



Délibération du Comité syndical du SMMAG  
**Séance du 14 avril 2022**

**OBJET : POLITIQUE DE DEPLACEMENTS** - Mobilités urbaines - Lancement de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité.

Délibération n° 3

Rapporteur : Sylvain LAVAL

Le quatorze avril deux mille-vingt-deux à 9 h 00, le comité syndical du SYNDICAT MIXTE DES MOBILITES DE L'AIRE GRENOBLOISE (SMMAG) s'est réuni dans l'hémicycle Claude LORIUS, Immeuble Le Forum, 3 rue Malakoff à Grenoble sur la convocation du président Sylvain LAVAL en date du huit avril deux mille-vingt-deux et sous sa présidence.

Nombre de délégués syndicaux en exercice au jour de la séance : **28**

Nombre de votants, présents et représentés : **18**

**Présents**

**Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE**

**Titulaires :**

Pierre BEJAJI, Margot BELAIR, Brahim CHERAA, Florent CHOLAT, Dominique ESCARON, Sylvain LAVAL, Bertrand SPINDLER, Laurent THOVISTE pouvoir à Sylvain LAVAL à la n°1,

**Suppléant :**

Christian BALESTRIERI, Jérôme BUISSON

**Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN**

**Titulaires :**

Henri BAILE, François BERNIGAUD, Coralie BOURDELAIN

**Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS**

**Titulaires :**

Bruno CATTIN, Luc REMOND

**Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE**

**Titulaires :**

Anne GERIN, Joëlle HOURS, Sandrine MARTIN-GRAND

**Absents ayant donné pouvoir sur toute la séance**

**Délégués de Grenoble-Alpes Métropole**

Alan CONFESSON pouvoir à Florent CHOLAT, Simon FAR  
BUISSON, Christophe FERRARI pouvoir à Bertrand SPINDL  
pouvoir à Margot BELAIR, Laëtitia RABIH pouvoir à Sylvain LAVAL

Délégués de la Communauté d'Agglomération du PAYS VOIRONNAIS

Anthony MOREAU pouvoir à Bruno CATTIN, Nadine REUX pouvoir à Luc REMOND

Délégués du DEPARTEMENT DE L'ISERE

Christophe SUSZYLO pouvoir à Sandrine MARTIN-GRAND

**Absents Excusés**

Délégués de GRENOBLE-ALPES METROPOLE

Titulaire :

Jean-Paul TROVERO

Délégués de la Communauté de Communes du GRESIVAUDAN

Titulaires :

Christelle MEGRET

Coralie BOURDELAIN a été nommée secrétaire de séance

Le rapporteur, Sylvain LAVAL;  
Donne lecture du rapport suivant,

**OBJET : POLITIQUE DE DEPLACEMENTS** - Mobilités urbaines - Lancement de la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité.

## Exposé des motifs

### Contexte et objectifs

Le SMMAG est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole et de la Communauté de Communes Le Grésivaudan, qui ont transféré au SMMAG l'ensemble de leurs compétences d'AOM. La Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, qui n'a transféré au SMMAG que les compétences obligatoires et les compétences facultatives « mobilités partagées », demeure, à ce jour, AOM sur son ressort territorial.

La loi d'orientation des mobilités promulguée le 24 décembre 2020 a remplacé les Plans de Déplacements urbains (PDU) par les Plans De Mobilité. L'article L1214-22 du Code des Transports fixe un délai de 3 ans pour élaborer le Plan de Mobilité à compter de la date d'extension d'un ressort territorial, afin de le porter à l'échelle adaptée. La création du SMMAG au 1<sup>er</sup> janvier 2020 correspond à une extension du ressort territorial de l'AOM, ce qui porte donc au 1<sup>er</sup> janvier 2023 le délai imposé au SMMAG pour élaborer un Plan de Mobilité sur son ressort territorial. Le SMMAG doit donc y engager l'élaboration d'un nouveau Plan de Mobilité sur son ressort territorial comprenant la Métropole et le Grésivaudan.

Ce nouveau Plan de Mobilité s'appuiera sur le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération grenobloise, approuvé par le SMTC le 7 novembre 2019. Portant des objectifs ambitieux en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, ce PDU a été salué au niveau européen, se voyant attribuer par la commission européenne, le 19 avril 2021, le 1<sup>er</sup> prix de la planification de la mobilité urbaine durable. Au total, pour atteindre ses objectifs, le PDU prévoyait à horizon 2030 la mise en œuvre de 386 projets : plus de 60 % d'entre eux sont réalisés ou actuellement en cours de réalisation. La dynamique de projets est donc forte, et sera poursuivie au travers du futur nouveau Plan de Mobilité.

