

PDM

Plan
de
mobilité



Syndicat Mixte des Mobilités
de l'Aire Grenobloise

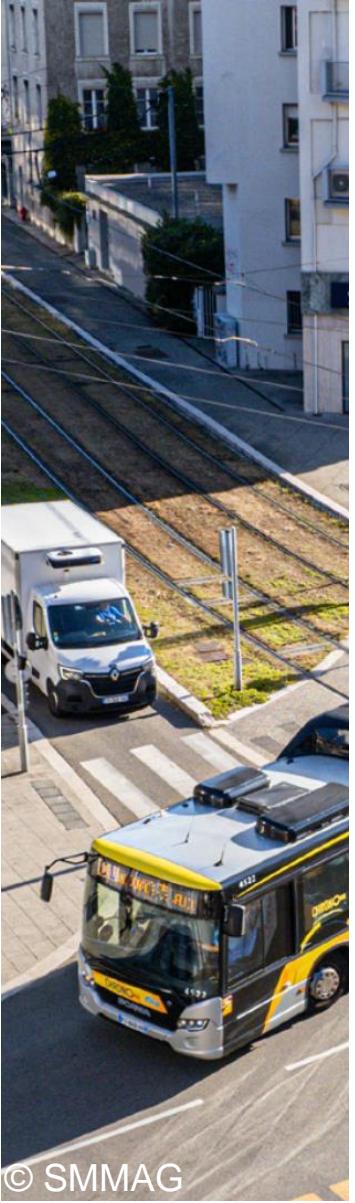
Plan de Mobilité du SMMAG

Feuille de route « mobilités 2035 »





Le diagnostic des mobilités



© SMMAG

La feuille de route des mobilités du SMMAG s'appuie sur un **diagnostic territorial et des mobilités étendu au grand territoire de l'aire grenobloise** (p.4)

Est rappelé au préalable **le contexte financier du SMMAG qui démontre des marges de manœuvre limitées** (p.6)

Est ensuite présenté le **fonctionnement multipolaire du territoire**, organisé autour d'un cœur urbain dense, d'une centralité voironnaise, et de multiples secteurs périurbains, ruraux et de montagne (p.7) ; ainsi que les **différentes offres de mobilité** qui y sont proposées en conséquence (p.8)

Plusieurs défis liés à la mobilité ressortent :

- un usage des modes de transport **encore très lié à la voiture**, malgré de nombreux trajets réalisés à pied et un récent essor du vélo dans les secteurs urbains (p.9-12)
- des **efforts à accélérer face aux défis climatiques** : la mobilité étant le 1^{er} secteur émetteur de GES, avec des émissions très liées à l'usage de la voiture (p.13-15)
- les **impacts sur la santé**, en lien avec les nuisances sonores et l'exposition aux polluants, mais aussi à la sédentarité et aux accidents routiers (p.16)
- la **vulnérabilité de certains ménages pour l'accès à la mobilité** dans un contexte de vieillissement (p.17)
- des **congestions liées aux heures de pointe** qui restent marquées malgré l'essor du télétravail depuis la crise COVID (p18)



© SMMAG

Un périmètre de diagnostic étendu

Aire Grenobloise :

