



paysage | urbanisme | mobilité

//////  
**Siège social**

11, rue Jean-Pierre Veyrat  
73000 Chambéry  
Tél. 09 80 34 81 16  
Fax 09 85 34 81 16

//////  
contact@arter-agence.fr  
www.arter-agence.fr



## 6.6 - Étude de mobilité centre-bourg

COMMUNE DE PONT-DE-BEAUVOISIN - ISÈRE

//////

### Fiche-action

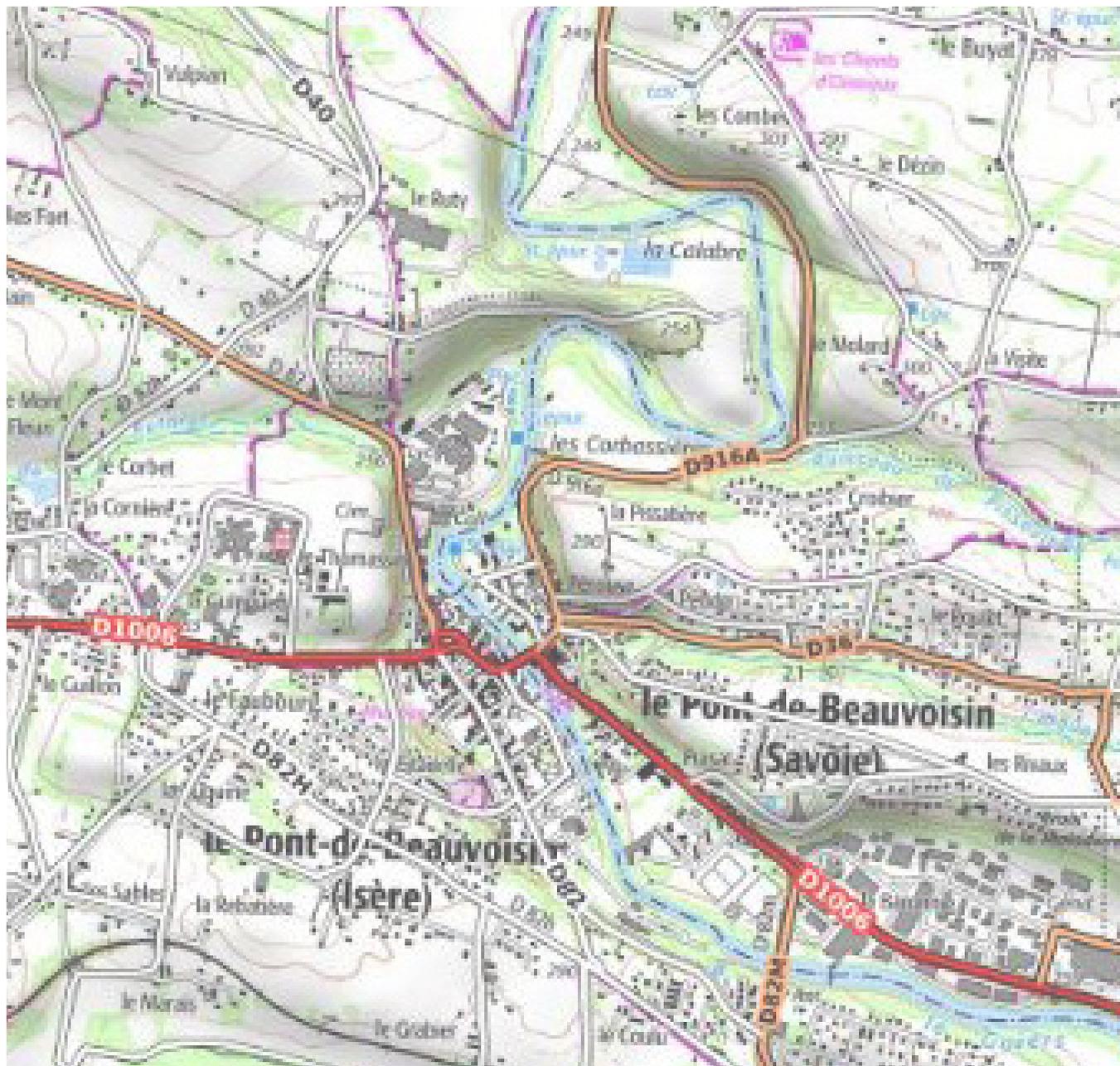
Mars 2024



# Sommaire

Contexte de l'étude .....	3
Rappel du diagnostic .....	4
<b>RÉSULTAT DE LA CONCERTATION .....</b>	<b>5</b>
Résultat de l'atelier de concertation citoyen.....	6
Résultat du questionnaire diffusé dans les établissements scolaires.....	8
<b>PLAN DE CIRCULATION &amp; STATIONNEMENT .....</b>	<b>16</b>
Hiérarchie du réseau .....	17
Proposition d'évolution de circulation .....	18
Plan de stationnement .....	20
<b>RÉSEAU CYCLE &amp; PIÉTON .....</b>	<b>21</b>
Réseau cycle et piéton.....	22
<b>FICHES-ACTIONS .....</b>	<b>23</b>
Fiche-action N°1 - Plan de stationnement.....	24
Fiche-action N°2 - Apaisement des vitesses en centre-bourg .....	25
Fiche-action N°3 - Réaménagement de l'Avenue G.Pravaz.....	27
Fiche-action N°4 - Requalification du secteur de l'Église .....	28
Fiche-action N°5 - Apaisement de la Rue Alexandre Dumas .....	30
Fiche-action N°6 - Requalification du parvis de l'école primaire (38).....	31
Fiche-action N°7 - Nouvelle connexion modes actifs sur le Guiers .....	32
Fiche-action N°8 - Création d'un axe modes actifs centre-Bourg <> Baronnie.....	33
Fiche-action N°9 - Amélioration de l'accessibilité de la gare.....	35
Fiche-action N°10 - Apaisement du quartier de la Pérouze .....	36
Fiche-action N°11 - Sécurisation des accès aux établissements scolaires.....	38
Fiche-action N°12 - Réaménagement de la Rue de l'Hôtel de ville / Rue Bouverie.....	39
Fiche-action N°13 - Créer les conditions favorables au covoiturage scolaire .....	40
ANNEXES - QUESTIONNAIRE MOBILITÉ SCOLAIRE .....	41

# Contexte de l'étude



Éléments de contextualisation : source, Géoportail

## Une étude regroupant les deux communes

L'étude est conduite dans le cadre du projet Petite Ville de Demain. **Elle inclut les deux communes du Pont de Beauvoisin Isère et Savoie dans une logique d'ensemble** afin de refléter la réalité du terrain. Au quotidien, les usagers fréquentent les deux communes de manière indifférenciées.

**L'objectif de l'étude consiste prioritairement à travailler sur le développement des modes actifs sur la commune.** Il existe des enjeux forts, autant pour le cycle que pour le piéton. Toutefois la réflexion nécessite d'analyser également le fonctionnement des véhicules motorisés (accessibilité, stationnement) pour parvenir à un plan de mobilité cohérent pour l'ensemble des usagers.

## Une méthodologie en deux temps

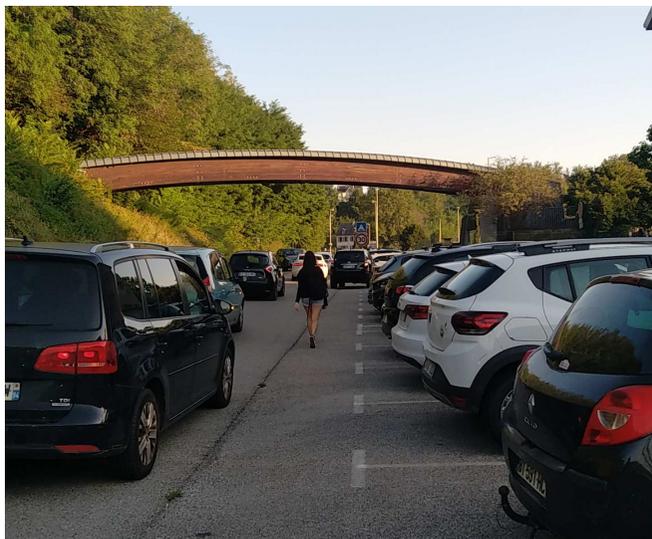
L'étude est conduite en deux temps. Une première phase de diagnostic couplée à une analyse technique (relevé de terrain & enquête) et une prise en compte de la vision des habitants et du public scolaire (enquête interview, ateliers participatifs, entretien avec les personnes ressources...). Le diagnostic a permis de définir les secteurs à enjeux à approfondir dans le cadre de la deuxième phase.

La deuxième phase est l'objet de ce rapport. Elle présente les **différentes préconisations d'aménagement permettant d'améliorer les circulations au sein des communes.** Ces préconisations prennent la forme de fiche-actions pré-opérationnelles. Le degré d'ambition des fiches actions est variable selon les mesures, de même que l'interdépendance des fiches entre elles. Certaines actions peuvent être développées toutes seules tandis que d'autres nécessitent au préalable la réalisation d'autres actions.

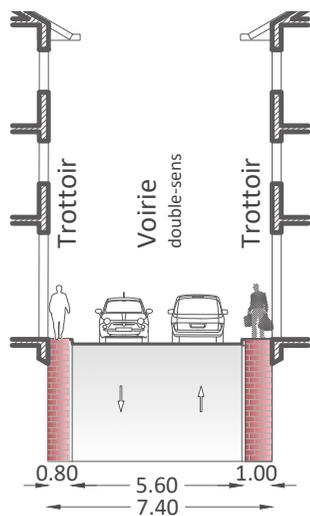
# Rappel du diagnostic



Un caractère très routier dans la traversée du centre ancien, dans un secteur au tissu commercial marqué. Des trottoirs étroits et inconfortables.



Une polarité scolaire a fort caractère accidentogène le matin et le soir (stationnement, bus, piétons). Près de 700 piétons sont recensés sur cet axe le soir.

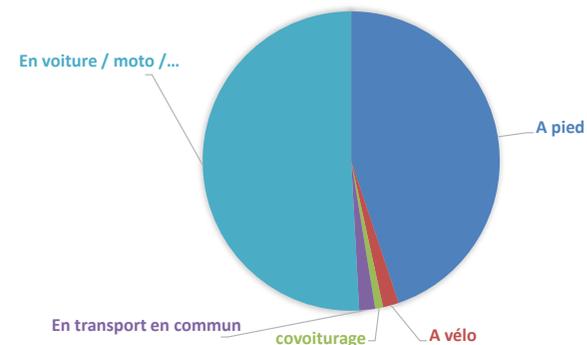


Des profils contraints de façade à façade, impliquant des aménagements insatisfaisants pour l'utilisateur piéton et motorisé

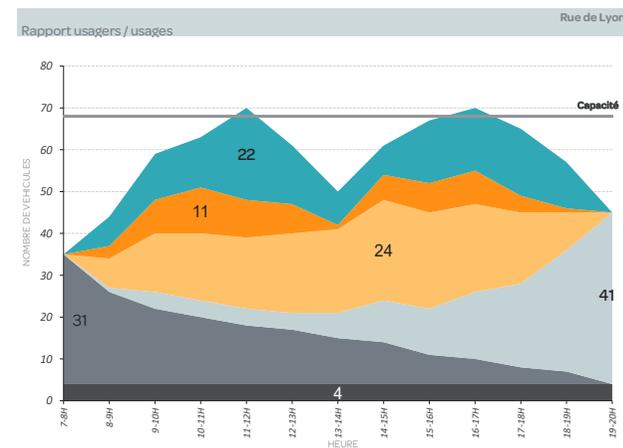


Des perméabilités piétonnes existantes, discrètes et à destination des usagers habitués. Ces perméabilités permettent d'éviter les principaux axes.

## COMMENT ÊTES VOUS VENU?



La part des usagers accédant aux commerces à pied et presque égale à celle des usagers y accédant en voiture



Une part importante de l'offre de stationnement est occupée par des riverains et des actifs du centre-ville. Les parkings en périphérie sont moins utilisés.

## Résultat de la concertation

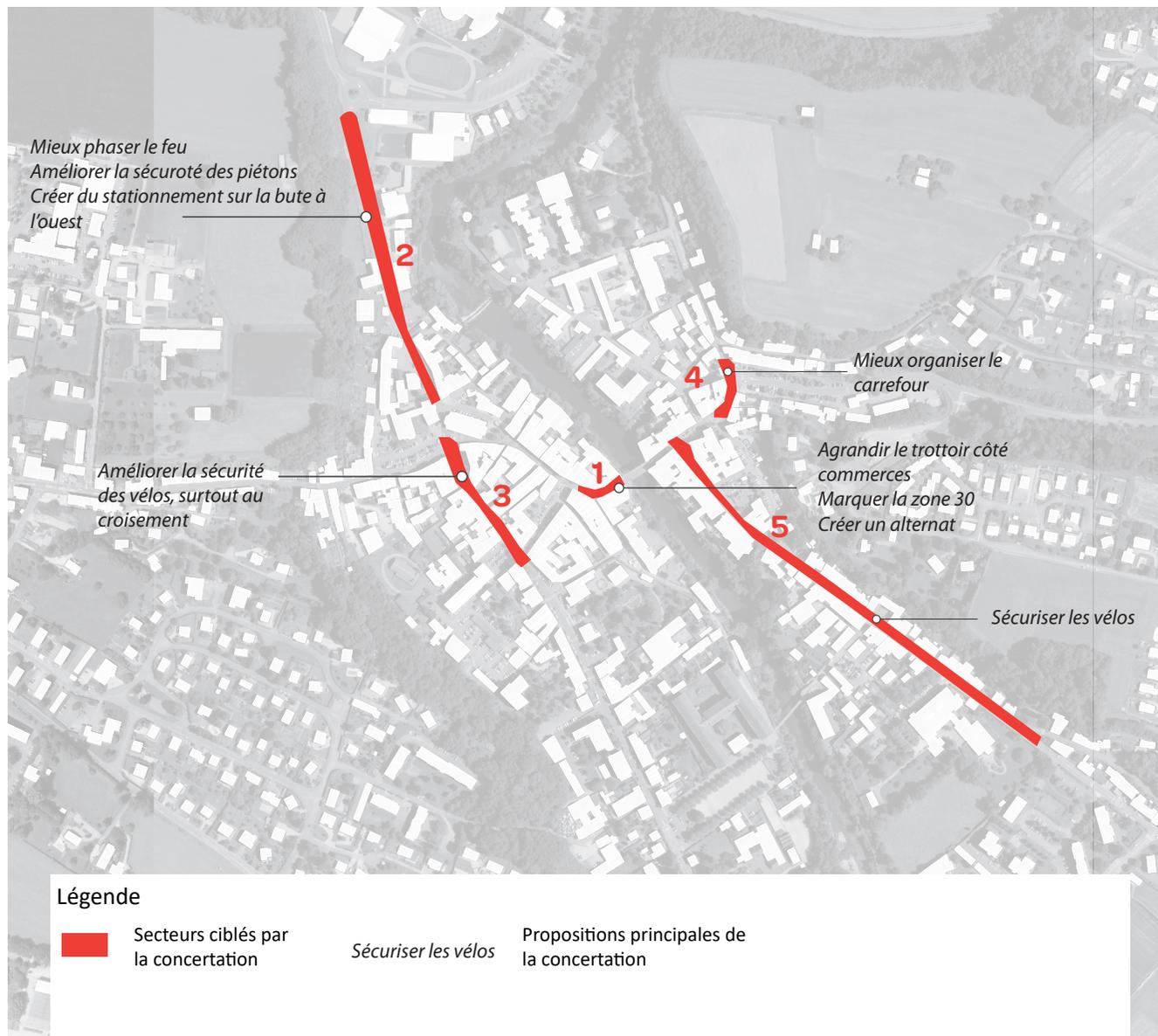
Plan de circulation & stationnement

Réseau cycle & piéton

Fiches-actions

Stationnement

# Résultat de l'atelier de concertation citoyen



## Modalité de l'atelier

L'objectif de l'atelier était de recueillir le ressenti des usagers sur les déplacements dans le centre-bourg. L'atelier s'organisait en trois temps avec remodelage des groupes entre chaque temps. Les temps étaient les suivants :

- Temps 1 : identification des points noirs rencontrés à vélo ou à pieds. Les usagers pouvaient également évoquer le stationnement et les circulations motorisées, mais ce sujet est peu ressorti.
- Temps 2 : Identification des sections à enjeux et définition du problème nécessitant une action sur le secteur. Le groupe devait ensuite choisir 3 secteurs à enjeux parmi l'ensemble.
- Temps 3 : Sur la base des 3 secteurs définis auparavant, le groupe devait proposer des solutions et ambiances permettant de répondre à la problématique.

L'atelier a eu lieu le jeudi 01 février 2024 et a réuni 28 personnes

## Résultat de la concertation

Les secteurs de projet identifiés par au préalable par l'agence ARTER ont été validés par les participants, ils estiment eux aussi qu'il s'agit de secteur nécessitant une intervention.

Parmi les problématiques rencontrées, il est majoritairement revenu un inconfort pour les circulations piétonnes dans le centre-bourg et une absence d'aménagement pour les cycles. Les participants soulignent l'importance de la voiture, nécessaire du fait du contexte local, au même titre que du piéton, une fois garé il faut bien marcher pour accéder à sa destination.

Parmi les différents secteurs de projet identifiés, un a été unanimement pointé par toutes les tables. Il s'agit de la Rue Gambetta au niveau de sa connexion avec la Rue de l'Ancien Collège. Ce secteur est identifié comme extrêmement inconfortable pour les piétons, il est proposé d'élargir le cheminement piéton sur cette section.

# Résultat de l'atelier de concertation scolaire

## Méthode

Pour cet atelier, 16 enfants des établissements scolaires de Pont de Beauvoisin sont venus échanger autour des enjeux de déplacements, à pied et à vélo. Ils ont été accueillis au Lycée Pravaz. Pour préparer ce dernier, les responsables des établissements (Jeanne d'Arc, Le Guillon, Pravaz et Guiers Val d'Ainan) se sont retrouvés le 9 janvier pour définir les modalités de concertation.

