CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

SAINT-MARCELLIN VERCORS ISÈRE
COMMUNAUTÉ



LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE : DÉFIS ET ATTENTES DES HABITANTS

CONTRIBUTION

OCTOBRE 2026

Groupe de travail Mobilité composé de :

Marie-Laure ABAD, Marie-Noëlle BONNEFON, Philippe DRESIN, Philbert GAUTRON, Hervé HOUELLEU, Annie POUPARD et Michel RUZAND ; et rejoint en cours d'élaboration par Valentin FORAND et Marc ROUX.

Glossaire

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AOM	Autorité organisatrice des mobilités
AURA	Auvergne-Rhône-Alpes
CCAS	Centre communal d'action sociale
CMA	Chambre des métiers et de l'artisanat
CoDev	Conseil de développement
EES	Evaluation environnementale stratégique
GES	Gaz à effet de serre
FNTR	Fédération nationale du transport routier
LOM	Loi d'orientation mobilités
OTI	Office du tourisme intercommunal
PC	Piste cyclable
PCAET	Plan Climat air énergie territorial
PDU	Plan de déplacements urbains
PLH	Plan local de l'habitat
PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
PNACC	Plan national d'adaptation au changement climatique
PNSE/PRSE	Plan national/régional Santé environnement
PPA	Plan de protection de l'atmosphère
PPE	Programmation pluriannuelle de l'énergie
SAR	Schéma d'aménagement régional
SCoT	Schéma de cohérence territorial
SDC	Schéma directeur cyclable
SDRIF	Schéma directeur de la région Île-de-France
SERM	Service express régional métropolitain
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
TAD	Transport à la demande
TEPOS	Territoire à énergie positive
TUS	Transport d'utilité publique

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières

La mobilité, sujet incontournable pour l'avenir du territoire et ses habitants 4

1. Contexte 6

1.1. Le cadre législatif et réglementaire 6

1.2. Le cadre administratif local 7

1.3. Focus sur le SERM 11

2. Les sources – données et enquête 14

LE CODEV ENQUÊTE ! 15

3. Etat des lieux de la mobilité du territoire - Problématiques rencontrées 16

3.1. Des besoins forts pour les habitants et l'environnement 16

3.2. Un service public de mobilité quasi inexistant adossé à une offre de mobilité sous-dimensionnée 18

3.3. Une carte participative sensible du territoire 22

3.4. La mobilité professionnelle 26

En conclusion 26

4. Préconisations du CoDev 27

4.1. Objectifs généraux 27

4.2. Les solutions envisagées pour le territoire 28

5. Des outils pour aider les élus 30

5.1. Boîte à outils 30

5.2. Des exemples d'ici et d'ailleurs pour s'inspirer 31

Notes 35

La mobilité, sujet incontournable pour l'avenir du territoire et ses habitants

En 2025, le Conseil de développement (CoDev) a décidé de s'engager dans un travail sur la mobilité des habitants du territoire de Saint Marcellin Vercors Isère Communauté.

Plusieurs préoccupations animaient ses membres :

1. Identifier et analyser **les besoins de mobilité** sur le territoire de SMVIC à partir d'une **enquête citoyenne** et des études existantes pour proposer des recommandations ;
2. Prendre en considération **l'éboulement de 2024 sur la route départementale 1532** au niveau de La Rivière/ Saint-Gervais, qui a considérablement augmenté le trafic sur les itinéraires déviés et rendu plus complexes certains déplacements ;
3. Repenser la **mobilité en zone rurale** pour **réduire les inégalités territoriales** (rive gauche / rive droite, plaine / piémont / Chambaran) et favoriser l'accès à la mobilité pour tous (jeunes, personnes âgées, publics précaires) ;
4. Réduire nos **émissions de gaz à effet de serre (GES)** en développant des **alternatives** à la voiture individuelle (covoiturage, transports collectifs, vélo, marche, TER) et en accélérant la **transition énergétique** (objectif : 60 % d'électromobilité en 2035) ;
5. Saisir l'opportunité de **l'élaboration d'un Service Express Régional Métropolitain** autour de l'agglomération grenobloise (SERM) pour améliorer le transport en train, développer **l'accessibilité multimodale** et la connectivité territoriale avec des **mobilités du quotidien et de proximité.**

Bien que la Région Auvergne Rhône Alpes (AURA) détienne actuellement l'Autorité organisatrice des mobilités (AOM), Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté a la possibilité d'agir en partenariat. C'est la raison pour laquelle le Conseil de développement a mené ses travaux, dans le but de soumettre aux élus son analyse et ses préconisations d'actions.

Les membres du groupe de travail ont appliqué la méthodologie suivante :

- procéder à leur acculturation par la lecture ou le visionnage de nombreux documents, par la rencontre avec les services techniques et le vice-président chargé de la thématique, et par la prise de connaissance de l'offre de mobilité existante sur le Sud Grésivaudan ;
- observer des territoires pilotes en la matière et les expérimentations mises en œuvre ailleurs ;
- collecter les pratiques, les besoins et les suggestions des habitants via une **enquête de terrain** qui s'est déroulée de décembre 2025 à février 2026 ;
- analyser et croiser toutes ces données pour dégager des **préconisations** destinées à l'intercommunalité. Le lecteur pressé est invité à se rendre directement au chapitre des préconisations.

La contribution s'appuie fortement sur les résultats de l'enquête[1] EMC² sur la mobilité des habitants de la grande région grenobloise, les actions de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté sur les enjeux de transition climatique (Territoires à énergie positive [TEPOS], Plan climat-air-énergie territorial, Schéma directeur cyclable) et les précédents travaux du CoDev sur la mobilité *(voir annexe n°22)*.

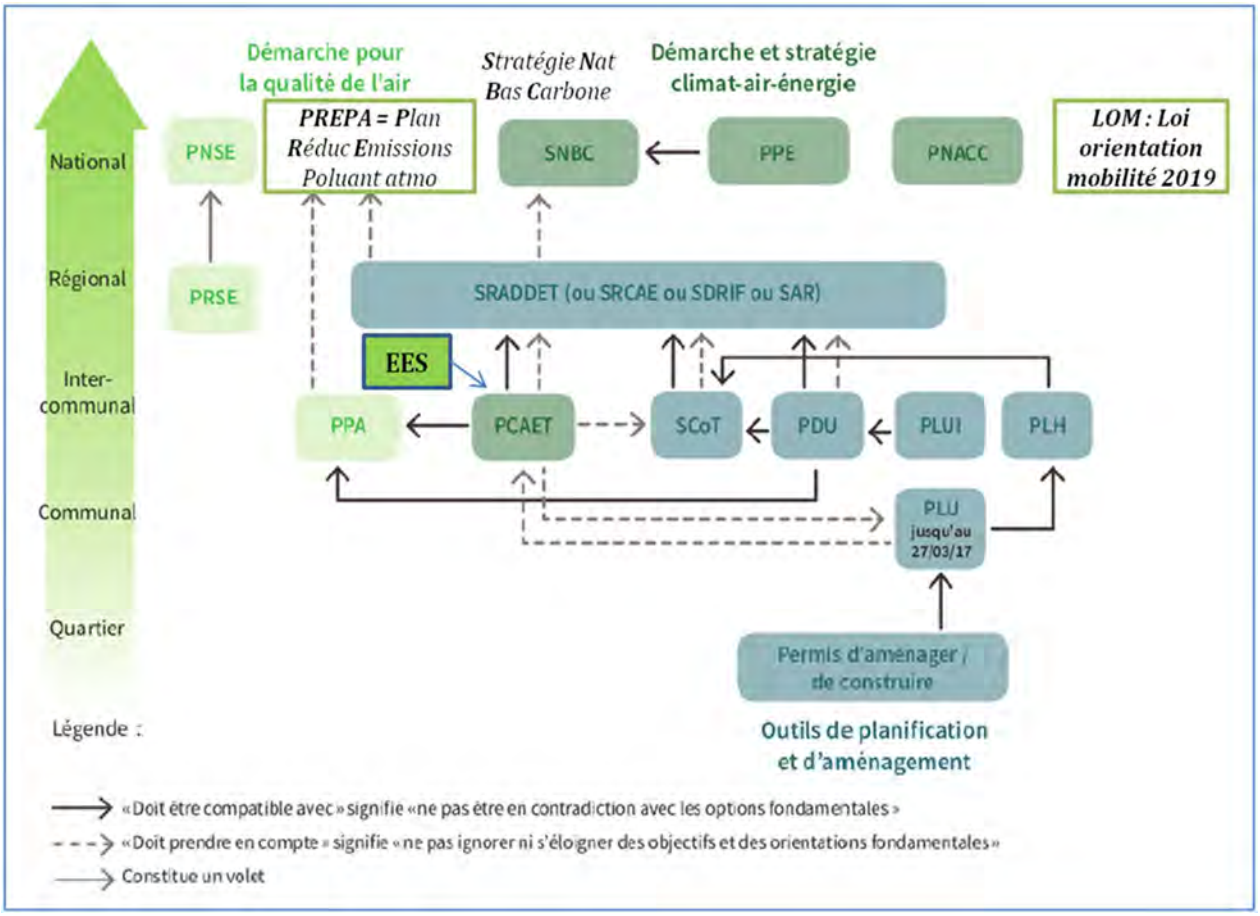
L'intelligence artificielle a été utilisée pour des tâches ponctuelles : analyse des données de l'enquête et aide à la correction du texte rédigé.

