008, de l'OREGES (Observatoire Régional de l'Energie et des Gaz à Effet de Serre), et des PDU.

L'Enquête Ménages-Déplacements (EMD) est une photographie des déplacements réalisés par les habitants d'un territoire, un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi), par tous les modes de transport. Les EMD sont un outil de connaissance de la mobilité quotidienne d'une population habitant dans un périmètre, et un élément essentiel pour élaborer et évaluer les politiques de déplacement. Les EMD sont réalisées selon la méthodologie dite "standard Certu", conçue au milieu des années 70 et régulièrement mise à jour. Le respect de cette méthode garantit la fiabilité et la comparabilité des résultats (dans l'espace et dans le temps). Les enquêtes portent sur un échantillon représentatif de ménages correctement dispersés sur l'aire d'étude, la taille de l'échantillon étant fixée de manière à permettre une analyse sectorielle. Elles sont réalisées en face à face auprès de toutes les personnes âgées d'au moins 5 ans habitant le logement et recensent les caractéristiques des ménages (localisation, logement, motorisation, ...) et des personnes (âge, sexe, profession, ...) ainsi que la description précise de tous leurs déplacements réalisés la veille du jour d'enquête (restreints aux jours ouvrables de semaine, hors vacances scolaires, entre octobre et avril). Les distances parcourues ne sont pas relevées directement par les enquêteurs auprès des personnes enquêtées. Elles sont reconstituées par un calcul a posteriori, en fonction d'une part des lieux d'origine et de destination indiqués par la personne, et d'autre part du mode de déplacement. Le budget-distances correspond à la somme des distances parcourues au cours de la journée.

Un point de vigilance est à noter concernant l'analyse statistique, avec certains secteurs qui comptent peu d'habitants, donc peu d'actifs, peu de scolaires... (Vallée des Villards, Vallée du Bréda). Les données statistiques agrégées à cette échelle sont à prendre avec précaution et ne sont données qu'à titre indicatif.

Enfin, afin d'avoir une analyse plus qualitative, des entretiens ont été menés auprès des acteurs suivants : Région, Départements, intercommunalités, communes, AURG, OREGES, CEREMA, PNR, Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc. La table des entretiens est à consulter en page 51.

3.2.2. Résultats : Motifs et modalités de déplacement des habitants de Belledonne

Au préalable, il paraît intéressant de rappeler l'enjeu environnemental lié aux déplacements, et le poids des transports en terme de consommation énergétique.

3.2.2.a. Part du transport routier dans la consommation énergétique territoriale

Selon les données de l'Observatoire Régional de l'Energie et des Gaz à Effet de Serre (OREGES), la consommation énergétique totale sur le territoire est de 4559 GWh. La part transport représente 1150 GWh, soit 25% de cette consommation énergétique. Il s'agit du 3ème poste

derrière l'industrie (29%) et le résidentiel (27%). Néanmoins, nous pouvons noter que la consommation énergétique liée à l'industrie, même si elle pèse lourd, est très localisée : elle concerne principalement les communes de La Rochette, Livet et Gavet et du Cheylas. Ainsi, dans la très grande majorité des secteurs, le transport et le 2^{ème}, voire dans certains cas le 1^{er} poste de consommation énergétique.

Par ailleurs, le transport de personnes et de marchandise est un générateur important d'émission de gaz à effet de serre (GES). A titre d'exemple, sur le Grésivaudan, il génère en 2013 42% des émissions de gaz à effet de serre (GES), liées pour 64% aux transports de personne et pour 36% aux transports de marchandise. (source : diagnostic du PDU Grésivaudan d'après des données de l'OREGES).

Le transport a également une contribution significative d'émission de polluants, avec une exposition des populations à une mauvaise qualité de l'air. A titre d'exemple toujours, selon les modélisations réalisées par Air-Rhône-Alpes, les transports représentent environ 20% des émissions de particules fines réalisées sur le territoire du Grésivaudan, et plus de 80% des émissions d'oxydes d'azote (NOx).

Carte annexe 4 – N°11 : Consommation énergétique et part du transport routier par intercommunalité

Carte annexe 4 – N°12 : Consommation énergétique et part du transport routier par secteur

La terminologie « Tous secteurs hors branche énergie » correspond aux différents secteurs que sont l'agriculture, le résidentiel, le tertiaire, l'industrie (hors branche énergie), la gestion des déchets, les transports routiers et les autres transports. A l'inverse, la branche énergie (qui n'est pas comptabilisée) correspond à la transformation d'énergie (par exemple les raffineries).

La part du transport routier sur les communes de la Maurienne et Cœur de Savoie est énorme (74% pour le secteur Porte de Maurienne). Ce chiffre s'explique par le trafic autoroutier très conséquent.

Ainsi, s'il était nécessaire de le démontrer, les données sur l'impact environnemental du transport routier (consommation énergétique, pollution atmosphérique, émissions de gaz à effet de serre, consommation d'espace, ...), et notamment du transport routier des personnes, interpellent fortement et confirment la volonté d'un projet concerté, à l'échelle du massif pour une mobilité durable.

Le diagnostic est affiné ci-dessous pour mieux comprendre les motifs et les habitudes de déplacement, et identifier les leviers d'action.

3.2.2.b. Motifs de déplacements

Les nouvelles populations qui s'installent en Belledonne consacrent un temps croissant aux déplacements du fait de la décorrélation des lieux de résidence, d'emploi, de loisirs...

Les motifs de déplacement des habitants sont nombreux. Le travail représente le 1^{er} motif, les achats le 2^e ; viennent ensuite les loisirs, les études...

Un déplacement est l'action, pour une personne, de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité, en utilisant un ou plusieurs modes de transports sur la voie publique. (Source EMD).

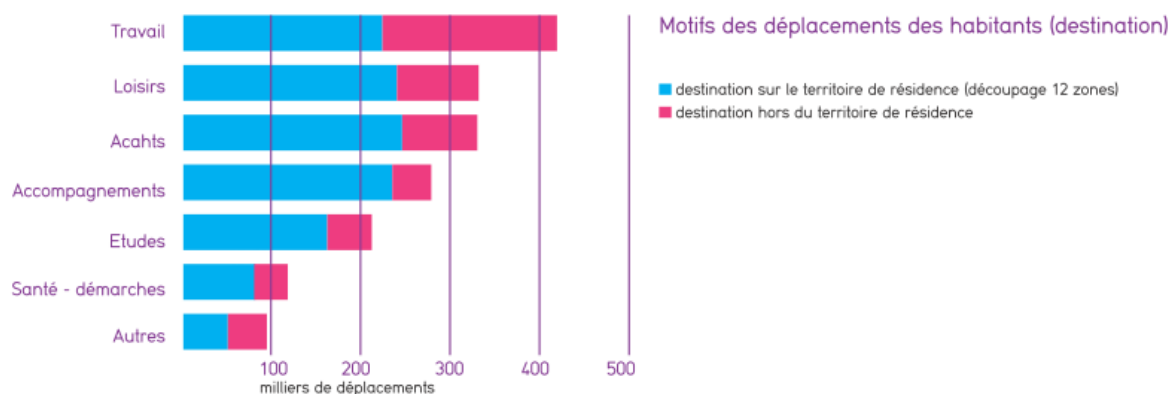


Figure 5 - Motifs des déplacements des habitants – Source EMD grande Région grenobloise, 2010

C'est pour travailler que les habitants réalisent les plus longues distances, et quittent leur secteur de résidence. Les actifs sont les plus mobiles surtout s'ils exercent une activité à temps partiel. Les déplacements « obligés » (domicile-travail et domicile-études) représentent un quart du total des déplacements.

Les habitants de Belledonne réalisent environ 3,4 déplacements par jour et par personne (à partir de 5 ans). Cette donnée résulte d'un croisement des données EMD 2010 grande Région grenobloise concernant les sous-secteurs Grésivaudan et Chamrousse-Vizille et des données de l'Enquête Déplacements du Grand Territoire de Métropole Savoie et de l'Avant Pays Savoyard 2008.

D'après l'EMD pour le secteur Grésivaudan (tout le périmètre intercommunal et non uniquement les communes de Belledonne), les habitants parcourent environ 29 km par jour en moyenne et par personne.

Une autre donnée, même si elle est partielle, est intéressante : dans les communes de la Communauté de Communes Cœur de Savoie classées en territoire rural, 72% des déplacements (tout motif et pas uniquement les déplacements Domicile-Travail) sont faits en voiture. Une différenciation est faite entre voiture conducteur et voiture passager avec un rapport 88% / 12%. Le covoiturage entre également dans cette catégorie.

3.2.2.c. Nombre moyen de véhicules par habitant

Carte annexe 4 – N°13 : Nombre moyen de véhicules par habitant et par intercommunalité

Carte annexe 4 – N°14 : Nombre moyen de véhicules par habitant et par secteur

Le nombre moyen de véhicules par habitant sur le territoire est important. Il oscille selon les secteurs entre 0,64 (secteur Pays d'Allevard) ou encore 0,67 (secteur GAM) et 0,76 (secteur Vallée des Huiles), alors qu'il est de 0,58 sur la grande Région grenobloise et de 0,53 sur l'agglomération grenobloise.

Le taux de motorisation dépend beaucoup du type d'habitat. Il est plus élevé chez les ménages habitant une maison que chez ceux en appartement. A titre d'exemple, sur le périmètre du Grésivaudan (source : diagnostic du PDU, 2018), les ménages qui vivent en appartement possèdent très rarement plus de trois voitures, alors que 11% des ménages qui vivent en maison sont dans ce cas. Le taux de motorisation dépend aussi de manière assez évidente du lieu de résidence et de l'offre de mobilité.

3.2.2.d. Nombre et flux des actifs

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.



Carte annexe 4 – N°15 : Nombre et flux des actifs par intercommunalité

Carte annexe 4 – N°16 : Nombre et flux des actifs par secteur

L'attraction des agglomérations grenobloise et chambérienne est plus ou moins forte selon les secteurs. Nous les différencions selon la typologie suivante :

Très forte attraction de l'agglomération grenobloise :

Pour les 4 secteurs GAM, Belledonne Sud, Balcons de Belledonne et Grésivaudan, la première commune de destination concernant les flux domicile-travail est Grenoble, avec des taux variant de 32% pour le plus important (secteur GAM) à 16%.

GAM et Belledonne Sud sont entièrement tournés vers l'agglomération grenobloise. Pour les secteurs Balcons de Belledonne et Grésivaudan, la 2^e commune de destination est Crolles avec respectivement 10% et 12% des actifs qui y travaillent.

Forte attraction de l'agglomération grenobloise :

Les secteurs d'Allevard, de la vallée du Bréda, et de l'Oisans connaissent également une forte attraction de l'agglomération de Grenoble avec 11% des actifs qui se rendent à Grenoble.

Pour le secteur d'Allevard, Crolles est néanmoins la 1^{ère} destination avec un taux de 13%.

Allevard et Saint-Pierre d'Allevard (nouvelle commune Crêts en Belledonne) accueillent également une forte proportion d'actifs.

Forte attraction de Chambéry :

Cette attractivité est forte pour les secteurs Gelon/Isère, Vallée des Huiles et Porte de Maurienne, avec des taux variant entre 7% et 14%.

Secteurs de montagne plus enclavés, avec une attraction moins forte des agglomérations :

Saint-Jean de Maurienne concentre les emplois pour les secteurs Vallée des Villards et Maurienne.

Le secteur de l'Oisans, même s'il est tourné vers Grenoble, concentre aussi un fort taux d'emplois sur Bourg d'Oisans (22%), puis à moindre mesure Vaujany (9%) et Vizille (7%).

On peut noter qu'en Oisans, les emplois sont souvent saisonniers et la majorité (60%) vient de communes relativement éloignées. En effet, les saisonniers peuvent loger sur place mais déclarer habiter dans une autre région.

3.2.2.e. Mode de transport domicile - travail



Carte annexe 4 – N°17 : Mode de transport domicile-travail par intercommunalité

Carte annexe 4 – N°18 : Mode de transport domicile-travail par secteur

L'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail prédomine largement. Il oscille entre 71% et 90% selon les secteurs de Belledonne.

La part des 2 roues est très faible, particulièrement en secteur de montagne (Oisans, Balcons de Belledonne, Vallée du Bréda), mais également sur les secteurs Porte de Maurienne, Grésivaudan, ou Gelon / Isère. Le secteur GAM compte 7% de 2 roues. La topographie joue un rôle prépondérant sur la part modale de 2 roues, mais également la distance à parcourir. Le report modal sur le vélo, voire le vélo à assistance électrique (VAE), sera à regarder selon la notion d'aire de pertinence définie notamment par l'agence écomobilité de Savoie.

Ces chiffres soulignent l'enjeu d'amélioration de la desserte des pôles d'emplois par des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle et soulignent qu'il existe un réel potentiel de réduction de l'usage de l'automobile.

3.2.2.f. Nombre et flux des scolaires

La terminologie « scolaires » comprend les élèves du 1^{er} degré (pré-élémentaire, élémentaire, ASH-scolarisation des élèves handicapés), du 2nd degré (1^{er} cycle, 2nd cycle professionnel, général, technologique, SEGPA), les apprentis et les étudiants de l'enseignement supérieur.