Pour animer l'atelier, le photo-langage a été le protocole choisi. Il permet de faciliter la prise de parole de personnes en groupe lorsqu'elles doivent s'exprimer devant plusieurs personnes. Il permet de projeter une idée ou une opinion.

## Les envies des jeunes sur la mobilité piétonne

Pour définir la mobilité piétonne, les enfants ont partagé deux enjeux qui faisaient consensus :

- Le manque de place pour les piétons
- Le besoin d'espaces plus végétalisés

Ils ont mentionné le fait que les trottoirs étaient souvent étroits, voire inexistant, que les terrasses pouvaient gêner les déplacements. Ils ont notamment pointé du doigt les lieux suivants :

- L'avenue Pravaz,
- La rue de Belley
- La route du Bugey

Lorsque les animateurs ont posé la question des améliorations, ils ont été assez unanimes sur le besoin de place, de donner de la couleur à la commune, de planter plus d'arbres et de fleurs. Globalement, les enfants souhaitent se déplacer à pied dans les communes, mais ils se sentent en insécurité

avec les voitures et reprochent à la commune d'être sale.

Selon les élèves, il manque d'espace de rencontre pour se retrouver, de parc agréable. Ils ont identifié l'espace autour de l'ancienne piscine qui pourrait être adapté.

## Au sujet de la mobilité à vélo

Pour le vélo, ils souhaitent que les aménagements soient importants pour sécuriser les déplacements et les séparer des voitures. Tous ont affirmé qu'il fallait plus de place pour les vélos et favoriser la séparation avec les voitures. Ils aimeraient également favoriser le lien avec la campagne environnante. La durée de l'atelier n'a pas permis de localiser les souhaits d'aménagements.

## En synthèse, les élèves souhaitent transmettre 4 messages

1. Plus d'espace pour les piétons, les vélos et le végétal
2. Réduire la vitesse des voitures
3. Faire un village plus coloré et moins sale
4. Créer une rue piétonne



# Résultat du questionnaire diffusé dans les établissements scolaires

## Modalité de l'enquête

Après concertation avec les équipes enseignantes de l'ensemble des établissements du secondaire (établissement privé et public), il a été organisé la diffusion en ligne d'un questionnaire entre le 12 et le 18 février 2024. Ce questionnaire, d'une vingtaine de questions, a pour objectif de mieux connaître les modalités de déplacement des usagers scolaires (personnel et étudiants) et les freins au développement des modes actifs.

Le questionnaire se trouve en annexe du présent document.

## Le profil des enquêtés

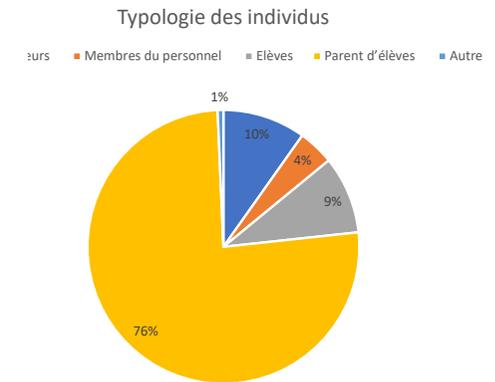
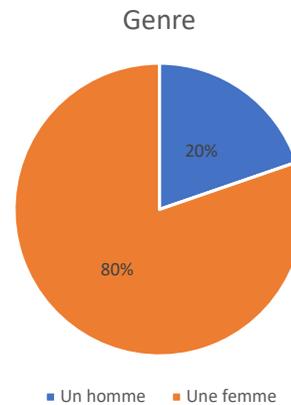
714 personnes ont répondu à l'enquête. Ce chiffre démontre la forte volonté des personnes à modifier les circulations de Pont de Beauvoisin.

En termes de représentativité de l'échantillon, nous avons quelque chose de cohérent au sujet des CSP, à l'exception des ouvriers qui ont une tendance à s'invisibiliser sur ce type d'enquête.

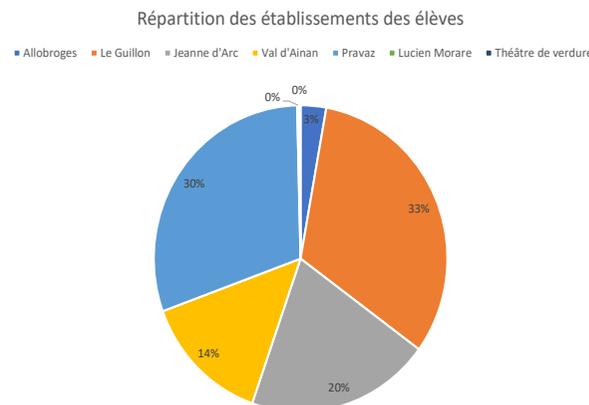
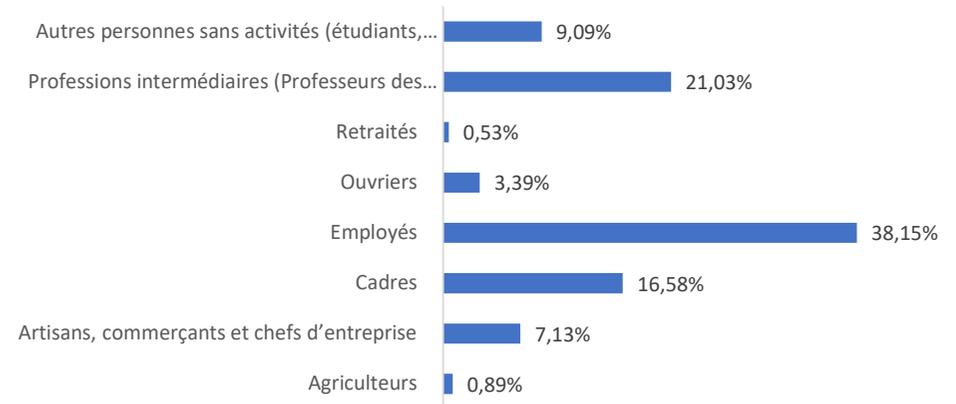
En revanche, 80% des répondants sont des femmes, ce qui est révélateur de l'organisation familiale où les mères gèrent plus la scolarité des enfants.

76% de l'échantillon est représenté par des parents d'élèves, et 9% par des élèves. Nous avons donc une grande majorité de cas traitants de jeunes enfants et des adolescents.

L'ensemble des établissements scolaires est représenté. Par contre, nous avons une sous-représentativité des écoles.



## Catégories socioprofessionnelles



# Résultat du questionnaire diffusé dans les établissements scolaires

## Le profil des enquêtés

Du côté des professeurs, ce sont les collèges et le lycée qui sont bien représentés.

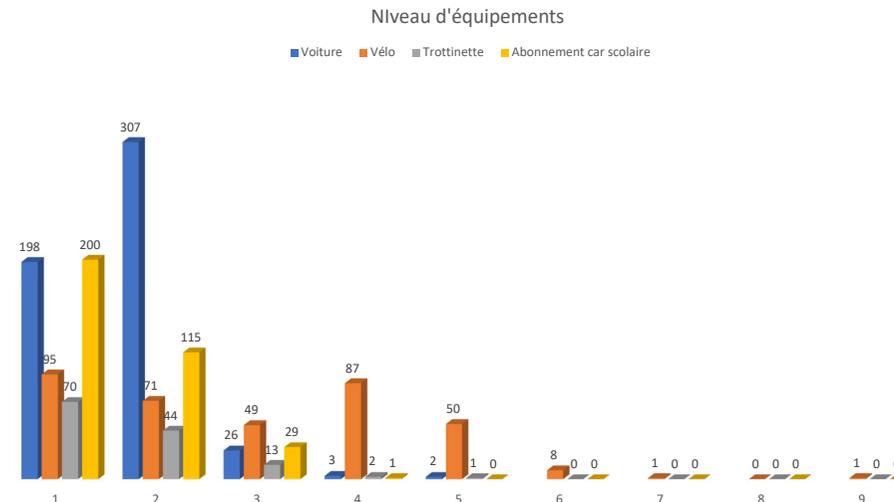
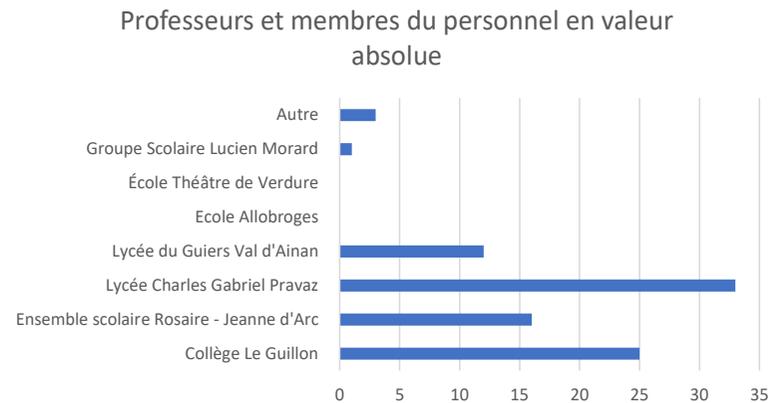
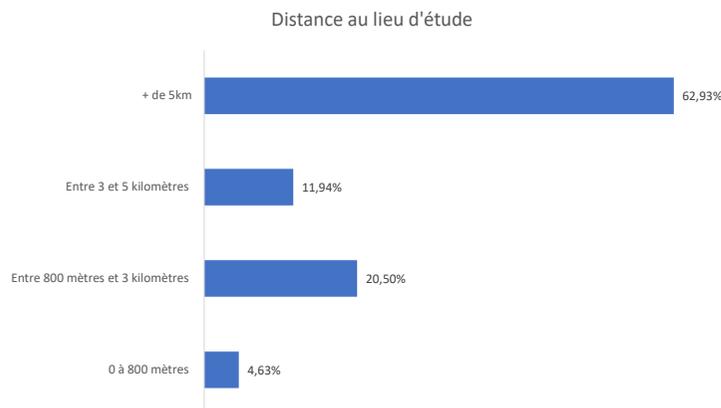
## Niveau d'équipement

Le niveau d'équipement est très bon dans tous les modes de transports. Le moyen (au sens de mode) de se déplacer n'est pas un problème. Les ménages ont un très bon taux d'équipement en voiture.

Il est à noter la très forte part du vélo, avec des familles qui ont jusqu'à 6 vélos

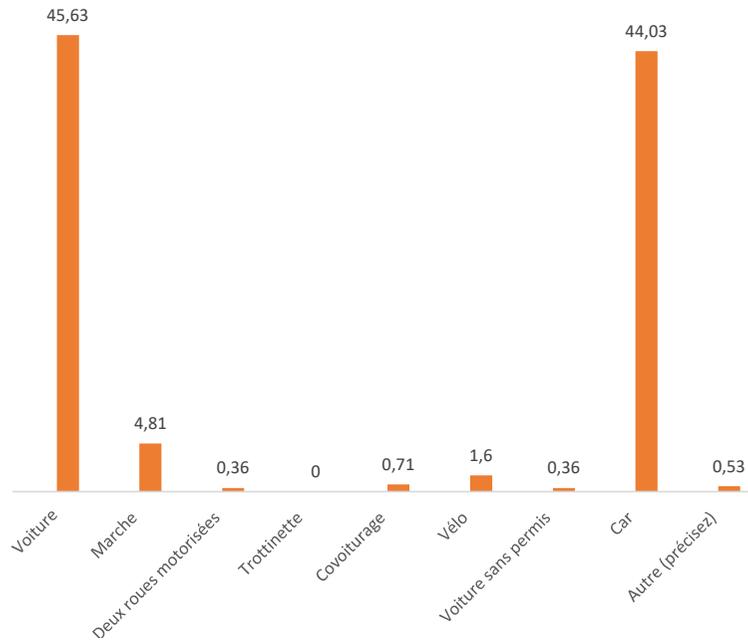
## La distance au lieu d'étude

Plus de 60% des individus enquêtés, habitent à plus de 5km de l'établissement. Il est intéressant à noter que 20% habitent entre 800m et 3km, soit une distance acceptable pour le vélo si les aménagements sont sécurisés et confortables.



# Résultat du questionnaire diffusé dans les établissements scolaires

Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent pour venir au sein de l'établissement scolaire ? (en %)



## Les parts modales aujourd'hui

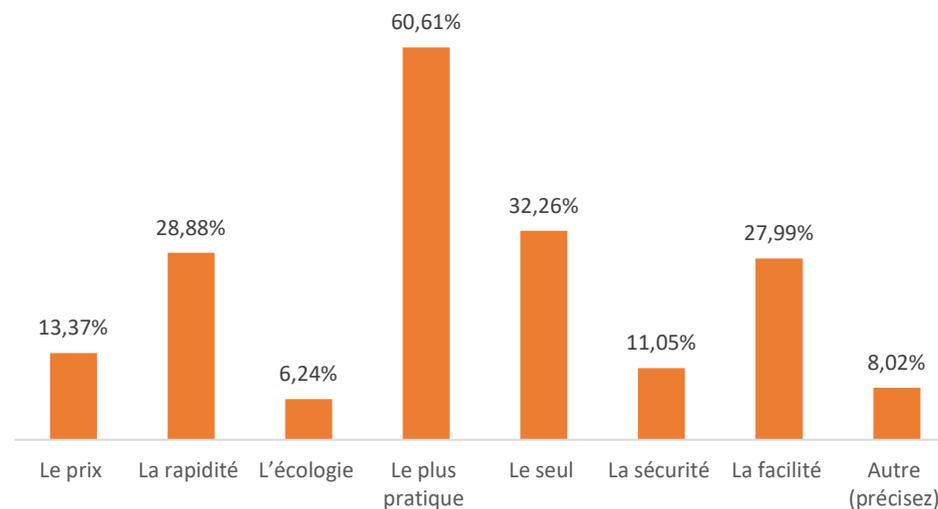
Les résultats de la part modale sont très surprenants. Lors de la rencontre avec les responsables des établissements scolaires, il semblait qu'une très grande majorité des élèves venaient en car au collège et au lycée.

Mais, l'enquête révèle que 45% des élèves viennent en voiture, accompagnés par leur parent. Les critiques du bus sont très nombreuses :

- ▷ Le type de parcours du bus et ses détours, les horaires
  - ▷ La fiabilité du service : le bus bondé ou le bus qui ne passe pas ou pas à l'heure, chauffeur absent, etc.
  - ▷ Le changement de bus à Pravaz pour aller au Guillon
- Mais l'absence de fiabilité reste la première raison.

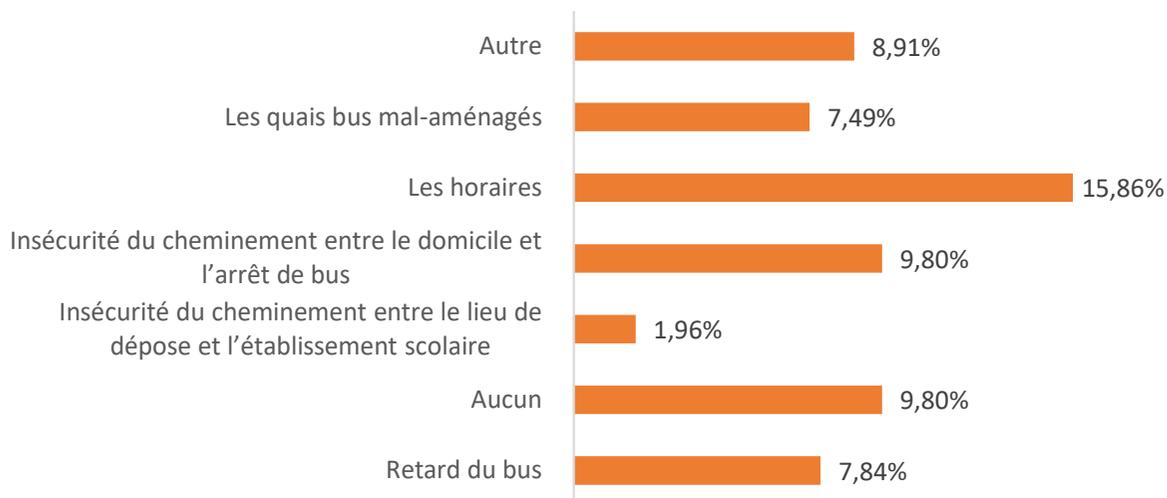
A l'inverse, la voiture est vraiment le mode le plus simple pour les parents d'élèves.

Pour quelles raisons utilisez-vous ce mode ?

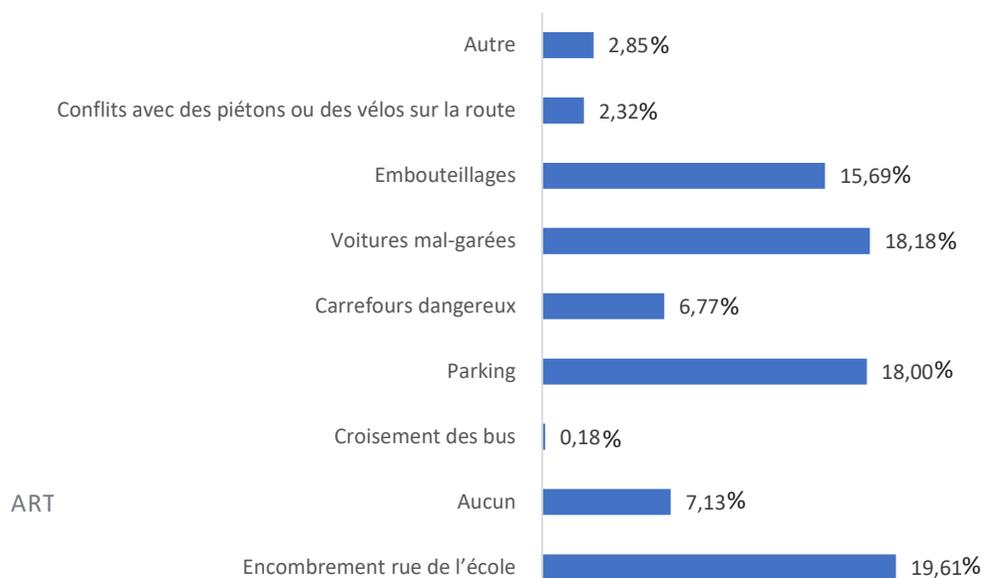


# Résultat du questionnaire diffusé dans les établissements scolaires

## Les problèmes rencontrés en car en %



## Les problèmes rencontrés en voiture en %



## Les pratiques en car et en voitures

Les pages suivantes font l'état des lieux des types de problèmes rencontrés par les usagers des modes.