Vers une stratégie territoriale de mobilité rurale et périurbaine : comment dépasser le paradigme de la mobilité individuelle ?

[1] https://www.cerema.fr/fr/actualites/resultats-enquete-emc2-grande-region-grenobloise

1. Contexte

1.1. Le cadre législatif et réglementaire



La mobilité est incluse dans plusieurs dispositifs réglementaires (PCAET, EES[2], SCoT[3], PLUi[4], SRADDET[5] …) : elle est articulée entre PCAET, outils de planification et documents d'urbanisme.

Pour les données de mobilité à l'échelle nationale, voir l'annexe n°18.

[2] Evaluation environnementale stratégique
[3] Schéma de cohérence territoriale
[4] Plan local d'urbanisme intercommunal
[5] Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Les abréviations du schéma se trouvent dans le glossaire.

1.2. Le cadre administratif local

Qui fait quoi en matière de mobilité ?

Niveau de collectivité	Rôle principal en matière de mobilité
État	Définit les grandes orientations nationales (LOM, décarbonation, sécurité routière), finance les infrastructures nationales (autoroutes, réseau ferroviaire national via la SNCF) et assure la réglementation des transports.
Région Auvergne-Rhône-Alpes	**AOM régionale** pour les territoires non couverts par une AOM locale. Organise et finance les trains régionaux TER, les cars régionaux, les transports scolaires (hors cas particuliers) et coordonne les politiques de mobilité à l'échelle régionale.
Département de l'Isère	N'est plus AOM depuis la loi LOM. Conserve l'aménagement et la gestion des routes départementales, assure la maîtrise d'ouvrage et participe à certains aménagements cyclables, à l'accessibilité et peut soutenir financièrement des projets de mobilité.
Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté	Elle peut intervenir sur les mobilités locales (études, aménagements, mobilité douce, covoiturage, services de proximité, infrastructures cyclables). Convention signée avec la région en 2021 : cofinancement régional possible d'études et de dispositifs de mobilité et de fonctionnement, mais pas d'aménagements cyclables.
Communes	Gèrent la voirie communale, les espaces publics, le stationnement, les cheminements piétons, certaines pistes cyclables et la circulation en agglomération (zones 30, sens de circulation, sécurité routière locale).

Levier financier : le Fonds vert

Dispositif créé en 2023 et porté par le ministère chargé de l'écologie, le Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires, aussi appelé « Fonds vert », aide les collectivités territoriales et leurs partenaires locaux à **renforcer leur performance environnementale**, adapter leur territoire au changement climatique et améliorer leur cadre de vie. Le Fonds vert aide au déploiement de la planification écologique à l'échelle du bassin de vie des citoyens, pour que les transformations écologiques soient concrètes et accessibles sur l'ensemble du territoire. [6]

Parmi les 14 mesures du dispositif, l'une vise **directement les mobilités dans les territoires ruraux** et intermédiaires. L'objectif est d'aider les intercommunalités à développer des solutions concrètes pour les mobilités du quotidien.

La mesure peut notamment financer :

- l'ingénierie pour élaborer une **stratégie mobilité** ou un plan de mobilité simplifié ;
- le **transport à la demande** (TAD) ou les **services de mobilité solidaire** (TUS) ;
- **l'autopartage** ou les solutions de mobilité partagée
- les services **vélo** (location, libre-service, stationnement sécurisé)
- les services **numériques** d'aide aux déplacements
- les **infrastructures** pour le covoiturage et les aménagements cyclables

Autre point important : en 2026, le Fonds vert financera aussi les actions prévues dans les PCAET adoptés par les intercommunalités, notamment celles liées aux mobilités.

Actions de SMVIC

- Aide de 200€ à l'achat d'un vélo pour les foyers très modestes ;
- Développement des pistes cyclables et élaboration d'un Schéma directeur cyclable (SDC) à l'échelle intercommunale, mais dont la réalisation dépend pour le moment des communes et du département – une partie a été réalisée sans vision globale sur le territoire ;
- Navette mise en place après l'éboulement de 2024 pour les scolaires, jusqu'en 2025 - depuis gérée par la région ;
- Plaidoyer auprès des partenaires (Région, département, communes, SNCF…) pour prise en compte des intérêts territoriaux ;
- Un poste de référent mobilité a été créé dans les services intercommunaux pour travailler sur le projet de SERM autour de l'étoile ferroviaire grenobloise.

[6] https://aides-territoires.beta.gouv.fr/aides/developper-les-mobilites-durables-en-territoires-ruraux-et-moyennement-denses/

Les dispositifs “d’aller vers” de SMVIC

“L’aller vers” est une démarche proactive qui consiste à aller à la rencontre des usagers éloignés des dispositifs classiques, par des freins sociaux ou de distance. Elle vise à réduire les inégalités d’accès en adaptant les modes d’intervention aux réalités du terrain. Cette approche, adoptée pour plusieurs sujets intercommunaux, renforce la proximité et l’effectivité des droits.

Le bus “En route pour la santé”[7]



Dispositif itinérant de prévention porté par la Maison intercommunale des familles, qui va à la rencontre des habitants pour promouvoir la santé et l’accès aux droits. Il prend la forme d’un bus se déplaçant sur le territoire afin d’écouter, informer et orienter, avec une attention particulière aux jeunes de 11 à 30 ans. Le dispositif propose un accueil gratuit et confidentiel. Il offre un soutien psychologique et oriente vers des structures adaptées si nécessaire et informe les habitants sur divers sujets (santé, logement, emploi, droits). Le dispositif se déplace dans les communes de l’intercommunalité en faisant la demande. En mai 2026, il s’est déplacé dans 8 communes différentes.



Le ludotour

Près de vingt fois par an, le vendredi, les ludothèques intercommunales font une sélection de jeux qu'elles chargent dans un camion. Les équipes animent alors une séance jeu intergénérationnelle, de 16H30 (sortie de l’école) jusqu’en milieu de soirée.

La déchèterie mobile

C’est le service itinérant de collecte des déchets recyclables. Elle va à la rencontre des habitants des communes les plus éloignées des trois déchèteries intercommunales.

Complémentairement, la ressourcerie mobile récupère les objets pouvant être réemployés. Ce service a effectué 6 déplacements sur le territoire en mai 2026.

[7] https://saintmarcellin-vercors-isere.fr/en-route-vers-la-sante.html

Un sujet au cœur des préoccupations du CoDev

Depuis 2019…

En 2019, des membres ont **testé la véloroute 63** et ont mis en évidence dans une contribution les **insuffisances de sécurité, de continuité** et de signalisation, avec des **propositions d'amélioration** concrètes.

La même année, une contribution « *Faire de SMVIC un territoire vélo* » soulignait un **manque d'alternatives à la voiture** et proposait une stratégie globale pour développer la pratique cyclable.

Dans le cadre du Plan vélo national, le groupe Mobilité du Conseil de développement avait contribué à la constitution du dossier de candidature à l'appel à projets « Vélo et territoires », jusqu'à l'obtention d'une aide de l'État via l'ADEME.[8]

En 2021, sur saisine de l'intercommunalité, le CoDev a émis un avis qui analysait les différentes options dans le cadre de la LOM de 2019. L'avis était favorable à la prise de la compétence par Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté.

L'ensemble de ces contributions converge vers la nécessité d'une politique coordonnée et adaptée aux besoins des habitants : sécurité, accessibilité, justice sociale, transition énergétique.





Les synthèses de ces contributions et leur état de réalisation se trouvent en annexe n°22.

