

AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE

2030



PLAN DE
DÉPLACEMENTS
URBAINS
2030

Annexe Organisation de la concertation pour l'élaboration du PDU



LES INSTANCES DE CONCERTATION

Par délibération du 6 octobre 2016, le SMTC a décidé de lancer l'élaboration du PDU de l'agglomération grenobloise et en a défini les objectifs. Pour cette élaboration, le SMTC a souhaité concerter largement avec les acteurs du territoire. Pour cela, le projet de PDU a été présenté et débattu à ses différentes

étapes de construction dans le cadre d'instances existantes. De plus des instances spécifiques à l'élaboration du PDU ont été mises en place entre les mois de février et d'octobre 2017. La liste de ces instances est détaillée ci-dessous.

INSTANCES DE CONCERTATION	CIBLES	DATES	
Séminaires d'élus dédiés au PDU	Maires des 49 communes de la Métropole et élus désignés par les communes à la Commission Réseau du SMTC	15/03/2017	
		28/06/2017	
		05/10/2017	
Séminaire d'élus commun à l'élaboration du PDU et du PLUi, dédié au stationnement	Maires des 49 communes, élus communaux chargés du suivi du PLUi, conseillers métropolitains	02/09/2017	
Commission Métropolitaine d'Accessibilité (Présentation du projet d'Annexe Accessibilité du PDU)	CCAS des 49 communes de la Métropole, associations de personnes en situation de handicap (AFIPH, CDTHED, AMVH, Valentin Haüy, ARDDS, association mots pour maux, AFM, APF, SEP Rhône-Alpes...)	20/06/2017	
Commission d'Accessibilité du SMTC (Présentation du projet d'Annexe Accessibilité du PDU)	CCAS des 49 communes de la Métropole, associations de personnes en situation de handicap (AFIPH, CDTHED, AMVH, Valentin Haüy, ARDDS, association mots pour maux, AFM, APF, SEP Rhône-Alpes...)	27/06/2017	
Groupe de travail de la Commission des Commissions Accessibilité dédié au PDU	Membres volontaires des Commissions Accessibilité du SMTC et de la Métropole	07/09/2017	
Comités partenariaux	Élus représentants de l'État, de la Région, du Département, de Grenoble-Alpes Métropole, de l'Établissement public du SCoT, du Grésivaudan, du Voironnais, de la CCI, de la CMA, de l'ALEC, d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes	17/01/2017	
		06/07/2017	
		09/10/2017	
		01/12/2017	
		13/03/2018	
Séminaires avec les communes, par territoires	NORD-OUEST Maires des communes du territoire Nord-Ouest	07/09/2017	
	NORD-EST Maires des communes du territoire Nord-Est	08/09/2017	
	GRAND SUD Maires des communes du territoire Grand Sud	14/09/2017	
	GRENOBLE Élus de la ville de Grenoble	18/09/2017	
	SUD Maires des communes du territoire Sud	09/12/2017	
Comités de déplacements par territoire	Maires des communes concernées, associations et unions de quartiers, représentants d'entreprises, fédérations de parents d'élèves...	12/04/2017	
		GRAND SUD	15/06/2017
			17/10/2017
			14/04/2017
		NORD EST	07/06/2017
			08/11/2017
			04/04/2017
		NORD-OUEST	29/06/2017
	10/01/2018		
	30/03/2017		
	SUD	27/06/2017	
		19/10/2017	

