

3

La stratégie d'organisation des mobilités à l'horizon 2030

DU DIAGNOSTIC À LA STRATÉGIE D'ORGANISATION DES MOBILITÉS

LES ENJEUX ISSUS DU DIAGNOSTIC : ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS SOCIÉTALES ET ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS

Le territoire métropolitain entretient des relations fortes avec les espaces voisins et les pratiques de mobilité sont différentes selon le type de flux, de public, selon le territoire et selon les temporalités des activités.

→ Offrir un panel de solutions de mobilité adaptées à chaque situation.

Les comportements de mobilité ont évolué depuis le début des années 2000, notamment en faveur des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Selon le panel citoyen du PDU, les individus sont prêts à changer leurs comportements vers des mobilités plus durables, mais ont besoin d'être accompagnés pour cela, et souhaitent garder une capacité de choix.

→ Accompagner, conforter et amplifier ces évolutions de comportement.

L'usage des transports collectifs est en constante progression. Néanmoins, les dessertes ferroviaires sont insuffisamment attractives, par manque de fiabilité.

→ Poursuivre les efforts de développement et de fiabilisation du réseau de transports collectifs, en le structurant autour de l'armature ferroviaire.

La voiture reste largement utilisée, et son taux d'occupation est faible, en particulier pour les déplacements domicile-travail. Le parc de véhicules (voitures et poids lourds) est aujourd'hui très majoritairement diésélisé et se renouvelle lentement. Cela a des incidences importantes sur la congestion routière, la qualité de l'air, le climat et la santé publique.

→ Développer l'usage partagé des voitures et accélérer la transition du parc de véhicules.

La logistique urbaine est en mutation, du fait des renforcements des réglementations environnementales et de l'essor du e-commerce. Le transport de marchandises, dont le bon fonctionnement est indispensable pour le dynamisme économique du territoire, pèse fortement sur les émissions de polluants (air, bruit) et de gaz à effet de serre.

→ Intégrer la logistique dans l'aménagement de la ville et faire de la réglementation un levier de performance et d'innovation en faveur de la qualité de vie et de la santé.

Le contexte général de raréfaction des finances publiques pèse à la fois sur les capacités d'investissement du SMTC et sur la nécessité de maîtriser les dépenses de fonctionnement, d'autant plus que le maintien de la qualité de service du réseau de transports collectifs prend une part de plus en plus importante dans le budget du SMTC (du fait du renouvellement nécessaire du parc et des voies du tramway, qui vient de fêter ses 30 ans, ainsi que du fait de l'évolution des systèmes billettique et d'exploitation).

→ Maîtriser les coûts et les dépenses.

La demande de mobilité va poursuivre sa progression d'ici 2030, mais les évolutions sociétales, démographiques et technologiques auront des incidences importantes sur les pratiques de mobilité : vieillissement de la population, risque de précarité énergétique pour les ménages modestes fortement dépendants de la voiture, émergence de nouveaux services rendus possibles grâce à l'essor du numérique et de l'économie collaborative, arrivée des véhicules autonomes...

→ Anticiper les évolutions sociétales et créer les conditions qui feront des évolutions technologiques une opportunité.

Horizon 2030



© Biassu

LES GRANDS LEVIERS

- ▶ **L'accompagnement au changement des comportements de mobilité** vers les modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture : marche, vélo, transports collectifs, covoiturage prévu ou spontané.
- ▶ La réduction des longueurs de déplacements grâce à **une organisation urbaine plus favorable à la proximité**, des pôles de vie confortés, une meilleure prise en compte des temporalités, un soin apporté à l'environnement et à la nature, et l'amélioration des franchissements des grandes coupures qui marquent le territoire (rivières, grandes voiries, voies ferrées, grands îlots peu franchissables).
- ▶ **L'accompagnement et l'accélération de l'évolution technologique des véhicules** (voitures et poids lourds), vers des motorisations alternatives aux carburants fossiles.
- ▶ **L'optimisation des livraisons et des transports de marchandises**, pour favoriser des circuits plus courts, et renforcer les alternatives à la route.



UN PDU DE SERVICES ET D'ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT : LES 9 PRINCIPES DE LA STRATÉGIE

- 1 Développer le bouquet de services de mobilité.
- 2 Miser sur l'accompagnement au changement, avec des actions ciblées selon les publics.
- 3 Proposer des solutions de mobilité différenciées selon le type de flux et de territoire.
- 4 Accompagner la transition énergétique des véhicules et le développement de la voiture partagée.
- 5 Donner à la voiture sa juste place pour apaiser et partager l'espace public.
- 6 Aller vers une logistique urbaine plus durable.
- 7 Assurer une bonne articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement
- 8 Mobiliser tous les acteurs et les citoyens.
- 9 Mettre en œuvre un schéma multimodal au service des principes précédents :
 - ▶ Développer l'usage de la marche.
 - ▶ Tripler l'usage du vélo.
 - ▶ Renforcer l'attractivité des transports collectifs.
 - ▶ Faciliter l'intermodalité et organiser l'essor du covoiturage et de covoiturage spontané organisé.
 - ▶ Fiabiliser le fonctionnement du réseau viaire pour accompagner le développement des alternatives à l'autosolisme.
 - ▶ Organiser le stationnement au service de l'attractivité des centralités, du report modal et de l'évolution de l'usage des voitures.
 - ▶ Améliorer les connexions avec le périurbain et les grands réseaux, en valorisant le ferroviaire et la multimodalité.

Chacun des 9 principes de la stratégie est détaillé ci-après.

DÉVELOPPER LE BOUQUET DE SERVICES DE MOBILITÉ

Les services de mobilité offrent des alternatives à la possession ou à l'usage individuel de la voiture. Tout en confortant la qualité de service des transports collectifs et de l'intermodalité, notamment via l'aménagement des pôles d'échanges, l'objectif sera de renforcer le rôle d'autres services qui peuvent produire un effet-levier important sur les pratiques de mobilité :

- ▶ **La mobilité connectée** (cf. Actions 4.1 à 4.5), qui s'appuie sur la large diffusion des smartphones : information multimodale en temps réel, calculateur d'itinéraires intégrant tous les modes de déplacements y compris la marche et le vélo, paiement en ligne, mise en relation pour le covoiturage, réservation d'un véhicule d'autopartage, ou d'une place de consigne vélo...
- ▶ **La tarification multimodale** à l'échelle du bassin de déplacements, accompagnée d'un système billettique renouvelé (cf. Action 1.1 Pass Mobilité), qui facilite l'usage des transports collectifs et des services de mobilité pour les usagers, et qui intègre tous les modes de déplacement, pour les trajets habituels et occasionnels ;
- ▶ **L'autopartage** (cf. Action 12.4.) qui offre la possibilité d'avoir facilement accès à une voiture en cas de besoin ponctuel : il s'agit d'un levier majeur pour inciter les ménages à moins posséder de voitures et garantir le droit à la mobilité de ceux qui n'en possèdent pas ;
- ▶ **Le covoiturage prévu à l'avance ou spontané** (cf. Actions 12.1, 12.2, 12.3), qui dispose d'un important potentiel de développement, notamment pour la desserte des territoires périurbains, ruraux et de montagne ;
- ▶ **Les services associés au vélo** (location, stationnement et consignes sécurisées, ateliers de réparation... cf. Actions 7.2 et 7.3.), qui permettent de soutenir le développement de l'usage de ce mode de transport ;
- ▶ **Les pédibus et vélobus** (cf. Action 3.3.), qui permettent d'inciter les enfants et leurs parents à se rendre à pied ou en vélo à l'école ;
- ▶ **Le jalonnement** (signalétique, plans, marquage au sol, indication des temps de parcours... - cf. Actions 6.3. et 7.1.), qui facilite tous les déplacements, et invite à prendre conscience des ressources accessibles à pieds, à vélo ou en transports collectifs. Le jalonnement dynamique de l'accès aux parcs de stationnement (cf. Action 14.2.) permet en outre de limiter le trafic parasite lié aux automobilistes qui « cherchent » une place.



Vélobus
© SMTC



Animation
Métromobilité
© SMTC

MISER SUR L'ACCOMPAGNEMENT AU CHANGEMENT, AVEC DES ACTIONS CIBLÉES SELON LES PUBLICS

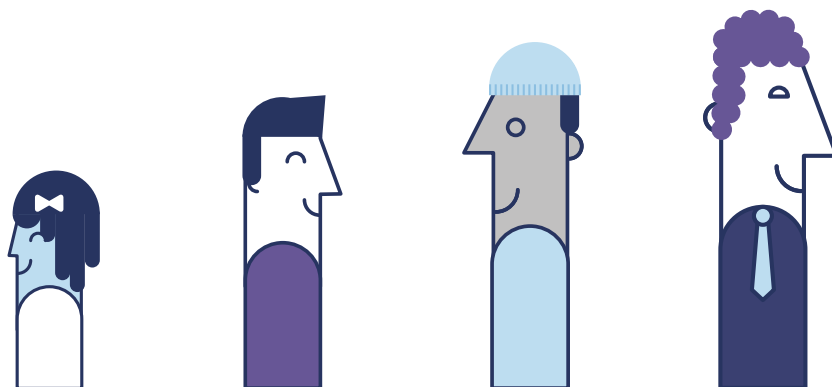
L'ambition est d'aller au-devant des individus, pour « **créer le déclic** » qui incite à expérimenter des nouvelles façons de se déplacer, puis à changer ses habitudes. Cela implique notamment de :

- **Communiquer de façon globale**, pour faire connaître la réalité des coûts des différents modes de déplacements, dissiper les préjugés *[cf. Actions 2.1 et 2.2]*.
- **Communiquer de façon ciblée, en direction :**
 - **des individus concernés par un changement de vie** (déménagement, nouveau lieu de travail, évolution de situation familiale...), car ces situations sont propices à une remise en cause des habitudes *[cf. Actions 2.2 et 2.3]*;
 - **des publics fragiles** *[cf. Actions 2.2. et 2.3]*;
- **Inciter à expérimenter l'usage des modes alternatifs** (défis, animations, *cf. Action 2.2.*), **faciliter leur usage occasionnel**...
- **Proposer une information claire, pratique et accessible** sur les différentes solutions de mobilité, pour aider les individus à organiser et optimiser leurs déplacements *[cf. Actions 2.1., 4.1. et 4.3.]*, ce qui implique également de coordonner les acteurs dans le cadre d'un « club de l'information multimodale » à l'échelle du bassin de vie de la région grenobloise *[cf. Action 4.4]*;

▸ **Faire émerger un réseau « d'ambassadeurs de la mobilité »** dans les communes, les centres d'action sociale, les associations, les entreprises, les lieux culturels... *[cf. Action 2.4.]*;

▸ **Développer et actualiser régulièrement les plans de mobilité d'entreprises, d'administrations ou d'établissements scolaires** *[cf. Actions 3.1. et 3.3.]*.

Cette ambition doit se décliner de façon ciblée en fonction des différents types de publics, afin de toucher l'ensemble des habitants et des usagers avec des solutions adaptées aux différents besoins.



ENFANTS

Les inciter à marcher ou pédaler vers l'école et en faire des ambassadeurs du changement

- ▶ Développer des actions de sensibilisation des enfants pour les inciter à utiliser la marche et le vélo pour se rendre à l'école. En effet, prendre l'habitude de se déplacer à pied et à vélo dès l'enfance augmente la probabilité d'utiliser régulièrement les modes actifs une fois devenu adulte;
- ▶ Aménager des «rues-écoles», pour améliorer la sécurité des cheminements piétons et cycles autour des écoles;
- ▶ Soutenir les vélobus et pédibus.

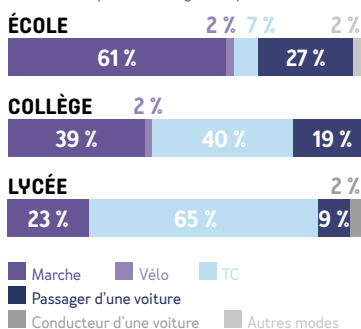
ADOLESCENTS

Accompagner la prise d'autonomie et libérer les parents des contraintes de l'accompagnement

- ▶ Limiter le phénomène du «parent-taxi»;
- ▶ Inciter les adolescents à marcher, à pédaler, à prendre les transports en commun, à utiliser le covoiturage spontané;
- ▶ Prendre l'habitude des modes alternatifs;
- ▶ Soutenir les plans de mobilité des établissements scolaires;
- ▶ Améliorer la sécurisation des cheminements piétons-cycles en lien avec les établissements scolaires et équipements fréquentés par les adolescents;
- ▶ Soutenir les projets pédagogiques autour des mobilités durables.

Part de chaque mode dans les déplacements liés aux établissements scolaires

Source : Enquête Ménages Déplacements 2010



Entre 2002 et 2010, la part de la marche et des transports collectifs a augmenté dans les déplacements des habitants de la grande région grenobloise vers les écoles, au détriment de la voiture (-3 points).

Par contre, durant cette même période, la part des modes actifs a nettement reculé vers les collèges (-8 points pour la marche, -1 pour le vélo) au profit de la voiture, et vers les lycées (-4 points pour la marche, -1 pour le vélo), au profit des transports collectifs.

La métropole compte
41 000 enfants
 de 3 à 10 ans et
33 000 jeunes
 de 11 à 17 ans.

