



Dossier de presse du 23 mai 2023

Point d'avancement du PDU

2018-2030

POINT D'AVANCEMENT DU PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE 2018-2030

- Approuvé par le SMTC le 7 novembre 2019, le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de l'agglomération grenobloise est depuis lors mis en œuvre par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG).
- Le PDU est un document de planification qui traite de **l'organisation des déplacements à court et moyen terme**. À ce titre, il ne concerne pas uniquement les transports en commun mais bien **l'ensemble des modes de déplacements** tels que le vélo, la marche à pied, la voiture, la moto ou encore le train.
- En avril 2023 soit 3 ans après son lancement : **76% des projets inscrits au PDU sont soit réalisés (32%), soit en cours de réalisation (44%)**. Les 20% restant sont en grande majorité des projets non encore lancés mais qui seront étudiés et mis en œuvre (ex. plan d'actions sur la temporalité des déplacements, citoyens ambassadeurs des mobilités, charte du télétravail etc.).
- **Seuls 4% des projets sont actuellement suspendus** (après étude sont apparues des obstacles difficilement surmontables (techniques, réglementaires, financiers, acceptabilité...) notamment à l'échéance du PDU (2030).
- Le PDU c'est 79 actions elles-mêmes divisées en 386 projets.
- Tous ces projets représentent un coût global, pour l'ensemble des acteurs publics et gestionnaires de d'infrastructures concernés évalué à l'époque à **2,2 milliards d'euros d'investissement d'ici 2030 mais sans financement programmé**, dont 45% liés aux investissements sur le réseau ferroviaire (développement du RER métropolitain).



Répartition des coûts d'investissement du PDU sur la période 2018-2030



A noter : Le coût important du renouvellement du patrimoine tramway n'était pas pris en compte dans les actions du PDU (coût estimé à environ 200 millions d'euros sur la période PDU). Seul le renouvellement des bus était intégré au titre de la transition énergétique des véhicules.



Sylvain Laval, président du Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise (SMMAG)

“ Le PDU avance. Il avance même rapidement et on va même plus loin que ce qui était prévu sur certains sujets. Sur la gratuité des transports en commun par exemple, alors qu'il ne mentionnait qu'une étude en la matière, le SMMAG l'a mis en place pour les moins de 11 ans les mercredis, samedis et dimanches sur les réseaux Métropole et Grésivaudan (MTAG et MTOUGO) et la division par 4 du prix de l'abonnement MTag pour les plus jeunes.

S'ajoute à cela l'extension de la tarification solidaire à venir (automne 2023) et la perspective d'un grand réseau de transport en commun unique Métropole-Grésivaudan à la rentrée 2024 ”

QUELQUES PROJETS RÉALISÉS OU EN COURS

- Nouvelle appli Pass' Mobilité et mise en service de « l'open payment ».
- Développement des « stages de remise en selle » pour les publics fragiles
- Plans de mobilité inter-entreprises Presqu'île, Inovallée, Crolles-Bernin
- Sensibilisation vélo dans les établissements scolaires
- Aménagement de rues-écoles
- **Mise en place de la gratuité MTag pour les moins de 11 ans** les mercredis, samedis et dimanches (+10 000 voyages déjà effectués). **Division par 4 du prix de l'abonnement MTag pour les plus jeunes** (42,5€ contre près de 200 € auparavant).
A noter que le PDU n'intégrait que l'étude sur la gratuité. **Il ne budgétait rien en la matière ni ne prévoyait de baisse des recettes tarifaires sur 2018-2030.** Plus globalement extension prévue de la tarification solidaire prévue à l'automne 2023.
- **Perspective d'un grand réseau de TC Métropole-Grésivaudan à la rentrée 2024 (non inscrit dans le PDU)**
- Outil de prédiction de la fréquentation disponible sur application M -Métromobilité
- Infos PMR en cours d'intégration sur application M- Métromobilité
- Aménagement de franchissements : nouveau pont sur l'A480, réaménagement du pont Lesdiguières, études opérationnelles pour l'aménagement cycles et piétons de l'échangeur d'Eybens...
- Elargissement de la démarche Coeurs de ville – Cœur de métropole
- Développement de la « marche-loisir » : création de vingt « randonnées fraîcheur » accessibles en transports en commun, balade « street art et transition », sentier pédagogique, évènements sportifs incitant à la marche...
- Aménagements Chronovélo (29,8 km aujourd'hui contre 21,1 km en septembre 2020).
- **Augmentation et diversification du parc M'velo+ : 10 485 vélos en avril 2023 (contre 7 888 en septembre 2020) tout en baissant la grille de tarification en 2022, notamment en tarification solidaire et avec un effort particulièrement important sur les VAE (division par 3 du tarif de location sur 4 mois).**
- Service de tests gratuits pendant un mois de VAE via tournée des communes (318 VAE prêtés pour une période d'un mois depuis septembre 2022).
- Amélioration chronobus C1 (étude voie nouvelle Meylan-Montbonnot)
- Etude voie réservée TC sur A480 sud et sur A41
- Extension de la ligne de Tram D au nord (mais abandon du principe de maillage complet du réseau tramway, cf. éléments d'explication ci-dessous)
- Mise en accessibilité des arrêts de bus (environ 10 par an)
- Amélioration des cadencements tram/bus à Chavant
- **Etude d'aménagement de Pôle d'échange multimodal (PEM) et parcs-relais** (plus de quinze projets de créations de pôles d'échanges et parc-relais en