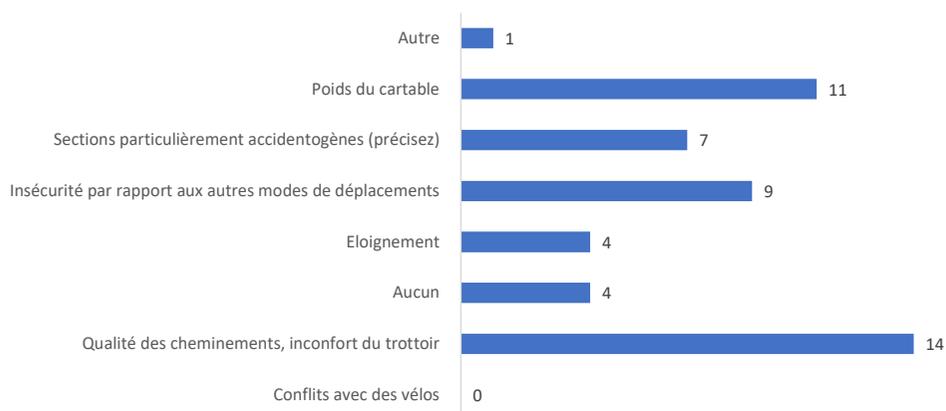
En car, le problème principal est celui des horaires «Pas assez de navettes quand les élèves ont cours pour 2h en journée ou quand il y a des annulations de cours ,Pas facile,» «Arriver vraiment trop tôt au collège (7h25 pour un début des cours à 8h10)» «pas assez de car après 16h», etc.

En voiture, les problèmes sont autour de la thématique du stationnement. Les personnes identifient de nombreuses voitures mal garées par exemple.

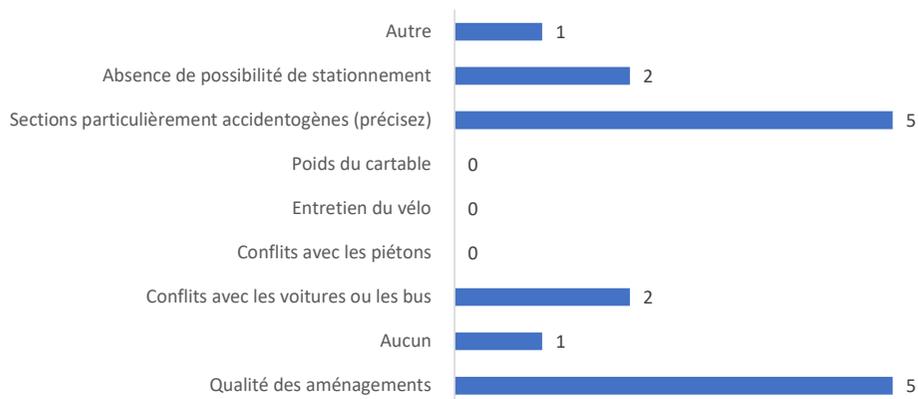
De plus, si plus de 45% des élèves viennent en voiture, le problème de l'accès devient très clair. L'espace de dépose n'est pas pensé pour un tel besoin.

# Résultat du questionnaire diffusé dans les établissements scolaires

## Les problèmes rencontrés à pied en valeur absolue



## Les problèmes rencontrés en vélo en valeur absolue



## Les pratiques à pied et à vélo

Au sujet de la marche et du vélo, moins de 100 personnes utilisent ces modes (87 à pied et 6 à vélo), pourtant 25% habitent à moins du 3km de lieu de destination.

Par fiabilité sociologique, les données sont exprimées en valeurs absolues, car il n'est pas possible d'avoir une représentativité avec moins de 100 personnes.

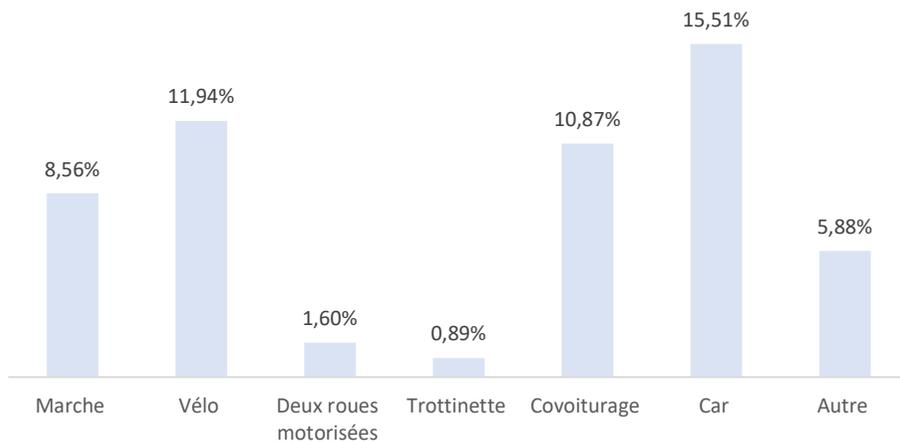
Pour le vélo comme pour la marche, il y a un vrai problème de qualité des cheminements et de l'insécurité.

Différents lieux ont été identifiés :

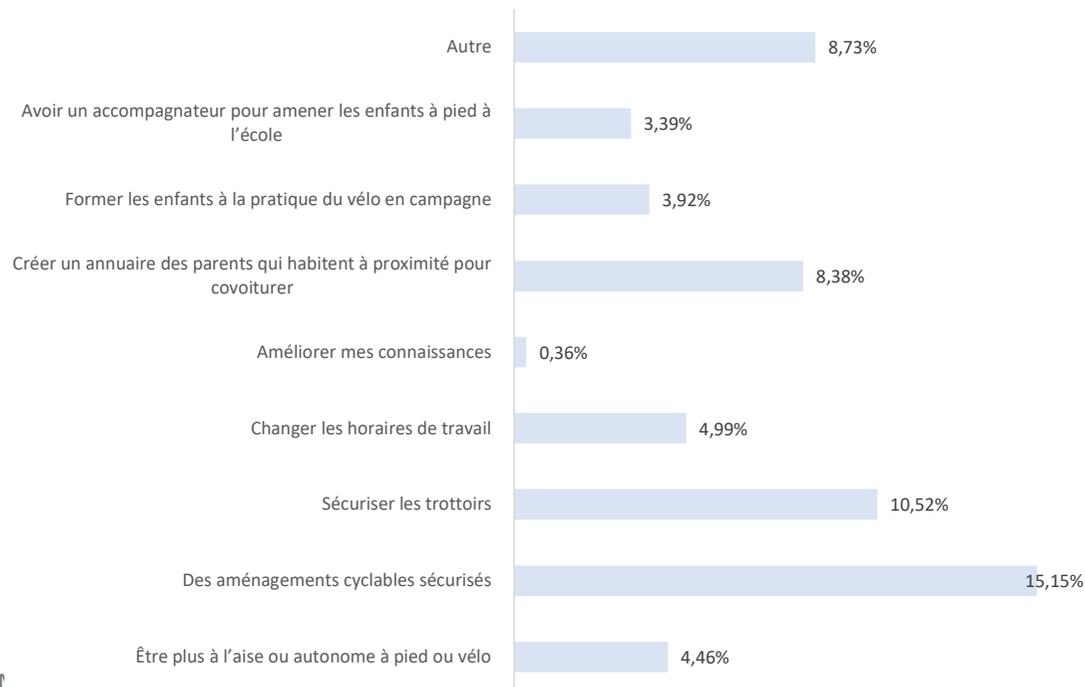
- ▷ «Route du Bugey
- ▷ Avenue de la Bergerie entre les deux feux
- ▷ Au niveau de l'église avec les cars et au niveau du collège Jeanne d'Arc avec les voitures des parents qui viennent déposer leur enfant,
- ▷ Après le Pont François 1er, côté Isère, les trottoirs sont très étroits et dangereux il est fréquent de voir des jeunes en trottinette à contre-sens entre l'église et la place de la République
- ▷ Autour église
- ▷ Centre du village avec des trottoirs très étroits,
- ▷ Au carrefour avant de prendre la route du Guillon»

# Résultat du questionnaire diffusé dans les établissements scolaires

## Volonté de report modal vers...



## Leviers de changements de comportements



## Les volontés de changements de comportements

L'enquête permettait d'identifier le nombre de personnes qui viennent en voiture et pourraient changer de mode si le service correspondait à leurs besoins. Cette question a été posée à 310 personnes. Au sein de ces personnes, 69 souhaitent continuer de déposer leurs enfants en voiture et ne pas changer de mode. Le reste de l'échantillon serait d'accord pour changer de mode et donc enlever plus de 241 voitures le matin et le soir si les services étaient de meilleures qualités et sécurisés.

Le car est le mode de transport le plus souhaité, puis le vélo et le covoiturage.

Les leviers mis en avant par les personnes sont la sécurisation des aménagements, que ce soit des pistes cyclables comme les trottoirs.

L'enquête démontre fortement la vétusté des cheminements piétons et cycles pour les collégiens et lycéens.

A noter, la forte demande des parents de créer un annuaire pour faciliter le covoiturage.

# Résultat du questionnaire diffusé dans les établissements scolaires

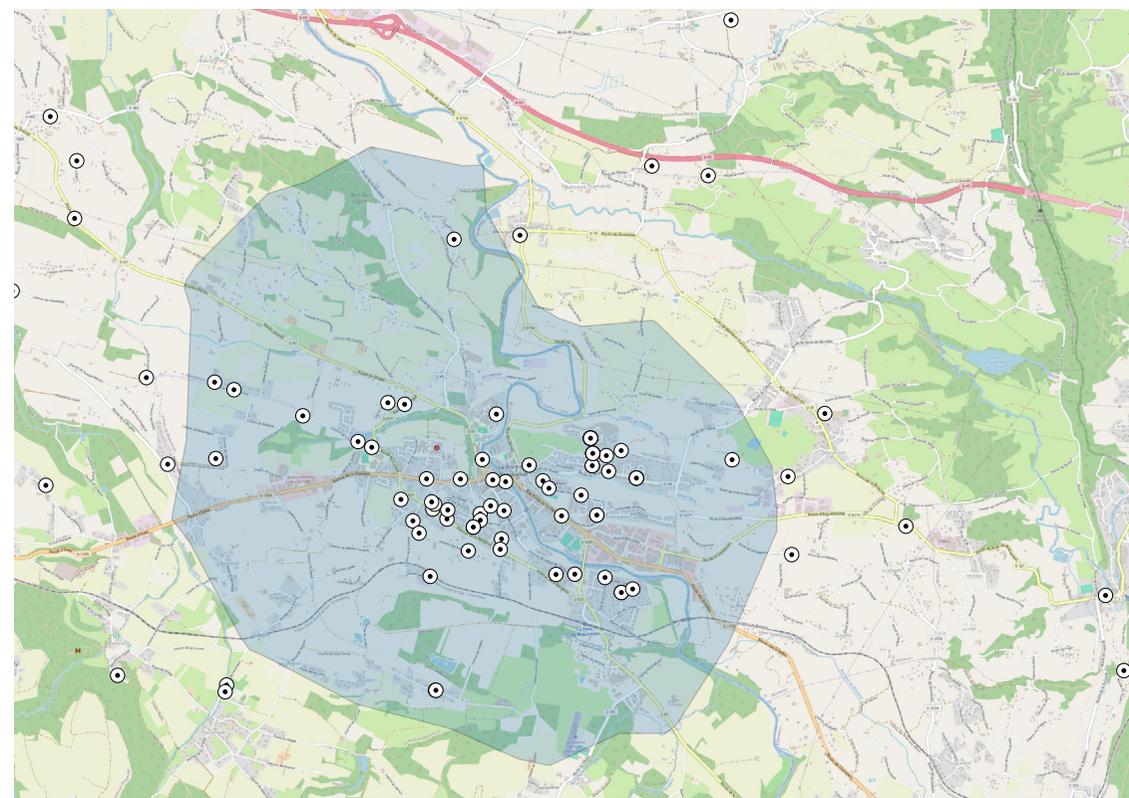
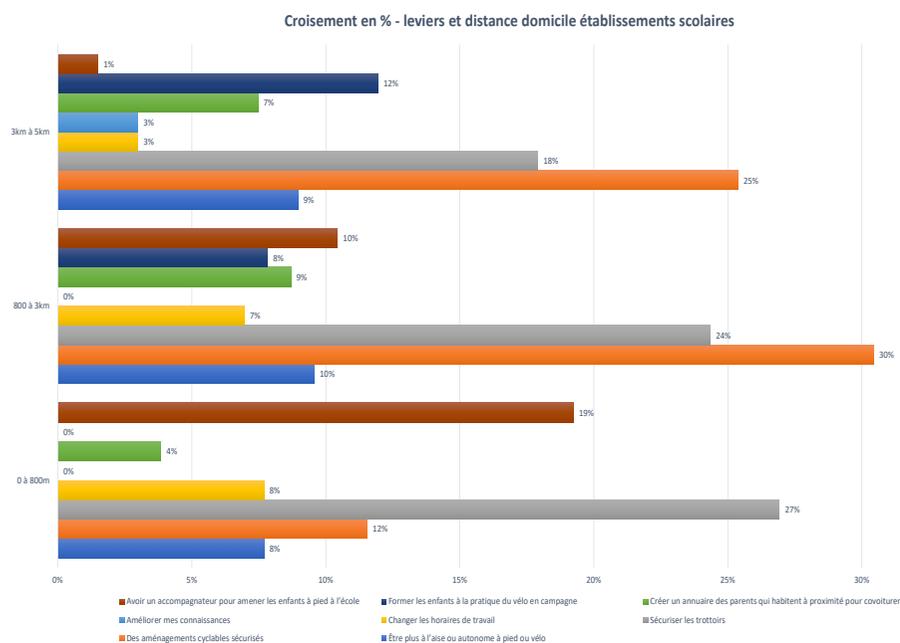
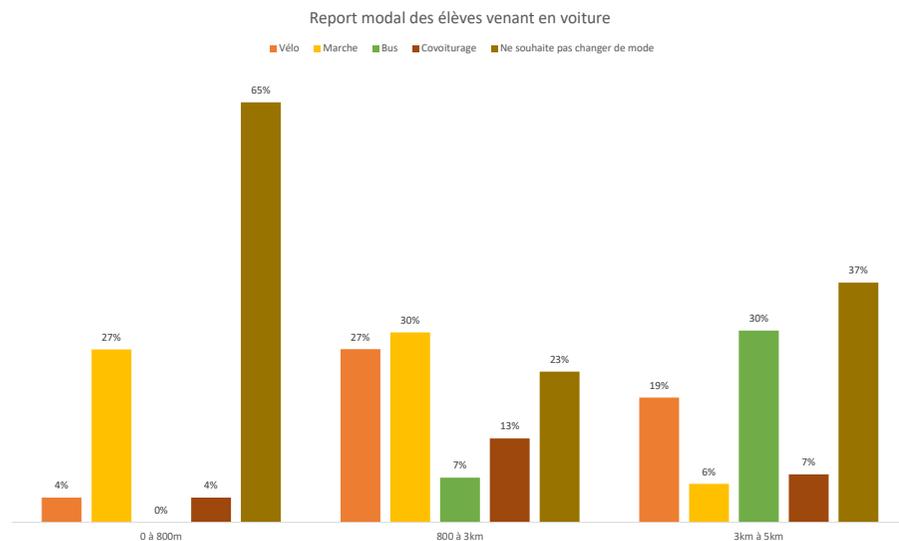
## Les volontés de changements de comportements

La distance domicile - école est un facteur d'éclatement des réponses.

La marche est le mode de transport le plus souhaité pour ceux qui habitent à moins de 800m.

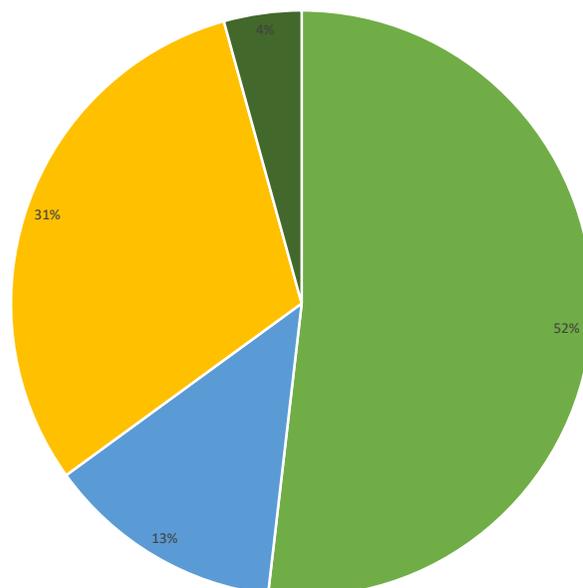
Le besoin de sécuriser les modes actifs, comme de sécuriser la fiabilité du service des transports scolaires, permettraient un important report modal.

La carte ci-dessous spatialise le potentiel report modal. Au sein des 241 personnes souhaitant changer de mode, 65 habitent à moins de 10' à vélo du centre-ville de Pont-de-Beauvoisin.



Après avoir accompagné vos enfants à l'école, que faites-vous le plus souvent ?