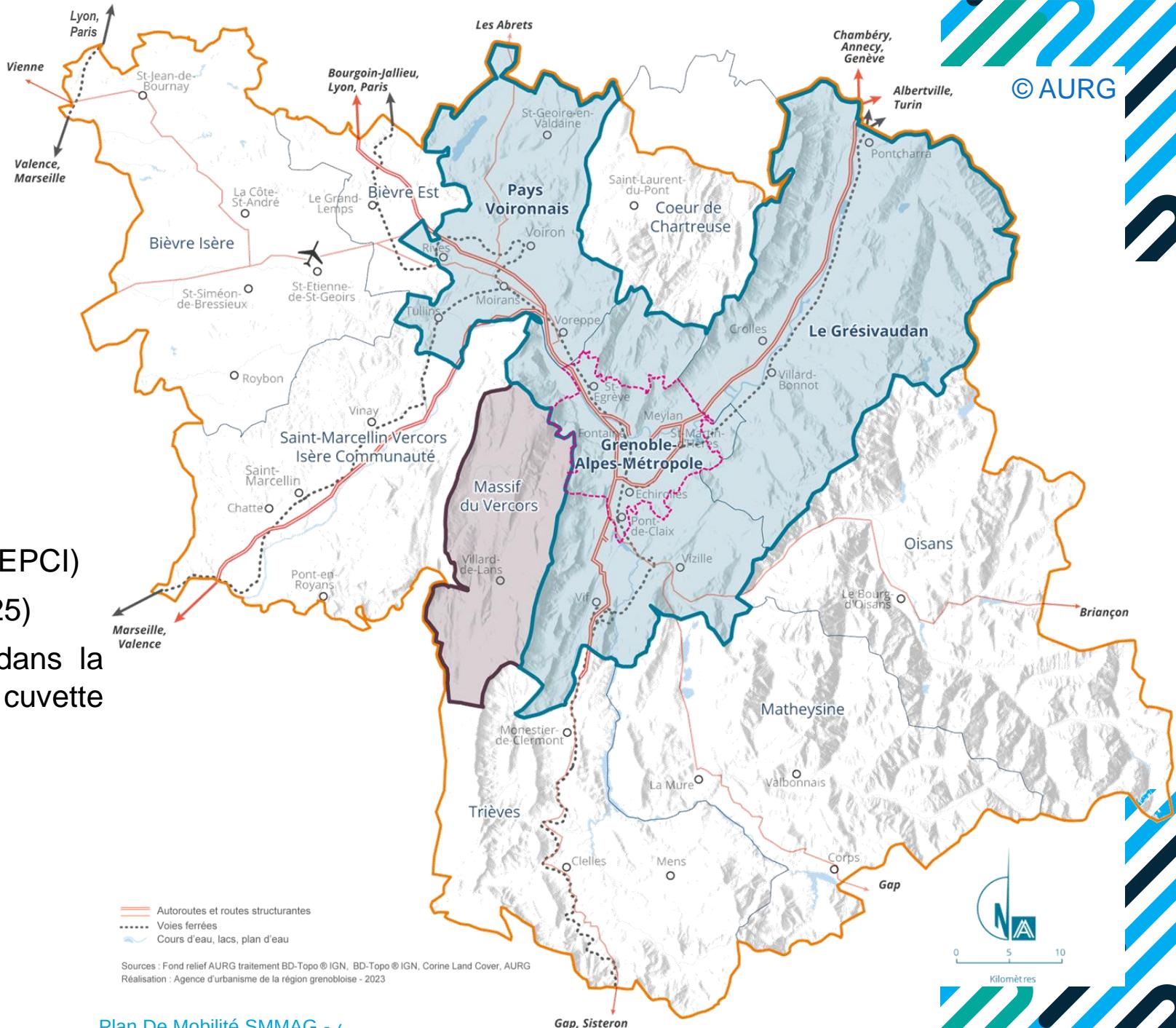
périmètre des 11 EPCI du Sud-Isère
 => *Du fait des fortes interactions interterritoriales, diagnostic à cette échelle*

Territoire du SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise) :

- Périmètre réglementaire du PDM (3 EPCI)
- CC Massif du Vercors (adhésion 2025)
- Cœur urbain dense : communes dans la zone urbaine dense de la cuvette grenobloise

Autres EPCI de l'aire grenobloise

- sur lesquels la Région exerce la compétence mobilité



Glossaire

Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) :

Personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial

Autopartage :

Véhicules partagés en libre-service

Covoiturage :

Trajet en voiture réalisé avec un ou plusieurs passagers

Gaz à effet de serre (GES) :

Gaz présent dans l'atmosphère qui retient une partie de la chaleur reçue par le soleil dans l'atmosphère. L'augmentation de la concentration des GES dans l'atmosphère se traduit par une hausse de sa température, et contribue au réchauffement climatique

Transports collectifs (TC) :

Mode de transport consistant à transporter plusieurs personnes ensemble sur un même trajet dans un même véhicule : tramways, bus, autocars, trains, transports par câble, transport à la demande...