Par ailleurs, le groupe de travail Mobilité du CoDev de SMVIC a participé aux travaux du Conseil de développement de Grenoble-Alpes-Métropole « *Hermès : mobilités rêvées* » [9] et aux discussions avec le SMMAG.[10]

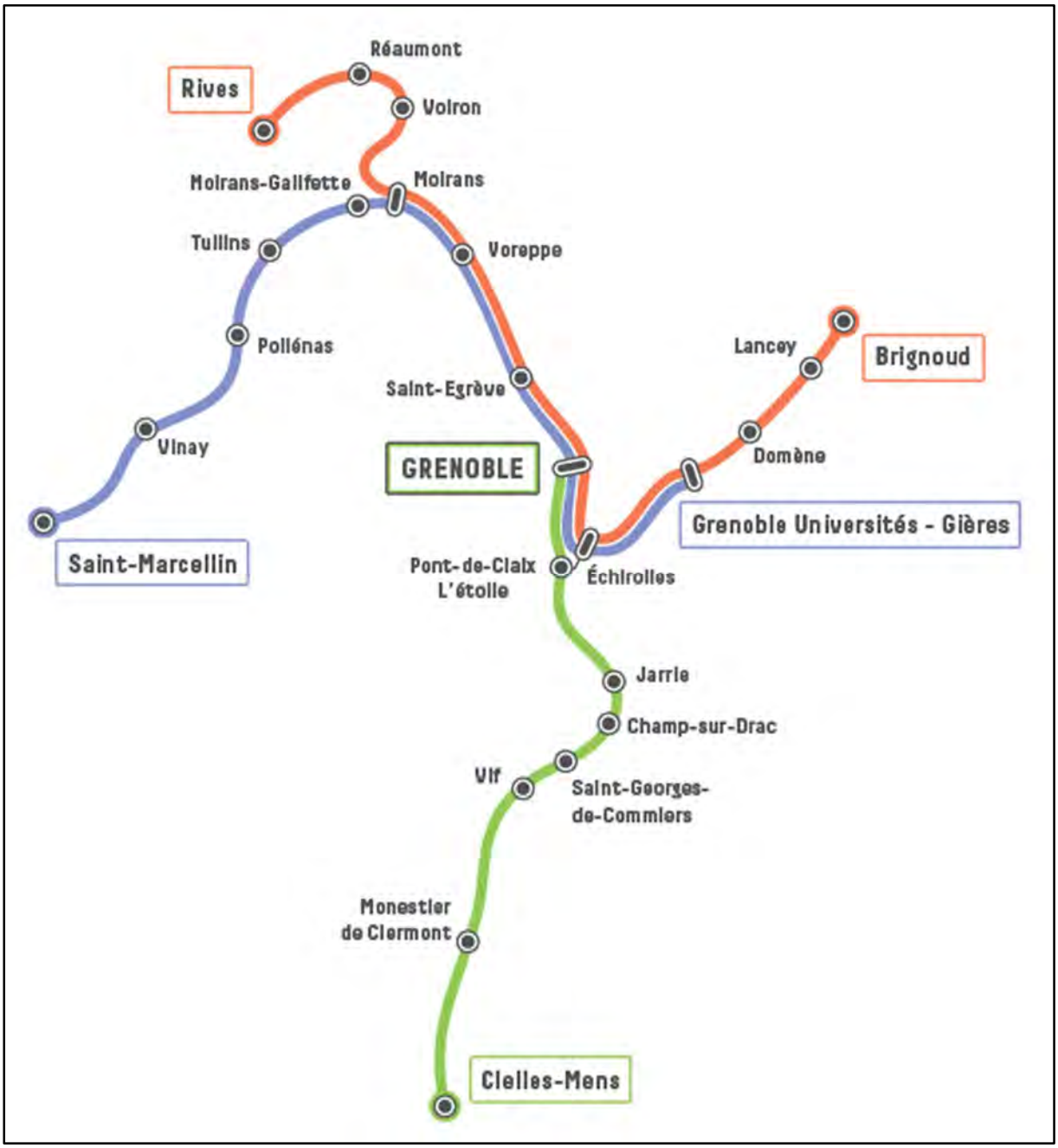
[8] Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

[9] https://c2d.grenoblealpesmetropole.fr/1586-vers-les-mobilites-revees-de-demain.htm

[10] Syndicat des Mobilités de l'aire Grenobloise.

1.3. Focus sur le SERM

Le SERM grenoblois



Zone d'impact du projet de SERM grenoblois, selon le site de Grenoble-Alpes Métropole.

Un **Service express régional métropolitain (SERM)** est un réseau de transport structuré autour d'une grande métropole, qui vise à proposer une alternative crédible à la voiture pour les déplacements du quotidien. L'idée est de s'inspirer du modèle du RER francilien, mais en l'adaptant à d'autres grandes aires urbaines. Un SERM repose principalement sur le rail (trains plus fréquents, plus fiables et mieux coordonnés), mais intègre aussi d'autres modes de transport comme les cars express, les tramways, le vélo ou le covoiturage. L'objectif est de créer un **système de mobilité fluide**, avec des correspondances simples, des horaires lisibles et une meilleure continuité entre les différents modes - **l'intermodalité**.

Le SERM grenoblois s'inscrit dans cette logique, mais avec des enjeux particulièrement marqués. Une forte concentration urbaine au centre, entourée de vallées très fréquentées (Grésivaudan, Voironnais, sud Isère) génère **d'importants flux domicile-travail**, majoritairement en voiture, ce qui entraîne congestion, pollution et saturation des axes routiers, notamment en raison de la configuration géographique en « cuvette » de la métropole. Le projet de SERM vise donc à **structurer un réseau ferroviaire renforcé autour de Grenoble**, avec des liaisons cadencées sur plusieurs axes majeurs, comme Grenoble–Voiron, Grenoble–Crolles et Grenoble–Saint-Marcellin.

Concrètement, l'ambition est d'augmenter fortement la fréquence des trains et d'améliorer leur amplitude horaire pour couvrir davantage la journée. Le système doit aussi mieux s'articuler avec les autres modes de transport, comme les tramways et les réseaux de bus, afin de proposer des trajets plus simples et plus rapides de bout en bout. L'enjeu est technique et organisationnel, car il implique de coordonner de nombreux acteurs (État, Région, SNCF, métropole et intercommunalités) et de moderniser certaines infrastructures ferroviaires existantes.

Les enjeux du SERM grenoblois sont multiples. Sur le plan environnemental, il s'agit de réduire la dépendance à la voiture individuelle et donc les émissions de gaz à effet de serre. Sur le plan territorial, le projet peut contribuer à **rééquilibrer le développement urbain** en renforçant les centralités autour des gares. Enfin, sur le plan social et économique, il vise à **améliorer l'accessibilité à l'emploi et aux services pour les habitants des vallées périurbaines**, souvent dépendants de la voiture.

Sa mise en œuvre reste complexe. Depuis 2024-2025, le SERM grenoblois est entré dans une phase d'études et de structuration, avec une ambition affichée à long terme, autour de 2035 pour un déploiement complet. Plusieurs améliorations progressives sont attendues avant cette échéance. Le principal point de débat concerne le financement, estimé à 1,4 milliard d'euros. Malgré ces incertitudes, Grenoble fait partie des territoires les plus avancés en France sur le SERM.

L’implication de l’intercommunalité

Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté participe aux différentes instances du SERM, en particulier les Comités de pilotage. La collectivité échange aussi avec les autres parties prenantes du chantier sur des problématiques communes, comme la **facilitation du covoiturage** sur le territoire de la grande région grenobloise.

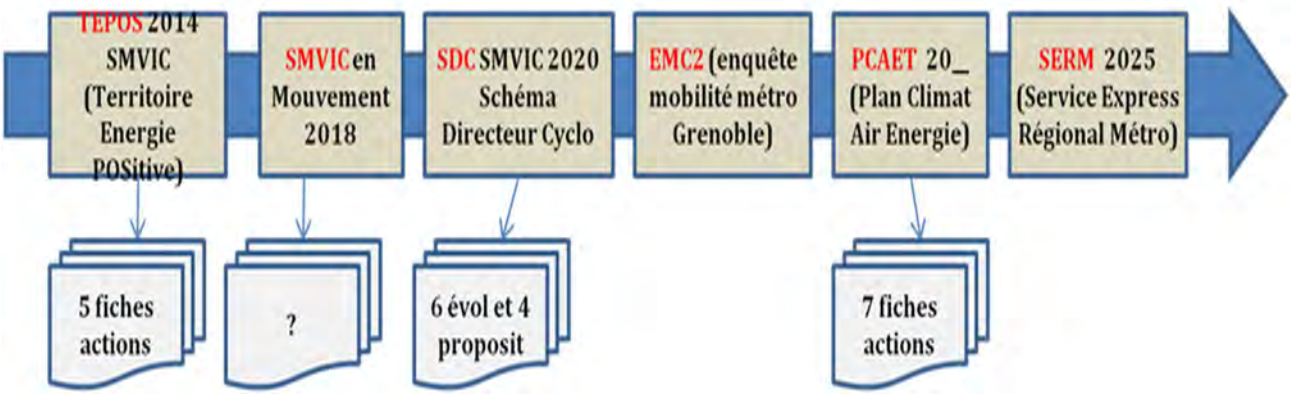
Les enjeux pour Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté :

- Connecter le SERM grenoblois à la région rovaltaine (Valence-Romans) via l’intégration d’au moins **la gare de Saint-Hilaire – Saint Nazaire, aux projets d'augmentation de la cadence** ferroviaire depuis Grenoble ;

- Améliorer le **pôle d’échange multimodal à Saint-Marcellin** ;

- Intégrer la ligne T60 aux lignes de car SERM, jusqu'à Izeron voire Saint-Romans.

