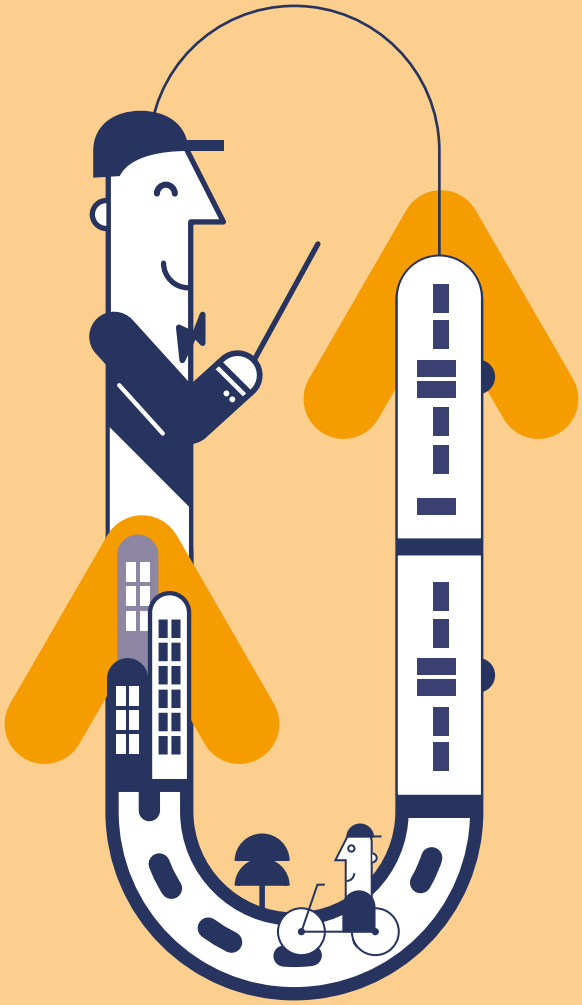
4 Le plan d'actions du PDU



ORIENTATION 1

COORDONNER LES ACTEURS À L'ÉCHELLE DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE POUR SIMPLIFIER L'OFFRE DE MOBILITÉ ET AMÉLIORER SON ARTICULATION AVEC LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

LES ACTIONS

Action 1.1 ..... p 96
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

Action 1.2 ..... p 98
Améliorer l'articulation entre urbanisme, déplacements, santé et environnement

Action 1.3 ..... p 100
Coordonner un plan d'actions sur la temporalité des déplacements, visant à étaler les périodes de pointe et à faciliter l'articulation entre vie professionnelle et vie privée

Action 1.4 ..... p 101
Soutenir l'élaboration d'un schéma des équipements logistiques à l'échelle de la grande région grenobloise

CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS

Les phénomènes de périurbanisation et d'étalement urbain, à l'œuvre depuis plusieurs décennies, ont conduit à un éclatement de la mobilité dans l'espace, particulièrement pour ce qui concerne les déplacements entre le domicile et le travail. Par conséquent, la prise en compte des besoins de déplacements, tant de personnes que de marchandises, doit nécessairement être réfléchie à l'échelle de la grande région grenobloise, et non à l'échelle de la seule métropole. Par ailleurs, l'efficacité du système de mobilité est également largement dépendante des différentes politiques publiques menées sur le territoire (notamment l'aménagement du territoire, le logement, le développement économique, l'environnement, l'énergie...), ainsi que de l'organisation temporelle de la vie quotidienne (horaires de la journée de travail ou de la journée d'école...).

La prise en compte de ces enjeux nécessite de dépasser les frontières institutionnelles, de renforcer la coopération avec les territoires voisins et les différentes parties prenantes impliquées dans les politiques de déplacements (communes, instances intercommunales, autorités organisatrices de mobilité voisines, État, Département et Région), afin de mutualiser les efforts des différentes collectivités.

Il s'agira également de poursuivre le décloisonnement entre les différentes politiques sectorielles, et notamment de renforcer la coordination avec les acteurs de l'urbanisme et de l'environnement, afin de lutter contre la dispersion des fonctions urbaines, de conforter les centralités et de favoriser l'émergence d'une métropole de proximité.

Enfin, la mobilisation des acteurs économiques et sociaux permettra l'optimisation de l'usage des infrastructures et la maîtrise des phénomènes de congestion sur les réseaux de transport, par une meilleure gestion de la temporalité des déplacements.

ACTION 1.1 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

Outre le SMTC, plusieurs autorités organisatrices de la mobilité interviennent actuellement sur l'organisation des déplacements, notamment en transports collectifs, à l'échelle du bassin de vie : la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais et la Communauté de communes Le Grésivaudan.

Cela pose des problématiques de coordination des offres de mobilité et des difficultés à rendre simple et lisible l'information sur les déplacements, ainsi que la tarification et les modalités de paiement des titres de transport pour les usagers qui sont amenés à traverser les frontières administratives, particulièrement pour les usagers occasionnels.

Pour améliorer cette situation, les différents acteurs s'accordent sur l'intérêt de renforcer leur coopération à l'échelle du bassin de vie, ainsi qu'avec les autres territoires tels que la Matheysine, le Trièves, le Vercors ou encore la Chartreuse.

RÉALISATIONS PRÉVUES D'ICI 2023

- **Dès le 1er janvier 2020, faire émerger une Autorité Organisatrice des Mobilités avec les territoires voisins.** Ceci permettra de répondre aux besoins de mobilité à l'échelle d'un territoire plus large, de mieux prendre en compte les territoires périurbains et d'agir sur l'ensemble des mobilités et notamment la voiture partagée. Cela permettra également d'optimiser les moyens techniques et financiers, au bénéfice des usagers. **À l'horizon 2022, cette structure a vocation à s'élargir à l'ensemble du bassin de mobilité de l'aire grenobloise et à voir ses compétences se renforcer** pour intégrer les transports collectifs routiers et ferroviaires.
- **Mettre en place et pérenniser des actions de communication communes aux autorités organisatrices**, pour mieux faire connaître les offres de mobilité, ainsi que les principes tarifaires, notamment la tarification solidaire des transports collectifs et des services de mobilité ;
- **Étudier l'opportunité et les modalités de faisabilité d'une gratuité totale des transports collectifs,** avec comme enjeux principaux d'identifier les effets sur les parts modales, et les modalités potentielles de son financement ;
- **Fournir, dans les agences de mobilité, des informations sur les offres des territoires voisins** à l'échelle du bassin de déplacements ;
- **Transformer la carte OùRA ! en une véritable carte de vie quotidienne** (qui pourrait servir pour aller à la bibliothèque, à la piscine…) ;
- **Renouveler le système billettique**, avec trois objectifs principaux :
  - → **Simplifier pour les usagers occasionnels** l'utilisation de l'ensemble des réseaux de transports collectifs à l'échelle du bassin de vie grenoblois afin de rendre transparente la traversée des frontières institutionnelles, même pour les non-abonnés ;
  - → **Proposer de nouveaux canaux** de distribution des titres transports collectifs (par SMS, application mobile, carte bancaire…) ;
  - → **Mettre à disposition un Pass Mobilité,** qui permette :
    - De proposer des offres tarifaires innovantes, intégrant tous les modes de transport, y compris les usages de la voiture ;
    - De combiner sur un support unique (carte OùRA !, smartphone…) l'usage de différents modes de transport et services de mobilité, notamment transports collectifs de plusieurs réseaux (réseau du SMTC, Transisère, SNCF…), autopartage, covoiturage, Métrovélo, parkings…
- **Développer et fiabiliser la mise à disposition d'une information multimodale coordonnée** à l'échelle du bassin de déplacements, en s'appuyant sur les systèmes d'information multimodale existants, qui permettraient également l'achat en ligne de titres de transport et services de mobilité (*cf. Orientation 4*) ;

RÉALISATIONS PRÉVUES D'ICI 2030

- **Mettre en place une tarification multimodale à l'échelle du bassin de déplacements**, en conservant les principes de tarification solidaire pour les abonnés, de tarification incitative pour les familles et les groupes ne disposant pas d'abonnement, et de tarifs réduits pour les jeunes.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Pour le renouvellement du système billettique : SMTC, en lien avec les autres autorités organisatrices de la mobilité

Pour les autres actions : l'ensemble des autorités organisatrices des transports et mobilités à l'échelle du bassin de déplacements

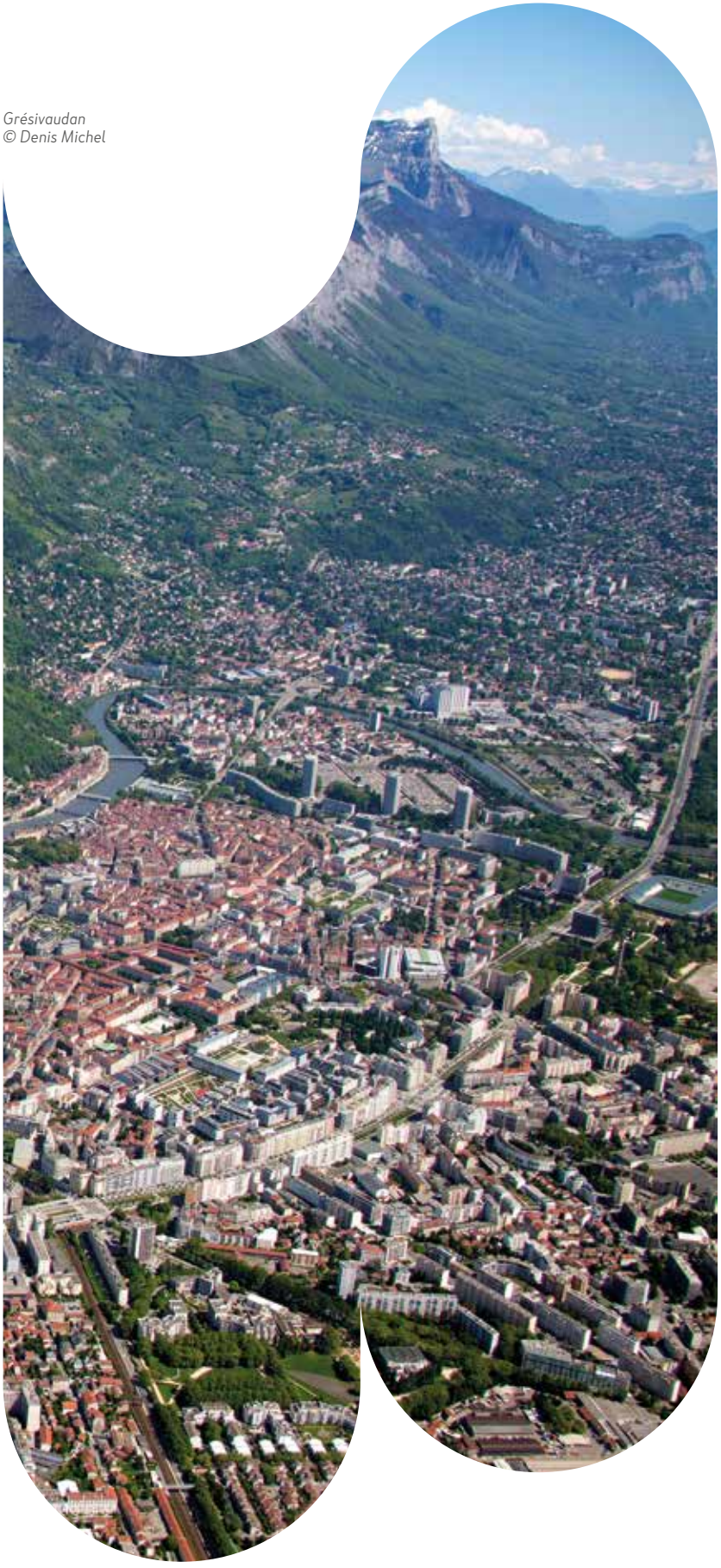
CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il faut améliorer la communication et la mise à jour des informations autour des différentes destinations desservies d'un territoire à l'autre, au-delà des frontières administratives de chaque autorité ».

Plateforme web participative

« La création d'une structure rassemblant les différentes autorités organisatrices du bassin de vie est une nécessité pour améliorer la coordination des offres ».

Atelier des acteurs économiques et sociaux



Grésivaudan
© Denis Michel

ACTION 1.2 AMÉLIORER L'ARTICULATION ENTRE URBANISME, SANTÉ, DÉPLACEMENTS ET ENVIRONNEMENT

La démarche vise à élargir le champ d'application de la Charte Urbanisme Déplacements à l'ensemble des territoires de la métropole et à mieux intégrer l'articulation entre environnement, santé et mobilité.

Le SMTC a élaboré en 2006, avec l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, une charte visant à mieux articuler les politiques d'urbanisme et de transport (lors de la programmation de lignes de transports collectifs structurantes), et promouvant une intensification urbaine le long des axes de transports collectifs. Cet enjeu a été intégré au sein du SCoT de la grande région grenobloise, approuvé en décembre 2012, qui encadre désormais, à cette échelle, les niveaux de densité minimaux développés autour des arrêts de transports collectifs structurants et gares. La mise en œuvre de ces orientations a donné lieu à l'expérimentation d'un nouvel outil, le **contrat d'axe**, qui a permis de bien articuler la programmation de la ligne E du tramway avec celles des espaces publics et des projets urbains, dans un périmètre appelé **fuseau d'intensification** autour de la ligne, avec l'ensemble des acteurs concernés (communes, Département, Région, État).

Le contrat d'axe reste un outil adapté à la mise en cohérence des politiques urbaines et de transport, dans le cadre de la programmation de projet de tramway. Dans les fuseaux d'intensification urbaine, il permet de coordonner la programmation des opérations des différents acteurs impliqués pour favoriser la densification et l'intégration optimale de la ligne : traitement des espaces publics, cheminements piétons et aménagements cyclables pour accéder aux stations, confortement des pôles de vie, valorisation des commerces, services et équipements publics, desservis par le tramway et réorganisation de la circulation et du stationnement…

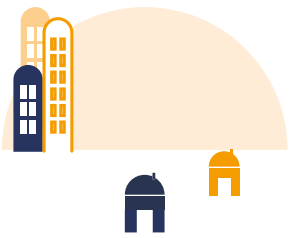
Cependant, depuis la rédaction de cette charte en 2006, **d'une part le ressort territorial du SMTC s'est élargi**, et comprend des espaces moins denses, voire périurbains et ruraux, où les enjeux d'articulation entre urbanisme et déplacements se posent différemment. **D'autre part, Grenoble-Alpes Métropole a acquis des compétences nouvelles, centrales dans cette démarche : urbanisme, espaces publics et voirie.** La Métropole a édité récemment un *Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie*, qui intègre les enjeux d'articulation entre l'aménagement de l'espace public, le confortement des pôles de vie, la place de la nature, la santé des habitants et la protection de l'environnement.

En outre, le SRADDET prévoit la mise en place de « contrats d'aménagement de gare », de façon à promouvoir la densification et la mixité urbaine autour des pôles d'échanges multimodaux.

Engagée depuis plusieurs années dans la baisse des émissions de polluants par des actions sur la mobilité ou la qualité du bâti, la Métropole promeut un modèle de développement urbain visant à préserver au maximum la santé de ses habitants : requalification des voies rapides urbaines, conditions d'implantation de nouvelles constructions à proximité de celles-ci, formes urbaines facilitant la circulation de l'air, systèmes performants de ventilation des bâtiments…

L'évolution de la Charte Urbanisme Déplacements Santé Environnement poursuivra trois grands objectifs :

- **Élargir le champ d'application de la charte à l'ensemble des territoires de la métropole**, en intégrant dans la réflexion la diversité des territoires et des enjeux, ainsi que les nouvelles règles définies par le SCoT, en particulier pour limiter les consommations d'espaces naturels et favoriser le développement urbain autour des points de desserte en transports collectifs ;
- **Intégrer dans la charte les enjeux d'articulation entre environnement / santé et mobilité.** Il s'agira notamment d'intégrer l'exposition aux nuisances dans le développement des points d'intensité urbaine et de prévoir, le cas échéant, des mesures pour limiter l'exposition (formes urbaines favorables à la dispersion des polluants, distance de recul minimum par rapport aux infrastructures, équipements de protection contre le bruit…)
- **Repenser les outils de mise en œuvre de l'articulation urbanisme-déplacements et les partenariats à mobiliser**.



RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

La première étape de travail visera à compléter les objectifs et grands principes de la Charte Urbanisme Déplacements et à les partager avec l'ensemble des élus métropolitains et acteurs concernés.

Dans un deuxième temps, des processus de travail sur des opérations concrètes pourront être engagés afin d'affiner les outils opérationnels d'application de la Charte Urbanisme Déplacements Santé Environnement en fonction des contextes. Ces outils viseront à inscrire les démarches de projet dans un cadre partenarial formalisé, de type contrat d'axe en favorisant la concertation et l'engagement de tous les acteurs.

Deux cas de figure pourront enclencher la démarche :

- **Le lancement d'une réflexion sur un projet d'aménagement structurant :** opération d'urbanisme, accueil d'équipement ou d'établissement générateurs de flux ;
- **Le lancement d'une réflexion sur un projet de mobilité** porté par le SMTC ou par la Métropole.

D'ICI 2020

Nouvelle Charte Urbanisme Déplacements Santé Environnement.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC et Grenoble-Alpes Métropole en lien avec les communes, la Région, le Département, l'État, l'Établissement public foncier local, Atmo Auvergne-Rhône-Alpes, l'Agence d'urbanisme…

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Il faut sensibiliser à l'impact de l'étalement urbain et de la répartition des zones commerciales sur les déplacements ».

Plateforme web participative

Aménagements urbains autour de la ligne B du tramway
© Lucas Frangella

ACTION 1.3 COORDONNER UN PLAN D'ACTIONS SUR LA TEMPORALITÉ DES DÉPLACEMENTS, VISANT À ÉTALER LES PÉRIODES DE POINTE ET À FACILITER L'ARTICULATION ENTRE VIE PROFESSIONNELLE ET VIE PRIVÉE

L'intérêt de travailler sur la temporalité des déplacements est de plusieurs ordres, qui concourent à améliorer la qualité de vie des habitants et usagers du territoire, dans un souci d'équité :

- **Faciliter pour tous l'accès aux services du territoire**, en tenant compte des contraintes d'emploi du temps de celles et ceux qui sont soumis à des horaires imposés et / ou qui sont géographiquement très éloignés des services ;
- **Fiabiliser les temps de parcours**, limiter les congestions sur les routes et dans les transports collectifs en étalant les heures de pointe ;
- **Limiter les besoins de déplacements contraints.**

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

Définir puis mettre en œuvre un **plan d'actions sur la temporalité des déplacements**, qui devra proposer des mesures concrètes telles que :

- **L'adaptation des horaires d'ouverture** d'établissements publics ;
- **La dématérialisation de démarches administratives ;**
- **La modulation tarifaire temporelle des péages routiers ;**
- **L'incitation tarifaire à l'usage des transports en commun** aux heures creuses…

Des actions portant sur l'adaptation des horaires d'embauche / débauche des salariés, des scolaires et étudiants ainsi que le soutien à la création de tiers-lieux d'activité et le développement du télétravail partiel seront également étudiées et traitées dans le cadre des plans de mobilité des établissements publics et privés *(cf. Orientation 3)*.

Circulation nocturne du tramway, Grenoble
© SMTC

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

D'ici 2020 : définition du plan d'action sur la temporalité des déplacements

Mise en œuvre : en continu

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC, en s'appuyant sur un réseau à constituer de référents (Département, autorités organisatrices des mobilités, associations d'habitants, centres sociaux, associations employeuses, chercheurs-experts, Éducation nationale, COMUE…).

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Pour travailler sur les temps, il faut mobiliser un réseau d'acteurs ayant une vision précise de différents usages de déplacements quotidiens de la population ».

Atelier des acteurs économiques et sociaux

ACTION 1.4 SOUTENIR L'ÉLABORATION D'UN SCHÉMA DES ÉQUIPEMENTS LOGISTIQUES À L'ÉCHELLE DE LA GRANDE RÉGION GRENOBLOISE

Il s'agit de définir une stratégie pour le transport de marchandises et l'implantation des équipements logistiques afin d'améliorer l'attractivité économique du territoire de la grande région grenobloise, tout en intégrant l'exposition aux nuisances sonores (préservation des zones de calme...).

La démarche, portée par l'Établissement public du SCoT, mobilise les différents acteurs impliqués en matière de logistique et de transports de marchandises, à la fois pour améliorer la connaissance du contexte local actuel et à venir en termes d'équipements de logistique, de types et localisation du foncier accueillant ces activités économiques, d'emplois concernés, de flux, de modalités d'accès aux sites logistiques..., mais aussi pour construire une stratégie partagée.

Cf. Action 15.3 et Orientation 16 pour les autres actions portant sur la logistique.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Élaborer un schéma des équipements logistiques de la grande région grenobloise.**

Centre de Distribution Urbaine du Marché d'Intérêt National, Grenoble
© Grenoble-Alpes Métropole

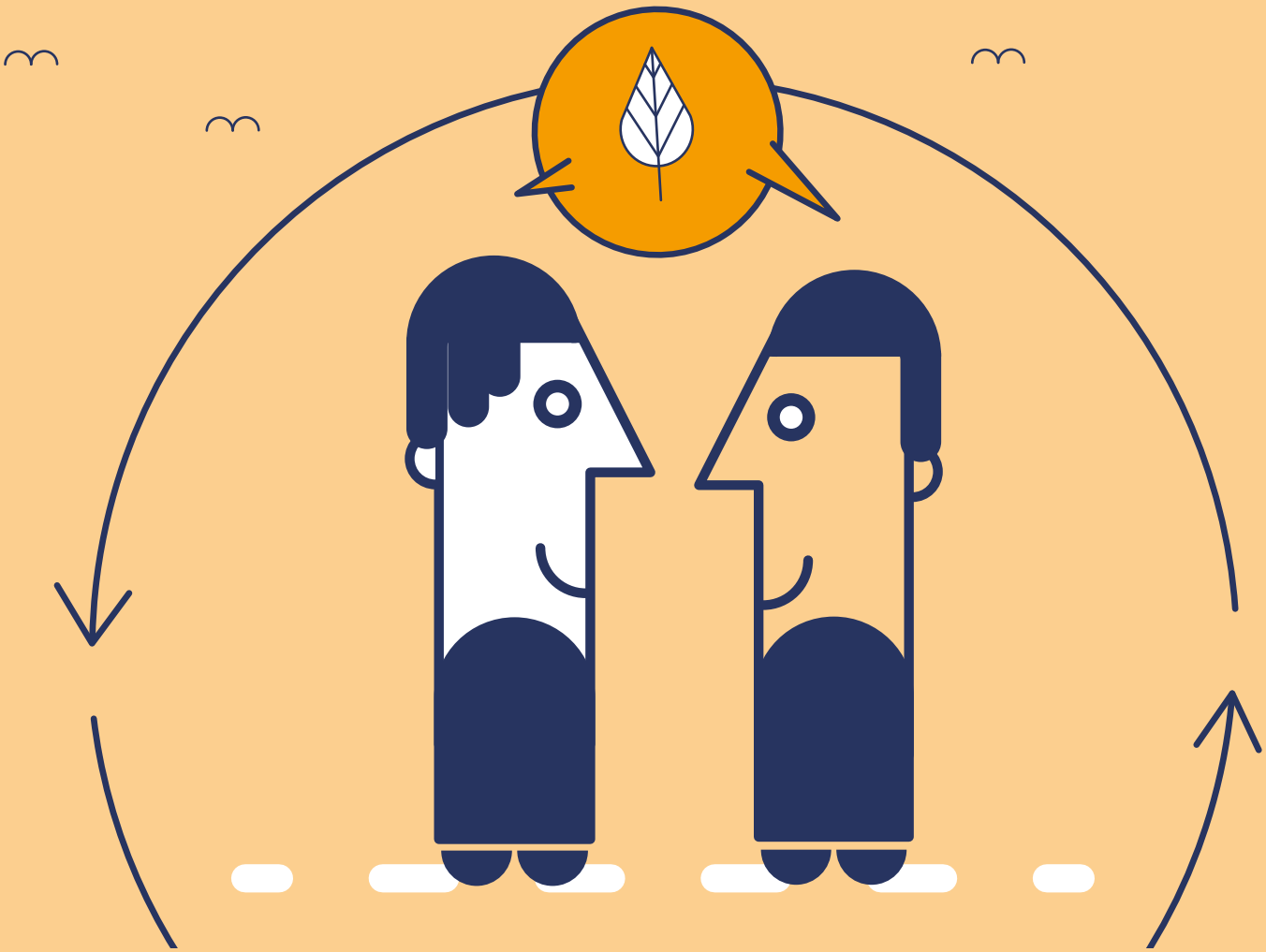
CALENDRIER PRÉVISIONNEL

2018 : mise à jour du diagnostic réalisé dans le cadre du plan d'actions pour une logistique urbaine durable

2018-2020 : définition du schéma des équipements logistiques et déclinaison opérationnelle

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Établissement Public du SCoT en lien avec l'Agence d'urbanisme, le SMTC, Grenoble-Alpes Métropole, les territoires de la région grenobloise, l'État, le Département, les communes, la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de l'Isère, les professionnels...