Source : INSEE (recensement général de la population 2014)

JEUNES ADULTES

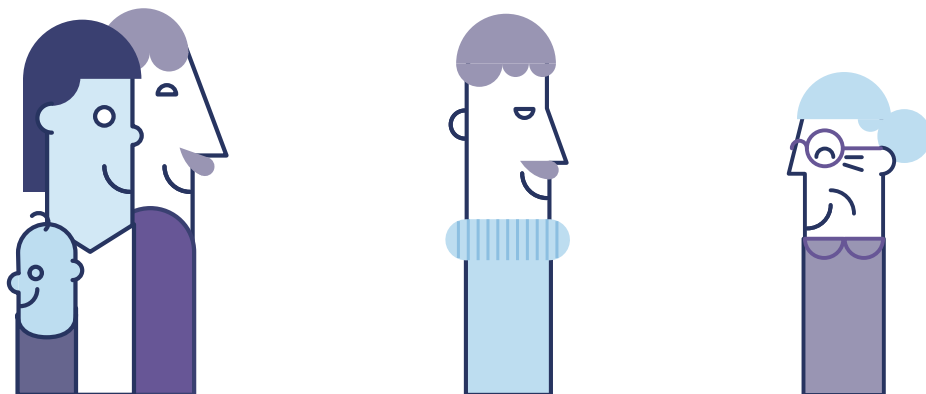
Retarder ou éviter l'acquisition de la première voiture

- ▶ Éviter que l'usage de la voiture devienne une habitude dominante chez les jeunes conducteurs, en favorisant l'usage des modes alternatifs;
- ▶ Prendre en compte le fait que les jeunes adultes sont particulièrement exposés à la précarité économique;
- ▶ Soutenir les plans de mobilité dans les établissements d'enseignement supérieur et chez les employeurs;
- ▶ Sensibiliser les différents services sociaux pouvant intervenir auprès des jeunes adultes (CROUS, missions locales, Pôle Emploi...);
- ▶ Faire connaître le service d'autopartage.

58 000 jeunes adultes

de 18 à 24 ans, habitent sur le territoire métropolitain. Tous ne sont pas étudiants : 20 000 jeunes de 15 à 24 ans ont un travail (mais peuvent être étudiants en parallèle) et 7 000 sont chômeurs.

Source : INSEE (recensement général de la population 2014)



ACTIFS ET EMPLOYEURS

Des plans de mobilité pour aller au travail autrement et favoriser le télétravail partiel

- Accompagner le développement des Plans De Mobilité (PDM). L'élaboration d'un PDM est obligatoire pour toute entreprise regroupant au moins 100 travailleurs sur un même site. Sur le territoire de la métropole, cette obligation concerne environ 270 établissements qui emploient 99 000 salariés au 31 décembre 2015;
- Inciter les actifs à se tourner vers la marche, le vélo, les transports collectifs et le covoiturage;
- Soutenir le développement du télétravail partiel et des tiers-lieux d'activité;
- Inciter les employeurs à adapter leurs horaires pour faciliter l'articulation entre la vie professionnelle et la vie privée.

En 2014,
221 000 emplois
étaient offerts sur le territoire
de la métropole et 63 % des
actifs qui les occupent viennent
habituellement au travail
en voiture.

Source : INSEE (recensement général
de la population 2014), INSEE
(fichier CLAP)

JEUNES RETRAITÉS

Les accompagner dans l'évolution de leurs comportements de mobilité

- Mettre en place des campagnes de conseils individualisés pour accompagner le changement d'habitude, lié au passage à la retraite;
- Mobiliser les jeunes retraités comme ambassadeurs de la mobilité ou comme animateurs-accompagnateurs de vélobus et pédibus.

En 2014,
la métropole accueillait
60 000
personnes âgées
de 60 à 74 ans

en hausse de 10 % par rapport à
2009. Ces jeunes retraités ont
largement vécu avec l'automobile
et continuent à se déplacer
beaucoup, notamment pour les
achats et les loisirs.

Source : INSEE (recensement général
de la population 2014)

PERSONNES TRÈS ÂGÉES

Accompagner la réduction des capacités à se déplacer de façon autonome

- Poursuivre les efforts de mise en accessibilité des espaces publics et du réseau de transports collectifs.

En 2014,
la métropole accueillait
38 500 personnes
de 75 ans et plus

en hausse de 12 % par rapport
à 2009. Cette augmentation
rapide est appelée à se prolonger
au-delà de 2030 compte
tenu de l'arrivée au « grand
âge » des générations issues du
baby-boom.

Source : INSEE (recensement général
de la population 2014)

NOUVEAUX ARRIVANTS ET PERSONNES QUI DÉMÉNAGENT

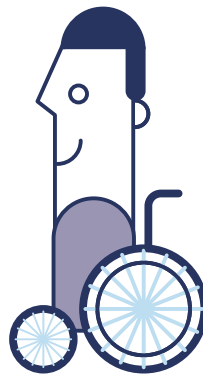
Prévoir un accompagnement spécifique pour aider à prendre des nouvelles habitudes de déplacement



En 2014,
**environ 15 %
des métropoli-
tains**

ne vivaient pas dans le même logement un an auparavant.

Source : INSEE (recensement général de la population 2014)



PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

Promouvoir l'accessibilité universelle des espaces publics et des services de mobilité

- Intégrer le principe de « **conception universelle** » dès la définition du programme du projet concernant l'espace public, pour prendre en compte les besoins de l'ensemble des utilisateurs et ce de façon non discriminatoire. Ce principe induit un surcoût marginal lorsqu'il est intégré dans la définition du projet et permet d'éviter ensuite de nombreux travaux et aménagements destinés à remédier à un défaut d'accessibilité. Il ne se limite pas à l'accessibilité physique des espaces : il intègre aussi la clarté et la lisibilité des aménagements, du mobilier urbain, de la signalétique...;
- Poursuivre les actions engagées en termes de mise en accessibilité des arrêts de transports collectifs et des matériels roulants, conformément aux schémas directeurs d'accessibilité — agendas d'accessibilité programmée (SDA-Ad'Ap) pour les différents réseaux de transports collectifs, ainsi que le déploiement de dispositifs d'information accessibles à tous les usagers;



MÉNAGES AUX REVENUS MODESTES ET PERSONNES EN INSERTION

Lever les freins liés à l'accès à la mobilité

- Conforter, étendre et mieux faire connaître les dispositifs existants de formation et de conseil en mobilité, d'auto-école citoyenne, de garage solidaire, de location de véhicules à tarif modéré... proposés par la plateforme mobilité-emploi insertion et diverses associations.

- Conforter et faire connaître la tarification solidaire des services de mobilité, offrant une modulation du tarif des abonnements en fonction du revenu des ménages;
- Étudier l'extension de la tarification solidaire vers l'ensemble des services de mobilité.

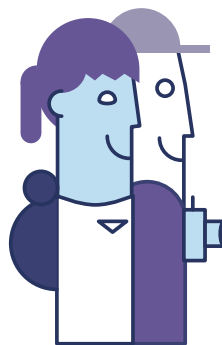
Le revenu médian par unité de consommation est de

1720 €/mois

sur le territoire métropolitain.

Les 10 % des ménages les plus pauvres déclarent un revenu mensuel inférieur à 610 €/mois par unité de consommation.

Source : Données 2011 ou 2012 extraites du cahier thématique revenus-précarité de l'OBS'Y de 2014



TOURISTES ET EXCURSIONNISTES

Faciliter l'accès aux sites touristiques, culturels, sportifs et de loisirs par les modes alternatifs à l'usage de la voiture individuelle

- Faciliter l'accès à un bouquet de services de mobilité pouvant inclure une offre de voitures partagées pour les touristes et excursionnistes;

PROPOSER DES SOLUTIONS DE MOBILITÉ DIFFÉRENCIÉES SELON LE TYPE DE FLUX ET DE TERRITOIRE



À L'INTÉRIEUR DU CŒUR MÉTROPOLITAIN, FAVORISER LES MODES ACTIFS, LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'AUTOPARTAGE, POUR RÉDUIRE ENCORE LE NOMBRE DE DÉPLACEMENTS EN VOITURE ET L'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MÉNAGES

L'enjeu majeur, sur ce territoire plat et globalement bien desservi en transports collectifs, est de **développer l'usage des modes actifs, et de renforcer encore l'attractivité des transports collectifs.**

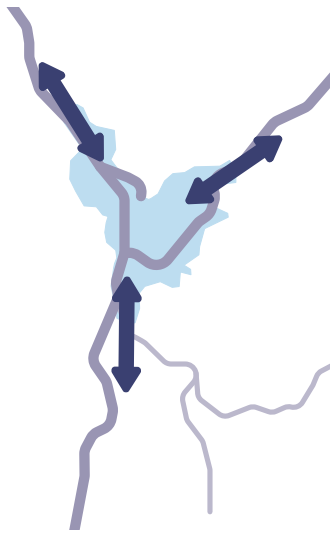
Il s'agira également de **soutenir la réduction du taux d'équipement automobile des ménages qui habitent le cœur métropolitain** (tendance observée depuis le début des années 2000), en favorisant l'essor des modes alternatifs et en développant l'autopartage, avec un maillage de stations accru.

LE SAVIEZ-VOUS ?

On dénombre plus de **430 000 déplacements quotidiens** au volant d'une voiture en interne au cœur métropolitain, avec une distance moyenne parcourue pour ces déplacements qui est faible (moins de 5 km par déplacement en voiture).

Source : Enquête Ménages Déplacements 2010 de la grande région grenobloise

MODE	PARTS MODALES : ÉVOLUTION 2002-2010	PARTS MODALES : AMBITION 2010-2030	PRINCIPALES ACTIONS
 Vélo	3% → 4%	++	Mise en œuvre du « plan vélo » ▶ Aménagements cyclables Chronovélo ▶ Développement du stationnement vélo ▶ Poursuite du développement du service Métrovélo ▶ Actions d'apprentissage de l'usage du vélo
 Transports en commun	14% → 17%	+	▶ Maillage du réseau tramway ▶ Renforcement des lignes de bus ▶ Mise en service de la liaison par câble ▶ Aménagement des pôles d'échanges,
 Piéton	33% → 34%	+	▶ Réalisation des projets Cœur de Ville – de Villages – Cœurs de Métropole ▶ Mise en œuvre d'un « plan piéton »
 Passager d'une voiture (covoiturage)	11% → 10%	=	▶ Encouragement général au covoiturage
 Au volant d'une voiture	39% → 35%	--	▶ Apaisement et partage des espaces publics au profit des modes actifs et des transports collectifs ▶ Réduction de l'offre de stationnement de longue durée pour les non-résidents dans les centralités et pôles d'emplois bien desservis par les modes alternatifs



POUR LES DÉPLACEMENTS D'ÉCHANGES ENTRE LE CŒUR MÉTROPOLITAIN ET LE RESTE DE LA MÉTROPOLE ET DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE, FAVORISER LES TRANSPORTS COLLECTIFS, LE COVOITURAGE ET L'INTERMODALITÉ POUR RÉDUIRE LES KILOMÈTRES PARCOURUS AU VOLANT D'UNE VOITURE

L'enjeu majeur pour ces déplacements, qui empruntent très majoritairement les quelques grands axes routiers pénétrant vers le cœur métropolitain, est de **développer l'attractivité des transports collectifs structurants d'accès au cœur métropolitain, au premier rang desquels les lignes TER, et de développer le covoiturage**, en particulier pour les déplacements domicile-travail.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Pour ce type de flux, on dénombre environ **230 000 déplacements quotidiens** au volant d'une voiture, avec une moyenne de 19 km parcourus par déplacement.

Source : Enquête Ménages Déplacements 2010 de la grande région grenobloise

MODE	PARTS MODALES : ÉVOLUTION 2002-2010	PARTS MODALES : AMBITION 2010-2030	PRINCIPALES ACTIONS
 Transports en commun	9% → 14%	++	- Renforcement du réseau ferroviaire, nouvelles haltes - Renforcement des lignes périurbaines de car / de bus, aménagements de priorité notamment sur autoroutes - Amélioration des liaisons bus et cars depuis l'ensemble des communes périurbaines, rurales ou de montagne de la métropole, avec les gares et arrêts des lignes périurbaines structurantes - Développement des parcs-relais, pôles d'échanges, et de l'intermodalité entre les transports collectifs et le vélo - Mise en place d'une tarification intégrant les différents réseaux de transport à l'échelle de la grande région grenobloise - Mise en place d'un tram-train ou tramway pour la desserte du Grand Sud
 Passager d'une voiture (covoiturage)	14% → 13% Passager auto	++ Passer de 1,06 à 1,4 personne/voiture sur les navettes domicile-travail	- Développement des aires de covoiturage - Mise en place de lignes de covoiturage spontanées, pour la desserte des communes périurbaines, rurales ou de montagne ainsi que des secteurs de coteaux - Appui aux employeurs pour organiser le covoiturage entre employés dans le cadre des Plans De Mobilité - Amélioration des outils de mise en relation des passagers et des conducteurs - Voies réservées au covoiturage sur autoroute et d'autres avantages pour les covoitureurs
 Vélo	0% → 1%	+	- Soutien à l'essor du vélo à assistance électrique - Mise en place du réseau structurant vélo en articulation avec les territoires voisins
 Piéton	0% → 1%	=	Amélioration des cheminements vers les gares et arrêts des lignes de transports collectifs
 Au volant d'une voiture	77% → 72%	--	Réduction de l'offre de stationnement de longue durée pour les non-résidents dans les centralités et pôles d'emplois bien desservis par les modes alternatifs



À L'INTÉRIEUR DES TERRITOIRES PÉRIURBAINS DE LA MÉTROPOLE, FAVORISER LES MODES ACTIFS ET LES USAGES PARTAGÉS DE LA VOITURE POUR INVERSER LA PROGRESSION DE L'USAGE DE LA VOITURE ET DU TAUX D'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MÉNAGES

L'enjeu majeur pour ces déplacements est de **rendre plus attractifs et sécurisés l'usage des modes actifs et de proposer des nouveaux services de mobilité** offrant des alternatives efficaces à l'usage individuel de la voiture.