Comités techniques partenariaux	Services techniques des institutions partenaires : de l'État, de la Région, du Département, de Grenoble-Alpes Métropole, des 49 communes de la Métropole, du Grésivaudan, du Voironnais, de l'établissement public du SCoT, d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, de l'ALEC, de la CCI, de la CMA, de l'Agence d'urbanisme...	09/01/2017 20/06/2017 27/11/2017		
Ateliers de coordination élargie	Partenaires techniques des institutions intervenant sur les territoires voisins : État, Région, Département, Grésivaudan, Voironnais, Établissement Public du SCoT, SNCF réseau, AREA, Agence d'urbanisme...	06/04/2017 18/05/2017 21/09/2017 07/12/2017 09/02/2018		
Ateliers des acteurs économiques et sociaux	Acteurs économiques et sociaux (CHU, Université, CCI, Club hôtelier, BTP, syndicats, association des commerçants, MEDEF...)	24/05/2017 22/06/2017 25/09/2017		
Comités techniques pour l'évaluation environnementale	Techniciens experts sur l'évaluation environnementale	22/05/2017 26/06/2017 08/02/2018		
Ateliers thématiques	Services techniques des 49 communes de la Métropole, État, Région, Département, communautés voisines, associations...	CIRCULATION STATIONNEMENT MARCHANDISE	13/02/2017 15/05/2017 21/09/2017	
		MODE ACTIF	06/02/2017 16/05/2017 21/09/2017	
		TRANSPORTS EN COMMUN	10/02/2017 22/05/2017 21/09/2017	
		NOUVELLES MOBILITÉS	13/04/2017 30/05/2017 18/09/2017	
		ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET SOCIALE	09/02/2017 09/05/2017 25/09/2017	
		Soirée de lancement du PDU	Grand public	07/02/2017
		Panel Citoyen	50 habitants tirés au sort	18/03/2017 25/03/2017 08/04/2017
		Plateforme web participative participation.lametro.fr (grand public, 100 participants)	Grand public	18/04/2017 au 11/06/2017

LES CONTRIBUTIONS REÇUES POUR L'ÉLABORATION DU PDU

CONTRIBUTIONS	INSTITUTIONS	TYPE	DATE
	RÉSEAU DES CONSEILS DE DÉVELOPPEMENT	Contribution écrite	20/09/2017
Associations	ASSOCIATION ADTC, SE DÉPLACER AUTREMENT - ASSOCIATION DE PIÉTONS, CYCLISTES ET USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION GRENOBLOISE	Journal le Dauphiné	30/08/2017
		Courrier	22/05/2017
		Courrier	21/07/2017
		Motion écrite	21/03/2013
	PRÉFET DE L'ISÈRE (DDT)	Courrier	25/07/2017
État	DIRECTION INTERDÉPARTEMENTALE DES ROUTES CENTRE EST (DIR CENTRE-EST)	Courrier	Janvier 2018
	DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT (DREAL)	Contribution écrite	18/01/2018
EPIC	SNCF RÉSEAU	Courrier	26/02/2018
Acteurs économiques	CENTRE HOSPITALIER UNIVERSITAIRE (CHU)	Contribution écrite	Mai 2017
	CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE GRENOBLE (CCI)	Courrier	19/12/2017
Collectivité Territoriale	DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE		13/10/2017
		Courriers	27/10/2017
			22/12/2017
Territoire Nord-ouest	COMMUNE DE SEYSSINET-PARISSET	Courrier	19/09/2017
	COMMUNE DE SASSENAGE	Courrier	26/05/2017
Territoire Nord-est	COMMUNE DE SAINT-MARTIN-D'HÈRES	Courrier	28/06/2017
	COMMUNE DE LA TRONCHE	Courrier	28/08/2017
Territoire Sud	COMMUNE DE PONT DE CLAIX	Courrier	11/01/2018
	COMMUNE D'ÉCHIROLLES	Contribution écrite	08/12/2017

LES INSTANCES DE PILOTAGE

COMITÉS DE PILOTAGE	DATE
PRÉSIDENT DU SMTc ET 6 MEMBRES DU COMITÉ SYNDICAL DU SMTc INVITÉ PERMANENT : PRÉSIDENT DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DU SCoT	01/12/2016
	24/01/2017
	14/04/2017
	14/06/2017
	26/06/2017
	04/07/2017
	27/09/2017
	08/11/2017
	30/11/2017
	19/12/2017
	25/01/2018
	27/02/2018
22/03/2018	

COMMISSION RÉSEAU DU SMTc	DATE
POINT D'ÉTAPE DU PDU	15/06/2017
LES PRINCIPES D'ÉVOLUTION DU RÉSEAU DES TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS	12/10/2017
ARRÊT DU PDU	29/03/2018

COMITÉ SYNDICAL	DATE
DÉLIBÉRATION LANCEMENT DE L'ÉLABORATION DU PDU	06/10/2016
DÉLIBÉRATION PRINCIPES D'ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS À HORIZON 2030	02/11/2017
DÉLIBÉRATION ARRÊT DU PDU	05/04/2018

SYNTHÈSE



Le SMTC a fait appel à un prestataire pour l'aider dans sa démarche de concertation, afin d'animer une partie des instances de concertation. Ce prestataire, Planète Publique, a réalisé une synthèse de la concertation issue :

- ▶ Du Panel Citoyen;
- ▶ Des Ateliers des acteurs économiques et sociaux;
- ▶ Des séminaires d'élus dédiés au PDU;
- ▶ Ainsi que de la plateforme web participative.