Au-delà de l'obligation légale, l'élaboration d'un nouveau Plan de Mobilité est aussi l'opportunité d'ajuster le plan d'actions pour tenir compte du nouveau contexte et répondre aux nouveaux défis apparus depuis début 2020. En matière de mobilités, le contexte actuel est marqué par l'accentuation des enjeux économiques et sociaux, avec la hausse du coût des énergies, ainsi que par les incidences de la crise sanitaire. Certaines évolutions sociétales ont été accélérées par la pandémie et sont désormais bien ancrées dans les comportements : c'est le cas notamment de l'essor des mobilités actives, et en particulier de la forte croissance des déplacements à vélo, du développement du télétravail et du e-commerce. Combinés à ces éléments, les transports en commun font en outre aujourd'hui l'objet d'une certaine défiance sanitaire (avec en corollaire un retour à la voiture pour une partie de la population), qui impacte fortement leur modèle économique avec une baisse significative des recettes.

Ces évolutions significatives se produisent alors que le réseau structurant tramway de l'agglomération grenobloise aura bientôt 40 ans et que de très importants coûts de renouvellement vont être nécessaires, tant pour remplacer les rames les plus anciennes (la moyenne d'âge des 53 rames TFS est de plus de 30 ans) que pour renouveler les infrastructures. En termes d'ordre de grandeur, il est communément admis que pour 1€ initialement dépensé dans la mise en service d'une ligne de tramway, 0,50 € doivent être réinvestis par la puissance publique lorsque cet horizon de 40 ans après la mise en service est atteint. Dans le même temps, les exigences de transition énergétique entraîneront une hausse des coûts liés au renouvellement du matériel roulant bus et d'adaptation des dépôts, tant pour le réseau M'Tag que pour le réseau TouGo.

A l'échelle locale, le Plan de Mobilité devra accompagner la mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions (ZFE), avec, en ce qui concerne plus particulièrement, l'accompagnement de l'ensemble de la population, et en particulier des milieux les plus défavorisés, au changement de comportement.

Ce nouveau plan de mobilités devra donc être l'occasion d'affirmer la nécessité d'assurer la performance du réseau structurant, d'accentuer le rôle joué par les mobilités actives et les usages partagées de l'automobile, de redéployer l'offre de mobilités à l'échelle du SMMAG pour en faire bénéficier les territoires les plus éloignés et donner réellement à leurs habitants des alternatives à l'autosolisme, ainsi que de bâtir un modèle économique résilient et soutenable sur le long terme.

Le SMMAG a réalisé en 2019-2020 une nouvelle grande enquête mobilité certifiée Cerema, sur le périmètre de l'aire grenobloise. Celle-ci permet de mettre en lumière l'évolution des comportements de mobilité tous modes, à prendre en compte pour définir la stratégie et les actions du futur Plan de Mobilité. Depuis le début des années 2000, l'usage de la voiture continue à diminuer, mais reste encore prédominant : à l'échelle du bassin de mobilité, la voiture représente 53% des 2,8 millions de déplacements quotidiens réalisés par 826 000 habitants, 62% des distances parcourues et 91% des émissions de gaz à effet de serre. La pratique de la marche s'est développée, y compris dans les territoires moins denses. Celle du vélo a poursuivi une dynamique de forte croissance : le vélo représente désormais 5% des déplacements dans l'aire grenobloise. Les transports collectifs représentent 11% des déplacements quotidiens, même si la part modale a en moyenne stagné sur la décennie 2010-2020. Leur usage est particulièrement attractif pour les déplacements d'échanges entre Grenoble et le reste de l'aire grenobloise, qu'ils assurent à hauteur de 33%.