ORIENTATION 2

DÉVELOPPER L'ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

LES ACTIONS

Action 2.1 ..... p 104
Développer les agences de mobilité et les événements et initiatives locales permettant la promotion des mobilités alternatives dans l'ensemble de la métropole

Action 2.2 ..... p 105
Mettre en place un accompagnement individualisé et aider les individus à tester de nouvelles solutions de mobilité

Action 2.3 ..... p 106
Accompagner et prendre en compte les besoins spécifiques des publics fragiles

Action 2.4 ..... p 107
Faire émerger un réseau d'ambassadeurs de la mobilité

Action 2.5 ..... p 108
Impliquer les professionnels de santé dans la promotion des modes actifs

CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS

Cette orientation vise à inciter et **accompagner les changements de comportement de mobilité** en vue d'encourager le report modal et la transition du parc automobile vers des véhicules moins polluants et moins énergivores. Elle est transversale à toutes les autres orientations. L'accompagnement aux changements de comportement de mobilité doit être réalisé de manière personnalisée, c'est-à-dire en tenant compte de la diversité des pratiques et des publics, en portant une attention particulière aux publics fragiles.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Avec l'opération « 2 mois sans ma voiture » menée par le SMTC, en partenariat avec la MAIF et Koolicar en 2016, une centaine de foyers volontaires ont été accompagnés pendant 2 mois pour effectuer tous leurs déplacements sans voiture.

À la fin de l'opération, 25 foyers ont vendu ou attendaient l'offre de rachat de leur voiture (pour 7 d'entre eux, il s'agissait de la 2e voiture du foyer), 7 foyers pensaient vendre leur voiture dans les semaines à venir et 4 avaient mis leur voiture en autopartage.

ACTION 2.1 DÉVELOPPER LES AGENCES DE MOBILITÉ ET LES ÉVÉNEMENTS ET INITIATIVES LOCALES PERMETTANT LA PROMOTION DES MOBILITÉS ALTERNATIVES DANS L'ENSEMBLE DE LA MÉTROPOLE

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2020

- **Mettre en place les services d'une agence de mobilité à Vizille**, qui permettra au territoire de l'agglomération grenobloise d'avoir un accès privilégié à une information multimodale complète et à du conseil personnalisé en mobilité, en plus de la possibilité d'acheter des titres de transport.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Pérenniser et développer des événements festifs et ludiques sur la promotion des modes alternatifs** dans l'ensemble de la métropole, en ciblant des types de publics (salariés, scolaires...) et donc en adaptant les outils de communication ainsi que les espaces dans lesquels ont lieu ces événements selon les publics ;
- **Profiter des événements festifs locaux pour faire tester de nouveaux services de mobilité aux usagers** ;
- **Soutenir et relayer localement les initiatives internationales** (Parking Day, journée de la mobilité durable...), nationales (semaine de la mobilité, semaine du développement durable...) ou régionales (challenge de la mobilité Auvergne-Rhône-Alpes...) autour du changement de comportement de mobilité ;
- **Informer les collectifs d'habitants et les associations sur les financements possibles et les accompagner dans le montage de projets visant aux changements de comportement de mobilité** : fonds de participation métropolitain et communaux, budget participatif de la ville de Grenoble... ;
- **Adosser au fonds de participation métropolitain un volet « mobilité »**, pour soutenir plus particulièrement les projets liés aux changements de comportement de mobilité et développer l'accompagnement au montage de projets dans ce cadre.

© SMTC

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC et Grenoble-Alpes Métropole, en lien avec les communes, les entreprises et les associations

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il est nécessaire de développer les évènements autour des mobilités alternatives ».

Plateforme web participative

Challenge Mobilité
© Grenoble-Alpes Métropole

ACTION 2.2 METTRE EN PLACE UN ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUALISÉ ET AIDER LES INDIVIDUS À TESTER DE NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ

Opération Plaque ta caisse © SMTC

Le conseil individualisé consiste à suivre des individus ou des familles pendant plusieurs mois voire plusieurs années, pour analyser avec eux leurs pratiques de mobilité et leur proposer des alternatives à la voiture individuelle qui pourraient correspondre à leurs besoins.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Intégrer les services de conseil individualisé dans les missions des agences de Mobilité** ;
- **Lancer une nouvelle action de conseil individualisé** (ciblant 1000 personnes minimum), qui pourrait concerner par exemple des propriétaires de véhicules anciens, des personnes en situation de vulnérabilité énergétique, des familles possédant 2 véhicules… ;
- **Étudier la possibilité d'automatiser (en partie) le conseil individualisé, afin de massifier le report modal à l'échelle du territoire.** Cette automatisation pourrait se faire à travers l'usage d'applications mobiles qui permettraient de réaliser des « auto-diagnostics » de la mobilité et de proposer des jeux et gratifications récompensant les usages vertueux ;
- **Développer des produits de type « offre découverte »** (réseau du SMTC, Métrovélo, autopartage…) gratuits ou à tarif préférentiel, orientés vers les personnes souhaitant être accompagnées dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité, pour leur faire tester différents services. Ces produits pourraient être notamment proposés aux personnes désireuses d'emménager sur le territoire métropolitain ou de déménager à l'intérieur de celui-ci, sous la forme d'une « mallette nouveaux arrivants » ;
- **S'assurer qu'un protocole d'évaluation est adopté** pour mesurer l'incidence des actions de conseil individualisé sur les changements de comportement dans la durée.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC en lien avec Grenoble-Alpes Métropole, les communes, les opérateurs de mobilité sur le territoire, les établissements scolaires…

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Les coûts du conseil individualisé sur la mobilité pourraient être réduits à terme en s'appuyant sur des outils technologiques ».

Atelier thématique « Nouveaux services de mobilité »

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2024-2030

- **Lancer une nouvelle action de marketing individualisé en ciblant plusieurs milliers de personnes.**

ACTION 2.3 ACCOMPAGNER ET PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS SPÉCIFIQUES DES PUBLICS FRAGILES

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Pérenniser les actions de la Plateforme mobilité emploi insertion**, qui informe, conseille, et forme toute personne en insertion socio-professionnelle, en apportant une offre de mobilité adaptée selon l'autonomie de chacun (automobile, transport en commun, vélo, deux-roues motorisés, etc.).
- **Animer un réseau d'acteurs locaux agissant en faveur de la mobilité et de l'insertion.** Grenoble-Alpes Métropole adhère au réseau régional Mob'in qui fédère 16 acteurs de la mobilité en Auvergne-Rhône-Alpes et anime un groupe « mobilité géographique et emploi » à l'échelle du bassin grenoblois. Elle soutient l'action de partenaires associatifs et notamment l'auto-école citoyenne ;
- **Former les travailleurs sociaux** et autres conseillers en économie sociale et familiale (qu'ils dépendent du Département, des CCAS[1], du CROUS[2], des Missions Locales, de Pôle Emploi…), ainsi que les référents d'autres réseaux touchant les personnes fragiles (associations, clubs sportifs, professionnels de santé) aux questions d'accès à la mobilité, de changement de comportement de mobilité, de réduction des coûts de la mobilité ;
- **Développer la formation des personnes intervenant dans la chaîne de déplacements aux différents types de handicap et à l'accessibilité des espaces publics** et transports collectifs (*cf. Annexe Accessibilité, Orientation 8*) ;
- **Développer les « stages de remise en selle », pour apprendre ou réapprendre le vélo** aux adultes, en ciblant notamment les habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville, particulièrement les femmes ;
- **Diffuser une culture de l'accessibilité universelle auprès des acteurs publics, privés et du grand public** (y compris soutien ou promotion d'évènements tels que le mois de l'accessibilité) ;
- **Développer une communication simple et claire (y compris au format « papier ») sur les solutions de mobilité pour les personnes âgées et sur la tarification solidaire.**

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC, Grenoble-Alpes Métropole en lien avec le Département, les Centres Communaux d'Action Sociale et les associations intervenant auprès des publics fragiles

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Pour être pertinent, le conseil en mobilité doit être adapté suivant les âges et les situations des personnes ».

Plateforme web participative

1 *CCAS : Centre Communal d'Action Sociale*

2 *CROUS : Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires*

ACTION 2.4 FAIRE ÉMERGER UN RÉSEAU D'AMBASSADEURS DE LA MOBILITÉ

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Animer un réseau composé de membres des communes, d'associations de tous horizons, des offices de tourisme, des intervenants de sécurité routière… pour identifier et former des personnes-ressources et relais en matière de conseil en mobilité.** Ces ambassadeurs participeront à augmenter le nombre d'animations, orienteront localement les usagers et permettront de faire remonter les dysfonctionnements constatés sur le terrain ;
- **Lancer un appel à initiatives pour faire émerger un réseau de 50 « citoyens ambassadeurs »** (sur le modèle des « greeters » [3] ou des intervenants de sécurité routière), en ciblant notamment des ambassadeurs dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

© SMTC

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC pour l'animation du réseau en lien avec Grenoble-Alpes Métropole, les communes, des associations…

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Des accompagnateurs bénévoles pourraient être mobilisés pour informer dans leur quartier sur les solutions de mobilité disponibles en fonction des besoins de déplacement ».

Panel citoyen

« Il est primordial de diffuser l'information sur les services de mobilité directement à la population. Pour cela, la création d'un réseau de citoyens-ambassadeurs formés serait très utile ».

Atelier thématique « Nouveaux services de mobilité »

3 *Un « greeter » est un habitant passionné par sa ville ou sa région, qui accueille les touristes gratuitement et en ami, pour une balade personnalisée.*

ACTION 2.5 IMPLIQUER LES PROFESSIONNELS DE SANTÉ DANS LA PROMOTION DES MODES ACTIFS

Les professionnels de santé, notamment les médecins généralistes, peuvent identifier parmi leur patientèle des personnes en déficit d'activité physique.

Depuis la loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé et le décret n° 2016-1990 du 30 décembre 2016, ces professionnels de santé peuvent prescrire une activité physique aux personnes souffrant d'une affection de longue durée (ALD).

Dans le cadre du PDU, l'objectif est d'encourager les professionnels de santé à prescrire de l'activité physique à leurs patients lorsque cela est pertinent et de soutenir financièrement la pratique physique pour ces personnes, notamment dans le cadre de leurs déplacements quotidiens.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole en lien avec le SMTC, l'Agence Régionale de Santé, les services sanitaires locaux et les professionnels de santé

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2020

- **Mettre en place une charte d'engagement avec les professionnels de santé** et d'autres parties prenantes pour définir un certain nombre d'affections qui, dans le cadre d'une prescription d'activité physique régulière, donneraient droit au patient à une gratuité de location Métrovélo ou au financement d'un accompagnement personnalisé par un éducateur sportif pour une durée déterminée.

DÈS 2018 ET EN CONTINU SUR TOUTE LA DURÉE DU PDU

- **Soutenir l'intervention de professionnels de santé dans les établissements scolaires pour sensibiliser les enfants aux bienfaits des modes actifs,** *(en lien avec l'action 3.3)*;
- **Diffuser des prospectus d'information sur les bienfaits de la marche et du vélo pour la santé dans les cabinets médicaux.**

© Fotolia

Quais de Grenoble
© Pierre Jayet

ORIENTATION 3

RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS ET PRIVÉS DANS L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES ACTIFS, ÉTUDIANTS ET SCOLAIRES

LES ACTIONS

Action 3.1 ..... p 112
Développer et faire vivre les Plans De Mobilité (PDM) des employeurs

Action 3.2 ..... p 113
Soutenir le développement du télétravail partiel
et des « tiers-lieux » d'activité

Action 3.3 ..... p 114
Soutenir les plans de mobilité des établissements scolaires, l'éducation
à la mobilité, les vélobus, les pédibus et le développement des rues-écoles

CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS

Les établissements publics et privés représentent un véritable levier d'incitation aux changements de comportement de mobilité sur lequel il faut s'appuyer, étant donné :

- Qu'ils peuvent avoir une connaissance fine des déplacements des salariés et scolaires ;
- Qu'ils sont pertinents pour mener des actions de communication, d'incitation et proposer des solutions de mobilité ciblées ;
- Qu'ils peuvent faciliter la mise en relation des personnes pour, par exemple, favoriser le covoiturage vers et depuis le lieu de travail ou d'études.

Pour cela, l'objectif via les plans de mobilité, est d'accompagner les établissements dans la mise en œuvre de mesures locales et de s'assurer de la pérennisation de leur engagement. Les actions à rechercher relèvent de deux formes d'interventions complémentaires : l'amélioration des offres de mobilité et l'accompagnement vers le changement d'habitude de déplacements.

Avec les entreprises, il s'agit d'optimiser les déplacements et de réduire le trafic en véhicules motorisés pour les déplacements pendulaires et les déplacements professionnels, notamment aux heures de pointe et en ciblant plus particulièrement les déplacements longs.

Avec les établissements scolaires, l'enjeu est de faciliter l'acquisition par les enfants de compétences et d'habitudes de mobilité durables qui se diffuseraient à l'ensemble de la cellule familiale. Les enfants peuvent alors devenir de véritables ambassadeurs des comportements de mobilité durables.

ACTION 3.1 DÉVELOPPER ET FAIRE VIVRE LES PLANS DE MOBILITÉ (PDM) DES EMPLOYEURS

Les Plans de mobilité visent à « optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transport » (article L1214-8-2 du Code de Transports).

Leur élaboration est obligatoire pour toute entreprise regroupant 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[1].

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Poursuivre le déploiement du dispositif « M'Pro »** : accompagnement du SMTC expérimenté auprès d'une douzaine d'établissements en 2016 et 2017 pour la mise en œuvre et le suivi de leurs Plans de mobilité. Cela passe par une assistance technique et une mise à disposition pour les employeurs d'outils pédagogiques et de suivi. Il s'agit de cibler en particulier les structures qui s'implantent ou se relocalisent dans la métropole, afin d'aider les employeurs à anticiper l'organisation future des mobilités de leurs employés ;
- **Encourager, accompagner et soutenir la mise en œuvre des Plans de mobilité ;**
- **Inciter à l'émergence et à la pérennisation de Plans de mobilité inter-entreprises (PDMIE) à l'échelle de pôles d'activité ou d'emplois**, à l'image du PDMIE Presqu'Île, dans une logique de mutualisation des offres de mobilité (navette, flotte de véhicules, services vélos, etc.) et de services de proximité pour les employés (crèche interentreprises, conciergerie d'entreprises...). Inovallée est l'une des zones d'activités pour lesquelles l'enjeu de développer un PDMIE est particulièrement fort ;
- **Encourager et promouvoir la marche dans les Plans de mobilité ;**
- **Utiliser les Plans de mobilité pour sensibiliser les employeurs** aux enjeux du décalage des horaires d'embauche et débauche et faciliter la mise en place du télétravail « un jour par semaine » pour les salariés volontaires ;
- **Créer une instance de concertation associée à un observatoire des Plans de mobilité à l'échelle du bassin de vie grenoblois**, permettant de valoriser les bonnes pratiques et de susciter l'adhésion des établissements. Cette instance intégrera en particulier la Chambre de Commerce et d'Industrie, la Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité, les syndicats patronaux et salariaux ;
- **Assurer le suivi et l'évaluation des actions mises en place dans le cadre des Plans de mobilité.**

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Les entreprises et le SMTC pour l'accompagnement des employeurs

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Le travail engagé de longue date dans la métropole autour des Plans de mobilité doit être poursuivi et renforcé ».

« Il faut inclure et soutenir, la création d'un poste de « référent mobilité » au sein des entreprises, pour promouvoir des solutions de déplacements alternatives pour le domicile-travail et les déplacements professionnels ».

Atelier des acteurs économiques et sociaux

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les Plans de mobilité sont potentiellement un outil très efficace : par exemple, la part modale de la voiture solo a baissé de 15 points entre 2008 et 2013 chez les 8 400 salariés dépendant d'une entreprise de la région grenobloise, ayant répondu au questionnaire d'évaluation lancé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble.

Le dispositif M'Pro a été lancé en 2016 par le SMTC pour aider les employeurs à enrichir le contenu des plans de mobilité et proposer un accompagnement renforcé aux employeurs et à leurs salariés. À la rentrée 2017, 33 établissements totalisant 31 500 salariés se sont inscrits dans cette nouvelle démarche.

Dispositif M'Pro © SMTC

1 *INSEE, fichier CLAP*

ACTION 3.2 SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DU TÉLÉTRAVAIL PARTIEL ET DES « TIERS-LIEUX » D'ACTIVITÉ

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2020

- **Élaborer un guide des bonnes pratiques pour encourager les employeurs à mettre en place le télétravail partiel** pour leurs employés depuis chez eux ou à distance dans des tiers-lieux d'activité, et faire connaître ces tiers lieux à l'échelle du bassin de vie.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2021-2023

- **Élaborer une charte du télétravail à l'échelle de la grande région grenobloise**, pour impliquer les autorités organisatrices des mobilités, les employeurs et les actifs, dans la promotion du télétravail partiel. Cette charte s'appuiera sur le guide des bonnes pratiques décrit ci-dessus et identifiera le rôle des différents acteurs.

RÉALISATIONS PRÉVUES EN CONTINU SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Utiliser les plans de mobilité pour inciter les établissements à mettre en place des actions liées au télétravail** (financement par les entreprises de journées de télétravail dans des tiers-lieux d'activité, intégration du télétravail dans les accords d'entreprise...).

LE SAVIEZ-VOUS ?

Une quinzaine de tiers-lieux d'activités existent déjà dans la région grenobloise et de nombreux projets d'implantation sont en cours, qui permettent à des salariés de travailler à distance quelques heures ou journées par semaine.

Tiers-lieu d'activité La Bonne Fabrique, le Sappey-en-Chartreuse
© La Bonne Fabrique

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC en lien avec Grenoble-Alpes Métropole, les autorités organisatrices de la mobilité des territoires voisins et les employeurs

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Télétravail, coworking, enseignement en ligne : il faut inciter et adapter le territoire aux nouveaux usages numériques, qui permettent d'éviter des déplacements ».

Atelier des acteurs économiques et sociaux

« Il faut créer des « hubs coworkers » (espaces de télétravail) ».

Panel citoyen

ACTION 3.3 SOUTENIR LES PLANS DE MOBILITÉ DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES, L'ÉDUCATION À LA MOBILITÉ, LES VÉLOBUS, LES PÉDIBUS ET LE DÉVELOPPEMENT DES RUES-ÉCOLES

Le SMTC souhaite que l'établissement d'enseignement devienne une porte d'entrée pour inciter les enfants et les adolescents, et par diffusion l'ensemble de la sphère familiale, à adopter les modes alternatifs à la voiture individuelle. Il s'agira également de toucher les étudiants et le personnel universitaire.

L'objectif pour le SMTC est de soutenir :

- **Le développement des plans de mobilité des établissements scolaires** dans les lycées, collèges et écoles ;
- **La mise en place des actions d'éducation à la mobilité**, en classe ou sur le temps périscolaire ;
- **Le développement et la pérennisation des pédibus et vélobus**, principalement en lien avec les écoles primaires ;
- **Le développement des rues-écoles et l'amélioration de la sécurité et du confort des déplacements** à pied et à vélo vers les établissements scolaires ;
- **La réalisation de plans de mobilité à l'échelle des sites ou des établissements universitaires**, comme ce qui est fait pour les entreprises avec les plans de Mobilité Inter-entreprises.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

Pour soutenir l'élaboration des Plans de mobilité des établissements scolaires (PDMES)

- **Faire connaître la démarche PDMES auprès des établissements scolaires (lycées, collèges et écoles) et des acteurs associés (fédérations de parents d'élèves)**, avec l'appui de la Région, du Département, des communes, du Rectorat ;
- **Susciter, chaque année, le lancement d'un PDMES dans environ 20 écoles et 10 établissements d'enseignement secondaire** afin que l'ensemble des écoles primaires, des collèges et des lycées de la métropole puissent être dotés d'un PDMES avant 2030[2] et que chaque établissement puisse réviser son PDMES au moins tous les 10 ans ;
- **Accompagner les établissements pour l'élaboration et la mise en œuvre des PDMES grâce à un appui méthodologique** (outils de diagnostic et de mobilisation des acteurs de la communauté éducative…) **et humain** (intervention de conseillers en mobilité ou d'associations spécialisées) ;
- **Identifier, les thématiques auxquelles les PDMES devront répondre** (chaque PDMES pouvant choisir d'en privilégier certaines au regard du contexte local). À titre d'exemple, les PDMES pourraient notamment porter sur les thématiques suivantes :
  - → Mettre en place des actions de sensibilisation : « défis » et concours incitant à venir à l'école autrement, projets pédagogiques… ;
  - → Favoriser l'usage de la marche et du vélo pendant le temps scolaire et périscolaire ;
  - → Promouvoir l'usage de la marche et du vélo pour se rendre à l'école ;
  - → Étudier à l'optimisation de la desserte en transports collectifs de l'établissement.

Pour permettre le développement des actions d'éducation à la mobilité dans les établissements d'enseignement

- **Soutenir (par des moyens humains et en s'appuyant sur les associations spécialisées) la mise en place de cycles d'interventions dans les écoles primaires**, en classe ou sur le temps périscolaire, autour de deux volets :
  - → Un volet d'apprentissage permettant aux enfants d'acquérir le « savoir pédaler », le « savoir s'orienter en ville » (en vélo, à pieds, en transports collectifs…) et le « savoir se déplacer en sécurité » (Code de la Rue et de la Route…) ;
  - → Un volet de sensibilisation aux enjeux environnementaux et sanitaires liés à la mobilité ;

Pour soutenir l'élaboration de plans de mobilité d'établissements universitaires (PDMEU) :

- **Accompagner la démarche de « plan de mobilité » lancée par la COMmunauté d'Universités et d'Établissements** (COMUE) de l'Université Grenoble-Alpes ;
- **Inciter les autres établissements d'enseignement supérieurs existants sur le territoire métropolitain à engager une démarche de plan de mobilité**, notamment pour promouvoir les mobilités alternatives chez les étudiants et les personnels.
- **Soutenir l'organisation de sorties ou voyages scolaires en vélo ou à pied** par la sensibilisation des établissements scolaires et des enseignements et par le prêt de vélos aux écoles ;
- **Soutenir l'organisation de la formation à l'attestation scolaire de sécurité routière** (ASSR) que doivent suivre tous les collégiens.

2 *Selon la « base permanente des équipements » de l'INSEE (édition 2016), il y a 169 écoles primaires, 43 collèges et 41 lycées (publics ou privés) sur le ressort territorial du SMTC. Il y a par ailleurs 117 écoles maternelles.*

Zone de rencontre, École Alphonse Daudet, Grenoble
© Grenoble-Alpes Métropole

Pour favoriser le développement et la pérennisation des pédibus-vélobus en lien avec les écoles primaires

- **Mobiliser chaque année**, avec l'appui des communes, du rectorat, des fédérations de parents d'élèves..., les écoles primaires et les conseils de parents d'élèves autour de la thématique des pédibus-vélobus ;
- **Soutenir les porteurs de pédibus-vélobus** (kit d'information et de mobilisation des parents et des écoles, formation des bénévoles qui prennent en charge ces dispositifs...) ;
- **Assurer un suivi régulier du nombre de pédibus-vélobus** en fonctionnement pour repérer les écoles où la démarche semble s'essouffler, afin de les re-sensibiliser ;
- **Animer des groupes de travail avec les porteurs de pédibus-vélobus** pour identifier les aménagements et jalonnements permettant de sécuriser et rendre plus confortables les trajets vers l'école, et mettre en place un jalonnement spécifique pour les pédibus-vélobus.

Pour soutenir le développement des rues-écoles et l'amélioration du confort et de la sécurité des déplacements en modes actifs vers les établissements scolaires

- **Lancer un appel à projet d'ici 2020 pour faire émerger des « rues-écoles » dans la métropole (avec un test pour au moins 10 écoles dans Grenoble) :** actions permettant de donner une place prépondérante aux modes actifs aux entrées des écoles : fermeture permanente ou temporaire des rues à la circulation automobile aux heures d'entrée-sortie des classes, création de zones de rencontres, piétonnisation des abords de l'école, accompagnées par de la signalétique et du marquage au sol spécifique ;
- **Financer les actions de jalonnement et de sécurisation identifiées dans les plans de mobilité des établissements scolaires et universitaires,** ou en lien avec les groupes de travail réunissant les porteurs de pédibus-vélobus.
- **D'ici 2023, mettre en place (sauf contre-indication motivée) des « rues écoles » pour toutes les écoles de la métropole**, en mettant en place a minima une zone de rencontre aux abords de l'école et en réglementant, voire interdisant, toute circulation et stationnement dans les 100 à 150m autour de l'école.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC et Grenoble-Alpes Métropole, en lien avec la Région, le Département, les communes, les établissements scolaires et universitaires, la COMUE, l'Université Grenoble-Alpes, les associations spécialisées

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il faut sensibiliser en priorité les élèves des collèges et lycées et proposer plus régulièrement des sorties à vélo ou à pied au sein des écoles. »

Plateforme web participative

ORIENTATION 4

DÉVELOPPER L'INFORMATION MULTIMODALE CONNECTÉE ET PERSONNALISÉE

LES ACTIONS

Action 4.1 ..... p 118
Amplifier les fonctionnalités et la visibilité du site et de l'application mobile Métromobilité

Action 4.2 ..... p 119
Développer l'information en temps réel au niveau des points d'arrêts structurants du réseau de transports collectifs

Action 4.3 ..... p 120
Adapter l'information et la communication aux capacités de chacun

Action 4.4 ..... p 121
Créer un «club» de l'information multimodale

Action 4.5 ..... p 122
Étendre l'ouverture des données sur les déplacements pour faciliter l'émergence d'applications simplifiant la lisibilité et personnalisant l'offre de mobilité en fonction des besoins

CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS

Le développement de la mobilité connectée permet de diffuser des informations personnalisées pour favoriser la multimodalité et l'intermodalité. Les informations intégrées dans les Systèmes d'Information Multimodale (SIM) peuvent être théoriques ou en temps réel, voire prédictives.

La mobilité connectée est complémentaire aux vecteurs traditionnels d'information sur les déplacements (plans, prospectus, conseils humanisés, notamment dans les agences de mobilité), qui restent indispensables et doivent être également développés.