Cela permettra par ailleurs de **contenir la progression du taux d'équipement automobile des ménages qui habitent ces territoires**, en limitant notamment l'achat d'une deuxième voiture.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les déplacements au volant d'une voiture pour ce type de flux ne représentent « que » 62 000 déplacements quotidiens. Néanmoins, ces déplacements sont très dépendants de la voiture individuelle, avec une part modale de celle-ci en hausse entre 2002 et 2010, alors que la longueur moyenne de ces déplacements est faible (moins de 5 km par déplacement).

Source : Enquête Ménages
Déplacements 2010 de la grande région grenobloise

MODE	PARTS MODALES : ÉVOLUTION 2002-2010	PARTS MODALES : AMBITION 2010-2030	PRINCIPALES ACTIONS
 Vélo	3% → 2%	++	► Mise en œuvre du « plan vélo » (aménagement cyclables) ► Soutien à l'essor du vélo électrique ► Actions d'apprentissage notamment dans les établissements scolaires
 Piéton	29% → 26%	+	► Réalisation des projets Cœurs de Ville – de Villages – Cœurs de Métropole ► Mise en œuvre d'un « plan piéton » et des projets de « rues écoles » ► Actions de sensibilisation notamment dans les établissements scolaires
 Passager d'une voiture (covoiturage)	15% → 16%	+	► Développement des lignes de covoiturage spontané en complément des lignes de transports collectifs
 Transports en commun	3% → 5%	+	► Organisation du rabattement vers les lignes de transports collectifs structurantes ► Adaptation de l'offre Flexo et Proximo dans les secteurs en développement
 Au volant d'une voiture	49% → 52%	-	► Apaisement des circulations et des vitesses ► Organisation du stationnement dans les centralités pour privilégier le stationnement de courte durée

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DE LA VOITURE PARTAGÉE ET LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES VÉHICULES

MOBILISER LES PLACES VIDES DANS LES VOITURES GRÂCE AU DÉVELOPPEMENT DU COVOITURAGE

Le taux de remplissage des voitures reste faible pour les déplacements quotidiens, notamment domicile-travail. L'objectif est de :

- **Passer à 1,4 personne par voiture à l'horizon 2030** sur les déplacements domicile-travail entre le cœur métropolitain et le reste de la grande région grenobloise, contre 1,06 actuellement ;
- **Constituer une offre de mobilité alternative à l'usage individuel de la voiture pour les secteurs peu denses** des territoires périurbains, ruraux et de montagne de la métropole.

RENFORCER LE SERVICE D'AUTOPARTAGE POUR AIDER LES MÉNAGES À MAÎTRISER OU RÉDUIRE LEUR NIVEAU D'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE

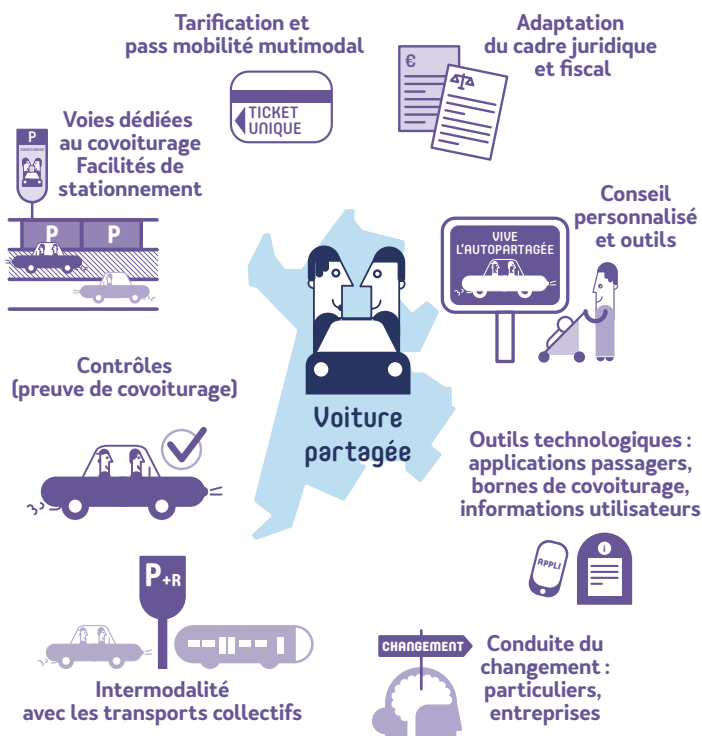
L'autopartage permet d'inciter les ménages ou les entreprises à posséder moins de voitures, car il garantit l'accès à une multitude de voitures pour des besoins ponctuels. Il permet également d'en limiter l'usage en diminuant le « réflexe voiture ». Le service d'autopartage sera renforcé (cf. Action 12.4.) dans l'optique de tripler le nombre de véhicules en autopartage d'ici 2030 selon les principes suivants :

- **Densifier et généraliser l'offre dans le cœur métropolitain** et dans les principales centralités périurbaines, et augmenter la taille des stations pour augmenter la probabilité qu'un véhicule soit disponible ;

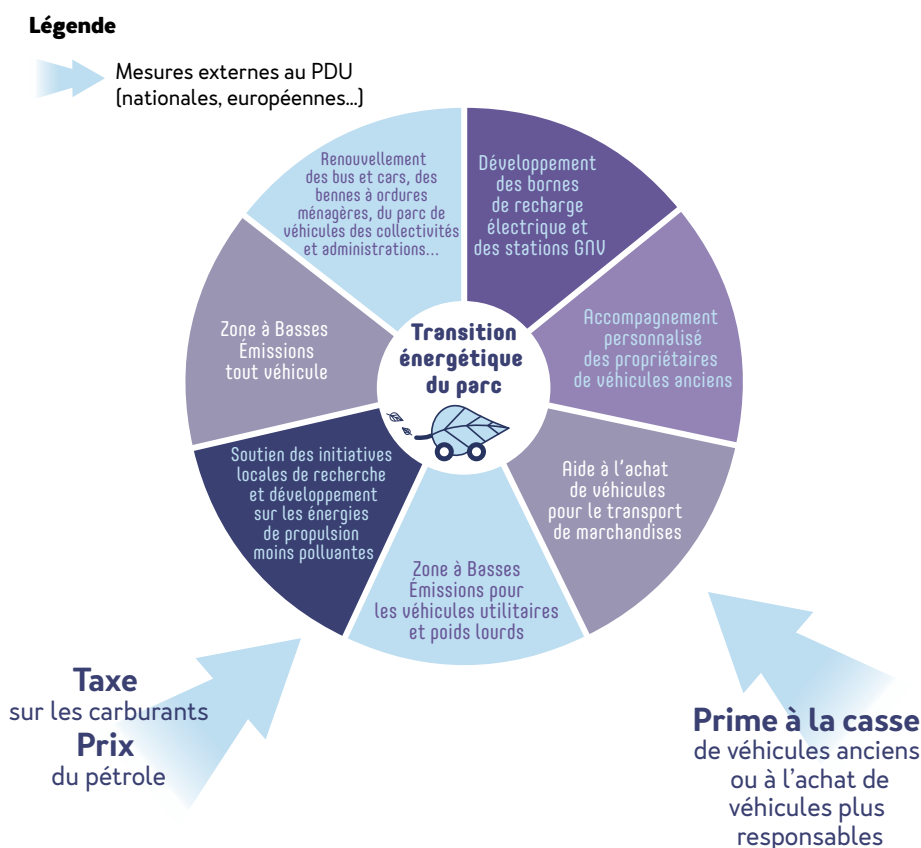


© Biassu

- **Diversifier l'offre d'autopartage (du petit véhicule jusqu'au 9 places) pour répondre à la variété des besoins** ; Proposer en autopartage des véhicules électriques et GNV, pour faire tester et encourager ces motorisations.
- **Préparer l'arrivée des véhicules autonomes** pour qu'ils s'inscrivent au service de la stratégie globale de mobilité. Ces futurs véhicules autonomes devront être partagés et non individuels. Ils seront intégrés dans les services de mobilité, permettant notamment de compléter l'offre en transports collectifs dans les zones peu denses, sur des plages horaires plus larges ou pour certaines personnes en difficulté dans l'exercice de leur mobilité.



STIMULER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU PARC DE VÉHICULES



La voiture restera nécessaire pour certains usages et certains territoires. Pour répondre à ces besoins sans compromettre les enjeux de transition énergétique, il est nécessaire d'accélérer la transition vers un parc de véhicules moins émetteur de gaz à effet de serre et de polluants, et plus économe en énergie.

Sous l'impulsion de l'Europe et de l'État, la technologie des véhicules va profondément évoluer dans les prochaines décennies : de nouveaux types de motorisation se développent et la consommation unitaire des véhicules devrait fortement diminuer.

L'objectif est d'accélérer la dynamique d'évolution des véhicules vers des véhicules moins polluants et plus sobres au niveau local. Pour cela, il s'agira notamment de :

► **Accélérer le déploiement des bornes de recharges électriques et des stations-service** distribuant du GNV sur le territoire métropolitain (cf. Action 15.3), en travaillant parallèlement sur le développement de filières de production d'électricité renouvelable et de biogaz ;

► **Inciter les particuliers et les professionnels à abandonner leurs véhicules anciens ou polluants** et à se tourner vers des véhicules moins polluants grâce à :

➔ Des campagnes d'accompagnement personnalisé en direction des ménages ou des professionnels qui possèdent des véhicules anciens, à l'image de l'opération « plaque ta caisse » lancée en 2017 par le SMTC et l'ADEME (cf. Actions 2.2 et 2.3) ;

➔ Une aide à l'achat de véhicules moins polluants pour les entreprises de moins de 250 salariés souhaitant s'équiper d'un véhicule utilitaire léger ou d'un poids lourd au GNV, à l'électricité ou à l'hydrogène (cf. Action 15.3) ;

➔ La mise en place d'une Zone à Faible Émission pour les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds, avec l'objectif d'une interdiction des véhicules diesel à échéance 2025, et la mise en place d'une Zone à Faible Émission pour les véhicules particuliers (cf. Actions 15.1 et 15.2) ;

➔ Le renouvellement du parc de bus, bennes à ordures, véhicules utilitaires ou de services détenus par les collectivités (cf. Action 15.4) ;

► **Travailler avec les acteurs locaux sur le modèle économique de la voiture de demain** et soutenir les recherches et expérimentations locales portant sur les énergies alternatives de propulsion des véhicules (cf. Action 12.6).



Borne de recharge de véhicule électrique
© SMTC

DONNER À LA VOITURE SA JUSTE PLACE POUR APAISER ET PARTAGER L'ESPACE PUBLIC

Entre les années 1950 et les années 1970, les espaces publics urbains ont été recomposés dans une perspective d'adaptation de la ville à la voiture. Cette tendance s'est ensuite progressivement inversée : création de la zone piétonne de Grenoble entre 1970 et 1975, aménagement des lignes de tramway, développement des zones 30...

Il s'agit de passer un nouveau cap dans l'évolution des espaces publics, en cohérence avec les objectifs de report modal et de maîtrise de la place de l'automobile, selon les principes énoncés dans le guide métropolitain des espaces publics, et grâce à trois outils principaux :

- ▶ **La démarche « métropole apaisée »** [cf. Action 13.1], qui fait du 30 km/h en ville la norme, afin notamment de faciliter la cohabitation entre les automobilistes, les cyclistes et les piétons;
- ▶ **L'amélioration du partage de l'espace public, qui maîtrise la place de la voiture en circulation ou en stationnement, pour accroître celle accordée aux modes alternatifs** (marche, vélo, transports collectifs), **à l'intensité sociale, à la vie locale et à la nature de proximité**. Cette ambition sera progressivement mise en œuvre en lien avec les opérations d'entretien et d'aménagement des espaces publics [cf. Action 5.1], les projets de transports collectifs [cf. Orientation 9] et les projets urbains, y compris dans les espaces d'activités économiques [cf. Action 5.5]. En outre, le développement de l'autopartage puis l'arrivée des véhicules autonomes partagés se traduiront par une libération de l'espace urbain et une diminution forte des besoins en stationnement;
- ▶ **Les projets Cœurs de Ville ou de Village – Cœurs de Métropole et les projets urbains** [cf. Action 5.4], qui permettent de recomposer globalement l'espace public et l'organisation des circulations et du stationnement dans les centralités existantes ou émergentes, afin d'accompagner le renforcement de leur attractivité économique, commerciale et résidentielle.



Zone 30 dans le cadre de la démarche Métropole Apaisée
© Grenoble-Alpes Métropole – Infographie Gaëlle Suc

LES GRANDS PRINCIPES DE CONCEPTION DES ESPACES PUBLICS ET DE LA VOIRIE



PARTAGER L'ESPACE PUBLIC EN FAVEUR DES MOBILITÉS ACTIVES ET DES TRANSPORTS EN COMMUN

- Donner envie de marcher
- Favoriser le déplacement à vélo
- Renforcer l'attractivité des transports collectifs
- Réduire et apaiser les déplacements motorisés et les nuisances associées



CONFORTER LES PÔLES DE VIE

- Partir des usages existants
- Augmenter les usages
- Favoriser le bien-être
- Penser au fonctionnel



GARANTIR LA PLACE DE LA NATURE ET PRENDRE SOIN DE L'ENVIRONNEMENT

- Analyser la qualité du paysage : être bien là où on se trouve
- Planter une nature de proximité
- Limiter le changement climatique et protéger la santé des métropolitains
- Économiser les ressources naturelles, support de l'aménagement



CULTIVER LA DIVERSITÉ DU TERRITOIRE

- S'appuyer sur les habitants et le patrimoine
- Innover et favoriser les solutions locales
- Réduire les facteurs de standardisation



FAIRE MIEUX AVEC MOINS

- Cibler la valeur ajoutée du projet
- Proposer les meilleurs outils pour l'atteindre
- Maîtriser les coûts

Ces grands principes sont issus d'un cycle de concertation avec les élus et ont été validés par délibération de Grenoble-Alpes Métropole du 3 février 2017.