Cette synthèse de la concertation est donc une synthèse partielle pour en faire ressortir les principales idées directrices, déclinées en 10 points :

La synthèse ci-dessous porte uniquement sur les dispositifs animés par Planète Publique, qui a assisté le SMTC dans la concertation du PDU, soit : le panel citoyen, l'Atelier des acteurs économiques et sociaux et les séminaires des élus dédiés au PDU. La contribution de la plateforme web participative a également été intégrée.

UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ QUI DOIT ÊTRE DIFFÉRENCIÉE SUIVANT LES TERRITOIRES, COHÉRENTE À L'ÉCHELLE DU BASSIN DE VIE

- 1 Un plan de déplacements urbains qui doit proposer des solutions adaptées à chaque territoire
- 2 Penser aussi la limitation et l'optimisation des besoins de déplacements
- 3 L'importance d'une gouvernance intégrée entre acteurs et associant les territoires voisins
- 4 Intégrer les besoins spécifiques des acteurs économiques pour un bon fonctionnement du territoire

UNE STRATÉGIE RÉSOLUTION MULTIMODALE ET INTERMODALE EN OPPOSITION À UN SYSTÈME DE MOBILITÉ STRUCTURÉ PAR L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE

- 5 Un essor du vélo et de la marche à pied à encourager fortement
- 6 Une forte attente pour le renforcement des transports collectifs urbains
- 7 Accompagner la transition vers de nouveaux usages de la voiture
- 8 Le stationnement : levier pour encourager le report modal et améliorer le partage de l'espace public

L'ADHÉSION À UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES POUR ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT ET POUR UNE PLUS GRANDE FACILITÉ D'USAGES

- 9 Changements de comportement : donner la possibilité, convaincre, accompagner... plutôt que contraindre
- 10 Une place centrale donnée à l'information multimodale



UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ QUI DOIT ÊTRE DIFFÉRENCIÉE SUIVANT LES TERRITOIRES, COHÉRENTE À L'ÉCHELLE DU BASSIN DE VIE

1 UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS QUI DOIT PROPOSER DES SOLUTIONS ADAPTÉES À CHAQUE TERRITOIRE

► Une action adaptée à chaque territoire dans une optique d'équilibre territorial

Les échanges au sein des différentes instances de concertation ont souligné la pluralité des territoires de la métropole. Le principe d'une action différenciée entre les territoires pour s'adapter à leurs besoins, aux pratiques de mobilité existantes, à leur configuration territoriale, etc. est perçu comme pertinent par les participants aux différentes instances de concertation.

Néanmoins, les débats ont fait clairement apparaître que ce principe ne devait pas conduire à justifier une moindre intervention dans les zones périphériques. Si les différences de densité et de population doivent être prises en compte, la volonté d'un rééquilibrage de l'offre de mobilité au profit des territoires périurbains et ruraux a été clairement exprimée, en particulier au regard des dynamiques de développement de certains de ces territoires pour les années à venir. La politique de mobilité doit ainsi accompagner la mise en œuvre d'une vision davantage multipolaire du territoire.

► Des infrastructures de transports qui gardent un pouvoir structurant pour l'aménagement du territoire

Dans cette approche, si le développement de nouveaux services peut constituer une réponse à certains besoins, les infrastructures gardent un pouvoir structurant fort dans l'aménagement du territoire. Les projets d'extension des lignes de transports collectifs vers le périurbain sont, à ce titre, largement soutenus, et des lignes structurantes, notamment dans le Grand Sud, ont fait l'objet de demandes récurrentes.

Toujours dans cet esprit, la sous-exploitation du ferroviaire est largement regrettée alors que le train pourrait permettre un « RER grenoblois », offrant une desserte performante à certains territoires en développant l'offre et en s'assurant de sa fiabilité et en termes d'accessibilité depuis l'extérieur pour conforter l'attractivité du territoire.