■ Vous poursuivez votre trajet vers votre travail ■ Vous faites des achats ou d'autres activités ■ Vous rentrez chez vous ■ Autre



## Distances et pratiques après la dépose

Le frein de ce report modal, au-delà de la sécurité, est le trajet à la suite de la dépose. 52% des répondants utilisent la voiture pour ensuite aller au travail.

L'enquête permet de démontrer que malgré l'usage de la voiture, ces parents souhaitent que leurs enfants utilisent le car ou le vélo pour se rendre à l'école. Elle révèle donc l'importance de l'effet levier de la mobilité scolaire.

Résultat de la concertation

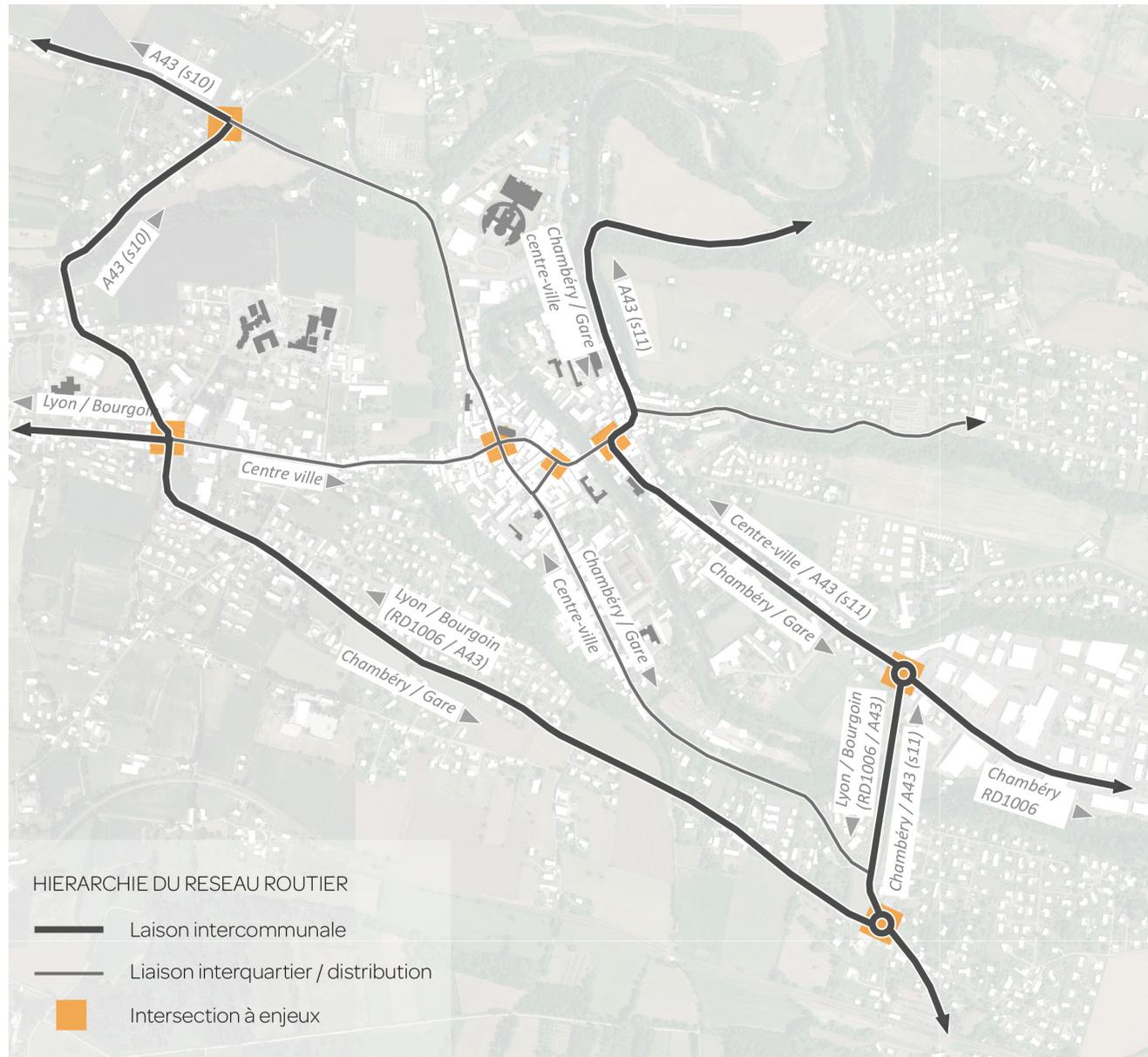
**Plan de circulation & stationnement**

Réseau cycle & piéton

Fiches-actions

Stationnement

# Hiérarchie du réseau

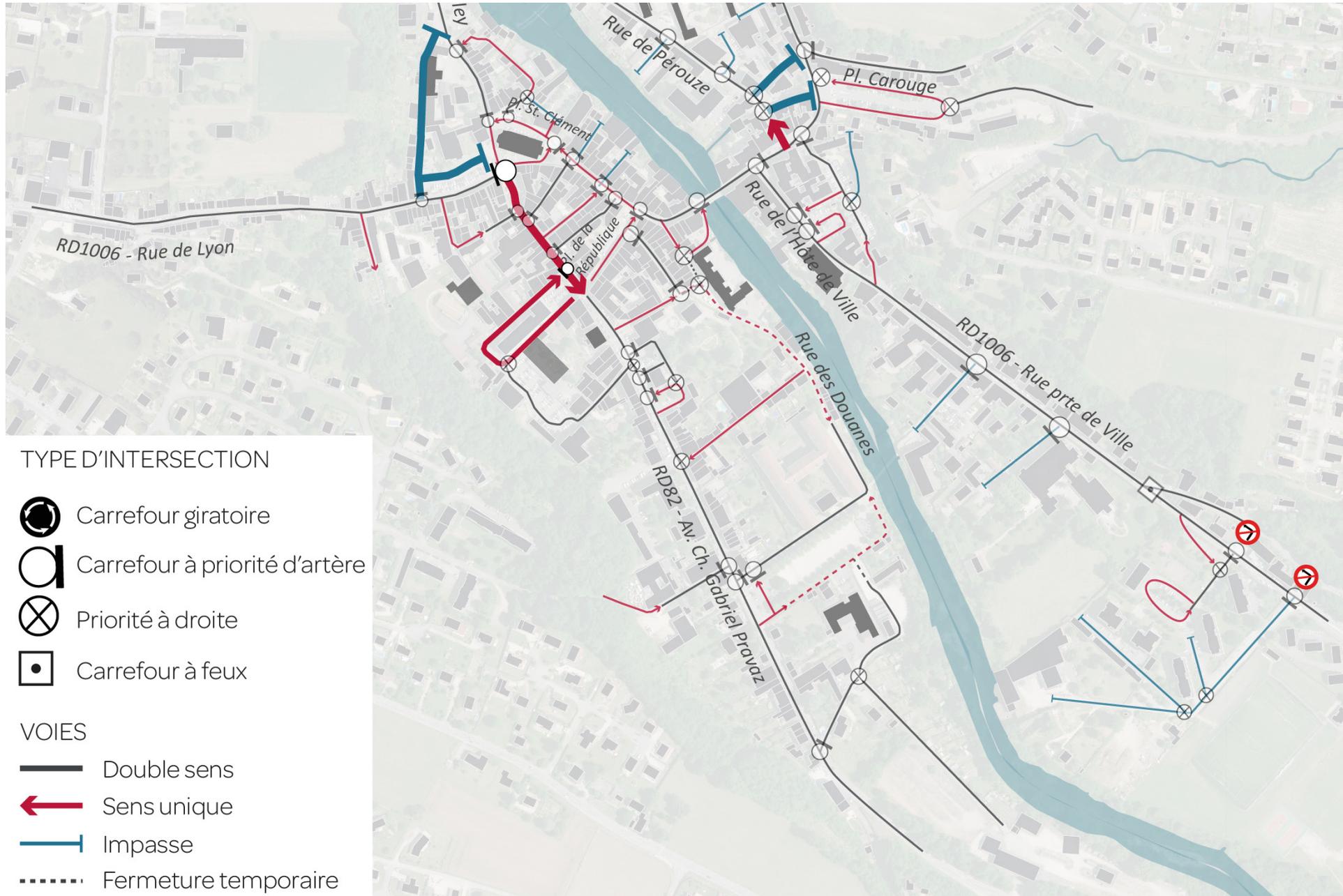


## Définition de la hiérarchie du réseau

La hiérarchie du réseau est un document politique définissant le statut de chaque voie en fonction des attentes portées sur celles-ci. **L'aménagement des axes s'effectuera différemment selon leur fonction :**

- **Voie de liaison intercommunale :** voie permettant les jonctions à l'échelle du **grand territoire** (Tour-du-Pin <> Aiguebelette par exemple). Sur ces voies il est recommandé la séparation physique des modes actifs.
- **Voie de liaison interquartier :** Voie permettant de **relier les quartiers d'une commune** (ZA Baronnie <> centre-bourg par exemple). Sur ces voies, il est recommandé d'aménager des espaces séparés pour les cycles et piétons. En fonction du contexte, il peut être possible pour les cycles d'être en mixité sur la chaussée avec le recours à du marquage au sol. Les voies de liaisons interquartiers doivent garantir un écoulement satisfaisant du trafic (VL/PL), mais **des aménagements de coercition du trafic peuvent être ponctuellement implantés à des fins d'amélioration de la vie locale** (traversée piétonne par exemple).
- **Voie de desserte :** il s'agit de l'ensemble des rues qui irriguent de manière fine la commune, accès aux logements, commerces... Ce tissu viaire a pour vocation d'être apaisé avec la mixité des modes sur la chaussée (aménagement de type zone de rencontre). Les voies de desserte deviennent particulièrement sensibles en cas de passage de trafic de transit (vitesse excessive dans un secteur en mixité). Le plan de circulation doit permettre d'éviter ces cas de figure.

# Proposition d'évolution de circulation



# Proposition d'évolution de circulation

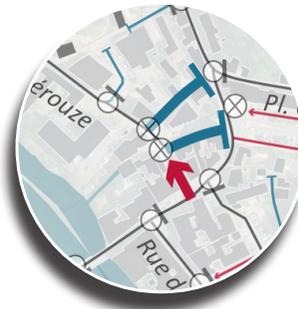


## Développement de sens unique

Le contexte contraint du centre-ville complique l'élargissement des trottoirs, car la chaussée est elle-même très étroite. Dans ce cas de figure, il est préconisé d'avoir recours à des sens uniques pour libérer de l'emprise disponible.

Le maillage du centre bourg permet la création de boucles à sens unique peu impactantes pour l'utilisateur motorisé tout en permettant de meilleures conditions de circulation (pas de croisement de véhicule) et une amélioration des circulations piétonnes. Il est proposé de passer à sens unique :

- La RD82, depuis la Place Flandrin jusqu'à la Rue Clément Gondrand : secteur commerçant. Le développement de ce sens unique s'inscrit dans la continuité des actions menées sur la Rue Alexandre Dumas. Pour améliorer la gestion du carrefour rue Gondrand / Pl. du Professeur Trillat il est proposé d'inverser la boucle de circulation autour du musée du bois.
- Il est proposé l'inversion du sens de circulation de la Rue de la Pérouze (accès depuis D916A).
- Il a été **testé la mise en place d'un sens unique sur la rue de l'Hôtel de Ville avec bouclage sur la rue de la Bouverie**. Cette solution n'a pas été approfondie, car la **giration** en tourne-à-gauche est **très difficile** pour un usager arrivant de la mairie qui souhaiterait aller Place de la Bouverie. La giration en véhicule léger est difficile, et impossible en une fois pour un camion/camionnette. La mise en place de ce sens unique impliquerait un demi-tour au niveau du giratoire de la Baronnie (1,5km de détour). Par ailleurs la structure de la chaussée serait à analyser pour s'assurer de sa capacité à accueillir du trafic de PL.



## Fermeture de rue peu fréquentée

Il est proposé la **fermeture de rues de desserte** afin de les apaiser et de redistribuer l'espace au piéton et au cycle. La rue reste accessible aux véhicules (stationnement, garage), seul le transit est rendu impossible. Il est

proposé de fermer :

- La rue de la Poste et la Rue d'Aigue Noire. Fermeture au contact de la RD916.
- La rue du Bourg Neuf. Fermeture au contact de la Rue du Belley



## Modification de la gestion du carrefour Route de Lyon/Rue Trillat

L'actuel carrefour à feux pose plusieurs problèmes :

- Usagers en voiture qui coupent par le parking pour éviter de feu.

- Carrefour avec une grande emprise spatiale qui donne un caractère routier à l'entrée du centre-ville.
- Des traversées piétonnes rallongées (temps d'attente à cause du feu) et vécues comme accidentogène (véhicules qui tournent à droite en même temps que le feu vert piéton).

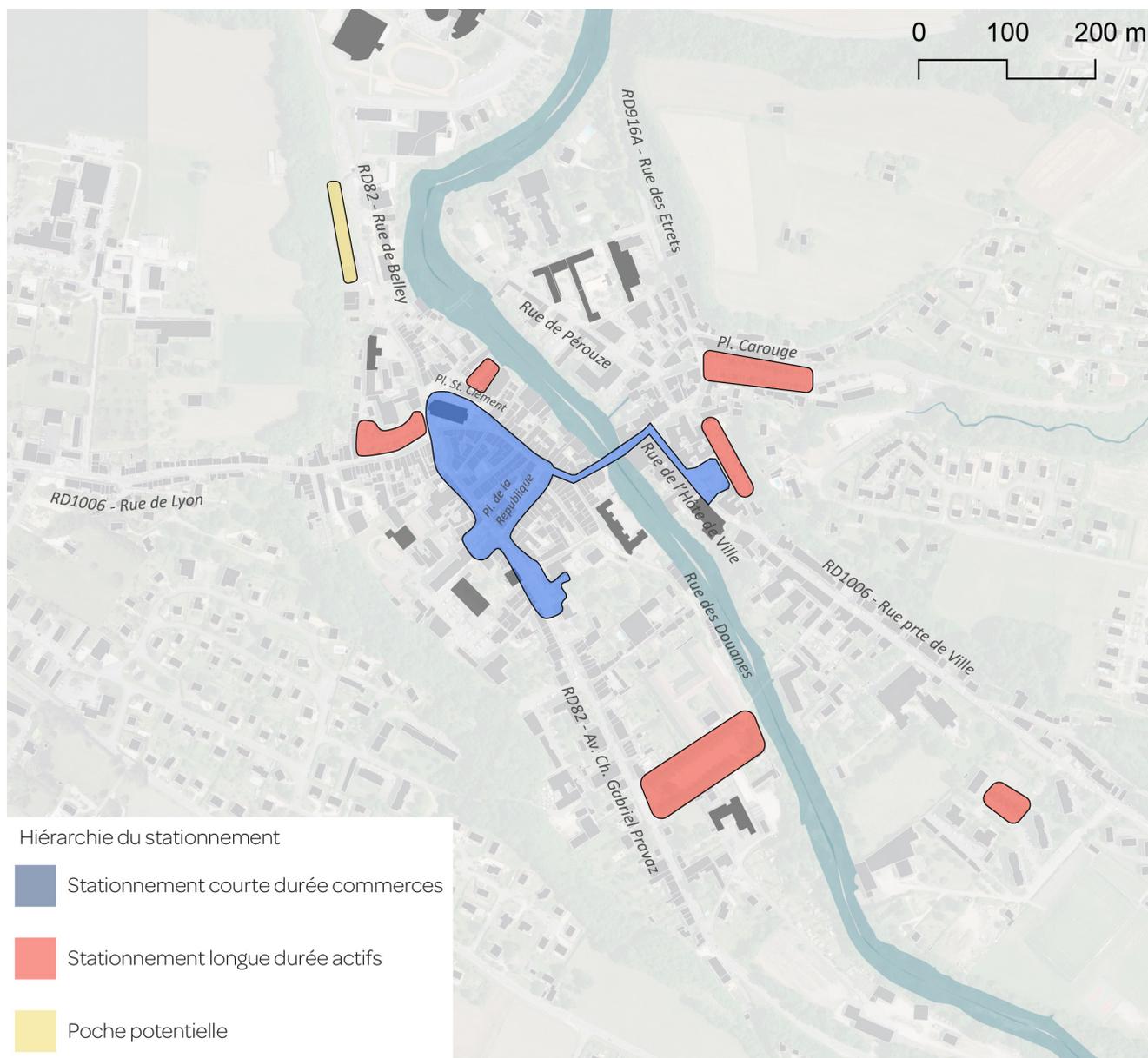
Il est proposé de remplacer le carrefour à feux par un stop qui permet :

- De réduire l'emprise du carrefour au profit de l'espace public.
- D'améliorer les traversées piétonnes (plus d'attente au feu,

voirie réduite).

- Pour éviter des raccourcis à travers le parking, l'accès au niveau de l'Église est fermé, le seul accès s'effectue via la Rue du Bourg Neuf.
- D'après les comptages 2023, sur la base des reports de trafic induits par le sens unique et d'un aménagement type cédez-le-passage, la capacité utilisée de l'intersection proposée est de **60% à l'heure de pointe du matin (HPM) et 65% à l'Heure de Pointe du Soir (HPS)**. Ainsi, elle permet un **bon écoulement des flux**.
- A long terme une réfection du parking peut-être envisagée (végétalisation, travail sur le revêtement...).

# Plan de stationnement



## Hiérarchisation de l'offre de stationnement

Le diagnostic a mis en avant une occupation importante du stationnement en centre-bourg. Par conséquent il n'est **pas préconisé de supprimer des places sans restitution ailleurs**. L'enquête de rotation a montré que le stationnement au contact des commerces est utilisé en grande partie par les riverains et les actifs du centre-ville. Ces **usages de longue durée posent des problèmes d'accessibilité des commerces**, car les usagers des commerces éprouvent des difficultés à trouver une place de stationnement près de leur destination. Pour autant, en l'absence d'une offre de stationnement privative (bâti ancien) il ne parait pas opportun d'avoir une action forte sur ce plan. A l'inverse, **les actifs du centre-ville représentent un levier important de changement**. Il est préconisé de les inciter à se stationner en bordure du centre-ville sur des poches périphériques moins utilisées (ex : toujours au moins 50 places libres au niveau du théâtre de verdure). En encourageant ce report, cela libère de la place pour les visiteurs du centre-ville. Pour mettre en place ce report, il est proposé le développement d'une **zone bleue uniforme de 2h00 de stationnement sur les parkings du centre-ville**. Pour être respectée et acceptée par la population, la zone bleue implique un **contrôle régulier par la police municipale**.

