

AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE 2030



PLAN DE
DÉPLACEMENTS
URBAINS
2030



SOMMAIRE

ÉDITO P 4

**LE PDU : UN DOCUMENT DE PLANIFICATION
ET UN OUTIL DE PROGRAMMATION P 5**

**UN PDU CONCERTÉ : FOCUS SUR LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU PDU
ET SON ARTICULATION AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION... P 6**

**1. UN PDU POUR ANTICIPER LES ÉVOLUTIONS SOCIÉTALES ET ACCOMPAGNER
LES CHANGEMENTS P 9**

- ▶ Une métropole de 49 communes, qui entretient de fortes relations avec les territoires voisins et qui est peu concernée par les flux de transit p 10
- ▶ Déplacements quotidiens liés à la métropole : des enjeux distincts selon les types de flux p 16
- ▶ Si l'usage de la voiture baisse, celle-ci reste très utilisée pour certains déplacements p 18
- ▶ Des incidences importantes sur la qualité de l'air, le climat et la santé publique p 22
- ▶ Alternatives à l'usage individuel de la voiture : des efforts continus d'amélioration qui portent leurs fruits, avec encore des marges de progression p 30
- ▶ Un contexte institutionnel et socio-économique en évolution p 40

2. LES OBJECTIFS FONDATEURS DU PDU P 51

- ▶ Contribuer à la lutte contre le changement climatique, à la sobriété et à la transition énergétique p 52
- ▶ Améliorer la qualité de l'air et la santé publique p 53
- ▶ Réduire le coût économique global des déplacements pour les ménages, les entreprises et les collectivités p 54
- ▶ Répondre aux besoins spécifiques des publics fragiles et lutter contre le risque de précarité énergétique des ménages p 55
- ▶ Accompagner la structuration multipolaire du territoire métropolitain et l'évolution des besoins de déplacements à horizon 2030 p 56
- ▶ Prendre en compte les interdépendances avec les territoires de la grande région grenobloise p 58
- ▶ Fiabiliser les conditions de déplacement des personnes et des marchandises p 59

3. LA STRATÉGIE D'ORGANISATION DES MOBILITÉS À L'HORIZON 2030 P 61

- ▶ Du diagnostic à la stratégie d'organisation des mobilités p 62
- ▶ Développer le bouquet de services de mobilité p 64
- ▶ Miser sur l'accompagnement au changement, avec des actions ciblées selon les publics p 65
- ▶ Proposer des solutions de mobilité différenciées selon le type de flux et de territoire p 69
- ▶ Accompagner le développement de la voiture partagée et la transition énergétique des véhicules p 72
- ▶ Donner à la voiture sa juste place pour apaiser et partager l'espace public p 74
- ▶ Aller vers une logistique urbaine plus durable p 75
- ▶ Assurer une bonne articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement p 76
- ▶ Mobiliser tous les acteurs et les citoyens p 77
- ▶ Mettre en œuvre un plan multimodal p 78

4. LE PLAN D' ACTIONS DU PDU P 97

- 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 p 98
- Orientation 2.** Développer l'accompagnement personnalisé vers une mobilité plus durable p 106
- Orientation 3.** Renforcer l'accompagnement des établissements publics et privés dans l'évolution des pratiques de mobilité des actifs, étudiants et scolaires p 114
- Orientation 4.** Développer l'information multimodale connectée et personnalisée p 120
- Orientation 5.** Améliorer le partage, la qualité et l'accessibilité des espaces publics p 128
- Orientation 6.** Mettre en œuvre le plan piéton p 140
- Orientation 7.** Mettre en œuvre le plan vélo p 146
- Orientation 8.** Améliorer la sécurité des déplacements p 152
- Orientation 9.** Développer le réseau et améliorer la qualité des services de transports collectifs p 160
- Orientation 10.** Améliorer l'intermodalité et les complémentarités avec le réseau de transports collectifs structurants p 176
- Orientation 11.** Promouvoir et faciliter l'accès sans son véhicule personnel aux sites et événements touristiques, culturels, sportifs et de loisirs p 186
- Orientation 12.** Passer de la voiture individuelle à la voiture partagée p 192
- Orientation 13.** Apaiser et fiabiliser les conditions de circulation p 202
- Orientation 14.** Organiser le stationnement au service du report modal et de l'attractivité des centralités p 212
- Orientation 15.** Accélérer la transition vers des véhicules moins polluants et moins énergivores p 224
- Orientation 16.** Poursuivre la mise en œuvre du plan d'actions pour une logistique urbaine durable et prendre en compte les besoins spécifiques des professionnels mobiles p 234
- Orientation 17.** Assurer la mise en œuvre du PDU et son évaluation p 244
- **Recommandations générales pour bien prendre en compte les problématiques environnementales lors de la mise en œuvre des actions du PDU.....** p 250