Parking-relais (P+R) :

Espace de stationnement destiné à faciliter le rabattement en véhicule personnel ou en vélo vers un transport collectif

Part modale :

Pourcentage de voyageurs utilisant un mode de déplacement

Report modal :

Changement de mode de transport pour un déplacement

Versement Mobilité (VM) :

Contribution patronale versée par les entreprises de plus de 11 salariés, au sein des ressorts territoriaux des AOM, destinée au financement des infrastructures et services de mobilité

Zone à Faibles Émissions mobilité (ZFE) :

Périmètre au sein duquel la circulation des véhicules les plus polluants est progressivement limitée en vue de réduire les émissions de polluants liés au trafic routier. Ce dispositif s'appuie sur le système national des vignettes Crit'Air, qui permet de distinguer les véhicules en fonction de leurs émissions de polluants

Des contraintes financières majeures

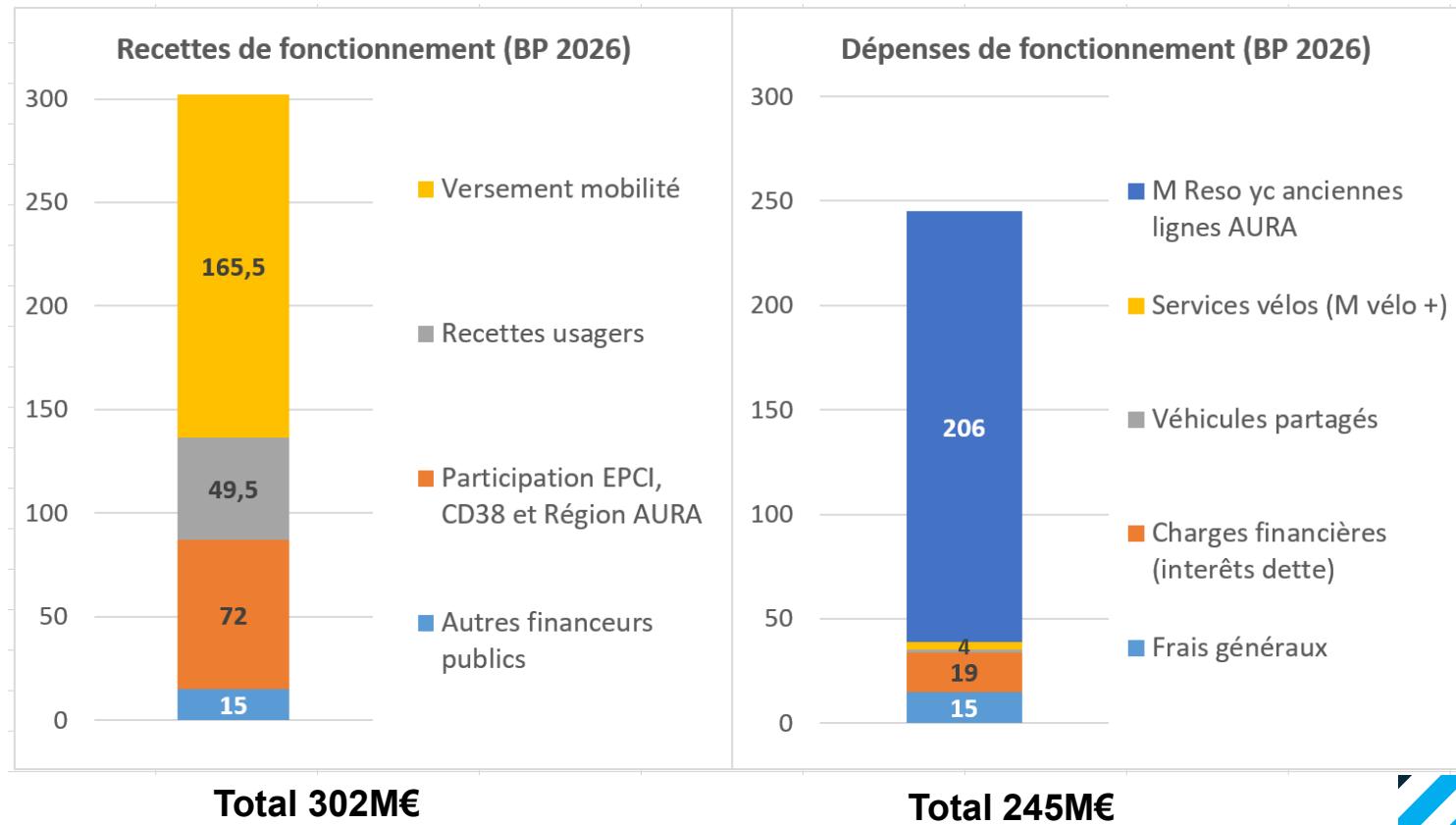
L'exploitation des services de mobilité organisés par le SMMAG sur son ressort territorial et le remboursement des intérêts de la dette mobilisent **près de 286M€ par an**.