L'entreprise **Citiz** a pour projet **l'implantation** de stations sur les communes, il est préconisé de cibler des places de stationnement à **proximité d'équipements publics et d'habitations**. Les secteurs médiathèque/poste ou Place du 8 mai 1945 (Savoie) seraient tout à fait adaptés.

## Une opportunité foncière sur l'ancien collège

Plusieurs participants lors des ateliers ont évoqué l'opportunité de créer une **poche de stationnement en lieu et place de l'ancien Collège Jeanne d'Arc**. Cette proposition fait sens, car elle permettrait de libérer du foncier le long de la route en supprimant le stationnement (possibilité d'aménager des cheminements piéton/cycle) tout en offrant une **sécurité pour le piéton** (traversée de la route via la passerelle) et une nouvelle poche de stationnement en entrée de ville. Une négociation foncière serait à mener avec le propriétaire des parcelles.

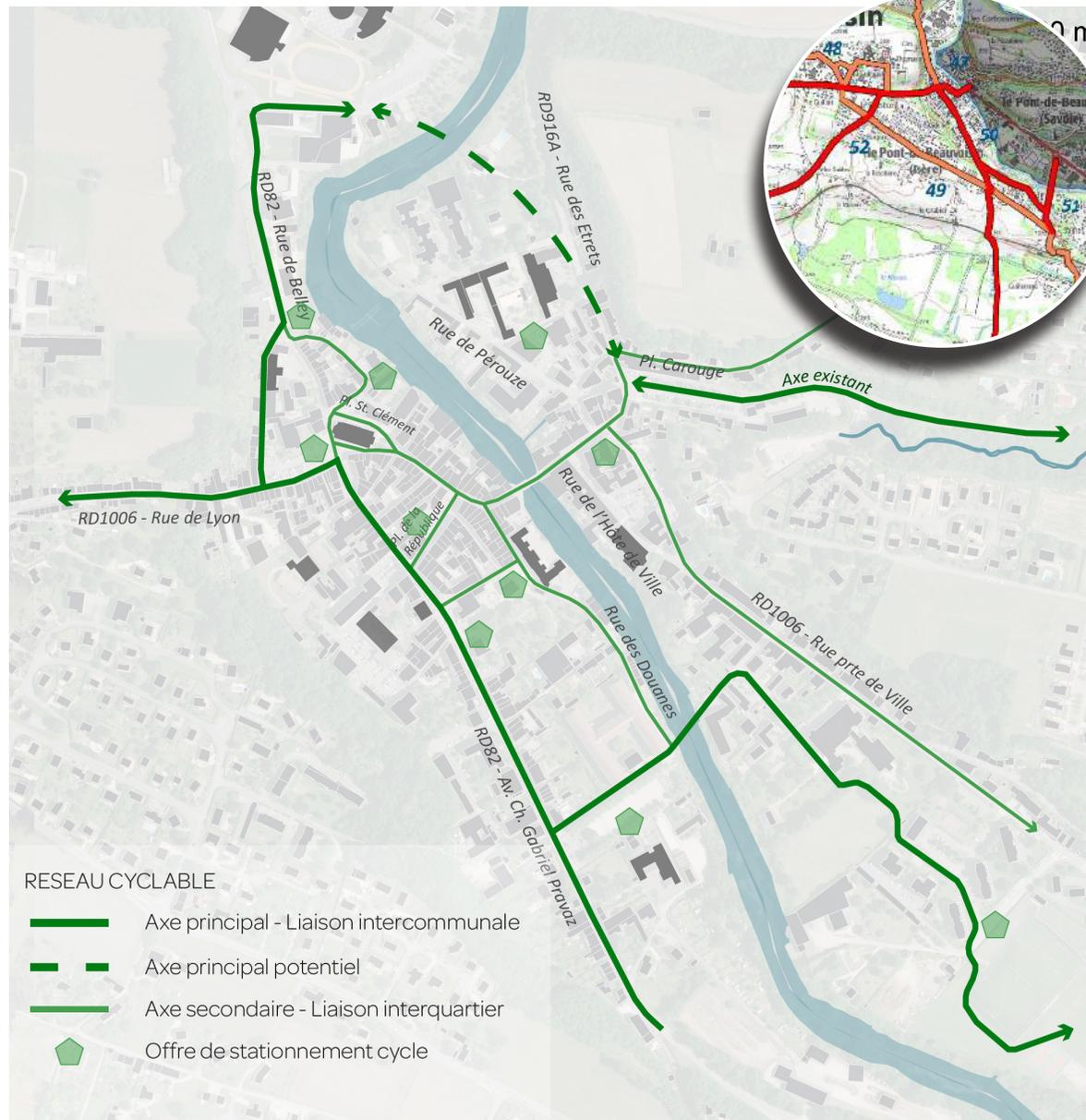
Résultat de la concertation

Plan de circulation & stationnement

**Réseau cycle & piéton**

Fiches-actions

Stationnement



## Prise en compte des schémas cyclables

Les schémas cyclables de la CCVD et de l'Avant-Pays Savoyard ont été validés et servent de base au développement du vélo à travers le centre bourg. L'objectif poursuivi est la connexion des différents pôles d'attractivité (gare, Baronnie, établissement scolaire). La CCVD, dans le cadre de son schéma cyclable, propose un appel à projets permettant de financer les aménagements cyclables fléchés dans le schéma directeur. Les aménagements de niveau 1 peuvent être financés à hauteur de 80% (60% pour les aménagements de niveau 2). Un accompagnement technique est également proposé. En parallèle de l'aménagement du réseau, plusieurs **projets de services vélos** sont portés par la collectivité : prêt de vélo électrique, aire de réparation, station de recharge, arceaux de stationnement... La **Place carouge**, du fait de son aménagement récent et des aménagements cycles déjà existants, **est un lieu pertinent** pour l'implantation d'une station de réparation / lieu de stationnement pour visiter le centre.

## Des axes parallèles aux routes principales

Il est nécessaire **d'aménager les voiries principales du centre pour marquer la présence du vélo sur le territoire**, le recours au sens unique permettra notamment le **marquage de contre-sens cyclable**. Ces mesures ne sont pas suffisantes pour encourager les usagers les moins à l'aise à prendre le vélo. Le foncier contraint du **centre-ville ne permet pas l'aménagement d'itinéraire en site propre**. Pour cette raison il est nécessaire de **s'appuyer sur les perméabilités existantes** afin d'offrir un itinéraire plus sécurisé pour les cycles. Il est donc proposé que la rue des Douanes, rue du Bourg-Neuf, rue de Pérouze, soient le support de l'armature principale du réseau cyclable et piéton. L'apaisement de ces rues associé à un jalonnement est suffisant pour amorcer une dynamique. En complément, **trois sections** nécessitant des travaux plus importants sont à étudier (itinéraire détaillé dans les fiches actions) :

Création d'une **passerelle modes actifs** au-dessus du Guiers connectant la Rue des Abattoirs au secteur scolaire. Connexion d'enjeu communal (connexion du quartier au collège) et intercommunal (continuité de l'axe cyclable coté Savoie).

Création d'un aménagement en **site propre pour accéder à la gare**.

Création d'un **itinéraire mixte piéton/cycle** depuis la passerelle jusqu'à la zone d'activité de la **Baronnie**.

Résultat de la concertation

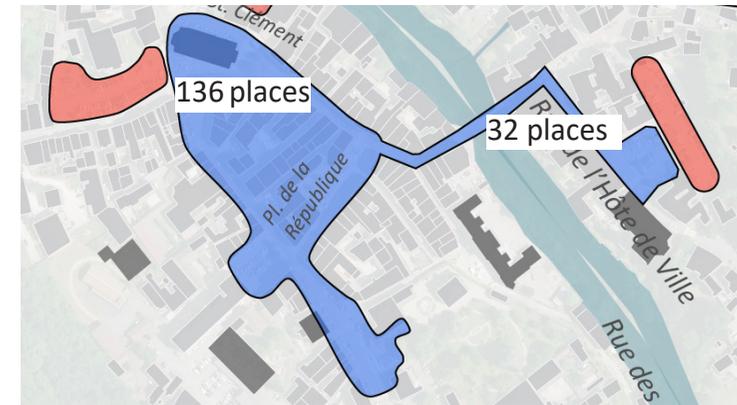
Plan de circulation & stationnement

Réseau cycle & piéton

**Fiches-actions**

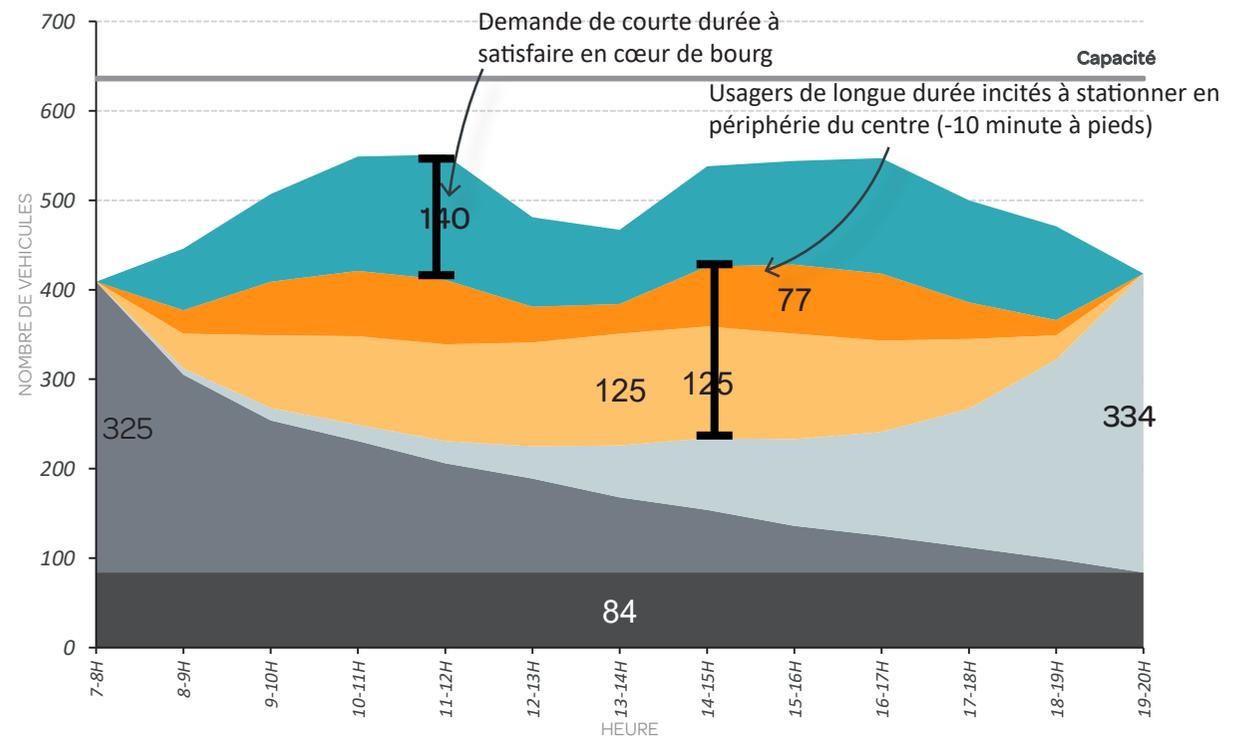
Stationnement

## Dimensionnement de la zone bleue



Secteur d'étude

Rapport usagers / usages



Priorité Phasage



court terme long terme



Contraintes de réalisation

Action indépendante, pouvant être mise en œuvre de manière autonome

Éléments financiers:

- Ensemble de la zone bleue : 140 places soit un besoin de 1 ETP pour un contrôle quotidien de l'ensemble de l'offre.

Enjeux et mise en œuvre

Sur la base des enquêtes réalisées en septembre 2023, la demande maximum de stationnement de courte durée est de 140 usagers à 11h.

- Arter propose donc **une zone bleue 2h de 137 places (hors arrêts minute, places réservées et PMR)** à proximité des services et commerces, dont une trentaine côté Savoie, proche de la mairie.
- Les deux secteurs sont volontairement d'un seul tenant afin d'être clairement compréhensibles pour les usagers. **Pour un bon respect et acceptation de la réglementation, un contrôle quotidien est nécessaire.**
- Au total, **le zonage inclut 168 places** (15 places dépose-minute, 7 GIG-GIC, 9 réservées banque, livraison...). Le Plan de stationnement peut être amené à évoluer dans le temps (nécessité de réaliser des enquêtes complémentaires pour mesurer les effets du plan de stationnement sur les usages).

## Priorité

## Phasage

FAIBLE

FORTE

court terme

long terme



## Contraintes de réalisation

Préalable à de nombreuses fiches-actions, priorité importante



## Éléments financiers:

- Coût estimatif sur la base d'une fourniture et pose de la signalisation verticale à 200€ : 53 panneaux concernés : **10 600€ HT.**



## Enjeux et mise en œuvre

La réussite de zones à modération de vitesse est conditionnée par le respect de normes d'aménagement parmi lesquelles :

- Une chaussée à niveau et un revêtement de bonne qualité.
- La délimitation des espaces piétons par du mobilier urbain ponctuel et utile (banc, végétation), plutôt que des barrières.
- La réduction du nombre de passages piétons au profit d'une voirie suggérant la possibilité de traverser en tout point.
- Une chaussée étroite et ponctuée d'aménagements coercitifs pour réduire les vitesses et sécuriser la mixité des usages.
- La perte d'une vocation circulatoire au profit d'une ambiance urbaine par la réduction de surface en enrobé.

Dans l'attente de mesures de réfection de voirie, des mesures à court terme peuvent voir le jour, notamment le balisage des entrées / sorties de zone, accompagné de peinture au sol.

## Plan de zonage



Priorité

Phasage



court terme

long terme



Contraintes de réalisation

Préalable à de nombreuses fiches-actions, priorité importante



Éléments financiers:

- Coût estimatif sur la base d'une fourniture et pose de la signalisation verticale à 200€ : 53 panneaux concernés : 10 600€ HT.



Enjeux et mise en œuvre

La réussite de zones à modération de vitesse est conditionnée par le respect de normes d'aménagement parmi lesquelles:

- Une chaussée à niveau et un revêtement de bonne qualité.
- La délimitation des espaces piétons par du mobilier urbain ponctuel et utile (banc, végétation), plutôt que des barrières.
- La réduction du nombre de passages piétons au profit d'une voirie suggérant la possibilité de traverser en tout point.
- Une chaussée étroite et ponctuée d'aménagements coercitifs pour réduire les vitesses et sécuriser la mixité des usages.
- La perte d'une vocation circulatoire au profit d'une ambiance urbaine par la réduction de surface en enrobé.

Dans l'attente de mesures de réfection de voirie, des mesures à court terme voient le jour en amont, notamment le balisage des entrées / sorties de zone, accompagné de peinture au sol.

## Références



Mens-en-Trièves - Rue du Bourg (38)



Montreuil - Porte de zone 30 (62)

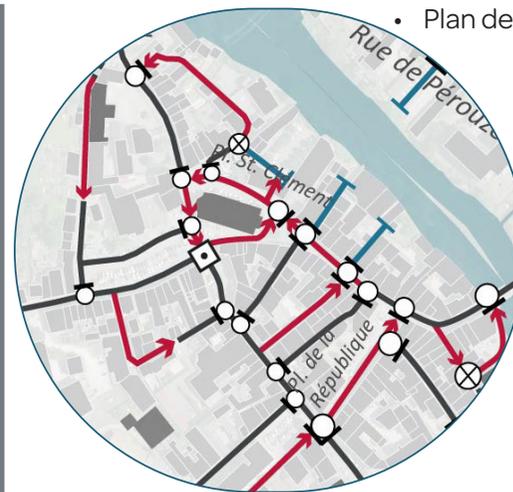


Agen - Porte de zone 30 (47)

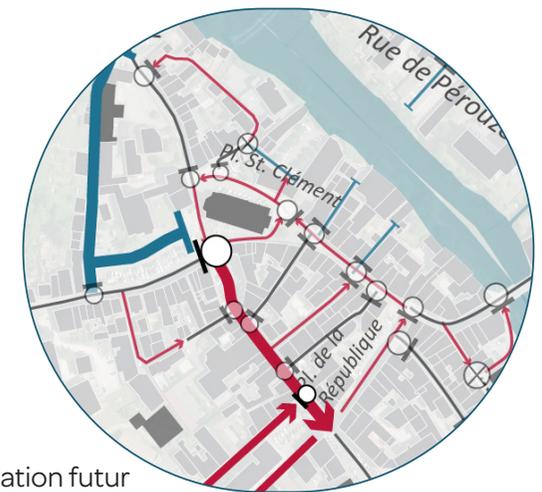


Nevers - Place Carnot (58)

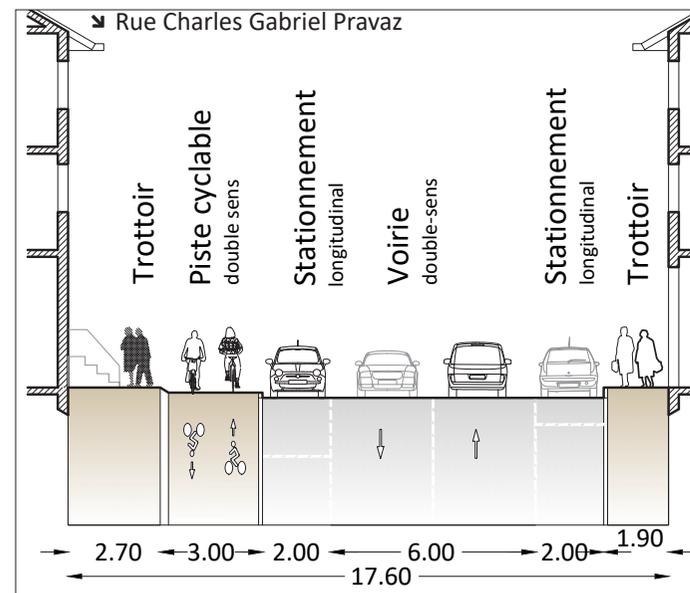
## Plan de circulation et profils de voirie