2. Les sources – données et enquête



Plusieurs projets ont donné lieu à des études détaillées sur la mobilité sur notre territoire ; en s'intéressant à nouveau à la thématique de la mobilité en 2024, le CoDev a voulu en repérer les **problématiques** sur le territoire de notre communauté de communes. Le groupe de travail a compilé un certain nombre de documents et d'enquêtes relativement récents. Les données qui ont été extraites peuvent être classées en deux catégories :

- celles relatives aux enjeux pour les habitants et l'environnement
- celles qualifiant l'offre existante insuffisante de mobilité.

En outre, la Mission locale de Saint-Marcellin a mené un travail d'enquête mobilité auprès des jeunes qu'elle suit. *Une synthèse de ces données est disponible en annexe n°20.* Le travail du CoDev s'appuie aussi sur une enquête menée auprès des habitants.

Pour une analyse quantitative de mobilité sur le territoire, l'enquête EMC2[11] et les chiffres du PCAET sont tout indiqués.

Le résultat de ce travail est **une compilation de problématiques** concernant la mobilité sur le territoire.

Elles sont présentées ici de façon synthétique. ***En annexe n°19, on en trouvera le tableau détaillé, ainsi que leurs sources.*** La partie 4 de la contribution présente les préconisations du CoDev visant à répondre à ces problématiques.

[11] https://www.aurg.fr/article/280/2205-mobilite-des-habitants-du-bassin-grenoblois-les-premiers-resultats-de-la-grande-enquete-emc2.htm

LE CODEV ENQUÊTE !

Pour compléter le travail bibliographique avec **les besoins et attentes des habitants**, le CoDev a décidé d'aller à leur rencontre. Une enquête numérique a été constituée, et plusieurs membres ont mené des entretiens auprès de personnes volontaires.

L'enquête numérique, lancée en novembre 2025 et clôturée le 28 février 2026, a recueilli 224 réponses. A noter que, au vu de la diffusion de l'enquête, l'échantillon des répondants n'est pas représentatif de la population du territoire. Il s'agit en général de personnes déjà acculturées à la mobilité douce, notamment le vélo. Par ailleurs, la rive gauche de l'Isère est surreprésentée dans les réponses, de par la campagne active menée par les membres dans cette zone.

La majorité des répondants ont **plus de 50 ans (57%).** Le reste a entre 25 et 50 (40%) et 3% moins de 25 ans. 33% sont retraités. **49% sont employés, professions intermédiaires ou cadres**. Ils vivent dans 38 communes des 49 du territoire, avec une majorité dans des **villages ruraux (67%)**, 9% en habitats isolé et 6 en hameaux.

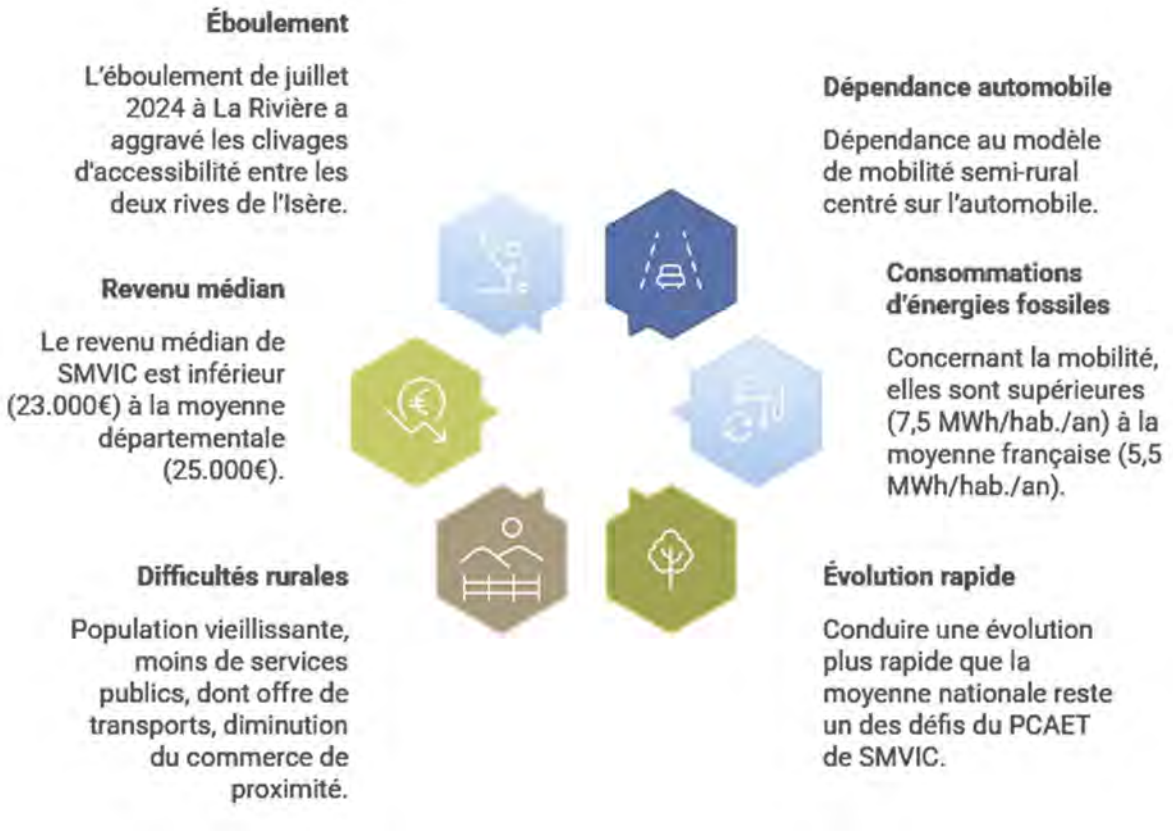


Flyer de l'enquête Mobilité menée par le CoDev

3. Etat des lieux de la mobilité du territoire - Problématiques rencontrées

3.1. Des besoins forts pour les habitants et l'environnement

Contexte



Une accessibilité insuffisante

Faute d'alternatives, 78 % des habitants des zones rurales et périurbaines n'ont d'autre choix que la voiture pour se déplacer. Sur notre territoire, nombre d'habitants sont éloignés des commerces, des services et des lieux de travail. **Réduire l'usage de leur véhicule est une préoccupation et un défi quotidien.** En effet, la précarité sociale (importante dans le Sud-Grésivaudan) conduit à ce que 9% des ménages ne disposent pas de voiture. Les personnes âgées isolées et les jeunes en recherche d'insertion professionnelle sont confrontés à un véritable casse-tête pour se déplacer. Les jeunes interrogés par la Mission Locale confirment cette difficulté : 30 à 40 % déclarent avoir déjà renoncé à un emploi, un stage ou une formation en raison de difficultés de mobilité (*voir la synthèse du diagnostic en annexe n°20*).

L'enquête menée par le CoDev (*voir annexe n°23 pour les résultats*) indique que la majorité des déplacements domicile-travail des répondants se font en voiture car les distances sont trop longues (64 % font plus de 10 KM). Les déplacements au quotidien, dont les **courses et l'accompagnement des enfants ou personnes âgées sont majoritairement réalisés en voiture**. Malgré cela, certains habitants déclarent avoir déjà **renoncé à des opportunités** (emploi, loisirs, rencontres) faute de solutions de déplacement adaptées, notamment en soirée ou vers Grenoble. Enfin, les personnes à mobilité réduite ne bénéficient pas toujours des aménagements prévus par la loi.

Des décennies de politiques d'aménagement ont renforcé cette dépendance à l'automobile, éloignant les services essentiels et creusant les inégalités territoriales.

Les foyers se trouvent pris en étau entre des **trajets qui s'allongent**, des budgets qui s'alourdissent, et une urgence climatique qui impose de décarboner les transports. Or, nul ne devrait avoir à choisir entre accéder à l'emploi, aux soins, à la culture, et réduire son empreinte écologique. Pourtant, comme 15 millions de Français qui subissent la précarité mobilitaire, de nombreux habitants de notre bassin de vie font face à cette tension au quotidien. Le modèle du tout-voiture se révèle à la fois économiquement insoutenable pour bien des ménages et écologiquement incompatible avec les engagements européens de neutralité carbone à l'horizon 2050.