Au-delà des infrastructures, comme nous le verrons ci-dessous, les différents sujets abordés au cours de la concertation ont souvent été le support d'une demande de diffusion élargie de services de mobilité présents dans le centre.



2 PENSER AUSSI LA LIMITATION ET L'OPTIMISATION DES BESOINS DE DÉPLACEMENTS

► Une volonté largement partagée de rationalisation des besoins de déplacements

En lien avec une vision de l'aménagement du territoire, la question de la réduction des besoins de déplacements, notamment les déplacements contraints, est mise en avant dans les différentes instances de concertation comme une orientation de fond. Cette volonté est adossée à la fois à une vision du territoire mais également à une réflexion en termes d'évolution des pratiques quotidiennes.

La vision d'une métropole multipolaire offrant des centralités de proximité sur l'ensemble de son territoire, et réduisant ainsi les besoins de déplacement, est largement partagée. La difficulté de maintenir des services du quotidien dans tous les territoires de la métropole est néanmoins pointée devant le constat du déclin des commerces ou des services publics dans les secteurs ruraux. Outre des politiques d'aménagement et de vitalisations des petites centralités, les participants pointent les besoins d'encourager les mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture pour effectuer ces déplacements du quotidien.

Cette question concerne également les déplacements domicile-travail qui peuvent être réduits par des politiques d'aménagement rapprochant davantage les lieux d'habitat et les lieux d'activité. Les groupes ont également exprimé chacun une volonté partagée de voir se développer les pratiques de télétravail ou de coworking de proximité. Ces propositions renvoient à des logiques d'organisation des entreprises qui peuvent être encouragées à travers les Plans de Mobilité, mais aussi à des logiques d'offre territoriale favorisées par le biais de politiques d'aménagement et d'équipement du territoire (aménagement numérique, maillage du territoire en lieux de coworking notamment).

Enfin, l'Atelier des acteurs économiques et sociaux a ajouté une dimension temporelle à cette vision pour l'aménagement et le fonctionnement du territoire en réaffirmant l'intérêt d'une réflexion sur les temps via l'optimisation des déplacements (lissage des heures de pointe, adaptation aux rythmes de vie, etc.).



3 L'IMPORTANCE D'UNE GOUVERNANCE INTÉGRÉE ENTRE ACTEURS ET ASSOCIANT LES TERRITOIRES VOISINS

La question de la coordination des acteurs à l'échelle du bassin de vie est revenue fortement, de manière sous-jacente à de nombreux sujets. Les débats ont mis en évidence l'importance de voir les différents acteurs, à commencer par les autorités organisatrices de la mobilité à l'échelle du bassin de vie, se coordonner davantage. La création d'une structure les regroupant apparaît ainsi comme une proposition récurrente.

Au-delà de la question de la coordination des offres, les échanges ont également insisté sur la nécessité d'établir une stratégie et de mener une action à une échelle plus large que le seul territoire métropolitain. Les dynamiques territoriales à l'œuvre s'inscrivent en effet dans un territoire élargi qui appelle une coordination poussée avec les territoires voisins sur de nombreux sujets.

Enfin, cette coordination des acteurs doit également être l'occasion d'une animation de la politique de mobilité, notamment par le partage des retours d'expériences et l'analyse des solutions nouvelles mises en place. Le sentiment, particulièrement relayé au sein du séminaire d'élus, est que beaucoup d'initiatives sont menées sur le territoire pour répondre, notamment à l'échelle locale, aux enjeux de mobilité. Un partage d'expérience, une mutualisation des initiatives permettraient de démultiplier les effets de ces actions déjà menées. Dans ce cadre, les communes ont un rôle clé à jouer au regard de leur proximité avec le terrain.

4 INTÉGRER LES BESOINS SPÉCIFIQUES DES ACTEURS ÉCONOMIQUES POUR UN BON FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

L'Atelier des Acteurs économiques et sociaux a souligné l'importance de prendre en compte finement les enjeux propres aux différents secteurs économiques. Les mobilités constituent un élément important pour l'activité de certains secteurs ainsi qu'en termes d'attractivité du territoire. Les conditions de stationnement et de circulation jugées difficiles dans le centre peuvent constituer un frein à certaines activités.