L'application Métromobilité intègre une grande partie des modes de déplacements sur le territoire métropolitain et décline quatre outils de base : le calculateur d'itinéraire multimodal, l'info-trafic en temps réel, le prochain passage aux arrêts de transports collectifs et un système d'alerte personnalisée en cas d'évènement ou perturbation. Il est important de continuer à développer et à améliorer cet outil Métromobilité, et de veiller à rendre l'ensemble de l'information, qu'elle soit numérique ou plus traditionnelle, accessible à tous.

En parallèle, il est essentiel que les opérateurs de mobilité poursuivent, de manière encadrée, la mise à disposition des données permettant le déploiement de nouvelles applications d'aide à la mobilité.

ACTION 4.1 AMPLIFIER LES FONCTIONNALITÉS ET LA VISIBILITÉ DU SITE ET DE L'APPLICATION MOBILE MÉTROMOBILITÉ

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Étendre la couverture géographique de l'outil Métromobilité, en cohérence avec Itinisère et OùRA !** pour afficher les offres de mobilité des réseaux des autorités organisatrices des mobilités et de transports intervenant à l'échelle du bassin de déplacements (Transisère, TouGo, Pays Voironnais…) ;
- **Développer la personnalisation de l'information tous modes,** notamment pour les personnes à mobilité réduite ;
- **Faire de Métromobilité un portail unique donnant accès à l'ensemble des offres de mobilité** : autopartage, vélo, stationnement, transports collectifs et développer également des partenariats avec les acteurs du covoiturage, en complémentarité avec la plateforme Mov'Ici lancée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Cela implique de coordonner les dispositifs de système d'information de mobilité existants sur le territoire métropolitain au sein de Métromobilité ;
- **Faire évoluer le système d'information Métromobilité en lien avec l'évolution de la billettique** pour permettre le paiement de titres de transport sur Métromobilité *(cf. Action 1.1)* ;
- **Développer, au sein de Métromobilité, un outil statistique de prédiction de la fréquentation des infrastructures de déplacements** ;
- **Étudier les modalités de mise en œuvre d'applications de gratification pour encourager d'autres usages que celui de la voiture individuelle.**

Application Métromobilité
© SMTC

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC et Grenoble-Alpes Métropole en lien avec les autorités organisatrices de la mobilité et les gestionnaires de voirie à l'échelle du bassin de déplacements

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il faudrait créer un site internet unique pour s'informer sur tous les modes de transport ».
Panel Citoyen

« Il serait pertinent d'unifier l'information sur l'offre de transports collectifs, à l'échelle du bassin de déplacement grenoblois ».
Atelier thématique « Transports collectifs »

ACTION 4.2 DÉVELOPPER L'INFORMATION EN TEMPS RÉEL AU NIVEAU DES POINTS D'ARRÊTS STRUCTURANTS DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Borne d'information voyageurs en temps réel
© SMTC

Tous les arrêts de transports collectifs du réseau du SMTC sont équipés en technologie NFC[1] et QR-code[2] pour donner l'information du temps d'attente des prochains bus aux utilisateurs de smartphones. En complément, tous les arrêts de tramway ainsi que les arrêts de la ligne Chronobus C5 sont équipés en bornes d'informations, qui affichent les temps d'attente des prochains bus. L'objectif pour le SMTC est d'équiper de bornes d'informations tous les arrêts du réseau Chronobus, soit 105 arrêts de bus supplémentaires.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2020

- **Poursuivre le déploiement des bornes d'information en temps réel** sur les temps d'attente des prochains bus aux points d'arrêt du réseau Chronobus ;
- **Fiabiliser les Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs** des bus des réseaux du SMTC et Transisère pour améliorer la fiabilité des temps d'attente affichés sur les bornes d'information voyageurs.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC et la Région Auvergne-Rhône-Alpes

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Prendre en compte le fait que tout le monde n'est pas équipé de smartphones dans la diffusion de l'information ».

« Améliorer la communication, l'accès à l'information pour les usagers est indispensable ».

Atelier thématique « Transports collectifs »

1 *Near Field Communication : technologie de communication sans fil à courte portée, permettant l'échange d'informations jusqu'à une distance de 10 cm.*

2 *Un QR-code est une sorte de code-barres contenant une information qui peut être lue par un téléphone mobile.*

ACTION 4.3 ADAPTER L'INFORMATION ET LA COMMUNICATION AUX CAPACITÉS DE CHACUN

Pour rendre l'information à destination des usagers et les actions de communication accessibles au plus grand nombre, il est important de tenir compte de la diversité des profils et des besoins (personnes à mobilité réduite du fait de différents types de handicap, personnes ayant des difficultés avec les nouvelles technologies...).

Un certain nombre d'outils sont d'ores et déjà proposés, notamment aux personnes à mobilité réduite : par exemple, le SMTC propose des entretiens de conseil en mobilité aux personnes handicapées afin d'apporter une information personnalisée et ciblée pour répondre au mieux aux besoins de déplacement de la personne.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé (SDA-Ad'AP) des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise (2016-2018) cible par ailleurs un certain nombre d'actions pour améliorer l'information avant et pendant le déplacement.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Améliorer l'accessibilité de l'information et de la communication numérique et traditionnelle** (personnes en situation de handicap, personnes âgées, non-résidents, étrangers, etc.), notamment l'information sur les transports collectifs : amélioration de la lisibilité des fiches horaires, plans papier... ;
- **Développer, au sein de Métromobilité, un calculateur d'itinéraire piétons** prenant en compte plusieurs types de handicap ;
- **Proposer les services d'une nouvelle agence Métromobilité à Vizille**, pour assurer un relais humain de l'information *(cf. Action 2.1)* ;
- **S'appuyer sur les acteurs de proximité et les ambassadeurs de la mobilité pour diffuser l'information et accompagner les changements** *(cf. Action 2.4)*.

Borne d'information voyageurs équipée d'une technologie adaptée aux usagers aveugles ou malvoyants
© SMTC

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et Grenoble-Alpes Métropole en lien avec les associations de personnes à mobilité réduite, les acteurs de proximité...

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Améliorer la lisibilité des offres : les gens sont perdus, il y a beaucoup d'information mais souvent trop technique et trop cloisonnée entre les réseaux ».

Atelier thématique « Transports collectifs »

ACTION 4.4 CRÉER UN « CLUB » DE L'INFORMATION MULTIMODALE

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2022

- **Regrouper les acteurs de la mobilité et de l'information sur les déplacements à l'échelle du bassin de vie grenoblois sous la forme d'un « club » de l'information multimodale**, qui se réunirait plusieurs fois par an pour réfléchir aux modalités d'action pour améliorer l'information multimodale à l'échelle du bassin de vie. L'idée est d'organiser le partage d'informations et d'expériences, de mutualiser les actions d'information en faveur des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture et de faire une veille sur les bonnes pratiques et les modalités de mise en place sur le territoire ;
- **En complémentarité de ce club, organiser une veille sur les expérimentations liées aux déplacements et à la mobilité connectée**, pour ensuite développer des prototypes d'applications liées aux déplacements, en partenariat avec les entités intéressées.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Club de l'information multimodale : 2020

Laboratoire d'expérimentation de la mobilité connectée : 2022

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC, en lien avec les autres autorités organisatrices de la mobilité à l'échelle du bassin de déplacements, les opérateurs de mobilité privés et publics, les gestionnaires d'infrastructures routières

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Les différents acteurs sont mal renseignés sur les offres de transports des autres réseaux. Nous imaginons la création d'un « club d'information multimodale » regroupant les partenaires idoines autour du partage d'information et de données à une échelle territoriale élargie ».

Atelier des acteurs économiques et sociaux

ACTION 4.5 ÉTENDRE L'OUVERTURE DES DONNÉES SUR LES DÉPLACEMENTS POUR FACILITER L'ÉMERGENCE D'APPLICATIONS SIMPLIFIANT LA LISIBILITÉ ET PERSONNALISANT L'OFFRE DE MOBILITÉ EN FONCTION DES BESOINS

Afin d'encourager le développement des outils numériques dédiés à la mobilité (calculateurs d'itinéraires, systèmes d'information en temps réel, etc.), il est essentiel que les opérateurs et acteurs de mobilité poursuivent, de manière encadrée, la stratégie d'ouverture des données théoriques et en temps réel. Le manque de fiabilité des données est parfois un frein à l'ouverture des données : le SMTC fait le choix d'ouvrir au maximum les données dont il dispose, dans le respect de la législation et du secret commercial et en alertant lorsque la fiabilité des données n'est pas complètement satisfaisante.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Poursuivre la mise à disposition des données sur les déplacements en améliorant leur qualité et leur interopérabilité** (disponibilité des voitures en autopartage et des Métrovélos, offre des territoires voisins…) ;
- **Favoriser la libération des données des opérateurs de mobilité** et des gestionnaires de réseau ;
- **Soutenir le développement d'applications locales sur les déplacements** ou en stimuler la création en organisant des hackathons[3] si cela s'avère opportun.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC en lien avec Grenoble-Alpes Métropole, les autres autorités organisatrices de mobilité, les opérateurs de mobilité privés et publics, les gestionnaires d'infrastructures routières, des développeurs externes et des start-up

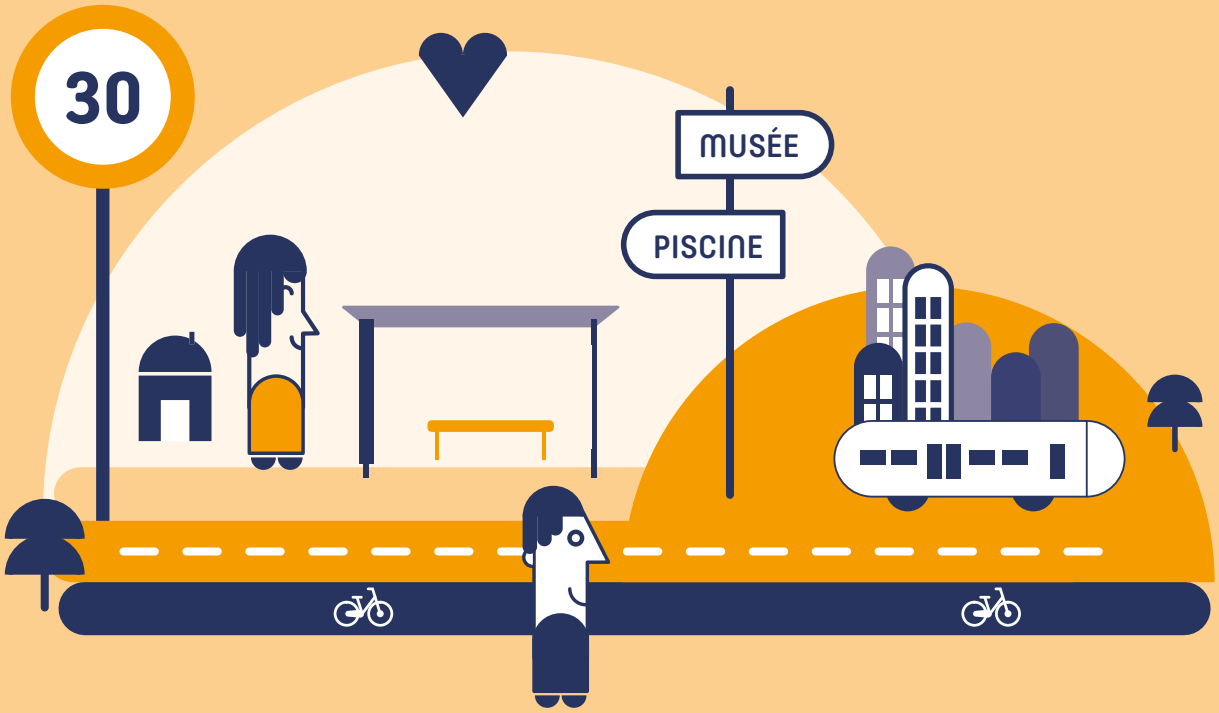
CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il faudrait créer de l'évènementiel autour de l'ouverture des données, des sortes de Hackathon pour faire émerger des applications ».

Atelier thématique « Nouveaux services de mobilité »

3 *Un hackathon est un événement lors duquel un groupe de développeurs volontaires se réunissent pour faire de la programmation informatique collaborative.*

Grenoble
© SMTC



ORIENTATION 5

AMÉLIORER LE PARTAGE, LA QUALITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS

LES ACTIONS

Action 5.1 ..... p 126
Mettre en œuvre les orientations du Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie dans les différents aménagements

Action 5.2 ..... p 127
Réaliser un schéma directeur d'accessibilité universelle des espaces publics à l'échelle de la métropole

Action 5.3 ..... p 128
Développer les franchissements des grandes infrastructures et des rivières et renforcer leur rôle multimodal

Action 5.4 ..... p 129
Mettre en œuvre les projets Cœurs de Ville – Cœurs de Villages – Cœurs de Métropole

Action 5.5 ..... p 130
Conforter la qualité des espaces publics dans les pôles d'emplois et les zones commerciales, notamment au profit des piétons et des cyclistes

CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS

L'espace public assure de multiples fonctions : circulation et stationnement des véhicules, des vélos et des piétons, circulation des transports collectifs, vie sociale, nature de proximité...

C'est pourquoi l'aménagement de l'espace public est un levier d'action transversal pour répondre à de nombreux enjeux du PDU (report modal, développement de l'usage des modes actifs, sécurité des déplacements, réduction des coupures urbaines, prise en compte des publics fragiles notamment grâce au développement de l'accessibilité universelle des espaces publics...) et, plus largement, pour améliorer la qualité du cadre de vie, l'attractivité urbaine et le dynamisme des centralités.

Dans sa délibération-cadre du 3 février 2017 sur les espaces publics et la voirie, Grenoble-Alpes Métropole a défini une stratégie en 6 axes :

- **Promouvoir le partage des usages et l'identité des territoires en termes de gestion et d'aménagement des espaces publics** ;
- **Bien gérer les espaces publics et le réseau de voirie existant** : faire mieux avec moins, tout en répondant aux exigences de sécurité et aux enjeux environnementaux du territoire ;
- **Mettre en place un programme d'amélioration des infrastructures de circulation ;**
- **Accompagner de manière réactive les demandes d'adaptation de proximité ;**
- **Accompagner les évolutions du territoire et de l'urbanisation ;**
- **Revoir la place du citoyen et de l'usager et favoriser les expérimentations d'usages.**

ACTIONS 5.1 METTRE EN ŒUVRE LES ORIENTATIONS DU GUIDE MÉTROPOLITAIN DES ESPACES PUBLICS ET DE LA VOIRIE DANS LES DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS

En co-construction avec le SMTC, les communes, Grenoble-Alpes Métropole a, à travers ce guide, défini les 5 orientations d'aménagement suivantes :

- **Partager l'espace public en faveur des mobilités actives et des transports collectifs ;**
- **Conforter les pôles de vie ;**
- **Garantir la place de la nature et prendre soin de l'environnement ;**
- **Cultiver la diversité des territoires ;**
- **Faire mieux, avec moins.**

Ces 5 principes sont déclinés en thématiques, puis détaillés sous forme de fiches pratiques constituant des prescriptions d'actions pour l'ensemble des acteurs, de la conception à la gestion des espaces publics.

RÉALISATIONS PRÉVUES EN CONTINU, SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Continuer à développer une « culture commune » de la qualité des espaces publics**, en favorisant les échanges de bonnes pratiques et la formation, en direction des élus, des personnels métropolitains et communaux… ;
- **Utiliser systématiquement pour tous les projets la grille d'analyse et d'évaluation proposée dans le guide**, pour ouvrir le projet à toutes les thématiques. Cette grille permet de préciser la priorité, les enjeux majeurs d'une opération d'aménagement de l'espace public. Elle facilite l'arbitrage des décideurs. Elle valorise la prise en compte de thématiques prioritaires (l'accessibilité, le vélo, le paysage, la santé…) qui sont parfois estompées par les contraintes techniques ;
- **Mettre en œuvre les principes du guide des espaces publics dans l'ensemble des interventions liées à la mobilité portées par Grenoble-Alpes Métropole ou le SMTC** ;
- **Sensibiliser les concepteurs de projet d'espace public (aménageurs, bureaux d'études) pour qu'ils déclinent les orientations du guide dans leurs projets :**
  - → Grâce à la diffusion de fiches pratiques communicantes ;
  - → En accompagnant les concepteurs lors de la programmation, de la réalisation et de l'évaluation des projets.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Mise en œuvre des principes du guide et utilisation de la grille d'évaluation des projets : tous les maîtres d'ouvrage d'espaces publics (Grenoble-Alpes Métropole, communes, SMTC et maîtres d'ouvrage privés) en lien avec l'Agence d'urbanisme, le CAUE, les concepteurs

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« La protection du plus vulnérable est une priorité dans la conception des espaces publics ».

Atelier thématique « Modes actifs »

Partage de l'espace public, Eybens
© Grenoble-Alpes Métropole

Accessibilité de l'espace public, Grenoble
© Grenoble-Alpes Métropole

ACTION 5.2 DÉFINIR ET METTRE EN ŒUVRE UN SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DES ESPACES PUBLICS À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

Cf. Orientation 6 de l'Annexe Accessibilité du PDU

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2019

- **Réaliser un schéma directeur d'accessibilité universelle des espaces publics.** Ce schéma directeur d'accessibilité métropolitain a pour objectif de déterminer les 50 axes prioritaires à rendre accessibles à l'avenir, sur les 49 communes. Le schéma directeur d'accessibilité sera établi sur la base des critères suivants :
  - → **Améliorer l'accessibilité du réseau piéton magistral et de proximité ;**
  - → **Améliorer les connexions accessibles vers et depuis les points d'arrêts prioritaires du réseau de transports collectifs** (au sens du décret du 4 novembre 2014) ;
  - → **Améliorer l'accessibilité dans les principaux secteurs d'habitat et les principaux espaces économiques ou générateurs de flux ;**
  - → **Là où cela s'avère nécessaire, identifier dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal à venir, les emprises foncières à préserver pour permettre le confortement des espaces dédiés aux piétons et aux cycles et améliorer l'accessibilité universelle.**

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Intégrer un volet « accessibilité » dans l'ensemble des opérations d'aménagement de proximité et des opérations plus importantes de requalification des espaces publics,** en conformité avec les orientations du guide des espaces publics, notamment :
  - → Anticiper la conception universelle en amont de tout projet d'aménagement : travailler avec les associations locales, prévoir des tests sur place afin de permettre un confort de déplacement pour tous ;
  - → Définir un niveau d'accessibilité qui aille au-delà du simple cumul des normes ;
  - → Dérouler un cheminement continu qui traverse de façon prioritaire la circulation des autres modes.

RÉALISATION PRÉVUE SUR LA PÉRIODE 2020-2030

- Réaliser les aménagements inscrits dans le schéma directeur d'accessibilité universelle des espaces publics.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole, en lien avec les communes

ACTION 5.3 DÉVELOPPER LES FRANCHISSEMENTS DES GRANDES INFRASTRUCTURES ET DES RIVIÈRES ET RENFORCER LEUR RÔLE MULTIMODAL

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

En coordination avec la mise en place du réseau Chronovélo, le réaménagement de l'A 480 et du Rondeau :

- **Réaménager les principaux franchissements existants en lien avec ces projets**, afin d'améliorer leur attractivité pour les piétons et les cyclistes et, lorsque cela est nécessaire, améliorer les conditions de circulation des transports collectifs ;
- **Créer quelques nouveaux franchissements importants à l'échelle de la métropole** et, en lien avec ces projets, faciliter et sécuriser la pratique des modes actifs ;
- **Mettre en service une liaison par câble** permettant de relier les rives au nord-ouest de la métropole, franchissant le Drac, l'Isère, l'autoroute et les voies ferrées *(cf. Action 9.8)*.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2024-2030

- **Réaménager d'autres franchissements existants des rivières, voies ferrées et grands axes routiers**, afin d'améliorer leur attractivité pour les piétons et les cyclistes et, lorsque cela est nécessaire, améliorer les conditions de circulation des transports collectifs ;
- **Étudier l'opportunité et la faisabilité de créer de nouveaux franchissements pour les modes actifs** et prioriser leur mise en œuvre.

La carte présentée dans la partie *Les cartes du schéma multimodal du PDU* récapitule les franchissements qui ont été identifiés comme opportuns et prioritaires à réaménager ou créer au profit des modes actifs. D'autres réaménagements ou création de franchissements pourront être étudiés et réalisés d'ici 2030 en fonction de l'évolution des besoins.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC, Grenoble-Alpes Métropole, État, SNCF Réseau ou AREA suivant les franchissements, en lien avec les communes

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il y a un enjeu fort à construire des passerelles pour franchir les « barrages urbains » : l'Isère, les voies SNCF, l'autoroute… ».

Panel citoyen

Passerelle de l'île d'Amour, Meylan
© Grenoble-Alpes Métropole

Les tableaux ci-après récapitulent les franchissements à réaménager ou à créer par territoires, au profit des modes actifs. La numérotation des franchissements est retranscrite sur la carte ci-dessous, de façon à visualiser leur localisation.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

NORD-OUEST

	Nom	Descriptif
1	**Pont Bergonzoli (Saint-Martin-le-Vinoux)**	Pont sur la voie ferrée à reconstruire (2018), permettant l'accès au Parc d'Oxford depuis la station de tram Horloge, et de rejoindre la Presqu'île scientifique.

EN LIEN AVEC GRENOBLE

	Nom	Descriptif
2	**Pont et échangeur du Vercors**	Ponts sur le Drac et sur l'A480 à réaménager, permettant la liaison entre Fontaine et le secteur Gare / Europôle / Sud Presqu'île (cf. projet A480-Rondeau).
3	**Pont du Drac et / ou Pont Esclangon**	Pont sur le Drac et sur l'A480 à réaménager permettant la liaison entre Fontaine / Seyssinet-Pariset et Grenoble (quartier Berriat, centre-ville).
4	**Pont de Catane**	Pont sur le Drac et sur l'A480 à réaménager et reliant Seyssinet-Pariset et Grenoble (cf. projet A480-Rondeau).
5	**Passerelle sur l'A480 au niveau du Rondeau**	Passerelle de franchissement de l'A480 à créer, pour assurer la liaison entre Grenoble Sud / Échirolles et la piste cyclable des berges du Drac (cf. projet A480-Rondeau).
6	**Passerelle sur l'Isère au Nord de la Presqu'île.**	Passerelle sur l'Isère à créer à proximité du pont de l'A480 en cours de réaménagement, pour relier la pointe de la Presqu'île avec l'axe chronovélo implanté en rive droite de l'Isère. A plus long terme, le franchissement de la RN481 dans la continuité sera étudié, pour raccorder la zone d'activités de Saint-Égrève.
7	**Connexion Presqu'île ‹ › Saint-Martin-le-Vinoux**	Passerelle existante à réaménager et à élargir le long du pont de la voie ferrée sur l'Isère, pour relier la Presqu'île, la véloroute V63 et le centre de Saint-Martin-le-Vinoux.
8	**Passerelle Esplanade**	Passerelle sur l'Isère à créer pour connecter la Presqu'île (Jean-Macé / Gare) et le futur quartier de l'Esplanade.
9	**Pont Paul Verlaine**	Pont franchissant la voie ferrée et le cours de la Libération à réaménager, pour assurer la liaison en modes actifs entre le quartier Beauvert et le quartier Mistral, et l'accès au futur tramway prolongé à Stade Lesdiguières.
10	**Franchissement de la voie ferrée rue Général Mangin et réaménagement du Pont Léon Fournier**	Franchissement de la voie ferrée et de la rocade sud à créer, pour relier la rue Général Mangin (Grenoble) et la rue Léon Fournier à (Echirolles), afin de connecter le futur axe Chronovélo Grenoble ‹ › Vizille.
11	**Dalle du Rondeau (Echirolles / Grenoble)**	Dalle sur la Rocade Sud à créer (cf. projet A480-Rondeau) pour relier le parc Bachelard et la zone industrielle Technisud (au Nord) au quartier Navis Rondeau (au Sud).

SUD

	Nom	Descriptif
12	**Pôle gare d'Echirolles**	3 franchissements de la rocade sud et de la voie ferrée à réaménager (avenue des Etats Généraux, passerelle des écoles, avenue des FTPF), pour mieux relier la Villeneuve, la gare et le centre-ville d'Echirolles.
13	**Echangeur d'Eybens**	Franchissement de la rocade sud et de la voie ferrée à réaménager pour relier le nord et le sud d'Eybens et assurer la continuité de l'axe chronovélo.

GRAND SUD

	Nom	Descriptif
14	**Pont Lesdiguières**	Pont sur le Drac entre Claix Pont-Rouge et Pont-de-Claix à réaménager, pour assurer la liaison vers le Grand Sud.
15	**Pont-Rouge – Centre bourg**	Franchissement piéton de l'autoroute A51 à réaménager, pour relier Pont Rouge et le centre bourg de Claix.

NORD EST

	Nom	Descriptif
16	**Boulevard Dulcie September et/ou avenue Potié**	Franchissement de la rocade sud et de la voie ferrée à réaménager pour relier le quartier Renaudie/ZAC centre et le Sud de Saint-Martin-d'Hères.
17	**Passerelle et passage inférieur des Sablons**	Passerelle sur l'Isère à réaménager, avec ajout du franchissement de la RD1090, en lien avec le projet de pôle d'échanges des Sablons.

PROJETS À ÉTUDIER ET PRIORISER AVEC OBJECTIF DE RÉALISATION D'ICI 2030

NORD-OUEST

	Nom	Descriptif
18	**Avenue San Marino (Saint-Egrève)**	Pont sur la voie ferrée à réaménager entre la zone d'activités ETAMAT et la station tramway Karben, pour faciliter l'accès aux voies vertes le long de l'Isère et aux zones commerciales et d'activité depuis Saint-Egrève.
19	**Piste cyclable le long de la Vence (Saint-Egrève)**	Passage sous l'A48 à réaménager entre la véloroute V63 et l'avenue de l'Île Brune, pour améliorer la sécurité et l'attractivité de cette liaison entre la piste chronovélo et le centre de Saint Egrève.