La mobilité individuelle n'est pas seulement un choix personnel : elle est encastrée dans un modèle d'organisation territoriale qu'il appartient aux pouvoirs publics de faire évoluer.

Les côteaux particulièrement concernés

Les **Chambaran et le piémont du Vercors** illustrent parfaitement le problème d'accessibilité. En effet, ils en concentrent les trois difficultés : une **population en partie précarisée** ou isolée, une **absence marquée des services publics** et des commerces et une **insuffisance de l'offre de transports** qu'ils soient collectifs (bus, TER) ou individuels tels que les pistes cyclables.

Les habitants interrogés par l'enquête évoquent également un **manque de solutions de transport adaptées aux villages et hameaux**. Plusieurs proposent le développement de **navettes locales ou de transport à la demande** afin de rejoindre les gares TER de Saint-Marcellin, Vinay, Tullins ou Saint-Hilaire-du-Rosier.

L'environnement impacté par l'usage très important de la voiture

Sur notre territoire, le transport routier génère 38% des gaz à effet de serre, dont 50% est dû au trafic autoroutier. 153 000 déplacements en voiture sont dénombrés par jour, dont 50% sont inférieurs à 3 km. Ces données indiquent que notre **politique de la mobilité**, telle qu'elle est observée actuellement, contribue, à sa mesure, à la **pollution atmosphérique générale** (en particulier les émissions de carbone), aux embouteillages et à l'accidentologie routière.

L'enquête du CoDev montre que près de 69 % des déplacements quotidiens sont effectués en voiture. Les courses, l'accompagnement des enfants et une grande partie des déplacements de loisirs restent fortement dépendants de l'automobile.

On peut évoquer une certaine addiction à la voiture et un autosolisme trop important. L'ennemi n'est pas la voiture, mais le tout voiture qui freine la transition énergétique, la décarbonation. Le tout voiture favorise également **l'étalement urbain**, l'augmentation des surfaces artificialisées pour ce mode de transport, ainsi que **la perte de biodiversité**.

3.2. Un service public de mobilité quasi inexistant adossé à une offre de mobilité sous-dimensionnée

Les mobilités alternatives (vélo, marche, covoiturage, TER) restent minoritaires (20%), même si le vélo est relativement bien représenté (présent dans 12,3 %, des réponses).

Le manque d'attractivité du ferroviaire

La ligne de transport ferroviaire entre Valence et Grenoble est souvent critiquée pour son manque de fiabilité (retards, annulations, accidents). La fréquence des TER est également jugée insuffisante. Enfin, la politique de rabattement des voyageurs vers les gares est peu développée. Ces caractéristiques dissuadent une partie des habitants d'emprunter ce mode de transport décarboné. Ils se retournent vers la voiture. **Les répondants à l'enquête du CoDev identifient comme priorités une augmentation de la fréquence des trains, de meilleurs horaires, ainsi qu'une amélioration des correspondances avec les autres modes de déplacement.**

41 % des jeunes interrogés par la Mission locale utilisent déjà les transports en commun, principalement le train, mais beaucoup souhaitent une meilleure desserte et des tarifs plus abordables.

Un réseau de bus incomplet et une offre de transports alternatifs très peu développée

Sur la rive droite de l'Isère, la ligne de bus (T62) mise en place par la Région semble répondre aux besoins en termes de fréquence. En revanche, sur la rive gauche, **la ligne T60 était largement insuffisante** avant l'éboulement de La Rivière, avec 2 allers-retours par jour. Depuis, elle est inexistante. Des bus existent pour les scolaires ; à noter que les arrêts sont parfois éloignés des villages. Les jeunes interrogés par la Mission locale placent le développement des transports en commun parmi leurs principales attentes (40%), devant même certaines aides individuelles à la mobilité.

Il n'existe aucun service de bus communal ou intercommunal. Les services de transport à la demande (TAD) ou de transport d'utilité sociale (TUS) sont peu développés. Il n'y a pas de covoiturage organisé, ni de service de location de vélos. Peu de recharge pour les vélos électriques, peu de parkings de covoiturage, peu de rabattement vers les gares. En général, les offres restent perçues comme encore limitées, peu visibles ou insuffisamment développées.

Le vélo : une mobilité douce encore balbutiante

La place du vélo est faible parmi les modes de déplacement sur notre territoire : 2% contre 2,6% au niveau national. Le PCAET vise 5%.

Les bassins de vie en plaine sont mal connectés : **pas de raccordement des villes et villages** à la véloroute V63. Sur les côteaux et le piémont du Vercors, les infrastructures vélo sont insuffisantes, et leur topographie nécessiterait un développement du vélo à assistance électrique.

La réflexion sur les mobilités douces existe principalement autour du vélo, mais il y a peu de pistes cyclables hormis la V63. Aussi, le transport du vélo est difficile en bus et TER.

Je me déplacerai plus régulièrement à vélo (pour mes déplacements courts) si l'offre de piste cyclable était plus développée.

André, retraité à Chatte

Les habitants interrogés par l'enquête déclarent qu'ils utiliseraient davantage le vélo si des itinéraires continus et sécurisés existaient. La question de la sécurité revient de façon récurrente, notamment pour les déplacements des enfants vers l'école.

Tout le monde a peur en vélo aux abords de nos routes. Rares sont ceux qui laissent leurs enfants le pratiquer pour aller en cours, sauf faute de solution alternative.

French Beta, employée à Saint-Marcellin.

"Je pense tester le train+vélo, pour aller au travail, mais je trouve que les routes sont dangereuses pour les vélos et je sais que cet itinéraire me prendra bien plus de temps qu'en voiture. Ainsi ça ne peut pas être tenable au quotidien, mais plutôt exceptionnel.

Anonyme, cadre à Vinay

Les **offres de stationnement sécurisé** et de **garages à vélos** sont peu nombreuses, hormis près des gares.

La **cohabitation avec le trafic automobile** est souvent dangereuse par **manque de voies séparées** ou protégées pour les vélos. Les franchissements de l'Isère en modes actifs, dont vélo, ne sont pas adaptés aux besoins et pas assez sécurisés.

L'aménagement des itinéraires cyclables demeure très insuffisant en dehors de la V63, et les sites touristiques majeurs ne disposent pas de liaisons sécurisées pour y accéder à vélo.

Dans l'enquête du CoDev, **l'association Roulavélo**, qui mène des actions de sensibilisation sur le territoire, comme la Fête du vélo en été, est identifiée et son travail est reconnu par les habitants.

Concernant la marche à pied, 6% des actifs se déplacent à pied sur notre territoire contre 24% au niveau national. Il y a peu de cheminements piétons en zone urbaine. L'infrastructure routière insuffisante occulte cette pratique.

En conclusion, il **manque des alternatives crédibles et fiables** (vélo, TER, bus, covoiturage organisé) à l'usage de la voiture individuelle. Les mobilités douces rencontrent des **freins liés aux infrastructures** (stationnement sécurisés vélo et transport vélo en train ou bus très limité, une seule véloroute insuffisamment sécurisée, des horaires de trains insuffisants et pas toujours fiables).

Anonyme, Saint-Sauveur

A la question « Avez-vous déjà combiné plusieurs modes de transport (ex. : vélo + train, marche + bus) ? » : Non car je ne peux pas (problème de lourdeur d'un vélo pour aller au train, les ascenseurs de la gare toujours en panne...)

La parole des habitants

Mobilité et autonomie dans les déplacements

D'après l'enquête du CoDev, l'usage des applications numériques facilite l'organisation des déplacements pour certains, mais constitue un obstacle pour d'autres (fracture numérique). Beaucoup de gens sont prêts à changer d'habitude de mobilité si les offres étaient plus développées et si on les accompagne la première fois.

« *Pour répondre à une offre accessible dans les villages ou hameaux, il pourrait être étudié des minibus pour rejoindre Vinay ou Saint-Marcellin. Soit sur demande, comme un taxi, soit avec des horaires fixes et un parcours défini, avec des arrêts à la demande sur le parcours. Par exemple un trajet Vinay - Saint-Marcellin en passant par tous les villages, avec arrêt à la demande à l'entrée des hameaux. J'ai vu ce système de taxi collectif (minibus, ou van 8 places) à l'étranger, avec un paiement modeste.* » *Dyna, retraitée à Serre-Nerpol.*

Globalement, les répondants rencontrent peu de soucis pour se déplacer, mais ils le font surtout en voiture ; ainsi, certains ont déjà refusé des opportunités (rencontres, loisirs, travail) à cause des difficultés de déplacements (pas de train le soir).