Elaboré en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, le Plan de Mobilité déterminera les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement. Le code des transports précise que le Plan de Mobilité doit contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

En cohérence avec ces objectifs réglementaires, le SMMAG poursuivra, à travers le Plan de Mobilité, les objectifs suivants :

- mieux prendre en compte les pratiques de déplacements et leur évolution à l'échelle de l'aire grenobloise ;
- favoriser et accompagner l'évolution des comportements de mobilité vers la marche, le vélo, les transports collectifs et les usages partagés de la voiture ;
- réduire le volume du trafic routier, fiabiliser les conditions de déplacements pour les différents modes et améliorer la sécurité des déplacements ;
- bien articuler l'offre de mobilité en tenant compte de la diversité des territoires, des centralités denses jusqu'aux secteurs périurbains, de montagne, et ruraux ;
- garantir une accessibilité efficace pour tous aux pôles d'emploi, d'équipements et de services.
- participer à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et à la lutte contre le réchauffement climatique.

## Périmètre du Plan de Mobilité

Le SMMAG étant AOM sur les territoires du Grésivaudan et de la Métropole, les actions du futur Plan de Mobilité seront réglementairement prescrites sur ce périmètre. Néanmoins, le bassin de mobilité des personnes et des marchandises dépasse largement ce périmètre. De ce fait, il est proposé que le diagnostic et la stratégie du Plan de Mobilité prennent bien en

compte les interactions avec les territoires limitrophes du SMMAG, à l'échelle des onze établissements publics de coopération intercommunale du Sud Isère.

Ces éléments seront particulièrement approfondis sur le territoire du Voironnais, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais ayant transféré au SMMAG ses compétences liées aux mobilités partagées et à l'intermodalité.

## Horizon du Plan de Mobilité

Il est proposé de réaliser le Plan de Mobilité pour la période 2025 – 2035. L'horizon 2035 est cohérent avec le développement du « service express ferroviaire », qui a vocation à constituer la colonne vertébrale de l'offre de mobilité dans l'aire grenobloise.

## Vocation réglementaire du Plan de Mobilité et cohérence avec les autres documents de planification

Les objectifs, les modalités d'élaboration et le contenu du Plan de Mobilité sont précisés dans le code des transports. Le Plan de Mobilité est à la fois un document de planification et un outil de programmation, qui doit prévoir les modalités de mise en œuvre et de financement de son plan d'actions. Les articles R. 1 214-1 et suivants du Code des transports disposent en effet que le Plan de Mobilité 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 Plan de Mobilité 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. 1 214-1 du Code des transports) ;
- Une évaluation environnementale (article R 122-17 du Code de l'environnement).

Conformément à l'article L 1214-2 du code des transports, le Plan de Mobilité visera à assurer :

*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, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;*

*2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que 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, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;*

*4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;*

*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, 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, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage ou bénéficiant du label "auto-partage" ;*

*7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel,*

*8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;*

*9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;*

*9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;*

*9° ter L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;*

*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 ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.*

Le Plan de Mobilité devra :

- prendre en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et être compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, adopté par le Conseil régional les 19 et 20 décembre 2019 et a été approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020 ;

- prendre en compte le plan climat-air-énergie métropolitain ainsi que les éléments en cours de constitution dans le cadre du plan climat-air-énergie de la Communauté de Communes Le Grésivaudan actuellement en cours ;
- être compatible avec le Plan de Protection de l'atmosphère, en cours de révision et dont l'approbation est prévue par l'État pour fin 2022 ;
- être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale, approuvé le 21 décembre 2012 par l'Établissement Public du SCoT de la région grenobloise.

## Modalités de travail et de gouvernance

### *Pilotage*

Pour que le Plan de Mobilité soit partagé par les acteurs en charge de sa mise en œuvre, un comité de pilotage sera mis en place. Il sera constitué de représentants de l'Etat, de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, du Département de l'Isère, de Grenoble-Alpes Métropole, de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, de la Communauté de Communes Le Grésivaudan, de l'Établissement Public du SCoT, et des parcs naturels régionaux du Vercors et de Chartreuse. Ce comité de pilotage se réunira aux différentes étapes de l'élaboration du Plan de Mobilité.

Des temps d'information et de débats, permettant d'orienter les choix, seront programmés :

- au moins deux fois par an au sein des Commissions territoriales qui rassemblent les élus du bloc communal des EPCI membres du SMMAG ;
- au moins une fois par an au sein du Comité des territoires, qui rassemble les Président(e)s des onze EPCI du bassin des Mobilités, de la Région, du Département ainsi que l'exécutif du SMMAG.

### *Concertation*

Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement seront consultés, à leur demande, sur le projet. Elles pourront transmettre un avis écrit au SMMAG ou lui faire une demande en vue de présenter leurs observations et seront invitées à participer à la concertation en fonction de leur champ ou objet d'intervention.