cours à l'échelle du SMMAG, représentant au total plus de 1400 nouvelles places par rapport aux 5100 existantes aujourd'hui). Parmi les projets d'aménagement en cours d'étude, 7 sont situés sur le territoire métropolitain : Fontaine La Poya, Sassenage L'Argentière, Saint-Martin-le-Vinoux, Grenoble Esplanade, Vizille, Saint-Georges-de-Commiers, Domène).

- Validation d'un schéma directeur des parcs-relais et aires de covoiturage à l'échelle du SMMAG.
- Augmentation du nombre de racks à vélos dans les bus Flexo et Proximo
- Promotion via Grenoble Alpes Tourisme de 20 randonnées « fraîcheur » accessibles en transport en commun
- **Développement des services M'Covoit Lignes (20 arrêts répartis sur 10 lignes à l'échelle du SMMAG), M'Covoit RDV (déployé sur 5 zones d'activités) et M'Covoit Pouce (380 panneaux existants à l'échelle du SMMAG). Sur l'ensemble des services M'Covoit, en janvier 2023, plus de 4000 trajets étaient réalisés, soit une multiplication par 10 par rapport à mars 2022.**
- Fort développement de l'autopartage : 20 nouvelles stations Citiz dans la Métropole début 2023, création d'un label autopartage...
- Développement IRVE : 31 bornes fin 2020 > 130 début 2023 (soit 171 points de charge)
- Actualisation schéma directeur IRVE
- Ouverture nouvelles stations GNV (7 d'ici fin 2023)
- ZFE tous véhicules : concertation réglementaire en cours
- Programme « Colis Activ' » prolongé jusque fin 2025
- Renforcement de l'Observatoire des déplacements à l'échelle de la grande région grenobloise
- Elaboration micro-PDU GrandAlpe



Rappel des engagements de Grenoble Alpes Métropole



Christophe Ferrari, _____
président de Grenoble Alpes Métropole

“ Les enjeux de mobilité sont fondamentaux pour notre territoire : je rappelle que le soutien financier de la métropole au SMMAG et à la SPLMTAG augmente chaque année depuis 2017 et de manière significative depuis 2020 : 33 M€ par an en moyenne durant le mandat précédent contre 40 M€ par an depuis 2020. A cet engagement s’ajoutent également les investissements métropolitains, croissants là-aussi, en faveur du déploiement et de l’entretien des pistes cyclables ou encore du RER de l’aire grenobloise. ”

Engagement financier de Grenoble Alpes Métropole vis-à-vis du SMMAG et de la SPL MTAG :

2017 : 31,18M€

2018 : 31,24M€

2019 : 31,35M€

2020 : 34,48M€

2021 : 38,83M€

2022 : 42,61M€

2023 : 43,91M€ sont inscrits au budget prévisionnel

PROJETS TRÈS PROCHAINEMENT ENGAGÉS

(suite à délibération du SMMAG du 11 mai 2023)

- **Etudes d'extension du réseau tramway :**
 - ligne E au sud
 - ligne D vers Grand'Place (voire Lesdiguères)
 - ligne A vers Sassenage
 - la création d'une station Nelson Mandela sur la Presqu'île (qui n'était pas inscrite au PDU)
- **Etudes de transformation de lignes chronos (C1, C3 et C4) en trolleybus.**