EN LIEN AVEC GRENOBLE

	Nom	Descriptif
20	**Passerelle Boucle des Sablons**	Passerelle à créer au sud du Pont de Savoie, vers la Boucle des Sablons, pour l'accès à l'espace naturel et de loisir de la Boucle des Sablons. (Station tram Valmy-Flandrin)
21	**Passerelle Fontaine ‹› Presqu'île**	Passerelle à créer sur le Drac, avec franchissement d'e l'A480, pour relier la Presqu'île scientifique et le secteur Bastille-Néron à Fontaine.
22	**Pont dans le secteur Mistral**	Pont sur le Drac et passage sous l'A480 à créer pour connecter la rive gauche du Drac avec la centralité sud. (point TC – piéton – cycle)
23	**Passage inférieur sous voie ferrée entre Arago et Esclangon**	Franchissement modes actifs Est – Ouest au nord de la gare de Grenoble à créer, pour relier les quartiers Presqu'île et Jean Macé / Gare.
24	**Passerelle Bizanet-Chantourne**	Passerelle à créer à l'extrémité de la rue Bizanet, vers le Bd de la Chantourne, pour la desserte du quartier du CHU
25	**Échangeur d'Alpexpo (Echirolles)**	Franchissement de la Rocade Sud et de la voie ferrée à réaménager pour relier le secteur de l'Hôpital Sud et celui de Grand'Place.

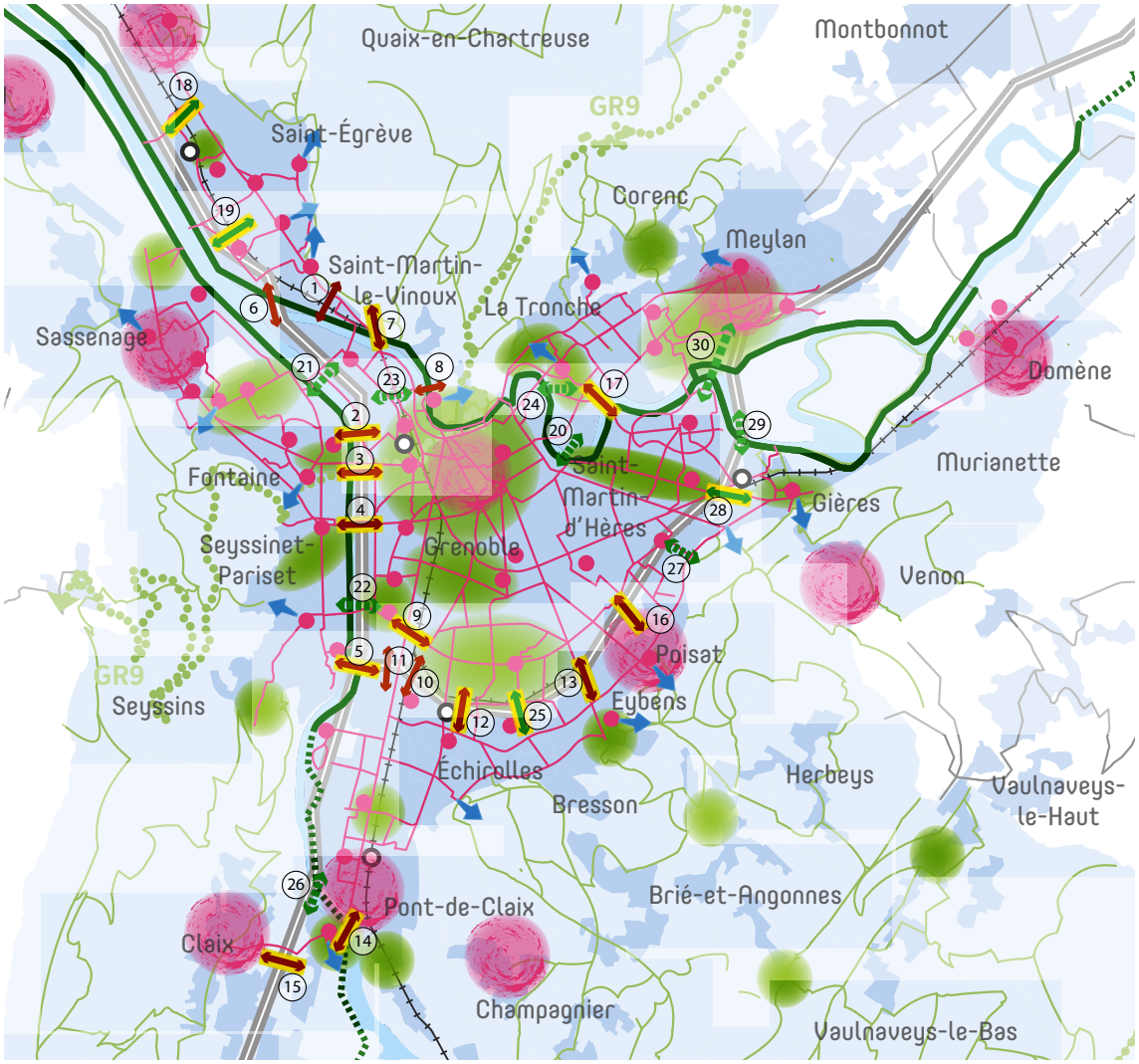
GRAND SUD

	Nom	Descriptif
26	**Passerelle le long de l'A480 entre Pont-de-Claix et Claix**	Passerelle isolée ou accolée à l'ouvrage autoroutier à créer pour relier les deux berges du Drac et le Bourg de Claix au cœur de l'agglomération.

NORD EST

	Nom	Descriptif
27	**Franchissement des Alloves**	Franchissement de la rocade sud et de la voie ferrée à créer en lien avec le projet urbain des Alloves.
28	**Echangeur Gabriel Péri**	Franchissement de la rocade sud et de la voie ferrée entre Gières centre et Saint-Martin-d'Hères (avenue Gabriel Péri) à réaménager.
29	**Nouvelle passerelle sur l'Isère le long de la rocade**	Passerelle sur l'Isère à créer permettant une liaison cyclable directe entre la gare de Gières et Inovallée.
30	**Nouvelle liaison Campus ‹› Inovallée**	Pont sur l'Isère et franchissement de l'A41 à créer pour permettre une liaison TC et modes actifs plus directe entre le Campus et Inovallée.

Franchissements en faveur des piétons et cycles à réaménager ou à créer numérotés pour correspondance avec le tableau ci-dessus



Projets à réaliser d'ici 2023

- Création de nouveaux franchissements
- Réaménagements de franchissements existants

Projets à étudier avec objectif de réalisation d'ici 2030

- Création de nouveaux franchissements modes actifs (à prioriser)
- Réaménagements de franchissements existants

ACTION 5.4 METTRE EN ŒUVRE LES PROJETS CŒURS DE VILLE - CŒURS DE VILLAGES - CŒURS DE MÉTROPOLE

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

Poursuivre la démarche Cœurs de Ville – Cœurs de Villages – Cœurs de Métropole. Cette démarche permet à la Métropole et aux communes de co-construire des opérations de réaménagement des centralités porteuses d'une approche d'ensemble en matière de mobilités, de qualité des espaces publics, de développement économique, de soutien au commerce, de projet urbains... Ces opérations s'adaptent aux spécificités de chaque territoire concerné, qu'ils soient urbains, périurbains, ruraux ou montagnards. Les projets portés dans le cadre de cette démarche peuvent être un confortement de la zone 30, la création ou l'extension d'une zone de rencontre, la piétonnisation ponctuelle ou périodique de rues...

Au-delà de cette démarche, il s'agit également de renforcer les aménagements de liaison en modes actifs depuis et vers les secteurs de commerces de proximité et les aménagements de petites places pour un espace public plus agréable.

Zone 30, Vaulnaveys-Le-Haut
© Grenoble-Alpes Métropole

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Horizon 2023 : réalisation des projets déjà délibérés.

Horizon 2030 : mise en œuvre de projets Cœurs de Ville – Cœurs de Villages – Cœurs de Métropole dans d'autres communes de la métropole

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole en lien avec les communes et le SMTC

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Il vaut mieux réduire la largeur de la chaussée circulable pour réduire la vitesse plutôt que de multiplier les ralentisseurs ».

Atelier thématique « Modes actifs »

ACTION 5.5 CONFORTER LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS DANS LES PÔLES D'EMPLOIS ET LES ZONES COMMERCIALES, NOTAMMENT AU PROFIT DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES

L'espace public des zones d'activités économiques et commerciales est encore trop souvent conçu pour l'automobile, avec un déficit de trottoirs, de pistes cyclables ou de cheminements pour les modes actifs confortables et sécurisés. Cette situation concourt à un usage très élevé de la voiture pour les déplacements liés à ces s, faute de connexions avec les arrêts de transports collectifs, les réseaux cyclables et les quartiers environnants.

De ce fait, l'objectif est d'améliorer la qualité des principaux cheminements piétonniers et cyclables qui desservent les espaces d'activités économiques et les zones commerciales, en priorisant ceux qui assurent la continuité du futur réseau magistral piéton *(cf. Action 6.1)*, la connexion avec les itinéraires cyclables (réseau Chronovélo notamment, *cf. Action 7.1.*), la connexion avec les arrêts de transports collectifs et, avec les pôles de services et de restauration utilisés par les salariés de la zone.

Par ailleurs, la desserte de certaines de ces zones en transports collectifs nécessite d'être améliorée, notamment vers la zone d'Inovallée *(cf. Action 9.6)*.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2020

- **Identifier les zones d'activités nécessitant prioritairement des améliorations des cheminements et connexions piétonnes ou cyclables**, en s'appuyant sur les entreprises impliquées dans un plan de mobilité *(cf. Action 3.1.)* et sur le schéma directeur des espaces économiques porté par Grenoble-Alpes Métropole ;
- **Engager la création d'un maillage de cheminements piétonniers et cyclables confortables** dans le cadre d'une requalification d'une zone d'activités productive ou commerciale.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2021-2030

- **Mettre en place du stationnement cycles sécurisé au droit des arrêts de transports collectifs structurants** desservant ces zones d'activités, pour permettre aux employés de couvrir rapidement la distance entre le point d'arrêt de transport collectif et le lieu d'emploi effectif (dans ce cas, le vélo reste stationné la nuit au niveau du point d'arrêt)
- **Intégrer la création de cheminements piétonniers et cyclables confortables dans les projets de création de zone d'activités économiques ou commerciales, ou de gros entretien des voies internes des zones existantes.**

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

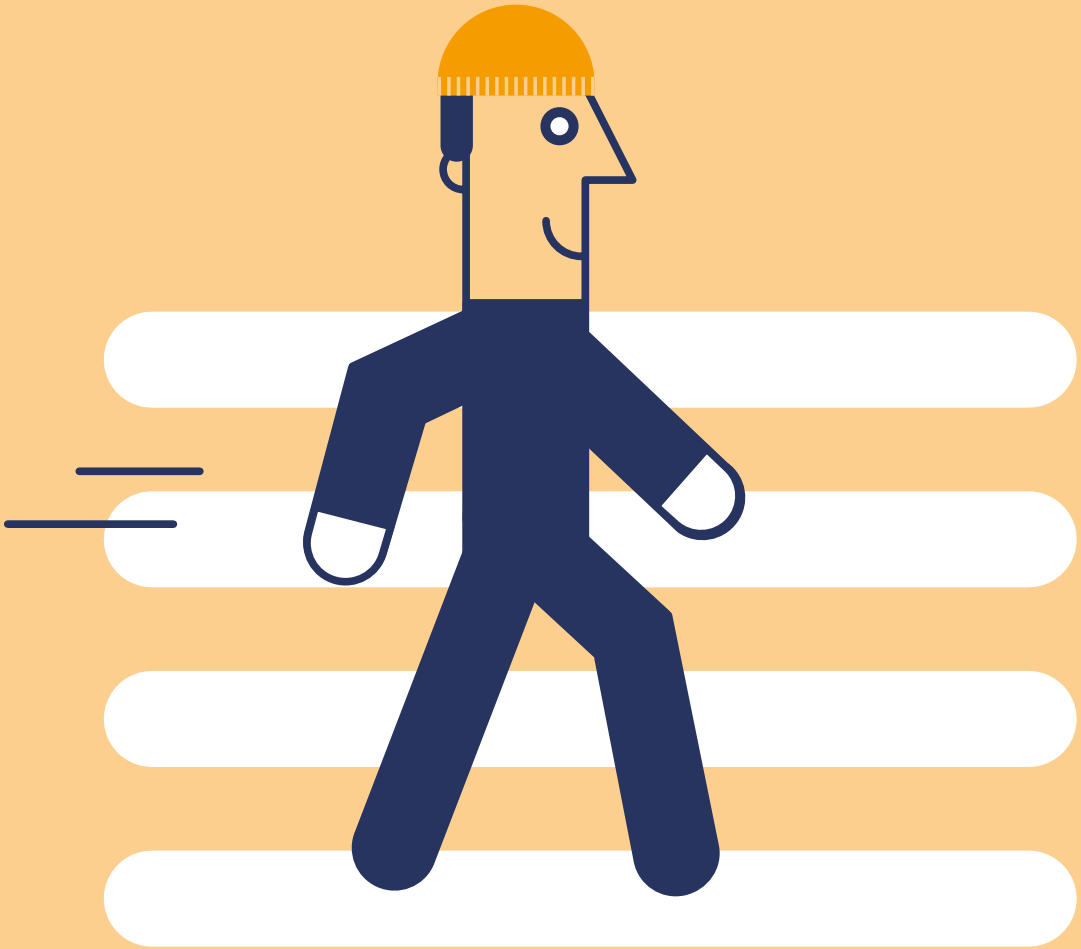
Grenoble-Alpes Métropole, gestionnaires des zones d'activités et des zones commerciales en lien avec les communes

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Les cheminements piétons au sein des zones d'activités doivent être travaillés ».

Atelier des acteurs économiques et sociaux

Mode actif, Parc d'activités Vence Écoparc
© Grenoble-Alpes Métropole



ORIENTATION 6

METTRE EN ŒUVRE LE PLAN PIÉTON

LES ACTIONS

Action 6.1 ..... p 134
Identifier et aménager le réseau piéton magistral et de proximité

Action 6.2 ..... p 135
Déployer une signalétique et des outils de jalonnement compréhensibles, lisibles, continus et homogènes

Action 6.3 ..... p 136
Conforter les complémentarités entre la marche, les transports collectifs et les parcs de stationnement

Action 6.4 ..... p 137
Développer la marche-loisir

CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS

Le plan piéton cherche à développer l'usage de la marche au quotidien ou pour les loisirs. Il cherche à conforter l'attractivité et la fluidité de ce mode de déplacement. Il encadrera les actions propices à rendre la marche plus agréable, plus confortable, plus sécurisée, plus lisible avec des itinéraires continus. L'objectif est de faire de la marche un mode de déplacement privilégié pour les déplacements de proximité, ou en combinaison avec d'autres modes de déplacement.

Cette politique en faveur de la marche vient en complément des mesures de partage de l'espace public et de réduction de vitesses motorisées appliquées dans le cadre de la démarche « Métropole Apaisée ».

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les métropolitains effectuent plus d'1,1 million de trajets quotidiens à pieds sur le territoire de la métropole, dont 55 % se font en lien avec un arrêt de transports collectifs.

Source : Enquête Ménages Déplacements 2010

ACTION 6.1 IDENTIFIER ET AMÉNAGER LE RÉSEAU PIÉTON MAGISTRAL ET DE PROXIMITÉ

Pour développer l'usage de la marche pour les trajets du quotidien, il a été décidé, à l'instar de la définition du réseau structurant cycles Chronovélo, de mettre en valeur des axes structurants piétons, avec l'objectif qu'ils bénéficient d'une « qualité de cheminement » reconnue : cheminements continus, confortables, lisibles, efficaces et sécurisés.

L'ensemble de ces axes forme un réseau dit **« réseau magistral piéton »**, qui a vocation à relier les centralités[1] pluri-communales et métropolitaines (commerces, services, équipements : scolaires, sportifs, culturels, touristiques, pôles d'emplois), ainsi que les arrêts structurants de transports en commun les desservant.

Ce réseau est complété par un **réseau de proximité** reliant, dans la même logique, les centralités et équipements de proximité.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2020

- **Achever avec les communes, la définition du réseau piéton** (réseaux magistral et de proximité) : identification des itinéraires, état des lieux de leur marchabilité ;
- **Prioriser les interventions sur les itinéraires piétons à travers un plan d'aménagement** du réseau magistral piéton à définir en lien avec la stratégie de mise en accessibilité des espaces publics *(cf. Action 5.2)*.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2021-2030

- **Mettre en œuvre les actions de ce plan**, par exemple : jalonnement, résorption des points durs et obstacles à la marche (franchissements sur infrastructures et cours d'eau *(cf. Action 5.3)*, sécurisation des traversées et des carrefours), mise à disposition de mobilier urbain d'agrément ;
- Pour aménager ce réseau magistral et améliorer la prise en compte des piétons : **saisir les opportunités de projets** urbains, d'espaces publics et d'infrastructures (voiries et transports collectifs), de requalification urbaine, de gros entretiens et réparation des voiries et réseaux divers ;
- **Développer les projets de piétonnisation, de zones de rencontres** *(cf. Action 5.4.)* **et de rues école** *(cf. Action 3.3)* ;
- **Renforcer la porosité urbaine** : développer les conventions avec les copropriétés et gestionnaires de grands tènements pour y permettre le passage des piétons ; utiliser les projets urbains pour créer de nouveaux cheminements piétons.

Pour la définition du réseau piéton de proximité, il s'agira de privilégier des itinéraires à l'écart des axes les plus exposés à la pollution de l'air et des nuisances sonores liées au trafic routier. Cette recommandation sera examinée au cas par cas en tenant compte également de l'enjeu de privilégier des itinéraires le plus direct possible pour qu'ils soient attractifs pour le piéton.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole, en lien avec les communes, le SMTC, les copropriétés et les porteurs de projets urbains

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Il faudrait développer les plateaux piétons surélevés et zones de rencontre ».

« Il serait intéressant d'envisager la fermeture temporaire de certains espaces (rue-école) et réaliser des aménagements spécifiques aux abords des écoles ».

Atelier thématique « Modes actifs »

Piétons, Place Victor Hugo, Grenoble © SMTC

1 *Ces centralités comportent les principaux générateurs de déplacement piéton : écoles, commerces, services, équipements (publics, sportifs, culturels, touristiques)*

ACTION 6.2 DÉPLOYER UNE SIGNALÉTIQUE ET DES OUTILS DE JALONNEMENT COMPRÉHENSIBLES, LISIBLES, CONTINUS ET HOMOGÈNES

Les systèmes de jalonnement existants sont aujourd'hui peu utilisés par les usagers : manque de visibilité des panneaux, jalonnement non continu, itinéraires ne correspondant pas aux logiques de déplacements des usagers… Dans certaines communes, la signalétique piétonne est absente. L'objectif du plan piéton est de développer une signalétique innovante, simple et intuitive qui réponde aux besoins et logiques des piétons permettant d'inciter à la marche au quotidien.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2021

- **Expérimenter et/ou déployer une signalétique piétonne innovante et des outils de jalonnement compréhensibles, lisibles, continus et homogènes**, prioritairement en lien avec :
  - → Le réseau piéton magistral et de proximité ;
  - → Les arrêts structurants de transports collectifs et les parkings ;
  - → Les principaux équipements pluri-communaux et métropolitains, collèges et lycées ;
  - → Les accès aux sentiers de randonnées et sites touristiques, culturels et de loisirs ;

Une expérimentation pourra être conduite dans le cadre du projet Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole/Grenoble, selon les principes de la « Chromorientation » (jalonnement basé sur un code couleur).

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2022-2030

- **Réaliser et mettre en œuvre un schéma directeur de jalonnement**, qui intègre notamment le lien avec les montagnes et les espaces naturels au sein et à proximité du territoire métropolitain.

Chronodéplacement
© Grenoble-Alpes Métropole – Christian Pedrotti
Plan de la ville de Grenoble, 1902 – Infographie Gaëlle Suc

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole, en lien avec le SMTC, les communes et avec le Cerema pour le développement du système de Chromorientation

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Il faut améliorer la signalétique et le jalonnement des itinéraires piétons, surtout dans le périurbain ».
Panel citoyen

« Les cheminements doivent être agréables (confort, vue, paysage, lumière, continuité, verdure…) ».
Atelier thématique « Modes actifs »

ACTION 6.3 CONFORTER LES COMPLÉMENTARITÉS ENTRE LA MARCHE, LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES PARCS DE STATIONNEMENT

Parc-relais, Eybens © SMTC

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Améliorer les cheminements piétons entre les principaux arrêts de transports collectifs et les espaces d'habitat** ou générateurs de déplacements proches ;
- **Mettre en place des campagnes de sensibilisation incitant les usagers à marcher** sur de courtes distances plutôt que de prendre un tramway ou un bus pour un ou deux arrêts ;
- **Mettre en œuvre, de façon adaptée au contexte local, le concept de « parking + marche »** (parcs de stationnement voiture et vélo autour d'une centralité, associés à des cheminements piétons de qualité et bien jalonnés vers cette centralité) ;
- **Soutenir la création et l'implantation de services spécifiques pour le piéton** (calculateurs d'itinéraires, informations et animations locales, informations multimodales…), en particulier dans les pôles d'échanges et stations principales du réseau de transports collectifs.

À court terme, les sites proposés pour améliorer la complémentarité entre la marche et les transports en commun sont :

- **Tous les projets de réaménagement urbain comprenant un arrêt de transport collectif**, un parking, sur le site ou à proximité ;
- **Aménagement du pôle d'échanges des Sablons ;**
- **Aménagement du pôle d'échanges de Pont-de-Claix – L'Étoile.**

Chaque jour, environ 645 000 trajets à pied sont effectués en lien avec un arrêt de transports collectifs sur le territoire de la métropole.

En 2016, près de 16 000 trajets à pied par jour de semaine se faisaient en lien avec les parkings en ouvrage du centre-ville de Grenoble.

Enquête Transports Collectifs Origines Destinations 2016

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole ou le SMTC, en lien avec d'autres autorités organisatrices des mobilités, les opérateurs de mobilité et les communes

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il faut augmenter les possibilités d'échanges entre modes, en améliorant le confort des cheminements de correspondance ».

Atelier thématique « Transports collectifs »

ACTION 6.4 DÉVELOPPER LA MARCHE-LOISIR

De nombreux sentiers de randonnée, de promenade le long des berges ou d'espaces de loisirs existent déjà sur la métropole. Ces initiatives se traduisent par un réseau de 820 kilomètres de chemins. Mais ils sont parfois peu connectés au cœur urbain et pôles de vie et sont peu mis en valeur.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Améliorer l'accès aux départs de sentiers de randonnée ainsi qu'aux espaces sportifs et de loisirs** depuis les zones urbaines et principaux arrêts de transport collectifs : signalétique, et, si besoin, aménagement et sécurisation des itinéraires ;
- **Développer des circuits de promenades thématiques et de visites urbaines** ainsi que des supports de communication, jalonnement et, si nécessaire, des produits touristiques ou ludiques associés (visite guidée, applications de réalité augmentée de type « geocaching », chasse au trésor...).

EN CONTINU SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Soutenir les évènements sportifs incitant à marcher** (MÉTRORANDO) ;
- **Soutenir les propositions d'expériences ludiques, culturelles et artistiques, éphémères ou pérennes** (festival street art).

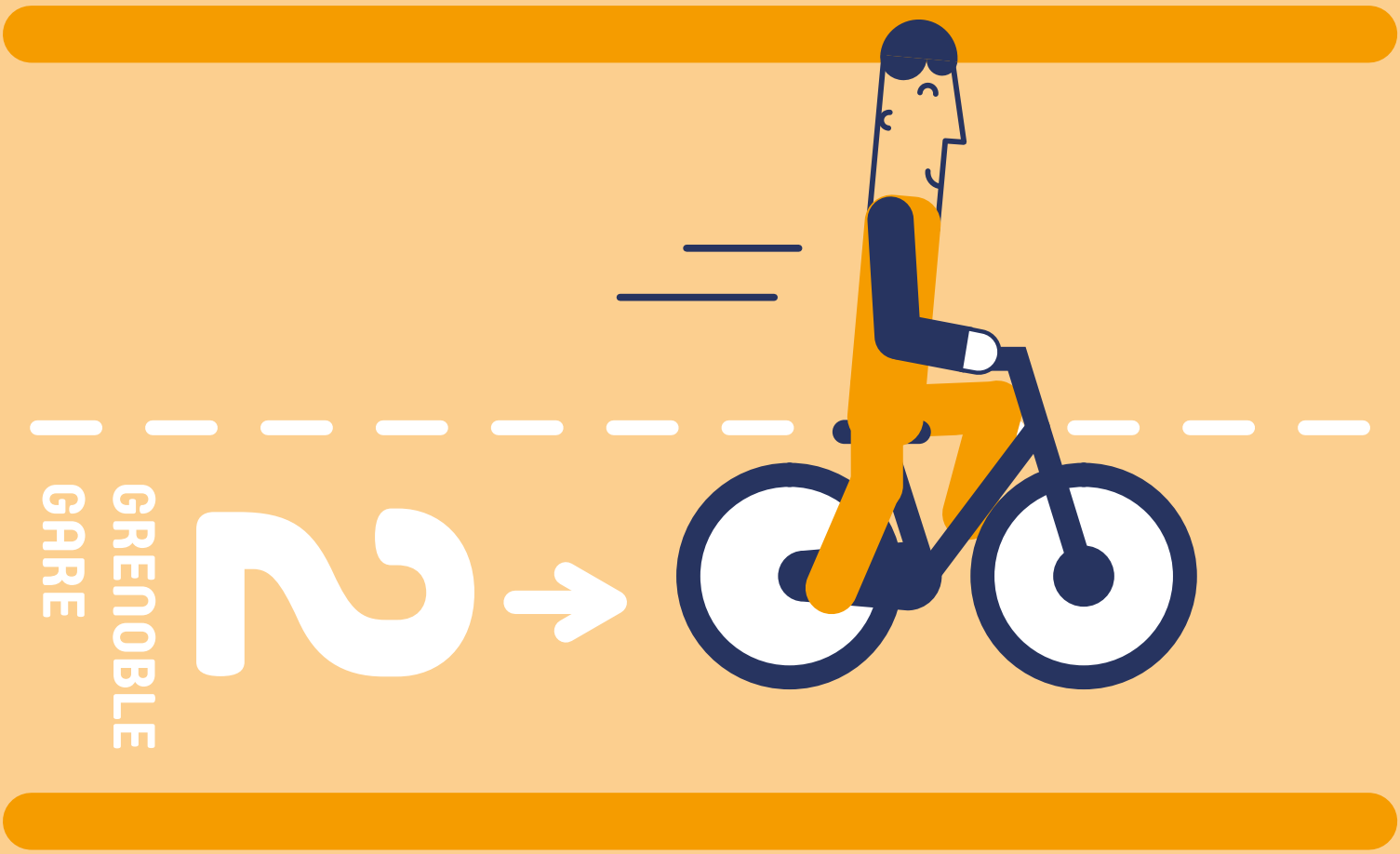
Le développement de la marche-loisir devra s'accompagner de sensibilisation au respect des habitats naturels présents à proximité des sentiers, en particulier en cas d'espaces naturels inventoriés ou protégés.