Source : Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie, Grenoble-Alpes Métropole

ALLER VERS UNE LOGISTIQUE URBAINE PLUS DURABLE

Il s'agira de poursuivre la mise en œuvre du plan d'actions pour une logistique urbaine durable signé en janvier 2015, autour des principes suivants :

- ▶ **Promouvoir un transport de marchandises moins routier et moins polluant** (cf. Action 16.5) : préservation des possibilités de report modal vers le ferroviaire, soutien aux expérimentations de transport alternatif à la route, incitation et accompagnement des professionnels pour accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules utilitaires... ;
- ▶ **Prendre en compte la logistique dans l'aménagement de la ville et la gestion du dernier kilomètre** : pérennisation des sites accueillant des activités liées au transport et à la logistique et amélioration de leur fonctionnement, appui à l'émergence de « centres de distribution urbain » qui permettent de faciliter la mutualisation des tournées et le recours à des véhicules propres pour l'approvisionnement des centralités (cf. Action 16.1)... ;
- ▶ **Faire de la réglementation un levier de performance et d'innovation** (cf. Actions 15.2, 16.2, 16.3) : mise en place d'une Zone à Faible Émission interdite aux véhicules utilitaires les plus polluants, développement des aires de livraisons et évolution de leur réglementation pour améliorer leurs usages... ;
- ▶ **Animer un réseau d'acteurs pour favoriser le partage d'expérience et l'émergence de bonnes pratiques** (cf. Action 16.4).



Service de livraison à vélo
© Bullitt

ASSURER UNE BONNE ARTICULATION ENTRE URBANISME, MOBILITÉ, SANTÉ ET ENVIRONNEMENT

Comme l'indique le SCoT, la cohérence entre urbanisme et mobilité doit permettre **d'agir à long terme sur les comportements et les choix de localisation des ménages et des entreprises**. L'objectif est à la fois de réduire à la source le trafic automobile ainsi que la longueur moyenne des déplacements, tout en favorisant l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo, mais aussi de limiter l'étalement urbain et la consommation d'espaces agricoles.

En 2006, une **charte** visant à mieux articuler les politiques d'urbanisme et de transport a été élaborée par le SMTc. Cette charte s'appuyait notamment sur la mise en œuvre de «contrats d'axes» autour des projets de transports collectifs. Un **contrat d'axe** a ainsi été signé en juin 2011 pour la création de la ligne E de tramway. Dans le cadre d'une démarche partenariale négociée, il a permis notamment de définir un «fuseau d'intensification urbaine» autour de l'axe, et de contractualiser les engagements concernant la stratégie de développement urbain et d'intensification autour du tramway d'une part, le tracé de l'infrastructure et le niveau de service associé d'autre part.

Approuvé fin 2012, le SCoT a défini des **objectifs d'intensification urbaine dans les espaces situés à proximité des arrêts de transports collectifs**, avec des densités minimales à respecter dans les nouvelles opérations comportant une dominante d'habitat. Ces objectifs seront retranscrits dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal métropolitain, en cohérence avec les principes de développement du réseau de transports collectifs inscrits au PDU.

Dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal, il s'agira de privilégier le développement urbain dans les espaces déjà bien desservis par les transports collectifs, en favorisant, d'une part, le renouvellement des tissus urbains et leur intensification au voisinage des gares et arrêts en transport en commun les mieux desservis, et en encourageant, d'autre part, le développement des commerces et des équipements dans les centralités bien desservies par les réseaux de transports en commun et cycles.

L'élaboration conjointe du PDU et du Plan Local d'Urbanisme intercommunal a permis d'assurer une bonne articulation entre les perspectives de développement urbain, celles des infrastructures (y compris routières) et des services de transports, et dans la traduction de la politique de stationnement. L'objectif étant de **concevoir une offre de mobilité qui soit au service des relations de proximité et qui participe à la mise en réseau de la métropole polycentrique**.

Dans la mise en œuvre du schéma de développement des transports collectifs, le SMTc et ses partenaires (Grenoble-Alpes Métropole, communes, Région) s'attacheront à définir les objectifs de développement urbain autour de transports collectifs en site propre et des projets de nouvelles haltes ferroviaires, selon des démarches de types «contrat d'axe». **La réussite de ces démarches reposera sur la mobilisation des acteurs de l'urbanisme, de l'aménagement, de la santé et de l'environnement** (cf. Action 1.2).

Dans la mise en œuvre des projets d'aménagement d'espace publics et de voirie, Grenoble-Alpes Métropole appliquera les principes du guide métropolitain des espaces publics, qui intègre notamment des objectifs de confortement des pôles de vie, de protection de l'environnement et de la santé des habitants. À horizon 2030, en ce qui concerne la répartition de la surface d'aménagement des nouveaux projets, les objectifs sont les suivants :

- ▶ **50 % de la surface pour l'intensité sociale et la vie locale** (squares, zones de rencontres, zones piétonnes, trottoirs, places...);
- ▶ **50 % de la surface accessible à la voiture;**
- ▶ **25 % de la surface d'aménagement sera de pleine terre, perméable pour infiltrer et valoriser les eaux pluviales, valoriser la nature de proximité, les arbres, l'ombrage, et gérer le risque lié à l'eau.**

Dès aujourd'hui, chaque projet d'aménagement d'espace public doit porter une amélioration qui permette d'atteindre, à horizon 2030, le cap fixé ci-dessus, tout en tenant compte des contraintes et spécificités propres à chaque contexte. La grille d'analyse et d'évaluation des projets, composante du guide métropolitain des espaces publics et de la voirie, permet aux porteurs de projets de vérifier la bonne prise en compte de tous les enjeux.



MOBILISER TOUS LES ACTEURS ET LES CITOYENS

La réussite du PDU repose sur la mobilisation de l'ensemble des acteurs institutionnels, privés et associatifs, à l'échelle de la grande région grenobloise. Cette mobilisation doit concerner à la fois :

- ▶ **Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et de transport, ainsi que les gestionnaires de grandes infrastructures ferroviaires et routières.** qui interviennent à l'échelle de la grande région grenobloise, afin de mettre en place une gouvernance des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de déplacements [cf. Actions 1.1 et 4.4];
- ▶ **L'établissement public du SCoT de la grande région grenobloise,** et les autres collectivités susceptibles de porter des initiatives en termes de mobilités alternatives;
- ▶ **Les communes,** qui participent à la sensibilisation des habitants aux changements de comportements de mobilité grâce à leurs nombreux relais auprès de la population et qui détiennent le pouvoir de police de la circulation et du stationnement;
- ▶ **Les employeurs,** qui peuvent, en s'engageant dans une démarche de plan de mobilité, accompagner leurs salariés vers des choix de mobilité plus durables, et sont par ailleurs concernés par les enjeux de transition énergétique du parc de véhicules;
- ▶ **Le Rectorat et les établissements d'enseignement,** qui peuvent participer à l'évolution du comportement de mobilité des enfants, adolescents et jeunes adultes, notamment en soutenant les plans de mobilité d'établissement scolaire;
- ▶ **Les associations et collectifs d'habitants,** qui peuvent mettre en place des initiatives et des expérimentations de services de mobilité, notamment avec le soutien du fonds de participation métropolitain de Grenoble-Alpes Métropole;
- ▶ **Les innovateurs,** qui peuvent proposer de nouveaux services de mobilité et « applications » facilitant la vie de l'usager, notamment s'ils ont accès aux données publiques sur les transports [cf. Action 4.5].

Cette mobilisation pourra notamment passer par des instances de dialogue et d'impulsion, sur les thématiques suivantes :

- ▶ **L'information multimodale** avec un « club » regroupant les autorités organisatrices et acteurs concernés par ce sujet à l'échelle du bassin de vie de la grande région grenobloise [cf. Action 4.4];
- ▶ **La logistique urbaine et le transport de marchandises,** en pérennisant l'instance de concertation existante [cf. Action 16.4];
- ▶ **L'évolution des voitures et de leurs usages,** en associant les acteurs locaux de la filière automobile (garagistes, concessionnaires, auto-écoles), du covoiturage, de l'autopartage, les taxis et VTC, les organismes qui travaillent sur la transition énergétique des véhicules et la voiture de demain... [cf. Action 12.6];
- ▶ **Les politiques temporelles et la réduction des besoins de déplacement,** pour faire émerger des initiatives sur l'écarterement des heures de pointe, le développement du télétravail et de la dématérialisation des démarches, le développement des services de proximité... [cf. Action 1.3].

Conférence-débat grand public organisée pour l'élaboration du PDU, le 7 février 2017
© Christian Pedrotti / Terra Publica



METTRE EN ŒUVRE UN PLAN MULTIMODAL

DÉVELOPPER L'USAGE DE LA MARCHÉ

Cf. Carte Un réseau magistral piéton lisible et confortable, pour donner envie de marcher, disponible dans la partie et la pochette Les cartes du schéma multimodal du PDU.

L'ambition du « plan piéton » est de donner envie de marcher plus souvent et plus longtemps à l'ensemble des usagers :

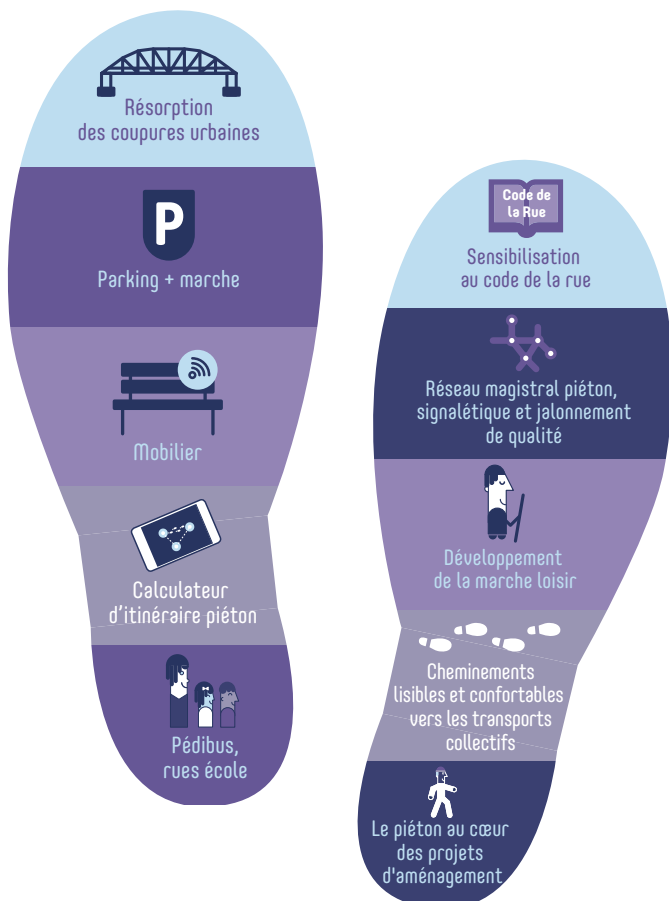
- Conforter la pratique de la marche sur des distances de déplacements allant jusqu'à 600 m, et étendre son usage sur les déplacements allant jusqu'à 1 kilomètre, voire 2 kilomètres;
- Contribuer à la dynamisation des centres urbains et centres bourgs pour favoriser l'intensité des interactions sociales;
- Conforter la complémentarité entre la marche et les transports en commun et développer l'intermodalité de type « parking + marche » (rendre désirable la marche sur des dizaines voire centaines de mètres après avoir garé sa voiture ou son vélo);
- Augmenter l'usage de la marche pour les déplacements domicile-école et domicile-études;
- Accompagner le vieillissement et favoriser l'indépendance des personnes âgées et des personnes en situation de handicap, en développant la marche de proximité;
- Favoriser la marche-loisir et la promenade à pieds, et valoriser les bienfaits de la marche pour la santé.