5. LES CARTES DU SCHÉMA MULTIMODAL DU PDU P 255

6. L'ÉVALUATION DU PDU P 265

- Les effets du PDU sur les consommations d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques..... p 266
- L'évaluation financière du plan d'actions du PDU..... p 270
- Le suivi et l'évaluation du PDU..... p 296

ANNEXE ACCESSIBILITÉ

ANNEXE ORGANISATION DE LA CONCERTATION POUR L'ÉLABORATION DU PDU

ANNEXE RAPPORT ENVIRONNEMENTAL

CARTES DU SCHÉMA MULTIMODAL DU PDU (GRAND FORMAT)

ÉDITO

Bien que de nombreux efforts aient été réalisés ces dix dernières années pour réduire les polluants atmosphériques, près de 75 % des habitants de l'agglomération grenobloise sont encore exposés à un dépassement des valeurs recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) aux particules fines. Avec en moyenne 115 décès prématurés par an liés à la pollution atmosphérique, l'amélioration de la qualité de l'air reste un enjeu sanitaire de premier ordre dans la région grenobloise.

En coordonnant les actions de l'ensemble des acteurs de la mobilité sur l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, le plan de déplacements urbains (PDU) est l'outil de planification qui permet à la fois d'engager la transition énergétique d'un territoire et le droit à la mobilité pour tous. L'usage de la voiture de demain, l'avenir du réseau de transport en commun et de la desserte ferroviaire, la libération de la dépendance aux énergies fossiles, sont autant de questions concrètes auxquelles doit notamment répondre un PDU.

L'élaboration d'un PDU est aussi un moment fort de la vie démocratique locale. Le panel citoyen a réuni des citoyens tirés au sort, de tous âges, genres, territoires et pratiques. Il a dessiné le cap et l'ambition commune : des mobilités plus partagées, plus libres, moins polluantes et moins coûteuses, des voitures moins nombreuses, plus partagées, plus propres. Un coût des déplacements de plus en plus élevé pour les ménages qui pèse sur le pouvoir d'achat, des trajets de plus en plus longs pour les périurbains alors même que les conditions de circulation ne s'améliorent pas, une métropole qui respire encore mal malgré les efforts significatifs réalisés ces dernières années. Voilà les défis posés !

À travers le PDU, les collectivités tracent le chemin et les moyens pour y parvenir d'ici 2030, avec une première étape en 2023. Après s'être concentrés pendant des décennies sur le développement d'infrastructures lourdes en milieu urbain, nous devons aujourd'hui donner la priorité aux déplacements du quotidien. Cela vaut notamment pour les zones périurbaines et rurales où l'éloignement et souvent

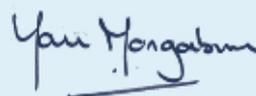
une plus grande précarité énergétique et financière créent les attentes les plus fortes. Nous devons également penser l'organisation de l'intermodalité en matière d'itinéraires, d'horaires, de pôles d'échanges, d'information, de tarification et de billettique et non plus seulement à travers les lignes de transports. Nous devons enfin réduire les émissions de gaz à effet de serre et le coût économique des déplacements en proposant des alternatives crédibles à la voiture individuelle et en engageant la transition énergétique des véhicules. C'est dans cet état d'esprit que s'inscrit le RER à la grenobloise, outil indispensable à l'émergence d'un report modal massif sur notre territoire, le développement des itinéraires Chronovélo ou encore le « Pass Mobilité », l'accompagnement au changement de pratiques.