Les scolaires étudiant dans leur commune de résidence sont donc très majoritairement les primaires.

A l'inverse, les collégiens, lycéens et étudiants représentent les scolaires étudiant hors de leur commune de résidence.



Carte annexe 4 – N°19 : Nombre et flux des scolaires par intercommunalité

Carte annexe 4 – N°20 : Nombre et flux des scolaires par secteur

La technique d'enquête de l'INSEE se base sur un échantillonnage « au quart ». Le nombre de scolaires indiqué sur la carte est celui des scolaires enquêtés et non celui du nombre total de scolaires.

Le Maire de La Ferrière relève des difficultés de transport des lycéens depuis la vallée du Bréda jusqu'au lycée de Pontcharra. Le service de transport scolaire ne prévoit qu'un trajet le lundi matin et un trajet le vendredi soir, imposant aux lycéens de la vallée d'être internes. Les parents d'élèves souhaiteraient que les lycéens puissent être demi-pensionnaires.

3.2.2.g. Synthèse : proposition de typologie par secteur

En synthèse, nous pouvons retenir :

- une population en croissance, issue d'une forte périurbanisation ;
- avec des caractéristiques sociologiques qui évoluent ;
- 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.

Néanmoins, l'analyse cartographique des différentes données montre des disparités entre les différents secteurs de Belledonne.

Une typologie est proposée ci-dessous.

- Secteurs « bas » :

Nous identifions 4 secteurs dans cette rubrique : les secteurs « GAM », « 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 », « 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.

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. A titre d'exemple, Vaujany est une des communes supports du domaine skiable de L'Alpe d'Huez (avec Auris, Huez, Oz et Villard-Reculas). Ces communes constituent des pôles de population mais aussi les zones d'emplois. En hiver, la population est multipliée par quinze et connaît une vraie diversification des usagers des services proposés.

Ainsi, l'objectif est de pouvoir compléter l'état des lieux avec l'analyse des mobilités touristiques. En effet, Belledonne est une destination touristique avec plus de 40 000 lits touristiques (source : diagnostic Espace Valléen, 2017). Elle compte de nombreuses portes d'entrée touristique, telles que les stations alpines (Chamrousse, les 7 Laux, le Collet d'Allevard) et thermales (Uriage et Allevard), mais également des sites naturels spécifiques (Freydières, Prabert...) qui connaissent une forte pression des pôles urbains.

3.3. Les mobilités touristiques

Les besoins en termes de déplacements de la clientèle touristique diffèrent de ceux des habitants. 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.

Le développement touristique est un enjeu majeur pour le territoire. Une offre de transports destinée aux touristes repose sur une stratégie marketing très différente de celle que l'on peut avoir l'habitude d'appliquer au sein d'un réseau à vocation de service public à destination des habitants. Au-delà de répondre aux besoins exprimés, il s'agit d'amener les clientèles touristiques à faire des déplacements qu'elles n'auraient peut-être pas effectués sans l'offre de transports, et de les faire sans utiliser leur voiture personnelle.

La question d'une offre de service publique et/ou marchande se pose également. En ce sens, la Communauté de communes du Grésivaudan a transféré en 2017 le transport saisonnier du service déplacements au service tourisme. Cette nouvelle focale « tourisme » réinterroge ainsi les besoins de la clientèle et le rôle de la collectivité.

3.3.1. Méthodologie

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 ;
- Différenciation des besoins selon les saisons. L'hiver reste la période la plus dynamique pour les zones de montagne avec la pratique du ski. Néanmoins, les activités extérieures estivales sur ces territoires ont tendance à nettement se développer. En effet, le territoire de Belledonne, via les programmes « Espaces Valléens », souhaite renforcer son attractivité touristique estivale avec notamment le développement de 3 produits emblématiques : le GR®738 de la Haute-Traversée de Belledonne inauguré fin juin, le cyclotourisme et l'artisanat. Les activités d'été demandent beaucoup de déplacements : les départs de randonnées, les lieux d'activités de VTT, les activités cyclistes sont autant de pratiques qui demandent de parcourir le territoire durant la totalité du séjour. Pour certaines, la question du déplacement peut se complexifier avec la nécessité de transporter un matériel assez lourd ou encombrant.

Un document partagé est mis en ligne pour que les partenaires identifiés sur cette thématique puissent valider les portes d'entrée et compléter les fiches d'identité afférentes. Le travail est en cours et sera finalisé dans le courant du second semestre.

*Dans le cadre du diagnostic Espace Valléen réalisé en 2017, les clientèles de Belledonne ont été définies selon 2 catégories :

■ *Les touristes : ils peuvent être eux-mêmes « classés » en plusieurs catégories :*

- *Ceux qui viennent dans la famille ou chez des amis : plus de la moitié du parc d'hébergement de Belledonne est composé de résidences secondaires. De fait, bon nombre de séjours s'organisent en famille, entre amis, sur des durées variables. Ce marché est difficilement identifiable mais il a un impact certain sur l'économie locale.*

- *Les groupes d'enfants et de jeunes. Belledonne compte près de 9 000 lits touristiques en centres de vacances ou auberges de jeunesse. Si, au cœur des saisons, les taux de remplissage semblent être satisfaisants, les fins de saison sont plus problématiques.*

- *Les curistes : les thermes d'Allevard accueillent près de 4500 curistes en séjour par an. Les enquêtes de satisfaction des thermes font ressortir un manque d'offre et de services.*

- *Les étrangers : originaires pour beaucoup du Bénélux, ces clientèles ont été citées à maintes reprises par les hébergeurs. Le château de Vizille capte également beaucoup de clientèles étrangères, mais qui logent plutôt en dehors du territoire.*

■ *Les excursionnistes :*

La chaîne de Belledonne s'étend de Grenoble à Chambéry, le long de la vallée de l'Isère, représentant des bassins de population regroupant près de 700 000 habitants. Plusieurs catégories de visiteurs peuvent être identifiées :

- *Les classes socio-économiques professionnelles supérieures ;*

- *Les étudiants : les deux agglomérations accueillent près de 70 000 étudiants ;*

- *Les jeunes des vallées : de nombreuses structures (Ville de Grenoble, Départements de l'Isère et de la Savoie, la Coopération Montagne, ...) œuvrent pour l'accueil des jeunes à la montagne et notamment des jeunes urbains vivant au pieds des massifs ;*

- *Les curistes d'Uriage : à la différence d'Allevard, ces curistes sont originaires de Grenoble et ses environs et font l'aller-retour chaque jour, sans profiter de l'offre sur place ;*

- *Les stations de Belledonne : Si Chamrousse comptabilise le plus gros parc d'hébergements du territoire, il n'en demeure pas moins que les stations de Belledonne sont fréquentées par des clientèles de proximité. Si le Collet parvient à attirer des clientèles savoyardes, celles-ci dépassent rarement le Pays d'Allevard.*

3.3.2. Résultats : des portes d'entrée touristique nombreuses

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. (Une analyse plus fine de l'offre est proposée dans la suite du rapport).

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.

Carte annexe 4 – N°21 : Cartographie des portes d'entrée touristique sur le territoire de Belledonne

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

Les fiches d'identité afférentes à chacune des portes d'entrée sont en cours de réalisation (document partagé avec les acteurs touristiques). Elles restent donc pour le moment des documents de travail consultables en annexe n°3.

Les flux touristiques observés se déclinent de manière saisonnière.

En hiver, la pratique du ski génère d'importants flux qui se concentrent sur La station de Chamrousse, Theys et Les Adrets avec les stations de Prapoutel et de Pipay (domaine des 7 Laux), Le Pays d'Allevard avec Le Collet d'Allevard, la station du Pleynet (domaine des 7 Laux) et le domaine nordique du Col de Barrioz, la vallée de la Romanche avec l'accès aux stations de l'Oisans et notamment à Vaujany (support de station – domaine relié de l'Alpe d'Huez) et la Vallée des Villards (accès à la station de St Colomban des Villards).

Ces stations fonctionnent beaucoup avec une clientèle de proximité, qui vient à la journée ou à la demi-journée, notamment le week-end ou pendant les vacances, avec des hyperpointes de trafic sur les voies d'accès 10 à 15 jours par an qui correspondent aux belles journées d'hiver de week-end ou de vacances scolaires. Ces hyper-pointes sont marquées par une forte saturation des capacités de stationnement pouvant entraîner, sur certains sites, une fermeture des accès. Elles sont également pénalisantes pour les bourgs et villages situés sur les voies d'accès aux stations. Les stations qui proposent une offre d'hébergement touristique (Chamrousse, Vaujany, Prapoutel, Le Pleynet et Le Collet d'Allevard dans une moindre mesure) sont moins dépendantes de la clientèle à la journée. Cette clientèle touristique (qui passe une ou plusieurs nuits sur place) laisse généralement sa voiture au parking pendant la durée du séjour ce qui induit une demande de stationnement supplémentaire sur l'espace public car les complexes immobiliers ne sont souvent pas dotés de parkings (ainsi, à Chamrousse, 80% des logements ne disposent pas de parkings privés). Cette clientèle est également demandeuse

de meilleures connexions en transports collectifs vers les gares desservies par les TGV (Grenoble, mais aussi Chambéry).

En été, les sites et les activités sont plus diversifiées. Les stations de montagne (Chamrousse, Les Sept-Laux, Le Collet d'Allevard, ...) restent très attractives pour de multiples activités de pleine nature mais aussi comme lieu de séjour pour celles qui proposent de l'hébergement touristique. Par ailleurs, de nombreuses pratiques de loisirs plus diffuses ont lieu toute l'année pour peu que le temps s'y prête : randonnée à pied ou à ski notamment.

De manière plus spécifique, les stations thermales reçoivent leurs curistes entre mars et novembre (Uriage) ou entre avril et octobre (Allevard). Allevard accueille en séjours environ 4000 curistes par an, hébergés sur place dans des meublés ou des résidences de tourisme, ce qui génère une demande de stationnement supplémentaire pendant ces périodes mais aussi des besoins de connexion vers les gares pour la clientèle qui ne souhaite pas venir en voiture. Uriage accueille environ 4 500 curistes par an. Ces curistes sont originaires de Grenoble et ses environs et font l'aller-retour chaque jour.

Les stations thermales accueillent en outre un espace détente bien-être, ouvert à tous, qui propose des soins de courte durée (quelques heures).

Le souhait est également de regarder plus finement l'offre « cyclo », ce dernier étant un des produits emblématiques que souhaite développer l'Espace Belledonne.

Belledonne bénéficie de 3 cols aménagés et de 2 itinéraires balisés départementaux en Savoie référencés entre autre sur l'application Vélo Savoie-Mont-Blanc. Le Département isérois a également aménagé le territoire avec 2 itinéraires, liés au Grésivaudan et à la Métropole. La montée de Chamrousse depuis Uriage, la montée du Col du Glandon, ou encore la route des balcons, sont reconnues à l'échelle nationale, et sont autant d'itinéraires à exploiter et à développer.

La Maurienne et l'Oisans développent une offre globale de cyclotourisme. Des jonctions peuvent être étudiées pour développer de l'itinérance entre les vallées.

L'offre de VAE (Vélo à Assistance Electrique) ou VTAE se développe également progressivement en Belledonne. Plusieurs initiatives voient le jour.

En Maurienne, le Syndicat du Pays de Maurienne, dans le cadre de TEPCV, souhaite développer du « VAE libre service », avec 10 stations réparties sur le territoire de la Maurienne. Modane et St François Longchamp (hors territoire) sont les premières communes volontaires. Mais deux nouveaux parcs devraient être installés en 2019 à Aiguebelle et au lac des Hurtières (avec un portage de la Communauté de communes Porte de Maurienne). La cible est ici plutôt celle des habitants pour leurs loisirs. 5 vélos sont prévus à chaque fois avec 7 attaches (pour ne pas imposer un retour au point de départ).

La Métropole grenobloise a lancé une étude sur le développement du VAE sur le secteur Vizille-Uriage-Chamrousse.

Côté Grésivaudan, une initiative privée soutenue par plusieurs communes de Belledonne, devrait permettre de proposer des premiers parcours en VTAE dès l'été 2018.

4. Analyse de l'offre de mobilité sur le territoire : quelle prise en compte de la montagne dans les politiques des différentes autorités compétentes en matière de transport et de mobilité ?

4.1. Méthodologie

L'offre sur le territoire est étroitement liée aux politiques menées par chacune des AOM, mais également par les intercommunalités (qui ne sont pas toutes AOM) et les communes.

L'état des lieux est issu d'une recherche documentaire sur l'offre proposée sur chacun des territoires et complété par des entretiens menés avec des personnes référentes au sein des différents échelons institutionnels.

4.2. Présentation de l'offre

L'accès au transport est une problématique majeure sur le territoire de Belledonne, bien moins desservi qu'une zone urbaine : les transports en commun ne peuvent assurer un maillage du territoire équivalent à celui que l'on peut trouver dans des zones plus denses.

Belledonne est par ailleurs un territoire touristique dont la saisonnalité demande une vraie souplesse d'adaptation.