MÉTRORANDO
© Grenoble-Alpes Métropole

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Aménagement de l'accès aux sentiers de randonnée : Grenoble-Alpes Métropole

Développement de circuits thématiques et d'applications ludiques : Grenoble-Alpes Métropole en lien avec l'office de tourisme métropolitain, les communes et les acteurs privés



ORIENTATION 7

METTRE EN ŒUVRE LE PLAN VÉLO

LES ACTIONS

Action 7.1 ..... p 140
Aménager le réseau Chronovélo, développer et jalonner les itinéraires cyclables, et renforcer les franchissements associés

Action 7.2 ..... p 141
Augmenter et sécuriser les possibilités de stationnement des vélos

Action 7.3 ..... p 142
Poursuivre le développement du service Métrovélo

Action 7.4 ..... p 143
Développer le vélo-loisir

CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS

La délibération-cadre de Grenoble-Alpes Métropole du 19 décembre 2014 sur la politique cyclable fixe l'objectif de tripler la part modale du vélo d'ici 2020 grâce à un « plan vélo » en quatre axes :

- **Les aménagements de voirie** qui visent à répondre au premier frein du développement de la pratique, à savoir le sentiment d'insécurité ;
- **Le stationnement des cycles**, pour lutter contre le vol de vélos ;
- **Les services vélo** (location, réparation…) ;
- **L'incitation au changement de comportements** pour convaincre le plus grand nombre *(cf. Orientations 2 et 3)*.

Le SMTC prévoit également de développer la complémentarité bus-vélo avec la généralisation de stationnements pour les vélos aux arrêts de transports collectifs et l'installation de racks à vélo sur certaines lignes Flexo *(cf. Action 11.1)*.

Pour l'horizon 2030, l'objectif est d'amplifier encore l'usage du vélo, en continuant dans la même dynamique.

LE SAVIEZ-VOUS ?

En 2010, 82 % des habitants de la métropole vivent dans un espace plat (pente < 5 %), potentiellement propice à la pratique du vélo « classique ».

Plus de 200 000 vélos à assistance électrique ont été vendus en 2017, en France.

Cela représente près de 60 % des vélos à assistance électrique vendus en France sur la période 2005-2016.

Source : Union sport et cycle / Univélo – Le marché du cycle, 2016 et INSEE / IGN.

ACTION 7.1 AMÉNAGER LE RÉSEAU CHRONOVÉLO, DÉVELOPPER ET JALONNER LES ITINÉRAIRES CYCLABLES, ET RENFORCER LES FRANCHISSEMENTS ASSOCIÉS

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Réaliser les quatre axes Chronovélo, qui constituent l'ossature du réseau cyclable métropolitain** en offrant des itinéraires directs, confortables et sécurisés, bénéficiant d'une identité visuelle spécifique et d'aires de services (disposant d'une pompe à vélo, d'un banc, d'un plan de quartier…) ;
- **Améliorer et compléter le réseau des véloroutes** (itinéraires cycles de moyenne et longue distance d'intérêt départemental, régional, national et même européen), des itinéraires secondaires et des itinéraires de maillage identifiés dans le Schéma directeur des aménagements cyclables métropolitain ;
- **Poursuivre la généralisation des marquages au sol et aménagements légers** permettant de matérialiser la présence des cycles sur la chaussée ;
- **Améliorer le franchissement de l'Isère, du Drac et des grandes infrastructures** *(cf. Action 5.3.)* ;
- **Compléter le jalonnement cyclable, notamment sur les territoires périurbains et ruraux**, et assurer une maintenance régulière des jalonnements existants ;
- **Travailler avec la Région, le Département et les territoires voisins pour assurer la continuité des grands itinéraires cyclables** (réseau Chronovélo, véloroutes et voies vertes, itinéraires secondaires) au-delà des limites de la Métropole.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2024-2030

- **Doubler le réseau Chronovélo,** en réalisant de nouveaux axes complémentaires aux 40 premiers kms réalisés en 1re phase.
- **Renforcer le développement du réseau secondaire cycles**.

RÉALISATIONS PRÉVUES EN CONTINU SUR TOUTE LA DURÉE DU PDU

- **Renforcer l'entretien du réseau cyclable existant**, notamment en termes de mise aux normes des revêtements, marquages au sol et signalisation.

Axe Chronovélo
© SMTC

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole en lien avec les communes

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il faut densifier le réseau Chronovélo, notamment dans le périurbain, et résorber en priorité les coupures urbaines situées sur les itinéraires Chronovélo ».

Séminaire d'élus dédié à l'élaboration du PDU

« Les aménagements cyclables réalisés ces dernières années sont positifs mais la sécurité des aménagements est à améliorer ».

Atelier des acteurs économiques et sociaux

MétrovéloBOX, Sassenage
© Grenoble-Alpes Métropole

ACTION 7.2 AUGMENTER ET SÉCURISER LES POSSIBILITÉS DE STATIONNEMENT DES VÉLOS

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Poursuivre le déploiement des arceaux vélo sur l'espace public**, notamment dans les centralités, à proximité des établissements scolaires, des équipements publics, des commerces et des pôles d'échanges. Pour cela, il s'agira d'installer au moins 500 arceaux par an sur toute la durée de vie du PDU ;
- **Permettre la création de poches de stationnement capacitaires en amont des zones piétonnes** en accompagnement des projets Cœurs de Ville – Cœurs de Villages – Cœurs de Métropole ;
- **Poursuivre le déploiement des « minibox »** : les consignes à vélo sécurisées de 5 places sur l'espace public (objectif d'implantation de 25 à 30 consignes par an sur toute la durée de vie du PDU) pour répondre aux besoins de stationnement résidentiel des vélos dans les secteurs denses où les immeubles ne sont pas dotés de locaux à vélo ;
- **Compléter le maillage en MétrovéloBOX** des principaux pôles d'échanges de transports collectifs (pour le rabattement vers les transports collectifs) et des pieds de massifs (pour réaliser le dernier kilomètre à vélo) ;
- **Suivant les besoins, étendre les capacités des consignes collectives** (d'au moins 30 places), aux gares ferroviaires et autres principaux points M ;
- **Soutenir l'implantation de stationnement vélo dans les établissements scolaires ;**
- **Soutenir les actions de prévention et de répression du vol de vélo** : marquage des vélos, travail avec la police et la justice, notamment dans le cadre du Comité Local de Sécurité des Transports en Commun (CLSTC)… ;
- **Mettre en place un subventionnement pour les entreprises, copropriétés et bailleurs sociaux qui souhaiteront créer un parking vélo couvert et fermé** sur leur site, ou mettre à leur disposition, à prix réduits, des matériels de type consigne permettant le stationnement abrité et sécurisé.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole en lien avec les communes, les entreprises, le SMTC, ainsi que le Département de l'Isère et la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour l'installation de stationnements vélo au sein des établissements scolaires

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« La sécurisation des points d'attache vélos et la création de parcs à vélo sécurisés sont des solutions d'autant plus importantes pour le développement du vélo électrique ».

Séminaire d'élus dédié à l'élaboration du PDU

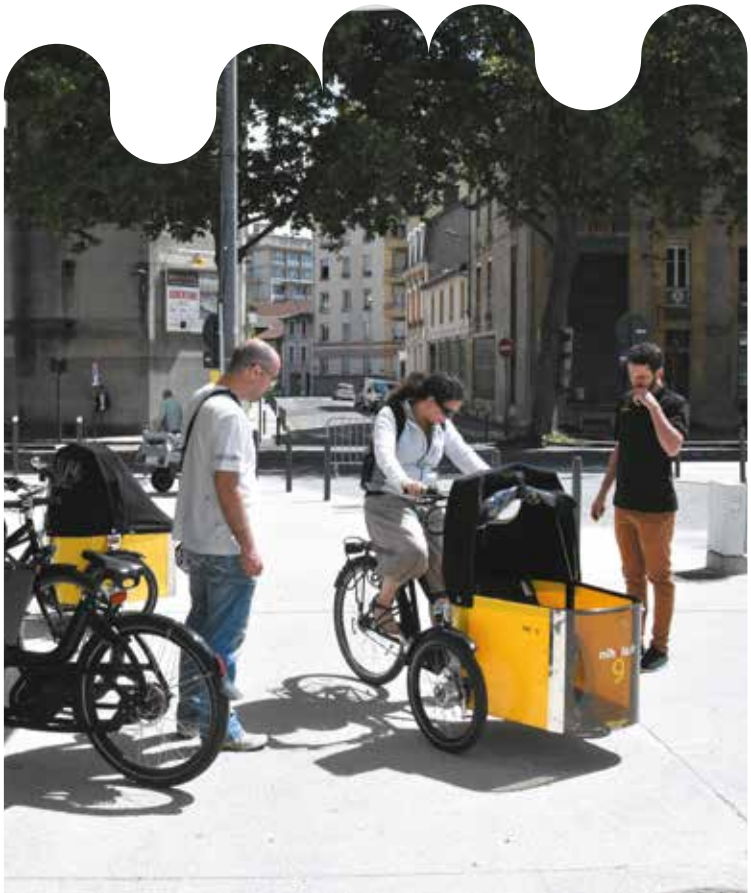
« Il faudrait installer des locaux à vélos dans les copropriétés ou à proximité, notamment dans les zones où les logements ne sont pas dotés de lieux de stockage à vélos ».

Plateforme web participative

ACTION 7.3 POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU SERVICE MÉTROVÉLO

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Poursuivre l'augmentation du nombre de vélos proposés à la location** (objectif de 10 000 vélos à l'horizon 2020) ainsi que la diversification du type de vélos et d'accessoires proposés (vélos électriques, vélos-cargo, sacoches, carrioles, caddies) ;
- **Poursuivre la diversification du service Métrovélo, avec des vélos adaptés à différents types de publics et besoins** : triporteurs, draisiennes, vélo cargo et tandem, *(cf. Annexe Accessibilité, Orientation 4 :* Prendre en compte la place de l'accessibilité dans les nouveaux services de mobilités*)* ;
- **Développer et diversifier les animations Métrovélo** de type : campagne de gravage massive, test de matériel dans différentes structures (entreprises, crèches) ;
- **Étendre le réseau des points de location Métrovélo** : envisager la mise en place d'une offre de location de vélo dans les agences Métromobilité (y compris dans la future agence de Vizille) et certaines mairies ou centres sociaux, envisager la création d'une « agence mobile » Métrovélo qui pourrait tourner sur différents sites sur le territoire métropolitain ;
- **Développer la possibilité de louer des vélos adaptés aux enfants et proposer des locations de vélo devant les écoles** via l'agence mobile Métrovélo (en coordination avec le développement des vélobus et les actions en direction des écoles : *cf. Action 3.3.*).



Métrovélo Cargo
© Vélogik

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole avec le délégataire de service public assurant la mise en œuvre du service Métrovélo

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Il serait utile de disposer de points de location Métrovélo supplémentaires, notamment sur Échirolles et Eybens ».

Séminaire d'élus dédié à l'élaboration du PDU

« Il faut ouvrir de nouvelles agences de location Métrovélo »

Plateforme web participative

Métrovélo Tandem
© Thibault Vianney

ACTION 7.4 DÉVELOPPER LE VÉLO-LOISIR

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Identifier un réseau d'itinéraires cyclables orienté « loisirs »**, aussi bien pour un usage familial que sportif (sur route ou sur chemin – VTT), permettant notamment la découverte du patrimoine naturel et culturel de la métropole ;
- **Valoriser ce réseau par un jalonnement adapté et des actions de communication auprès du grand public** (plan-guide des promenades en vélo, jalonnement adapté au cyclo-sportifs dans les cols) ;
- **Réaliser si besoin les aménagements permettant de compléter ou de sécuriser d'éventuelles portions manquantes** ;
- **Développer le réseau de voies vertes et véloroutes, avec l'aménagement de la V63** entre Grenoble et Chambéry et de la **V64** au sud de Grenoble et en direction de Gap.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2024-2030

- **Créer un réseau d'espaces ou de sites dédiés aux loisirs cyclables de type « bike-park », piste de BMX, « pump-track »**, accessibles depuis les principaux itinéraires cyclables.

RÉALISATIONS PRÉVUES EN CONTINU SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Soutenir l'accueil d'évènements sportifs et de salons en lien avec le vélo ;**
- **Soutenir les actions de valorisation touristique autour de la pratique du cyclotourisme et du cyclisme sportif**, notamment en lien avec la véloroute 63 (Valence – Grenoble – Chambéry) et la proximité des massifs et de leurs grands cols, (séjours clé en main, réseau d'hébergement labellisés) ;
- **Organiser ou soutenir des évènements autour de la pratique du vélo-loisir**, par exemple sur le modèle de la Métrorando organisée chaque année par la Grenoble-Alpes Métropole pour la randonnée pédestre.

Le développement du vélo-loisir devra s'accompagner de sensibilisation au respect des habitats naturels présents à proximité des itinéraires aménagés, en particulier en cas d'espaces naturels inventoriés ou protégés.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole, en lien avec l'office du tourisme, les communes, les associations, des entreprises

Département de l'Isère en lien avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour les voies vertes et les véloroutes

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il serait intéressant de développer une offre de location de vélos électriques pour rejoindre les sites touristiques majeurs, souvent situés en altitude ».

« Certains itinéraires sont utilisés à la fois pour du loisir et des déplacements utilitaires. Une réflexion est à mener pour améliorer l'articulation entre ces deux usages et éviter les conflits potentiels. »

Atelier des acteurs économiques et sociaux

ORIENTATION 8

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

LES ACTIONS

Action 8.1 ..... p 146
Conforter le rôle de l'Observatoire partenarial de la sécurité des déplacements

Action 8.2 ..... p 147
Intégrer les enjeux de sécurité des déplacements dans tous les projets, dès leur conception

Action 8.3 ..... p 148
Traiter les secteurs accidentogènes, en particulier les traversées piétonnes, carrefours et passages à niveau, et généraliser les principes de la Métropole Apaisée

Action 8.4 ..... p 150
Communiquer sur le Code de la rue, les bons comportements en tant qu'automobiliste, conducteur de deux-roues motorisés, cycliste ou piéton, coordonner le contrôle du système de déplacements

CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS

Depuis plus de dix ans, une politique globale en matière de sécurité des déplacements est menée, renforcée récemment par la mise en œuvre de la démarche de « Métropole Apaisée » et par la nouvelle compétence qui lui a été dévolue par la loi, portant sur les espaces publics et les voiries, qui lui permet d'agir de façon globale.

Le nombre d'accidents corporels et de victimes a fortement baissé, de 62 % entre 2006 et 2015, avec une évolution en deux temps : forte baisse jusqu'en 2010, puis tendance à la stabilité depuis.

L'enjeu est donc de relancer une dynamique de réduction du nombre d'accidents et de victimes, en agissant sur les cibles identifiées par les travaux de l'Observatoire partenarial de la sécurité des déplacements :

- **Des catégories d'usagers particulièrement exposées au risque d'accident** : usagers des deux-roues motorisés, cyclistes (même si l'exposition des cyclistes au risque d'accident diminue avec le développement de la pratique), jeunes de 15 à 24 ans, piétons âgés ;
- **Des types de voies ou d'aménagement qui « sur-concentrent » le nombre d'accidents** : grandes artères en milieu urbain, intersections où la largeur des voies autorise une vitesse élevée de giration du véhicule, traversées concernées par un « effet de masque de visibilité », traversées donnant accès à un arrêt de transports collectifs très utilisé ;
- **Des modalités de gestion des carrefours ou des traversées qui peuvent susciter des comportements à risque** notamment lorsque le temps d'attente au feu est trop long pour les piétons ou les cyclistes.

ACTION 8.1 CONFORTER LE RÔLE DE L'OBSERVATOIRE PARTENARIAL DE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

Un Observatoire partenarial de la sécurité des déplacements a été mis en place par Grenoble-Alpes Métropole en 2007, composé principalement d'acteurs institutionnels et d'associations. Cet observatoire a pour vocation de s'intéresser à tous les modes de déplacements via des partenariats renforcés avec la Préfecture et le Département de l'Isère.

Cet observatoire permet de mener des diagnostics détaillés des accidents survenus sur l'ensemble du territoire de la métropole, afin d'en identifier les enjeux, les causes et les dysfonctionnements. Cet outil a en particulier permis d'apporter des solutions qui tiennent compte de l'ensemble des facteurs accidentogènes : la réduction de vitesse des automobiles, les aménagements de partage de l'espace public, les actions d'information et de sensibilisation des usagers, voire des actions de contrôles / sanctions pour un meilleur respect du Code de la route et de la rue.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC et Grenoble-Alpes Métropole en lien avec la Préfecture, la DDT, le Département de l'Isère, le Procureur de la République, la Police, la Gendarmerie, la SÉMITAG, les gestionnaires de voirie (État, AREA...), l'ADTC, les communes

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Délibérer sur des objectifs chiffrés de réduction de l'accidentalité pour la période 2020-2030**, et sur un plan d'actions détaillé pour y parvenir, en s'appuyant sur les analyses réalisées par l'Observatoire partenarial de la sécurité des déplacements ;
- **Poursuivre la réalisation de bilans annuels détaillés de la sécurité des déplacements** (études d'enjeux, diagnostics de sécurité, évaluation des projets structurants...) et proposer des solutions techniques adaptées au cas par cas pour réduire le nombre et la gravité des accidents ;
- **Pérenniser le suivi et l'évaluation des projets d'aménagements avant / après,** pour mesurer et capitaliser les incidences en termes de sécurité des déplacements ;
- **Pérenniser l'animation de l'Observatoire partenarial de la sécurité des déplacements** (environ deux réunions partenariales par an) ;
- **Maintenir et développer les fonctionnalités de l'Observatoire de la sécurité des déplacements** (dans le futur système d'information accidents en cours de développement par l'État), notamment pour réaliser des études locales.

Club national outils accidents – collectivités milieu urbain – 7, 8 et 9 novembre 2017
© Grenoble-Alpes Métropole

ACTION 8.2 INTÉGRER LES ENJEUX DE SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS DANS TOUS LES PROJETS, DÈS LEUR CONCEPTION

Travailler sur la sécurité des déplacements nécessite d'avoir une démarche intégrée liant urbanisme, aménagement des espaces publics et pratiques de déplacements…

Pour résorber les points noirs d'accidentalité et afin de ne pas générer de situation accidentogène, il est indispensable, à chaque étape de tout projet d'aménagement d'espaces publics, d'analyser le projet sous l'angle de la sécurité des déplacements, en lien avec les publics concernés et notamment les motards, les cyclistes et les piétons, qui sont les usagers les plus vulnérables.

Les éléments à analyser seront listés dans le Guide des espaces publics élaboré par Grenoble-Alpes Métropole et auquel sont associés les acteurs intervenant sur l'espace public, par exemple :

- **Éviter la mise en place de cycles d'attente trop longs pour les piétons et cyclistes aux carrefours à feux** (ce qui incite ces usagers à s'engager pour traverser la chaussée alors que le feu est encore vert pour les voitures) ;
- **Généraliser le « cédez-le-passage cycliste au feu » lorsque c'est possible,** pour leur permettre de continuer leur route alors même que le feu est rouge, après avoir cédé le passage à tous les autres usagers ;
- **Éviter l'aménagement ou résorber les largeurs importantes de chaussée, qui aggravent fortement le risque d'accident**, car cela incite les automobilistes à rouler plus vite et augmente les temps de traversée pour les piétons ;
- **Proscrire l'aménagement de pistes cyclables sur les trottoirs**, qui génèrent de nombreux conflits piétons-cyclistes et, à l'occasion de travaux, réorganiser l'espace public pour supprimer les pistes existantes sur trottoirs.

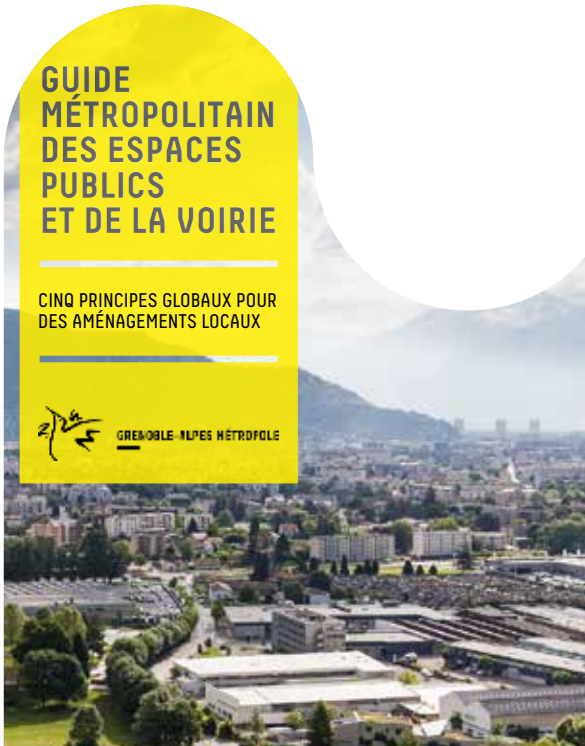
RÉALISATIONS PRÉVUES EN CONTINU SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Intégrer la sécurité des déplacements à toutes les étapes des projets** afin de résorber les problématiques existantes et veiller à ne pas créer de situation accidentogène.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

Grenoble-Alpes Métropole, SMTC, et autres gestionnaires de voirie (État, AREA…)

Démarche intégrée de la sécurité des déplacements



ACTION 8.3 TRAITER LES SECTEURS ACCIDENTOGÈNES, EN PARTICULIER LES TRAVERSÉES PIÉTONNES, CARREFOURS ET PASSAGES À NIVEAU, ET GÉNÉRALISER LES PRINCIPES DE LA MÉTROPOLE APAISÉE

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2030

- **Actualiser le diagnostic des points noirs d'accidentalité sur le territoire métropolitain**, puis traiter l'ensemble de ces points noirs notamment carrefours et traversées dangereuses pour les piétons et cycles, en agissant en priorité sur les principaux pôles d'échanges du réseau de transports en commun, sur les points noirs du réseau piéton magistral *(cf. Orientation 6)* et de proximité, et sur le réseau Chronovélo et réseau cycles de proximité ;
- **Étudier les modalités et réaliser la mise en sécurité des 12 passages à niveau particulièrement préoccupants,** identifiés comme prioritaires à traiter par SNCF Réseau et Grenoble-Alpes Métropole. Dans ce cadre, améliorer leurs conditions de franchissement par les piétons et les cycles et identifier les incidences de la mise en sécurité de ces passages à niveau sur le fonctionnement global des secteurs concernés.
- **Conforter la démarche « Métropole Apaisée »** aux 49 communes, qui contribue à améliorer la sécurité des déplacements par la diminution des vitesses de circulation sur les axes métropolitains, des petits aménagements de sécurité (coussins berlinois, chaussidou…), afin d'accompagner les changements de comportements au profit des modes actifs et des transports collectifs et de réduire les coûts d'investissements et de fonctionnement des carrefours *(cf. Orientation 13)*.
- **Identifier un référent technique au sein des services de la Métropole et du SMTC qui fasse le lien avec les autres acteurs de la sécurité des déplacements.**

Passage à niveau, Gières
© Grenoble-Alpes Métropole

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

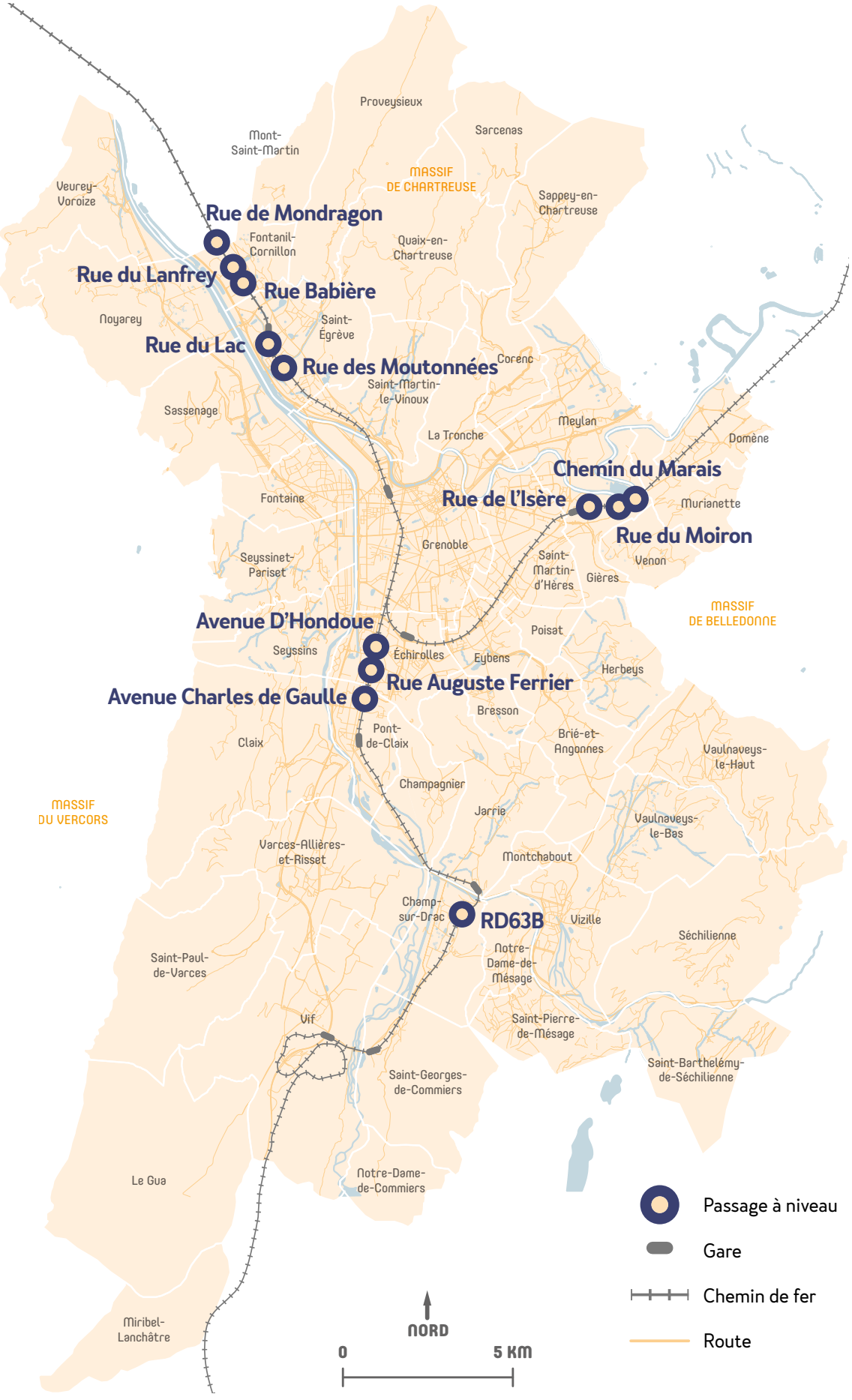
Grenoble-Alpes Métropole, Préfecture, SNCF Réseau, SMTC

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Il est nécessaire de sécuriser les croisements, passages et traversées, en particulier pour les personnes à mobilité réduite et les enfants. L'affichage systématique des temps de traversée serait utile, ainsi que le rallongement des temps piétons à certains carrefours ».