Si la question de la logistique urbaine a été peu approfondie dans les discussions des différentes instances de concertation, elle apparaît néanmoins identifiée comme une question à enjeu pour laquelle une vraie ambition doit être affichée et concrétisée par des actions, à la fois pour répondre aux besoins des professionnels et pour optimiser ces déplacements.

Les enjeux de mobilité en lien avec les activités touristiques et de loisirs sur le territoire métropolitain et en lien avec les massifs ont également été pointés comme importants à traiter (circulation et stationnement des cars, dessertes des sites touristiques, camping-cars, etc.).



UNE STRATÉGIE RÉSOLUTIONNEMENT MULTIMODALE ET INTERMODALE EN OPPOSITION À UN SYSTÈME DE MOBILITÉ STRUCTURÉ PAR L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE

Les différentes instances de concertation ont mis en avant la pluralité des solutions à développer pour répondre aux enjeux de mobilité du territoire. La vision développée est ainsi résolument multimodale induisant un système de déplacement qui ne soit plus dominé par l'usage individuel de la voiture.

Outre un objectif de report modal, cette vision se traduit par une attente importante en termes de partage de l'espace public. Si elle est majoritairement approuvée, une démarche d'amélioration du partage de l'espace public au profit des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture peut générer des points de désaccords du fait de la contrainte accrue sur l'usage de la voiture qu'elle semble promouvoir, alors que ce mode est perçu comme le seul efficace pour certains déplacements.

5 UN ESSOR DU VÉLO ET DE LA MARCHÉ À PIED À ENCOURAGER FORTEMENT

Les différents dispositifs de concertation convergent largement vers l'importance centrale des modes actifs dans la stratégie à mettre en place pour les prochaines années en matière de mobilité. Ces modes sont soulignés comme pertinents pour les déplacements de courte distance, voire pour des déplacements plus importants, grâce au développement du vélo à assistance électrique. Le panel citoyen a également insisté sur l'importance des modes actifs pour lutter contre la sédentarité dans une logique de santé publique.

► Le développement d'un réseau cyclable continu et sûr

Le développement du réseau cyclable constitue le levier majoritairement mis en avant pour encourager le développement du vélo. Les échanges ont particulièrement insisté sur trois dimensions :

- L'importance de privilégier les aménagements les plus sécuritaires pour les vélos de type « pistes cyclables » séparées des voitures ;
- L'importance d'assurer la continuité des itinéraires en traitant les ruptures urbaines, notamment causées par les grandes infrastructures routières, et naturelles ;
- L'importance d'équiper le territoire en stationnements vélo en identifiant les manques actuels pour chaque territoire (stationnements auprès d'équipements ou dans des zones d'activité mais aussi stationnement résidentiel quand les immeubles ne sont pas dotés de local à vélos, etc.). Les solutions proposées doivent être diverses pour s'adapter aux différents besoins (simples arceaux, stationnements sécurisés pour utilisations régulières mais aussi plus occasionnelles).

► Un réseau cyclable qui doit mailler le territoire

Le développement du réseau cyclable doit être envisagé à l'échelle du territoire avec un potentiel particulier du vélo pour les déplacements d'échanges entre le centre et le périurbain à exploiter. Les débats ont ainsi largement souligné l'importance d'un réseau cyclable qui maille le territoire et ne se limite pas au cœur urbain. Ce développement doit également concerner des espaces jusqu'ici peu accueillants pour les cyclistes comme les zones d'activité.

De la même manière, les services « vélos », comme les systèmes de location, doivent être proposés plus largement aux communes périphériques, voire rurales.

► Un développement du vélo qui doit se faire dans une logique intermodale

Les débats ont également convergé pour souligner l'importance d'envisager le développement du vélo dans une logique intermodale en considérant le vélo comme un mode de rabattement vers les points d'arrêt structurants de transports collectifs ce qui implique d'assurer une desserte cyclable de qualité, des conditions de stationnements sécurisées, etc. La possibilité d'embarquer facilement les vélos à bord des transports collectifs (bus, tramway, train) a également été régulièrement demandée.

► La marche à pied : un mode central à ne plus oublier

Les différentes instances de concertation insistent pour voir la marche reconnue comme un mode de déplacement à part entière justifiant une politique dédiée.