Carte annexe 4 – N°22 : Offre de mobilité sur le territoire de Belledonne

L'analyse de l'offre est faite ici selon les différents modes de transports.

4.2.1. Réseau ferroviaire

Il est à la limite du périmètre d'étude, voire souvent en-dehors. Mais ses gares constituent de véritables nœuds de mobilité.

Une voie ferrée dessert la vallée du Grésivaudan, à travers 6 gares : Gières, Lancey, Brignoud, Goncelin, Pontcharra et Montmélian. Les habitants de Belledonne (Balcons de Belledonne, Belledonne Sud, secteur d'Allevard) fréquentent quotidiennement ces gares pour des trajets domicile-travail ou pour les études. Un projet de halte ferroviaire à Domène, inscrit dans le contrat de plan Etat-Région 2015 – 2020, pourra faciliter l'accès à Innovallée-Montbonnot et bénéficier aux habitants notamment des Balcons de Belledonne.

Une voie ferrée dessert également la vallée de la Maurienne, à travers 6 gares dont celles d'Aiguebelle et de Saint-Avre La Chambre qui desservent plus particulièrement le territoire de Belledonne. Des lignes TGV permettent de relier Saint-Jean-de-Maurienne à Paris et Milan en moins de 4 heures. Cette offre se concentre surtout en période hivernale et vise principalement les clientèles touristiques qui viennent en Maurienne.

On peut par ailleurs noter le projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin destinée à la fois à accélérer les liaisons passagers et à transférer le trafic fret de la route vers le rail.

4.2.2. Transport en commun routier

L'offre régulière de transport en commun se concentre essentiellement en périphérie de la chaîne de Belledonne, avec une offre relativement dense (lignes régulières départementales et

intercommunales). Les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) sont dans une logique d'articulation et de complémentarité de leur offre (Métropole, Grésivaudan, Département et Région).

Certaines lignes desservent Belledonne, notamment le Val Gelon, Allevard et le secteur sud, mais à une fréquence limitée. Pour le reste, ce sont essentiellement des lignes de transport à la demande (TAD) qui sont proposées, dans une logique vallée-montagne. Il n'existe pas d'offre à la demande « nord-sud » permettant la liaison entre divers secteurs touristiques (mis à part la ligne Uriage-Vizille ; Uriage-Chamrousse). Ces lignes TAD répondent à la nécessité de soutenir la mobilité dans un secteur non ou très peu desservi. Elles répondent surtout aux besoins de mobilité pour les publics les plus « fragiles » (personnes âgées, jeunes, personnes en difficulté d'insertion notamment). Elles permettent, dans une moindre mesure, de réduire la dépendance à l'automobile.

Des navettes saisonnières en direction des stations sont également proposées, bien qu'il existe quelques lignes régulières également à destination de ces dernières.

Une carence de transport en commun sur le secteur Nord est identifiée et exprimée par les habitants.

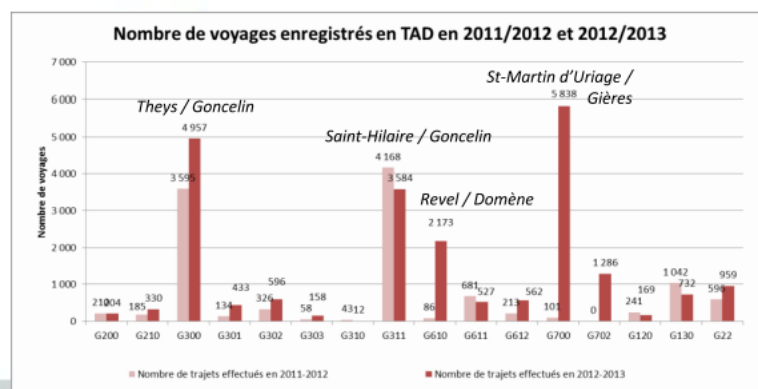
Les lignes de transports en commun sont composées du réseau TransIsère (Département de l'Isère), du réseau TouGo (Communauté de Communes du Grésivaudan), du réseau Belle Savoie Express (Région Auvergne Rhône-Alpes), du réseau de la SEMITAG (SMTC, Syndicat Mixte des Transports en Commun de la Métropole grenobloise), de lignes des communes de l'Oisans.

Ce réseau est complété par une offre saisonnière : Transaltitude (Délégation de Service Public avec une gamme tarifaire différentes des autres lignes TransIsère), Skibus (Communauté de communes du Grésivaudan avec une tarification de 2€ l'aller, 4€ aller-retour quelque soit le trajet) ou encore Altibus (privé). Certaines communes, essentiellement les communes supports de stations ont mis en place leur propres lignes, souvent internes aux stations : notamment Vaujany et Chamrousse.

Cette offre est regardée plus précisément selon le découpage intercommunal :

Sur les communes du Grésivaudan, la Communauté de Communes du Grésivaudan, AOM, propose via son réseau TouGo quelques lignes régulières complétées par une offre de transport à la demande.

Dans le cadre du diagnostic du PDU, un bilan sur le nombre de voyages enregistrés en TAD (de 2011 à 2013) est proposé. Ce bilan est plutôt mitigé avec une fréquentation estimée comme étant assez faible et bénéficiant surtout aux scolaires (qui ne sont pas la cible première). Néanmoins, l'exemple de Theys peut être cité avec une transformation d'une ligne TAD en ligne régulière qui fonctionne très bien pour les déplacements domicile-travail.



Source : Grésivaudan

Figure 6 – Bilan du Transport à la demande – Communauté de Communes du Grésivaudan, 2014

Les principaux sites touristiques et de loisirs sont par ailleurs desservis par des lignes saisonnières hivernales, appelées Skibus (l'Estibus n'ayant pas été reconduit cette année) centrées sur la desserte pour ce qui concerne le massif de Belledonne des stations de montagne (Chamrousse, Prapoutel, Le Pleyhet, Col du Barrioz). Ces lignes saisonnières complètent l'offre assurée toute l'année par les lignes de transport à la demande (desserte de Chamrousse, du Pleyhet) ou par les lignes régulières (desserte d'Allevard).

Le réseau de transport départemental Transisère assure également toute l'année la desserte d'Uriage, de Chamrousse et d'Allevard depuis l'agglomération grenobloise. En saison de ski, des services spécifiques (Transaltitude) sont organisés depuis Grenoble pour la desserte des stations de Chamrousse et Prapoutel (Les 7 Laux).

A Chamrousse, Ben's bus assure des liaisons directes entre l'aéroport de Grenoble et la station, les samedis d'hiver

En Oisans, la Communauté de communes n'est pas AOM (c'est le Département par délégation de la Région Auvergne-Rhône-Alpes). Le Département de l'Isère propose une ligne structurante (la 3000 qui relie Bourg-d'Oisans à Grenoble). Sa faiblesse demeure sa vitesse : environ 1h45 pour relier les deux terminus alors que 45 minutes suffisent en voiture. La ligne 3010 dessert la vallée de l'Eau d'Olle en reliant la commune de Vaujany à celle de Bourg d'Oisans. Elle dessert la ville d'Allevard. Rochetaillée est un nœud d'échanges important. Une ligne Transaltitude propose une connexion directe entre Vaujany et la gare de Grenoble durant les périodes hivernales. Vaujany propose des navettes permettant de rejoindre le marché de Bourg d'Oisans du samedi matin, moment fort de la vie du territoire, et durant la période d'hiver, une navette inter-hameaux.

En Maurienne, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, en charge des transports interurbains sur la Savoie, a maintenu le réseau de transport de proximité « Belle Savoie Express ». Réseau de vallée, il ne dessert pas les communes du massif de Belledonne. Seule une ligne saisonnière hivernale proposée par Altibus (privée) permet une liaison entre la gare de Saint-Avre La Chambre et St Colomban des Villards.

Le réseau SEMITAG (organisé par le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise) assure une bonne desserte des communes de Belledonne situées sur le territoire de la Métropole grenobloise. Les éléments de fréquences sont néanmoins à étudier plus finement.

En Cœur de Savoie, le territoire de Belledonne est desservi par le Réseau Belle Savoie Express, avec la ligne C3 qui effectue le trajet Chambéry–Chamoux-sur-Gelon. La Communauté de Communes Cœur de Savoie propose une offre TAD dans le secteur de la Rochette, desservant Arvillard, La Table, Presle et Le Verneil pour se rendre notamment au marché. Une navette «Nav'Espace», mise en place par le Syndicat Mixte Alpespace, est un service de transport régulier permettant de relier la gare de Montmélian et la zone d'activité économique d'Alpespace.

Ainsi, l'offre de transports en commun est construite en fonction de la densité de population ; mais elle soulève de fait la question d'une offre minimale présente dans les zones les plus reculées. En territoire de montagne, cette offre de transport en commun, identifiée comme trop coûteuse en zone peu dense (même le TAD) doit être complétée par d'autres propositions de mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Nous pouvons noter à ce stade que le Grésivaudan, La Métropole et les deux Départements ont développé des plateformes mobilités (MobiG, Métromobilité, Itinisère et MobiSavoie). Au-delà de l'offre de transports en commun, ces outils mettent en avant d'autres types de mobilités :

co-voiturage (avec l'outil régional MOV'ICI), autopartage, véhicules électriques, itinéraires cyclo...

4.2.3. Les modes actifs

Les modes actifs se composent du vélo ou vélo à assistance électrique (VAE) et de la marche à pied.

Ils sont très peu utilisés en Belledonne (cf part modale) du fait de la topographie du territoire et du manque de sécurité et d'homogénéité des aménagements.

Mais ils présentent un potentiel de développement conséquent à la fois pour des enjeux de connexions entre les hameaux et les bourgs centres des villages et pour les connexions « haut-bas » entre les nœuds de mobilité en vallée et les villages de montagne.

A titre d'exemple, la commune de Laval favorise la connexion entre les hameaux et le centre bourg à pied (ex : aller à l'école à pied, faire ses courses à l'épicerie à pied) par l'entretien des chemins ruraux communaux, mais également la mise en place de servitudes sur des terrains privés. Dans le PLU, est intégrée la restriction des voies de circulation routière et donc la place de la voiture dans le centre bourg au bénéfice des autres modes : emplacements réservés pour réaliser des trottoirs et des cheminements piétons, obligation de prévoir des stationnements vélo en bas d'immeubles dans certaines opérations immobilières...

Le développement des aménagements en faveur des modes actifs est une préoccupation largement partagée par l'ensemble des intercommunalités et communes. Plusieurs d'entre elles ont réalisé des « plans vélo », la création de nouvelles infrastructures cyclables s'accompagnant de la mise en place de services et d'équipements à destination des usagers (consignes, abris à vélo sécurisés, services de location, etc.). Mais ces dernières se concentrent principalement dans les vallées.

Néanmoins, on peut noter que dans le cadre de son projet de création de voies vertes, la Communauté de Communes de l'Oisans porte le projet de voie cyclable entre Allemont et Séchilienne. Validé en fin d'année 2017, le 1^{er} tronçon, Allemont-Venosc, est en cours de réalisation (échéance fin d'année 2018). Le 2^e tronçon, Allemont-Livet-Gavet, est à horizon plus lointain, en lien avec la nouvelle centrale hydroélectrique et le démantèlement de l'ancienne. La voie verte de la digue permettra également de relier Allemont à Bourg d'Oisans en site propre pour les modes doux.

Par ailleurs, sans revenir sur l'offre qui se développe (surtout pour une cible touristique ou de loisir), développée dans la partie « mobilités touristiques », le VAE peut constituer une réelle alternative à l'automobile pour des trajets de courte distance.

Les avantages d'un VAE, avec une autonomie qui peut atteindre 30 à 70 km, au regard d'un vélo classique sont :

- D'offrir une pratique qui nécessite moins d'efforts et donc moins de transpiration (ce qui peut convenir pour des trajets pendulaires) ;
- De minimiser les contraintes topographiques ;
- D'avoir une certaine rapidité (environ 25 km/h).

De même, face à l'automobile, le VAE offre l'avantage de :

- Réduire son impact sur l'environnement (pas de pollution, ni de nuisances sonores) ;
- Limiter l'emprise de son stationnement ;
- Diminuer les frais de déplacement limités au rechargement de la batterie (avec l'acquisition préalable du vélo...) ;
- Ne pas nécessiter de permis de conduire ou d'assurance.

La Communauté de communes du Grésivaudan a mené une expérimentation sur deux communes des Balcons de Belledonne (les Adrets et Ste-Agnès), en proposant la location de VAE aux habitants. 10 VAE ont été proposés à la location dans chacune des communes avec la

possibilité de les tester pendant un mois et de les acheter à tarif préférentiel à l'issue de l'expérimentation. L'expérimentation a duré 3 mois. 60 familles au total ont pu bénéficier de cette expérimentation. Tous les vélos ont trouvé preneurs, avec même 3 vélos supplémentaires vendus aux Adrets ; ce qui représente un excellent taux de retour. Face à cette réussite, la Communauté de Communes renouvelle l'expérience avec une nouvelle commune candidate : Laval.