Panel citoyen

Passages à niveaux préoccupants dont la sécurisation est en cours d'étude



ACTION 8.4 COMMUNIQUER SUR LE CODE DE LA RUE, LES BONS COMPORTEMENTS EN TANT QU'AUTOMOBILISTE, CONDUCTEUR DE DEUX-ROUES MOTORISÉS, CYCLISTE OU PIÉTON, COORDONNER LE CONTRÔLE DU SYSTÈME DE DÉPLACEMENTS

Les actions sur l'aménagement ne suffisent pas pour obtenir des gains en matière de sécurité. L'information et la sensibilisation sont aussi essentielles pour susciter l'adhésion des usagers, désamorcer les conflits entre piétons / vélos / deux-roues motorisées / voitures, travailler sur le sentiment d'insécurité et provoquer des changements de comportements.

Par ailleurs, sur l'espace public, le faible risque d'être contrôlé favorise les comportements transgressifs (non-respect des feux et priorités, dépassement des vitesses autorisées...). La persuasion n'étant pas toujours suffisante, il faut aussi conduire des contrôles ciblés et sanctionner. Le développement des systèmes de contrôle automatique des infractions est un moyen d'action important : il permet d'alléger la tâche des forces de l'ordre, tout en constatant les comportements illicites par un contrôle fiable et objectif.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Développer des actions de communication-sensibilisation autour du Code de la rue**, via les concertations, les plans de mobilité des établissements, les formations post-permis et le plan départemental de la sécurité routière de la Préfecture. Le principe est de favoriser les bons comportements, objectiver les risques et combattre des sentiments d'insécurité infondés. Le passage du Code de la route au Code de la rue exprime un changement de paradigme : ce n'est plus la circulation automobile qui est au centre des préoccupations mais la vie locale et l'ensemble des usagers ;
- **Sensibiliser les conducteurs de deux-roues motorisés et cyclistes aux bonnes pratiques de conduite ;**
- **Étudier les modalités, avec l'État et l'ensemble des acteurs concernés, de proposer une formation au Code de la rue** en lieu et place d'une amende pour les personnes coupables d'une infraction mineure au Code de la route ;
- **Améliorer la coordination des actions de contrôle du système de déplacements entre la police, la gendarmerie, les communes, le SMTC et Grenoble-Alpes Métropole ;**
- **Renforcer le contrôle du système de déplacements** par de plus nombreuses campagnes de répression des forces de l'ordre.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC, Grenoble-Alpes Métropole en lien avec des associations (de sécurité routière), l'ADTC, les auto-écoles, les établissements scolaires, les communes, la Préfecture, les polices et la gendarmerie

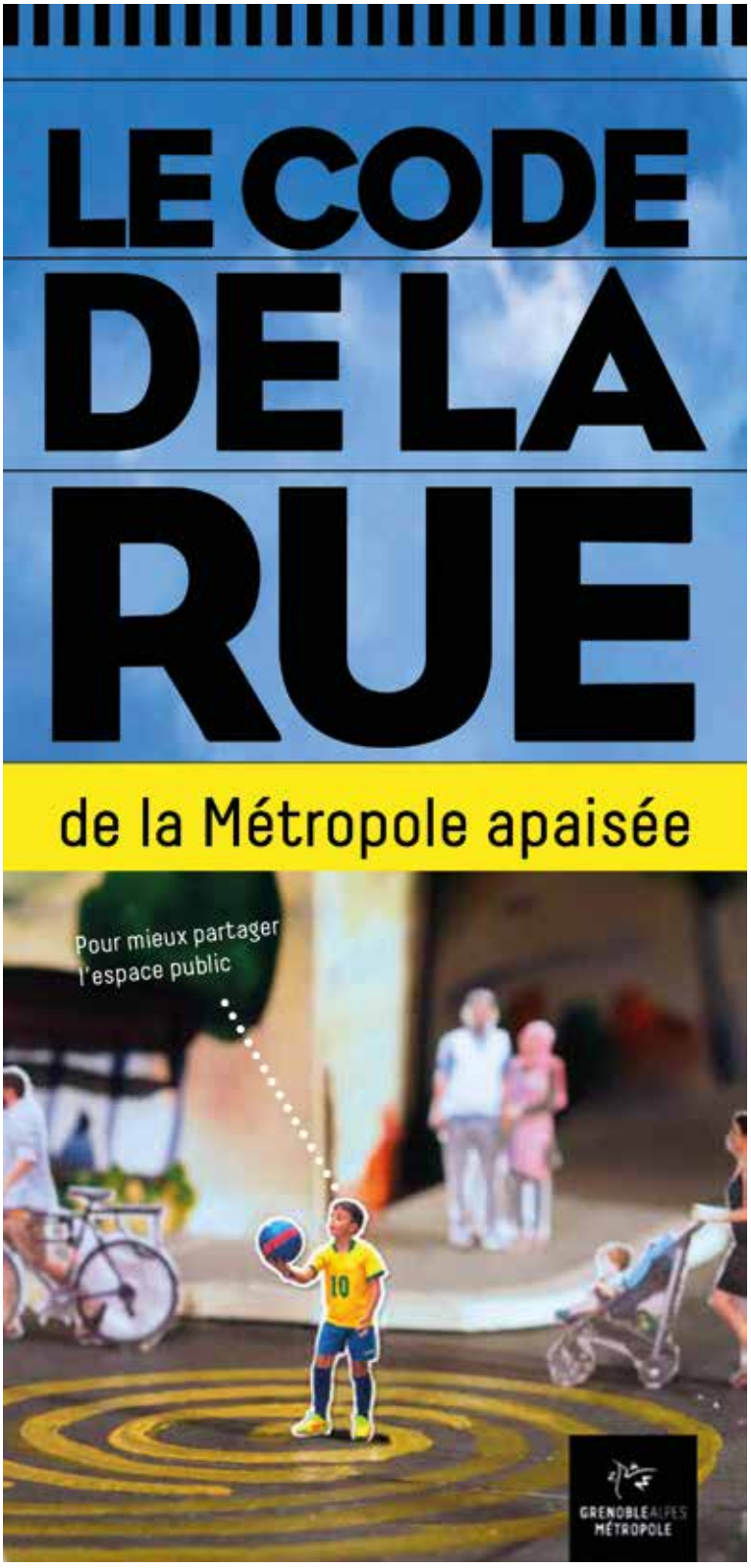
CE QUI RESSORT DES DEBATS

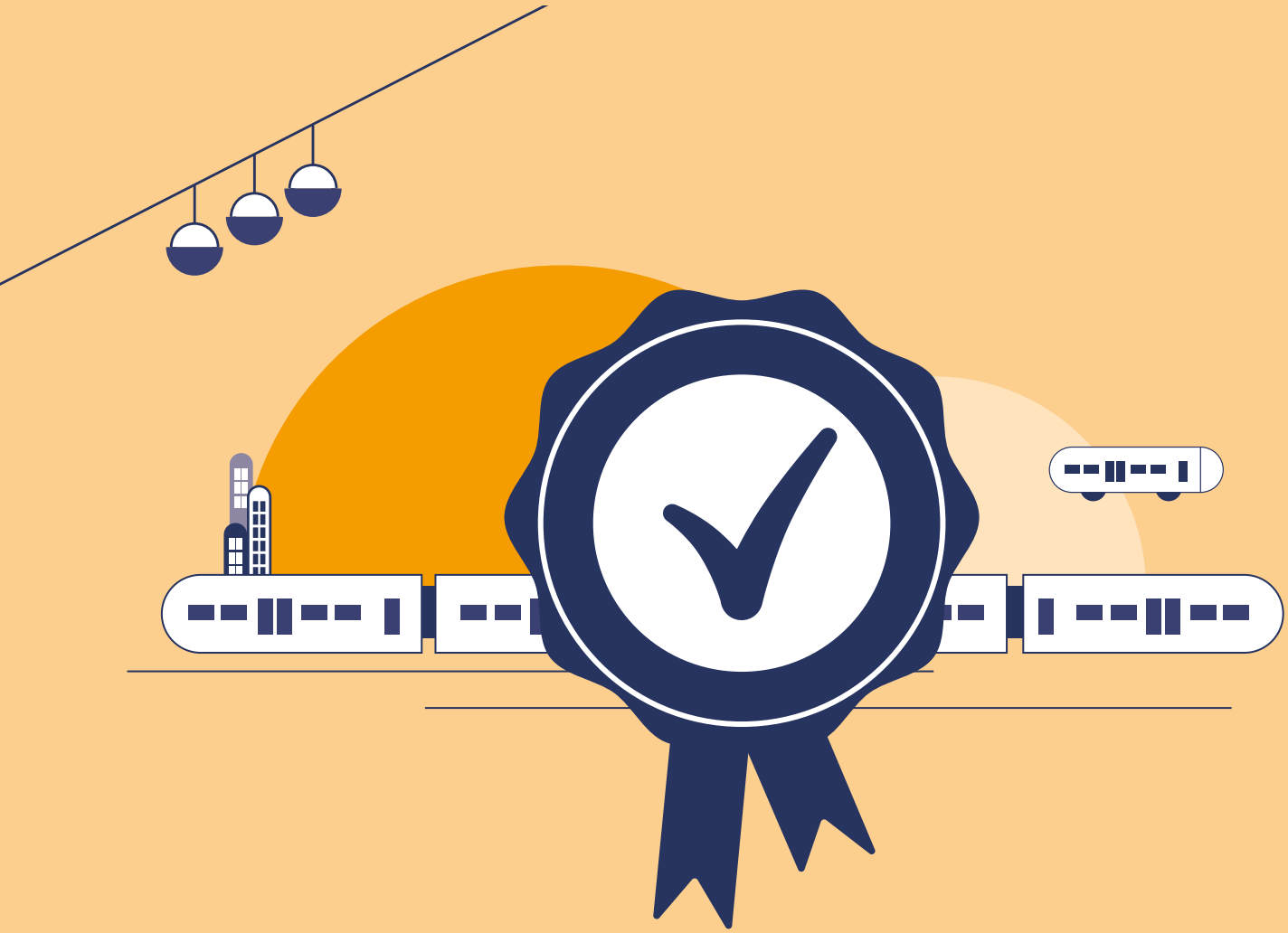
« Il faudrait assurer des formations obligatoires aux cyclistes et aux conducteurs pour les éduquer au Code de la rue. Il ne faut pas opposer systématiquement voiture contre vélo, vélo contre piéton... mais travailler à la notion de partage de l'espace public ! ».

Panel citoyen

« La sécurité des cyclistes est parfois compromise par le stationnement de véhicules sur les bandes cyclables. Il faudrait faire de la prévention et sensibiliser (avant de verbaliser) ».

Ateliers thématiques « Transports collectifs », « Modes actifs » et « Stationnement, circulation »


LE CODE DE LA RUE
de la Métropole apaisée
Pour mieux partager l'espace public
GRENOBLE ALPES MÉTROPOLE



ORIENTATION 9

DÉVELOPPER LE RÉSEAU ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DE SERVICE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

LES ACTIONS

Action 9.1 ..... p 154
Fiabiliser et améliorer les dessertes ferroviaires, en tant qu'armature du réseau de transports collectifs

Action 9.2 ..... p 155
Améliorer la desserte des principales centralités périurbaines et mettre en place des lignes périurbaines rapides, en complémentarité avec l'offre ferroviaire

Action 9.3 ..... p 156
Prolonger la ligne de tramway A à Pont-de-Claix et créer un pôle d'échanges multimodal à Pont-de-Claix – l'Étoile

Action 9.4 ..... p 158
Mailler le réseau tramway

Action 9.5 ..... p 159
Aménager un tram-train ou tramway pour améliorer la desserte du Grand Sud

Action 9.6 ..... p 160
Prolonger des lignes de bus structurantes, renforcer leur attractivité et créer des lignes à haut niveau de service dans le cœur métropolitain

Action 9.7 ..... p 162
Poursuivre l'amélioration des temps de parcours des axes structurants bus du cœur métropolitain

Action 9.8 ..... p 163
Mettre en service une liaison par câble

Action 9.9 ..... p 164
Préserver les possibilités, au-delà de 2030, de prolonger ou de créer des lignes de transports collectifs lourds

Action 9.10 ..... p 165
Rendre accessible l'ensemble des lignes de transports collectifs sur le ressort territorial du SMTC

CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS

Pour atteindre les ambitions de report modal depuis la voiture et accompagner le développement polycentrique de la métropole, il est nécessaire de poursuivre l'amélioration de l'offre en transports collectifs, tout en renforçant la coordination des offres entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité. Ces enjeux se positionnent dans un contexte financier contraint pour les collectivités, c'est pourquoi il est également indispensable d'améliorer l'adéquation entre l'offre et la demande, tout en tenant compte des évolutions socio-démographiques et du développement urbain du territoire jusqu'à l'horizon 2030 et au-delà.

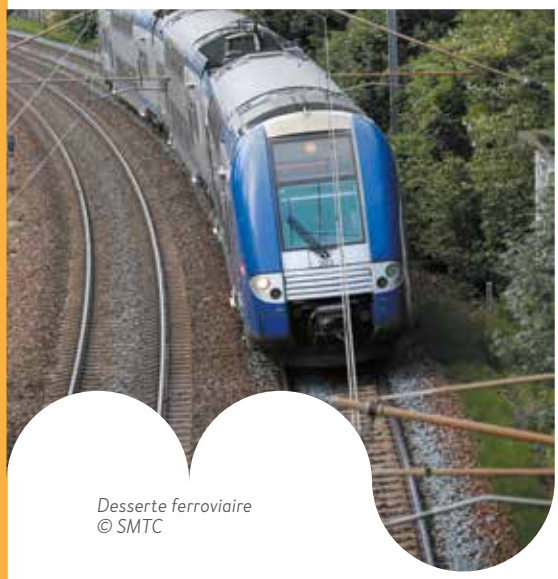
LE SAVIEZ-VOUS ?

Chaque jour, environ 400 000 voyages sont réalisés en transports collectifs sur le territoire métropolitain[1]. La fréquentation est en augmentation ces dernières années (+ 14 % de voyages annuels entre 2012 et 2016[2]), du fait d'une amélioration continue de l'offre et de la profonde restructuration du réseau du SMTC en septembre 2014.

1 *Données issues de l'Enquête Origines Destinations réalisée en novembre 2016 sur les réseaux de transports collectifs dans le ressort territorial du SMTC, hors réseau SNCF.*

2 *Données issues du Rapport trafic de la SÉMITAG, 2016*

ACTION 9.1 FIABILISER ET AMÉLIORER LES DESSERTES FERROVIAIRES, EN TANT QU'ARMATURE DU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS



Desserte ferroviaire
© SMTC

Les déplacements d'échanges entre le cœur de la métropole et la grande région grenobloise représentent la plus grande part des kilomètres parcourus au volant d'une voiture. Ces flux sont responsables de 60 % des émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité quotidienne des habitants et génèrent de la pollution. Ils sont aussi source de nombreux engorgements routiers, et in fine, d'une perte d'attractivité de la métropole.

Pour répondre à ces besoins de déplacements, qui sont longs et canalisés dans les principales vallées d'accès au cœur de la métropole, le train apparaît comme un mode de transport efficace pour générer du report modal. Les objectifs pour le SMTC sont la fiabilisation et le développement des dessertes ferroviaires du territoire.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Améliorer les connexions entre l'offre ferroviaire et les autres transports collectifs structurants** (tramway, Chronobus…) ;
- **Relancer le groupe de travail sur l'étoile ferroviaire grenobloise** (EFG) ;
- **Pérenniser la ligne ferroviaire Grenoble-Gap** et préserver la possibilité de créer une halte à Champ-sur-Drac ;
- **Offrir une desserte TER de type « RER » pour le bassin de vie grenoblois**, avec pour objectifs :
  - → Une desserte diamétralisée entre Rives et Brignoud, c'est-à-dire sans avoir besoin de faire une correspondance pour effectuer le trajet Rives-Brignoud ;
  - → Une offre au ¼ d'heure en heures de pointe entre Rives et Brignoud ;
  - → Une offre à la demi-heure, en heures de pointe entre Grenoble et Clelles ;
  - → La desserte systématique de toutes les gares et haltes entre Rives et Brignoud d'une part, et Grenoble et Clelles d'autre part.
  - → La mise en place d'une « identité RER », synonyme de qualité de service pour l'usager, intégrant les branches Rives-Brignoud, Grenoble-Clelles, et également la branche Saint-Marcellin – Gières.

Cela nécessite de fiabiliser et améliorer la desserte périurbaine de l'étoile ferroviaire, avec notamment le déplacement de la halte de Pont-de-Claix à Pont-de-Claix – l'Étoile, la mise en service du terminus périurbain de Brignoud et le confortement de la halte d'Échirolles.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2024-2030

- **Fiabiliser et améliorer la régularité et la ponctualité de la desserte quotidienne entre les centres de Lyon et de Grenoble**, avec notamment l'aménagement des 3e et 4e voies entre Grenoble et Moirans ;
- **Créer une halte ferroviaire à Domène**, et préserver la possibilité, à plus long terme, de créer des haltes à Saint-Martin-d'Hères et Eybens.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC, Région Auvergne-Rhône-Alpes pour l'amélioration des connexions entre le réseau ferroviaire et les autres réseaux de transports collectifs

État, Région, SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour la fiabilisation de l'offre ferroviaire et l'amélioration des dessertes en lien avec le SMTC, Grenoble-Alpes Métropole, le Département et les autres autorités organisatrices de la mobilité à l'échelle du bassin de vie grenoblois

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Pour une offre ferroviaire stratégique participant à l'attractivité économique du territoire, il faut renforcer et fiabiliser l'offre actuelle ».
Atelier des acteurs économiques et sociaux

« Augmenter la fréquence des lignes notamment dans le Sud de la métropole ! ».
Plateforme web participative

« Des travaux importants sur les voies et les quais sont à inscrire pour améliorer le fonctionnement et la fiabilité des TER ».
Réseau des Conseils de Développement

ACTION 9.2 AMÉLIORER LA DESSERTE DES PRINCIPALES CENTRALITÉS PÉRIURBAINES ET METTRE EN PLACE DES LIGNES PÉRIURBAINES RAPIDES, EN COMPLÉMENTARITÉ AVEC L'OFFRE FERROVIAIRE

Pour rendre plus attractifs les transports collectifs dans les déplacements d'échanges entre le cœur métropolitain et les territoires périurbains de la métropole, le SMTC souhaite développer **des liaisons bus rapides et cadencées,** dans l'attente du renforcement des dessertes ferroviaires. Pour être attractives et efficaces, l'objectif est que ces lignes rapides périurbaines soient :

- **Proposées en complémentarité avec la desserte ferroviaire**, pour renforcer l'offre globale et donc l'attractivité de la desserte ;
- **Relient directement les principales centralités du périurbain au cœur métropolitain ;**
- **Circulent en périodes de pointe avec une fréquence d'au moins 20 minutes** en comptant la desserte en TER, lorsqu'elle existe ;
- **Empruntent les axes majeurs d'accès au cœur métropolitain** pour le relier rapidement et bénéficient de voies réservées aux transports collectifs sur ceux-ci, lorsqu'ils sont congestionnés *(cf. Action 13.3)*.

Ces lignes rapides périurbaines sont complétées de lignes fortes, pour desservir plus finement les centralités périurbaines et le cœur métropolitain, avec des fréquences importantes (toutes les 15 minutes au minimum en heures de pointe).

Certaines lignes sont du ressort du SMTC, notamment pour le lien entre le Grand Sud et le cœur de la métropole, mais il s'agira également de conforter le fonctionnement des lignes Express du réseau Transisère venant du Grésivaudan, du Voironnais ainsi que de l'Oisans, de la Matheysine, du Trièves et du Vercors.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Mettre en œuvre les lignes périurbaines rapides et les lignes fortes prévues dans le schéma de mobilité du Grand Sud de la métropole :**
  - → Créer une ligne forte reliant Vizille au centre-ville de Grenoble via les cours Libération, Jean Jaurès et Saint-André ;
  - → Créer une ligne périurbaine rapide reliant Vizille à la gare de Grenoble via l'autoroute, cadencés avec le TER à Jarrie et Grenoble ;
  - → Créer une ligne rapide reliant Saint-Georges-de-Commiers, Vif et Varces à la gare de Grenoble via l'A 51 et l'A 480, cadencée avec le TER à Vif et Grenoble ;
  - → Créer une ligne forte desservant finement le Gua, Vif, Varces, Claix, Pont-de-Claix et se connectant au réseau urbain aux pôles d'échanges situés sur l'axe Lesdiguières ;
- **Améliorer les temps de parcours des lignes rapides périurbaines** venant du Grand Sud de la métropole et du sud de l'Isère, mais également du Voironnais et du Grésivaudan, en créant des voies réservées aux transports collectifs sur les grandes voiries d'accès au cœur métropolitain (notamment voie réversible pour les bus sur la RN 85) et en systématisant les aménagements de priorité bus aux carrefours *(cf. Action 13.3)*.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC, Région Auvergne-Rhône-Alpes en lien avec les autres autorités organisatrices de la mobilité à l'échelle du bassin de vie grenoblois et le Département

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il faut mieux synchroniser les TER avec les bus et cars et multiplier les lignes de transport collectif express ».

« Il faut améliorer le maillage des lignes en périphérie et dans le rural ».

Panel citoyen

ACTION 9.3 PROLONGER LA LIGNE DE TRAMWAY A À PONT-DE-CLAIX ET CRÉER UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL À PONT-DE-CLAIX – L'ÉTOILE

RÉALISATIONS PRÉVUES POUR FIN 2019

Le prolongement de la ligne A du tramway à l'arrêt Pont-de-Claix – L'Étoile, inscrit dans le SCoT approuvé le 21 décembre 2012, permettra de mieux mailler l'offre de transports collectifs dans le Sud de la métropole grenobloise. Ce projet permet de répondre à une demande de déplacements importante liée aux échanges entre le centre de l'agglomération et le Sud de la région grenobloise. Il permet également d'assurer un maillage entre des quartiers isolés, et de créer un nouveau pôle d'échanges de qualité au Sud de l'agglomération.