Les débats ont montré les besoins existants en termes de qualité des aménagements piétons, de franchissement des ruptures urbaines ou encore de jalonnement et de signalétique. Centrale dans les déplacements du quotidien, la marche nécessite des aménagements sur l'ensemble du territoire et non seulement dans les plus grandes centralités.

La question de la marche à pied a également été l'occasion de souligner, au-delà de la place du piéton, l'enjeu de reconquérir certains espaces dominés par la voiture au profit d'un cadre de vie plus apaisé et sain comme le long de la rocade sud ou des berges du Drac.

► Accompagner ces évolutions en s'attaquant aux mauvais comportements et en prévenant les conflits entre usagers

La multiplication des situations de conflits entre usagers de la rue (automobilistes, cyclistes, piétons, piétons « à roulette »...) est pointée comme un effet collatéral du développement des modes actifs et alors que la voiture reste bien souvent prédominante.

Les échanges s'accordent sur la nécessité d'accroître la sensibilisation de tous les usagers aux bons comportements pour un partage serein de l'espace public. Les incivilités et comportements dangereux, y compris de la part des cyclistes, doivent néanmoins faire l'objet d'une politique davantage répressive.

6 UNE FORTE ATTENTE POUR LE RENFORCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

L'amélioration de l'offre de transports collectifs constitue un élément central dans les contributions issues des différents dispositifs de concertation. Cette amélioration renvoie à plusieurs dimensions :

► Améliorer la performance des transports collectifs

Les attentes exprimées au cours de la concertation concernant les transports collectifs renvoient à l'idée d'une amélioration de leur performance globale en réduisant les temps de parcours (voies dédiées sur les axes congestionnés, meilleure coordination de l'offre pour optimiser les correspondances, développement des lignes « express » rapides en desservant peu d'arrêts...) ou encore en accroissant les amplitudes horaires et les fréquences. Abordées, les questions de confort et de service connexes apparaissent néanmoins secondaires par rapport à l'efficacité du déplacement lui-même.

► Compléter la couverture du territoire en desservant mieux les territoires périphériques

Face au constat d'une offre déjà fortement développée dans le centre de la métropole, les demandes de renforcement de la desserte des territoires périphériques et ruraux sont fortement affichées que ce soit par l'extension de lignes existantes, la création de nouvelles lignes ou encore par le renforcement de l'offre existante (fréquence et amplitude).

Ces demandes rejoignent également celles d'une structuration moins centralisée du réseau de transports collectifs en facilitant davantage les relations directes entre les centralités du territoire, sans nécessairement passer par Grenoble.

À ce titre, le développement des transports par câble est revenu régulièrement comme une solution pour la desserte de territoires enclavés.

La desserte des zones d'activité a également été pointée comme actuellement insuffisante. Les possibilités d'adaptation ou de création de lignes structurantes desservant les pôles d'emplois les plus denses sont ainsi à étudier. Des solutions spécifiques (navettes...) sont également à étudier à l'échelle de chaque zone, en lien avec les entreprises concernées.

► Faciliter le rabattement des automobilistes sur les transports collectifs par des parcs-relais adaptés

Alors qu'il est difficile de proposer une offre importante de transports collectifs urbains en chaque point du territoire, les différentes instances de concertation ont conclu à la pertinence d'une stratégie fondée sur des plateformes multimodales en amont des zones de congestion pour faciliter et encourager le rabattement vers les transports collectifs structurants. La création de nouveaux parcs-relais a ainsi été fortement approuvée.

La localisation de ces plateformes multimodales est soulignée comme stratégique, à la fois pour s'assurer d'un bon maillage du territoire aux différentes portes d'accès du cœur métropolitain et, localement, pour s'assurer de la réussite de leur intégration urbaine et de leur accessibilité, en voiture mais aussi à pied ou encore à vélo.

Les différents groupes ont également insisté sur l'importance de voir ces plateformes desservies par une offre de transports multimodale performante pour accéder au centre et dans laquelle les transports collectifs ont une place centrale. La connexion directe au réseau routier est également importante pour faciliter l'arrivée des automobilistes.

