

CONSEIL DE
DEVELOPPEMENT

SAINT-MARCELLIN
VERCORS ISÈRE
COMMUNAUTÉ



ANNEXES

LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE : DÉFIS ET ATTENTES DES HABITANTS

CONTRIBUTION

OCTOBRE 2026

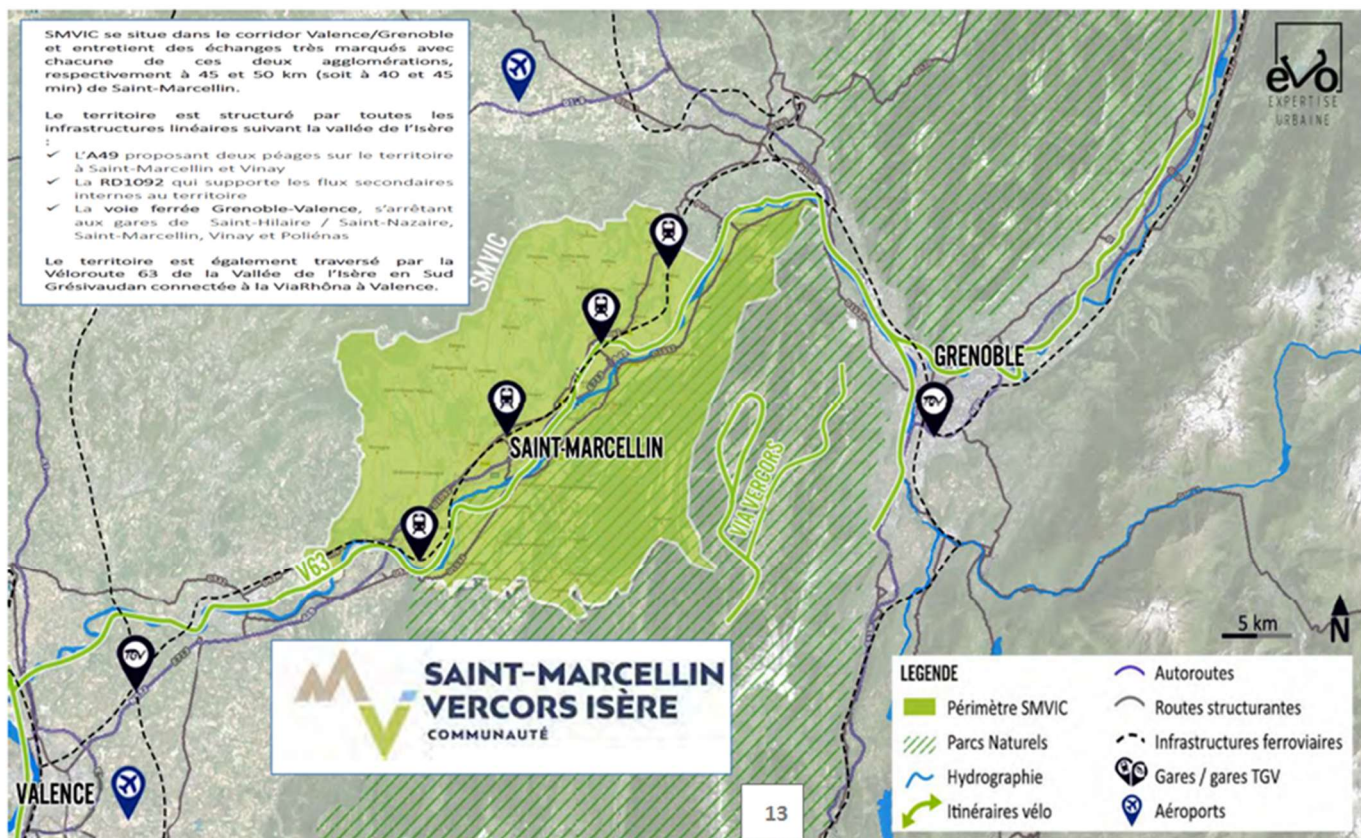
Glossaire

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
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
SCoT	Schéma de cohérence territorial
SDC	Schéma directeur cyclable
SERM	Service express régional métropolitain
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
TAD	Transport à la demande
TEPOS	Territoire à énergie positive
TUS	Transport d'utilité publique

Table des matières

Glossaire	3
Table des matières	4
1. Morphologie du territoire (Schéma directeur cyclable, SDC)	5
2. Territoire et Topographie SMVIC (SDC)	6
3. Population et bassin de vie (SDC)	7
4. Analyse niveaux trafic et hiérarchisation des voies (SDC)	8
5. Structure et motifs des déplacements en 2014 (SDC)	9
6. Modes de déplacements et emplois (SDC)	10
7. Distances domicile - travail (SDC)	11
8. Synthèse des flux sur le territoire (SDC)	11
9. Transports en commun (SDC)	12
10. Les gares TER (SDC)	13
11. Modes actifs SMVIC – Juin 2021 (SDC)	14
12. Armature de flux du territoire (SDC)	15
13. Franchissements à étudier (SDC)	15
14. Synthèse diagnostic (SDC)	16
15. Carte de mobilité élaborée par SMVIC et l'OTI	17
16. Mobilité : Principaux axes de déplacement (PLUi)	18
17. Carte isochrone (voiture et vélo villages périphériques - SDC)	19
18. Données sur la mobilité en France	20
19. Problématiques du territoire identifiées par le CoDev	22
20. Synthèse du Diagnostic de la Mission locale - les jeunes et la mobilité	25
21. La mobilité professionnelle	26
22. Retour sur les précédentes contributions du CoDev	28
23. Résultats de l'enquête numérique et des rencontres avec les habitants - synthèse	32
24. Tableau des préconisations	36
25. Bibliographie	38

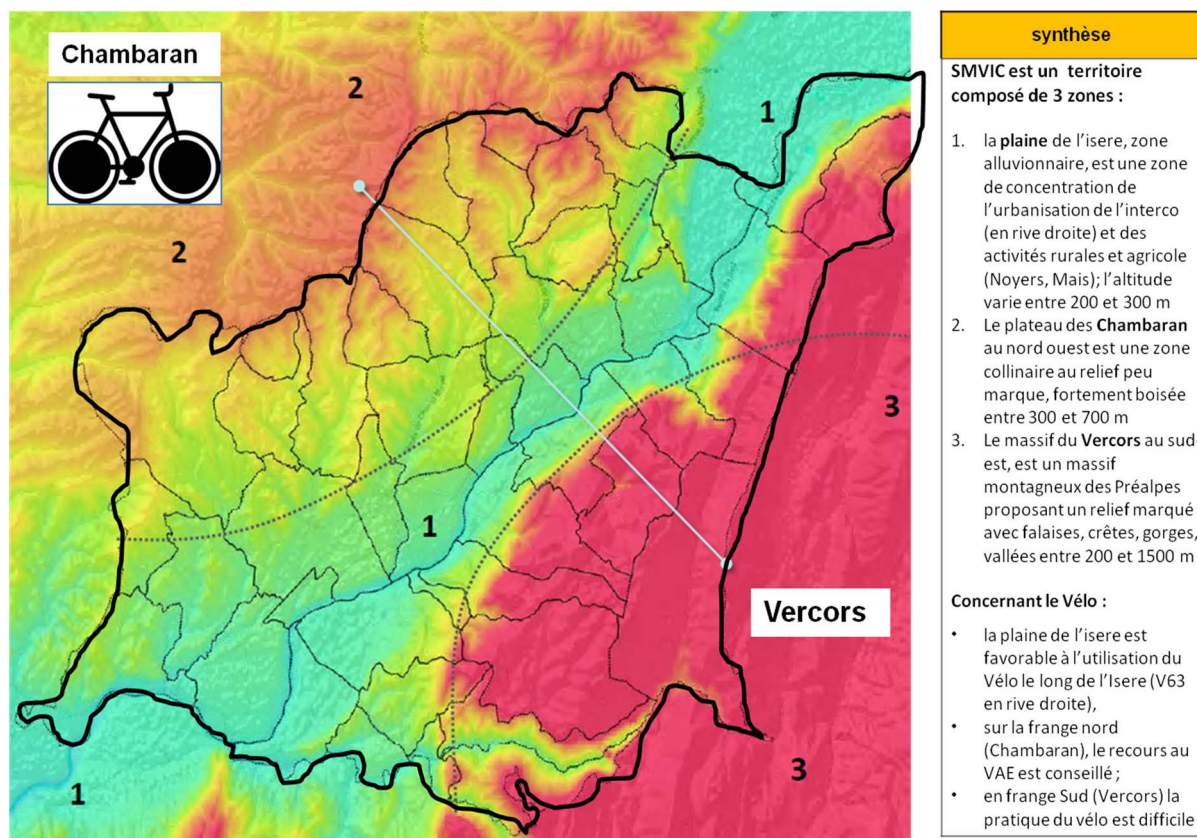
1. Morphologie du territoire (Schéma directeur cyclable, SDC)



Problématiques identifiées par le CoDev

- SMVIC est un territoire entre 2 métropoles (Grenoble et Valence), coupé en deux par l'Isère, le train, l'A49 et entouré par les massifs du Vercors et des Chambaran.
- Sa structure est un double peigne avec des franchissements à maîtriser (Isère, TER, A49).
- Les grands axes de communication comme la V63 (véloroute), le TER, l'A49 sont en rive droite ; l'urbanisation se fait en rive droite au détriment de la rive gauche.
- La communication entre les 2 rives (peu de ponts, voie TER, Isère) est difficile en modes actifs.

2. Territoire et Topographie SMVIC (SDC)



2.1. Secteurs géographiques et Économiques de SMVIC (PLUi)

2.1.1. Organisation territoriale

6 bassins de vie avec des zones géographiques très différentes

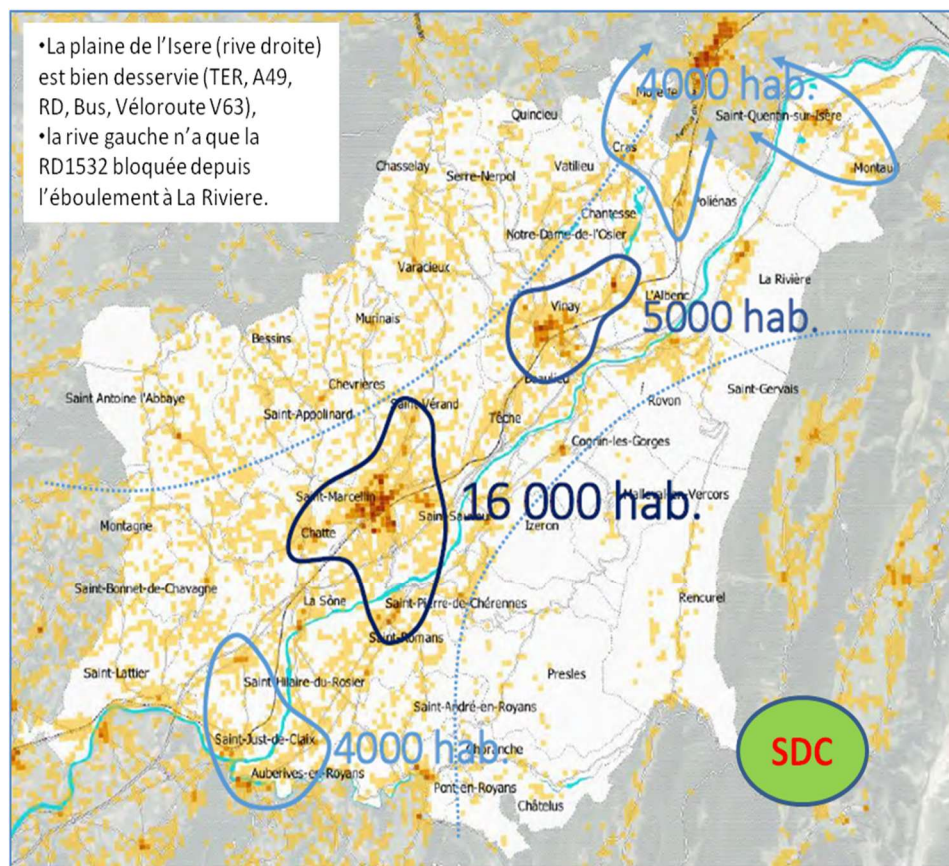
1. La plaine de l'Isère (St Marcellin, Vinay ...) : Bon positionnement géographique, bonne accessibilité routière, ferroviaire (rive droite), productions agricoles phares (noix, ravioles, bleu), vélo possible (V63) ;
2. Le Piémont du Vercors (de la Rivière à Izeron) : patrimoine naturel et paysager, zones rurales et montagnardes ;
3. Le plateau du Vercors (Presles, Rencurel, Malleval ...) : très isolé, climat rude, routes de montagne ; riche patrimoine naturel et paysager, zones rurales et montagnardes ;
4. Les Chambaran (de Quincieu à St Antoine ...) : très isolé, climat rude, routes de montagne mais assez touristique, riche patrimoine naturel et paysager, rurales et montagnardes ;
5. Les coteaux de Tullins et Vinay (Polienas, Chantesse, Cras) : riche patrimoine naturel et paysager, petites routes de montagne, zones rurales et montagnardes ;
6. Le Royans (Pont-en-Royans, Choranche, St André-en-Royans ..) : touristique, tourné vers la drome, bonne accessibilité routière

2.1.2. Organisation économique

2 secteurs d'équilibre en interface avec les territoires voisins (Métropole, Voironnais, Valence-Romans et Royans Vercors) et 2 secteurs prioritaires.

6 espaces économiques principaux et 3 espaces structurants. 6 espaces relais et 9 communes pôles d'emploi local.