La Métropole grenobloise, via Métrovélo, propose la location de VAE. Un projet d'agence Métromobilité est en discussion sur le secteur de Vizille.

Enfin, l'agence écomobilité Savoie-Mont-Blanc travaille sur la notion d'aires de pertinence pour le développement du VAE. Ces aires de pertinences ont été tracées sur le périmètre de la Communauté de communes Cœur de Savoie en fonction des pôles générateurs de mobilité. Ce travail pourrait être élargi sur le massif de Belledonne selon les pôles générateurs de mobilité mais également les nœuds de mobilité en vallée (en prenant en compte l'intermodalité).

4.2.4. Autopartage : dans la propriété et/ou dans l'usage

A l'ère de l'économie du partage et de l'usage, plusieurs modalités de déplacement se sont développées faisant de la voiture individuelle un mode de transport collectif. Nous parlons de covoiturage, d'autostop organisé et de voiture partagée.

▪ **Le covoiturage**

Le covoiturage est un moyen d'accroître le taux d'occupation des véhicules sur un trajet donné. Il désigne le fait qu'une voiture transporte un ou plusieurs passagers avec un partage des frais d'utilisation du véhicule (paiement au conducteur, usage à tour de rôle du véhicule de chaque membre de l'équipage). Le covoiturage nécessite alors une organisation préalable (définition de l'heure et du point de rendez-vous notamment). Rappelons que la loi de 2014, premier volet de l'acte III de la décentralisation, impose aux nouvelles autorités organisatrices de la mobilité d'intégrer l'autopartage et le covoiturage dans leur politique de déplacements. Par ailleurs, le projet de loi d'orientation sur la mobilité offrirait de nouvelles modalités incitatives. Les employeurs seraient en effet dans l'obligation d'indemniser les déplacements domicile-travail réalisés en covoiturage. D'autres mesures pourraient être réfléchies comme des parkings ou voies de circulation dédiées.

Les aires de covoiturage en secteur de montagne ont une capacité plutôt limitée (moins de 10 places en général). Ce sont les aires de covoiturage en vallée qui sont structurantes (plus de 20 places en général).

Le territoire présente des caractéristiques intéressantes pour un bon développement du covoiturage, telles qu'un taux de motorisation élevé, de nombreux nœuds routiers (ou points de rencontre des covoitureurs) existants depuis les zones de montagne, dans les villages principaux, et dans la plaine notamment au niveau des nombreux échangeurs existants de l'A41 ou de l'A43.

Le covoiturage constitue ainsi une sérieuse alternative à l'automobilisme pour le territoire.

Si c'est une pratique qui existe souvent de manière informelle, les AOM et intercommunalités souhaitent développer cette pratique éco-citoyenne. La visibilité du covoiturage auprès des habitants doit permettre d'enclencher un changement de comportement plus massif. Les différentes AOM communiquent sur le site développé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes : Mov'Ici Auvergne Rhône-Alpes (<https://movici.auvergnerhonealpes.fr/>).

Depuis le début des années 2010, le covoiturage est devenu « dynamique ».

Ce changement se fonde sur la capacité et la facilité croissantes de faire se rencontrer en temps réel la demande (usagers des transports collectifs, piétons ou automobilistes) et l'offre (voitures en circulation), via une application smartphone par exemple. À la différence du covoiturage planifié, les motifs de déplacement sont variés et des équipages nouveaux se reconstituent à chaque déplacement en fonction des opportunités. Il s'agit de capter la « valeur » des sièges libres disponibles à bord des véhicules en prélevant une commission à chaque mise en relation. Le succès de Blablacar en matière de covoiturage de longue distance, qui a donné lieu à un véritable marché des places vides laisse suggérer qu'un modèle économique similaire est possible pour le covoiturage du quotidien. Néanmoins, ce covoiturage pour les courtes distances peine à se développer. Deux éléments majeurs freinent son développement : le recours aux micro-paiements, et la masse critique d'utilisateurs nécessaire à son déploiement. Un service Blablaline pour les courtes distances est d'ailleurs annoncé gratuit (alors que Blablacar prélève 15%). Afin de capter une demande plus massive, un levier possible est d'organiser le service de covoiturage en lignes structurées, tel un véritable réseau de transport collectif, incluant une matérialisation des points d'arrêts sur la voirie, des plans de réseau et des horaires de fonctionnement. Ce « covoiturage de ligne » s'inscrit dans le prolongement des initiatives de « covoiturage spontané » qui se détache d'une logique de « porte-à-porte » pour s'inscrire dans une chaîne multimodale de déplacement.

En ce sens, le Département de l'Isère souhaite tester de nouvelles lignes de covoiturage. Il a passé un marché avec La Roue Verte, start up des mobilités. Une première ligne est testée depuis le Vercors jusqu'à la Presqu'île à Grenoble. Un autre test est prévu sur la ligne de l'Express 2 Goncelin-Grenoble, en complémentarité de cette dernière qui n'a pas une grande fréquence. D'autres lignes pourraient être testées depuis Belledonne. Des propositions peuvent être faites, avec une donnée d'entrée qui reste le potentiel de la ligne. L'expérimentation doit débuter en septembre. Le Département souhaite l'accompagner par la mise en place d'un système incitatif : une plateforme de points « de bonne conduite » et de services associés (forfaits de ski, restaurants, magasins, ...). L'entreprise Transway est attributaire de ce marché. La ville de La Rochette mène une réflexion similaire avec le souhait de développer le covoiturage de proximité associé à des coupons d'achat chez des commerçants partenaires. Le site Mov'Ici propose aussi un cumul de points donnant accès à des tirages au sort pour des cadeaux.

▪ **L'autostop organisé : RézoPouce**

L'autostop organisé est une forme particulière de covoiturage sans rendez-vous préalable. Il est très proche du covoiturage spontané mais sans modèle économique. Dans ce système, la collectivité identifie des points de dépose-reprise et peut proposer aux usagers (conducteurs comme passagers) de s'identifier via une inscription préalable permettant la remise d'un macaron ou d'une carte d'identification. L'auto-stoppeur se place à un point de prise en charge et attend qu'un conducteur appartenant au système le prenne en charge.

Grenoble-Alpes Métropole et la Communauté de communes du Grésivaudan ont conventionné avec RézoPouce. L'ex Communauté de Communes de Haute Maurienne avait également conventionné avec le même prestataire, avec une personne embauchée pendant 2 ans pour l'animation (action sur les marchés, organisation d'événements, pratique de l'autostop en inscrivant les personnes directement...). Un réseau s'était mis en place. Mais l'arrêt de l'animation n'a pas permis sa pérennisation.

Le Syndicat du Pays de Maurienne souhaite relancer une action élargie à l'ensemble du territoire de Maurienne dans le cadre d'Interreg /ALCOTRA (Programme de coopération transfrontalière européenne entre France et Italie 2014-2020).

Ainsi, pour le moment, 8 communes de Belledonne sont adhérentes à RézoPouce.

Que ce soit pour du covoiturage ou de l'autostop organisé, la Communauté de communes Cœur de Savoie et Grenoble-Alpes Métropole projettent de tester la mise en place d'un réseau de

bornes à affichage lumineux. L'objectif est de rassurer l'utilisateur, de changer l'image (la rendre plus moderne), d'avoir une information en temps réel... Les lignes étudiées sur Cœur de Savoie sont notamment Le Bourget en Huile – La Rochette et Planaise – Coize – Chateaufort – Bourgneuf.

▪ La voiture partagée

La « voiture partagée », type Citiz, cherche à réduire le taux de motorisation des ménages, en les incitant à ne pas acquérir une (deuxième ou troisième) voiture. Les usagers intéressés s'abonnent à un service d'autopartage qui leur permet d'utiliser ponctuellement un véhicule. Pour cela, il faut payer un abonnement fixe et des frais d'usage variables en fonction des kilomètres parcourus et de la durée d'utilisation des véhicules. Ces derniers, garés sur l'espace public dans des « stations » aisément identifiables, sont accessibles tous les jours à toute heure sous réserve de leur disponibilité. Ce système, adapté à des usages ponctuels sur des durées et distances courtes, est complémentaire de la location de voiture, plus adaptée sur des distances ou des durées plus longues. L'autopartage peut également être utilisé par des entreprises qui ont besoin ponctuellement d'un véhicule de service, et élargi aux habitants. Une seule offre est implantée sur le territoire de Belledonne, sur la commune de Saint-Martin d'Hères.

4.2.5. Le réseau scolaire

Le réseau scolaire n'est pas cartographié car particulièrement dense et complexe.

Sur les territoires de la Métropole grenobloise, du Grésivaudan, le SMTC et la Communauté de Communes du Grésivaudan, AOM, ont en charge le transport scolaire à l'intérieur de leur ressort territorial. Sur le territoire de l'Oisans, c'est le Département de l'Isère qui est en charge du transport scolaire par délégation de la Région Auvergne Rhône-Alpes. Les écoles primaires et maternelles du secteur sont desservies par un réseau dont l'organisation est partagée entre le Département et les communes.

Sur les communes de la Communauté de communes du Canton de la Chambre, c'est le syndicat du Pays de Maurienne qui gère ces transports pour le compte de la Région. La Communauté de communes Porte de Maurienne assure le transport scolaire sur son territoire.

Enfin, la Communauté de communes Cœur de Savoie est autorité organisatrice des transports de second niveau et a également reçu délégation de la Région Auvergne Rhône-Alpes pour gérer les lignes de transport scolaire sur son territoire.

Certains gestionnaires de lignes scolaires ont fait le choix de les ouvrir aux habitants (pour les lignes desservant les collèges et lycées). C'est le cas du Département de l'Isère et de la Communauté de communes du Grésivaudan. Mais ce service est très faiblement, voire pas, utilisé par les habitants. Le Syndicat du Pays de Maurienne avait également expérimenté une ouverture aux habitants. Elle n'avait pas été concluante. La possibilité est maintenue d'utiliser exceptionnellement le réseau en prenant un ticket au préalable (pas utilisée).

La Communauté de communes Cœur de Savoie s'interroge sur cette ouverture aux habitants, qui paraît pourtant en effet une bonne solution de mutualisation.

4.2.6. Le transport par câble

Le transport par câble est développé au sein des domaines skiables des stations. La commune de Vaujany est ainsi reliée aux autres communes supports du domaine relié de l'Alpe d'Huez. Aux 7 Laux, des remontées mécaniques relient Pipay et le Pleynet.

Une conférence était proposée dans la cadre du salon Mountain Planet sur les ascenseurs valléens par la CCI de l'Isère et son Club Euro Alpin, en partenariat avec l'association le Chaînon manquant. Les différents intervenants, Jean VAYLET, Président de la CCI de Grenoble, Robert AVELINE, Président délégué du Club Euro Alpin, Marie-Noëlle Battistel, Présidente de l'ANEM, Jean Hirigoyen, Président de l'association le Chaînon manquant, ont particulièrement pointé qu'il s'agit d'une solution d'aménagement du territoire permettant de relier les villes et les vallées à leurs territoires de montagne, mais également d'assurer des liaisons inter-vallées. Ils ont précisé qu'ils sont adaptés au transport des clientèles touristiques et des saisonniers, et qu'ils répondent aussi aux besoins des populations (pendulaires notamment) et des entreprises pour le transport des marchandises voire des déchets. En France, les modèles de développement touristique hivernal (ski) se sont développés en privilégiant l'immobilier en altitude et les liaisons routières. Il s'agirait de penser différemment les modèles du fait des évolutions climatiques (et de ses incidences avec des phénomènes de plus en plus nombreux en matière d'avalanches, de glissements de terrain, d'éboulements, ...), de politiques publiques en faveur du développement durable et d'un tourisme multi saisons. En ce sens, Marie-Noëlle Battistel a déclaré souhaiter que les ascenseurs valléens, comme modes de transport collectif et de marchandises, soient intégrés dans la future loi d'orientation sur les mobilités. Martial Saddier a par ailleurs annoncé que la Région devrait s'engager sur un cofinancement des ascenseurs valléens (avec un premier soutien à hauteur de 20M€ du projet dans la vallée de l'Arve entre Magland et Flaine, le FuniFlaine, devant lutter contre la pollution de la vallée de l'Arve). Le 1^{er} volet de la politique montagne de la Région était le plan neige, le 2^e volet l'hébergement, particulièrement orienté vers l'accueil des jeunes, le 3^e volet les petites stations. Le 4^e volet viserait le soutien du transport par câble ?

Mais plusieurs éléments conditionnent fortement les projets d'ascenseurs valléens : l'acceptabilité du grand public (les habitants) et l'amélioration des usages hors ski (par la conception notamment).

Il existe plusieurs projets sur le territoire. Un ascenseur valléen entre Allemont et Oz en Oisans, l'Eau Dolle Express, devrait voir le jour en 2019. Le projet est validé est un démarrage des travaux est prévu au printemps 2019.

Un autre projet, beaucoup moins avancé, est celui devant relier Grenoble et Chamrousse.

Enfin, la commune d'Allevard porte un projet de liaison entre Allevard et Le Collet d'Allevard. Une étude de faisabilité a été réalisée sur la base d'un projet de tracé, mais sans suite donnée pour le moment.