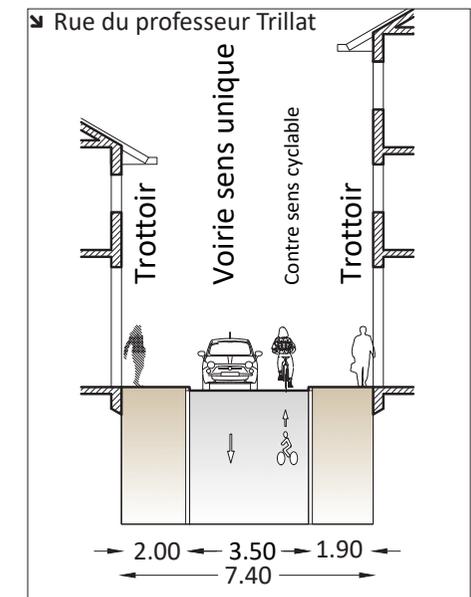
• Plan de circulation actuel



• Plan de circulation futur



- Chaussée de 6,00m à double sens permettant de croisement de PL
- Stationnement en long sur les deux rives
- Large trottoir et piste bidirectionnelle



- Chaussée de 3,50m à sens unique
- Double sens cyclable marqué
- Large trottoir

## Priorité

## Phasage



## Contraintes de réalisation

Dépendante de la fiche action n°2



## Éléments financiers:

- Rue Charles Gabriel Pravaz (L = 500m, l = 17,6m):
  - ▷ Total : 991 034€ HT ( 112,6€ HT / m<sup>2</sup>)
- Rue du professeur Trillat (L = 110m, l = 7,4m):
  - ▷ Total : 112 477€ HT (138,2€ HT / m<sup>2</sup>)



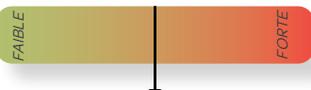
## Enjeux et mise en œuvre

- La mise à sens unique permet une amélioration de la situation pour l'ensemble des usagers. Plus de croisement difficile entre 2 pl/bus, agrandissement de cheminements piétons, marquage de contresens cyclable...
- La contrainte pour l'utilisateur est réduite, car le sens unique est court (130 mètres.)
- Le carrefour d'accès à la place de la République est modifié pour se conformer à la hiérarchie du réseau.
- Pour être accepté, le sens unique doit être mis en place en parallèle du réaménagement de la voirie (rapport contrainte / bénéfice).

## Esquisse du pourtour de l'église - intersection RD82/RD1006

Priorité

Phasage



Contraintes de réalisation

Dépendante des fiches-action n° 2 & 3  
Nécessite une étude de faisabilité préalable.



Éléments financiers

Coûts des travaux : 505 000 €HT, soit 170 €HT / m<sup>2</sup>  
Comprenant la reprise complète des revêtements, la végétation, le mobilier, l'adaptation du réseau d'eaux pluviales, hors travaux d'éclairage.



Enjeux et mise en œuvre

Les modifications apportées visent la simplification de l'intersection RD1006/RD82, l'amélioration de la qualité paysagère en réduisant l'ambiance circulatoire, la sécurisation des déplacements en modes actifs en proposant une voirie de qualité répondant aux normes de la zone 30.

- Sur la section à vocation commerçante rue du professeur Trillat, de l'espace est réaffecté à la circulation piétonne et aux terrasses. 13 places de stationnement sont disponibles.
- Autour de l'église, de l'espace est gagné au profit de la végétation. La chaussée de niveau favorise la mixité, offre au piéton la possibilité de traverser en tout point, et réduit la fonction circulatoire du site.
- La qualité du revêtement est cohérente avec une ambiance «village».



## Description des références

Les références proposées offrent un aperçu des ambiances recherchées, ainsi que des matériaux utilisés. Elles ont une vocation informative.

- A Orbec, la chaussée en sens unique est réduite au maximum, permettant le double sens cyclable. Les rives sont consacrées à la déambulation, et une partie à du stationnement en épis. Les matériaux confèrent au site une ambiance propice à la vie locale.
- A Grenoble, la chaussée est aussi réduite au maximum. Le mobilier sécurise la rive piétonne tout en servant d'assise, et offre une large perméabilité. Au contact des commerces, l'espace est dédié aux terrasses.
- L'exemple de Saint-Pierre-de-Chandieu illustre une zone de rencontre, associant des fonctions de place de village et de rue centrale. La place du piéton est étendue à son maximum sur les rives et sur la chaussée. Le cloisonnement des usagers est absent du fait de la disposition de mobilier à vocation paysagère offrant un espace perméable où l'automobiliste n'est plus prioritaire, sorti de son canal habituel, et où la présence des modes actifs est légitime en tout point.
- La section présentée avec la ville de Bad Salzdefurth en Allemagne, illustre un site piétonnisé, où l'automobiliste sort de son canal (à l'ouest) en arrivant sur une route pavée, à l'image des espaces piétons alentours. Ainsi, l'automobiliste se situe sur un espace d'abord piéton, avant d'être circulatoire, et n'est donc plus prioritaire.

- A noter : la fiche-action N°4 n'est pas un préalable nécessaire au plan de circulation. Des aménagements temporaires peuvent permettre la mise à sens unique tout en réduisant la voirie

## Références photo (revêtement, mobilier, ambiances)



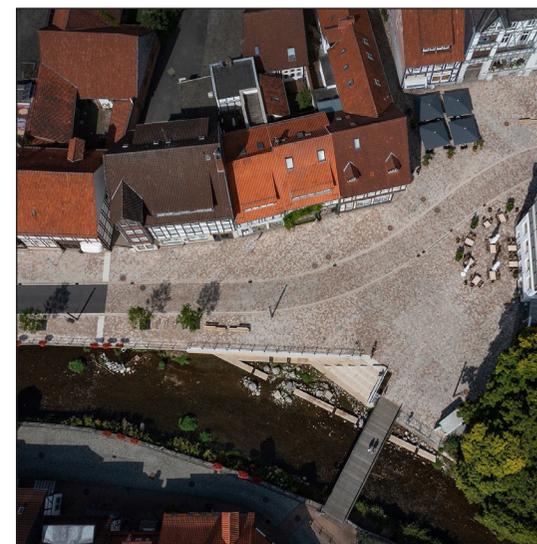
Orbec (14)



Grenoble (38)



Saint-Pierre-de-Chandieu (69)



Bad Salzdefurth (Allemagne)

Priorité

Phasage



court terme long terme



Contraintes de réalisation

Dépendant de la fiche-action N°2

Une étude de faisabilité doit être réalisée en amont.



Éléments financiers:

Coûts des travaux : 153 000 €HT, soit 215 €HT / m<sup>2</sup>

Comprenant la reprise complète des revêtements, l'adaptation du réseau d'eaux pluviales, hors travaux d'éclairage.

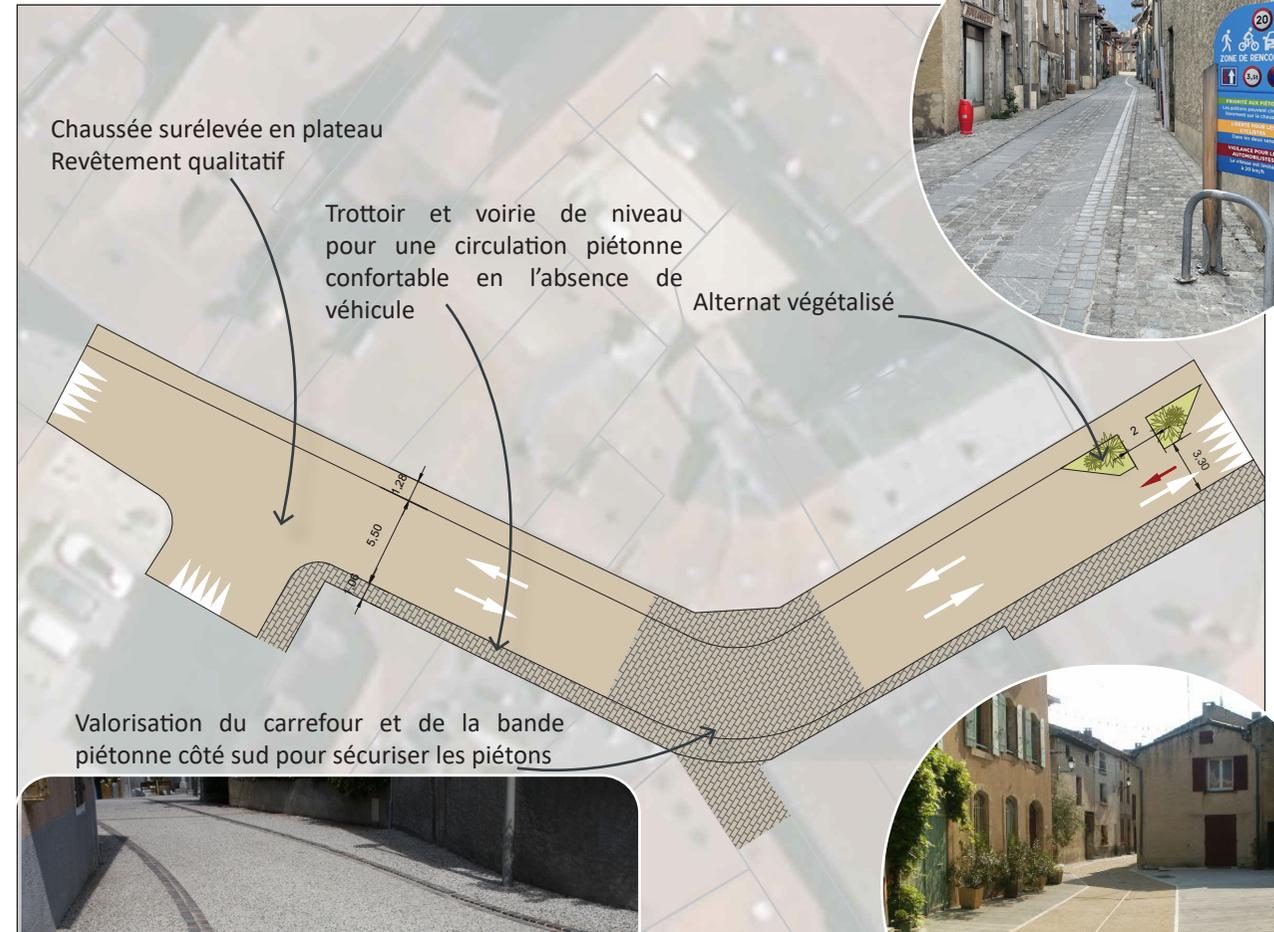


Enjeux et mise en œuvre

Cette section est sensible pour l'ensemble des usagers. Les piétons ont peu d'espace, les cyclistes ne bénéficient pas d'une mixité établie, les automobilistes croisent difficilement et la visibilité est réduite. L'objectif est un espace mieux adapté aux vocations commerciales et déambulatoires du secteur, tout en sécurisant les usagers.

- Un alternat à feux a été étudié. Cependant, ce dernier provoque des remontées de file tout le long de la place de la République. Un alternat classique n'est pas aménageable du fait de la visibilité.
- La proposition est donc un alternat court marquant l'entrée de ville à l'est, tout en réduisant les vitesses à l'entrée du secteur.
  - ▷ La chaussée n'est pas réduite du fait de la circulation à double sens.
  - ▷ Des revêtements en béton désactivé appuient la mixité du secteur et améliorent le confort piéton.
  - ▷ Une large traversée en pavés imprimés marque la présence des piétons dans un virage dangereux, en faisant le lien avec la rue de l'Ancien Collège.

## Esquisse de la rue Alexandre Dumas avec alternat



## Priorité

## Phasage



court terme

long terme



## Contraintes de réalisation

Fiche-action N°2, nécessité de mettre en œuvre une étude de faisabilité.



## Éléments financiers:

Coûts des travaux : 136 000 €HT, soit 172 €HT / m<sup>2</sup>

Comprenant la reprise complète des revêtements, la végétation, le mobilier, l'adaptation du réseau d'eaux pluviales, hors travaux d'éclairage

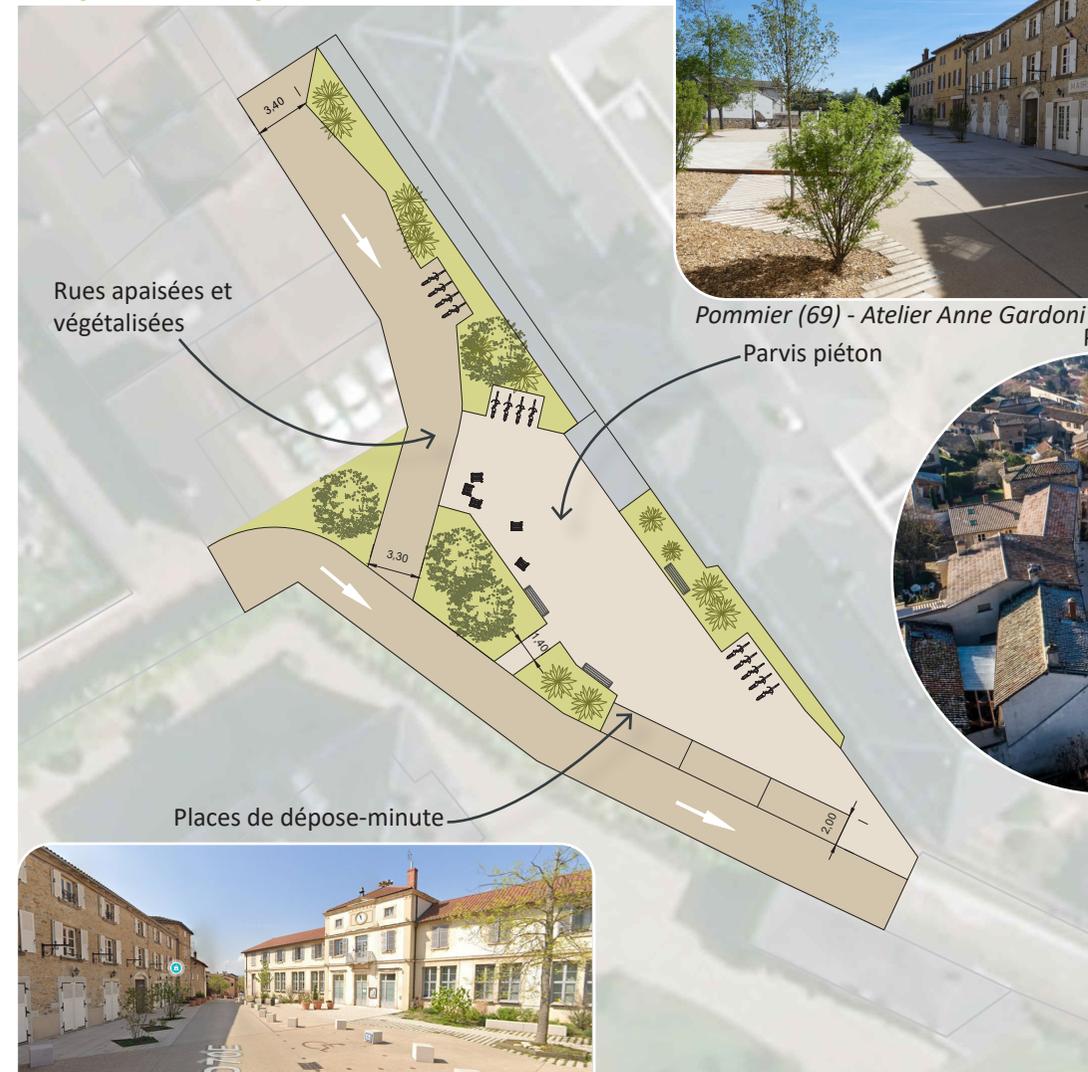


## Enjeux et mise en œuvre

L'objectif du réaménagement du parvis de l'école est d'offrir un espace d'attente en dehors de la circulation routière, tout en insérant du stationnement vélo, ainsi que de la végétation. Il s'agit d'un embellissement de l'état actuel:

- ▷ La section est aménagée en zone de rencontre. La chaussée en enrobé disparaît au profit d'un espace mixte, sur lequel le piéton est prioritaire.
- ▷ L'étroitesse et la sinuosité de l'espace circulé sont conformes à la volonté de modération des vitesses.
- ▷ De la végétation offre à l'ensemble du confort, tout en délimitant des espaces comme le parvis.
- ▷ 15 places de stationnement sont supprimées, report possible sur le théâtre de verdure. Affinement possible en faisabilité.

## Esquisse du parvis de l'école



Pommier (69) - Atelier Anne Gardoni

Parvis piéton



Pommier (69) - Atelier Anne Gardoni



Pommier (69) - Atelier Anne Gardoni

## Emplacement identifié pour une passerelle



Montfort (04) - Tertu équipement



Chalabre (11)



Mende (44)

## Priorité

## Phasage

FAIBLE FORTE

court terme long terme



## Contraintes de réalisation

Action indépendante qui nécessite une étude de faisabilité de l'infrastructure, débouchant sur des études relatives telles que le volet hydraulique.