3. Population et bassin de vie (SDC)



synthèse

Ville centre de St Marcellin : 8225 ha

80 % de la population répartie sur la plaine de l'Isère (dont 20 % en rive gauche)

- Une centralité structurante autour de St Marcellin : St Marcellin, Chatte, St Vérand, St Sauveur
- une centralité secondaire : Vinay et l'Albenc
- Un bassin de vie tourné vers Tullins : Morette, Cras, Polienas, St Quentin sur Isère, Montaud et La Rivière

Un habitat diffus et de faible densité en frange Nord (Chambaran)

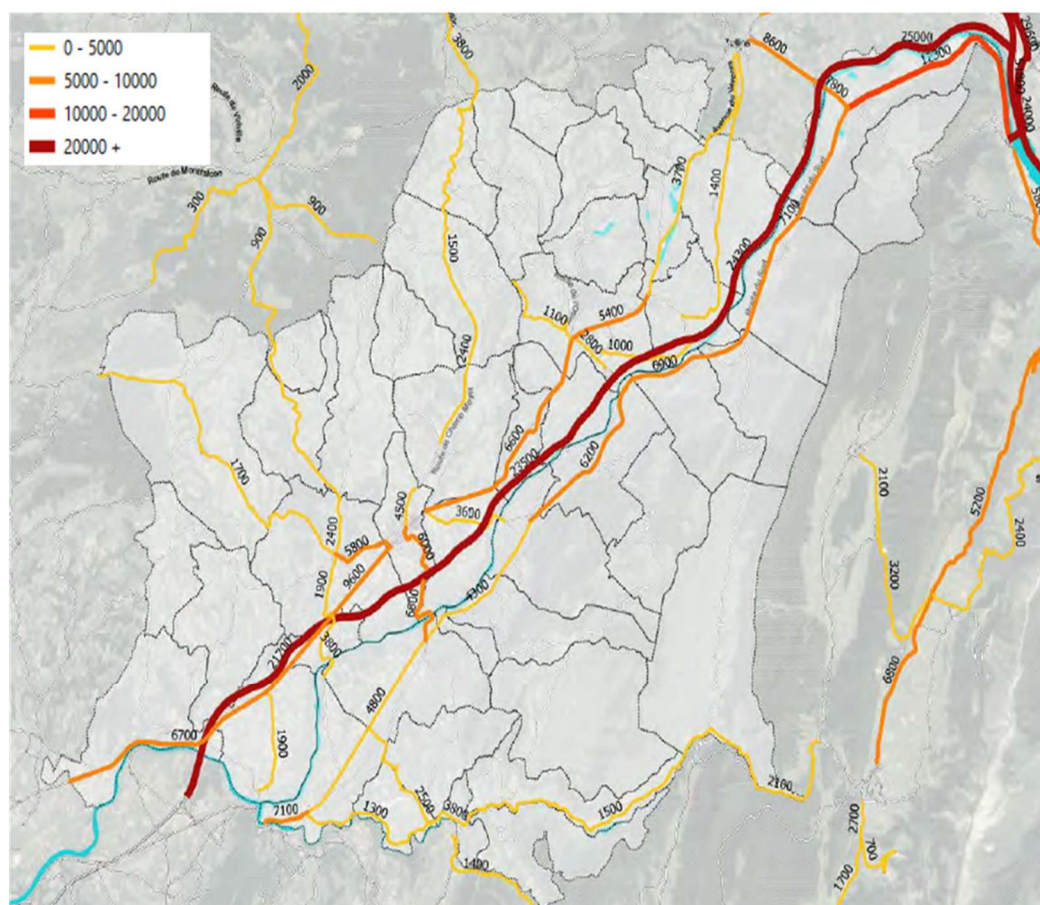
Un habitat rural et forestier au sud, du fait du relief très marqué (Vercors)

Deux bassins de vie en plaine à interconnecter efficacement (rive droite et rive gauche)

Problématiques en zone rurales faible densité : Chambaran et coteaux Vercors

- population vieillissante ;
- plus grande précarité des ménages ; phénomènes d'isolement, d'exclusion, de repli sur soi, précarisation
- faible offre commerciale et services de proximité dans les villages ; présence réduite des services publics ; difficulté d'accès à l'emploi, aux services, aux loisirs, à la culture, aux liens sociaux ?
- offre de transport insuffisante ressentie comme inadaptée ; dessertes et fréquences des services de transports publics répondant partiellement aux besoins
- la voiture individuelle reste incontournable et majoritaire
- la mobilité hors cœur de l'aménagement du territoire (dynamisation des points centraux, problème de maintien et du développement des commerces et services proximité)

4. Analyse niveaux trafic et hiérarchisation des voies (SDC)



Synthèse

les axes structurants supportent des circulations très importantes, avec des vitesses de circulation élevées

L'autoroute A49 (axes Valence-Grenoble) a un niveau de trafic moyen d'environ 23 500 véh/jour

Les axes secondaires structurants supportent aussi des flux de véhicules importants incompatibles avec la pratique du vélo

La RD1092 (romans-Voiron) sur la rive droite de l'Isère a un niveau de trafic moyen entre 600 et 1000 véh / jour

La RD1532 (Romans – St Quentin- Grenoble) a un niveau de trafic entre 4000 et 7000 véh / jour;

- Son blocage depuis l'éboulement juillet 2025 entraîne un délestage des flux sur la RD1092 entraînant des bouchons matin et soir dans la traversée de Tullins, l'Albenc et Vinay
- et une augmentation des flux sur l'autoroute qui reste payante

Les axes nord-Sud de desserte interne du territoire supportent des flux moins importants de l'ordre de 1000 à 3000 véh/jour à l'exception de l'axe St Marcellin / St Romans sur la RD518 sur lequel on compte près de 600 véh / Jour

Des axes majeurs avec un trafic élevé sur lesquels les infrastructures cyclables doivent être séparées de la chaussée

5. Structure et motifs des déplacements en 2014 (SDC)

236 000 déplacements / jour entre le territoire métropolitain et la grande région grenobloise

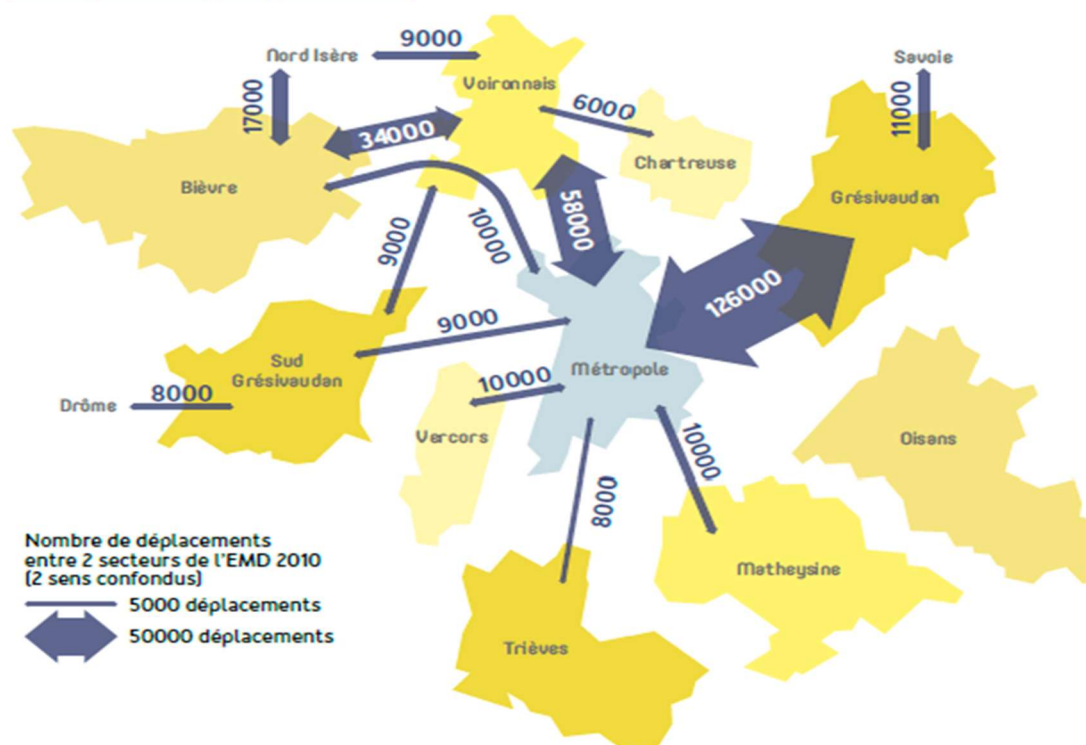


Figure 4 : Flux de déplacements entre la métropole et la grande région grenobloise
Source : [PDU 2030 – Diagnostic]

153 000 déplacements ont lieu par jour sur le territoire, soit 3,5 déplacements par jour et par personnes. 78% des déplacements sont internes à SMVIC.

Les trajets quotidiens font en tout 52 min en moyenne avec 27 km parcourus par jour.

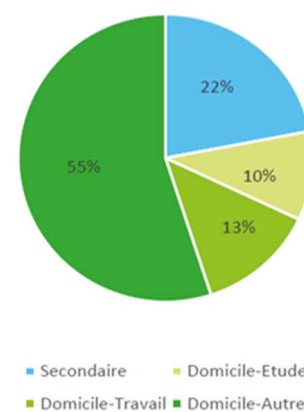
SMVIC est un corridor d'interconnexions :

- Les flux d'échanges vers l'extérieur sont surtout dirigés vers la Métropole grenobloise (9000 par jour) et le Voironnais (idem), puis la Drôme (8000 par jour) ;
- Il existe aussi des flux d'échanges, plus faibles, entre le Vercors et la Bièvre.

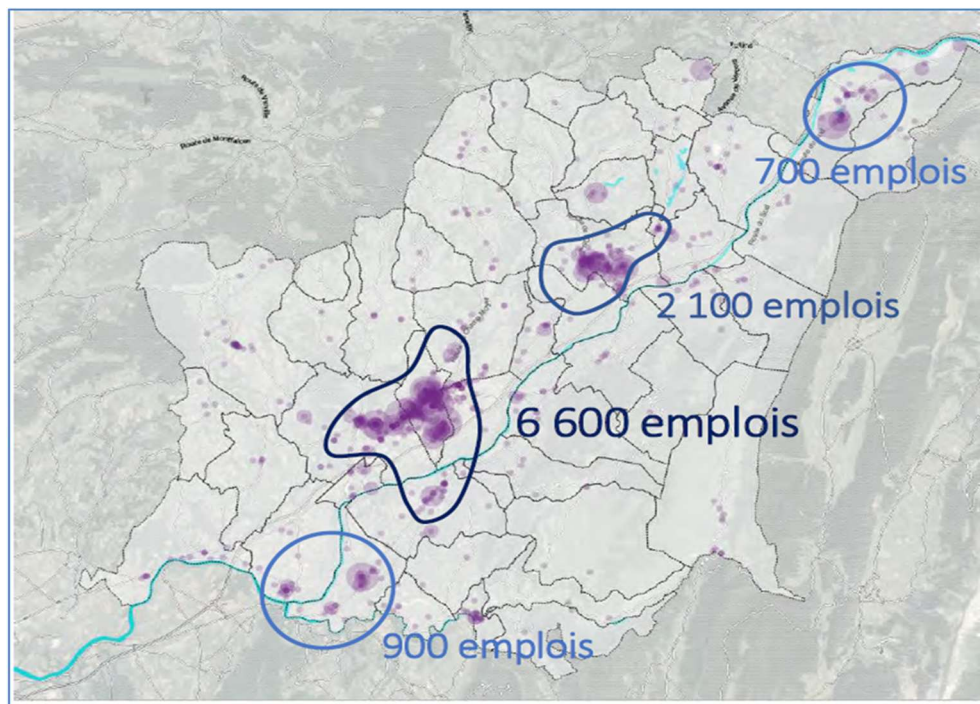
La répartition des flux de mobilité sur le Sud Grésivaudan est semblable aux autres secteurs du département :

- 33 % des déplacements dédiés aux études, 13% pour le travail ;
- 55% Domicile - Autres (achats, accompagnement, visites et loisirs) ;
- Travail et études sont les plus facilement anticipables au niveau du territoire ; un changement d'habitude semble possible sur la pratique du vélo.

Motifs de déplacement au sein de SMVIC (source : INSEE 2017)



6. Modes de déplacements et emplois (SDC)



50 % des déplacements font moins de 3 km et 76 % font moins de 10 km : il y a un réel levier d'action à développer les modes de déplacement actifs, à coupler avec les transports collectifs et le covoiturage.

72 % de part modale pour la voiture individuelle et 2% en vélo :

- un manque d'offre alternative à la voiture peut expliquer ces chiffres (faible taux pour les transports en commun) ;
- la faible importance du vélo s'explique par l'importance des distances à parcourir en milieu rural et aussi par le relief accidenté du territoire ;
- le vélo est utilisé à des fins récréatives, sportives vu le relief ; plusieurs bases de VTT sont localisées dans le Vercors.

13 300 Emplois – 22 ZAE (220 Ha sur 8 communes) et 4000 entreprises

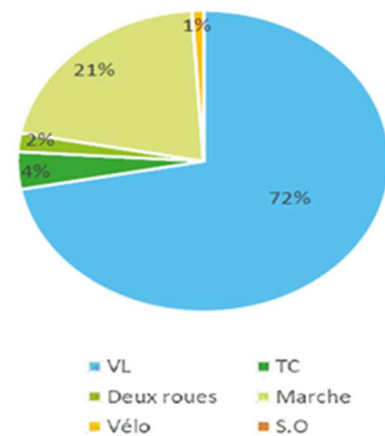
2 bassins d'emploi principaux générant des flux internes

- Un **pôle principal** de 6600 emplois (50% des emplois) : St Marcellin, Chatte, St Verand, St Sauveur, St Romans ;
- Un **pôle secondaire** à Vinay avec 2100 emplois.