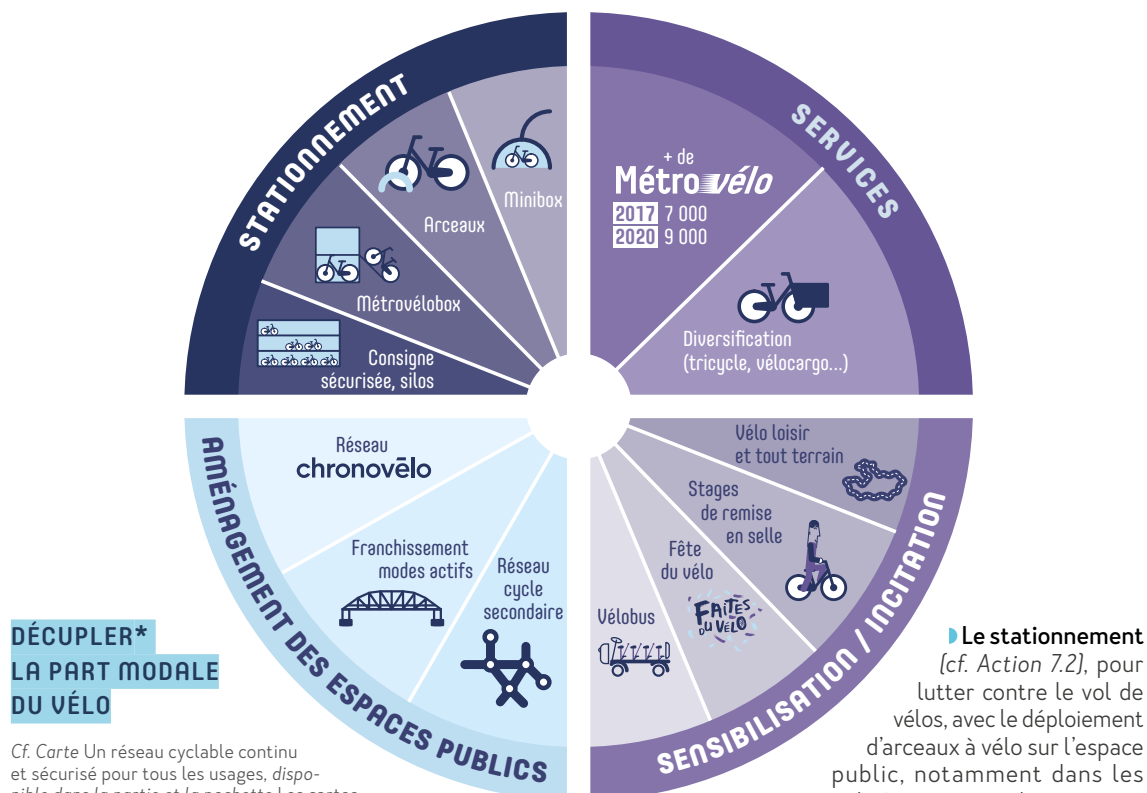


Usage de la marche, Vif
© SMTG

Pour atteindre ces objectifs, il s'agira en particulier de :

- Mettre le piéton au cœur de la conception des espaces publics et créer des aménagements favorables aux déplacements de tous (cf. Actions 5.1 à 5.5);
- Identifier, jalonner et aménager un réseau piéton magistral et de proximité (cf. Actions 6.1 et 6.2 et carte Un réseau magistral piéton lisible et confortable pour donner envie de marcher disponible dans la partie et la pochette Les cartes du schéma multimodal du PDU);
- Résorber les points durs limitant l'usage de la marche (cf. Actions 5.3 et 6.1) : franchissements des coupures urbaines, amélioration de la perméabilité de certains tissus urbains, sécurisation de certaines traversées ou carrefours...;
- Améliorer les cheminements et le jalonnement vers les arrêts de transports collectifs et dans les pôles d'échanges (cf. Action 6.3);
- Conforter la complémentarité « parking (voiture ou vélo) + marche » notamment en lien avec le réaménagement des espaces publics dans les centralités et les projets de piétonnisation (cf. Action 6.3);
- Soutenir la création et l'implantation de services spécifiques pour les piétons (calculateurs d'itinéraires, informations et animations locales, bancs, bornes wifi, informations multimodales...);
- Développer les pédibus et le concept de « rues écoles » (cf. Action 3.3);
- Communiquer sur les bienfaits de la marche (santé), sur ses performances (temps gagné), sur le Code de la Rue (cf. Actions 2.5 et 8.4)...;
- Faciliter les promenades et flâneries à pied (cf. Action 6.4).





En 2010, 4 % des déplacements des métropolitains se font en vélo : c'est 2 à 6 fois moins que dans d'autres villes européennes telles Bâle, Leipzig, Bolzano... Pourtant, le contexte géographique local est très favorable à la pratique du vélo.

Dans ce contexte, le « plan vélo » doit permettre de **découpler*** la part modale du vélo et de :

- Conforter la progression de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail et domicile-école ;
- Développer l'usage du vélo sur les déplacements liés aux achats et aux loisirs ;
- Relancer l'usage du vélo sur les déplacements vers le collège et le lycée ;
- Favoriser l'intermodalité vélo-transports collectifs, actuellement très faible (plus de 4000 trajets quotidiens effectués en vélo vers/depuis un arrêt de transports collectifs) mais en hausse, tant pour rejoindre une gare qu'un arrêt du réseau SMTC ;

Pour cela, quatre axes d'actions sont en cours de mise en œuvre :

- Les aménagements d'espaces publics pour répondre au premier frein du développement de la pratique, à savoir le sentiment d'insécurité :
 - Développement du réseau Chronovélo, qui offre des itinéraires directs, sécurisé, lisibles, et confortables pour les liaisons entre les territoires, avec des aménagements homogènes (piste bi-directionnelle de 4 m de large – 3 m si contrainte – avec une identité visuelle spécifique et des aires de service).
 - Renforcement du « réseau secondaire vélo » pour irriguer les territoires, connecter les centralités, faciliter les déplacements de proximité, et accéder aux itinéraires Chronovélo.
 - Amélioration du franchissement des coupures urbaines [cf. Action 5.3].

► Le stationnement [cf. Action 7.2], pour lutter contre le vol de vélos, avec le déploiement d'arceaux à vélo sur l'espace public, notamment dans les centralités, ainsi que de consignes sécurisées en particulier dans les pôles d'échanges (pour faciliter le rabattement vers les transports collectifs) ainsi que sur l'espace public dans les secteurs urbains denses, pour répondre aux besoins de stationnement des vélos dans les immeubles anciens, non équipés de locaux à vélo.

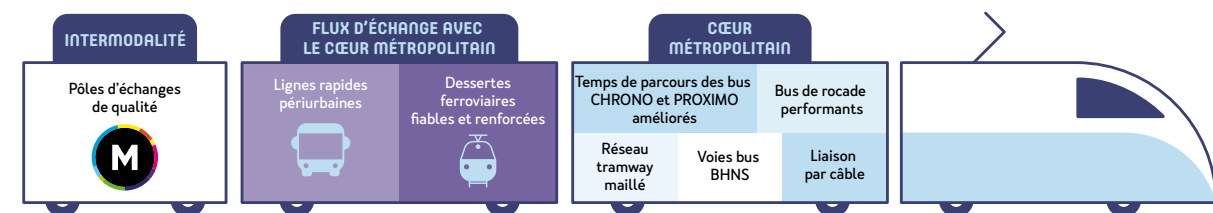
► Les services [cf. Action 7.3], avec le développement de Métrovélo qui proposera 9 000 vélos à la location en 2020 (contre 7 000 en 2017 et 5 000 en 2014), avec une flotte de vélos plus diversifiée et la mise en place de nouveaux points de location. Il s'agira également de soutenir le développement d'ateliers d'autoréparation sur l'ensemble du territoire métropolitain.

► L'incitation au changement de comportements [cf. Actions 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 3.1, 3.3] pour convaincre le plus grand nombre : développement des « vélobus » et des stages de remise en selle, communication et information, promotion de l'usage du vélo pour les loisirs [cf. Action 7.4], développement des animations lors de l'évènement annuel « Faites du vélo », apprentissage du vélo avant la 6^e.



Axe Chronovélo
© SMTC – Infographie Gaëlle Suc

* au sens figuré, c'est à dire « augmenter considérablement »

RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS


Cf. Carte Des transports collectifs maillés aux temps de parcours attractifs, disponible dans la partie et la pochette Les cartes du schéma multimodal du PDU.

Déjà bien utilisés pour les déplacements internes au cœur métropolitain et les déplacements entre le cœur métropolitain et le reste de la métropole et de la grande région grenobloise, **les transports collectifs disposent encore de marges de progression**, notamment pour :

- ▀ Les déplacements entre et vers les principales polarités du cœur métropolitain (lignes radiales et de rocade) ;
- ▀ Les flux d'échanges liés au cœur métropolitain.

La stratégie du PDU sur cette thématique est de **structurer l'ensemble du réseau de transports collectifs autour d'une « armature », appelée réseau de transports collectifs structurant**, dont la vocation est de desservir les densités importantes et de relier les principales polarités de la région urbaine avec le cœur dense de l'agglomération. Ce réseau de transports collectifs structurant est constitué :

- ▀ De lignes rapides périurbaines pour relier les espaces périurbains et les territoires voisins au cœur métropolitain ;
- ▀ De lignes radiales pour desservir le centre-ville élargi de Grenoble depuis les secteurs denses du cœur métropolitain ;
- ▀ De lignes de rocade pour relier les secteurs denses du cœur métropolitain sans passer par le centre-ville

de Grenoble.

Le réseau secondaire de transports collectifs (bus Proximo et Flexo) s'inscrit en complémentarité de ce réseau de transports collectifs structurant en :

- ▀ Connectant les usagers au réseau de transports collectifs structurant, pour optimiser l'offre ;
- ▀ Maillant finement le cœur urbain dense ;
- ▀ Proposant une desserte de proximité des secteurs périurbains et ruraux ;
- ▀ Permettant l'accès aux coteaux.

Pour conforter l'usage des transports collectifs dans le cœur métropolitain, il s'agira plus précisément de :

- ▀ **Augmenter le nombre de destinations accessibles en tramway** sans correspondance grâce au « maillage » du réseau (circulation de plusieurs lignes sur une même infrastructure) et des extensions du réseau (cf. Actions 9.3 et 9.4) ;
- ▀ **Renforcer de façon générale l'attractivité des lignes Chronobus**, pour atteindre un niveau de service équivalent à celui du tramway, en améliorant la régularité de ces lignes par l'aménagement de priorités bus (cf. Action 9.7) et en créant des stations apaisées, lisibles et sécurisées ;
- ▀ **Renforcer particulièrement les lignes Chronobus de rocade**, pour relier les principales centralités du cœur métropolitain

sans passer nécessairement par le centre-ville de Grenoble (cf. Action 9.6) ;

- ▀ **Transformer certaines lignes de bus Chrono en « BHNS »** (bus à haut niveau de service), bénéficiant d'un site propre sur la majeure partie de leur parcours (cf. Action 9.6) ;
- ▀ **Réaliser une liaison par câble** entre Fontaine, la Presqu'île de Grenoble, et Saint-Martin-le-Vinoux (cf. Action 9.8), connectant les lignes de tramway A, B et E et assurant la desserte de secteurs en fort développement urbain en franchissant des coupures importantes (Drac, Isère, voies ferrées, autoroute).

Pour améliorer la part des transports collectifs sur les flux d'échanges liés au cœur métropolitain, il s'agira de :

- ▀ **Fiabiliser et développer les dessertes ferroviaires** (cf. Action 9.1) : fiabilisation de la liaison entre Grenoble et Lyon, pérennisation de la ligne TER entre Grenoble et Gap, création d'une desserte ferroviaire de type « RER » sur les branches « Rives-Brignoud » et « Grenoble-Clelles », création de

nouvelles haltes...;

- **Renforcer les principales lignes périurbaines de bus et de car, en complémentarité de l'offre ferroviaire** (cf. Action 9.2), avec notamment :

- Vers le Grand Sud, création de lignes rapides – par autoroute – et de lignes fortes sur les axes Grenoble < > Vizille et Grenoble < > Varcès-Vif, et la réalisation d'aménagements de voies réservées transports collectifs et/ou priorités sur l'autoroute, la RN85 et les principaux axes;
- Vers le Nord-Est, la réalisation d'aménagements de voies réservées et/ou priorités pour les lignes express sur l'autoroute et pour les lignes de cabotage sur les ex-RD1090 et 523.

- **Aménager un tram-train ou tramway pour la desserte du Grand Sud** (cf. Action 9.5);

- **Rendre plus faciles, confortables et sécurisants les accès et correspondances au sein des principaux pôles d'échanges** (cf. Action 10.2) : gares de Grenoble, Échirolles et Gières, futur pôle d'échanges des Sablons et de Montbonnot Pré-de-l'Eau, futures haltes ferroviaires de Pont-de-Claix et de Domène.

Il s'agira enfin de **préparer l'avenir** en prévoyant les réserves foncières permettant de préserver la possibilité de réaliser d'autres extensions du réseau tramway ou des lignes de transport par câble, en intégrant l'évolution et la création de nouveaux dépôts de remisage pour les matériels roulants (action 9.9.)

© SMTC – Infographie
Gaëlle Suc



FACILITER L'INTERMODALITÉ

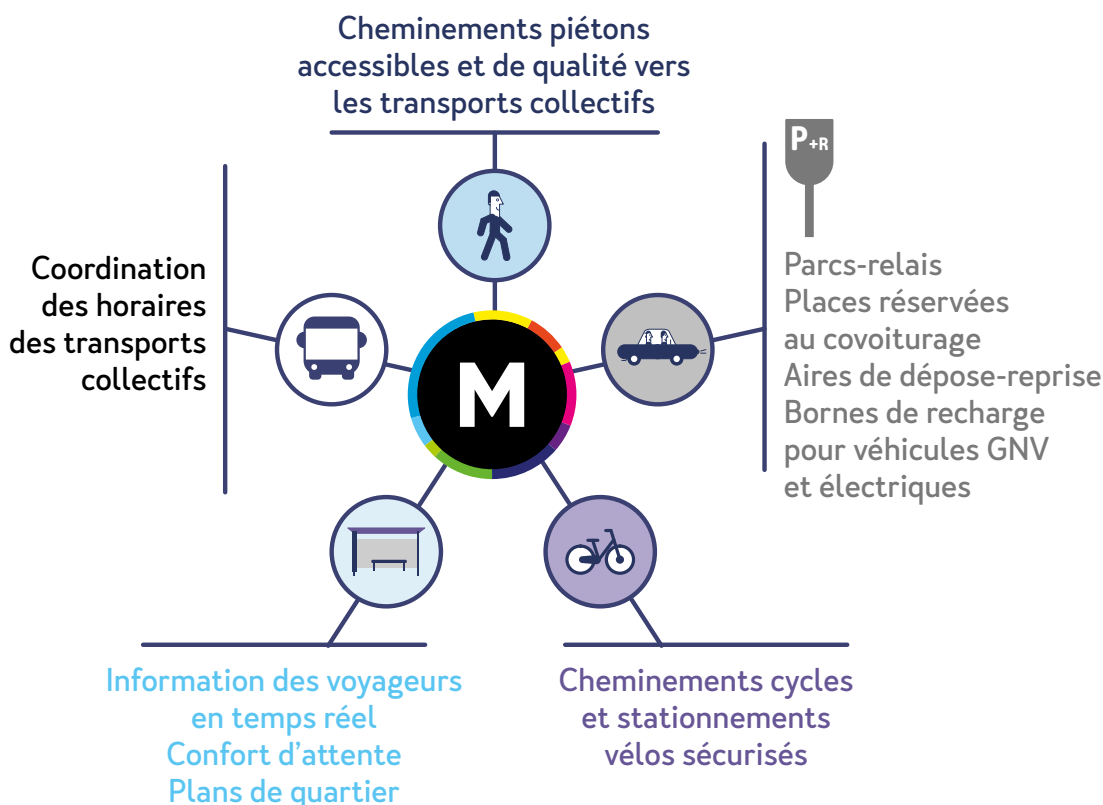
Cf. Carte Faciliter l'intermodalité et organiser l'essor du covoiturage, disponible dans la partie et la pochette Les cartes du schéma multimodal du PDU.