Enfin, un effort devra être fait en matière de communication, de signalétique mais aussi de simplicité de fonctionnement des parcs-relais pour faciliter leur utilisation. Le panel citoyen imagine même en faire des lieux de vie proposant des services de proximité, des loisirs, etc. qui les rendraient ainsi d'autant plus attractifs.

► Une tarification qui doit être plus incitative sans nécessairement atteindre la gratuité

La tarification des transports collectifs a été identifiée au sein des différents dispositifs de concertation comme un levier pour accroître leur attractivité. Néanmoins, derrière cette idée consensuelle, les discussions au sein de chaque groupe ont montré des divergences sur l'opportunité de pousser cette logique jusqu'au principe de la gratuité pour des questions de financement mais aussi de valorisation du service proposé. L'idée qui ressort au final est l'opportunité d'étudier les différentes approches de tarification (tarification unique, à la distance, par zone, gratuité, etc.) pour identifier les adaptations à apporter au système actuel.

L'intégration tarifaire entre les différentes offres de mobilité, y compris sur un territoire plus large que la seule métropole, est également soulignée comme une piste importante à travailler pour faciliter les pratiques intermodales et multimodales.



7 ACCOMPAGNER LA TRANSITION VERS DE NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE

► D'abord, un changement de pratiques vers la voiture partagée à rechercher

Plus que l'objet «voiture» lui-même, la concertation met en avant une volonté commune d'en voir ses usages changer, en particulier au profit d'une voiture partagée sous des formes diverses : auto partage, copropriété, covoiturage, taxis collectifs, etc. Le numérique est souligné comme un moyen pouvant faciliter largement ces nouvelles pratiques qui doivent également être accompagnées par des actions de communication.

► Ensuite, un changement de motorisation : la voiture électrique, une solution à envisager mais avec précautions

Les débats au sein des différents dispositifs de concertation, à l'exception de la plateforme en ligne, ont penché en faveur du développement des véhicules électriques avec différentes propositions pour accompagner cette transition (promotion et test, aides financières, développement des bornes de recharge, voies réservées et facilités de stationnement...). Les contributions mettent en avant l'adaptation de cette technologie aux déplacements du quotidien et les impacts positifs attendus, notamment sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre.

La teneur des contributions en ligne se distingue comme étant nettement plus critique. Au sein des différentes instances de concertation, les débats ont également fortement souligné les limites de l'électrique pour signifier qu'il ne fallait en faire ni une excuse à la persistance d'un modèle centré sur la voiture individuelle, ni y voir une solution miracle.

Le déploiement de la voiture électrique doit ainsi se préoccuper des impacts environnementaux, notamment liés à la production même de l'électricité ou encore au cycle de vie des batteries. Il ne faut pas se fermer aux autres motorisations existantes ou en développement (voitures hybrides, à hydrogène...). Les échanges soulignent également le non-progrès que constitue la motorisation électrique sur certains enjeux comme celui de l'occupation de l'espace public.

8 LE STATIONNEMENT : LEVIER POUR ENCOURAGER LE REPORT MODAL ET AMÉLIORER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

La question du stationnement est apparue comme un levier clé pour encourager au report modal vers des alternatives à l'usage individuel de la voiture.

À l'ordre du jour d'un des séminaires d'élus, le débat sur la stratégie de stationnement, à la frontière entre urbanisme et déplacements, a montré l'importance d'une approche territorialisée prenant en compte les besoins des différents territoires dans un cadre stratégique commun, qui favorise la rotation des voitures en stationnement dans les centralités commerçantes et de services, mutualise les usages en optimisant la fréquentation des parcs en ouvrage et des parcs privés existants et encourage le rabattement des automobilistes vers les autres offres de transport en amont des congestions récurrentes d'accès à l'agglomération.

L'Atelier des acteurs économiques et sociaux a particulièrement insisté sur ce dernier point en appelant une réflexion sur les parcs-relais et aires de covoiturage à une échelle élargie dépassant les frontières de la métropole.