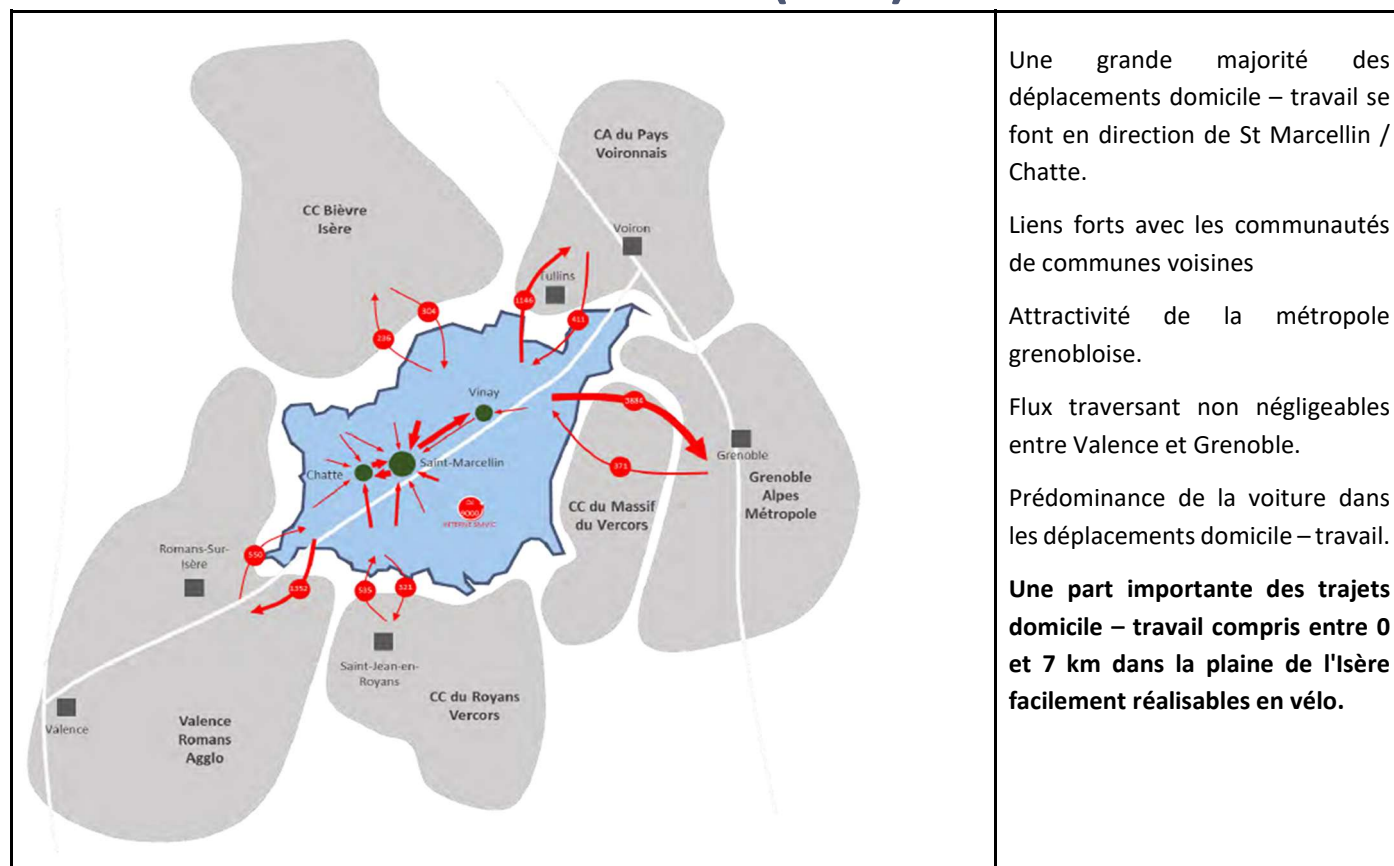
Dans ces **pôles**, 40% des actifs travaillent sur leur commune de résidence contre 21 % à l'échelle de SMVIC.

On observe 2 autres pôles d'emploi autour de St Hilaire et St Quentin sur Isère.

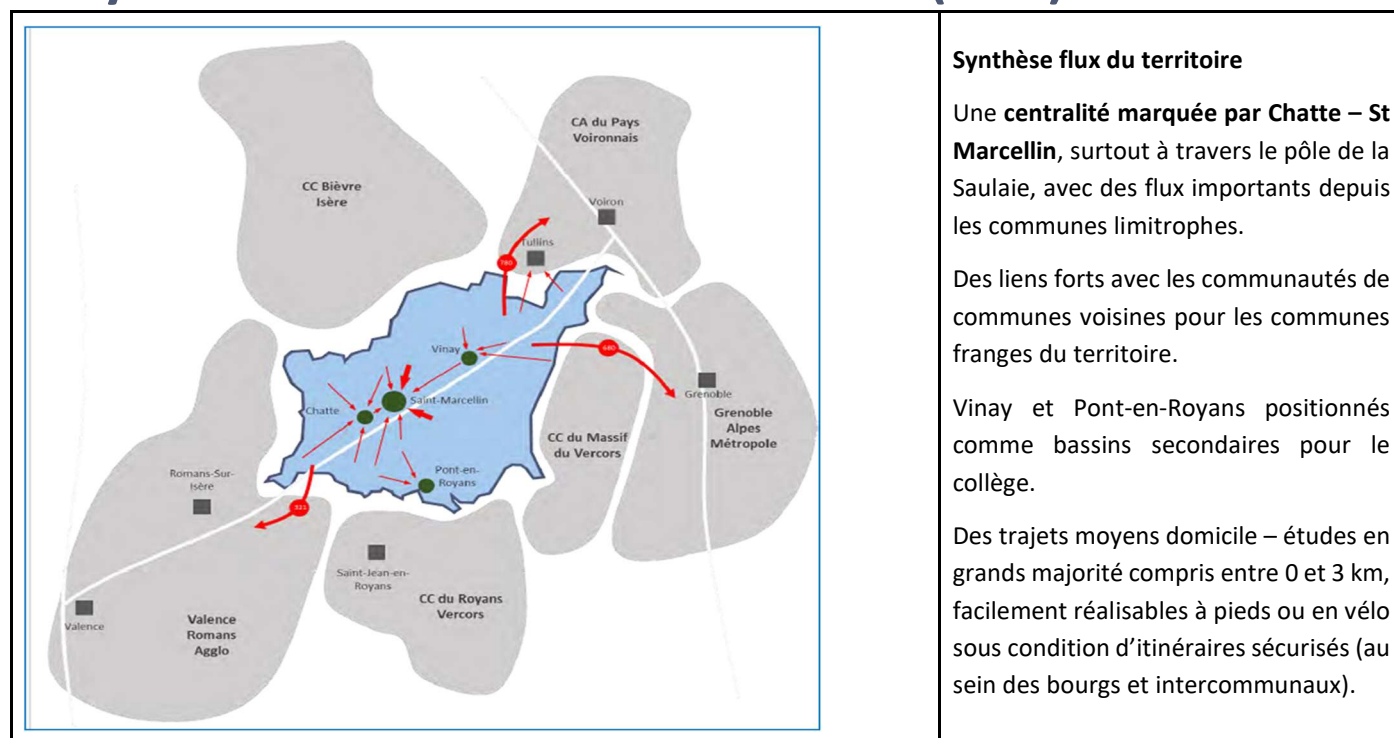
Modes préférentiels pour les déplacements sur le Sud Grésivaudan (source : INSEE 2017)



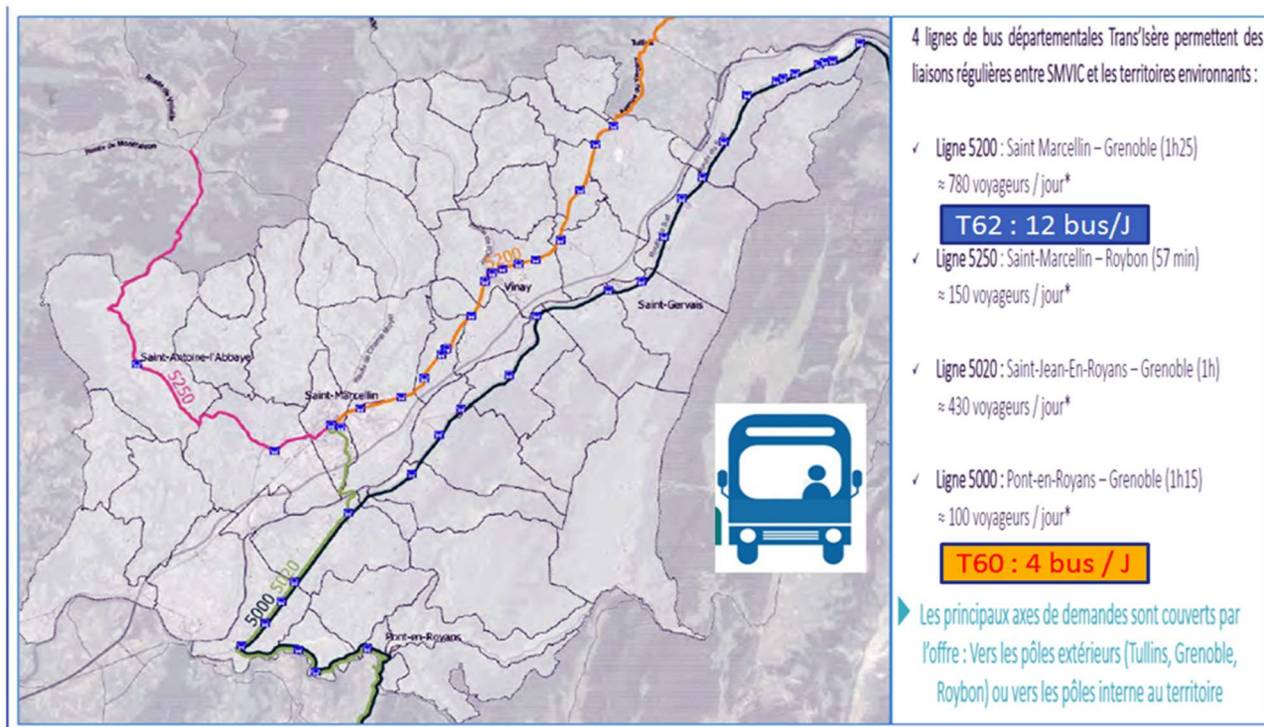
7. Distances domicile - travail (SDC)



8. Synthèse des flux sur le territoire (SDC)

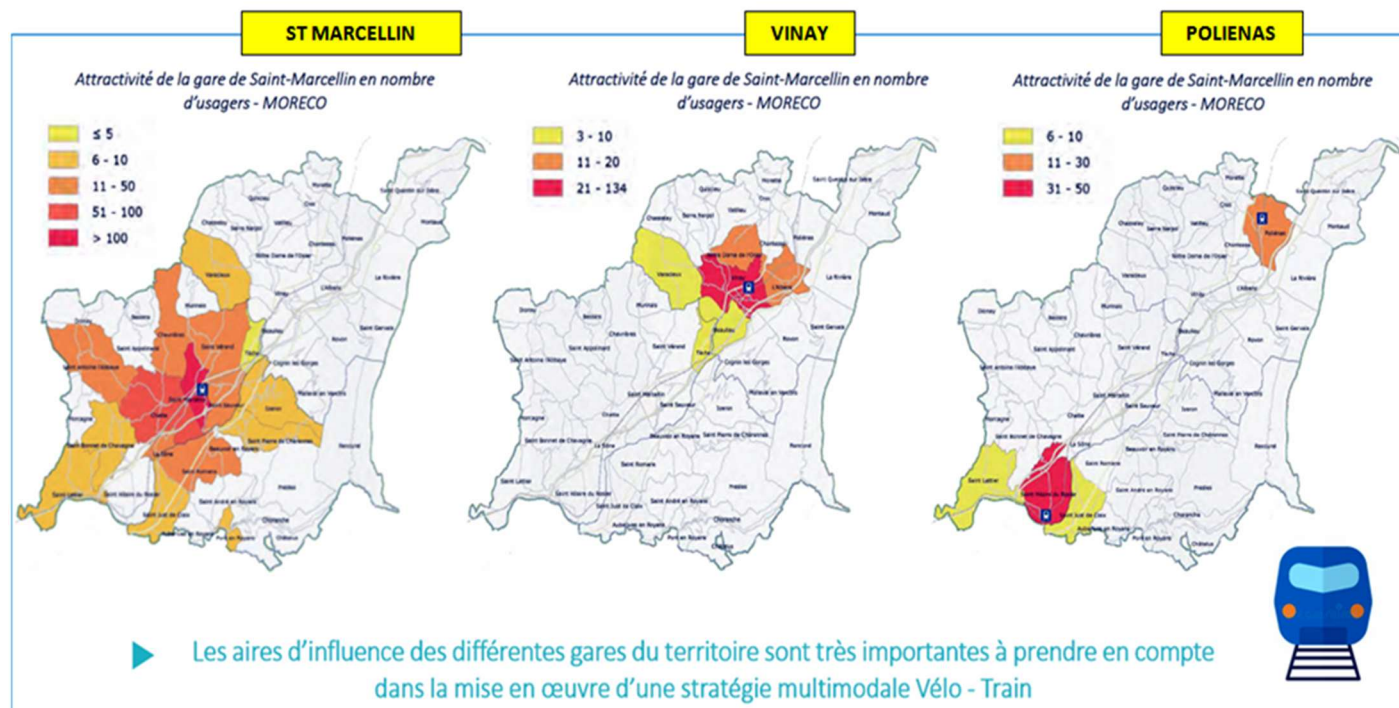


9. Transports en commun (SDC)



Depuis l'éboulement (juillet 2024), le T60 ne passe plus par la Rivière mais uniquement à St Quentin sur Isère via l'A49. La fréquence des bus en rive droite n'est pas très importante, et il n'y a pas de ligne de bus reliant les 2 rives de l'Isère.