Le développement de l'intermodalité doit conforter la fréquentation des transports collectifs et contribuer à réduire le trafic automobile. Pour cela, il s'agira notamment de :

- **Coordonner les réseaux de transports collectifs** qui desservent la métropole en termes de tarification, d'information, de dessertes, d'horaires... [cf. Action 1.1];
- **Faciliter les correspondances** entre les lignes structurantes du cœur métropolitain et avec les principales lignes périurbaines;
- **Inciter les automobilistes à se rabattre sur les axes structurants de transports collectifs le plus en amont possible** du cœur métropolitain et des secteurs congestionnés;
- **Faciliter les rabattements sur les transports collectifs en vélo** (stationnements vélo sécurisés), **en voiture partagée** (covoiturage et accompagnement), **en transports collectifs** (lignes Proximo et Flexo : cf. Action 10.1), à pied.

Pour répondre à ces objectifs, deux types de pôles d'échange, répondant à des besoins spécifiques, seront proposés [cf. Carte Faciliter l'intermodalité et organiser l'essor du covoiturage, disponible dans la partie et la pochette Les cartes du schéma multimodal du PDU.] :

- **Les pôles d'échanges multimodaux, appelés points M**, permettent d'accéder aux lignes structurantes de transports collectifs notamment en voiture, en vélo ou par le réseau transports collectifs secondaire. Ils doivent être aisément identifiables et accessibles, offrir des capacités de stationnement, et proposer des services facilitant la rupture de charge. Ils seront localisés dans les territoires périurbains ou aux limites du cœur métropolitain;
- **Les nœuds de correspondance** [cf. Action 9.2] sont les points d'articulation majeurs entre lignes structurantes de transports collectifs du réseau du SMTC ou des autres réseaux. Leur aménagement et leur offre de service doivent rendre les correspondances fluides et confortables.





Silo à vélos
© SMTC – Infographie Gaëlle Suc

ET ORGANISER L'ESSOR DU COVOITURAGE

Cf. Carte Faciliter l'intermodalité et organiser l'essor du covoiturage, disponible dans la partie et la pochette Les cartes du schéma multimodal du PDU.

Aux heures de pointe, sur les flux d'échanges entre le cœur métropolitain et le reste de la métropole et de la grande région grenobloise, les autoroutes et grandes voiries sont congestionnées et les transports collectifs souvent aux limites de leur capacité, alors qu'il existe de nombreuses places vides dans les voitures en circulation.

Dans ce contexte, le covoiturage, qu'il soit prévu ou spontané, doit devenir un mode de transport à part entière, complémentaire des transports collectifs. Pour cela, en lien avec la Charte partenariale du covoiturage et des parcs-relais de la grande région grenobloise portée par l'établissement public du SCoT, il s'agira de :

- ▶ **Renforcer les outils de mise en relation et coordonner les offres de covoiturage** (cf. Action 12.1);
- ▶ **Développer les aires et points de dépose-reprise covoiturage**, avec l'objectif de mettre en place une aire locale dans tous les villages et hameaux, et des aires plus conséquentes aux échangeurs et nœuds routiers évidents (cf. Action 12.1);
- ▶ **Utiliser les plans de mobilité pour promouvoir le covoiturage** (cf. Action 3.1);
- ▶ **Créer des «lignes de covoiturage»** pour compléter l'offre de transports collectifs dans les territoires peu denses (cf. Actions 10.1, 12.1, 12.2);
- ▶ **Mettre en place de voies réservées pour les véhicules transportant plusieurs personnes** sur les autoroutes qui convergent vers le cœur métropolitain (cf. Actions 12.3 et 13.3);
- ▶ **Aller au-devant des usagers pour induire le changement de comportement** par des techniques d'accompagnement personnalisé.



Arrêt de covoiturage et de covoiturage spontané
© SMTC – Infographie Gaëlle Suc



FAIRE ÉVOLUER LE FONCTIONNEMENT DU RÉSEAU VIAIRE POUR ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES ALTERNATIVES À L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE ET FIABILISER LES CONDITIONS DE CIRCULATION

Cf. Carte Une métropole apaisée aux conditions de circulation fiabilisées, disponible dans la partie et la pochette Les cartes du schéma multimodal du PDU.

L'aménagement, l'exploitation et l'usage du réseau principal de voirie doivent évoluer pour accompagner l'apaisement et le partage des espaces publics, soutenir le développement des alternatives à l'autosolisme, et fiabiliser les conditions de circulation.

Le PDU propose une typologie fonctionnelle des voies fondée sur le rôle que jouent les axes ou itinéraires identifiés dans la desserte des territoires, et précise les enjeux d'aménagement ou d'exploitation associés.

► **Les autoroutes interurbaines** correspondent aux sections payantes du réseau autoroutier. Elles assurent principalement les liaisons avec les grandes villes voisines et la grande accessibilité de la région grenobloise, tout en accueillant des déplacements pendulaires. Aux droits des échangeurs routiers, il s'agira de favoriser le développement d'aires de covoiturage.

► **Les autoroutes de desserte métropolitaine** correspondent aux axes autoroutiers libres de péage qui convergent vers le cœur métropolitain. Elles captent une grande partie des flux pendulaires entre le cœur métropolitain et le reste de la métropole et de la grande région grenobloise, tout en assurant l'accès aux autoroutes interurbaines. Elles connaissent de fortes pointes de trafic, génératrices de congestion. **Ces autoroutes doivent conforter leur rôle multimodal pour contribuer à réduire le trafic automobile et à fiabiliser les conditions de circulation.** Pour cela, il s'agira de (cf. Action 13.3) :

- Créer des priorités de circulation pour les transports collectifs (voies spécialisées partagées).
- Mettre en place de voies réservées pour les véhicules transportant plusieurs personnes.
- Développer les systèmes de régulation dynamique des vitesses et des accès.

► **Le boulevard périphérique métropolitain**, constitué par la RN 87 (Rocade Sud) et la section de l'autoroute A480 située entre le nœud du Rondeau et l'A48, assure la diffusion des trafics au sein du cœur métropolitain ainsi que sa traversée. Fortement sollicité tout au long de la journée, il est majoritairement utilisé par le trafic lié au fonctionnement du cœur métropolitain (flux internes ou d'échanges), avec une forte congestion aux périodes de pointe du matin et du soir. Il constitue par ailleurs une coupure urbaine majeure. **Les conditions de circulations sur le boulevard périphérique métropolitain doivent être fiabilisées** pour inciter les automobilistes à moins emprunter les réseaux de voiries locales et accompagner ainsi l'évolution des espaces publics du cœur métropolitain en faveur des modes alternatifs à l'automobile et de la vie locale. Il faudra aussi **améliorer son intégration urbaine et paysagère**, en tissant du lien entre les quartiers situés de part et d'autre, et en **limitant l'exposition des riverains à la pollution de l'air et aux nuisances sonores**. Pour atteindre ces objectifs, il s'agira de (cf. Action 13.2) :

- Réaliser le projet d'aménagement de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau et ses mesures d'accompagnement (aménagement des franchissements, développement du covoiturage, voies réservées, 70 km/h) ;
- Améliorer le fonctionnement et l'intégration urbaine de la Rocade Sud (notamment en abaissant la limitation de vitesse à 70 km/h, en aménageant des franchissements de qualité et en définissant une stratégie globale d'évolution de ses abords à court, moyen et long terme) ;
- Améliorer le fonctionnement, la lisibilité et la qualité urbaine des franchissements et des échangeurs.

Rocade Sud
© Grenoble-Alpes Métropole



► **Les itinéraires d'accès aux massifs et de grande liaison avec les territoires voisins** sont des « passages obligés » pour la desserte des territoires voisins et des massifs ou comme alternatives aux sections autoroutières payantes. Ces itinéraires présentent un intérêt à l'échelle régionale, voire inter-régionale, jouant un rôle important dans l'écoulement des flux pendulaires et touristiques liés aux massifs, avec notamment d'importantes pointes de trafic quotidiennes et saisonnières.

→ **La RN 85** (cf. Action 13.3) **présente des enjeux particuliers** en raison de son statut de route nationale, de sa charge de trafic entre Vizille et l'A480, de son passage dans des zones présentant des risques technologiques et de son rôle multimodal (itinéraire cyclable et transports collectifs structurants);

→ **La voie d'accès à l'Oisans** (RD1091) joue un rôle de liaison inter-régionale. Fortement marquée par les pointes touristiques liées à l'attractivité de ces massifs, elle constitue une coupure majeure au niveau du hameau du Péage de Vizille. Une étude globale (cf. Action 13.3) permettra de définir les solutions d'aménagement et d'exploitation permettant d'améliorer les accès à l'Oisans, en intégrant une approche multimodale (transports collectifs, itinéraires cyclables et cyclotouristiques...);

→ **Les combes de Gières et d'Eybens** concentrent une part importante des flux d'échanges entre le cœur métropolitain et le plateau de Champagnier, le bassin vizillois et Saint-Martin-d'Uriage. Elles sont également concernées par les pointes de trafic touristiques liées aux stations de Chamrousse et de l'Oisans. Des études multimodales (cf. Action

13.3) permettront de définir les aménagements et dispositifs de régulation à réaliser pour fiabiliser la circulation des transports collectifs, sécuriser les déplacements et en particulier ceux des cyclistes, maîtriser le volume de trafic routier...;

→ **L'aménagement et l'exploitation des autres itinéraires d'accès aux massifs et de grandes liaisons** devront combiner la prise en compte des modes actifs et de la vie locale, notamment dans les secteurs urbanisés et les centralités, et les enjeux de qualité de service sur l'itinéraire : jalonnement pour les usagers « en transit », coordination entre les gestionnaires de voirie (Métropole, Département, Etat), fiabilité des conditions de circulation, gestion des pointes touristiques, aménagements de priorité pour les transports collectifs;

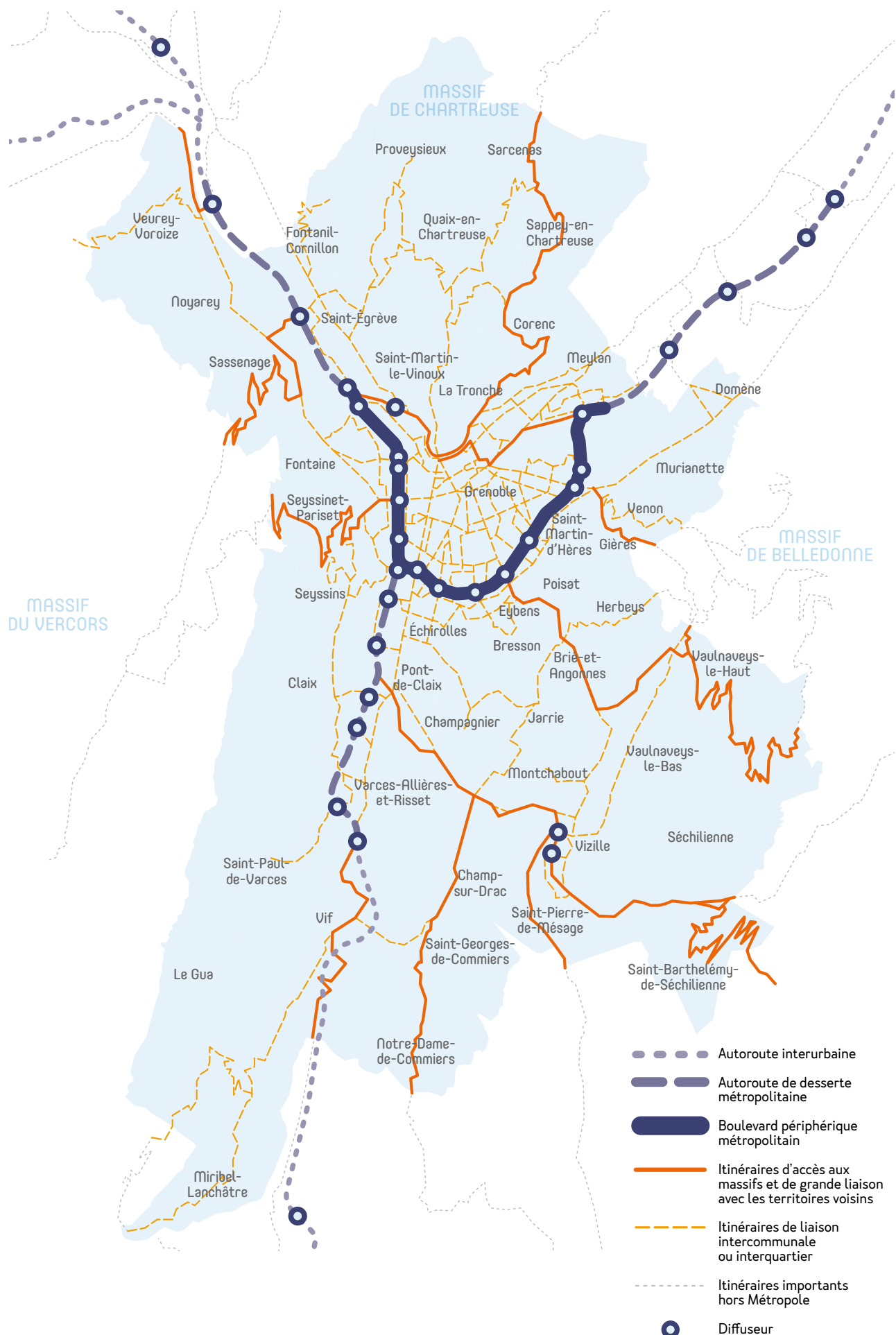
→ **Les grandes voiries pénétrant dans le cœur de l'agglomération (RN481, ex-RD1090)**, en lien avec les autoroutes de desserte périurbaine, devront évoluer vers un aménagement de type boulevard urbain.