L'ADHÉSION À UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES POUR ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT ET POUR UNE PLUS GRANDE FACILITÉ D'USAGES

9 CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT : DONNER LA POSSIBILITÉ, CONVAINCRE, ACCOMPAGNER... PLUTÔT QUE CONTRAINDRE

► Créer les conditions du changement de comportement avec des offres performantes

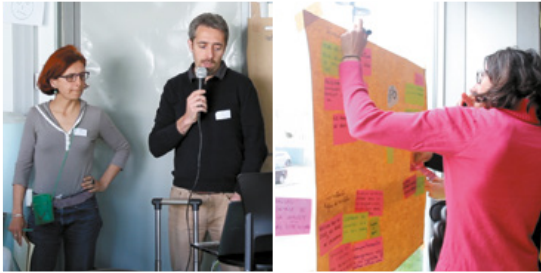
La question des leviers pour favoriser les changements de comportement a été au cœur des discussions animées tout au long de la concertation. Il ressort globalement des échanges que la stratégie suivie doit d'abord consister à créer les conditions du changement de pratiques par le développement de solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture crédibles et performantes. Sur cette base, les changements de comportement doivent être recherchés dans des logiques incitatives et d'accompagnement.

► Ne pas favoriser la voiture mais ne pas la contraindre directement

La contrainte ne constitue pas une solution souhaitée par les participants des différentes instances. Il s'agit tout au plus de ne pas favoriser l'usage individuel de la voiture ou de valoriser et faciliter les autres pratiques.

Les débats sur la limitation des conditions de circulation ou encore sur l'utilisation du stationnement comme levier dissuasif généralisé quant à l'utilisation de la voiture individuelle ont été, par exemple, globalement timides.

La question du développement de nouvelles infrastructures routières a fait l'objet d'une opposition de principe au sein du panel citoyen. La majorité des participants s'est ainsi montrée fortement opposée à des investissements qui limiteraient les moyens engagés pour d'autres modes et qui risqueraient d'appeler encore plus de voitures. Une minorité y était plus favorable dans une logique de fluidification du trafic. La question de l'opportunité d'infrastructures routières pour détourner les flux de transit a trouvé un point d'accord dans la proposition de réaliser des études pour en déterminer l'impact réel à en attendre.



► Des actions de promotion et d'incitation pour un changement volontaire de comportements

Les logiques d'action proposées renvoient ainsi largement à des actions de communication et d'incitation. À travers les différentes propositions émises se dessinent des recommandations sur les stratégies de communication à suivre :

- Répondre à un besoin persistant de faire connaître l'offre existante;
- Développer des actions de communication plus ciblées en fonction des publics particuliers visés;
- Convaincre par la pratique en faisant tester les différentes offres en situation réelle (abonnements offerts...);
- Chercher à jouer sur les habitudes pour ancrer les changements de comportement en privilégiant des actions inscrites dans la durée plutôt que ponctuelles ou encore en proposant un accompagnement au changement de comportement;
- S'appuyer sur des relais en proximité des usagers comme les entreprises, notamment dans le cadre des Plans de Mobilités, ou les communes (informations de proximité).

Les logiques d'incitation passent par le développement d'avantages donnés à certaines pratiques leur conférant une efficacité accrue (voies réservées, places de stationnement réservées, etc.) ou des aides individuelles (indemnité kilométrique vélo, aides à l'acquisition, etc.).

10 UNE PLACE CENTRALE DONNÉE À L'INFORMATION MULTIMODALE

Au-delà de la communication, les échanges ont montré l'importance de l'information dans les nouvelles pratiques de mobilité que le territoire cherche à promouvoir. Multimodalité et intermodalité nécessitent des pratiques plus souples, des recherches d'optimisation constante des déplacements, etc. à l'inverse de pratiques inscrites dans des habitudes plus régulières.

Le développement d'un service d'information multimodale plus performant est ainsi pointé comme un besoin incontournable. Les participants soulignent tout d'abord un enjeu de centralisation et de coordination de l'information sur les différentes offres de transport avec, par exemple, la proposition d'un « club information multimodale » formulée lors de l'Atelier des Acteurs économiques et sociaux, ou encore – dans le cadre du panel citoyen – la proposition d'un « site internet unique » pour tous les modes de transport.

Les calculateurs de trajets intermodaux existants doivent être diffusés plus largement et pourraient intégrer de nouvelles informations, comme le coût des différentes solutions possibles ou encore l'impact environnemental. Le développement d'un outil d'information en temps réel en matière de stationnement est également proposé.



A series of horizontal dashed lines for writing, spanning the width of the page.