10. Les gares TER (SDC)



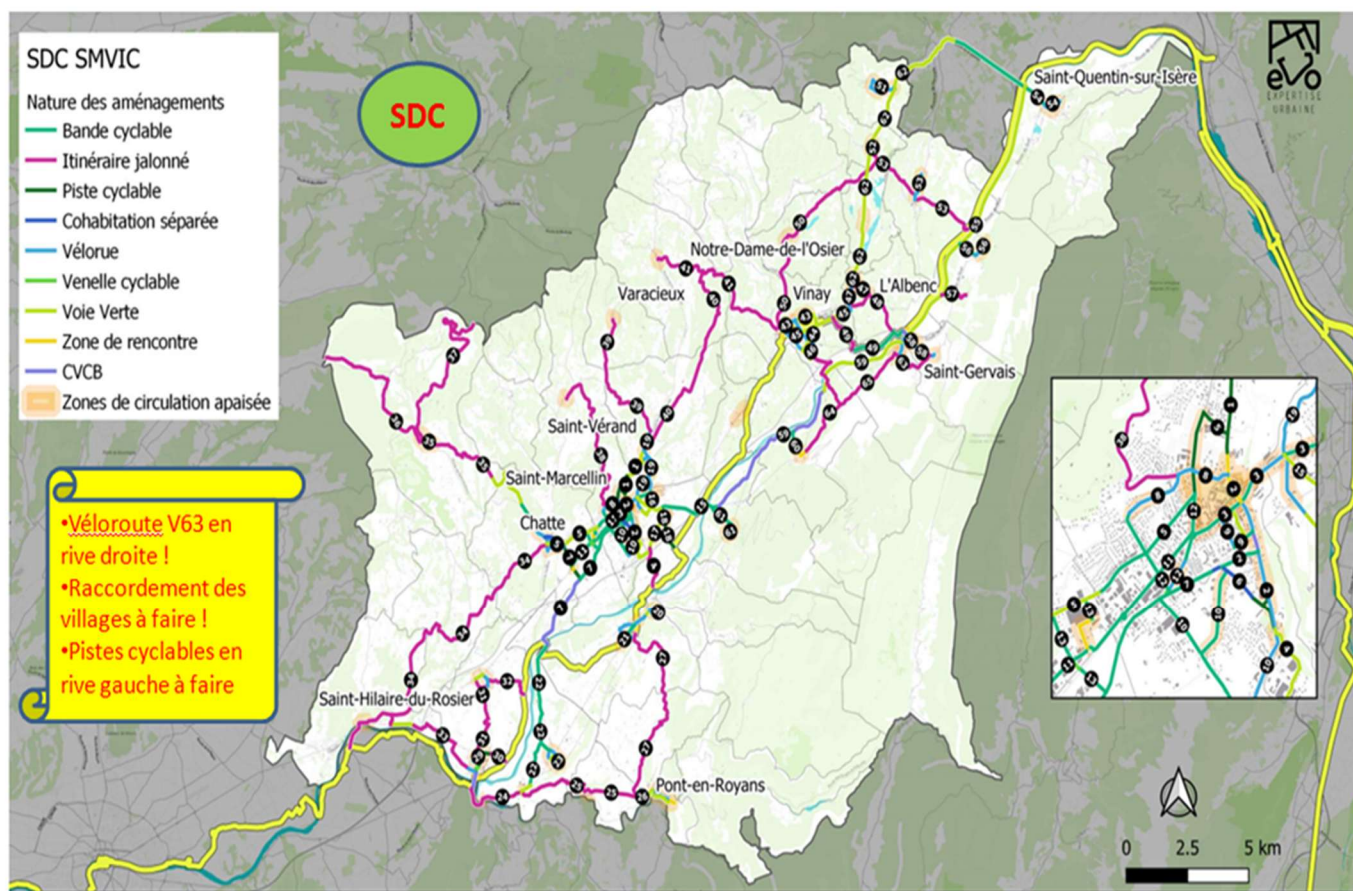
Problématiques - SERM

Temps long d'attente entre les correspondances TER et TGV à Grenoble et Valence.

Fréquence des trains insuffisante entre Grenoble et Valence.

Les villages de la rive gauche sont loin des gares TER rive droite (Tullins, Vinay, Polienas, St Marcellin). Le rabattement est un enjeu crucial.

11. Modes actifs SMVIC – Juin 2021 (SDC)

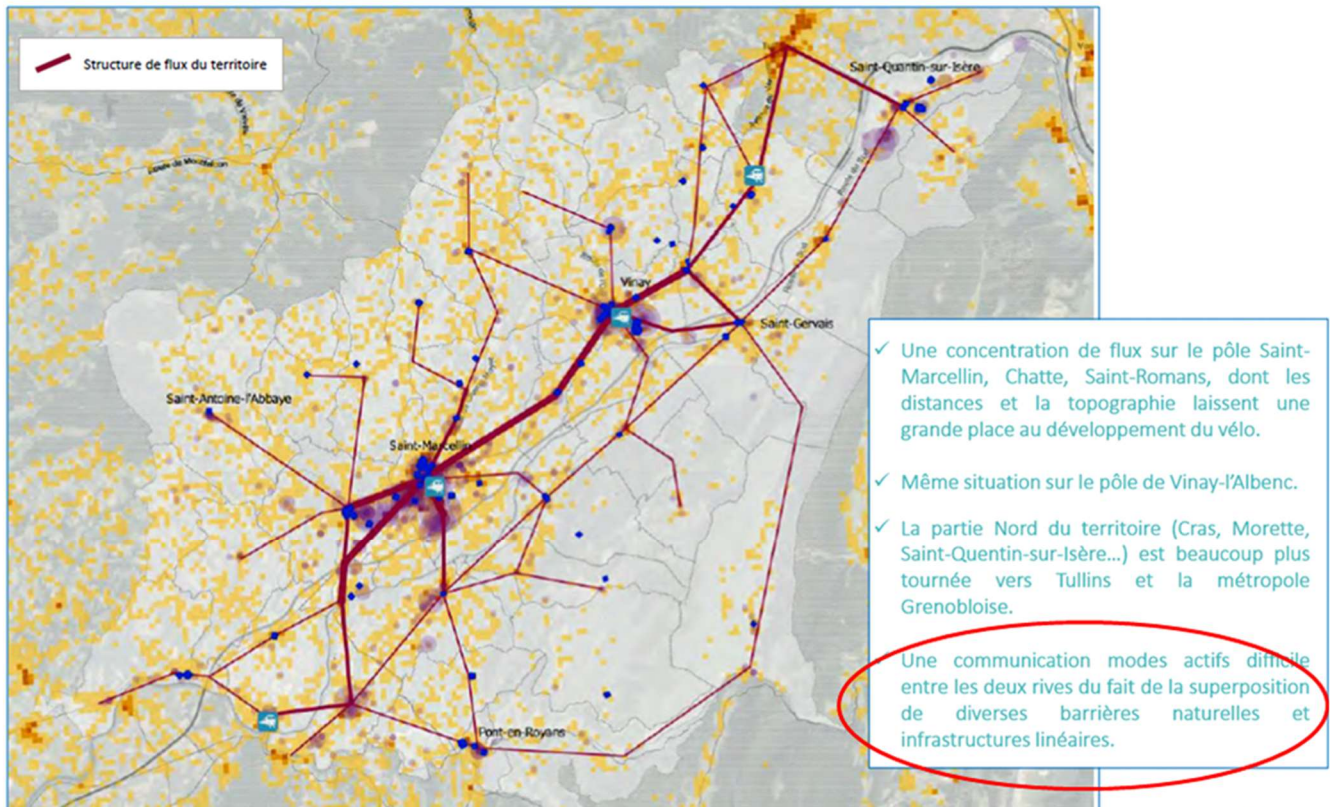


Le **SDC/modes actifs** définit une stratégie de développement de l'usage du vélo, visant un **rééquilibrage modal en limitant l'usage de la voiture individuelle**.

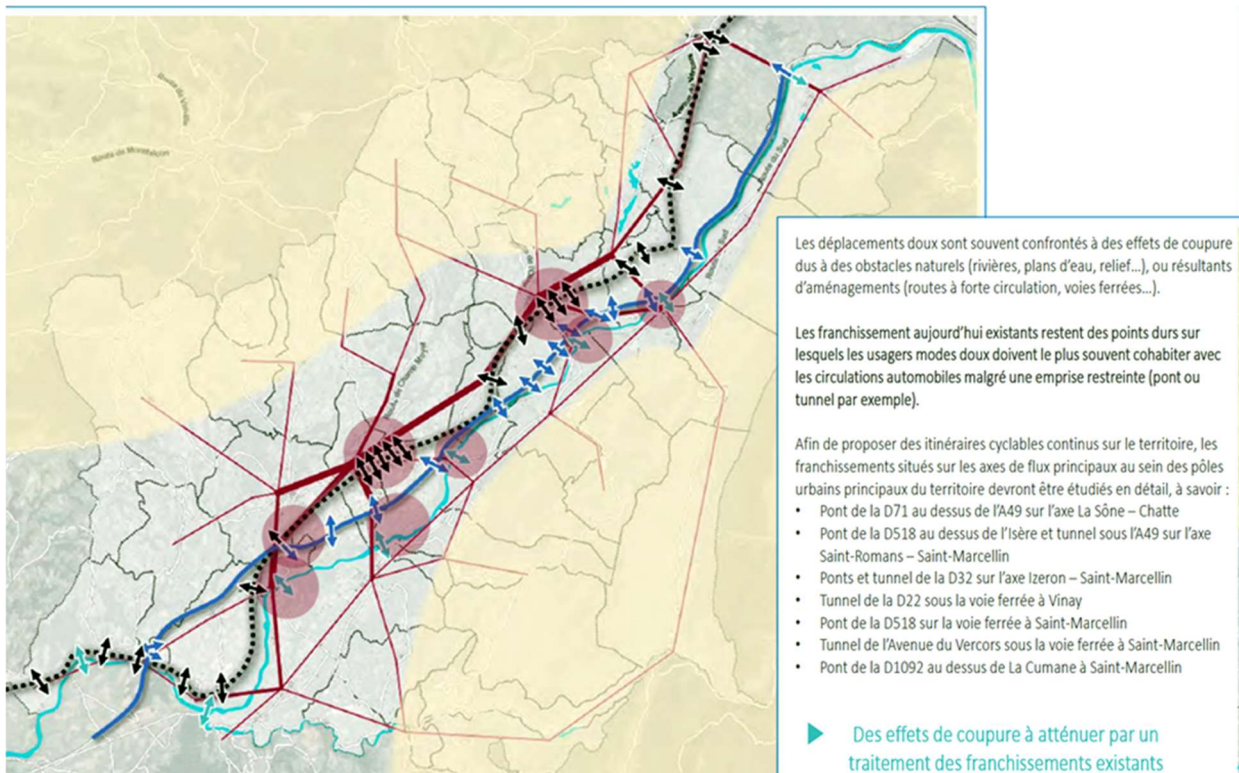
Il vise à garantir la **sécurité** pour les cyclistes et à **favoriser l'intermodalité** avec les transports en commun ou le covoiturage.

Enfin, il facilite la coordination des services qui interviennent sur le territoire

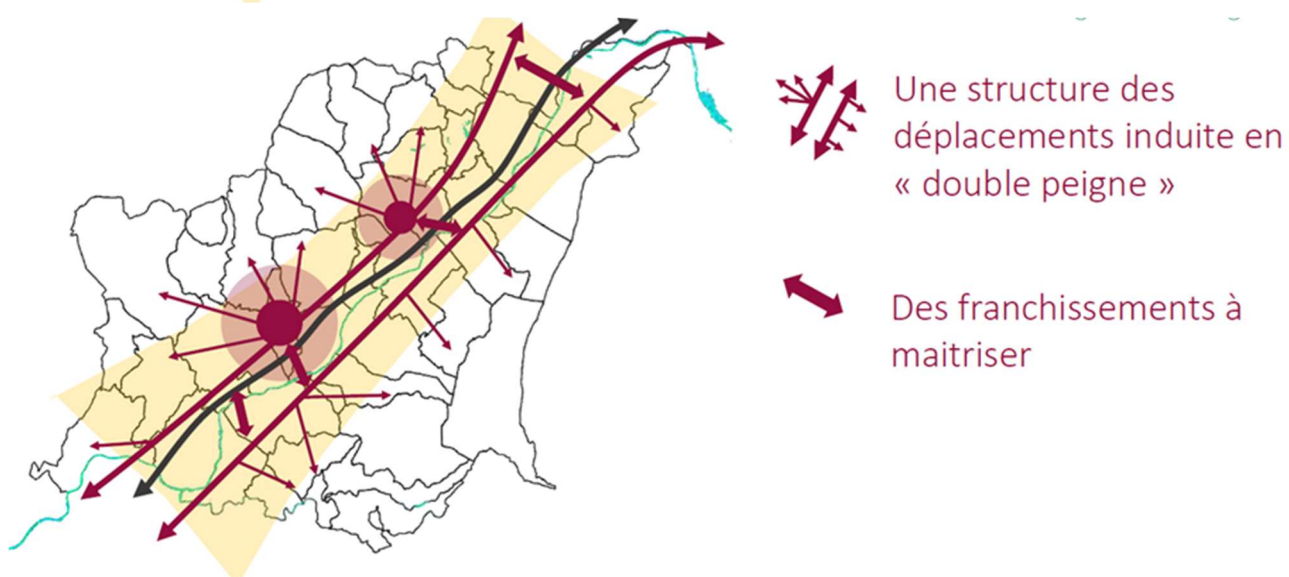
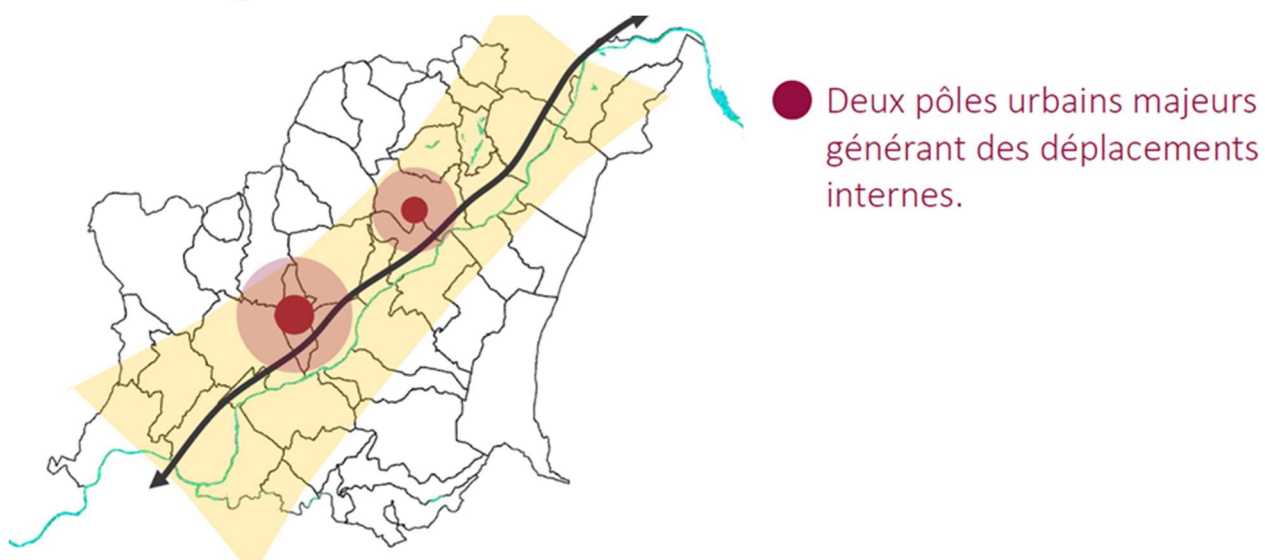
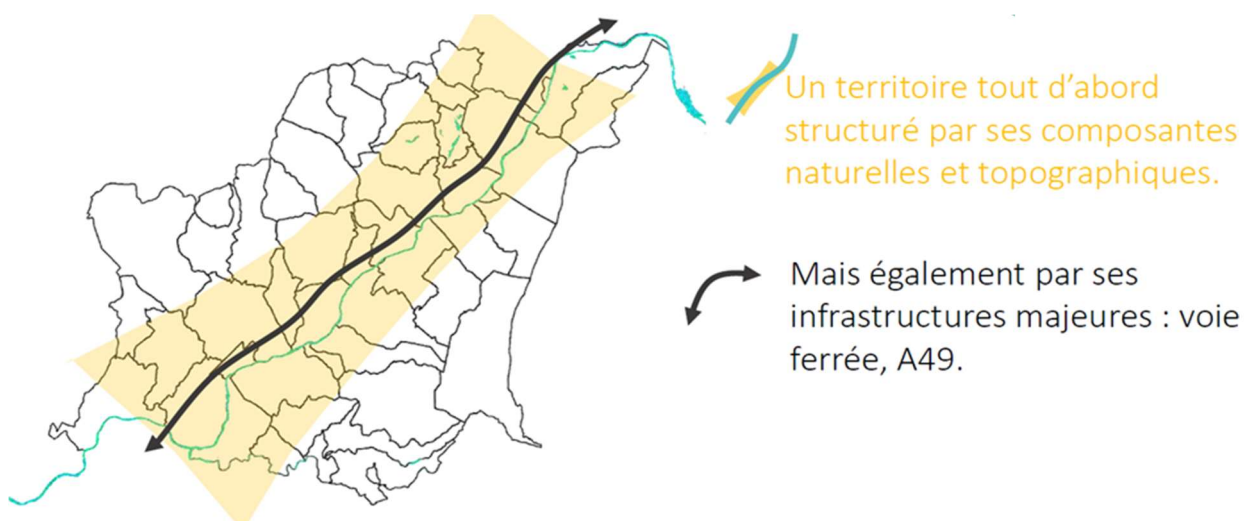
12. Armature de flux du territoire (SDC)