► **Les itinéraires de liaison intercommunale ou inter-quartier** assurent les connexions entre les communes ou leurs principaux quartiers et permettent l'accès aux autoroutes et grandes voiries. Elles jouent un rôle structurant pour la desserte des secteurs concernés, tout en écoulant des niveaux de trafic variables selon la population et l'attractivité des espaces desservis. Leur aménagement et leur exploitation concilieront les enjeux de partage de l'espace public avec les autres modes de déplacements et de qualité de service sur l'itinéraire.



© SMTc

Typologie fonctionnelle des voies de circulation



ORGANISER LE STATIONNEMENT AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITÉ DES CENTRALITÉS, DU REPORT MODAL ET DE L'ÉVOLUTION DES USAGES DE LA VOITURE

Cf. Carte Organiser l'offre et la réglementation du stationnement public disponible dans la partie et la pochette Les cartes du schéma multimodal du PDU.

L'organisation du stationnement doit être pensée de façon globale, en associant l'offre publique et les obligations de création d'aires de stationnement privatives dans les constructions neuves, afin de :

- ▶ Prendre en compte les usages actuels et futurs de l'automobile;
- ▶ Soutenir les ambitions de report modal;
- ▶ Accompagner l'ambition d'un partage de l'espace public plus favorable aux modes alternatifs;
- ▶ Favoriser l'attractivité économique et commerciale des centralités;
- ▶ Limiter le prix de sortie des opérations d'urbanisme (lié notamment au coût des places de parking);
- ▶ Limiter la consommation d'espace et l'imperméabilisation des sols;
- ▶ Optimiser l'usage des capacités de stationnement existantes ou à créer.

Le stationnement est un puissant levier de report modal, comme l'a montré une analyse de plusieurs Enquêtes Ménages Déplacements (Lille, Lyon, Montpellier) ¹ révélant une forte baisse de la part modale de la voiture lorsque le stationnement était fortement contraint, au profit de la marche, du vélo et des transports collectifs.

Pour cela, l'organisation du stationnement public et les obligations de création de stationnements dans les constructions neuves traduiront les principes énoncés ci-après.

25 communes de la Métropole

disposent ou vont mettre en place une réglementation du stationnement public :

- ▶ Stationnement payant sur voirie dans une grande partie du centre-ville élargi de Grenoble et de La Tronche, parcs en ouvrage et en enclos payants dans Grenoble et à l'hôpital nord,
- ▶ Réglementation sur voirie par disque européen ou horodateurs gratuits dans de nombreuses centralités communales.

Adapter l'organisation du stationnement aux contextes locaux et créer une « culture du stationnement » partagée à l'échelle métropolitaine

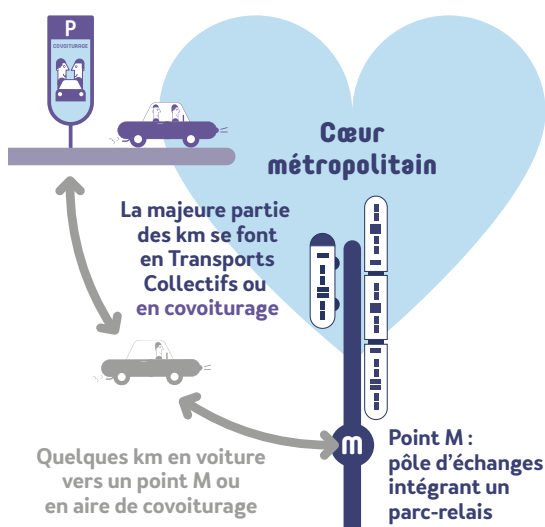
Il s'agit de prendre en compte les disparités de taux d'équipement automobile des ménages, selon leur lieu de résidence et leur mode de vie, ainsi que les différences d'usage de l'automobile selon le type de flux et de motifs (cf. partie Un PDU pour anticiper les évolutions sociétales et accompagner le changement).

En outre, le dialogue et les échanges d'expériences entre acteurs doivent être développés pour partager les enjeux et les outils de gestion du stationnement, à l'échelle métropolitaine (cf. Action 14.1).

Proposer des solutions aux riverains qui se garent sur l'espace public

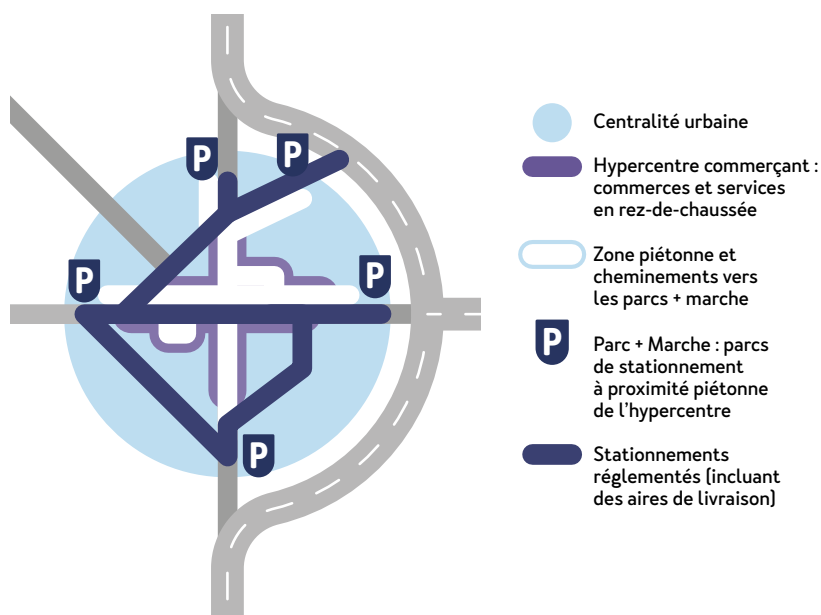
Le stationnement des résidents sera facilité, notamment grâce à des outils de réglementation spécifiques (carte de résident donnant accès à certaines places, tarification préférentielle...), tout en les incitant, lorsque cela est possible, à utiliser des aires ou des parcs de stationnement plutôt que l'espace public (cf. Actions 14.2 et 14.3).

Organiser le rabattement sur les transports collectifs et le covoiturage, en amont de la congestion, à l'échelle de la métropole et du bassin de vie



¹ CERTU, Contraintes de stationnement et pratiques modales, méthodologie et étude de cas de Lille, Lyon et Montpellier, rapport d'étude, février 2009, p. 58-59.

Organiser le stationnement dans les principales centralités de la métropole



Organiser le stationnement public en lien avec la stratégie de report modal

En amont de la congestion, favoriser le rabattement des automobilistes sur les « points M » (en lien avec le réseau de transports collectifs) et les aires de covoiturage (cf. Actions 10.3 et 12.1).

Dans les centralités, soutenir l'attractivité commerciale et résidentielle, et accompagner la reconquête des espaces publics, grâce à (cf. Action 14.2.) :

- Une réglementation favorisant la rotation des places au profit des usagers de courte durée ;
- Des « parcs + marche », à proximité piétonne de la centralité, pour le stationnement des usagers de moyenne-longue durée qui n'ont pas d'alternative à la voiture ;
- Des facilités de stationnement pour les professionnels mobiles et pour les résidents. En accompagnement des projets d'espaces publics ou de création d'axes structurants cycles et de transports collectifs, il s'agira d'étudier au cas par cas les mesures de réglementation de l'usage du stationnement et de reconstitution de tout ou partie de l'offre publique supprimée (cf. Action 14.2).

Optimiser et réglementer l'usage du stationnement public là où la demande est forte

Ces espaces sont notamment le centre-ville élargi de Grenoble, les principales centralités commerçantes, les abords de l'Hôpital Nord, le Domaine Universitaire, et les principaux secteurs où le rabattement en voiture sur les transports collectifs hors parcs-relais génère une forte pression sur l'espace public (cf. Actions 14.2 et 14.3).

Valoriser les capacités de stationnement disponibles dans le parc privé

Quatre principaux gisements de capacités de stationnement privées à mobiliser peuvent être identifiés dans un contexte où le développement d'outils technologiques de mise en relation facilite leur mise sur le marché (cf. Action 14.4) :

- **Les garages ou places de parking détenues par les ménages qui n'ont pas de voiture ;**
- **Les places de stationnement privatives des immeubles de logement sociaux qui, pour certaines, ne sont pas utilisées ;**
- **Les parcs en ouvrage « privatifs »** situés dans le centre-ville élargi de Grenoble. Le plus souvent associés à un centre commercial ou un supermarché, ces parcs de stationnement peuvent disposer de capacités de stationnement disponibles notamment le soir voire en journée (sauf samedi). L'objectif sera de travailler avec leurs gestionnaires pour les inciter à ouvrir l'usage de ces parkings à d'autres usagers ;
- **Les parkings des grandes surfaces périphériques ou de certains équipements publics** peuvent offrir des capacités importantes en semaine, **potentiellement intéressantes pour du rabattement sur les transports collectifs ou le covoiturage**. Il s'agira de travailler avec leurs gestionnaires pour valoriser ces capacités et/ou encadrer les pratiques de rabattement informelles lorsqu'elles apparaissent gênantes.

Moduler la création de stationnement privatif dans les constructions futures en fonction de l'usage de la voiture et du niveau de desserte par les modes alternatifs

Pour fixer le nombre de places de stationnement privées à créer dans les constructions futures, le Plan Local d'Urbanisme intercommunal prendra en compte les principes suivants (cf. Action 14.5) :

- **Pour les logements**, prendre en compte le niveau actuel d'équipement automobile des ménages et anticiper sa réduction dans les secteurs les mieux desservis par les mobilités alternatives et l'autopartage ;
- **Pour les bureaux**, prendre en compte le niveau actuel d'usage de la voiture dans les navettes domicile-travail et inciter au report modal en réduisant et plafonnant le nombre de places à réaliser dans les secteurs bien desservis par le réseau structurant de transports collectifs et les itinéraires cyclables majeurs ;
- **Pour les commerces**, s'appuyer principalement sur l'organisation et la réglementation de l'offre publique de stationnement pour répondre aux besoins.

Prévoir une offre de stationnement public pour répondre aux besoins de visiteurs, clients et usagers des nouveaux quartiers, et étudier la possibilité de créer des parcs de stationnement mutualisés dans les grands projets urbains mixtes

En complément de l'offre privative, la création de places de stationnement publiques permettra de « mutualiser » la réponse aux besoins de stationnement des visiteurs, clients et usagers du nouveau quartier.

Cette offre publique sera dimensionnée, et éventuellement réglementée, au cas par cas, en fonction des besoins (cf. Action 14.5).

Dans les grands projets urbains mixtes, il s'agira en outre d'évaluer l'opportunité de créer des parcs de stationnement publics mutualisant la réponse aux besoins de stationnement des résidents et des usagers extérieurs à l'échelle de plusieurs immeubles ou îlots, pour limiter le nombre total de places de stationnement à créer.

*Pavillon de la mobilité équipé d'un parc de stationnement mutualisé, Presqu'île, Grenoble
© Chavannes & associés*



AMÉLIORER LES CONNEXIONS VERS LE PÉRIURBAIN ET LES GRANDS RÉSEAUX, VALORISANT LE FERROVIAIRE ET LA MULTIMODALITÉ

Cette vision s'appuie notamment sur la stratégie d'organisation des déplacements portée par le SCoT ainsi que sur plusieurs démarches portées par les territoires de la grande région grenobloise : élaboration du PDU du Grésivaudan, volet déplacements du schéma de secteur du Pays Voironnais, Charte partenariale du covoiturage et des parcs-relais de la grande région grenobloise, réflexions sur la logistique à l'échelle de la grande région grenobloise, etc.

Améliorer les connexions avec les grands réseaux et le reste du territoire régional, national et européen

Cf. Carte Une accessibilité améliorée et des connexions de qualité vers le périurbain et les grands réseaux, valorisant le ferroviaire et la multimodalité, disponible dans la partie et la pochette Les cartes du schéma multimodal du PDU.

La stratégie d'amélioration de ces connexions doit tenir compte du positionnement géographique particulier de la région grenobloise : celle-ci bénéficie de la proximité de grands nœuds de transports de dimension européenne tout en étant peu concernée par les flux de transit, même si elle constitue un point de passage obligé pour certains flux liés principalement à la desserte des Alpes du Sud. Dans ce contexte, il s'agira de :

- ▶ **Pérenniser la liaison ferroviaire vers les Alpes du sud** (TER Grenoble-Gap) et **moderniser les liaisons routières vers le Gapençais et Sisteron** (modernisation de la RN 85 et amélioration de la RD1075 au Sud du Col du Fau) ;
- ▶ **Fiabiliser et diminuer les temps de parcours de la liaison ferroviaire Lyon-Grenoble** ;
- ▶ **Conforter les liaisons TGV au départ de Grenoble et l'accès aux gares TGV voisines** (Lyon-Saint-Exupéry, Valence, Chambéry) qui offrent des destinations complémentaires ;
- ▶ **Conforter les liaisons en car et en train vers les aéroports** (Genève, Lyon-Saint-Exupéry, Grenoble-Alpes Isère).