4.2.7. Bornes de recharge pour véhicules électriques

Malgré les alternatives développées ci-dessus, il semble que les voitures individuelles garderont une part élevée au sein des territoires périurbains du fait de leur flexibilité. L'incitation au passage à des véhicules moins polluants est partagée par l'ensemble des AOM et intercommunalités.

Un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques est présent sur le territoire.

4.2.8. Offre de mobilité proposée par des associations du territoire

Nous pouvons noter l'action de l'association DACS (Déplacement Associatif du Canton de Saint-Pierre-d'Albigny) sur le territoire de la Communauté de Communes Cœur de Savoie. Elle assure bénévolement un service de transport à l'attention des personnes isolées pour qu'elles

puissent effectuer leurs courses, leurs rendez-vous médicaux, leurs visites aux amis ou à la famille etc... , dans l'objectif de lutter contre l'isolement et la dépendance.
Il n'a pas été relevé d'autres associations de ce type sur le massif.

Ainsi, l'offre régulière de transport en commun se concentre essentiellement en périphérie de la chaîne de Belledonne, avec une offre 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. Elle est par ailleurs marquée par une saisonnalité hivernale de desserte des stations. Une carence est identifiée sur les communes de Maurienne. Et certains secteurs, tels que la vallée du Bréda ou encore la vallée des Huiles alertent sur une offre très insuffisante et non adaptée aux besoins spécifiques des populations.

Cet état des lieux montre la complexité de la structuration d'une offre cohérente et adaptée en montagne. Il montre aussi une diversité de situations selon les secteurs, fortement corrélée à la densité de population mais également fonction de la prise de la compétence transport par les intercommunalités. Quand les intercommunalités sont AOM, l'offre est globalement plus dense et/ou coordonnée. Plusieurs communes sont également particulièrement motrices sur ces questions de mobilité.

L'offre est par ailleurs souvent peu lisible, méconnue et nécessite une mobilisation des habitants.

5. Rapprochement besoins / offre : vers la co-construction d'une offre de mobilité durable adaptée

Face au diagnostic dressé, les réponses peuvent être multiples et complémentaires :

- **Amélioration de l'offre en terme de mobilité du quotidien** : une réflexion peut être engagée avec les AOM, intercommunalités, et communes sur les modalités d'une densification et/ou d'une adaptation de l'offre de mobilité du quotidien en montagne, particulièrement dans les secteurs où une carence a été identifiée. Les enjeux de connexion sont particulièrement prégnants entre les villages de montagne et les nœuds intermodaux en vallée.
- **Mobilité touristique, stratégie de marketing territorial** : l'approche sur les mobilités touristiques peut être sensiblement différente de la mobilité du quotidien. Cette dernière a sans conteste une vocation de service public alors qu'une offre de mobilité touristique peut aussi reposer sur une stratégie marketing : comment amener les touristes à faire des déplacements qu'ils n'auraient peut-être pas effectués sans l'offre de transport ? Il s'agit donc d'intégrer une réflexion dépassant une simple adaptation de l'offre à la demande. La question se pose aussi d'un service public ou marchand. Par ailleurs, de la même manière que pour la mobilité du quotidien, l'enjeu est de limiter l'impact environnemental des déplacements. Une réflexion est à conduire sur les produits sans voiture. Et notamment des démarches comme celle portée par Mountain Wilderness « changer d'approche » sont à regarder.
- **Management de la mobilité** : Il ne suffit pas d'améliorer les infrastructures ou l'offre de transport pour que les comportements évoluent, il faut également faire connaître les modes alternatifs à la voiture et inviter les individus à les essayer.
Nous reprenons ici une synthèse réalisée par Thomas TOUPIN (Rapport réalisé en 2016 dans le cadre d'un stage au sein de la Communauté de Communes Cœur de Savoie) d'une intervention de M. Xavier Brisbois, psycho-sociologue travaillant sur les comportements de mobilité des individus. *Il met en évidence que le choix d'un mode de transport ne se limite pas uniquement à des paramètres rationnels et objectivables (temps, coût, souplesse d'usage...). Des dimensions plus subjectives interviennent également, comme :*
 - *Le poids des habitudes (un automobiliste exclusif n'intègre pas forcément dans son univers mental la possibilité de se déplacer autrement).*
 - *L'image que l'on a des avantages et des inconvénients des modes de transport qu'on n'utilise pas (les non-cyclistes peuvent surestimer les difficultés d'usage du vélo).*
 - *L'image plus ou moins valorisante qu'on a des différents modes de transport (les non usagers des transports en commun peuvent penser que ces derniers sont surtout utilisés par des personnes âgées ou en difficulté, ...).**Dans ce contexte, il s'agit notamment :*
 - *De diffuser des informations sur les modes alternatifs pour qu'ils rentrent dans l'univers mental des automobilistes exclusifs. Ces informations doivent porter à la fois sur des informations objectives et sur des dimensions plus subjectives, afin de « casser » les préjugés notamment sur l'image des modes.*
 - *D'inciter les individus à expérimenter d'autres modes de transport et, plus largement, de faciliter leur usage même occasionnel.*
 - *D'informer et, si nécessaire, d'accompagner les individus lors des changements de vie (déménagement, nouveau lieu de travail, évolution de situation familiale ...), car ces situations sont propices à une remise en cause des habitudes acquises.*

-D'accompagner les individus dans leur changement, en leur proposant des solutions concrètes, qui s'inscrivent dans le quotidien. A ce titre, les plans de mobilité d'entreprise, d'administration ou d'établissement scolaire peuvent être des leviers très efficaces s'ils permettent d'aller au-devant des individus de façon régulière.

-De communiquer sur les retours d'expérience et de créer un climat qui valorise les usagers des modes alternatifs (y compris en recueillant leurs avis et suggestions d'amélioration).

Le management de la mobilité (communication, sensibilisation et accompagnement des usagers pour les aider à se déplacer autrement) est ainsi un enjeu fondamental pour favoriser une hausse de l'usage des transports collectifs, des modes actifs et du covoiturage ou de l'autopartage.

- **Agir à la source sur les besoins de déplacements** : cet axe rejoint le projet de territoire et interroge les politiques d'aménagement et d'urbanisme des collectivités.

5.1. Propositions visant à améliorer la mobilité durable des habitants et des clientèles touristiques

Les propositions faites ici sont celles que pourrait porter l'Espace Belledonne, en étroite collaboration avec les AOM (autorités organisatrices de mobilité), intercommunalités et communes.

En résonnance avec les éléments de réponses exposés ci-dessus, les objectifs sont :

- d'offrir des alternatives durables à l'usage de la voiture individuelle : permettre à chacun d'accroître de manière quotidienne son efficacité énergétique et environnementale ;
- d'inciter au changement de comportement grâce à une participation des habitants à l'échelle locale ;
- de rendre visible et accessible l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle à l'échelle du massif de Belledonne, tant sur le volet de la mobilité du quotidien que des mobilités touristiques ;
- d'accompagner l'expérimentation de nouveaux services de mobilité, basés sur des usages partagés de la voiture et les modes actifs. Plusieurs pistes sont à explorer en lien avec les politiques menées par les AOM, intercommunalités et communes. Notamment, l'attente est forte sur l'accompagnement du déploiement de RézoPouce (appui à l'animation portée par les communes). La proposition de test d'une ligne de covoiturage pourrait être faite en lien avec l'expérimentation menée par le Département de l'Isère. Le partage d'expériences du VAE comme report modal sur les connexions « montagne - nœud de mobilité en vallée » paraît également particulièrement pertinent. Une expérimentation de voiture partagée entre des entreprises ou structures associatives et les habitants pourrait aussi être testée...
- de favoriser un développement touristique durable. Là encore des premières pistes se profilent avec un travail à réaliser sur les produits sans voiture. Le produit emblématique « cyclo », à l'échelle de la Destination Belledonne, est à construire. La campagne « changer d'approche » portée par Mountain Wilderness pourrait être intéressante (communication sur 10 idées de sorties en montagne sans voiture). Le VAE est également à regarder comme outil permettant de relier les points d'intérêt touristique.
- de co-construire les solutions de mobilité durable de demain.

Le plan d'actions pourrait ainsi se décliner de la manière suivante :

Objectif	Actions mises en œuvre	Résultats attendus	Indicateurs	Outils
Rendre visible et accessible l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle à l'échelle du massif 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	Mise en place d'un centre de ressources «mobilités Belledonne»	Outil numérique ? (à confirmer dans le cadre de l'étude d'opportunité)
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	* Adhésion des habitants de Belledonne aux dispositifs engagés par les intercommunalités et AOM * Fréquentation des expérimentations engagées * Nombre d'actions d'information, de communication réalisées sur le territoire * Nombre de structures relais touchées par l'information et la communication	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	Mise en place d'opérations tests sur les mobilités touristiques	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	* Constitution de collectifs d'habitants * Nombre d'habitants présents aux réunions, événements, ...	Nombre de publics touchés et catégorisation de ces publics

Tableau 1 – Proposition de plan d'actions porté par l'Espace Belledonne – Marion Chaumontet, 2018

Comme précisé dans la gouvernance du projet, la concertation fait partie intégrante du projet. Elle est entendue comme un process global qui inclut l'ensemble des acteurs du projet : élus, techniciens, acteurs socio-économiques, habitants.

La mobilisation habitante est un enjeu particulièrement fort sur cette thématique qui implique des changements de comportement : comment créer le « déclic » qui incitera un individu, un ménage à tester voire à adopter d'autres solutions de mobilité pour tout ou partie de ses déplacements ?

Elle s'intègre dans un programme plus large porté par l'Espace Belledonne intitulé « Osons Belledonne » et qui vise à relancer la mobilisation habitante pour construire le projet de territoire autour de 6 thématiques : biodiversité, culture, forêt, agriculture, tourisme et mobilité. 6 soirées débat itinérantes dans les différents « secteurs » de Belledonne sont ainsi prévues cette année avec une restitution lors d'un Forum programmé en novembre. La soirée débat sur la thématique des mobilités s'est tenue le 12 juin 2018 à La Ferrière. La synthèse des échanges est annexée au rapport.

Enfin, plusieurs points de vigilance sont identifiés dans la mise en œuvre du projet :

- La démarche concertée (AOM, intercommunalités, communes, socioprofessionnels, habitants) doit être garante de la complémentarité avec l'existant.
- La taille du territoire rendra complexe la mobilisation des habitants autour de ce projet. Le partenariat avec les communes pour identifier des personnes ressources et mobilisatrices sur le territoire sera primordial.
- Le projet vise à favoriser une mobilité durable pour tous : habitants, actifs, seniors, jeunes, scolaires, touristes, excursionnistes, ... Une attention particulière sera portée aux publics précaires, en situation d'insertion professionnelle et/ou sociale.
- L'identification de problématiques et d'enjeux différents selon les secteurs est à prendre en compte dans les propositions d'actions.

Afin de financer l'ingénierie nécessaire à la mise en œuvre de ce plan d'actions, nous avons candidaté à l'appel à projets de la Fondation de France « La transition écologique, c'est ici et ensemble ». Le dossier a été présélectionné. Une réponse définitive est attendue en juillet 2018. Par ailleurs, des financements pourraient être mobilisés via les Certificats d'économie d'énergie, conditionnés au fait de trouver « un obligé », qui est une entreprise consommatrice d'énergie. Elle a alors le choix de verser une taxe à l'Etat ou de réaliser des actions en faveur de la réduction de la pollution en achetant des certificats d'économie d'énergie.

5.2. D'un schéma des mobilités au projet de territoire

Les enjeux sur le territoire se dessinent à l'échelle de deux horizons temporels :

- À court terme pour permettre de faire évoluer la mobilité par rapport à l'offre existante et aux projets en cours. Le plan d'actions présenté précédemment vise principalement à répondre à cet enjeu.
- A moyen/long terme en fonction du développement économique, démographique et stratégique de Belledonne. Il s'agit d'interroger les besoins de déplacements à la source : comment favoriser les déplacements de proximité et l'usage de la marche, du vélo ou des transports en commun en jouant sur la conception des projets urbains et la localisation des commerces, des services, des équipements, des emplois, de l'habitat, ... ?

On peut notamment penser à la lutte contre l'étalement urbain, aux tiers lieux d'activité ou au télétravail, à la valorisation de la ressource locale (forestière et agricole notamment) qui permet le maintien d'emplois locaux, à l'implantation de commerces multiservices, au développement des circuits courts ou encore au développement des commerces ambulants notamment dans les secteurs de montagne plus enclavés... Ces initiatives pourront profiter aux publics fragiles

(personnes âgées ou à faible revenu) et renforcer l'autonomie de fonctionnement des territoires. Les perspectives offertes par le numérique, et le haut-débit sont nombreuses. Mais elles posent également la question de la couverture numérique.

Les services à domicile auprès d'une population plus âgée sont également à réfléchir. Beaucoup de secteurs sont des « déserts médicaux ». L'Oisans réfléchit en partenariat avec le Département et la Croix-Rouge sur la sollicitation d'un de ses services « sur-roues » se déplaçant au sein des territoires, de manière hebdomadaire.