13. Franchissements à étudier (SDC)

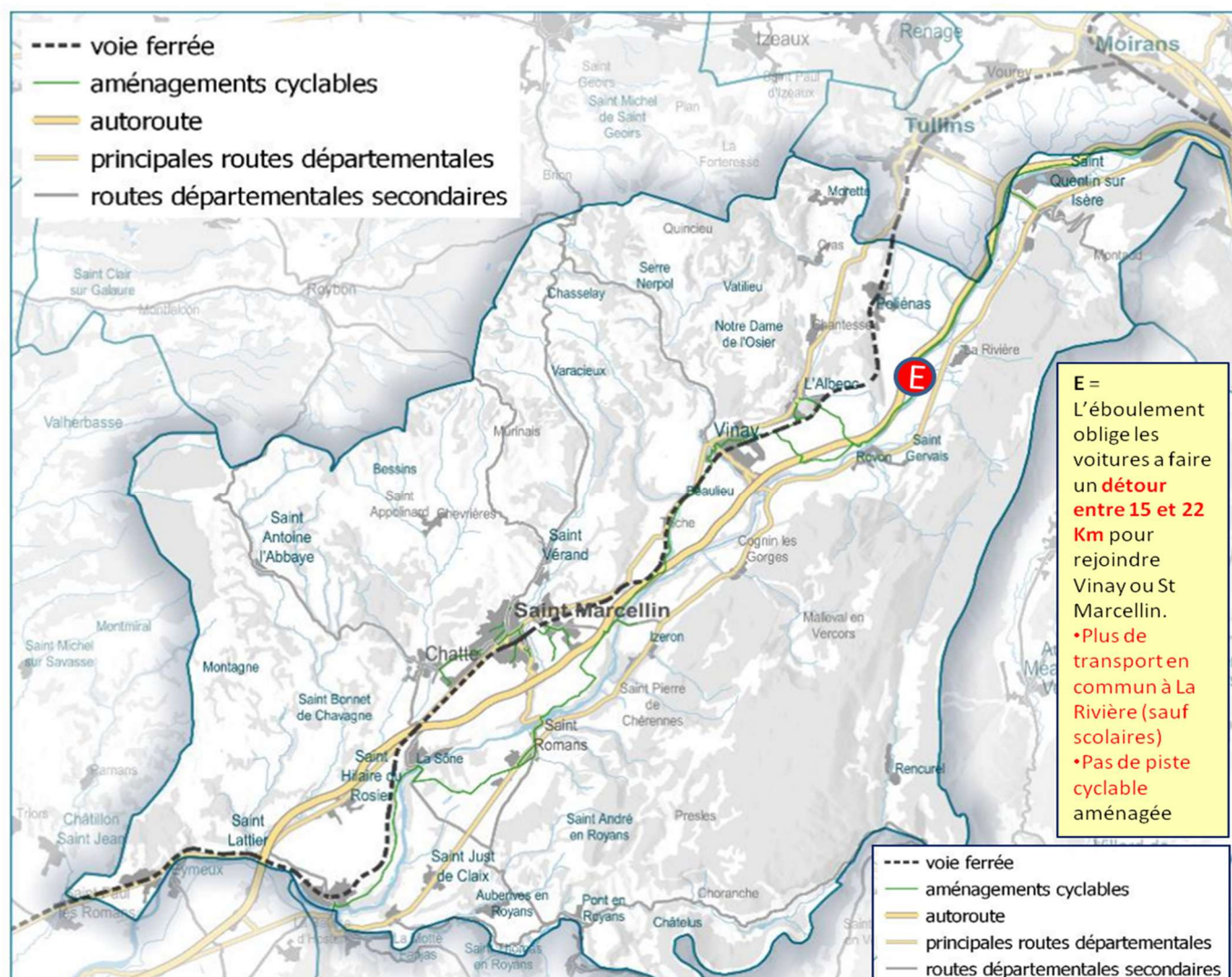


14. Synthèse diagnostic (SDC)



[illegible]

16. Mobilité : Principaux axes de déplacement (PLUi)

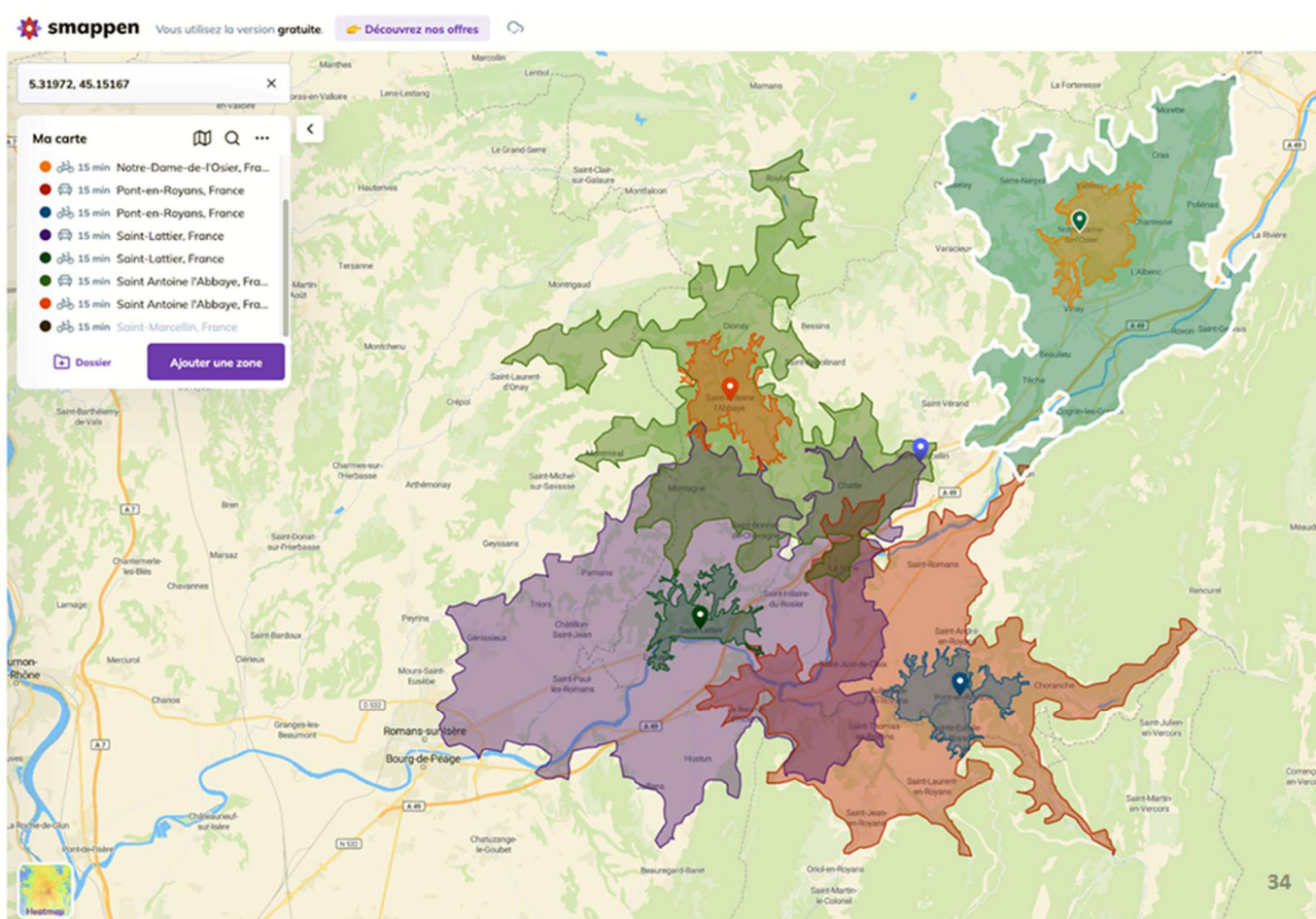


Réduire les besoins de déplacements à la source par la répartition des fonctions et des activités.

- Favoriser l'urbanisation proche des secteurs les mieux desservis (ou projetés de l'être) par les modes doux et les transports en commun, en permettant l'urbanisation des villages en continuité du bâti existant, de façon à favoriser le développement de la voiture partagée (autopartage, covoiturage).
- Chercher le rapprochement des fonctions urbaines dans l'ensemble des bourgs (habitat, services équipements, commerces) afin de réduire le besoin de déplacements.
- Permettre et encourager la création d'activités (compatibles avec l'habitat) au sein des bourgs et villages.
- Les déplacements sont majoritairement réalisés en voiture et les jeunes dépendent beaucoup de leurs parents pour se déplacer. Le trafic automobile génère des problèmes de nuisances et de sécurité, particulièrement dans la traversée des bourgs.

- L'offre de transports en commun est concentrée en fond de vallée, avec un déséquilibre ainsi qu'un manque de connexions entre les deux rives. Elle est également moins accessible aux habitants des massifs et coteaux.
- Le vélo se développe grâce à l'essor du vélo à assistance électrique VAE et la véloroute V63 (Bella Via), mais les aménagements et les stationnements vélo restent trop peu nombreux.
- Les deux objectifs fondamentaux en matière de mobilité sont de contribuer à renforcer et encourager l'usage des transports en commun et à développer les déplacements piétons et vélos sur l'ensemble du territoire. L'un des enjeux est plus particulièrement, de développer et sécuriser les modes doux dans les traversées des bourgs pour permettre aux habitants de se déplacer autrement qu'en voiture.

17. Carte isochrone (voiture et vélo villages périphériques - SDC)



18. Données sur la mobilité en France¹

[Transports : la place de la France en Europe](#) : ²

La France utilise davantage le transport intérieur terrestre de voyageurs que l'UE (14 300 passagers-km par habitant en 2022, soit 29 % de plus que la moyenne de l'UE), ceci grâce à l'utilisation plus large du TGV).

Concernant le transport intérieur terrestre de marchandises, la France occupe une position intermédiaire, avec un volume de 5 100 tonnes-km par habitant, soit 6 % de moins que la moyenne de l'UE. En matière de parts modales dans le transport de marchandises, elle se différencie par une part plus élevée du routier, supérieure de 9,6 points à la moyenne de l'UE, en lien notamment avec une part plus faible du ferroviaire, ce mode étant orienté prioritairement vers le transport de voyageurs.

[Les pratiques de mobilité des Français varient selon la densité des territoires](#) :

Les ménages des communes rurales (33 % de la population) réalisent des déplacements relativement longs en mobilité locale, souvent en voiture : plus de la moitié des distances parcourues concernent des trajets de 10 à 100 km. Ils concentrent plus de 40 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) avec leurs déplacements. Les habitants des communes les plus peuplées (38 % de la population) se déplacent moins au quotidien mais partent en voyage plus souvent et plus loin, majoritairement en avion.

[Comment les Français se déplacent-ils pour aller travailler ?](#)³

En France métropolitaine, les travailleurs effectuent 7,3 trajets par semaine vers leur lieu de travail. 15 % des trajets effectués du lundi au vendredi comportent au moins un déplacement pour un autre motif, majoritairement pour accompagner des enfants ou faire des achats.

En 2019, un actif émet en moyenne 0,7 tonne d'équivalent CO₂ par an pour ses trajets, tous modes de transport confondus.

Au sein des aires d'attraction des villes, les émissions des résidents des pôles diminuent avec la taille de l'aire, la densité des transports en commun dans les grandes aires permettant une moindre utilisation de la voiture. Les émissions dues aux déplacements domicile-travail sont nettement plus basses (- 40 %) dans les communes où métro ou tramway sont accessibles à pied.