## Éléments financiers:

- Non chiffrable à ce stade, le coût d'une étude de faisabilité est estimé à 10 000€ HT

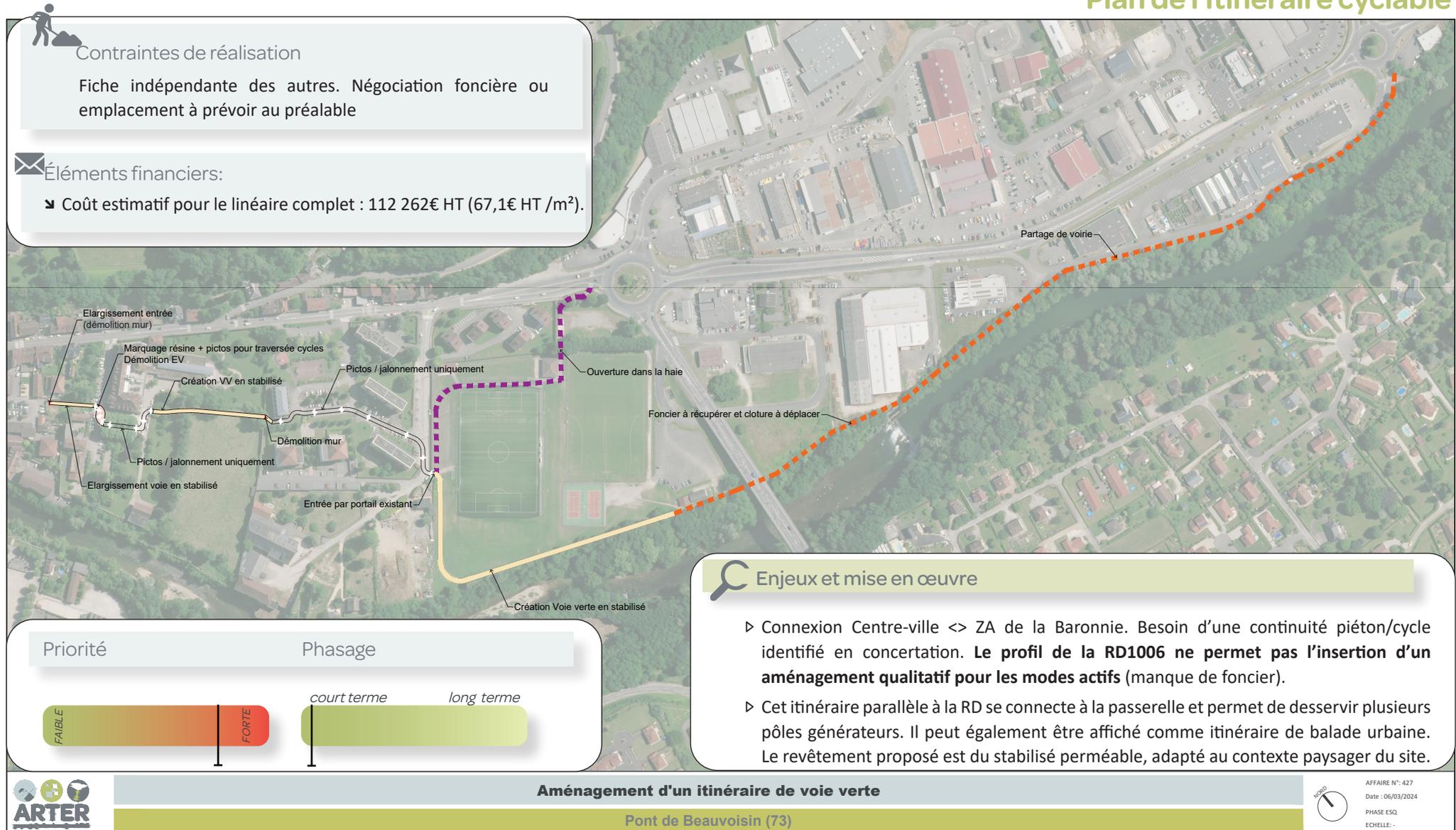


## Enjeux et mise en œuvre

L'intérêt de ce franchissement au nord a notamment été soulevé lors des ateliers de concertation avec les élèves des établissements scolaires. Cette passerelle permettrait un accès au collège Jeanne d'Arc, à l'école Jeanne d'Arc et au Lycée Pravaz, depuis Pont-de-Beauvoisin (Savoie - rue des Abattoirs). Elle densifierait le maillage piéton/cycle et ouvrirait des possibilités de promenade et d'accès aux berges.

Le **franchissement d'environ 70m** éviterait un détour par le pont François 1er et la route de Belley, et s'inscrirait dans une diagonale Pérouze <> Abattoirs <> rive ouest d'environ 450m, contre le double via l'itinéraire actuel. L'itinéraire offre un itinéraire sécurisé en dehors du trafic routier, il permet également une connexion cyclable avec la Place Carouge.

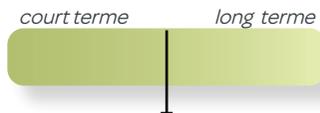
## Plan de l'itinéraire cyclable





## Profils à court et moyen terme

Priorité Phasage



**Contraintes de réalisation**  
Fiche indépendante, soumise à étude de faisabilité et mise en compatibilité avec l'étude cycle en cours sur le viaduc

**Éléments financiers**

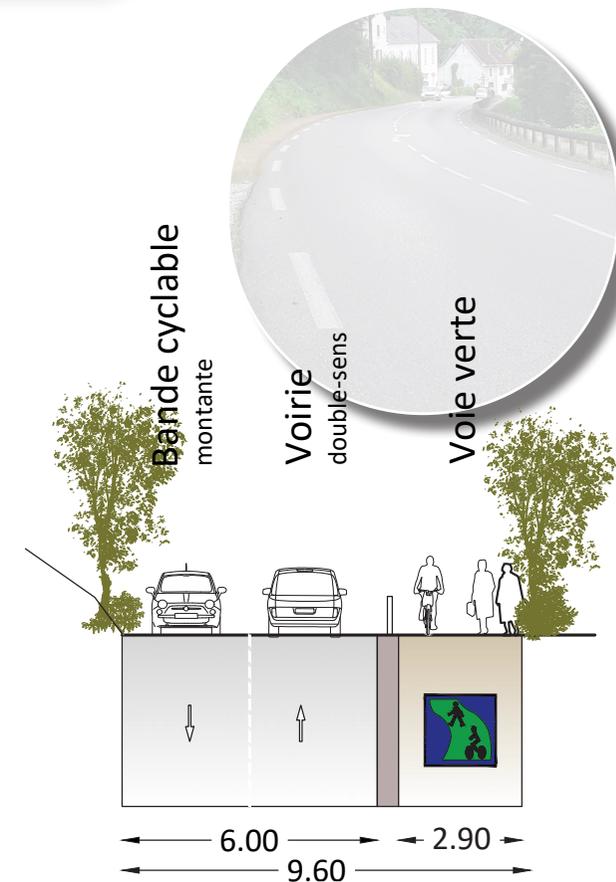
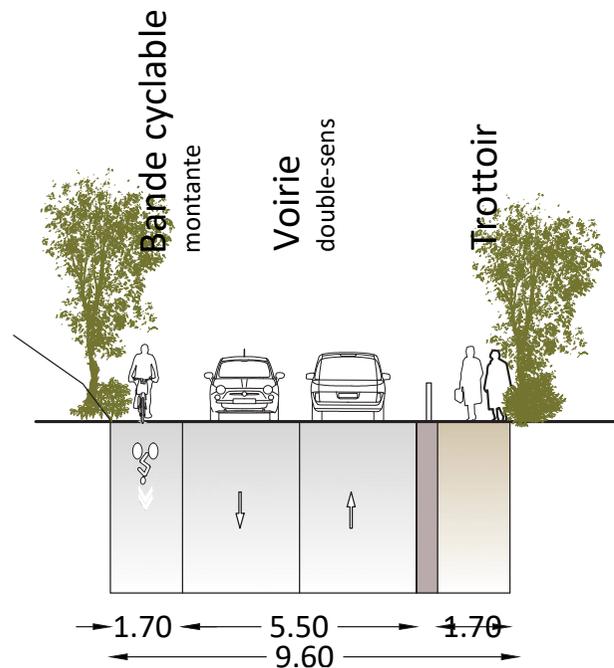
Coûts des travaux court terme : 5 500 €HT, soit 1,3 €HT / m<sup>2</sup>

Coûts des travaux long terme : 283 850 €HT, soit 121,3 €HT / m<sup>2</sup>

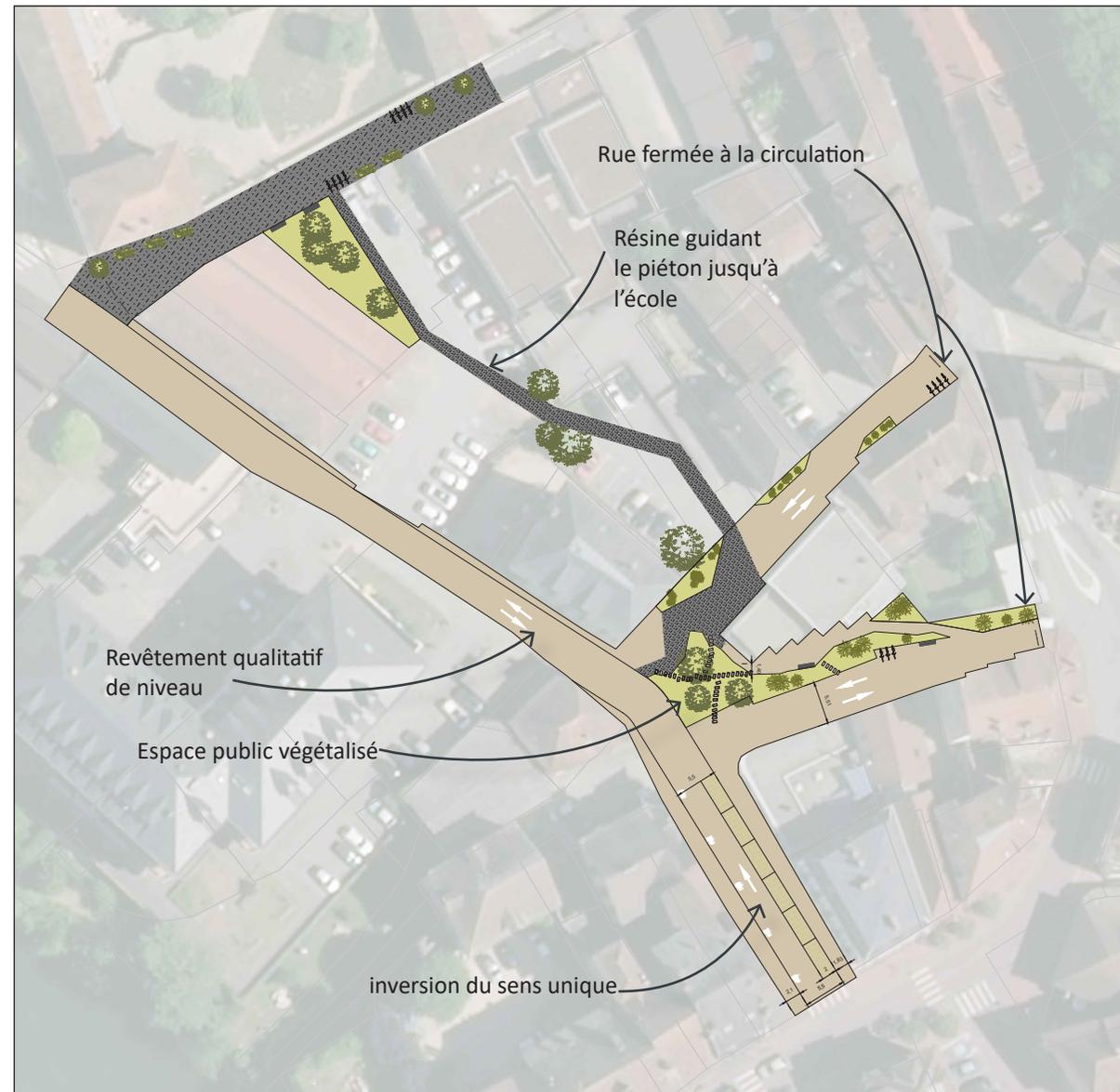
Comprenant la reprise complète des revêtements, la végétation, le mobilier, l'adaptation du réseau d'eaux pluviales, hors travaux d'éclairage

**Enjeux et mise en œuvre**

- L'accès à la gare est difficile du fait de la topographie (gare en hauteur). L'aménagement actuel de la RD rajoute un frein supplémentaire pour l'accessibilité de la gare à vélo. Un cheminement piéton existe déjà à l'heure actuelle.
- A court terme, une bande cyclable dans le sens montant peut sécuriser l'itinéraire et encourager le développement du cycle sur le territoire. L'aménagement n'est pas forcément de nature à inciter un report pour l'utilisateur débutant. Le marquage dans le sens de la descente n'est pas recommandé.
- A long terme, une voie verte permet de sécuriser l'utilisateur débutant tout en mettant à distance les modes actifs de la voirie, et d'améliorer la connexion avec la piste bidirectionnelle du centre.

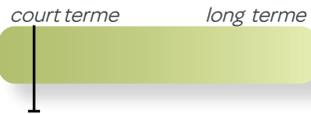


## Esquisse du secteur de la Pérouze



## Priorité

## Phasage



## Contraintes de réalisation

Fiche-action N°2 et 3, nécessitée d'une étude d'avant-projet



## Éléments financiers

Coûts des travaux : 375 000 €HT, soit 153 €HT / m<sup>2</sup>

Comprenant la reprise complète des revêtements, la végétation, le mobilier, l'adaptation du réseau d'eaux pluviales, hors travaux d'éclairage



## Enjeux et mise en œuvre

L'objectif est la création d'un espace apaisé, moins routier, dont l'ambiance est en adéquation avec les vocations scolaire et résidentielle. Ainsi, le secteur est réglementé et aménagé en zone de rencontre.

- Les rues de la Poste et d'Aiguë Noire sont en impasse afin de réduire les perméabilités routières qui ne sont pas essentielles à la desserte.
- La rue de la Pérouze devient l'entrée principale du secteur (est et ouest), la sortie n'est possible que par l'ouest (rue des Tissandiers).
- La voirie est travaillée avec des matériaux types béton désactivé, pour réduire la perception routière de la chaussée et accroître l'aspect déambulatoire, marquant la priorité piétonne.
- Des sections de chaussée sont réaffectées à la végétation et à du mobilier/arceaux.
- Une co-construction du projet avec les habitants est recommandée.

### Images référence de rues scolaires

Grenoble - 38



Bourg-Saint-Maurice - 73



Strasbourg - 67



Lyon - 69 Lionel Rault



## Profil projeté de la route de Belley

Priorité Phasage



## Contraintes de réalisation

Dépendant de la fiche-action N°2, étude de faisabilité à mener



## Éléments financiers

Coûts des travaux section étroite : 51 100 €HT, soit 194,6 €HT / m<sup>2</sup>  
 Coûts des travaux section plus large : 83 600 €HT, soit 113,6 €HT / m<sup>2</sup>  
 Comprendant la reprise complète des revêtements, la végétation, le mobilier, l'adaptation du réseau d'eaux pluviales, hors travaux d'éclairage.

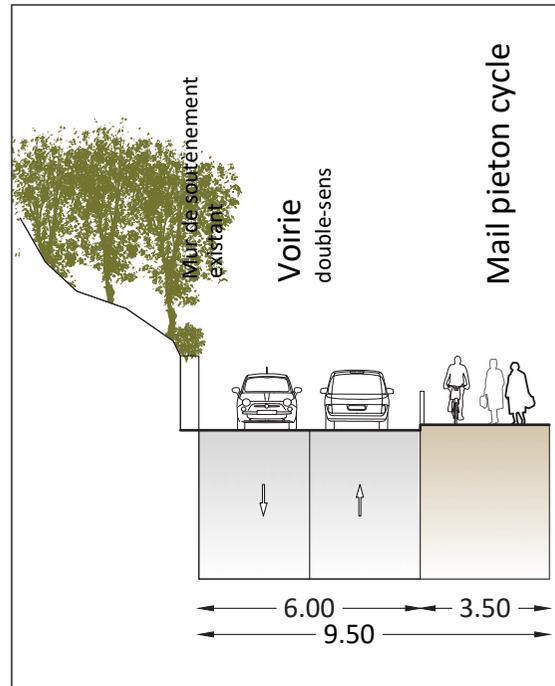


## Enjeux et mise en œuvre

Sécuriser les piétons et les cycles, notamment lors des heures d'entrée/sortie des écoles. Rappel : **Entre 16h00 et 18h00, 700 piétons circulent**. L'agrandissement du profil de voirie pour du stationnement est peu impactant (car peu de places créées, non connectées à un trottoir sécurisé). Il n'est pas recommandé. À l'inverse, la création d'une voie verte permet de sécuriser les 800 piétons l'empruntant chaque fin d'après-midi. Le terrassement du talus n'est pas nécessaire à l'aménagement de la Voie Verte. Du mobilier est prévu pour éviter le stationnement sauvage.

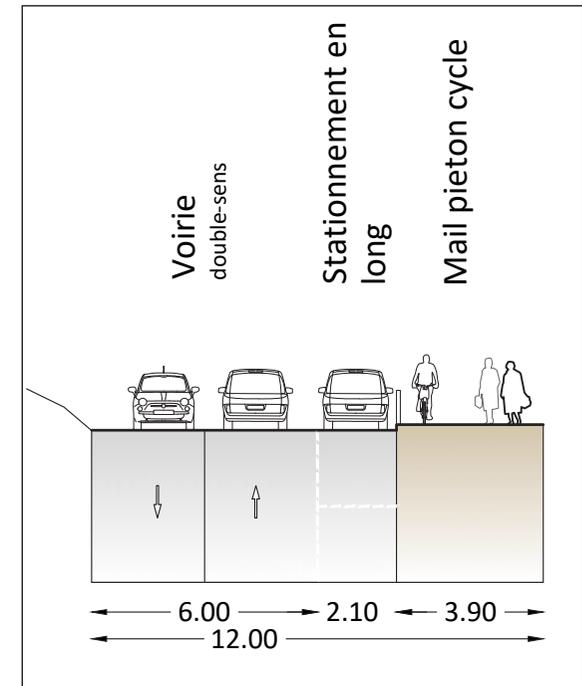
L'ouverture du parking sur l'ancien collège offre une vraie réponse pour la gestion du stationnement (discussion à engager avec le collège Jeanne d'arc). Une **étude de faisabilité est à mener** pour définir l'aménagement de la parcelle, mais un potentiel d'au minimum 50 places est plausible.