Des réponses pourront être réfléchies dans le cadre du travail prospectif et concerté mené par Espace Belledonne sur la construction du projet du territoire de Belledonne.

CONCLUSION

L'accroissement de la population de Belledonne issue d'une forte périurbanisation modifie sensiblement ses caractéristiques sociologiques et ses dynamiques de vie. Les besoins de déplacements sont de plus en plus nombreux et éloignés entre les lieux d'habitat et les pôles générateurs de déplacements, dans une logique majoritairement « haut-bas » (déplacements pendulaires). 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.

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. 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.

Une synthèse du diagnostic est proposée ci-dessous selon l'approche AFOM (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces).

ATOUTS	FAIBLESSES
▪ Territoire accessible, doté d'axes entrants vers les stations et les autres secteurs. ▪ Des politiques en faveur des mobilités alternatives à l'autosolisme portées par les AOM, les intercommunalités et les communes : test covoiturage de ligne, Rézopouce, VAE (notamment libre-service), voiture « citizée »... ▪ Une route au potentiel touristique important (cyclotourisme notamment) : la route des Balcons	▪ De l'autosolisme largement prédominant, particulièrement pour les trajets domicile-travail ▪ Des connexions manquantes en terme d'offre de mobilité alternative à l'autosolisme entre les villages de montagne et les nœuds de mobilité en vallée ▪ Des habitudes de déplacements des habitants et des clientèles touristiques qui diffèrent tant d'un point de vue temporel que spatial ▪ Des pics de trafics routiers et des secteurs de stationnement saturés pour l'accès à certains sites touristiques (7 Laux, Freydières, ...) ▪ Une offre peu lisible à l'échelle de Belledonne et méconnue ▪ Une absence de signalétique de la « Destination touristique Belledonne » : porte d'entrée, point d'accueil et information... ▪ Pas de navette ou de solution de mobilité autre que la voiture individuelle pour l'accès à certaines activités de pleine nature. ▪ Seules 2 routes traversantes (col du Grand Cucheron et col du Glandon)

OPPORTUNITES	MENACES
▪ Bascule dans l'ère de l'économie du partage et de l'usage = la voiture comme nouvel outil de transport collectif ? ▪ Des germes du changement : une évolution de la place de la voiture dans l'imaginaire collectif ▪ Une offre « cyclo », notamment VAE, qui se développe par « sous-territoire », et qui nécessite une véritable coordination à l'échelle de la destination touristique mais également pour la mobilité du quotidien. ▪ Enjeu stratégique de mobilité entre l'« intérieur » et l'« extérieur » du massif ▪ Mobilisation de Certificats d'économie d'énergie pour financer des actions	▪ Impact environnemental fort du transport routier sur le territoire ▪ Une organisation territoriale et des besoins différenciés selon une typologie <i>Secteur « bas » / Secteurs de montagne interdépendants des agglomérations / Secteurs de montagne plus enclavés, structurés autour de petites villes qui concentrent une offre de service et Secteurs de montagne organisés autour de petites villes qui concentrent une offre de services, mais connaissant une attraction relativement forte des agglomérations</i> ▪ Une offre de mobilité hétérogène selon les secteurs avec une carence observée sur les communes de Maurienne, la vallée du Bréda et la vallée des Huiles ▪ Des retraités qui représentent la 1^{ère} catégorie socio-professionnelle avec des besoins spécifiques ▪ Des secteurs avec une faible, voire très faible densité de population où la proposition d'offre alternative à la voiture individuelle reste compliquée du fait de son coût (ex TAD) ou de la masse critique nécessaire pour un bon fonctionnement (ex covoiturage)

Tableau 2 – Synthèse AFOM du diagnostic « mobilités en Belledonne »

Ainsi, le travail réalisé dans le cadre du stage a permis de confirmer que l'accessibilité est un enjeu territorial stratégique. Au cœur de la vie des habitants, elle conditionne leur choix de lieu d'habitation (coût, temps, mais aussi intérêt écologique d'un lieu d'habitation). Elle conditionne également l'implantation d'activités économiques ; et elle est centrale dans la stratégie touristique.

Il a également permis d'identifier la plus-value de l'Espace Belledonne, et de préciser son positionnement. Entre espace de projet à l'échelle du massif de Belledonne, et les découpages institutionnels et les compétences afférentes, l'Espace Belledonne se positionnerait sur cette thématique comme assembleur, activateur territorial d'initiatives publiques, privées, citoyennes. Il est ainsi proposé que l'Espace Belledonne porte un programme d'actions visant à répondre aux enjeux environnementaux, économiques et sociaux du territoire, et qui se décline selon les quatre axes suivants :

- Rendre lisible et accessible l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle à l'échelle du massif de Belledonne, tant sur le volet de la mobilité du quotidien que des mobilités touristiques,
- Accompagner l'expérimentation de nouveaux services de mobilité, basés sur des usages partagés de la voiture et les modes actifs,
- Favoriser un développement touristique durable,
- Coconstruire les solutions de mobilité de demain.

Ce programme d'actions sera alimenté par la démarche de concertation lancée dès le mois de juin.

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 d'ortoir, rend très prégnant le questionnement sur l'identité de Belledonne.

La poursuite du travail engagé, et la mise en œuvre du programme d'actions, sont conditionnées aux moyens d'ingénierie de l'Espace Belledonne. Les seuls moyens humains dédiés à cette thématique jusqu'à présent sont ceux du stage, avec une part d'encadrement de la direction. La période de stage a par ailleurs été écourtée de 6 à 4 mois. En effet, la directrice partant en congé maternité, il m'a été proposé d'assurer son remplacement de juillet 2018 à janvier 2019 ; proposition que j'ai acceptée. Pendant cette période, une petite part de mon temps de travail est consacrée à cette thématique, mais elle est insuffisante par rapport à l'ambition du projet. Ainsi, la possibilité d'un recrutement à compter de janvier 2019 est à étudier et à construire. C'est un des objectifs du second semestre.

Elle s'inscrit par ailleurs dans le cadre du projet de territoire plus global porté par l'Espace Belledonne. A ce titre, l'accueil de trois stagiaires a permis d'initier des projets, des actions, qui peuvent difficilement être absorbés par l'équipe en place.

La volonté d'agir est confirmée par les instances de l'Espace Belledonne. Les moyens d'agir sont à évaluer et à construire. L'équipe actuelle et le(s) potentiel(s) recrutement(s) sont « fragiles » car soumis aux aléas des financements de différents programmes (programmes européens LEADER, Espace Valléen, ...) et des partenaires que sont notamment la Région et les Départements, qui ne sont pas du même bord politique que la Présidence de l'Espace Belledonne.

Des besoins de recrutements sont ainsi identifiés sur les thématiques des mobilités, de la biodiversité, du tourisme, de la gestion partagée. Ils seront analysés au regard des priorités définies par les instances de l'Espace Belledonne. Une veille financière, avec notamment du mécénat privé, est également à poursuivre pour la construction du budget prévisionnel 2019.

Au-delà de cette échéance à court terme, l'Espace Belledonne s'est engagé dans une démarche réflexive permettant d'explorer les pistes pour assurer la pérennisation de l'action conduite après 2020.

2020 est en effet la fin du contrat avec la Région, la fin des programmes en cours (LEADER, Espace Valléen, ...) et une date d'élections majeures. Il s'agit ainsi d'identifier les points clés du travail conduit, les axes souhaitables pour la suite du Projet Belledonne ; et d'identifier des modes d'organisation territoriale pertinents pour le territoire au regard de ces axes souhaitables, en parallèle du projet de Parc naturel régional.

Voilà ainsi de beaux challenges pour une prise de fonctions. Et ils sont largement motivés par l'intérêt de contribuer à la construction d'un projet de territoire de montagne remarquable !

Table des tableaux

Tableau 1 – Proposition de plan d’actions porté par l’Espace Belledonne – Marion Chaumontet, 2018	45
Tableau 2 – Synthèse AFOM du diagnostic « mobilités en Belledonne »	49

Table des figures

Figure 1 – Périmètre du projet de Parc naturel régional.....	11
Figure 2 - Répartition des compétences « transport » et « mobilité » - Marion Chaumontet, 2018	16
Figure 3 - Documents de planification - Marion Chaumontet : Schéma adapté à partir d’un document de la DDT Savoie, Robert Vidal	17
Figure 4 – Schéma de la gouvernance du projet « mobilités »	21
Figure 5 - Motifs des déplacements des habitants – Source EMD grande Région grenobloise, 2010	26

Table des entretiens

Mme Sophie GOUIN , Chargée de mission tourisme, Communauté de Communes du Grésivaudan le 15/03/2018, 1 heure
Mme Valérie LUCAS , Chargée de mission tourisme, Espace Belledonne le 15/03/2018, 2 heures
Mme Julie PRIVAT , Chef de projet Espace Valléen, Communauté de Communes Pays des Ecrins le 20/03/2018, 1 heure
M. Michel GIRARD , Responsable nouvelles mobilités, Département de l’Isère le 21/03/2018, 2 heures
M. Emmanuel JEANJEAN , Chargé de mission TE, PNR Vercors le 21/03/2018, 1h30
M. Damien COTTEREAU , Responsable politique cyclable GAM le 22/03/2018, 2 heures
Mme Bénédicte FLAHAUT , Chargée de mission mobilité le 27/03/2018, 2 heures
M. Sébastien EYRAUD , Maire de Laval le 28/03/2018, 1 heure
Mme Sophie ROY , Chargée de mission TE, PNR Chartreuse le 30/03/2018, 2 heures
M. François SOUBEYRAND , Chargé de mission Mobilité collectivités & communication, Agence écomobilité Savoie Mont-Blanc le 03/04/2018, 2 heures
Mme Anne VERRIER-BEBERT , Directrice adjointe “Pôle aménagement et développement durable”, Communauté de communes Cœur de Savoie le 05/04/2018, 2 heures
M. François DORIN , élu à Laval le 05/04/2018, 1 heure
Mme Isabelle REYNAUD , Chargée d’études principale Mobilités / Energie le 06/04/2018, 1 heure
Mme Yolande RAVAUD , Chargée de projet Pôle Performance Territoriale, Auvergne Rhône-Alpes Energie Environnement,

le 02/05/2018, 1 heure

Mme Régine MILLET, Maire de Theys

le 03/05/2018, 1 heure

Mme Véronique LESPINATS, Référente déplacements et prospective, Département de l'Isère

le 03/05/2018, 1 heure

Mme Julie RAUX, Chargée de mission TEPOS, Syndicat du Pays de Maurienne

le 04/05/2018, 1 heure

Mme Charline MARCHE, Chargée de mission SCOT et Tourisme

le 14/05/2018, 1 heure

M. Romain CHAUMONTET, CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement)

le 15/05/2018, 1 heure

M. Gérard COHARD, Maire de La Ferrière

le 17/05/2018, 1 heure

Mme Claudine CHASSAGNE, membre du Bureau Espace Belledonne élue à St Martin d'Uriage, et **M. François BERNIGAUD**, élu à St Martin d'Uriage et consultant mobilité

le 31/05/2018, 2 heures

Mme Rachel VORON, Chargée de mission mobilité, PNR du Pilat

le 14/06/2018, 1 heure

Bibliographie

Métropole Savoie (Maîtrise d'ouvrage), 2008. *Enquête Déplacements du Grand Territoire de Métropole Savoie et de l'Avant Pays Savoyard*, 116p.

AURG, sur commande du SMTC, 2010. *Enquête Ménage Déplacement (EMD) de la Grande Région Grenobloise*.

CAILLOSSE J., dir., 1994. *Intercommunalités : Invariance et mutation du modèle communal français*, coll. « Res Publica », Presses universitaires de Rennes, 271p.

GABORIT Fanny, ROBERT Agathe, CHEVALLIER Cécile, sous la direction de Lionel LASLAZ, 2018. *SCOT Maurienne et transition énergétique : La mise en œuvre de la démarche TEPOS dans le cadre de l'élaboration du SCOT de Maurienne*, USMB, 125p.

Syndicat du Pays de Maurienne, 2016. *Dossier de candidature : Elaboration et mise en œuvre d'un projet TEPOS*, 36p.

Inddigo, sur commande du PNR Vercors & Région Rhône-Alpes, 2013. *Etude mobilité : Liaisons longue distance*, 30p.

Inddigo, sur commande du PNR Vercors & Région Rhône-Alpes, 2013. *Etude mobilité : Optimisation de transports en commun*, 36p.

Inddigo, sur commande du PNR Vercors & Région Rhône-Alpes, 2013. *Etude mobilité : Déploiement d'une offre concertée de vélos à assistance électrique*, 68p.

Inddigo, sur commande du PNR Vercors & Région Rhône-Alpes, 2013. *Etude mobilité : covoiturage*, 77p.

Inddigo, sur commande du PNR Vercors & Région Rhône-Alpes, 2013. *Etude mobilité : autopartage*, 25p.

Préfecture de la Savoie, 23/12/2015. *Arrêté approuvant la modification des statuts de la communauté de communes Cœur de Savoie*, 13p.

DUBOIS-TAINE Olivier Paul, dir., 2012, *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*, Centre d'analyse stratégique, La documentation française.