[Les pratiques de mobilité des personnes en situation de handicap](#) :

8,4 % des personnes de 16 à 64 ans en 2019 ont un handicap ou des difficultés dans la vie quotidienne. Ces personnes « en situation de handicap » se déplacent moins souvent et moins loin que la moyenne des Français, au quotidien comme en voyage, car elles sont souvent sans emploi, moins diplômées et sans enfants

[Le quart des ménages les plus aisés est à l'origine de 35 % des émissions de gaz à effet de serre des mobilités](#) :

¹ Sources des données non précisées : SDES, Datalab : "La mobilité locale et longue distance des Français - Enquête nationale sur la mobilité des personnes en 2019" :

² INSEE, SDES, 2026, Chiffres clés des transports

³ SDES – Datalab : "Comment les Français se déplacent-ils pour aller travailler ?"

En 2019, les Français ont émis 1,45 tonne de CO2 pendant leurs déplacements, locaux et longue distance. Ces émissions dépendent du niveau de vie : le quart des ménages les plus aisés est à l'origine de 35 % des émissions gaz à effet de serre des mobilités et même de 45 % de celles dues aux voyages.

Les femmes, les mineurs et les seniors émettent moins de gaz à effet de serre que la moyenne de la population pour leurs déplacements.

Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? :

Le taux d'occupation des voitures en France augmente légèrement (+ 1,2 %) sur les longues distances. En 2019, 59 % des déplacements sont effectués à plusieurs.

Le covoiturage reste une pratique peu développée (3 %). L'usage individuel du véhicule ou « autosolisme », est majoritaire pour les déplacements en voiture de moins de 50 km.

Il est beaucoup plus fréquent pour les déplacements professionnels que pour les déplacements récréatifs. Les familles, les jeunes, les ménages modestes et les femmes se déplacent plus souvent en voiture à plusieurs.

Marcher et pédaler : les pratiques des Français :

Depuis la crise sanitaire, de nouvelles habitudes de mobilité ont émergé. En 2019, 24 % des déplacements locaux sont effectués à pied et 2,6 % à vélo. La marche est combinée aux transports en commun et à la voiture. Elle est surtout pratiquée par les femmes, les jeunes et les personnes âgées.

L'usage du vélo est plus masculin et uniforme selon l'âge. La pratique du vélo dépend des saisons et de relief, à l'inverse de la marche ; elle est aussi plus importante dans les communes dotées d'infrastructures cyclables.

19. Problématiques du territoire identifiées par le CoDev

L'origine des problèmes est multiple : topographie du territoire, développement des zones urbanisées au détriment des zones à faible densité, absence de stratégie des politiques sur les transports publics, tout voiture pour le monde rural, prix de l'immobilier en ville, infrastructures vélo insuffisantes...

Le groupe de travail a fait un regroupement, ou articulation des problèmes par typologie (modes de transport, accessibilité, environnement, zones rurales, communication ...)

Typologie	N°	Synthèse	Sources
Accessibilité (commerces et services, PMR, exclus de la voiture)	1	L'éloignement des commerces et services publics dans les villages nécessite une voiture.	Enquête mobilité CoDev 2026
	2	9% des ménages n'ont pas de voiture (ne pas pouvoir se déplacer c'est être privé de travail, de services et de lien social → précarisation).	PCAET
	4	L'accessibilité PMR est insuffisante (voiries et trottoirs non sécurisées)	Enquête CoDev 2026
Les coteaux Chambaran et piémont du Vercors territoires à faible densité (du Royans à l'Echaillon)	5	Il y a trop de disparités de mobilité entre la plaine, les rives droite et gauche de l'Isère, aggravées depuis l'éboulement de la Rivière en juillet 2024 (<i>fréquence/présence TER et Bus, véloroute, autoroute</i>)	SDC (cf carto Synthèse pour le cyclable)
	6	L'offre de transport en commun est insuffisante ou inadaptée dans ces villages : difficulté pour rejoindre les pôles d'activités (gares, commerce, emploi.), piste cyclable ne permet pas le dernier km et bus insuffisants ; pas de TAD	Enquête mobilité CoDev 2020
	7	Les services de covoiturages ne sont pas favorisés par la mise en place d'une application portée par la collectivité type MCovoit - (Lignes virtuelles adaptées à notre bassin de vie et ses flux)	
Environnement et sécurité (Pollution, électro-mobilité, pistes cyclables)	8	Les transports individuels sont la 1ère source de pollution atmosphérique (CO2, ozone), véritable pb de santé publique : Au local ça se traduit par : > 38% d'émission de GES dont 50% proviennent de l'A49 > Sur SMVIC : 27 KM parcourus / J / hab (Vs 52km/jour/hab national) Il y a bcp de freins à l'électro-mobilité et peu d'incitation financières	PCAET
	9	Problématique de cohérence des pistes cyclables - connexion entre toutes les voies vélo pour créer un réseau satisfaisant. Seul 2% de la population utilise son vélo pour un déplacement quotidien (travail / domicile - scolaire) contre 2,6% au niveau national.	SDC

Ferroviaire	10	La fiabilité du train est insuffisante (retard, annulations, grèves, accidents) et le transport vélo compliqué, ce qui encourage la voiture.	Enquête mobilité CoDev 2025 + Article Presse
	11	La fréquence des TER est insuffisante, pas d'intermodalité.	SERM
Offre piétons (6% des actifs)	11	Il y a peu de cheminement piétons en zones urbaines (dans les villages), alors que 6% d'actif se déplacent à pied, contre 24% au niveau national.	PCAET
Communication	12	L'offre de mobilité est mal connue du public et souvent insuffisante.	Enquête CoDev 2020 et 2026
	13	La mobilité passe par de multiples outils et sites internet différents. A l'échelle du territoire il n'y a pas de centralisation de l'information (Service / document d'information...) (> Voir dans les solutions pour parler de plateforme de mobilité et d'exemples comme DromoliB)	
Voiture (82% des actifs); 153 000 déplacements /J; 78% interne SMVIC	14	Chaque habitant passe 55 min par jour dans son véhicule (flux domicile - travail + accompagnement scolaires)	EMC2 → SMMAG chiffres SMVIC
	15	50 % des déplacements en voiture sont inférieurs à 3 km (ils pourraient se faire en vélo, en véhicule intermédiaire ou en TC)	SDC
	16	Il y a trop de déplacements en voiture individuelle (autosolisme), Le covoiturage et les transports en commun sont insuffisants ; 82% des actifs se rendent au travail en voiture.	PCAET
	17	La transition énergétique et décarbonée est trop lente (c'est un enjeu de santé publique)	PCAET
Transport collectif et alternatifs	18	Les arrêts de bus sont parfois éloignés des centre villages (ex : 15 min en voiture pour La Rivière depuis l'éboulement .)	
	19	La fréquence des bus est insuffisante (4 bus T60 en rive gauche et 12 bus T62 rive droite).	Pétition mairie Izeron ; SERM
	20	L'offre de transport en commun est insuffisante ou inadaptée dans les villages (aucun service de bus communaux ou intercommunaux) ; le T60 ne passe plus à La Rivière depuis l'éboulement.	Enquête mobilité CoDev 2020
	21	Il y a peu d'offres de transports alternatifs, TAD peu développé, peu de coordination entre bus et train ; pas de rabattement vers les gares (pas de Service de taxis, pas de parkings de covoiturage, ni plate-forme M'Covoit sur SMVIC).	Enquête mobilité CoDev 2020 ; TEPOS
Vélo (2% SMVIC et 2,6% national)	22	Infrastructures vélo insuffisantes sur les coteaux et piémont (V63 RD)	SDC
	23	Le transport des vélos est difficile (avec bus et TER), les garages à vélo peu nombreux sauf près de la gare TER	SDC
	24	L'aménagement des véloroutes est trop ponctuel	SDC

	25	Les bassins de vie en plaine sont mal connectés : pas de raccordement des villes et village à la véloroute V63	TEPOS, SDC
	26	La cohabitation avec le trafic automobile est à gérer (Infrastructures vélo non séparées de la route), trajet pas assez sécurisé	SDC
	27	L'importance du vélo au quotidien est faible (2%) : le PCAET vise + 5%. Peu de recharge pour les vélos à assistance électrique (VAE)	TEPOS ; PCAET ; SDC
	33	Les lieux touristiques se sont pas tous connectés à la V63	SDC
	34	Les offres de stationnement vélo sécurisé sont insuffisantes (sauf gares)	SDC
	35	Il n'y a pas de maîtrise des franchissements pour modes actifs, les communications sont difficiles entre les 2 rives de l'Isère (structure à double peigne)	SDC
	36	La topographie des coteaux est peu adaptée au vélo (développer le VAE)	SDC
Politiques mobilité	38	La mobilité n'est pas au cœur de l'aménagement du territoire des village (élus mitigés sur covoiturage local comme solution, sur TAD et mise en place agence mobilités sur SMVIC)	Enquête mobilité CoDev 2020
	39	Les politiques n'ont pas une grande vision ni de projet sur la mobilité (55% des sondés n'ont pas de projet de mobilité pour leur commune).	Enquête mobilité CoDev 2020

20. Synthèse du Diagnostic de la Mission locale - les jeunes et la mobilité

La Mission Locale de Saint Marcellin a mené une enquête en mars 2026 auprès d'un large public du territoire : les 18-25 ans. Avec son aimable autorisation, nous reprenons quelques-uns des points importants de l'analyse des résultats.

Un panel essentiellement féminin en recherche d'emploi ou en scolarité/formation

Sur les 91 réponses, 75% sont des femmes, 73% inscrits à la Mission Locale, 41% en recherche d'emploi et 37% en scolarité ou parcours de formation.

La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé dans un contexte de dépendance aux parents et de pauvreté économique caractéristique d'un territoire semi-rural.

68% se déplacent en voiture. Mais seulement 45% possèdent le permis de conduire contre 85% des 18-24 ans au niveau national (Enquête de l'Institut national de la jeunesse et de l'éducation populaire-2025, citée par la Mission Locale). Le covoiturage est assez peu utilisé (7,7%) ainsi que l'auto-stop (3,3%).

Les transports en commun ont plutôt une bonne image.

40% les utilisent. Ils sont appréciés pour leurs aspects pratiques et économiques.

Les besoins exprimés sont centrés essentiellement sur le développement des transports en commun et sur les aides financières concernant la voiture.

39% souhaitent davantage de transports en commun. 36% voudraient une aide financière pour l'achat d'une voiture. 34% une aide financière pour le permis de conduire. Ces 2 derniers chiffres corroborent l'hypothèse des difficultés économiques propres à notre territoire et pointent aussi le manque de solutions alternatives à la voiture.

Le manque de mobilité a un impact lourd sur l'insertion des jeunes.

76% ont renoncé à au moins une formation ou un emploi en raison d'un manque de solution de mobilité.

21. La mobilité professionnelle

1. La mobilité chez les artisans

Nous avons pu investiguer la mobilité chez les artisans en Isère au travers d'une interview d'un élu de la Chambre des métiers et de l'artisanat de l'Isère et membre du CoDev, Pierre Patroncini.

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 strictes des Zones à Faibles Émissions (ZFE-m) en vigueur au moment de l'entretien, et la transition vers des véhicules propres

La transition écologique s'impose aujourd'hui comme un enjeu majeur pour les entreprises artisanales : cela implique de consommer moins de ressources, de limiter les émissions de gaz à effet de serre et d'adopter des modes de production plus durables. Pour les artisans, cette transformation touche directement leur organisation, leurs pratiques et parfois même leur modèle économique.

La CMA AURA fédère 37 000 entreprises iséroises, son chiffre d'affaires est de 7 milliards d'euros ; 31% dans le service, 23% dans l'alimentaire, 8% dans la fabrication et 38% dans le bâtiment.

Les grands défis de terrain

- **Les trajets quotidiens** : Des milliers de kilomètres sont parcourus chaque année pour transporter du matériel lourd. Au-delà du coût énergétique de plus en plus élevé, la part de pollution des véhicules du secteur artisanal représente 15-20%.
- **Les Zones à Faibles Émissions (ZFE)** : L'interdiction progressive des vieux camions et véhicules thermiques dans les grandes villes entraîne un renoncement à certains marchés ; un accord a été trouvé avec la métropole pour repousser la vignette critère 2 à 2028 ; autres freins évoqués : les éboulements et les bouchons à l'entrée des grosses villes.
- **Le coût du changement** : Le prix élevé pour remplacer un vieux camion par un modèle électrique ou hybride : il faut 9 ans pour amortir le surcoût par rapport au thermique ; 88 diagnostics ont été réalisés en 2025 pour conversion électrique

Les solutions pour s'adapter

- **Mieux organiser les tournées** : Regrouper les rendez-vous par secteur pour limiter les allers-retours inutiles.
- **Utiliser des aides financières** : Profiter des primes de l'État et des régions pour acheter des véhicules utilitaires propres.
- **Tester de nouveaux modes** : Utiliser des vélos-cargos pour les petits outils ou les interventions en centre-ville

Les artisans, au cœur d'un modèle économique plus durable

- En favorisant la relocalisation des productions, en réparant plutôt qu'en jetant, ou en sélectionnant des matériaux durables et fabriqués en France, les entreprises artisanales contribuent activement à l'émergence d'une économie circulaire.
- Elles renforcent également la résilience des territoires en maintenant des savoir-faire et des emplois non délocalisables.

Le réseau des Chambres de Métiers et de l'Artisanat (CMA) soutient les entreprises dans leurs démarches environnementales, avec plus de 8 000 diagnostics environnementaux réalisés par un expert CMA en 2025.

Mobilité durable : optimiser ses déplacements

- Le vélo-cargo, avec sa capacité de charge importante et sa flexibilité, s'impose comme une alternative séduisante pour les artisans. Disponible en version électrique ou mécanique, il permet de transporter du matériel, des outils et même des produits volumineux tout en réduisant l'empreinte carbone.
- Le programme **Marguerite** vise à réduire les consommations énergétiques liées à la logistique des flux d'approvisionnement des artisans et commerçants. Il propose un bouquet de 88 solutions adaptées aux besoins concrets des professionnels.