Plusieurs dispositifs de concertation avec le public seront mis en place pour contribuer à l'élaboration de la stratégie et du programme d'actions à inscrire dans le Plan de Mobilité.

Des temps d'information et de débats seront organisés par le SMMAG :

- au moins une fois par an au sein des six Comités locaux de mobilité, sur les territoires de la Métropole et du Grésivaudan, rassemblant élus communaux, représentants d'usagers et des habitants, à une échelle de proximité (six secteurs) ;
- au moins une fois par an au sein du Comité des partenaires, qui rassemble les acteurs économiques, sociaux, et institutionnels, à l'échelle du SMMAG.

Conformément aux dispositions de l'article L.1214-15 du code des transports, le projet de Plan de Mobilité, tel qu'il aura été arrêté par le comité syndical du SMMAG, sera soumis pour avis aux personnes publiques consultées et à la Mission Régionale d'Autorité environnementale, et soumis à enquête publique.

## **Processus d'élaboration**

Les grandes phases d'élaboration proposées sont les suivantes :

- Phase 1 : Réalisation d'un diagnostic prospectif relatif aux pratiques de mobilités, en se fondant notamment sur les résultats de l'enquête mobilité ;
- Phase 2 : Élaboration du projet de Plan de Mobilité, incluant la définition d'une stratégie et d'un plan d'actions, accompagné de ses modalités de mise en œuvre et de financement, ainsi qu'une évaluation environnementale, qui sera réalisée en application des dispositions des articles L. 122-4 et suivants du code de l'environnement. Cette élaboration fera l'objet d'une concertation en application des articles L121-15-1 et suivants du code de l'environnement, et associera les différentes personnes publiques, comités, usagers et associations concernées ;
- Phase 3 : Bilan de la concertation et adaptation du projet de Plan de Mobilité en fonction de ce bilan ;
- Phase 4 : Arrêt du projet de Plan de Mobilité, soumission pour avis aux personnes publiques associées et à la Mission Régionale d'Autorité environnementale, puis enquête publique ;
- Phase 5 : Modifications éventuelles du projet de Plan de Mobilité pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, et approbation du Plan de Mobilité.

Les services du SMMAG s'appuieront sur l'assistance et l'expertise de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise (AURG), dans le cadre du programme d'activités défini annuellement au sein de la convention de partenariat qui lie le SMMAG à l'AURG. Par ailleurs, des prestations devront être externalisées, en particulier celles relatives à la modélisation et à l'évaluation environnementale.

### **En conséquence, il est proposé au Comité syndical du SMMAG**

Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la délibération en date du 12 décembre 2019 portant transformation du SMTC en SMMAG avec élargissement de son ressort territorial à compter du 1<sup>er</sup> Janvier 2020 ;

Vu les statuts du SMMAG adoptées par délibération du 11 mars 2021 ;

Vu le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération grenobloise approuvé le 7 novembre 2019 ;

Vu le code des transports et notamment ses articles L.1214-1 et suivants ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 et suivants ;

Vu la loi LOM promulguée le 24 décembre 2020 ;

Vu la loi Climat et Résilience promulguée le 24 août 2021 ;

Après examen de la Commission Mobilités du SMMAG du 7 avril 2022, et après en avoir délibéré, le Comité syndical du SMMAG :

- décide de lancer la procédure d'élaboration du Plan de Mobilité ;
- approuve les modalités de travail et de gouvernance ;
- Autorise le Président du SMMAG à signer tout contrat, avenant, ou convention de prestations ou de services concernant l'élaboration du Plan de Mobilité et à procéder à toute formalité nécessaire à son élaboration ;
- Autorise le Président à fixer et mettre en place les modalités de concertation nécessaires pour l'élaboration du Plan de Mobilité, en application de l'article L121-17 du code de l'environnement.

*13 voix pour – 5 voix abstentions*

*Grenoble-Alpes Métropole : 10 voix pour – 5 voix abstentions (Pierre BEJJAJI, Margot BELAIR, Florent CHOLAT, Yann MONGABURU, Alain CONFESSON)*

*Communauté de communes Le Grésivaudan : 3 voix pour*

***Conclusions adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.***

Le Président,

Sylvain LAVAL

Le compte rendu succinct de la présente délibération a été affiché le 21 avril 2022.

2DL210213

3. 5.