Deux stations nouvelles seront créées – Edmée Chandon et le terminus Pont-de-Claix - L'Étoile. L'extension de la ligne A jusqu'à Pont-de-Claix a pour objectifs de :

- **Augmenter la part modale des transports collectifs en renforçant l'offre de transport en commun** et en proposant une offre concurrentielle en termes de temps de parcours par rapport aux véhicules privés ;
- **Assurer un maillage fin du territoire pour les modes actifs** en aménageant des itinéraires sécurisés pour les piétons et les cycles, le long du tracé du prolongement et pour l'accès aux stations ;
- **Favoriser l'intermodalité avec la création d'un pôle d'échanges** pour les usagers venant des secteurs Sud de l'agglomération grenobloise (Claix, Vif, Varces, Vizille, corniches du Drac et Matheysine) ;
- **Améliorer la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville** « Grand Galet » à Pont-de-Claix et « Village 2 » à Échirolles, particulièrement concernés par une précarité liée à l'emploi et aux familles à bas revenus ;
- **Accompagner le développement des projets urbains du secteur,** notamment le développement de la « Centralité Nord » de Pont de Claix ;

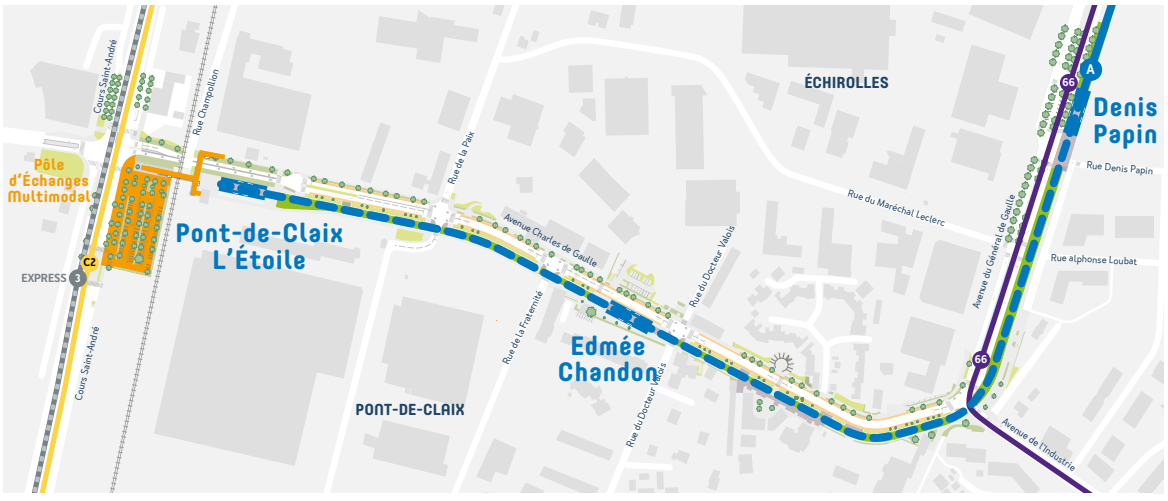
RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC en lien avec Grenoble-Alpes Métropole, l'État et SNCF Réseau

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il est utile de créer de nouvelles connexions en réalisant de nouvelles infrastructures tramway ».

Atelier thématique « Transports collectifs »



Extension de la ligne a jusqu'à Pont-de-Claix

- **Assurer la desserte de nombreux équipements** (centre aquatique de Flottibulle, espace multiculturel des Moulins de Villancourt, planétarium) à Pont-de-Claix ;
- **Renforcer le maillage des lignes structurantes du réseau.**

Au terminus Pont-de-Claix – L'Étoile, un pôle d'échanges multimodal sera créé. Ce pôle sera doté d'un parc-relais et d'une esplanade des mobilités qui proposera une consigne à vélos et des services aux voyageurs, quel que soit leur mode de déplacement. Une passerelle piétonne permettra d'assurer le franchissement en toute sécurité de la voie ferrée. À terme, ce pôle d'échanges multimodal sera complété par une nouvelle halte ferroviaire (par déplacement de la halte actuelle de Pont-de-Claix qui est située dans un périmètre soumis à des risques technologiques).

Une évaluation socio-économique du projet a été réalisée. Le bilan socio-économique confirme l'utilité et la rentabilité du projet d'extension de la ligne A avec un avantage socio-économique avéré. Le nombre total d'usagers à l'échéance 2030 sur l'extension de la ligne A est estimé à plus de 2 millions par an.

Vue 3D du terminus Pont-de-Claix L'Étoile
© SMTC

ACTION 9.4 MAILLER LE RÉSEAU TRAMWAY

Ligne A et B à l'arrêt Chavant, Grenoble © SMTC

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

Mailler le réseau tramway

Le principe de maillage du réseau tramway est de partager les infrastructures entre plusieurs lignes de tramway pour diversifier les destinations. Les lignes actuelles assurent des dessertes principalement radiales. Elles sont fiables, fréquentes, et plutôt rapides, mais fonctionnent globalement sous forme d'un réseau de lignes fortes indépendantes. Il est proposé de changer cette logique d'exploitation, en valorisant autant que possible l'infrastructure existante.

Les objectifs du maillage du réseau tramway sont de :

- Rendre le réseau plus attractif en démultipliant le nombre de trajets couverts par une liaison directe ou via une seule correspondance ;
- Maintenir le niveau d'offre sur les origines-destinations les plus utilisées et proposer une meilleure adéquation entre l'offre et la demande ;
- Améliorer la lisibilité des horaires de passage des tramways pour les usagers et renforcer l'offre en heures creuses, périodes pendant lesquelles se font 56 % des voyages tramways (données 2016) ;
- Garantir des « points de rendez-vous » aux terminus des lignes tramways avec les lignes de bus en provenance et en direction du périurbain : le principe est d'assurer des correspondances avec des temps d'attente optimisés toute la journée, y compris le matin tôt et le soir tard, en élargissant en tant que de besoin l'amplitude horaire de certaines lignes de bus structurantes du périurbain ;
- Prendre en compte les évolutions de la demande pressenties à horizon 2030.

Prolonger le réseau tramway de l'arrêt Louise Michel au stade Lesdiguières :

Dans le cadre du maillage du réseau tramway et des connexions avec les bus Chrono, il est proposé de prolonger le tramway du terminus Louise Michel au stade Lesdiguières. Cette extension offrira, au niveau d'un nouveau pôle d'échanges « Stade Lesdiguières », un panel de destinations beaucoup plus diversifié aux voyageurs en provenance du Sud et du Grand Sud de la métropole, notamment du fait de la connexion avec la ligne Chronobus C6 de rocade.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC en lien avec Grenoble-Alpes Métropole et les communes

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Le maillage du réseau tramway peut être une solution pour limiter le nombre de correspondances sur un même trajet. Il faut passer au maillage y compris en prolongeant certaines lignes ».

Atelier thématique « Transports collectifs »

ACTION 9.5 AMÉNAGER UN TRAM-TRAIN OU TRAMWAY POUR AMÉLIORER LA DESSERTE DU GRAND SUD

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC en lien avec SNCF Réseau, l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Grenoble-Alpes Métropole et le Département

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il faudrait améliorer la desserte en transports collectifs du Sud de la métropole et prévoir des aménagements spécifiques pour faciliter la circulation des bus (voies réservées bus, priorités aux feux…) ».

Plateforme web participative

« Alors que l'offre de transports collectifs est largement concentrée dans le cœur de la métropole, la desserte de certains secteurs périphériques – notamment le Grand Sud – doit être renforcée ».

Séminaire d'élus dédié à l'élaboration du PDU

Le territoire Grand Sud de la métropole est particulièrement exposé à des risques naturels et technologiques, et les collectivités sont confrontées à une situation paradoxale, sur ce territoire, avec :

- **Des contraintes réglementaires fortes sur le développement des transports collectifs** au regard des risques technologiques ;
- **Une croissance de la demande de mobilité** liée au développement urbain, qui nécessite un renforcement de services de mobilité ;
- **La pertinence d'une réponse en transports collectifs plutôt qu'en voiture individuelle**, au regard des enjeux environnementaux, économiques, sanitaires et risques technologiques.

Sans réponse apportée en transports collectifs, ce sont de nouvelles personnes seules dans leur voiture qui prendront la route et viendront aggraver la congestion, générant de fait un sur-risque puisqu'elles pourraient se trouver coincées dans la congestion au moment où surviendrait un incident.

La ligne ferroviaire Grenoble-Gap constitue l'armature de l'offre de transport du territoire du Grand Sud. Le SMTC souhaite qu'elle soit pérennisée dans son intégralité et renforcée jusqu'à Clelles. Un complément à cette offre est néanmoins indispensable afin d'apporter un niveau d'offre régulier, fréquent et rapide pour offrir une alternative compétitive à la voiture.

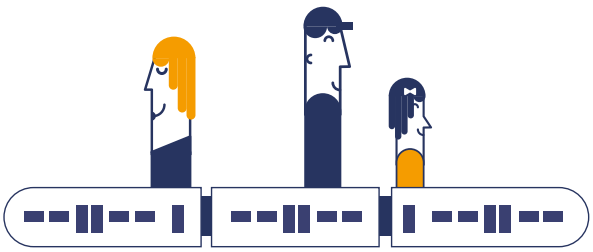
RÉALISATIONS PRÉVUES D'ICI 2030

En prenant en compte les réglementations actuelles (notamment le PPRT[3]) et leurs évolutions possibles, **le SMTC étudie des solutions lourdes de transports collectifs vers le Sud** avec objectif de réalisation à 2030, qui pourraient prendre l'une ou l'autre des formes suivantes :

- Soit la **création d'une nouvelle offre de type « tram-train », jusqu'à Vizille**, empruntant la voie ferrée jusqu'à Jarrie ;
- Soit un **prolongement de l'infrastructure de tramway (ligne E) jusqu'à Pont-de-Claix.**

La soutenabilité, les avantages et les inconvénients de chacune des solutions sont en cours d'analyse, au regard des contraintes techniques, des risques naturels et technologiques et des opportunités liées aux infrastructures, aux contextes urbains traversés et à la vulnérabilité énergétique des ménages potentiellement desservis.

Quel que soit le projet retenu pour l'horizon 2030 (tram-train ou extension de la ligne E), la faisabilité de l'autre projet sera affinée et préservée dans l'objectif d'une mise en service post-2030.



3 *Plan de Prévention des Risques Technologiques*

ACTION 9.6 PROLONGER DES LIGNES DE BUS STRUCTURANTES, RENFORCER LEUR ATTRACTIVITÉ ET CRÉER DES LIGNES À HAUT NIVEAU DE SERVICE DANS LE CŒUR MÉTROPOLITAIN

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC en lien avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département, l'État, les autorités organisatrices de la mobilité des territoires voisins et les communes

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Augmenter l'amplitude horaire des transports collectifs, y compris en fin de semaine, est indispensable ».

Panel citoyen

« L'amélioration de la compétitivité des transports collectifs face à la voiture nécessite des gains de temps de parcours et de fiabilité ».

Atelier thématique « Transports collectifs »

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Transformer l'actuelle ligne Proximo 11 en ligne Chrono 7** en renforçant l'offre notamment en périodes creuses, ce qui permettra de conforter cette ligne de rocade reliant Échirolles (Ouest et centre), Eybens, Poisat et Saint-Martin-d'Hères ;
- **Prolonger la ligne Chronobus C1 jusqu'à Montbonnot Pré-de-l'Eau**, afin :
  - → D'améliorer l'accès à Inovallée, zone d'emplois majeure à l'échelle du bassin de vie, depuis le cœur de métropole et depuis le Grésivaudan, et accompagner le renouvellement de la technopole d'Inovallée et la constitution d'un pôle d'excellence numérique ;
  - → D'améliorer la liaison en transports collectifs entre Meylan et Montbonnot et offrir aux habitants des bas de Montbonnot une liaison en transports collectifs à haut niveau de service vers le cœur de la métropole ;
- **Créer une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre Grenoble et Montbonnot.** Le concept de BHNS se caractérise par l'aménagement en site propre de la majeure partie de l'itinéraire et par une identité spécifique valorisée ;
- **Améliorer l'attractivité et la lisibilité de l'offre de transports collectifs structurante de soirée :**
  - → Par le cadencement des horaires des lignes de tramway et de Chronobus en soirée : cela signifie que, pour une ligne donnée et à un arrêt donné, le passage des bus / trams s'effectue à des intervalles de temps réguliers et sous-multiples de l'heure, pour une mémorisation plus facile des heures de passage par les usagers ;
  - → Par la création de points de rendez-vous entre lignes de tramway ou entre une ligne de tramway et une ou des lignes de bus, à des points stratégiques restant à identifier, afin d'assurer la faisabilité des correspondances pour les usagers ;
  - → En étudiant l'opportunité et les modalités de mise en place d'un réseau de nuit pour les transports collectifs, à l'échelle du cœur urbain dense.
- **Desservir Sassenage par une ligne Chronobus,** permettant de relier Les Engenières au futur pôle d'échanges de La Poya (tramway A, liaison par câble), et se prolongeant au-delà, par exemple en empruntant l'itinéraire de l'actuelle ligne Chrono de rocade C6 ;

Ligne Chrono C1 Grenoble-Meylan © SMTC

RÉALISATIONS PRÉVUES D'ICI 2030

- **Étudier une liaison bus et modes actifs entre Saint-Martin-d'Hères et Meylan**, impliquant la réalisation d'ouvrages de franchissement de l'Isère et de l'A 41, afin de mieux relier les pôles générateurs du territoire nord-est de la métropole, et de réduire les effets de coupure induits par l'Isère et l'autoroute ;
- **Étudier la création de sections en site propre sur l'itinéraire de la ligne Chrono de rocade C6** pour renforcer les liaisons directes en transports collectifs entre les centralités du cœur urbain dense de la métropole, sans avoir à passer par le centre de Grenoble. Ces aménagements cibleront les secteurs concernés par des congestions récurrentes ou susceptibles d'améliorer sensiblement les temps de parcours des lignes qui seront amenées à circuler sur cet itinéraire (C6 ou nouvelles lignes qui pourraient correspondre à une scission de la C6 en plusieurs lignes) :
  - → Poursuivre l'amélioration de l'itinéraire entre Fontaine (La Poya) et Sassenage sur la RD 1532, en complétant le programme prévu à court terme ;
  - → Étudier de nouveaux aménagements de sites propres, notamment en lien avec les projets urbains en cours ou à l'étude sur le Cours de l'Europe entre Grenoble et Eybens et, au-delà, vers Saint-Martin-d'Hères ;
  - → Étudier la possibilité de créer un nouveau franchissement du Drac, au niveau de l'échangeur Louise Michel, pour offrir un itinéraire plus direct entre la rive gauche du Drac et la centralité Sud.

ACTION 9.7 POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DES TEMPS DE PARCOURS DES AXES STRUCTURANTS BUS DU CŒUR MÉTROPOLITAIN

Ligne Chrono C6 sur une voie réservée aux transports collectifs
© Olivier Lehe

Dans le cadre de la mise en place du nouveau réseau bus en 2014, un diagnostic des points noirs de circulation sur les itinéraires empruntés par les bus a été réalisé, via une analyse des temps de parcours complétée par des comptages routiers aux carrefours.

Ce diagnostic a mis en évidence les sections et carrefours nécessitant des aménagements de voirie en faveur des bus. **Un programme de résorption de ces points noirs a ensuite été établi.** Des aménagements sont réalisés chaque année afin d'améliorer la régularité des bus et leurs temps de parcours.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC en lien avec Grenoble-Alpes Métropole

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Les usagers ont besoin d'être assurés qu'ils pourront arriver à l'heure prévue à destination et rentrer chez eux sans perturbation. La fiabilité des transports collectifs est l'un des éléments qui enclenche et pérennise le changement des comportements des usagers ».

Réseau des Conseils de Développement

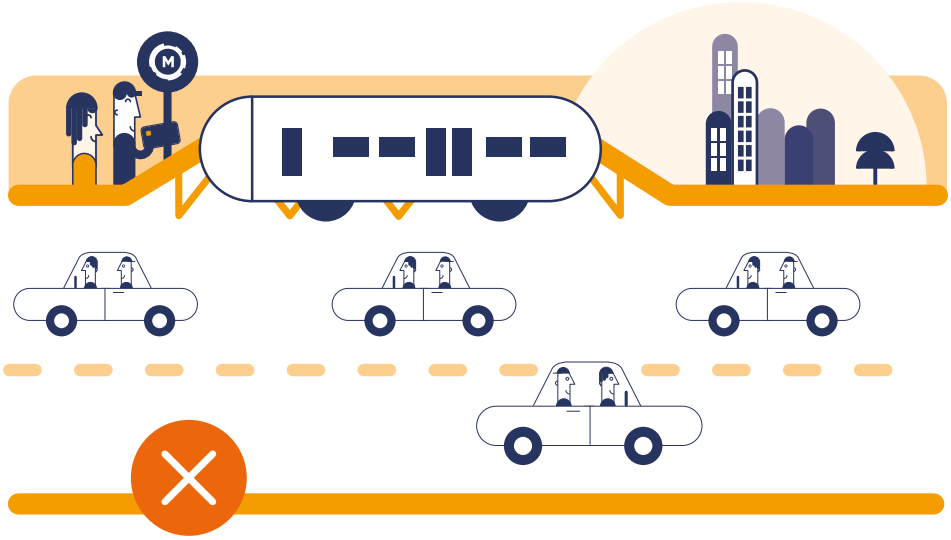
RÉALISATIONS PRÉVUES EN CONTINU SUR LA PÉRIODE 2018-2030

Le SMTC poursuivra ce programme d'aménagements, indispensable à l'attractivité des lignes de transports collectifs du cœur métropolitain qui circulent dans des secteurs régulièrement congestionnés.

Dans ce cadre, le principe de « l'arrêt en ligne » plutôt qu'en évitement sera généralisé sur l'ensemble des arrêts de bus et car situés sur le ressort territorial du SMTC. Ce principe permet à la fois de faciliter l'accessibilité PMR des véhicules et de réduire les problèmes de ré-insertion des bus dans le flux routier au redémarrage.

Arrêt en ligne

Arrêt en évitement



ACTION 9.8 METTRE EN SERVICE UNE LIAISON PAR CÂBLE

RÉALISATION PRÉVUE D'ICI 2023

La liaison par câble est un projet de transport par câble en milieu urbain reliant Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux. Il a fait l'objet d'études préalables en 2013 – 2014 dans un objectif d'amélioration des liaisons entre les polarités actuelles et futures de ce secteur qui accueillent les projets d'aménagement des Portes du Vercors, de la Presqu'île et du Parc d'Oxford.

Il participera, par la création d'une liaison transversale, au renforcement de l'offre de transports collectifs du secteur Nord-Ouest de la métropole et à la prise en charge d'une partie des déplacements nouveaux générés par les projets urbains.

Cette liaison permettra de relier les lignes de tramway A, B et E du réseau de transports collectifs par la création de pôles d'échanges multimodaux aux arrêts La Poya, Place de la résistance et Hôtel de Ville Saint-Martin-le-Vinoux. Le transport urbain par câble est un mode de déplacement particulièrement adapté à l'environnement de ce secteur très contraint par les franchissements du Drac, de l'Isère, de la voie ferrée, de l'A480, de la RN481 et des lignes à haute tension.

Avec un débit de 600, puis 1500 personnes par heure et par sens, 5 stations à terme et des cabines de 10 à 15 places, les estimations de fréquentation produites lors des études préalables sont de 5000 voyageurs par jour à la mise en service et 8500 voyageurs par jour à terme. Le temps de parcours en liaison par câble entre la place La Poya et l'Hôtel de Ville à Saint-Martin-le-Vinoux est estimé à 16 minutes, contre une trentaine de minutes en tramway à ce jour. La fréquence de passage serait de l'ordre de la minute à la mise en service. La concertation préalable réalisée fin 2015 a conclu que les avis formulés étaient globalement favorables à cette opération.

Une attention particulière sera portée à l'intégration paysagère de la liaison par câble, avec des ouvrages techniques qui pourraient former de véritables œuvres d'art.

Vue 3D de la liaison par câble
© SMTC

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC en lien avec Grenoble-Alpes Métropole, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, l'État, les communes

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Étant donné les caractéristiques du territoire, le transport par câble apparaît pertinent ».
Panel citoyen

« Il faut expérimenter de nouvelles modalités de transport, comme le transport par câble ».
Plateforme web participative

ACTION 9.9 PRÉSERVER LES POSSIBILITÉS, AU-DELÀ DE 2030, DE PROLONGER OU DE CRÉER DES LIGNES DE TRANSPORTS COLLECTIFS LOURDS

© SMTC

Certains projets jugés moins prioritaires, ou dont la faisabilité est aujourd'hui incertaine, sont néanmoins intéressants à préserver à plus long terme, en fonction des perspectives d'évolution du développement urbain et des capacités financières du SMTC et de ses partenaires.

Afin de préserver l'avenir et la réalisation éventuelle de ces projets à plus long terme, leur intégration dans les réflexions et documents d'urbanisme, lorsque leur tracé est suffisamment précis, est nécessaire. Il s'agit notamment :

- **Du prolongement au nord de la voie de tramway actuellement empruntée par la ligne A vers Sassenage** (Les Engenières) ;
- **De la transformation du BHNS Grenoble-Meylan en tramway ;**
- **Du prolongement de la ligne de tramway actuellement empruntée par la ligne D vers Grand'Place.**

La création de transports par câble vers le Vercors et vers Chamrousse sont également des projets intéressants, qui pourront être intégrés dans les documents d'urbanisme, lorsque les tracés seront définis, en particulier en définissant des réserves foncières permettant de préserver leur faisabilité.

Le SMTC, en lien avec les territoires voisins, contribuera aux réflexions visant à améliorer la desserte des massifs, et notamment à des études d'opportunité d'éventuelles solutions de transport par câble.

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC en lien avec Grenoble-Alpes Métropole, les communes

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il serait intéressant de prolonger la ligne D au-delà de ses terminus : à la fois vers Meylan et vers Grand'Place / Seyssins ».

« Le transport par câble pourrait être adapté pour des liaisons entre le centre et la périphérie. Une liaison Grenoble-Plateau du Vercors ou massif de Chartreuse pourrait, par exemple ».

Panel citoyen

ACTION 9.10 RENDRE ACCESSIBLE L'ENSEMBLE DES LIGNES DE TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LE RESSORT TERRITORIAL DU SMTC

Cf. Annexe Accessibilité

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite du réseau de transports collectifs sur le ressort territorial du SMTC est dans l'ensemble très satisfaisante : l'ensemble des rames de tramway et les bus du réseau du SMTC sont accessibles, ainsi que la très grande majorité des arrêts de transports collectifs (hors arrêts ferroviaires). **Le SMTC et les autres autorités organisatrices de la mobilité sur le territoire doivent œuvrer pour rendre accessibles les derniers arrêts prioritaires manquants, améliorer l'accessibilité des cars et la qualité globale de l'accessibilité des transports collectifs** pour l'ensemble des types de handicaps.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

Calendrier détaillé disponible dans l'Annexe Accessibilité du PDU

- **Améliorer l'accès à l'information avant, pendant et après le déplacement pour tous les types de handicap et sur tous les réseaux de transports collectifs** : déploiement de bornes d'information voyageurs sur tout le réseau Chrono, panneaux d'affichage aux arrêts plus facilement lisibles, grand accès audio et vidéo des informations en ligne et à bord des véhicules, meilleure lisibilité de la signalétique… ;
- **Rendre accessibles les points d'arrêt de bus prioritaires qui ne le sont pas encore**, dans le calendrier fixé par le SDA-Ad'AP de l'agglomération grenobloise et améliorer le confort aux points d'arrêt de transports collectifs (assises, abris…) ;
- **Rendre accessibles les lignes Flexo 62 et Proximo 17** (lors du renouvellement des quelques cars restant non équipés de hayons élévateurs) et rendre accessibles les cars qui circulent sur le réseau Transisère ;
- **Renforcer la formation du personnel en contact avec le public** *(cf. Action 2.4)* ;
- **Offrir une plus grande interopérabilité et complémentarité entre les différents services de substitution** du territoire et favoriser les pôles de rabattement vers le réseau accessible ;
- **Dresser le bilan des actions du SDA-Ad'AP 2016-2018** réalisées par le SMTC ;
- **Améliorer l'accessibilité du matériel roulant ferroviaire pour tous les types de handicap** et, si les échéances de renouvellement du matériel sont trop lointaines, rendre accessibles avec assistance humaine (pour monter à bord et descendre des trains) les gares de Grenoble-Universités-Gières et Échirolles.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

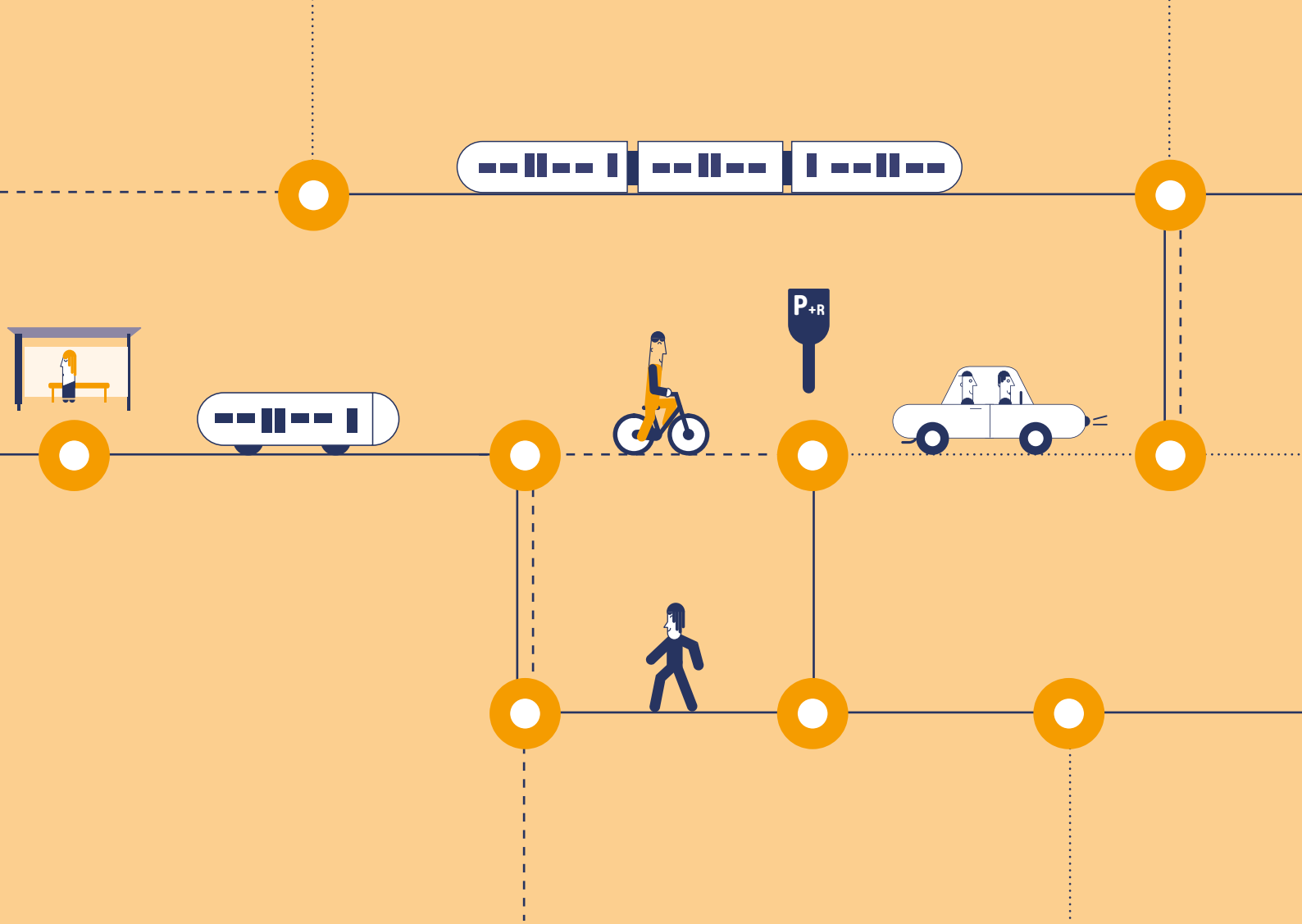
SMTC, Région Auvergne-Rhône-Alpes, SNCF

CE QUI RESSORT DES DÉBATS

« Les transports en commun sont parfois peu pratiques pour des personnes transportant des valises, poussettes ou trottinettes, pour les personnes à mobilité réduite ou pour les seniors ».