2. Le transport routier de marchandise

Il représente 30% des émissions de gaz à effet de serre. SMVIC est traversée par l'A49 Valence-Grenoble (23 500 véhicules/ Jours) et 50% des émissions de GES proviennent de l'A49. L'impact est fort. Nous n'avons pas étudié ce volet de la mobilité sur SMVIC par manque de temps et d'informations ; l'article de la Fédération nationale du transport routier (FNTR) du 21/05/2026 sur le rapport parlementaire de la mission d'information « flash » sur la décarbonation des poids lourds explique bien les tendances actuelles :

- Pour la FNTR, la transition énergétique du transport routier de marchandises ne peut se résumer à l'électrification. Elle repose sur un mix énergétique diversifié, associant de manière complémentaire le B100, le HVO, le BioGNV, l'hydrogène et l'électrique ; la proposition gouvernementale visant à l'extinction progressive des dispositifs fiscaux qui soutiennent les carburants alternatifs constitue une ligne rouge pour la FNTR.
- Ce qui freine aujourd'hui le développement de l'électrique n'est en aucun cas l'existence d'autres énergies alternatives : ce sont ses propres limites opérationnelles, qu'il s'agisse de l'autonomie, du poids des batteries, du coût d'acquisition, des contraintes assurantielles ou de l'absence d'infrastructures de recharge adaptées. S'attaquer aux autres énergies ne permettra donc pas d'accélérer l'électrification, cela ne fera qu'accroître l'attentisme des transporteurs et ralentir la transition dans son ensemble.
- La gratuité des péages pour les camions zéro émission, prévue par le droit européen, constitue un levier clair, lisible et efficace pour encourager les investissements. En revanche, la FNTR s'oppose fermement à toute augmentation des péages pour les camions thermiques ; dans un contexte économique déjà extrêmement dégradé, une telle hausse viendrait alourdir encore les charges des entreprises, sans bénéfice démontré en matière de transition énergétique. Rappelons que 97 % du parc poids lourds roule aujourd'hui au diesel.
- L'autre pilier essentiel de la décarbonation est le verdissement du fret. La réduction des émissions ne dépend pas uniquement du type d'énergie utilisée : elle repose aussi sur une transformation profonde de l'organisation logistique. Cela implique une évolution de la demande de transport, un recours accru à la massification, une optimisation des chargements, une amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, un report modal pertinent et une meilleure planification des flux ; d'ici 2040, le potentiel de réduction des émissions lié au verdissement des flottes est comparable à celui lié au verdissement du fret.

22. Retour sur les précédentes contributions du CoDev

En 2019, un groupe de travail du Conseil de développement était déjà engagé sur la mobilité. Deux contributions ont été le fruit de ce travail.

22.1. Faire de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté un territoire vélo

Résumé

Le Conseil de développement propose de faire du territoire un espace favorable à la pratique du vélo. Les habitants expriment un besoin d'alternatives à la voiture et un manque d'aménagements pour les mobilités douces.

Malgré des initiatives existantes, notamment liées à la Véloroute 63, le réseau cyclable reste discontinu, peu sécurisé et peu cohérent. Une meilleure coordination des politiques cyclables est jugée nécessaire à l'échelle intercommunale.

Le document souligne l'importance de développer une stratégie globale incluant le vélo utilitaire, touristique et de loisirs, ainsi que le recours au vélo à assistance électrique. L'objectif est de favoriser l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens, afin de réduire la dépendance à la voiture, les nuisances et les pollutions, tout en améliorant la santé et le pouvoir d'achat.

Il est proposé d'élaborer un Schéma Directeur Cyclable afin de structurer une politique cohérente, définir un réseau continu et sécurisé, et organiser les priorités d'aménagement. Les actions incluent l'amélioration des itinéraires, du jalonnement, du stationnement et la sécurisation des points dangereux, ainsi que la réduction de la vitesse sur certaines zones.

Le développement des services vélo constitue un axe majeur : location et prêt de vélos, diversification des usages et partenariats avec les professionnels. Des actions de formation à la pratique du vélo sont prévues pour différents publics : scolaires, actifs, seniors et publics fragiles. Le document insiste aussi sur l'importance de l'intermodalité, notamment avec les transports ferroviaires et les parkings relais. Les entreprises sont encouragées à promouvoir le vélo via des dispositifs incitatifs et des équipements adaptés.

La mise en œuvre repose sur une ingénierie territoriale sur trois ans et la mobilisation de nombreux partenaires locaux. Des actions d'insertion sont également envisagées, notamment autour de la réparation de vélos et de l'apprentissage. Le projet s'appuie sur le soutien de l'ADEME dans le cadre du programme « Vélos et Territoires ». Il s'inscrit dans une dynamique nationale avec le Plan Vélo visant à développer les mobilités actives. Des financements sont mobilisables pour soutenir les investissements des collectivités.



Actions préconisées : réalisées et à engager

Actions réalisées	Actions à engager	Remarques
Elaboration d'un Schéma directeur cyclable	Finalisation du Schéma directeur cyclable avec une ingénierie territoriale	
Mise en location de 2 VAE avec Mocelin à Saint-Marcellin	Le service peut être largement renforcé au vu du succès de l'offre existante, malgré son caractère confidentiel.	
Compléter l'offre de stationnement vélo et favoriser l'intermodalité (parking relais)	Possible d'aller plus loin, avec la mise en place d'arceaux par les communes.	
Formation à l'apprentissage du vélo à différents publics : scolaires, usagers occasionnels, jeunes seniors, publics fragiles, employeurs...		Réalisée par Roulavélo, association subventionnée par l'intercommunalité.
Communication : fête du vélo, animations, conférences...		Réalisée par Roulavélo, association subventionnée par l'intercommunalité.
Coopération avec PA-ISS, structure d'insertion locale : mise en place d'un atelier de réparation de vélo, structuration de la collecte en déchèterie, local, constitution d'une équipe.		Réalisée par Roulavélo, association subventionnée par l'intercommunalité.
Utilisation de l'appel à projets "Vélos et territoires" de l'ADEME (2023) par certaines communes du territoire.	Phénomène non appliqué à l'ensemble du territoire.	Fonds plus disponibles en 2026

22.2. Le Conseil de développement teste la véloroute 63

Résumé

Le Conseil de développement a testé la Véloroute 63 afin d'établir un avis global et proposer des améliorations. La réalisation de cet itinéraire entre Saint-Gervais et Saint-Nazaire constitue un progrès et un atout pour le tourisme et les déplacements locaux.

Cependant, cette section est jugée moins agréable que d'autres, en raison d'un manque de sécurité : présence fréquente de routes partagées, carrefours non protégés et absence de continuité à certains points. Le tracé présente aussi des pentes marquées et écarte certaines villes importantes comme Saint-Marcellin ou la gare de Vinay.

Le CoDev rappelle qu'une véloroute doit être continue, sécurisée, accessible à tous, bien signalée et connectée aux services et transports publics.

Une journée de test a été organisée avec différents participants afin d'identifier les points noirs et les manques en signalisation. Le diagnostic met en évidence une signalisation insuffisante, des traversées dangereuses et un niveau de protection des cyclistes jugé minimal sur l'ensemble du parcours.

Le document formule de nombreuses propositions d'amélioration : ajout de panneaux, marquages au sol, dispositifs de sécurité aux intersections et meilleure lisibilité des itinéraires. Il recommande également des aménagements spécifiques comme des sas vélos, des limitations de vitesse ou des dispositifs de type chaussidou.

Des améliorations sont proposées pour les aires de repos, notamment en termes d'équipements et de visibilité. Le Conseil souligne aussi l'intérêt de développer des variantes d'itinéraires et des liaisons vers les gares ou les centres urbains. Enfin, plusieurs évolutions sont jugées nécessaires, notamment pour relier la Sône à Saint-Marcellin, sécuriser certains accès et proposer des itinéraires alternatifs plus adaptés aux cyclistes.



Actions préconisées réalisées

Actions réalisées	Actions à engager	Remarques
Meilleure signalétique sur l'ensemble de l'itinéraire de la V63		Réalisée par le Département (détenteur compétence voirie départementale). L'implantation d'un panneau d'information en fin de voie verte et origine véloroute vers Saint-Gervais a été jugée non prioritaire.
Améliorations de la signalétique entre la gare TER de Saint-Marcellin et Saint-Sauveur. Partiellement réalisées.	A construire et approfondir avec les communes.	
	Aménagement pour les cyclovoyageurs/euses du parking sur le carrefour des quatre routes (feux tricolores) avant d'entrer à Saint-Romans en venant de Saint-Marcellin	Avec les communes
	Evolution sur la dérivation de la V63 de La Sône vers la gare TER de Saint-Marcellin, avec une fonction vélo-utilitaire	Avec les communes
	Accès sécurisé au Couvent des Carmes depuis Saint-Romans	Avec les communes
	Variante rive gauche par Rovon et Cognin-les-Gorges	Avec les communes et le département
	Variante rive droite avec un itinéraire plus direct entre la Sône et le Pont-de-Beauvoir via le chemin de Mandret	Avec les communes et le département

21.3. Avis du CoDev pour la prise de compétence AOM

Le CoDev a été saisi en 2021 pour donner un avis sur la prise de compétence mobilité dans le cadre de la loi d'orientation mobilité (LOM) et de son calendrier contraint. Pour répondre à cette demande, il a mené un travail d'analyse, d'échanges et de concertation avec des acteurs spécialisés, dont le SMMAG.

Le document présente plusieurs scénarios : ne pas prendre la compétence, l'exercer seul ou en adhérant au SMMAG, avec leurs avantages et limites. Le CoDev était favorable à la prise de la compétence, car permettait selon ses membres de mieux répondre aux besoins du territoire, sous condition d'avoir un projet structuré et des moyens adaptés, incluant une adhésion au SMMAG afin de participer à l'organisation des mobilités. Cette position ne sera finalement pas retenue, et la compétence ira à la Région AURA.

23. Résultats de l'enquête numérique et des rencontres avec les habitants - synthèse

La majorité des répondant.es ont plus de 50 ans (57%), Le reste a entre 25 et 50 (40%) et 3% < 25 ans. 33% sont retraité.es. 49% sont employés, profession intermédiaires ou cadres ; 38 communes sur 49 ont répondu: une majorité de villages ruraux (67%) et 9% d'habitats isolés et 6% de hameaux.

Des déplacements quotidiens marqués par la voiture

- Ils se font surtout en voiture (68,7% y compris en covoiturage et en combinaison avec les transports en commun voiture + covoiturage + voiture combinés avec TC).
- Les mobilités alternatives (vélo, marche, covoiturage, TER) restent minoritaires (20%).
- Le vélo est relativement bien représenté (présent dans 12,3 %, des réponses).
- Les courses, l'accompagnement des enfants ou personnes âgées sont quasi exclusivement réalisées en voiture. L'accès aux loisirs est aussi très motorisé (activités éloignées du Domicile)
- Le potentiel de transition repose sur :
 - 1- les déplacements domicile-travail (plus de train et bus, améliorer les rabattements vers les gares),
 - 2- la réinstallation et préservation des services publics et des commerces diversifiés dans les villages,
 - 3- le développement de l'intermodalité (train-vélo, bus-vélo, marche, covoiturage), via entre autres le SERM.
- La majorité des déplacements domicile-travail se font en voiture car les distances sont trop longues (64 % font plus de 10 KM).
- Il manque des alternatives crédibles et fiables (vélo, TER, BUS, covoiturage organisé). Les mobilités douces rencontrent des freins liés aux infrastructures (stationnement sécurisés vélo et transport vélo en train ou bus très limité, une seule véloroute sécurisée, des horaires de trains insuffisants et pas toujours fiables). *« 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...) », Anonyme, Saint-Sauveur »*
- Pour accompagner les enfants à l'école, Il y a beaucoup de déplacements en voiture (34%), mais aussi 65% à pied, vélo ou TC et bus scolaires ; la moitié des répondant/es expriment des difficultés à propos de ce déplacement. Le vélo n'est pas sécurisé (parking vélo et pistes cyclables). Les parents ont peur pour les enfants. Les transports en commun sont insuffisants ; un complément aux navettes scolaires semble nécessaire.

Offres de mobilité sur votre lieu de vie

- Nombreux TER et Bus (T62) en rive droite (axe principal de la plaine), et rien sur les coteaux (T60 2 AR/J). Bus existants pour les scolaires. Les offres restent perçues comme encore limitées, peu visibles ou insuffisamment développées.
- L'association Roulavelo sur St Marcellin - Vinay mène des actions de sensibilisation (dont la fête du vélo) et est reconnue par les habitants.

- Il manque une communication centralisée sur les mobilités douces (agences mobilité ou offices de tourisme ?) avec une billetterie unique bus et TER. 56% des répondants ne connaissent pas les offres de mobilité douce

Focus vélo

- La réflexion sur les mobilités douces existe principalement autour du vélo (mais il y a peu de pistes cyclables sauf la V63, transport vélo difficile en Bus et TER) « *Je me déplacerai plus régulièrement à vélo (pour mes déplacements cours) si l'offre de piste cyclable était plus développée.* » André 60-70 - Retraité.e Chatte

Nombreuses sont les mentions aux problèmes de sécurité des déplacements à vélo. Les parents ont peur pour les enfants.