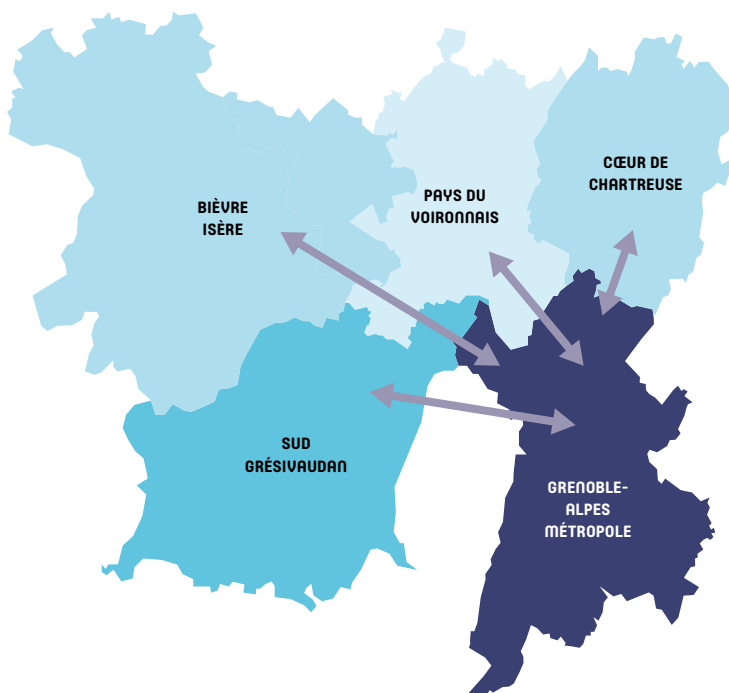
Améliorer l'articulation entre la métropole et ses territoires voisins au sein de la grande région grenobloise

L'organisation des déplacements à l'échelle de la grande région grenobloise est un enjeu majeur au regard des fortes interdépendances qui existent entre la métropole et ses territoires voisins. Pour y répondre, il s'agira notamment de :

- ▶ **Mettre en place une gouvernance des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de vie**, pour améliorer la coordination des offres de mobilité et simplifier la tarification et la billettique multimodales ;
- ▶ **Fiabiliser et renforcer les dessertes ferroviaires, à l'échelle de la grande région grenobloise** ;
- ▶ **Conforter le rôle multimodal des autoroutes et grandes voiries** convergeant vers le cœur métropolitain grâce à la création de voies réservées aux transports collectifs et / ou au covoiturage ;
- ▶ **Développer les parcs-relais et les aires de covoiturage pour capter les déplacements pendulaires** entre la métropole et la grande région grenobloise en amont des secteurs congestionnés et encourager ainsi l'intermodalité ;
- ▶ **Participer à la réflexion sur l'organisation de la chaîne logistique** dans la grande région grenobloise et le cas échéant prévoir des équipements nécessaires au fonctionnement du transport de marchandises.



TER
© SMTc – Infographie Gaëlle Suc



ÉCHANGES AVEC LE VOIRONNAIS, LA BIÈVRE, LE SUD GRÉSIVAUDAN ET LE CŒUR DE CHARTREUSE

- ▀ **Fiabiliser et renforcer la desserte ferroviaire**, avec une desserte de type « RER », en lien notamment avec le doublement des voies entre Grenoble et Moirans ;
- ▀ **Conforter le rôle multimodal de l'A48**, avec la pérennisation de la voie réservée aux transports collectifs et la création d'une voie de covoiturage dynamique, et la création ou l'extension d'aires de covoiturage à proximité des diffuseurs (Rives en projet, secteur Mauvernay/Voreppe...);
- ▀ **Poursuivre le développement des parcs-relais** dans les gares avec notamment le projet de réaménagement du pôle d'échanges de Voreppe, et en lien avec le réseau Transisère, avec notamment l'extension du parc-relais Bièvre-Dauphine à Rives ;
- ▀ **Conforter le point M de Palluel** (Le Fontanil) comme lieu d'interconnexion entre les lignes de bus du Pays Voironnais, du réseau Transisère et le réseau tramway de l'agglomération grenobloise ;
- ▀ **Valoriser la future station de liaison par câble sur la Presqu'île Scientifique** en tant que nœud de correspondance qui facilite la diffusion des usagers qui empruntent les cars express en lien avec le nord-ouest de la grande région grenobloise ;
- ▀ **Développer les aires et services de covoiturage** (prévu à l'avance ou spontané) en lien avec la Chartreuse et prévoir la possibilité de se rabattre en voiture à l'Esplanade depuis la Chartreuse et les hauts de Saint-Martin-le-Vinoux, dans le cadre du projet Esplanade.





ÉCHANGES AVEC LA VALLÉE DU GRÉSIVAUDAN

- ▶ **Fiabiliser et renforcer la desserte ferroviaire**, avec une desserte de type « RER », en lien notamment avec la création d'un terminus périurbain à Brignoud, de la halte ferroviaire de Tencin et la création d'une halte ferroviaire à Domène associée à un pôle d'échanges multimodal. Celle-ci intéressera les habitants de Domène, du Versoud et des Balcons de Belledonne, mais aussi les actifs qui travaillent à Inovalée;
- ▶ **Conforter le rôle multimodal de l'A41** grâce à l'aménagement d'une voie spécialisée partagée pour les cars express et d'une voie réservée pour le covoiturage;
- ▶ **Améliorer la desserte en transports collectifs d'Inovalée Meylan et Montbonnot**, grâce au prolongement de la ligne Chrono 1 jusqu'au pôle d'échanges de Montbonnot Pré-de-l'Eau, et la création d'un bus à haut niveau de service entre Grenoble et Meylan;
- ▶ **Créer ou agrandir un chapelet de parcs-relais et d'aires de covoiturage** en lien avec les gares (Goncelin, la Batie, Brignoud), les diffuseurs autoroutiers, et la ligne express Crolles < > Grenoble, en amont des congestions récurrentes;
- ▶ **Aménager un pôle d'échanges multimodal à Montbonnot Pré-de-l'Eau** pour faciliter le rabattement sur les lignes de car express et l'articulation avec les lignes qui desservent Inovalée;
- ▶ **Créer le pôle d'échanges des Sablons**, qui sera une porte d'entrée en direction du CHU, du Domaine Universitaire et, plus largement, de la polarité Nord-Est pour les usagers qui utilisent les cars express et les bus en lien avec la vallée du Grésivaudan. Sur ce site, il est également envisagé d'aménager un parc-relais, complémentaire à celui du Grand Sablon qui est déjà très fortement sollicité;
- ▶ **Améliorer la lisibilité de l'accès au pôle d'échanges de la gare de Gières**, qui joue un rôle important pour les usagers du train, en liaison avec le domaine universitaire et le CHU;
- ▶ **Améliorer la lisibilité / coordination / tarification des dessertes bus** entre :
 - Crolles, Montbonnot et le centre-ville de Grenoble par RD1090;
 - Crolles, Montbonnot et le centre-ville de Grenoble par autoroute (ligne express);
 - Goncelin / Champ-Pré-Froges, Domène, Montbonnot et le centre-ville de Grenoble par RD 523 et autoroute;
- ▶ **Améliorer les connexions cyclables** entre le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise.



L'agglomération grenobloise
© SMTC

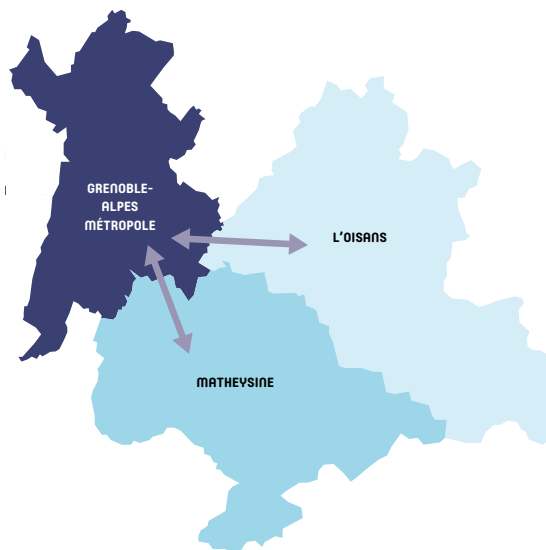




zoom

ÉCHANGES AVEC SAINT-MARTIN-D'URIAGE ET CHAMROUSSE

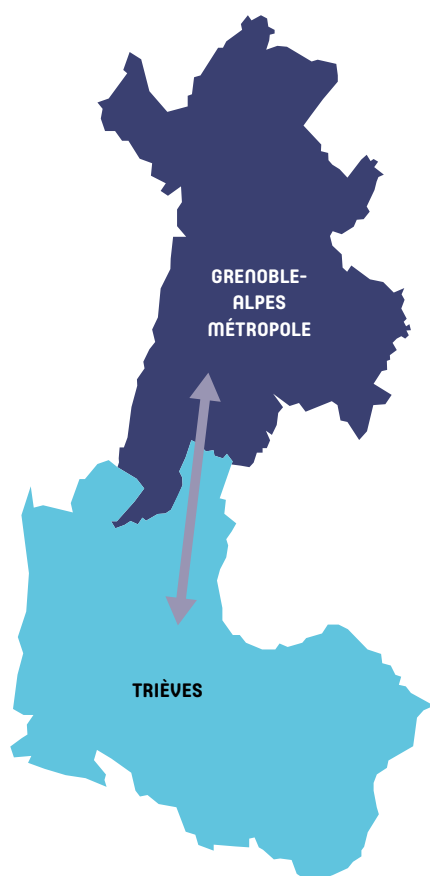
- ▶ **Améliorer la coordination et la lisibilité de l'offre de transports collectifs** qui dessert le secteur de Saint-Martin-d'Uriage – Chamrousse en prenant en compte à la fois l'offre de transports régulière et les transports scolaires;
- ▶ **Aménager la combe de Gières pour faciliter et sécuriser la circulation des vélos**, et améliorer la fiabilité du temps de parcours des bus de l'axe Vizille < > Uriage < > Gières;
- ▶ **Créer un point de rabattement sur les transports collectifs au niveau d'Uriage**, pour les usagers en provenance des hauts de Saint-Martin-d'Uriage;
- ▶ **Créer ou agrandir un chapelet d'aires de dépose-reprise pour le covoiturage** en lien avec Saint-Martin-d'Uriage et Venon;
- ▶ **Améliorer la lisibilité de l'accès au pôle d'échanges de la gare de Gières**;



zoom

ÉCHANGES AVEC L'OISANS ET LA MATHEYSINE

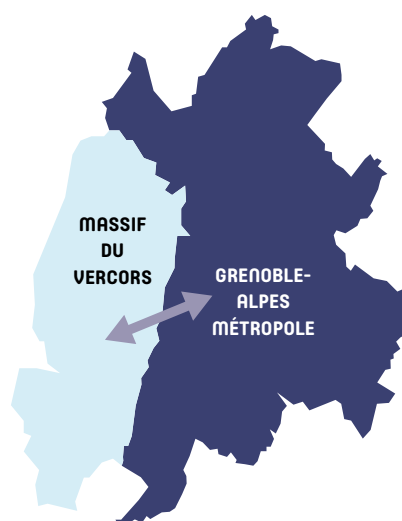
- ▶ **Améliorer la fiabilité et les temps de parcours des lignes de transports collectifs** qui relient ces territoires à Grenoble grâce à l'aménagement de priorités pour les transports en commun sur la partie sud de l'A 480 et sur la RN 85;
- ▶ **Développer des aires et services de covoiturage ou de covoiturage spontané organisé** en coopération avec les Communautés de Communes de l'Oisans et de la Matheysine;
- ▶ **Valoriser, en complément, deux points M pour le rabattement sur les lignes périurbaines rapides et le train** : Vizille Clairefontaine (depuis l'Oisans et les communes de la Matheysine desservies par la RN 85) et Saint-Georges-de-Commiers – Gare (depuis les communes de la Matheysine desservies par la RD 529).



zoom

ÉCHANGES AVEC LE TRIÈVES

- **Fiabiliser et renforcer la desserte ferroviaire**, avec une desserte de type « RER » entre Grenoble et Clelles-Mens, et en pérennisant la ligne TER Grenoble < > Gap;
- **Valoriser, en complément, les points M de Vif la Valonne et/ou de la gare de Vif** pour le rabattement des habitants des communes de la partie nord du Trièves sur le train et / ou les lignes périurbaines rapides du SMTc.



zoom

ÉCHANGES AVEC LE VERCORS

- **Développer des services de covoiturage** (prévu à l'avance et spontané) en coopération avec la Communauté de Communes du Massif du Vercors et le Parc Naturel Régional du Vercors;
- **Fiabiliser les temps de parcours de la ligne Transisère, Grenoble < > Villard-de-Lans**, grâce aux aménagements de priorité prévus pour les bus dans la traversée de Sassenage;
- **Améliorer le rabattement sur le réseau de transports collectifs structurant** en créant un point M aux Engièrres, à Fontaine La Poya (en lien avec la liaison par câble) et en agrandissant les points M existants de Seyssinet-Pariset et Seyssins;
- **Améliorer l'intermodalité voiture/vélo** en confortant les possibilités de stationnement vélo sécurisé sur les parcs-relais situés au pied des principaux itinéraires de montées vers le Vercors.