Panel citoyen

Accessibilité des bus
aux personnes à mobilité réduite
© SMTC



ORIENTATION 10

AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ ET LES COMPLÉMENTARITÉS AVEC LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS

LES ACTIONS

Action 10.1 ..... p 168
Conforter les lignes Proximo et Flexo en articulation avec les lignes de transports collectifs structurantes et en complémentarité des nouveaux services de mobilité (covoiturage, taxi-bus...)

Action 10.2 ..... p 169
Faciliter les correspondances entre les lignes de transports collectifs, en aménageant des pôles d'échanges de qualité et en améliorant la coordination des horaires

Action 10.3 ..... p 172
Créer un réseau de « points M » permettant le rabattement sur les réseaux de transports collectifs structurants, notamment en voiture et en vélo

CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS

Le SMTC souhaite encourager les pratiques intermodales pour faciliter les déplacements des habitants, limiter les distances parcourues en voiture individuelle et générer un report vers les transports collectifs. Il y a un enjeu fort à diminuer la pénibilité de ces correspondances, qui constituent un frein à l'usage des transports collectifs.

Pour cela, il s'agira de :

- **Permettre aux automobilistes de se rabattre sur les transports collectifs structurants en amont des secteurs congestionnés** et du cœur métropolitain ;
- **Conforter les lignes Proximo et Flexo en rabattement sur le réseau de transports collectifs structurants**, en expérimentant des lignes de covoiturage ou de transport à la demande zonal en complémentarité de ces lignes, pour offrir une fréquence effective de desserte plus élevée vers les transports collectifs structurants ;
- **Améliorer la coordination entre les lignes de transports collectifs** (horaires, information, tarification...) ;
- **Aménager les nœuds de correspondance entre les lignes structurantes du cœur métropolitain et avec le TER et les lignes structurantes périurbaines.**

LE SAVIEZ-VOUS ?

En 2010, 4 % des déplacements[1] réalisés par les habitants de la grande région grenobloise étaient intermodaux : ainsi, chaque jour, 110 000 déplacements combinaient plusieurs modes de transport (en hausse de 37 % par rapport à 2002). En 2016, sur le réseau urbain du SMTC, 32 % des voyages étaient faits en correspondance ou en rabattement[2].

1 *Enquête Ménages Déplacements de 2010, périmètre de la grande région grenobloise.*

2 *Données issues de l'Enquête Origines Destinations réalisée en novembre 2016 sur le réseau de transports collectifs sur le territoire métropolitain, hors réseau SNCF.*

ACTION 10.1 CONFORTER LES LIGNES PROXIMO ET FLEXO EN ARTICULATION AVEC LES LIGNES DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTES ET EN COMPLÉMENTARITÉ DES NOUVEAUX SERVICES DE MOBILITÉ (COVOITURAGE, TAXI-BUS...)

Ligne Flexo © SMTC

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Améliorer la desserte en transports collectifs du Sud et Grand Sud de la métropole**, en complément des lignes périurbaines rapides et fortes :
  - → Adapter l'offre de la ligne Proximo Claix – Seyssins à l'évolution des besoins liés à l'urbanisation du secteur, en rabattement sur les lignes de tramway et de bus structurantes à chaque extrémité : au Prisme d'une part, et à Claix Pont Rouge d'autre part ;
  - → Améliorer les temps de parcours et la régularité de la ligne Proximo 23 Vizille – Domaine universitaire via Vaulnaveys et Uriage, ainsi que sur l'axe Vizille – Brié-et-Angonnes – Eybens – Grand'Place, en améliorant les conditions de circulation pour les bus dans les combes de Gières et d'Eybens *(cf. Action 13.3)* ;
  - → Adapter l'offre de la ligne Proximo 13 (Meylan-Grenoble-Poisat), pour permettre la desserte du cimetière intercommunal de Poisat et du parc Hubert Dubedout.
- **Améliorer la cohérence des offres de transports collectifs dans les secteurs situés aux franges de la Métropole**, et notamment les secteurs :
  - → de Domène
  - → de La Tronche / Meylan / Montbonnot
  - → de la Combe de Gières-Uriage et de Venon
  - → du bassin vizillois et des secteurs des Commiers / Champ sur Drac / Jarrie
- En fonction du résultat des expérimentations de services de mobilité en zones peu denses lancées en 2017 et 2018, **mettre en place une offre de déplacements adaptée pour les communes des zones peu denses**, en complément de l'offre de transports collectifs régulière, notamment pour Notre-Dame-de-Mésage, Saint-Pierre-de-Mésage (en rabattement sur Vizille) et Saint-Barthélémy-de-Séchilienne : offre de covoiturage, transport à la demande zonal... ;
- **Améliorer les temps de parcours et la régularité des lignes de transports collectifs vers le Grésivaudan ainsi que vers le Voironnais ;**

RESPONSABLE DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il faut améliorer l'attractivité de certaines lignes Proximo en périphérie ».

Atelier thématique « Transports collectifs »

- En lien avec le maillage du réseau tramway et pour assurer des « points de rendez-vous entre lignes » tôt le matin et tard le soir, **élargir l'amplitude horaire de certaines lignes de bus dans le périurbain en connexion avec les terminus de lignes tramway**.

RÉALISATIONS PRÉVUES EN CONTINU SUR TOUTE LA DURÉE DU PDU

- **Accompagner les évolutions du réseau de transports collectifs structurants en adaptant les itinéraires des lignes Proximo et Flexo.**

ACTION 10.2 FACILITER LES CORRESPONDANCES ENTRE LIGNES DE TRANSPORTS COLLECTIFS, EN AMÉNAGEANT DES PÔLES D'ÉCHANGES DE QUALITÉ ET EN AMÉLIORANT LA COORDINATION DES HORAIRES

Au sein du cœur métropolitain, plusieurs nœuds de correspondances ont été identifiés comme prioritaires à réaménager, du fait des dysfonctionnements et enjeux de sécurité des déplacements constatés, au regard des flux concernés, de l'évolution envisagée de ces nœuds dans le maillage du réseau de transports collectifs et du développement urbain pressenti.

L'objectif est de faire évoluer ces pôles pour que les usagers puissent bénéficier :

- **De correspondances directes et sécurisées** entre les différents arrêts de transports collectifs ;
- **D'une information en temps réel sur les prochains départs** en transports collectifs, les perturbations et les aménités à proximité ;
- **D'un accès aisé depuis et vers le pôle à pied et en vélo ;**
- **D'une attente confortable ;**
- **De stationnement sécurisé** pour les vélos (en fonction des besoins identifiés).

Par ailleurs, **quelques nœuds de correspondance majeurs sont à créer pour compléter le maillage du réseau de transports collectifs ou répondre au développement envisagé du réseau**.

Arrêt Alsace-Lorraine, Grenoble
© SMTC

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC pour les pôles d'échanges bus et tramway

SNCF et Région Auvergne-Rhône-Alpes pour les gares et haltes en lien avec Grenoble-Alpes Métropole, les communes, le Département et les autorités organisatrices de mobilité des territoires voisins

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il est nécessaire de travailler à la réduction des temps de trajet, notamment en améliorant la coordination des horaires pour les correspondances ».

Atelier des acteurs économiques et sociaux

« Il faudrait améliorer le confort des correspondances et les horaires de correspondances entre les transports en commun ».

Panel citoyen

« Aménager un pôle d'échange tramway B – C1 au niveau du pont des Sablons serait pratique ».

Atelier thématique « Transports collectifs »

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Étudier et expérimenter, en lien étroit avec le délégataire du réseau de transports collectifs, une meilleure coordination des horaires des lignes** permettant de faciliter les correspondances notamment le soir, le week-end et en heures creuses.
- **Créer ou réaménager les nœuds de correspondance présentés ci-dessous :**

NORD-OUEST

Nom	Enjeux
La Poya (Fontaine)	Créer un pôle d'échanges au terminus du tramway A et de la future station de la liaison par câble, avec des correspondances bus à optimiser et en intégrant un parc-relais.
Hôtel de Ville de Saint-Martin-le-Vinoux	Connecter la future station de la liaison par câble à son environnement et à l'actuelle station de tramway.

GRENOBLE

Nom	Enjeux
Place de la Résistance	Connecter la future station de la liaison par câble à son environnement et à l'actuelle station de tramway.
Alsace-Lorraine	Mieux organiser les accès en modes actifs aux différents arrêts de transports collectifs de ce nœud, faciliter et sécuriser les correspondances. Son rôle pourrait être renforcé dans le cadre du maillage du réseau tramway.
Victor Hugo	Mieux organiser les accès en modes actifs aux différents arrêts de transports collectifs de ce nœud, faciliter et sécuriser les correspondances. Son rôle pourrait être renforcé dans le cadre du maillage du réseau tramway.
Grenoble Chavant	Faciliter les correspondances entre la station de tramway et les arrêts de bus situés à proximité. Des aménagements sont prévus dans le projet Cœurs de Ville – Cœurs de Métropole / Grenoble, en cours de mise en œuvre.
Vallier-Jaurès	Faciliter les correspondances entre la station du tramway E (cours de la Libération) et celle du tramway C (située sur les Grands Boulevards). Son rôle pourrait être renforcé dans le cadre du maillage du réseau tramway.
Grand'Place	Restructurer le pôle d'échanges actuel en lien avec les projets urbains en cours dans le secteur (réaménagement du centre-commercial, évolution du cours de l'Europe, Programme National pour la Rénovation Urbaine de Villeneuve).
Stade Lesdiguières	Créer un pôle d'échanges entre le futur prolongement du tramway E (dans le cadre du maillage du réseau tramway) et les lignes structurantes de bus du secteur, notamment la Chrono C6.

NORD-EST

Nom	Enjeux
Sablons (La Tronche)	Créer un pôle d'échanges entre le tramway et les lignes de bus qui circulent sur l'ex-RD1090, intégrant notamment la création d'une nouvelle station de tramway sur le pont qui enjambe cette voie, ainsi que l'amélioration de son franchissement par les modes actifs et des accès vers le CHU et le Domaine Universitaire.

SUD

Nom	Enjeux
Halte ferroviaire d'Échirolles	Faire évoluer la halte d'Échirolles pour renforcer sa lisibilité, faciliter les correspondances entre la gare, le tramway et l'actuelle ligne de bus N° 11 (future ligne chrono C7) et améliorer la qualité des services.
Étienne Grappe (Saint-Martin-d'Hères)	Faire évoluer ce terminus de tramway en véritable pôle d'échanges, en fonction de l'augmentation prévisible de la fréquentation du fait du prolongement de cette ligne vers le CHU et le centre-ville de Grenoble dans le cadre du maillage Tramway.

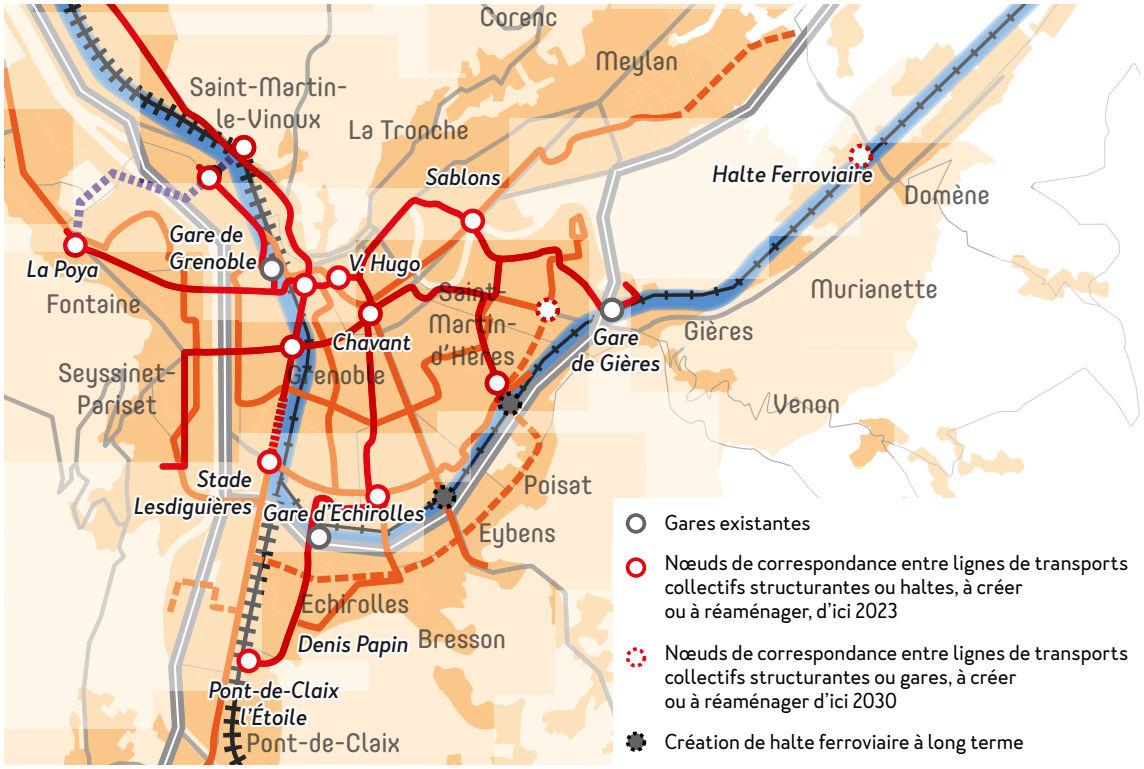
GRAND SUD

Nom	Enjeux
Pont-de-Claix – l'Étoile (Pont-de-Claix)	Créer un pôle d'échanges entre le futur terminus du tram A et les bus qui circulent sur le Cours Saint-André, intégrant la création d'un parc-relais, d'une passerelle sur la voie ferrée et, à moyen terme, une halte ferroviaire (déplacement de celle de Pont-de-Claix).

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2024-2030

Nom	Enjeux
Champ-Roman (Saint-Martin-d'Hères)	Dans le cadre de l'évolution du réseau de transports collectifs à horizon 2030, il est pressenti que ce pôle prendra plus d'ampleur dans le fonctionnement du réseau de transports collectifs, en permettant la correspondance entre plusieurs lignes de transports collectifs structurantes, dont une ligne de rocade bénéficiant d'aménagements de type « transport collectif en site propre ». Il conviendra donc d'étudier son réaménagement en fonction des besoins.
Future halte ferroviaire (Domène)	Créer une nouvelle halte ferroviaire, permettre des correspondances faciles avec les bus, et permettre le rabattement en voiture.

Grands nœuds de correspondance à réaménager ou à créer



ACTION 10.3 CRÉER UN RÉSEAU DE « POINTS M » PERMETTANT LE RABATTEMENT SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS, NOTAMMENT EN VOITURE ET EN VÉLO

La définition d'un label « point M », pour les pôles d'échanges multimodaux, doit se traduire par un saut qualitatif pour le voyageur : confort et sécurité des cheminements piétons entre les arrêts, confort d'attente, disponibilité d'une information multimodale claire et en temps réel, possibilités de stationnements sécurisés pour les cycles, plans de quartier, jalonnement…

Les points M permettent aux personnes qui vivent à l'écart des principaux axes de transports collectifs de se rabattre facilement vers ces derniers. Ils doivent être aisément identifiables et accessibles, notamment en voiture et en vélo, et offrir des services rendant plus agréable l'attente des transports collectifs. Pour cela, **le « point M » doit répondre aux besoins suivants :**

- **Accéder facilement au « point M » au volant d'une voiture, en vélo ou à pieds :** jalonnement et, si nécessaire, aménagements permettant de faciliter l'accès ;
- **Se faire déposer ou reprendre en voiture :** places identifiées pour les personnes qui se font déposer-reprendre en voiture ou qui utilisent les services de covoiturage ;
- **Stationner sa voiture ou son vélo et pouvoir si besoin le recharger :** parc-relais, stationnement vélo sécurisé (consigne) et arceaux vélo, borne de recharge pour vélo et véhicule électrique ;
- **Attendre de façon confortable :** à l'abri du vent, de la pluie et du soleil, éclairage nocturne, prises pour recharger un téléphone portable… ;
- **Disposer d'une information en temps réel** sur l'offre de mobilité et de services disponibles : plan du réseau, fiches-horaires des lignes, affichage en temps réel des prochains départs, plan des services accessibles à proximité…

Par ailleurs, en fonction du contexte local et du potentiel d'usage, **des services complémentaires pourront dans certains cas être proposés dans les points M :**

- **En termes d'offre de mobilité :** aires et bornes de covoiturage, station de taxis, station d'autopartage, location de vélo, vente de titres de transport… ;
- **En termes de services et confort d'attente :** abris chauffés, toilettes, distributeur automatique, kiosque…

La carte proposée dans la partie *Les cartes du schéma multimodal du PDU* recense les « points M » incluant des parcs-relais de plus de 20 places, pour lesquels un besoin d'intervention a été identifié. Des « points M » de taille plus modeste seront également à aménager au niveau des accès routiers au réseau de transports collectifs structurants depuis les espaces périurbains, ruraux et de montagne. Ces aménagements seront à valider au cas par cas avec les communes concernées.

Afin de bien prendre en compte les problématiques environnementales pour l'aménagement des points M, il s'agira de respecter les recommandations détaillées en fin du plan d'actions du PDU.

RESPONSABLES DE LA MISE EN ŒUVRE

SMTC, communes en lien avec Grenoble-Alpes Métropole, les communes, le Département, la Région, l'État, les autorités organisatrices de la mobilité des territoires voisins

Point M
© SMTC

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2018-2023

- **Améliorer la qualité de service de tous les parcs-relais existants** pour les labelliser selon le concept de « point M » ;
- **Officialiser en tant que « points M » certaines aires de stationnement publiques ou privées**, bien positionnées au droit d'arrêts de transports collectifs structurants et actuellement utilisés par des automobilistes pour se rabattre sur le réseau de transports collectifs. Suivant les cas, cela pourra nécessiter des conventions entre le SMTC et les propriétaires de ces terrains (communes, centres commerciaux…) ;
- **Agrandir les parcs-relais très utilisés par les automobilistes et qui tendent vers une saturation**, ou qui seront susceptibles de l'être en lien avec l'augmentation des besoins liés à une évolution du réseau de transports collectifs, et améliorer leur qualité de service pour les labelliser selon le concept de « point M » ;
- **Créer des « points M » incluant des parcs-relais là où une carence d'offre est d'ores et déjà identifiée** et où le développement du réseau de transports collectifs rendra nécessaire la possibilité de se rabattre sur les transports collectifs depuis les espaces périurbains, ruraux et de montagne.

La liste des « points M » incluant un parc-relais de plus de 20 places, pour lesquels un besoin d'intervention a été identifié est indiquée ci-contre. Le dimensionnement des parcs-relais à aménager nécessitera une analyse approfondie des besoins et de la faisabilité au cas par cas.

NORD-OUEST

Nom	Descriptif
Les Engenières (Sassenage)	« Point M » à créer intégrant un parc-relais à l'entrée Nord de Sassenage, en lien avec l'amélioration de la desserte des bus sur la ex-RD1532.
La Poya (Fontaine)	« Point M » à créer dans le futur pôle d'échanges associé à la liaison par câble. Un parc-relais sera à prévoir.
Hôtel de Ville (Seyssinet-Pariset)	Parc-relais existant (75 places) à transformer en « point M » et à agrandir.
Le Prisme (Seyssins)	Parc-relais existant (100 places) à transformer en « point M » et à agrandir.
Pont de Vence (Saint-Egrève)	« Point M » à officialiser, intégrant un parc-relais.
Palluel (Fontanil-Cornillon)	Parc-Relais existant (200 places) à transformer en « point M » et nécessitant une étude d'opportunité et de faisabilité pour son agrandissement éventuel.

GRENOBLE

Nom	Descriptif
Esplanade	Parc-relais existant (100 places environ) à recomposer en lien avec le projet urbain d'aménagement de l'Esplanade et à transformer en « point M ».

NORD-EST

Nom	Descriptif
Grand Sablon (la Tronche)	Parc-relais existant (230 places) à transformer en « point M ».

SUD

Nom	Descriptif
Le Verderet (Eybens)	Parc-relais existant (40 places) à transformer en « point M ». Des possibilités d'agrandissement pourront être étudiées en fonction de l'évolution de la fréquentation.
Tavernoles (Brié-et-Angonnes)	Aire de covoiturage existante (36 places), à transformer en « point M ». Enjeu d'améliorer le jalonnement automobile depuis / vers Herbeys et Brié-et-Angonnes / Vizille, ainsi que d'améliorer la liaison entre le parking et l'arrêt de bus de Tavernoles.
Denis Papin (Échirolles)	« Point M » à créer, intégrant un parc-relais, pour répondre aux besoins de rabattement sur le tramway depuis le plateau de Champagnier. Mobiliser selon les possibilités le parking existant à proximité de l'arrêt de tramway, déjà utilisé par des automobilistes pour se rabattre sur ce dernier.

GRAND SUD

Nom	Descriptif
Pont-de-Claix – l'Étoile (Pont-de-Claix)	« Point M » à créer intégrant un parc-relais, à réaliser dans le cadre du projet de prolongement du tramway A à Pont-de-Claix.
Pont-Rouge (Claix)	« Point M » à créer pour répondre aux besoins de rabattement sur la ligne Chrono depuis les Hauts de Claix. Les possibilités de mobilisation de foncier seront à étudier plus finement avec les partenaires potentiels.
Clairefontaine (Vizille)	« Point M » à créer intégrant un parc-relais. Ce « point M » répondra notamment aux besoins de rabattement depuis la Matheysine et l'Oisans (réalisation sous réserve des dispositions du Plan de Prévention des Risques de la Romanche).
Caserne (Varces-Allières-et-Risset)	« Point M » à créer, intégrant un parc-relais, pour répondre aux besoins de rabattement sur les transports collectifs depuis les hameaux de Varces-Allières-et-Risset ainsi que depuis Saint-Paul de Varces.
Gare de Saint-Georges-de-Commiers	Gare à transformer en « Point M », avec création d'un parc-relais, pour répondre aux besoins de rabattement sur le train et la ligne proximo 26 depuis Notre Dame de Commiers et Saint Georges de Commiers, ainsi que depuis les communes de la Matheysine.

RÉALISATIONS PRÉVUES SUR LA PÉRIODE 2024-2030

Gare (Jarrie)	« Point M » à créer en lien avec la gare et la desserte bus, intégrant un parc-relais (réalisation sous réserve des dispositions du Plan de Prévention des Risques Technologiques de la plateforme chimique).
Future halte ferroviaire (Domène)	Créer un « point M » au niveau de la future halte ferroviaire, intégrant un parc-relais.

CE QUI RESSORT DES DEBATS

« Il y a un manque de signalétique et plus globalement d'information sur l'offre de parc-relais, ce qui limite leur attractivité ».

« Il faut prévoir au sein des P + R des places dédiées au covoiturage et des espaces de dépose / reprise automobile ».

Séminaire d'élus dédié à l'élaboration du PDU

« Il est indispensable d'aménager des espaces dédiés au stockage des vélos dans les transports en commun et dans les zones de correspondance »

Plateforme web participative

« Pour les déplacements d'une zone peu dense vers la métropole : il faut prévoir un rabattement sur des pôles d'échanges proposant du stationnement sécurisé pour les voitures et les vélos ».

Atelier thématique « Transports collectifs »

Parking-relais gare d'Échirolles
© SMTC