HUCHER D., LANDEL J-F., TANDONNET M., sur commande du *Ministère de la transition écologique et solidaire & du Ministère de l'Intérieur*, 2017. *Rapport CGEDD n° 011008-01 – IGA n° 17018-R : Conditions de faisabilité du projet Ecobonus de la Métropole européenne de Lille, Un « péage positif » innovant à consolider*, 53p.

Espace Belledonne, 2017. *Candidature Espace Valléen 2016-2020 : Destination BELLEDONNE, des maillons à la chaîne, Diagnostic touristique du territoire de Belledonne*, 127p.

Métropole Savoie, 2008. *Enquête Déplacements du Grand Territoire de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard*, 116p.

COVIVO SAS, sur commande du Conseil général de l'Isère, 2011. *Rapport final de l'expérimentation du covoiturage dynamique entre le plateau du Vercors et l'agglomération grenobloise*, 88p.

Domaine Skiable de France, 2016. *Observatoire : Indicateurs et analyses*, 8p

SYSTRA, sur commande de la *Communauté de Communes du Grésivaudan*, 2012. *Etude de rentabilité financière du projet de téléporté d'Allevard*, 38p.

Hervé Saulnier Conseil, 2012. *Évaluation économique du projet de téléporté*, 28p.

SYSTRA, sur commande de la *Communauté de Communes du Grésivaudan*, 2012. *Etude de trafic et de rentabilité financière du projet de téléporté Allevard – le Collet d'Allevard*, 27p.

Observatoire des déplacements de la Région grenobloise, AURG, 2016. *Chiffres clés des déplacements*, 80p.

AURG, 2014. *Enquête ménages déplacements (EMD) : Zoom sur la mobilité quotidienne au cœur des enjeux de territoire*, 10p

Communauté de communes du Grésivaudan, 2014. *Plan de Déplacements Urbains, Rapport de diagnostic*, 94p.

SOMIVAL, 2013. *Etude de faisabilité et d'opportunité de la création d'un Parc Naturel Régional en Belledonne, Rapport validé de phase 1 et de phase 2*, 173p.

ITEM Etudes&Conseil Transport – déplacements, 2013. *Etude sur les déplacements et préconisations d'actions sur le développement de la mobilité dans l'Oisans*, 187p.

Grenoble-Alpes Métropole, 2017. *Territoire Innovant de grande ambition, Appel à manifestation d'Intérêt PIA3*, 9p.

FOURNET Maud, mémoire de fin d'études, Master 2 Transports urbains et régionaux de personnes, Université Lumière Lyon2, 2016. *Restructuration d'un réseau de transport public au sein d'un territoire de montagne touristique : l'exemple du territoire de l'Oisans dans le Département de l'Isère*, 79p

DELAUNAY T., LESTEVEN G., RAY J-B., 2017. *Qui sera le "Blablacar du quotidien" ? Pour un covoiturage des courtes distances ancré dans les territoires », Métropolitiques*, 6p

Sitographie

<https://www.gart.org/actualite/repartition-de-competence-transport-entre-collectivites-territoriales/>, 02/03/2018

GART (Groupement des Autorités Responsables de Transports)

<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/>, 02/03/2018

https://www.cfdt.fr/upload/docs/application/pdf/2016-/eclairage_rt_6_competence_transport.pdf, 02/03/2018

<http://www.lagazettedescommunes.com/550076/10-conseils-pour-faciliter-la-mobilite-des-voyageurs-handicapes>, 02/03/2018

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/>, 02/03/2018

http://ec-europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/som_fr.htm, 02/03/2018

<http://www.cipra.org/fr/convention-alpine>, 02/03/2018

<http://www.maurienne.fr/pdf/tepos/Candidature%20TEPOS%20SPMaurienne.pdf>, le 05/03/2018

<http://www.ademe.fr/>, le 09/03/2018

<https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/liste-et-composition-des-ptu/>, le 09/03/2018

<https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilite-transport>, le 09/03/2018

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/liste-composition-autorites-organisatrices-mobilite-au-1er-janvier-2017>, le 09/03/2018

<http://pro.isere-tourisme.com/hebergements-marchands>, le 23/04/2018 -> 3 zonages pour le département qui sont Urbain / Rural et Campagne.

Co-voiturage :

<https://illicov.fr/>, 09/03/2018

Itinisére - co-voiturage dynamique :

https://www.itinisiere.fr/ftp/documents_FR/rapport-final-public_ecovoiturage.pdf, le 09/03/2018

<https://movici.auvergnerhonealpes.fr/>, le 09/03/2018

<http://www.grand-tetras.org/co-voiturage/>, le 09/03/2018

Données cartographiques :

<https://geo.data.gouv.fr/fr/>, le 12/03/2018

<https://www.insee.fr>, le 12/03/2018

<http://www.observatoire.savoie.equipement-agriculture.gouv.fr/Communes/zae.php>, le 12/03/2018

<http://www.observatoire.savoie.equipement-agriculture.gouv.fr/Atlas/6-deplacement.php>, le 19/03/2018

http://www.grenoble-isere.com/fr/baseimmo/zone_activite, le 12/03/2018

<http://www.auvergnerhonealpes-entreprises.fr>, le 12/03/2018

Fréquentation stations :

http://www.domaines-skiables.fr/fr/smedia/filer_private/87/e9/87e93978-a39f-4d6a-a508-2254868e8c31/indicateurs-et-analyses-2015.pdf, le 12/03/2018

<https://www.illicoweb.com/tourisme/sitra.htm>, le 12/03/2018

Mobilité électrique :

<https://fr.chargemap.com/>, le 28/03/2018

Table des annexes

- Annexe 1 : Mobilisation des habitants – OSONS BELLEDONNE - Soirée débat « mobilités en Belledonne » à la Ferrière – 12/06/2018
Synthèse des échanges
- Annexe 2 : Exemple de fiche « portes d'entrée touristique »
- Annexe 3 : Trafics routiers – synthèse des comptages (Département de l'Isère – données 2017)
- Annexe 4 : annexe cartographique composée de 22 cartes

Table des matières

Remerciements	3
Sommaire :	5
Propos introductif : les mobilités en Belledonne, un sujet ?	7
1. Belledonne : une identité géographique et paysagère, des territorialités diverses ...	11
1.1. Caractéristiques géographiques : Belledonne, une chaîne, des maillons	12
1.2. Caractéristiques démographiques et sociales : dynamiques de vie d'un territoire sous influence périurbaine	12
1.3. Caractéristiques économiques	14
1.4. Offre de services	15
1.5. Découpage administratif et incidences sur les politiques de mobilité	15
2. Quelle gouvernance territoriale au service d'une offre de mobilité cohérente et adaptée aux spécificités du territoire ?	16
2.1. Compétence transport et documents de planification	16
2.1.1. Données législatives et réglementaires	16
2.1.2. Traduction sur le territoire de Belledonne	18
2.2. Quelles position et plus-value de l'Espace Belledonne dans la gouvernance territoriale ?	19
3. Des besoins et des attentes diverses en matière de déplacements par des usagers distincts	22
3.1. Réseau viaire et trafic routier	22
3.2. La mobilité du quotidien	23
3.2.1. Méthodologie	23
3.2.2. Résultats : Motifs et modalités de déplacement des habitants de Belledonne	24
3.2.2.a. Part du transport routier dans la consommation énergétique territoriale	24
3.2.2.b. Motifs de déplacements	25
3.2.2.c. Nombre moyen de véhicules par habitant	26
3.2.2.d. Nombre et flux des actifs	27
3.2.2.e. Mode de transport domicile - travail	28
3.2.2.f. Nombre et flux des scolaires	28
3.2.2.g. Synthèse : proposition de typologie par secteur	28
3.3. Les mobilités touristiques	30
3.3.1. Méthodologie	30
3.3.2. Résultats : des portes d'entrée touristique nombreuses	32
4. Analyse de l'offre de mobilité sur le territoire : quelle prise en compte de la montagne dans les politiques des différentes autorités organisatrices de mobilité, des intercommunalités et des communes ?	34
4.1. Méthodologie	34
4.2. Présentation de l'offre	34
4.2.1. Réseau ferroviaire	34
4.2.2. Transport en commun routier	34

4.2.3.	Les modes actifs	37
4.2.4.	Autopartage : dans la propriété et/ou dans l'usage.....	38
4.2.5.	Le réseau scolaire	40
4.2.6.	Le transport par câble	40
4.2.7.	Bornes de recharge pour véhicules électriques	41
4.2.8.	Offre de mobilité proposée par des associations du territoire	41
5.	Rapprochement besoins / offre : vers la co-construction d'une offre de mobilité durable adaptée.....	43
5.1.	Propositions visant à améliorer la mobilité durable des habitants et des clientèles touristiques	44
5.2.	D'un schéma des mobilités au projet de territoire	46
CONCLUSION		48
Table des tableaux		51
Table des figures		51
Table des entretiens.....		51
Bibliographie		52
Sitographie		54
Table des annexes		55
Table des matières		55
ANNEXE 1 : Mobilisation des habitants – OSONS BELLEDONNE		57
ANNEXE 2 : Exemple de fiches « porte d'entrée touristique ».....		60
ANNEXE 3 : Trafics routiers – synthèse des comptages (Département de l'Isère – données 2017).....		61
ANNEXE 4 : Annexe cartographie composée de 22 cartes		65

ANNEXE 1 : Mobilisation des habitants – OSONS BELLEDONNE

Soirée débat « mobilités en Belledonne » à la Ferrière – 12/06/2018

Synthèse des échanges

Trajets domicile travail, courses, loisirs, études, soins médicaux... les déplacements sont au cœur de la vie des ménages : budget, temps, possibilité d'accès, mais aussi bilan carbone avec une prise de conscience et une demande citoyenne et sociétale de plus en plus forte pour trouver des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle. L'accessibilité est ainsi un enjeu territorial majeur pour une chaîne de Belledonne « active, vivante et protégée ».

UN DIAGNOSTIC « EN PARTAGE »

La chaîne de Belledonne connaît une croissance démographique issue d'une forte périurbanisation, qui modifie sensiblement ses caractéristiques sociologiques et ses dynamiques de vie. Les besoins de déplacements sont de plus en plus nombreux et éloignés entre les lieux d'habitat et les pôles de centralité, dans une logique majoritairement « haut-bas » (déplacements pendulaires). Ils complexifient l'organisation de cette mobilité en raison de la dispersion des points à desservir ou de la faible densité de certains secteurs, avec une dépendance très forte à la voiture individuelle.

Belledonne est également une destination touristique avec plus de 40 000 lits touristiques (source : diagnostic Espace Valléen). Les besoins en termes de déplacements de la clientèle touristique diffèrent de ceux des habitants. 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.

L'offre régulière de transport en commun se concentre 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.

L'exemple de la Communauté de communes du Grésivaudan, Autorité Organisatrice de Mobilité, témoigne d'une politique volontariste en matière de mobilité, y compris en zone de montagne avec le développement d'une offre liée au partage de l'usage ou de la propriété de la voiture : autostop organisé (RézoPouce), covoiturage (promotion de Mov'Ici)... La Communauté de communes mène également une action en faveur du VAE (Vélo à Assistance Electrique). Elle a par ailleurs travaillé à la restructuration du réseau de transports scolaires (pour la rentrée prochaine), ouvert aux habitants dans la mesure des places disponibles.

Ces initiatives sont néanmoins conditionnées à une mobilisation forte des habitants et un accompagnement au changement de comportement.

Des contraintes, des questions, des enjeux exprimés :

- **Qui a les moyens d'habiter en montagne ?**

La part modale de la voiture est largement prépondérante en Belledonne : de 72% pour tout motif de déplacement, elle atteint 85% pour les déplacements domicile-travail. Les déplacements sont ainsi le 2^{ème} poste de dépenses dans le budget des ménages.

« Il y a un turn over dans la vallée du Haut-Bréda, corrélé au coût de l'essence ». « Au-delà d'un seuil critique, certains ménages se voient contraints de déménager ».

« La montagne devient un lieu d'habitation élitiste »
 « Comment préserver le droit pour tous d'habiter en montagne ? ».

- Couverture numérique et réseau de téléphonie mobile : conditions pour l'accès aux services

Les perspectives offertes par le numérique sont nombreuses. Les nouvelles technologies de la communication et l'essor des connexions haut débit offrent des possibilités pour l'accès à distance (sans déplacement) à certains services ou le développement des services d'information multimodale. Le déploiement du covoiturage est notamment basé sur l'utilisation d'outils numériques (comme Mov'Ici...).

La fibre optique est annoncée pour fin 2018 dans les communes du Haut Bréda. Le déploiement aux abonnés sera plus long : échéance 2022 ?

- Zone peu dense et masse critique

L'enjeu est celui de l'équilibre entre l'offre et la demande. Si le service (covoiturage ou autostop organisé) n'atteint pas une masse critique, il n'est pas fiable : il ne permet pas d'assurer au passager un conducteur pour son trajet (aller ou retour)...