Richard, cadre à Saint-Marcellin

On aimerait bien pouvoir aller à Grenoble sans voiture. Or aujourd'hui le retour après un spectacle est impossible.

Les attentes et opinions des répondants pour les élections municipales de 2026

Les répondants à l'enquête étaient invités à prioriser les idées d'actions et d'enjeux listées ci-dessous.

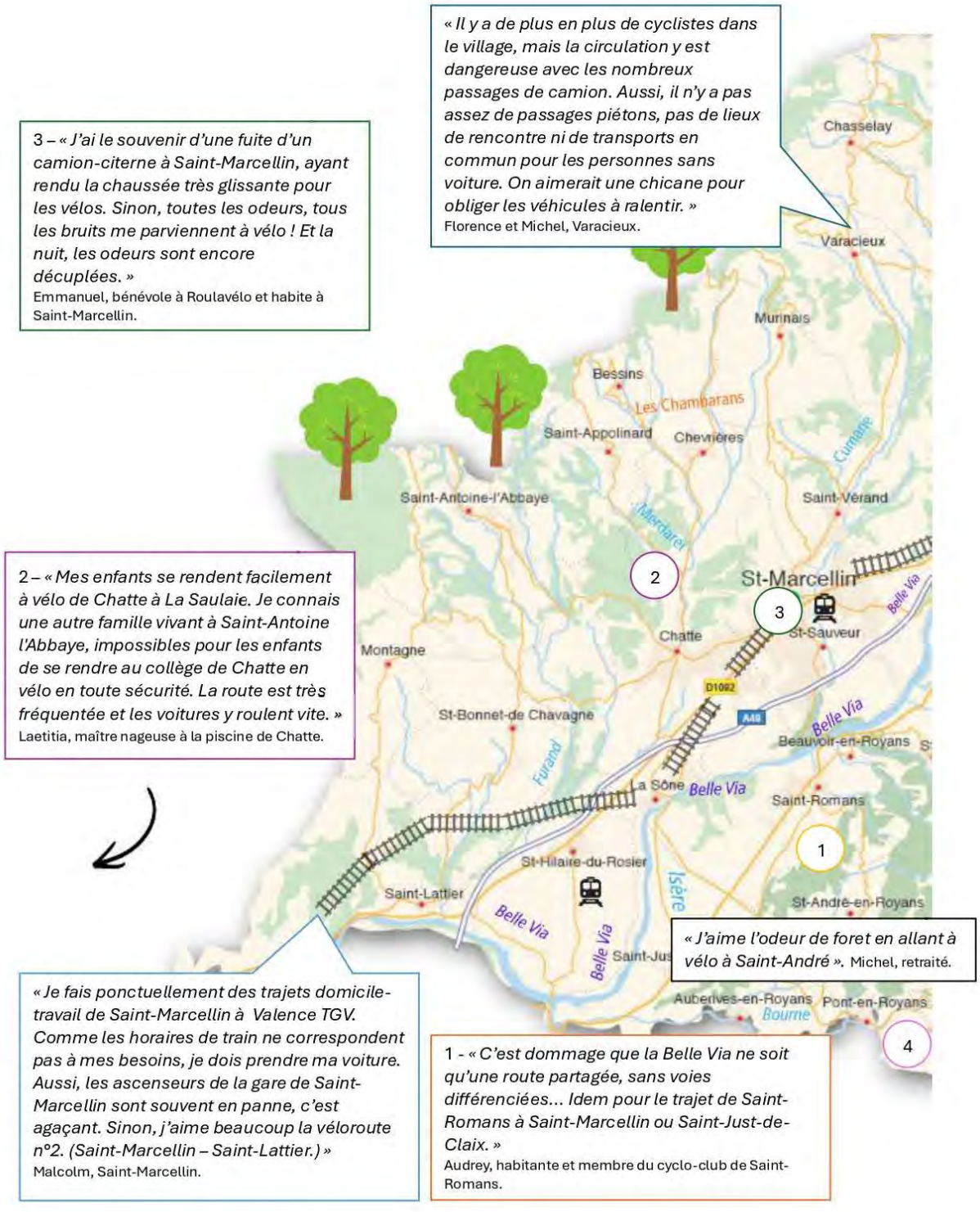
Rang	*Action*	*Points de priorisation*
1	Poursuivre une **politique cyclable ambitieuse** (itinéraires sécurisés, stationnements)	411
2	Améliorer les **lignes de transport en commun** structurantes T60 et T62	297
3	Améliorer les **cheminements piétons**	287
4	Développer les offres de **transport à la demande** (TAD)	247
5	Développer des lignes de **covoiturage organisées**	234
6	Développer les **offres de transport d'utilité sociale** (TUS) pour les publics précaires	202
7	Poursuivre l'aide existante à **l'achat d'un vélo électrique**	192
8	Créer des **outils de communication** sur les moyens de déplacement	173
9	Développer des **aires de stationnement** pour le covoiturage	172
10	Développer les **accompagnements à l'école** (pédibus, vélo-bus)	161
11	Mettre en place des services de **location de vélos** (dont vélo cargos)	133

Enjeux principaux de la mobilité

Enjeux Dominants	**1**	Plus de sécurité pour les mobilités douces sur les routes
	2	Moins polluer
Enjeux intermédiaires	**3**	Moins dépenser
	4	Favoriser la mobilité des personnes à mobilité réduite
Enjeux secondaires	**5**	Passer moins de temps dans les transports
	6	Autre

3.3. Une carte participative sensible du territoire

Carte participative sensible du territoire. Démarche menée par les membres du GT à l'occasion de
Objectif : Faire remonter les habitudes et ressentis des habitant.es du territoire en termes de mobilité.



la Fête du vélo organisée par Roulavélo le 25 mai 2026 à Saint-Marcellin.



« *J'ai un super souvenir d'un trajet de Grenoble à Saint-Marcellin à vélo électrique. Sinon, j'aime les odeurs et bruits de tracteur.* »
Patrick.

« *Je me balade souvent dans le Vercors. Il y a souvent des montées infranchissables en vélo.* ». Bernard, retraité, Pont-en-Royans.

Mention fréquente
Il faudrait une voie verte continue entre Saint-Marcellin et Chatte, bien sécurisée.

Lieu de rencontre autour de la Bourne, bruits d'eau

4 - « *Je me balade souvent en vélo avec mes 3 enfants. On se baigne dns la Bourne, on est allés voir la cascade de tuf du Gournier à Choranche.* »
Gaëlle, enseignante à Pont-en-Royans.

Question bonus : « Que créeriez-vous sur le territoire si vous disposiez d'une baguette magique ? »





Des PC reliant Pont à St-Nazaire et St-Jean dans le Royans.
Bernard, retraité, Pont-en-Royans.

« Il faudrait faire faire un tour à vélo aux apprenants du permis de conduire. » Emmanuel, bénévole à Roulavélo et habite à Saint-Marcellin.

« Ce serait bien qu'on ait un système de covoiturage perfectionné, et plus d'aménagements vélo autour de Saint-Marcellin. » Marette, bénévole à Roulavélo.

« Plein de financements pour des PC bien séparées des voies auto. » Mention fréquente.

3.4. La mobilité professionnelle

Un entretien avec le représentant de la Chambre des métiers et de l'artisanat de l'Isère, et membre du CoDev, M. Patroncini, a permis un aperçu des enjeux de mobilité professionnelle sur le territoire. *La synthèse de cet entretien se trouve en annexe n° 21.* Cependant, à cause de sa complexité à analyser et des préconisations éventuelles à mettre en œuvre, ce volet de la mobilité n'a pas été traité en profondeur par le CoDev.

La mobilité chez les artisans concerne les déplacements quotidiens indispensables à la réalisation des chantiers, ou à la livraison des clients. Ce quotidien fait face à de grands défis comme la hausse des coûts du carburant, les règles des Zones à Faibles Émissions (ZFE-m) en vigueur au moment de l'entretien, et le coût de la transition vers des véhicules propres.

Plusieurs solutions sont possibles : **l'organisation des tournées par secteur, le test de nouveaux modes, par exemple le vélo-cargo, mais aussi le renforcement de l'économie circulaire.**

En conclusion

Le diagnostic met en évidence de **fortes difficultés d'accessibilité**, particulièrement pour les publics vulnérables et les zones isolées. La **dépendance à la voiture** domine, avec des impacts notables sur l'environnement et l'organisation du territoire. Parallèlement, **l'offre de mobilité alternative reste insuffisante, peu lisible et inégalement développée**. Les modes doux et les transports collectifs peinent à constituer de réelles alternatives. Une enquête auprès des maires en 2020 montrait un intérêt mitigé pour cette thématique. Rendre le territoire attractif sur les plans économique et touristique implique d'améliorer et de diversifier les solutions de mobilité.