POINT D'AVANCEMENT DES FRANCHISSEMENTS PIÉTONS CYCLES PRIORISÉS

- Passerelle sur le Drac, entre Claix et Pont-de-Claix
 - ▶ Planning actuel des travaux : 2025/2026 (sous réserve du PAPI Drac)
- Liaison sur l'Isère et la RN481, entre la Presqu'île de Grenoble et Saint-Egrève
 - ▶ Actuellement en phase d'étude de faisabilité. Travaux prévus d'ici la fin du mandat
- Passage inférieur sous l'ex-D1091 à Vizille
 - ▶ Planning actuel des travaux : 2025
- Passerelle sur l'Isère entre Gières et Meylan
 - ▶ Prochaines échéances :
 - Septembre 2023 : COMOP de validation de l'itinéraire cycle (type chronovélo) et positionnement de la passerelle
 - Fin 2023/ début 2024 : lancement études de faisabilité

QUELQUES PROJETS SUSPENDUS :

Parmi les quelques projets suspendus du PDU figurent notamment :

Le projet initial de contournement du Péage de Vizille

Pour améliorer la liaison vers l'Oisans et suite aux avis défavorable de l'ARS et l'ABF, le projet initial du Département de l'Isère n'a pas été poursuivi mais le travail est en cours sur une amélioration de la desserte ferroviaire et de transports en commun ainsi que la création d'aménagements cyclables.

Le « Tram-train Grand Sud »

L'idée de relier Vizille au réseau de transport en commun soit en tram, soit en train, n'est à ce jour plus d'actualité et cela pour plusieurs raisons :

- Scénario intégré dans l'étude de vulnérabilité / PPRT de Jarrie, dont les conclusions n'ont fait l'objet d'aucun retour de l'Etat dans l'immédiat
- Des coûts d'investissements très élevés (infrastructures, matériel roulant, dépôt), qui se situent entre 78 M€ minimum pour le tram Vizille-Jarrie (3,2 km) et 250 M€ pour le scénario tram-train Vizille-Grenoble
- Des procédures lourdes et des délais difficiles à maîtriser : ouvrages complexes, foncier nécessaire pour un nouveau dépôt, prise en compte des risques industriels et naturels...
- Des coûts d'exploitation et de maintenance potentiellement très importants (non chiffrés à ce stade), et sans aucun financement mobilisable dans l'immédiat. Réunion avec les communes concernées en avril 2022

De ce fait, et suite à une réunion en avril 2022 avec les communes concernées, une décision collective a été prise d'étudier plutôt un aménagement d'un site propre partiel (type voie bus réversible) sur la RN85 entre Vizille et la gare de Jarrie, en assurant sa compatibilité avec l'insertion d'une chronovélo a été prise.

A noter que si impossibilité de préserver la gare de Jarrie, aménagements bus à prolonger jusqu'à une nouvelle halte au Saut-du-Moine, dont la faisabilité reste à étudier, tout comme celle de Champ-sur-Drac, pertinente pour un maillage RER.

Mise en œuvre d'un maillage du réseau tramway

L'action 9.4 du PDU de l'agglomération grenobloise prévoit la mise en œuvre d'un maillage du réseau tramway. Celui-ci consistait, sans réalisation de nouvelles infrastructures, à pouvoir multiplier les origines/destinations des lignes en mettant en œuvre de nouvelles connexions aux intersections entre les lignes existantes.

Si le maillage est une idée séduisante sur le papier, les 3 études menées entre 2018 et 2019 par des bureaux d'études et la SPL MTAG, ont toutefois mis en évidence plusieurs inconvénients majeurs du maillage complet du réseau tramway :

- **Une réduction des fréquences du tramway en bout de ligne** via la mise en place de services partiels. Ceci serait revenu à continuer à améliorer l'offre dans le cœur métropolitain, là où les distances parcourues en transport collectif sont les plus faibles et les plus substituables vers les modes actifs, et à la diminuer en périphérie, en contradiction avec les enjeux, les besoins futurs, liés à la ZFE notamment, et les objectifs du SMMAG.