DES IDEES / DES PROPOSITIONS

Porter à connaissance / Faire connaître l'offre de service	▪ Identification de relais de communication locaux : - Tiers lieux / « communautés » - Importance du relai par les communes : référents par commune ? ▪ Information / formation de ces relais ▪ Création d'un réseau d'information et de communication avec des « ramifications » permettant de toucher le plus largement possible les habitants ▪ Horaires lisibles au niveau des arrêts de bus
Accompagner le changement / sortir des habitudes	▪ Management de la mobilité : permettre à chacun, ou en petit collectif, de construire sa propre solution de mobilité en fonction de ses besoins (qui peuvent changer dans l'année : saisonnalité...) ▪ Valorisation des expériences ▪ Nouvelles pratiques : réaliser les petites distances à pied ▪ Décalage des horaires de travail pour éviter les embouteillages et ainsi diminuer les temps de trajets
Créer de nouveaux outils	▪ Voiture partagée (« citizée ») = voiture communale ? qui pourrait permettre d'aller chercher les collégiens à leurs activités (à Allevard) les soirs de semaine ou accompagner les personnes non véhiculées... et pouvant servir aux mobilités touristiques (clientèles touristiques à véhiculer depuis les gares) ▪ Création d'un site en accès libre référençant tous les déplacements à l'échelle d'un « secteur » (exemple vallée du Bréda) : possibilité de créer une « communauté » via le site Mov'Ici
Renforcer la solidarité, l'organisation locale	▪ Ecrire une société et le vivre ensemble différemment : le citoyen comme co-acteur des réponses en matière de mobilité ▪ Le covoiturage est important = système de partage -> initiation d'une démarche collective – 1^{er} pilier éducatif ▪ Covoiturer, y compris pour les courses (exemple : marché d'Allevard) ▪ Comment la collectivité peut aider à l'émergence d'actions de solidarité avec pourquoi pas une aide ? (ou cf expérimentation EcoSyst'm : monnaie locale convertible auprès des commerçants du village afin de rémunérer les trajets et l'accompagnement).

Nourrir le projet de territoire

- Les enjeux sur le territoire se dessinent à l'échelle de deux horizons temporels :
- À court terme pour permettre de faire évoluer la mobilité alternative à l'autosolisme.
 - A moyen/long terme en fonction du développement économique, démographique et stratégique de Belledonne. Il s'agit d'interroger les besoins de déplacements à la source :
 - Offrir aux territoires ruraux les services qui évitent de se déplacer = comment accède-t-on aux services différemment ?
 - Relocalisation des services, des emplois, ... : télétravail, maintien à domicile, ...
 - Création de tiers lieux (à Allevard pour la vallée du Haut Bréda) :
 - « zone tampon » pour les collégiens (entre sortie du collège et activités extra-scolaires)
 - Coworking (salariés en télétravail, indépendants, ...)
 - télé-enseignement (étudiants)
 - > financement des grosses entreprises ?
 - Aller vers le respect des diversités et des territoires ruraux, aller vers des systèmes de péréquation établis sur de nouvelles bases

LES SUITES DE LA DEMARCHE

- Le 14 novembre : FORUM OSONS BELLEDONNE -> restitution + world café permettant d'amender le diagnostic, et d'approfondir les propositions et idées.
- Proposition de concepts et tests dans le cadre d'une démarche de design de service. Le design de services s'intéresse à la fonctionnalité et à la forme des services du point de vue des bénéficiaires. Il a pour objectif de s'assurer que l'interface du service est utile, utilisable et "désirable" du point de vue du bénéficiaire. Le designer de service va donc s'intéresser aux attentes et aux comportements du bénéficiaire, afin d'adapter l'interface et les modalités d'interactions.
- Contributions au projet de territoire

ANNEXE 2 : Exemple de fiches « porte d'entrée touristique »



VIZILLE

1

Présentation générale :

Services		Commerces	
OT / BIT	X	Alimentation générale	X
Banque	X	Boulangerie	X
Santé	X	Restaurant	X
Administration	X	Hébergement	X
Autres : ...		Magasin de sport/location	X
		Autre : ...	X

Activités proposées :
 Entrée principale du GR®
 Domaine du château (parc et musée de la Révolution française)

Accès / Offre de mobilité :
 GR® : l'arrivée (ou le départ) de Vizille se fait sur une route à fort trafic routier, risque d'accident : solution à trouver.
 Ligne 3000 qui dessert Grenoble / Vizille / Grenoble

Signalétique / équipement / stationnement / accès PMR :

Typologie de la clientèle actuelle :

Fréquentation :
 Nombre de lits touristiques :
 Fréquentation du domaine :

Clientèle cible (si positionnement) :

Projets :





LAC DU LUITEL

2

Présentation générale :
 Réserve naturelle nationale
 Gestion ONF des aménagements et des visites




Activités proposées :
 Circuit aménagé / visites organisées par l'ONF (en période estivale uniquement ?)
 VTT ? Randonnée ?

Accès / Offre de mobilité :

Signalétique / équipement / stationnement / accès PMR :
 Parking

Typologie de la clientèle actuelle :

Fréquentation :

Clientèle cible (si positionnement) :

Projets :

ANNEXE 3 : Trafics routiers – synthèse des comptages (Département de l'Isère – données 2017)

Trafics routiers – comptages permanents (Département de l'Isère – données 2017)

Route départementale	Moyenne Journalière Annuelle TV / 2 sens	Date et trafic du jour le moins chargé (2 sens)	Date et trafic du jour le plus chargé (2 sens)	Pics horaires	Observations
D5 Brié Nord (2017)	7900 (en 2016)	Le 11/02/2017 : 7667 véhicules (samedi hors vacances scolaires)	Le 18/02/2017 : 14 080 véhicules (samedi de vacances scolaires - 3 zones)	809 véhicules/heure en montée (même jour)	Les pics de trafic sont observés les vendredis soirs (18-19h), et les samedi matin (10h) en montée ; ainsi que les- dimanches soirs (18-19h) en descente, pendant les vacances scolaires.
D5 Brié Sud (2017)	5100 (en 2016)	Le 14/01/2017 : 1769 véhicules (samedi hors vacances scolaires)	Le 18/02/2017 : 9894 véhicules (samedi de vacances scolaires - 3 zones)	619 véhicules/heure en montée (même jour)	Les pics de trafic sont observés les vendredis soirs (18-19h00) et les samedis matins (10h00) en montée (aussi bien en février, qu'en avril, mai ou juin) ; et en descente le dimanche (18h).
D525 Goncelin (montée Allevard) (2017)	5600 (2016)	Le 01/01/2017 : 3416 véhicules	Le 22/09/2017 : 7207 véhicules (un vendredi)	519 véhicules par heure en montée un lundi (17h00/18h00) Et 526 véhicules sens 2 à 7h00 (pics en semaine 7h00/8h00)	
D111 Belmont (2016)	1300 (2016)	Le 29/05/2016 : 352 véhicules	Le 21/02/2016 : 6901 véhicules (dimanche 11h00 – vacances scolaires - 3 zones)	675 véhicules un dimanche (24/01) en montée (11h00) et 897 véhicules (24/01) en descente (18h00)	Enregistrement du 01/01/2016 au 24/10/2016 Pics horaires plutôt les dimanches (11h) en montée et 18h en descente. -> Grenoblois qui montent à Chamrousse... (station située au-dessus du Golf d'Uriage)
D111 Grivolée (2013)	629 (2013)	Le 27/04/2013 : 385 véhicules	Le 30/12/2013 : 3687 véhicules		Station déficiente -> derniers comptages en 2013. 2 ^{ème} montée de Chamrousse
D250 Champ Près Froges (sur la montée) 2015	1500 (2015)	Le 19/04/2015 : 688 véhicules	Le 02/01/2015 : 3774 véhicules	676 véhicules un samedi matin vacances scolaires (Zone B) (8h) 07/03 en montée	Marqué par la saisonnalité (mais plutôt clientèle de proximité). Autres pics horaires moins forts liés aux déplacements domicile-travail (213 un 02/02 en montée en semaine à 19h)
D523 Tencin (2017)	13100 (2016)	Le 01/01/2017 : 7516 véhicules	Le 23/06/2017 : 16149 véhicules	830 (jour de semaine 7h) et soirée de semaine (pas trop tard – 16h00)	

D524 Uriage (2017)	13200 (2016)	Le 09/07/2017 : 4150 véhicules	Le 24/05/2017 : 16399 véhicules (jour de semaine)	1484 vendredi 16/06 – 18h00 1300 jeudi 01/06 – 8h00	Saisonnalité hivernale + liée aux thermes + trajets domicile travail
D525B Pontcharra (2017)	8700 (2016)	Le 01/01/2017 : 5006 véhicules	Le 22/06/2017 : 22336 véhicules (jour de semaine)	Pics en semaine (19h – 630 véhicules) + (7h-8h) 1089 véhicules ; mais aussi à 11h00 et 14h00 – 1825 véhicules	On note une part plus importante de PL (6,4%) contre 2,3 à 4,1% au niveau des autres comptages). Taux équivalent (6,3% uniquement au Péage de Vizille). Trafic lié à activité industrielle / logistique
D526 Allemont (2017)	3400 (2016)	Le 10/12/2017 : 1442 véhicules	Le 05/08/2017 : 5455 véhicules (samedi)	506 (semaine de juillet-15h)	Saisonnalité / tourisme plutôt estival Col du Glandon...
D1091 Gavet (2017)	8300 (2016)	Le 26/11/2017 : 4453 véhicules	Le 18/02/2017 : 26093 véhicules (samedi vacances scolaires – 3 zones)	Pics les samedis des vacances d'hiver - chassé-croisé : 1209 véhicules/heure (10h ou 15h selon le sens).	Saisonnalité – route des stations de l'Oisans
D1091 Péage de Vizille (2014)	11200 (2014)	Le 28/12/2014 : 6552 véhicules	Le 01/03/2014 : 24863 véhicules (samedi vacances scolaires A,B,C)	Pics les w-e hiver + été (jusqu'à 1184 véhicules/heure)	6,3% PL Saisonnalité : route des stations de l'Oisans Tourisme estival + hivernal

Les données sur les comptages ponctuels sont les suivantes :

Prabert, D528 : comptage réalisé du 6 au 14 mai 2015 : 517 véhicules en moyenne par jour.

La Ferrière – Pinsot, D525A : comptage réalisé du 3 au 14 juin 2017 : 551 véhicules en moyenne par jour.

Route des Balcons de Belledonne, D280 : **Theys** du 13 au 30 mai 2015 : 1462 véhicules en moyenne par jour + **St Mury Monteymond** du 29/11 au 08/12 2013 : 517 véhicules en moyenne par jour + **Revel** du 23/06 au 07/07 2017 : 612 véhicules en moyenne par jour + **Saint-Martin d'Uriage** du 03 au 10 mai 2017 : 1986 véhicules en moyenne par jour +

Mobilités durables en Belledonne : enjeux, regards croisés et perspectives

RESUME

L'accessibilité des territoires de montagne est devenue particulièrement stratégique du fait d'une interdépendance toujours plus forte avec les vallées et leurs agglomérations.

Au cœur de la vie des habitants, elle conditionne leur choix de lieu d'habitation. Elle conditionne également l'implantation d'activités économiques ; et elle est centrale dans la stratégie touristique.

Le transport représente par ailleurs un enjeu environnemental majeur en termes de consommation énergétique des territoires, de qualité de l'air ou encore de consommation d'espace.

Ainsi, l'association ESPACE BELLEDONNE, dans le cadre de son projet de territoire durable, souhaite investir cette question des mobilités, en partenariat et en complémentarité avec l'action des autorités compétentes.

Les missions de stage ont été en premier lieu de dresser un diagnostic, à l'échelle de Belledonne, des besoins, pratiques et attentes des habitants et des clientèles touristiques en matière de déplacements ; et de l'offre de mobilité. Une analyse des enjeux et de la gouvernance territoriale permet ensuite d'apporter des premiers éléments de réponse sur le positionnement de l'Espace Belledonne et sur l'écriture d'un projet de territoire « quelles mobilités montagne-vallée et montagne-montagne de demain ? ».

ABSTRACT

The accessibility of mountain territories has become particularly strategic due to ever greater interdependence with the valleys and their agglomerations.

At the heart of the life of the inhabitants, it determines their choice of residence. It also conditions the development of economic activities ; and it is central to the tourism strategy.

Transport is also a major means of energy consumption of territories, air quality or consumption of space.

Thus, the ESPACE BELLEDONNE association, as part of its sustainable territory's project, wishes to invest in this issue of mobility, in partnership and in complementarity with the action of competent authorities for transport on Belledonne's territory.

The internship missions were first to carry out a diagnostic of inhabitants and tourists' needs and practices ; and the mobility offer on the territory.

Then, an analysis of the issues and of the territorial governance makes it possible to have the first elements of a territory's project".

MOTS CLES

Accessibilité ; Territoire de montagne ; Transition énergétique ; Déplacements ; Mobilités durables ; Autosolisme ; Gouvernance ; Projet de territoire

KEYWORDS

Accessibility ; Mountain territory ; Energy Transition ; Transport ; Sustainable mobility ; Governance ; Territory's project