Ainsi, nous construirons un PDU autant de services que d'infrastructures, un PDU qui remet l'équité et l'humain au centre de ses préoccupations.

30 ans après la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) et à quelques mois de l'adoption de la Loi d'Orientation de la Mobilité Intérieure (LOMI), nous devons en avoir conscience : les enjeux sont immenses et les actions protéiformes. Comme l'a récemment indiqué Madame la Ministre des Transports « dans 10 ans, la possession d'un véhicule en ville, ou d'un second véhicule ailleurs sera inutile ». C'est bien le sens de notre action : faire émerger une nouvelle ère des mobilités à l'échelle de la région grenobloise qui est la seule à même d'apporter des solutions adaptées à la diversité des territoires, des âges, des genres, des besoins.

Enfin, je souhaitais remercier l'ensemble des équipes du SMTC qui travaillent depuis de longs mois sur la rédaction du document qui vous est aujourd'hui présenté. Ces ouvrières et ouvriers du service public qui dans l'ombre agissent pour rendre les chemins possibles et la vie plus douce et agréable à tous.

Yann Mongaburu
Président du SMTC

A handwritten signature in black ink, reading 'Yann Mongaburu'.

LE PDU : UN DOCUMENT DE PLANIFICATION ET UN OUTIL DE PROGRAMMATION

L'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants (depuis la Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie – LAURE).

L'article L. 1214-1 du Code des transports définit les grandes lignes du contenu des PDU : « **Le plan de déplacements urbains détermine les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de transports urbains [...]** ».

Pour l'agglomération grenobloise, le ressort territorial dont il est tenu compte est celui du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise (SMTC), compétent pour l'élaboration du PDU.

Le PDU n'est pas uniquement un document de planification : c'est aussi un outil de programmation, qui doit prévoir les modalités de mise en œuvre et de financement du plan d'actions.

Les articles R. 1214-1 et R. 1214-2 du Code des transports disposent en effet que le PDU est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il comporte également le calendrier des décisions et réalisations des mesures prévues.

Le PDU comporte par ailleurs deux annexes obligatoires :

- ▶ Une annexe particulière traitant de l'accessibilité : cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite (R. 1214-1 du Code des transports) ;
- ▶ Une évaluation environnementale (article R 122-17 du Code de l'environnement).

L'ARTICLE L. 1214-2 DU CODE DES TRANSPORTS DISPOSE QUE LE PDU ASSURE :

1 L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;

2 Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3 L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

4 La diminution du trafic automobile ;

5 Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6 L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7 L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par voie réglementaire ;

8 L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains,

en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

9 L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;

10 L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11 La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

UN PDU CONCERTÉ : FOCUS SUR LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU PDU ET SON ARTICULATION AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

L'élaboration du Plan de Déplacements Urbain (PDU) de l'agglomération grenobloise a été lancée par délibération du Comité Syndical du SMTC en date du 6 octobre 2016.

Pour l'élaboration de son PDU, le SMTC a souhaité concerter largement les acteurs du territoire. Pour cela, différents dispositifs ont été mis en place entre les mois de février et d'octobre 2017 :