## Route de Belley - Section contrainte



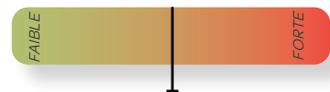
- Chaussée large de 6,0m, adaptée à la densité du trafic, dont les cars.
- Les modes actifs circulent en dehors de la chaussée d'une voie verte de 3,5m.

## Route de Belley - Section plus large



- Chaussée large de 6,0m, adaptée à la densité du trafic, dont les cars.
- Les modes actifs circulent en dehors de la chaussée d'une voie verte de près de 4,0m.
- Du stationnement en long peut être maintenu

#### Priorité Phasage



#### Contraintes de réalisation

Dépendant des fiches-action N°2 et 3

#### Éléments financiers

Rue de l'Hôtel de Ville : 19 718€ HT (476,3€ HT/m<sup>2</sup>)

Rue de la Bouverie : 23 848€ HT (129,0€ HT/m<sup>2</sup>)

Rue porte de Ville 1 : 126 936€ HT (192,3€ HT/m<sup>2</sup>)

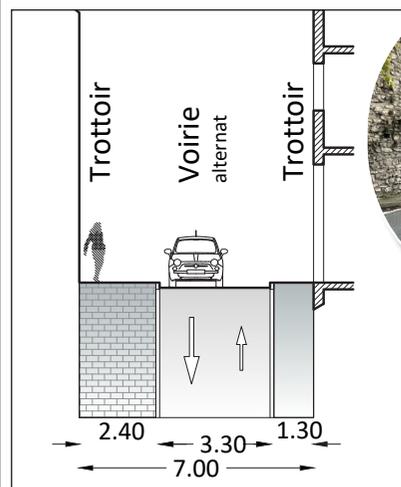
Rue Porte de Ville 2 : 161 961€ HT (106,6€ HT/m<sup>2</sup>)

#### Enjeux et mise en œuvre

La reprise de la RD1006 côté Savoie a pour objectif d'offrir un linéaire de zone 30 garantissant à la voie la possibilité d'un trafic routier important, et la circulation des modes actifs.

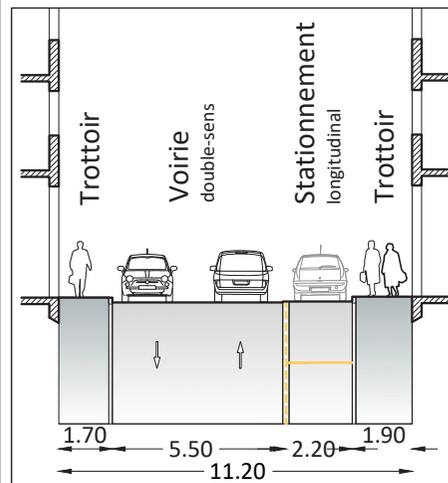
La chaussée est réduite au maximum afin d'obtenir un ou plusieurs trottoirs confortables de plus de 1,4m. Le cycliste peut circuler sur la chaussée limitée à 30 km/h et dotée des outils de coercition nécessaires.

Rue de l'hôtel de ville - Alternat



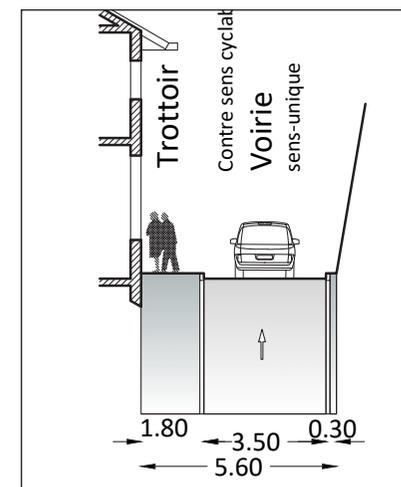
- Trottoir large sur alternat pour conserver un itinéraire confortable.
- Chaussée mixte de 3,3m en alternat.

Rue Porte de Ville



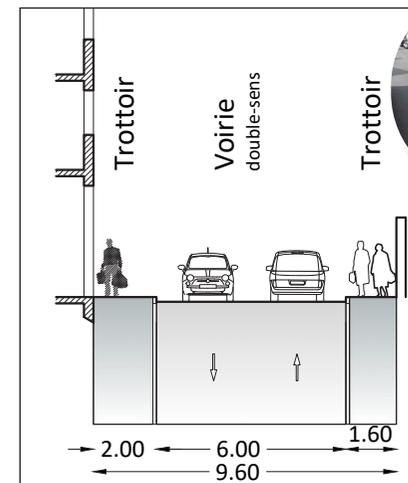
- Chaussée mixte à double sens de 5,5m permettant le croisement des PL à vitesse réduite.
- Stationnement en long de 2,2m.
- Trottoirs bilatéraux de plus de 1,5m.

Rue de la Bouverie



- Chaussée mixte de 3,5m à sens unique.
- Double sens cyclable.
- Trottoir large de 1,8m.

Rue Porte de Ville



- Chaussée mixte de 6,0m, à double sens
- Larges trottoirs supérieurs à 1,5m.

## Priorité Phasage



### Contraintes de réalisation

RGPD et gestion des données personnelles



### Éléments financiers

0,25 ETP/ semaine pour l'animation du service au sein des établissements scolaires et des communes, avec du temps dédié au début de la mise en œuvre



### Enjeux et mise en œuvre

L'enquête auprès des établissements scolaires a permis de démontrer que 10% des élèves se rendant à leur établissement en voiture pourraient le faire en covoiturage.

Partant de ce principe : comment déployer une offre de service répondant à ces enjeux ?

Le covoiturage de proximité est un exercice complexe à mettre en œuvre à cause de l'efficacité de la voiture individuelle et de sa souplesse.

Nous conseillons de créer un groupe de travail, avec les établissements scolaires et les parents pour identifier le protocole le plus adapté en fonction des besoins de chacun.

## Les bons conseils

Une bonne communication entre les participants au covoiturage est une condition importante. Par exemple, qui prend le relais en cas de maladie ? Que se passe-t-il si l'un des parents n'arrive pas à l'heure à l'école ? Si vous êtes régulièrement en contact, vous pouvez réagir à temps.

Accompagner le conducteur aux bonnes pratiques (fiabilité, retard, etc.)

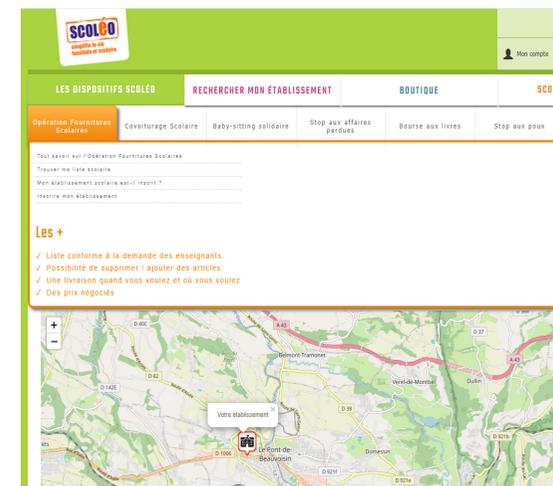
Définir en amont les points de prise en charge (espace public ou domicile)

Déterminer entre le groupe de parents, la voiture utilisée et la répartition des frais.

### Responsabilité en cas d'accident : qui est responsable dans un covoiturage ?

Si la voiture utilisée lors d'un covoiturage est impliquée dans un accident, la première question est de savoir qui est responsable de l'accident. Si le conducteur du covoiturage est seulement impliqué dans l'accident sans en être le responsable, c'est l'assurance responsabilité civile auto du responsable de l'accident qui intervient. Elle prend en charge les dommages matériels et corporels des victimes de l'accident.

Toutefois, si le conducteur du covoiturage est lui-même l'auteur de l'accident, c'est sa propre assurance responsabilité civile auto qui prend effet. Elle couvre les dommages corporels et matériels des passagers jusqu'à la couverture légale. Cependant, c'est l'assurance du responsable de l'accident qui déterminera si les dommages matériels et corporels sont couverts entièrement ou seulement partiellement.



La plateforme SCOLEO favorisant le covoiturage scolaire

## Le mobilité scolaire à Pont de Beauvoisin

Les communes de Pont de Beauvoisin mettent en place une enquête « **sur les pratiques de déplacements vers les établissements scolaires** ». Elle vise à connaître, notamment, les pratiques des élèves, des parents, des enseignants comme du personnel. Elle a confié la conduite de l'enquête aux bureaux d'études en mobilité ARTER et memO. Cette enquête dure environ 2 minutes. **Elle est disponible du 12 au 18 février.**

Nous vous remercions de votre participation.

Il y a 23 questions dans ce questionnaire.

### Qui êtes vous ?

#### Vous êtes ...

Cochez tout ce qui s'applique.

Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Professeur.e
- Membre du personnel
- Elève
- Parent d'élève.s

Autre:

### Au sein de quel(s) établissement(s) ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Membre du personnel' *ou* 'Professeur.e ' à la question ' [G01Q01]' (Vous êtes ... )

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Collège Le Guillon
- Ensemble scolaire Rosaire - Jeanne d'Arc
- Lycée Charles Gabriel Pravaz
- Lycée du Guiers Val d'Ainan
- Ecole Allobroges
- École Théâtre de Verdure
- Groupe Scolaire Lucien Morard

Autre:

**Combien avez-vous d'enfants scolarisés à Pont de Beauvoisin ?**

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était 'Parent d'élève.s' ou 'Elève ' à la question ' [G01Q01]' (Vous êtes ... )

**Etablissement****Classe**

Enfant 1

Enfant 2

Enfant 3

Enfant 4

Enfant 5

**LE DÉPLACEMENT DOMICILE - SCOLAIRE**

**Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent pour venir au sein de l'établissement scolaire ?**

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez sélectionner une réponse maximum

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Voiture
- Marche
- Deux roues motorisées
- Trottinette
- Covoiturage
- Vélo
- Voiture sans permis
- Car
- Autre (précisez)

Une seule réponse possible

**Pour quelles raisons utilisez-vous ce mode ?**

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez sélectionner 3 réponses maximum

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Le prix
- La rapidité
- L'écologie
- Le plus pratique
- Le seul
- La sécurité
- La facilité
- Autre (précisez)

3 réponses possibles

**Si vous utilisez le car, quels problèmes rencontrez-vous ?**

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question ' [G02Q04]' (Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent pour venir au sein de l'établissement scolaire ? )

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Retard du bus
- Aucun
- Insécurité du cheminement entre le lieu de dépose et l'établissement scolaire
- Insécurité du cheminement entre le domicile et l'arrêt de bus
- Les horaires
- Les quais bus mal-aménagés

Autre:

### Si vous utilisez le covoiturage, quels problèmes rencontrez-vous ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question ' [G02Q04]' (Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent pour venir au sein de l'établissement scolaire ? )

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

Les horaires pas toujours adaptés Pas de lieu dédié Autres (précisez)

Aucun

Organisation compliquée

Les horaires pas toujours adaptés

Autre:

### Si vous utilisez la voiture, quels problèmes rencontrez-vous ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question ' [G02Q04]' (Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent pour venir au sein de l'établissement scolaire ? )

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Encombrement rue de l'école
- Aucun
- Croisement des bus
- Parking
- Carrefours dangereux
- Voitures mal-garées
- Embouteillages
- Conflits avec des piétons ou des vélos sur la route

Autre:

**Si vous utilisez la marche, quels problèmes rencontrez-vous ?**

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question ' [G02Q04]' (Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent pour venir au sein de l'établissement scolaire ? )

Cochez tout ce qui s'applique.

Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Conflits avec des vélos
- Qualité des cheminements, inconfort du trottoir
- Aucun
- Eloignement
- Insécurité par rapport aux autres modes de déplacements
- Sections particulièrement accidentogènes (précisez)
- Poids du cartable

Autre:

Vous pouvez préciser les problèmes rencontrés dans la case de commentaire

A quel endroit ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question ' [G02Q08]' (Si vous utilisez la marche, quels problèmes rencontrez-vous ? )

Veillez écrire votre réponse ici :

**Si vous utilisez le vélo, quels problèmes rencontrez-vous ?**

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question ' [G02Q04]' (Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent pour venir au sein de l'établissement scolaire ? )

Cochez tout ce qui s'applique.

Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Qualité des aménagements
- Aucun
- Conflits avec les voitures ou les bus
- Conflits avec les piétons
- Entretien du vélo
- Poids du cartable
- Sections particulièrement accidentogènes (précisez)
- Absence de possibilité de stationnement

Autre:

A quel endroit ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question ' [G02Q20]' (Si vous utilisez le vélo, quels problèmes rencontrez-vous ?)

Veuillez écrire votre réponse ici :

**Après avoir accompagné vos enfants à l'école, que faites-vous le plus souvent ?**

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question ' [G01Q01]' (Vous êtes ... )

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

Vous poursuivez votre trajet vers votre travail

Vous faites des achats ou d'autres activités

Vous rentrez chez vous

Autre:

**LES DEPLACEMENTS DE DEMAIN**

**Quel mode de transport aimeriez-vous plus utiliser pour vous rendre au sein de l'établissement scolaire ?**

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question ' [G02Q04]' (Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent pour venir au sein de l'établissement scolaire ? )

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez sélectionner 2 réponses maximum

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Marche
- Vélo
- Deux roues motorisées
- Trottinette
- Covoiturage
- Car
- Autre:

2 réponses possibles

### Qu'est ce qui vous aidez à changer de mode de déplacement ?

Répondre à cette question seulement si les conditions suivantes sont réunies :

La réponse était à la question ' [G02Q04]' (Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent pour venir au sein de l'établissement scolaire ? )

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez sélectionner 3 réponses maximum

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Être plus à l'aise ou autonome à pied ou vélo
- Des aménagements cyclables sécurisés
- Sécuriser les trottoirs
- Changer les horaires de travail
- Améliorer mes connaissances
- Créer un annuaire des parents qui habitent à proximité pour covoiturer
- Former les enfants à la pratique du vélo en campagne
- Avoir un accompagnateur pour amener les enfants à pied à l'école
- Autre:

3 réponses possibles

## VOTRE PROFIL

**Vous êtes... ?**

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez sélectionner une réponse maximum

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Un homme
- Une femme
- Hors binaire

### Quelle est votre catégorie socioprofessionnelle

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez sélectionner une réponse maximum

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- Agriculteurs
- Artisans, commerçants et chefs d'entreprise
- Cadres
- Employés
- Ouvriers
- Retraités
- Professions intermédiaires (Professeurs des écoles, techniciens, agents de maîtrise, etc.)
- Autres personnes sans activités (étudiants, personnes sans activités professionnelles, etc.)

**Quel est votre âge ?**

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

Moins de 18 ans

Entre 18 et 29 ans

Entre 30 et 44 ans

Entre 45 et 59 ans

Entre 60 et 74 ans

Plus de 75 ans

**Où habitez-vous ?**

Veillez écrire votre réponse ici :

ADRESSE COMPLÈTE N° de rue, nom de la rue, Nom de la commune et code postal

**Disposez-vous...****Nombre****Voiture****Vélo****Trottinette****Abonnement car scolaire****À quelle distance estimez-vous votre domicile de l'école ?**

Cochez tout ce qui s'applique.

Veuillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

- 0 à 800 mètres
- Entre 800 mètres et 3 kilomètres
- Entre 3 et 5 kilomètres
- Plus de 5 kilomètres

**Avez-vous des remarques à nous transmettre au sujet de la mobilité scolaire ?**

Veillez écrire votre réponse ici :

Conformément à la Loi « Informatique et Libertés » modifiée, et au Règlement Général européen à la Protection des Données, la collecte et le traitement de vos données à caractère personnel sont nécessaires pour le recueil des attentes usagers la pratique du compostage. La base légale du traitement est votre consentement, donné en cochant la case ci-dessus (cf. article 6.1.b du Règlement européen sur la protection des données). Les données traitées sont : âge, genre, commune d'habitation. Les destinataires de ces données personnelles, sont, dans le strict cadre des finalités énoncées ci-dessus, la Mairie de Pont de Beauvoisin (Isère) et les prestataires externes auxquels nous faisons appel (mémO, ARTER). Ces données seront conservées durant 1 an maximum. Vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et d'effacement de vos données personnelles. Lorsqu'un consentement est nécessaire au traitement, vous disposez du droit de le retirer. Sous certaines conditions réglementaires, vous disposez du droit de demander la limitation du traitement ou de vous y opposer. Vous pouvez exercer ces différents droits en contactant directement la Déléguée à la Protection des Données par courrier en écrivant à l'adresse : Mairie de Pont de Beauvoisin - 3 bis, avenue Gabriel Pravaz 38480 PONT-DE-BEAUVOISIN Tél : 04 76 37 00 10. Si vous estimez, après nous avoir contactés, que vos droits « Informatique et Libertés » ne sont pas respectés, vous pouvez adresser une réclamation à la CNIL, autorité de contrôle concernée, à l'adresse suivante : Commission Nationale Informatique et Libertés, 3 place de Fontenoy 75007 Paris, 01 53 73 22 22, <https://www.cnil.fr/fr/vous-souhaitez-contacter-la-cnil>

Cochez tout ce qui s'applique.

Veillez choisir toutes les réponses qui conviennent :

J'accepte les conditions

Merci pour votre contribution

21/02/2024 – 09:00

Envoyer votre questionnaire.

Merci d'avoir complété ce questionnaire.



## Contact :

**Laurian BADIER, ingénieur mobilité**

[l.badier@arter-agence.fr](mailto:l.badier@arter-agence.fr) - 06.21.64.32.48