“Tout le monde a peur en vélo aux abords de nos routes et 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.” Cadre, 25-50 ans, Vinay

“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.” Cadre, 25-50 ans, Vinay

Mobilité et autonomie dans les déplacements

- L’usage des applications numériques facilite l’organisation des déplacements pour certain.es, 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 accompagnait la 1ère fois « *Pour répondre à une offre accessible dans les villages ou hameaux, il pourrait être étudié des minibus pour rejoindre Vinay ou St Marcellin. Soit sur demande, comme un taxi, soit avec des horaires fixes mais un parcours défini mais avec des arrêts à la demande sur le parcours. Par exemple un trajet Vinay- St 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 60-70 Retraité.e à Serre-Nerpol
- Globalement, peu de soucis pour se déplacer, mais surtout en voiture ; cependant certains ont déjà refusé des opportunités (rencontres, loisirs, travail) à cause des difficultés de déplacements (pas de train le soir)

« On aimerait bien pouvoir aller à Grenoble sans voiture. Or aujourd'hui le retour après un spectacle est impossible.” Richard 50-60 Cadre Saint-Marcellin

Vos attentes et opinions dans le cadre des prochaines élections

11 actions prioritées :

- 1 - Poursuivre une politique cyclable ambitieuse (itinéraires sécurisés, stationnements): **411** (27%)
- 2 - Améliorer les lignes de transport en commun structurantes T60 et T62 : **297** (18%)
- 3 - Améliorer les cheminements piétons : **287** (17,5%)
- 4 - Développer les offres de transport à la demande (TAD) (à préciser): **247** (15,1%)
- 5 - Développer des lignes de covoiturage organisées : **234**
- 6 - Développer les offres de transport d'utilité sociale (TUS) pour précaires ou jeunes : **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	440
	2	Moins polluer	385
Enjeux intermédiaires	3	Moins dépenser	310
	4	Favoriser la mobilité des personnes à mobilité réduite	240
Enjeux secondaires	5	Passer moins de temps dans les transports	192
	6	Autre	67

Conclusions

Forte attente de développement des transports en commun

Le territoire manque d'offres de transports collectifs réguliers et lisibles. **Préconisations :**

- Des bus plus fréquents entre communes et pôles principaux (St-Marcellin, Grenoble, Valence-TGV) : enjeu de rabattement. Par exemple avec la création de navettes locales ou minibus, développement du transport à la demande,
- Des horaires plus adaptés, notamment tôt le matin (**bus**), en journée et en soirée (**TER**) ;
- Une amélioration des arrêts de bus/ abribus
- Une meilleure desserte des gares afin de faciliter l'usage du train ;
- Une meilleure information et visibilité sur les lignes existantes, par exemple avec la création d'un guichet mobilité - tourisme aux abords de la gare de Saint-Marcellin.
- Plusieurs propositions concrètes: amélioration des arrêts de bus (abribus) ou tarifs plus accessibles.

Sécuriser les mobilités douces

Beaucoup de difficultés à se déplacer à pied ou à vélo dans de bonnes conditions de sécurité. Or, plusieurs personnes utiliseraient davantage le vélo, dont électrique, si les infrastructures étaient adaptées.

Les principales attentes sont :

- la création d'itinéraires cyclables sécurisés et continus et des voies piétonnes ;
- l'amélioration de la signalisation et de la visibilité sur les routes partagées ;
- des aménagements plus sûrs dans certaines zones dangereuses ;
- la possibilité d'utiliser le vélo pour des déplacements quotidiens (courses, gare).

Dépendance à la voiture dans les territoires ruraux

Les contributions montrent que la voiture reste souvent indispensable, notamment pour :

- rejoindre une gare, faire des courses dans les pôles commerciaux,
- se rendre à des rendez-vous médicaux,
- effectuer des déplacements vers Grenoble ou d'autres grosses villes.

Certaines personnes soulignent également les contraintes géographiques du territoire (relief, routes très fréquentées, éloignement) qui limitent les alternatives à la voiture (besoin de VAE).

Besoins spécifiques pour les populations isolées ou âgées

Plusieurs contributions de personnes âgées, insistent sur la nécessité de solutions de mobilité solidaires :

- Transport A la Demande, navettes communales ou intercommunales, chauffeurs bénévoles,
- accompagnement pour les rendez-vous médicaux ou les courses.

L'objectif étant de maintenir l'autonomie des habitants ne disposant pas de véhicule.

Rôle des services et commerces de proximité

La mobilité ne dépend pas seulement des transports mais aussi de la présence de services locaux.

Plusieurs propositions émergent pour réduire les déplacements contraints :

- Le développement des commerces ambulants ;
- Le maintien des services publics de proximité ;
- L'accès facilité à une pharmacie ou à des services de santé ;
- La création de points de collecte de déchets de proximité pour éviter des déplacements longs.

A noter que ce dispositif existe déjà avec la déchèterie et la ressourcerie mobiles, qui peut être manquant de visibilité.

Des propositions complémentaires

- Développer le covoiturage structuré ;
- Créer des zones sécurisées pour l'autostop ;
- Renforcer les aides à l'achat de vélos électriques (VAE) ;
- Faciliter le transport des vélos dans les bus scolaires et les TER ;
- Améliorer l'accessibilité et l'état de certains équipements (ex. ascenseurs en gare à St Marcellin).

24. Tableau des préconisations

Le GT a ensuite cherché à prioriser collectivement ses préconisations en termes de mobilité.

Typologie	N°	GES 1-5	Cout (0-3)	Synthèse solutions	Prio	Compétence présumée
1. DÉVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES ET SOLUTIONS INTERMODALES						
	1	3	1	Une mobilité simplifiée avec une billetterie unique sur l'ensemble de l'offre de transports (train, bus urbain, car).	1	SERM
Ferroviaire						
	2	5	3	Favoriser l'intermodalité avec les 4 gares SNCF avec des alternatives à l'autosolisme : navettes TAD/TUS, location vélos et VAE, cheminements piétons et cyclables, stationnement de vélos. Informations sur les dispositifs, accès arrêts de bus, auto-partage, point covoiturage.	1	SERM/ SMVIC/ communes
Ferroviaire						
	3	5	2	Plaidoyer pour l'augmentat on de la cadence des trains sur la ligne Grenoble-Valence, ainsi qu'une amplitude horaire élargie et une meilleure fiabilité (bus si grèves, accidents, annulations).	1	SERM
TC						
	4	3	2	Augmenter (de 4 à 6/j) l'offre en transports en commun en rive gauche pour rejoindre Grenoble, conjointement au rétablissement de la RD1532.	1	
TC						
	5	2	2	Mise en place d'une navette de TAD / TUS entre les différents pôles du territoire	1	SMVIC
Elec						
	6	5	3	Inciter à la transformation du parc voiture (objectif 60% électrique ou hybride 2035 et 68% 2050): location de VAE à mettre en œuvre, installations de bornes de recharge pour VAE et véhicules, places réservées aux véhicules électriques incitations financières, leasing social.	1	SMVIC
Covoiturage						
	7	3	1	Proposer du covoiturage ou du stop organisé (aire de parking aux entrées de village), aménager des aires.	1	SMVIC
Covoiturage						
	8	3	1	Se raccrocher à une plateforme : M'Covoiturage avec le SMMAG, RézoPouce (courts trajets) ou Blablacar (trajets longs et moyens) ; ou développer une plateforme de covoiturage sur le territoire	1	SMVIC
Offre piétons						
	9	4	2	sécuriser voiries et trottoirs (familles avec enfants, accessibilité PMR) : 6% d'actifs se déplacent à pied	1	Communes
Vélo						
	10	4	2	Raccorder les villages (en particulier rive gauche) à la véloroute V63 via la voie de halage	1	
Vélo						
	11	3	3	Franchissements d'obstacles entre les 2 rives à étudier pour modes doux (ponts et tunnels); créer par exemple une Passerelle vélo pour relier la Rivière à la V63 et Pollénas (accès au TER).	3	
Vélo						
	12	5	3	Application du schéma directeur cyclable : 165 fiches tronçons chiffrés dont boucles cyclo touristiques + connexion V63-villages)	1	SMVIC/ Communes
Vélo						
	13	5	3	Développement d'infrastructures vélo: plan déploiement et financement de pistes cyclables, en particulier autour des écoles	1	Département
Vélo						
	14	4	3	Faire une liaison vélo sécurisée entre les 2 pôles structurants (vinay et St Marcellin)	1	
Vélo						
	15	4	3	Projet de la route de la noix (coteau chambaran) : 24 km en vélo entre Tullins et St Marcellin	2	
Vélo						
	16	2	1	Infos circuits vélo dans offices tourisme ; label accueil vélo à développer. Création d'une carte des véloroutes.	1	SMVIC
Vélo						
	17	2	0	Réajustement des schémas de circulation vélo en ville	3	Communes
Vélo						
	18	2	1	Stationnements vélo à développer (garages sécurisés, pose d'appuis et arceaux à généraliser)	1	SMVIC/ Communes
Vélo						
	19	2	1	Réparation vélo à développer	1	SMVIC/ Communes

Vélo	20	0	0	Questionnaire en ligne SMVIC (pratique, freins, obstacles, besoins habitudes vélo)	3	SMVIC
Vélo	21	2	0	Réduire la circulation routière locale pour report modal sur certains itinéraires réservés. En centre urbain, flotte de vélos professionnels pour la cyclogistique professionnelle.	3	SMVIC/ Communes
Innovation		3	1	Rendre visible ce qui est invisible, avec une plateforme multimodale: les Stations Rurales de Mobilité. Elles centralisent l'information et organisent le covoiturage et l'autostop en points stratégiques → voir dans "Benchmark" Relais des mobilités.	1	SMVIC/ Communes
2. POLITIQUES DIVERSES						
Urbanisme	23	3	1	Transformation des quartiers de gare : densification urbaine, dans la lignée du PLUi	2	SMVIC
Urbanisme	24	4	2	Assurer un socle minimum de services de proximité par la redynamisation des centre-bourg ou bassins de vie, ou les commerces itinérants, pour limiter les besoins en déplacements en voiture.	1	SMVIC/ Communes
Urbanisme	25	5	0	Limiter les déplacements liés à l'emploi en favorisant le télétravail avec une couverture haut débit.	2	
Urbanisme	26	4	0	Implantation des zones artisanales dans des zones propices à l'usage des transports en commun et mobilités douces (PLUi)	2	SMVIC
Gouvernance	27	3	0	Débat sur la compétence mobilité de 2021 à reprendre. Mieux exploiter la convention avec AURA ou reprendre la compétence et intégrer le SMIMAG ? Analyser ce qui est le plus pertinent avec les ressources, le contexte et les spécificités du territoire.	2	SMVIC
3. HABITANTES ET COMMUNICATION						
Habitantes et communication	28	0	1	Diagnostic de territoire à partir d'enquêtes de terrain	1	SMVIC
Habitantes et communication	29	0	0	Favoriser la participation citoyenne dans les projets de mobilité	1	SMVIC
Habitantes et communication	30	2	0	mieux informer sur les modes de déplacement collectifs (faire connaître l'organisation du covoiturage, les plans et horaires des transports en commun, encourager les entreprises à harmoniser leurs horaires,...). mieux faire connaître les offres de transports existantes (un guichet unique d'information.	1	SMVIC
Habitantes et communication	31	3	1	accompagner changement mentalités (semaine mobilité, interventions pédagogiques écoles). Animations promotion mobilités alternative (roulavelo promo modes doux et fête du vélo, essai VAE, SDC).	1	SMVIC
Habitantes et communication	32	1	0	L'accessibilité ne doit pas reposer exclusivement sur le numérique : Pour inclure les publics non connectés, des solutions hybrides sont mises en place : réservation téléphonique et divers modes de paiement. - accompagner l'usage d'internet (fracture numérique) : formation outils de transport (covoit, TER, Bus)	2	SMVIC/ Communes

25. Bibliographie

Documents officiels et administratifs

« Les mobilités en Sud-Grésivaudan », *compte-rendu du Comité technique et scientifique du projet Territoire à énergie positive (TEPOS)*, 2014.

Convention de coopération en matière de mobilité, signée entre la Région AURA et Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté, 2021.

Livre blanc du SERM « Bâtir ensemble les projets de mobilité du quotidien », Ministère chargé des transports, 2024.

« Rapport de présentation : Principales conclusions du diagnostic » et « Projet d'aménagement et de développement durables », *Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté*, approuvé en 2026.

Schéma directeur cyclable de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté, 2021.

Rapports

« Comment développer les pratiques cyclables en territoire de montagne ? », *Mémoire de stage*, Ariane Bonneville, 2024.

Diagnostic territorial 2024, Mission locale jeunes Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté, 2024.

Enquête EMC2 : Mobilités des habitants du bassin grenoblois, CEREMA, 2020.

Expériences d'accompagnement personnalisé pour faciliter les mobilités en milieu rural et périurbain, Rapport d'étude, CEREMA, 2019.

Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements ?, Laurent Cailly, Marie Huyghe et Nicolas Oppenheim, 2020.

Marche et Vélo : des solutions pour le pouvoir d'achat, la santé et l'environnement, UFC Que choisir,

Mobilité, se déplacer autrement dans les secteurs peu denses, Banque des Territoires, décembre 2019.

Mobilités rurales, Sélection bibliographique, ANCT, 2025.

Territoires ruraux : en panne de mobilité, Secours Catholique-Caritas France, 2024.

Les Conseils de développement

Précédentes contributions du CoDev de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté

Enquête aux élus de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté sur la mobilité, 2020.

Faire de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté un territoire vélo, 2019.

Le Conseil de développement teste la véloroute 63, 2019.

Prendre la compétence mobilité, 2021.

Contributions émanant d'autres Conseils de développement

La mobilité alternative dans les territoires ruraux de l'agglomération de Saintes, Conseil de développement de l'agglomération de Saintes, 2019.

Les déplacements domicile travail sur le bassin d'emploi nazairien, Conseils de développement : LA CARENE, Estuaire & Sillon, Pays de Pont-château/Saint-Gildas-des-Bois, Pornic Agglo Pays de Retz, Sud-Estuaire et Cap Atlantique, 2019.

Mobilités durables et responsables sur le pôle métropolitain Loire Angers, Conseil de développement Loire Angers, 2025.

Mobilités « Une réflexion citoyenne au service de l'agglomération », CoDev de Bourges +, 2025.

Parlons de vos habitudes de déplacement ! La mobilité des habitants de Mont-de-Marsan Agglo, Conseil de développement de Mont-de-Marsan Agglo, 2023.

Prospective de la mobilité durable sur le territoire de la Communauté de communes de la Région de Blain, Conseil de développement de la Région de Blain, 2014.

Vers un Réseau Express Rêvé des mobilités de demain, C2D Grenoble, 2025.

Formations et webinaires

Réunions de la Coordination nationale des Conseils de développement (CNCD) sur le SERM, 2024.

→ Fiche pratique issue « Fiche n°3 : Réinventer la place du piéton dans les mobilités actives »

→ Synthèse du groupe de travail Mobilités : *En route vers de nouvelles mobilités décarbonées en 2030*.



CONSEIL DE
DÉVELOPPEMENT

**SAINT-MARCELLIN
VERCORS ISÈRE**
COMMUNAUTÉ



Conseil de développement de Saint-
Marcellin Vercors Isère Communauté

Maison de l'intercommunalité
7 rue du colombier CS20063

38162 Saint-Marcellin cedex

04 76 38 45 48

conseil.developpement@smvic.fr