- ▶ **Une soirée de lancement « grand public », avec une conférence-débat** autour de l'avenir des voitures (évolution des usages et des véhicules), organisée le 7 février 2017 ;
- ▶ **Un panel citoyen** ayant regroupé une cinquantaine d'habitants aux profils divers. Ceux-ci ont travaillé au cours de 3 week-ends afin de produire un « Avis citoyen » répondant à la question « Comment se déplacera-t-on en 2030 et comment s'y préparer ? » ;
- ▶ **Un atelier des acteurs économiques et sociaux** ouvert à des représentants du monde économique et de la société civile. Réuni à 3 reprises, cet atelier a élaboré une contribution sur les enjeux et les leviers prioritaires à prendre en compte dans le cadre de l'élaboration du PDU ;
- ▶ **Trois séminaires d'élus dédiés au PDU**, composés des élus de la Commission Réseau du SMTC et des Maires des 49 communes de la métropole, qui ont pu exprimer leurs propositions et réflexions sur les différentes thématiques traitées dans le PDU ;
- ▶ **Un séminaire d'élus commun à l'élaboration du PDU et à celle du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, sur la politique globale de stationnement public et privé**, composé des élus de la Commission Réseau du SMTC, des élus de la Commission Mobilités de Grenoble-Alpes Métropole et des Maires des 49 communes ;
- ▶ **Un groupe de travail dédié à l'Annexe Accessibilité du PDU, composé de membres des Commissions Accessibilité du SMTC et de Grenoble-Alpes Métropole**, qui s'est réuni le 7 septembre 2017 ;
- ▶ **Des ateliers techniques sur les différents modes de déplacements, le stationnement ainsi que sur l'évaluation sociale et environnementale du PDU**, ayant regroupé les partenaires institutionnels du SMTC (Métropole, communes, territoires voisins, Département de l'Isère, Région...) et les associations intéressées par l'organisation des déplacements sur le ressort territorial du SMTC et plus largement à l'échelle du bassin de déplacements. Chacun de ces ateliers s'est réuni à trois reprises au minimum dans le courant de l'année 2017.
- ▶ **Des contributions directes de la population** à travers la plateforme web participative en ligne <http://participation.lametro.fr>, qui a permis à plus de cent participants de voter sur différentes propositions issues des ateliers techniques évoqués précédemment, avec la possibilité d'en proposer de nouvelles (456 contributions et 1549 votes recueillis).

L'élaboration du PDU a également fait l'objet de débats dans le cadre d'instances préexistantes comme les **Comités de déplacements** (en mars, juin et octobre 2017) ou les **Commissions Accessibilité de Grenoble-Alpes Métropole et du SMTC**, qui se sont réunies respectivement les 20 et 27 juin 2017.



Conférence-débat pour le lancement du PDU © SMTC

L'élaboration de ce PDU est arrivée à un moment propice pour le territoire, dans un contexte où de récents documents stratégiques ont contribué à définir un projet politique actualisé: **le Schéma régional climat air énergie** (approuvé par le Conseil Régional le 17 avril 2014), **le Plan de protection de l'atmosphère de la région grenobloise** (approuvé par le Préfet de l'Isère le 25 février 2014), et **le Schéma de cohérence territoriale de la région grenobloise** (approuvé le 21 décembre 2012).

Par ailleurs, la Métropole a adopté un **Plan air énergie climat** qui exprime des ambitions partagées par les acteurs du territoire, aux horizons 2020, 2030 et 2050 et comprend un axe d'actions autour de la sobriété des déplacements. Elle a également défini un **Schéma directeur de l'énergie**, dont la feuille de route a été adoptée par le Conseil métropolitain le 10 novembre 2017.

En outre, l'élaboration conjointe du PDU par le SMTC et du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal par la Métropole a permis d'assurer une bonne articulation entre les perspectives de développement urbain, celles des infrastructures et des services de mobilité, et dans la traduction de la politique de stationnement au service de l'attractivité des territoires, du report modal et de l'évolution des usages de la voiture. L'objectif étant de concevoir une offre de mobilité qui soit au service des relations de proximité et qui participe à la mise en réseau de la métropole polycentrique.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est par ailleurs également en cours d'élaboration par la Région : le projet arrêté le 29 mars 2019 présente des objectifs qui rejoignent pleinement ceux du PDU.

Liens juridiques entre le PDU et les autres documents de planification