	Fréquence actuelle en pointe / creux	Fréquence projet réseau maillé
Le Fontanil-Cornillon	6 min / 8 min	12 min
Seyssins	4 min / 7 min	10 min
Le Pont-de-Claix	4 min / 4 min	7,5 min
Échirolles Mairie	4 min / 4 min	7,5 min
Gières Gare	4 min / 5 min	7,5 min

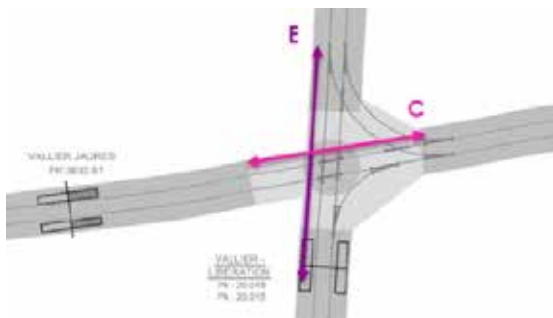
- Une surexploitation du tronçon central du réseau avec **des risques sur la tenue des temps de parcours et donc de la robustesse du réseau** : Dans le cadre du maillage complet, les intervalles entre les rames devraient descendre jusqu'à 30 secondes ce qui s'avère irréaliste en pratique, le temps de montée/descente des passagers étant supérieur à cette durée. Les études d'exploitation réalisées démontrent que la fiabilité du système serait extrêmement dégradée, avec un phénomène de propagation de chaque difficulté rencontrée sur une ligne à l'ensemble du réseau.
- Une productivité du réseau en baisse, avec **une diminution de la vitesse commerciale et une augmentation des temps de battements**, et ce malgré le fait que l'offre devrait être diminuée en heure de pointe.

Le principe d'un maillage complet du réseau n'est pas la réponse appropriée aux besoins de mobilité à l'échelle du SMMAG.

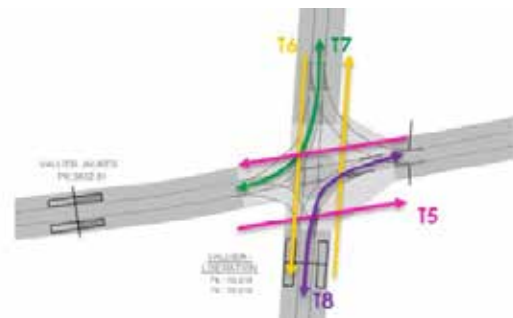
- **La liste des potentiels problèmes identifiés lors des études est nombreuse :**
 - Le tronc commun central, avec 4 lignes qui y circulent de manière imbriquée, ne présente pas de cadencement régulier. Le temps d'attente entre deux rames pourra varier entre 1 min 20s et 3 min 50s. Ceci entraînera nécessairement des déséquilibres de remplissage des rames : lorsque les intervalles seront trop longs, les usagers attendant en station seront plus nombreux et les rames vont être rapidement chargées. La conséquence en sera des temps d'échanges plus longs aux stations suivantes pour assurer les montées et les descentes des usagers, et in fine des générations de retards.
 - De même, les troncs communs T1/T4 (La Poya – Saint Bruno) et T2/T3 (Presqu'île – Saint Bruno) présentent un cadencement irrégulier qui pourra descendre jusqu'à 1 minute entre deux circulations. Ceci est dû à des fréquences variant d'une ligne à l'autre (T1 à 7,5 min / T4 à 10 min ; T2 à 7,5 min / T3 à 5 min).
 - Quant aux lignes T4, T5 et T8, elles partagent aussi un tronc commun qui n'est que d'une unique inter-station entre Neyrpic Belledonne et

Hector Berlioz, avec un espacement pouvant descendre à moins de 30 secondes entre les rames. Ceci sera d'autant plus difficile à respecter que chacune de ces lignes sera contrainte par ailleurs par un autre tronç commun plus long. Le respect d'un si court intervalle est hautement improbable. Il sera donc fréquent que des rames doivent attendre avant de pouvoir rentrer sur le tronç commun, générant une désorganisation importante du graphique et des écarts substantiels au graphique théorique.

- Enfin, des points durs d'exploitation liés au scénario de maillage apparaissent au niveau des carrefours Alsace Lorraine, et surtout Vallier/Libération. En effet, les lignes T7 et T8 génèrent de nouveaux mouvements au niveau du carrefour Vallier / Libération. Le plan de feux est complexifié, avec une incompatibilité des mouvements T7 et T8. Cette configuration a pour conséquence la génération de retards supplémentaires sur le réseau tramway, voire l'augmentation des risques de sécurité sur un secteur d'ores et déjà accidentogène. Les croisements à ce carrefour fragilisent considérablement la robustesse du réseau tramway dans son ensemble.



**Configuration actuelle -
croisement de 2 lignes, 4 mouvements
conflictuels**



**Configuration projetée -
croisement de 4 lignes, 4 mouvements
conflictuels supplémentaires**