Les difficultés de déplacement sont aussi mentionnées comme **frein à l'accès à la culture** dans le rapport de co-diagnostic de territoire à la culture, réalisé en 2025 dans le cadre du dispositif "*Vers un projet culturel de territoire*". Cela touche particulièrement les jeunes. Des dispositifs culturels "d'aller vers" renforcés, comme des **expositions et spectacles itinérants**, seraient bénéfiques à ce sujet.

Enfin, l'enquête du CoDev met en évidence un **déficit d'information** sur les solutions existantes : plus d'un répondant sur deux déclare ne pas connaître les offres de mobilité douce disponibles sur le territoire.

4. Préconisations du CoDev

4.1. Objectifs généraux

Les territoires ruraux et périurbains, en première ligne des transitions écologiques et économiques

Les transformations ne se jouent pas qu'en métropole. Face à **l'intensification des crises climatiques** et aux limites des grands centres urbains, les territoires ruraux et périurbains s'affirment comme des **espaces stratégiques** : foncier disponible, production d'énergie locale, circuits courts, liens de proximités — autant de ressources que les métropoles n'ont plus. Ces territoires ne sont pas les marges du progrès, ils en sont les avant-postes.

Mais cette transition n'adviendra pas par la seule multiplication des bornes de recharge ou le remplacement du thermique par l'électrique. Ces réponses sont nécessaires mais elles sont insuffisantes. Ce qui est en jeu est plus fondamental : maintenir une organisation territoriale centrée sur l'automobile individuelle, fût-elle décarbonée, ou **engager une transition vers une mobilité conçue comme un service accessible, mutualisé et ancré dans les réalités locales**. Ce choix ne peut reposer sur la seule initiative privée. Il engage la **responsabilité des pouvoirs publics**. Pour changer quelque chose, il faut construire un nouveau modèle qui, avec le temps, rend obsolètes les modèles existants.

Inscrire la mobilité des territoires ruraux et périurbains comme priorité publique, c'est réaffirmer le rôle de la collectivité dans l'organisation des conditions de vie de ses habitants.

Des solutions multiples plutôt qu'une réponse unique.

Chaque territoire nécessite une **combinaison adaptée de modes de transport** : transports en commun, covoiturage, véhicules intermédiaires, mobilités douces… Il faut **connecter les bassins de vie** et les villages entre eux, maîtriser le franchissement de certains obstacles (reliefs, Isère) pour désenclaver les territoires ruraux, avec un maillage plus fin dans les territoires les plus éloignés (mobilités partagées, actives, TAD, mutualisation modes de transport et petites flottes de véhicules publics).

Bâtir un écosystème coopératif de la mobilité, à l'échelle de la collectivité et de l'aire grenobloise en s'appuyant sur le SERM en devenir

Les défis de la mobilité n'appellent ni réponse descendante, ni empilement de dispositifs sectoriels. Ils exigent une **approche systémique, coopérative**, ancrée dans les singularités de chaque bassin de vie. Le SERM en cours de structuration sur l'aire grenobloise constitue en ce sens une **opportunité structurante**, à voir non comme infrastructure isolée, mais comme **une colonne vertébrale** d'un **écosystème de mobilité** intégré du premier au dernier kilomètre.

Bâtir cet écosystème suppose de **dépasser les logiques de compétences cloisonnées** pour engager une gouvernance partagée entre collectivités, acteurs économiques, opérateurs et habitants —

mutualisant les ressources, coconstruisant des solutions qui créent de la valeur sociale et économique à l'échelle du territoire.

Faire de la mobilité un moteur de progrès territorial : c'est un choix politique qui impose de revoir les modes de coopération.

4.2. Les solutions envisagées pour le territoire

Pour le tableau avec toutes les préconisations envisagées par le CoDev et leur priorisation, voir l'annexe n°25.

4.2.1. Développement d'infrastructures et solutions intermodales

1. Une mobilité simplifiée avec une **billetterie unique** sur l'ensemble de l'offre de transports (train, bus urbain, car), et une **plateforme multimodale**, qui centraliseraient l'information et organiseraient les différentes actions. Cela peut prendre la forme d'un bureau « Agence mobilité » dans la zone des gares TER ou dans les offices de tourisme, ou encore d'un mobilier urbain spécifique (voir le Relais des mobilités page 36).

2. Favoriser **l'intermodalité avec les 4 gares SNCF** avec des alternatives à l'autosolisme : navettes TAD/ TUS, location vélos (musculaires et électriques), cheminements piétons et cyclables, stationnement de vélos. **Informations sur les dispositifs**, accès arrêts de bus, auto-partage, point covoiturage.

3. Plaidoyer pour **l'augmentation de la cadence des trains** sur la **ligne Grenoble-Valence**, ainsi qu'une amplitude horaire élargie et une meilleure fiabilité (bus si grèves, accidents ou annulations) dans le cadre du **SERM grenoblois.**

4. Augmenter (de 4 à 6 allers-retours par jour) l'**offre en transports en commun en rive gauche** pour rejoindre Grenoble, conjointement au rétablissement de la RD1532.

5. Mise en place d'une **navette de TAD / TUS** entre les différents pôles du territoire.

6. Inciter à la **transformation du parc voiture** (objectif 60% électrique ou hybride 2035 et 68% 2050): location de vélos électriques à mettre en œuvre, installations de bornes de recharge pour vélos et véhicules, places réservées aux véhicules électriques, incitations financières, leasing social.

7. Proposer du **covoiturage** ou du **stop organisé** sur les aires de parking aux entrées de village, et aménager des aires. On peut se **raccrocher à une plateforme** : M'Covoiturage avec le SMMAG, Mov'ici avec la Région, ou encore RézoPouce (courts trajets) ; ou développer une plateforme de covoiturage pour le territoire.

8. **Sécuriser les voiries et trottoirs**, pour faciliter le passage des familles avec enfants, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

4.2.2. Le vélo au cœur des préoccupations

9. **Raccorder les villages** (en particulier rive gauche) à la véloroute V63 via la voie de halage.

10. Application du **Schéma directeur cyclable** élaboré par Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté : (65 fiches tronçons chiffrées dont les boucles cyclo-touristiques).

11. Développement **d'infrastructures vélo** : plan déploiement et financement de **pistes cyclables**, en particulier autour des écoles, et une **liaison sécurisée entre les 2 pôles structurants** (Vinay et Saint-Marcellin).

12. Mise à disposition d'informations sur les circuits vélo dans les Offices de tourisme, développer le **label Accueil vélo**. Création d'une **carte des véloroutes**.

13. **Stationnements vélo** (garages sécurisés, pose d'appuis et arceaux à généraliser) et services de **réparation** à développer.

4.2.3. Le territoire et les habitants

14. Assurer un **socle minimum de services de proximité** par la **redynamisation des centre-bourg** ou bassins de vie, et par l'encouragement et le développement de **commerces itinérants**, pour limiter les besoins en déplacements en voiture.

15. Renforcer les **dispositifs actuels "d'aller vers",** et en encourager la création sur d'autres domaines, comme la **culture** avec par exemple des **expositions et spectacles itinérants**.

16. Elaborer un **diagnostic de territoire poussé** à partir d'enquêtes de terrain.

17. Favoriser la **participation citoyenne** dans les projets de mobilité.

18. Mieux **informer** sur les **modes de déplacement collectifs**.

19. Accompagner le **changement des mentalités** (semaine mobilité, interventions pédagogiques écoles, promotion des modes doux, Fête du vélo…)

5. Des outils pour aider les élus

5.1. Boîte à outils

- La plateforme de **covoiturage solidaire**, sans commission, **Atchoum** : https://atchoum.eu/

- Les Chartes du vélo de Roulavélo signées par les candidats aux élections municipales de 2026 (exemple de celle de Saint-Marcellin ci-dessous).



Municipales 2026 – Charte vélo
Commune de Saint-Marcellin

Demandes prioritaires :

Repenser le plan de circulation pour apaiser la commune

Repenser le plan de circulation pour favoriser les trajets à vélo : utiliser les routes secondaires, voies résidentielles et chemins existants pour créer des itinéraires continus, sûrs et agréables. Réduire le transit motorisé, généraliser le 30km/h et faire du 50 km/h l'exception.

Premier pas : Assurer la continuité de la voie verte à l'entrée de Saint-Marcellin depuis Chatte et jusqu'au Champ de Mars, en intégrant une bande cyclable au droit du parking de Colruyt, en saisissant l'opportunité du changement de propriétaire

Option ambitieuse : Repenser entièrement la circulation en ville pour favoriser la marche et le vélo, réduire le trafic automobile, apaiser les déplacements, limiter la vitesse à 30 km/h (sauf exceptions), améliorer la sécurité, réduire les nuisances et économiser de l'énergie.

Installer du stationnement vélo aux lieux clés

Garantir la présence de stationnements vélo éclairés, signalisés, abrités et clos, aux lieux du quotidien pour encourager l'usage quotidien et l'intermodalité. Adapter le type de stationnement en fonction du lieu et de l'usage. **Proscrire les "coince-roues".**

Premier pas : Installer une trentaine d'appuis vélos sur les lieux stratégiques identifiés dans le Baromètre vélo.

Option ambitieuse : Deux abris vélo sécurisés et poser une centaine d'appuis vélo au plus près des commerces, devant les écoles, les futurs lieux d'inter-modalité .

Organiser une commission de concertation rassemblant les représentants d'usagers et usagères

Replacer les besoins des habitant·es au cœur des décisions : créer une commission de concertation (ou comité vélo) réunissant : élu·es, services techniques, associations d'usager·ères et autres acteurs concernés (parents d'élèves, commerçant·es, etc.).

Premier pas : Continuer au rythme actuel de deux à trois rencontres par an.

Option ambitieuse : Formaliser une commission vélo avec mandat, calendrier et publication systématique des décisions.
Associer les usager·ères en amont des décisions (balades exploratoires, ateliers cartographiques).



Porter la voix du vélo auprès des instances supra communales

Inciter l'intercommunalité et le département à s'engager en faveur du vélo : appuyer un plan de circulation intercommunal, organiser la mise en place du SRAV de manière mutualisée, mettre en place des liaisons cyclables entre communes.

Premier pas : Inscrire officiellement le sujet vélo en conseil communautaire et actualiser le schéma directeur cyclable (SDC)

Option ambitieuse : Demander à l'intercommunalité de poursuivre l'aménagement de la rue de la Plaine. Obtenir un plan de circulation intercommunal/ départemental voté durant le mandat.

Mettre en place le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) pour les élèves de CM1/CM2

Permettre à tous les enfants d'apprendre à se déplacer à vélo en sécurité grâce à la généralisation du SRAV. Renforce l'autonomie et la sécurité dès le plus jeune âge.

Premier pas : Poursuite du rythme actuel.

Option ambitieuse : Généralisation à toutes les écoles en incluant **le niveau 3**

Recommandations locales :

Recommandation locale #1
Mettre en place un aménagement vélo continu et sécurisé entre Chatte et Colruyt / Champ de Mars

Recommandation locale #2
Généraliser le double-sens cyclable (avec prioritairement la rue Aymard-Durivaill) et les panonceaux M12 multidirectionnels.

Recommandation locale #3
Traitement de la traversée de l'avenue de Provence au niveau de la station AVIA

Par sa signature, le candidat s'engage à soutenir, défendre et mettre en œuvre, dans la mesure de ses compétences et des moyens de la collectivité, les recommandations d'aménagements cyclables figurant dans la présente charte.

à _____ *Nom, Signature :*

le _____

- Le Baromètre vélo de la FUB (Fédérations des usagers de la bicyclette) : https://www.barometre-velo.fr/2025/carte/#10.65/45.1584/5.3119

- Le livret « **Réaffectation de voies** : valoriser le réseau rural au service des mobilités actives » de l'association AF3V pour les vélos routes et les voies vertes. https://www.af3v.org/livret-reaffectation-de-voirie/

5.2. Des exemples d'ici et d'ailleurs pour s'inspirer

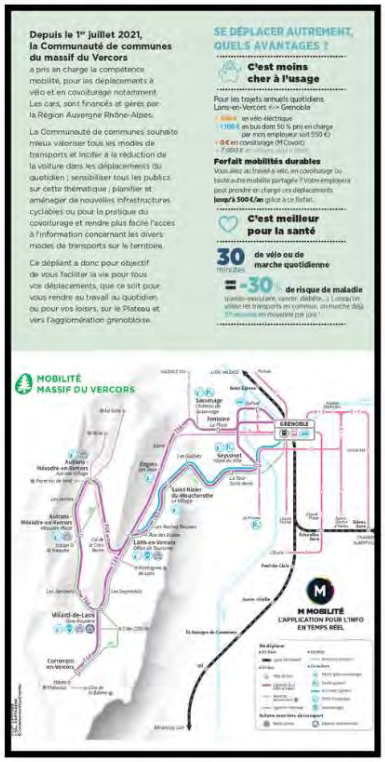
Massif du Vercors

Cette collectivité a rejoint le SMMAG.

Flyer de la Communauté de communes avec toutes les possibilités de mobilité. Version complète à ce lien : https://www.vercors.org/fr/vie-quotidienne/se-deplacer/







Royans-Vercors

N'est pas AOM. Propose :

- Un service de TAD, le Vercors express ;
- L'auto-partage de 2 Zoé pour les habitants du territoire et les touristes, par la SAS Centrales villageoises, VercorSoleil.

Gare de Saint-Vallier (Drôme)

La gare SNCF a été aménagée avec de nombreux services autour du vélo : achat de vélo d'occasion, réparation et formation à la réparation, vélo-école (apprentissage et sensibilisation).

Futures actions prévues :

- location de vélo et scooters à tarification sociale ;
- actions plus larges que le vélo ou l'autosolisme.

L'opérateur est une association locale, Station V.

Vidéo Youtube de présentation: https://www.youtube.com/watch?v=tx1rl_ypw30

Balcons du Dauphiné



Est AOM. Propose :

- Un service de covoiturage pour les trajets domicile travail, géré par la collectivité ;
- Un service de location longue durée de vélos à assistance électrique sur toutes les communes.

Haute Corrèze

La Communauté de communes est AOM. Dans le cadre de la construction et de la mise en œuvre du Plan de mobilités intercommunal, la collectivité a réalisé une concertation citoyenne, avec des données quantitatives, et qualitatives en interrogeant les habitants via des stands sur les marchés et évènements publics. Ont remonté de cette concertation :

- Le peu de visibilité des dispositifs de mobilité existants (beaucoup d'opérateurs différents) ;
- Le manque d'intermodalité.

Pour répondre à ces besoins, la collectivité a fait appel à un designer et un illustrateur. Ils ont réalisé une carte du territoire avec toutes les offres de mobilité, utilisable par les habitants et les touristes, et esthétique, pour un coût de moins de 10.000€ (dont 20.000 impressions). La carte a été largement distribuée grâce à une campagne de communication efficace et adaptée aux besoins.



Pour répondre au besoin d'intermodalité, l'équipe a ensuite travaillé à la conception d'un mobilier urbain[12], servant à la fois de point d'information pour les usager/es, et de point de rencontre : le **Relais des mobilités**. Une nouvelle concertation habitant/es a permis de recueillir les besoins en équipements de ce dispositif : information avec la carte ; abri ; poubelle ; proximité avec des commerces, moyens de restauration et parking ; assise. L'équipe y a aussi intégré une borne de réparation de vélo, très appréciée des cyclistes. Ce mobilier est aussi identifié comme point de rencontre pour l'auto-stop, le covoiturage et l'auto-partage.



Pour le moment, la collectivité a un exemplaire qui a vocation à se multiplier sur le territoire, avec 3-4 structures dans les grosses communes. Le design et la signalétique ont couté environ 19.000€, et la fabrication 20.000€. 50% des coûts étaient financés par le Fonds vert.

L'équipe élabore actuellement un format plus petit du Relais des mobilités, adapté aux petites communes : le Totem des mobilités, qui centralisera surtout l'information, pour une fabrication d'environ 1750€.

Autres services de mobilité

- Le TACOT, un service de TAD ;
- Un partenariat avec Blablacar Daily pour promouvoir le covoiturage

Bordeaux

La ville de Bordeaux a mis en place une démarche innovante : un **permis de piétonniser**. Un collectif d'habitants, une association ou un conseil de quartier peuvent demander à fermer temporairement une rue à la circulation, pour diverses occasions : repas de rue, vide-greniers, fête de quartier, ou juste laisser les enfants jouer dehors en sécurité.

La demande se fait un mois à l'avance, et la ville prend en charge les aspects logistiques : signalétique, panneaux, conseils. Ces piétonnisations ponctuelles visent à ouvrir des fenêtres d'expérimentation sur l'occupation de l'espace public, et renforcent le lien social. Atouts des dispositifs : une grosse puissance symbolique, une légèreté administrative, à peu de coûts, qui renforcent la cohésion citoyenne.

[12] https://hautecorreze.fr/actualites/le-relais-des-mobilites/

Notes

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

SAINT-MARCELLIN VERCORS ISÈRE COMMUNAUTÉ

Conseil de développement de Saint-Marcellin Vercors Isère

Maison de l'intercommunalité
7 rue du colombier CS20063

38162 Saint-Marcellin cedex

04 76 38 45 48