Les recettes de fonctionnement sont à peine plus élevées : **moins de 49M€ par an restent disponibles** pour auto-financer les investissements et le remboursement du capital de la dette.

Toute évolution d'offre serait à financer, par exemple par :

- Une augmentation des **recettes usagers**
- Une augmentation de la **contribution des collectivités**
- Des **économies** sur les postes de dépense actuels
- D'éventuelles **nouvelles sources de financement** en réflexion à échelle nationale

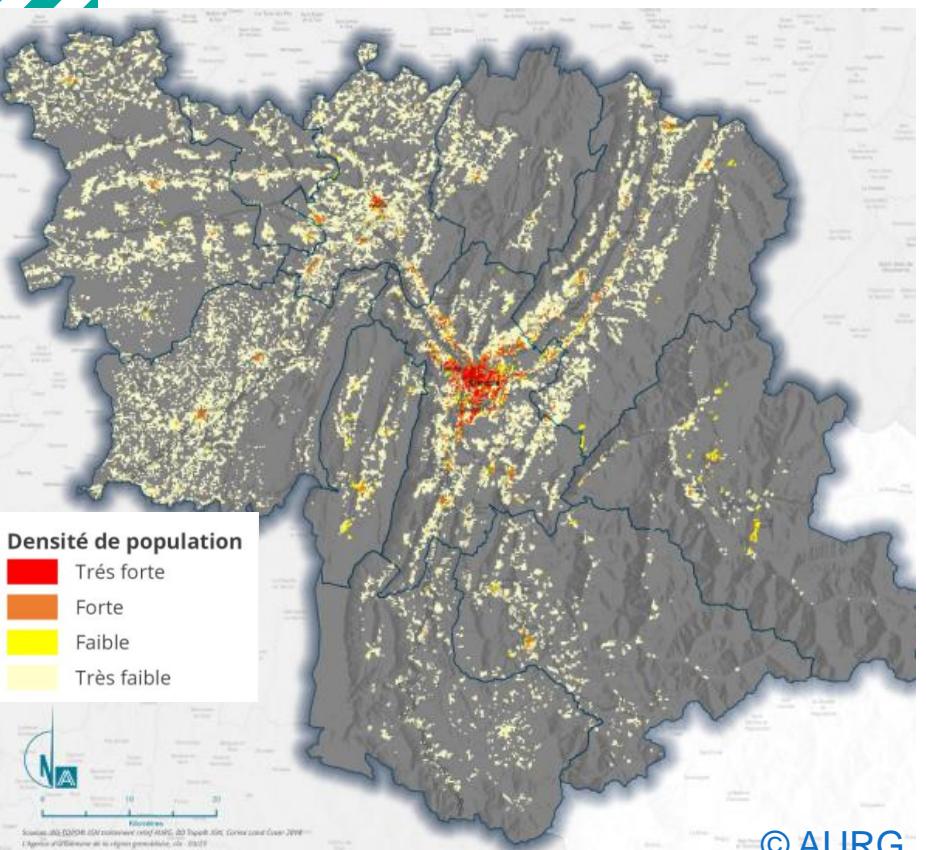
Financement des services de mobilité urbaine et partagée sur le ressort territorial du SMMAG – BP 2026



Un territoire aux caractéristiques multiples

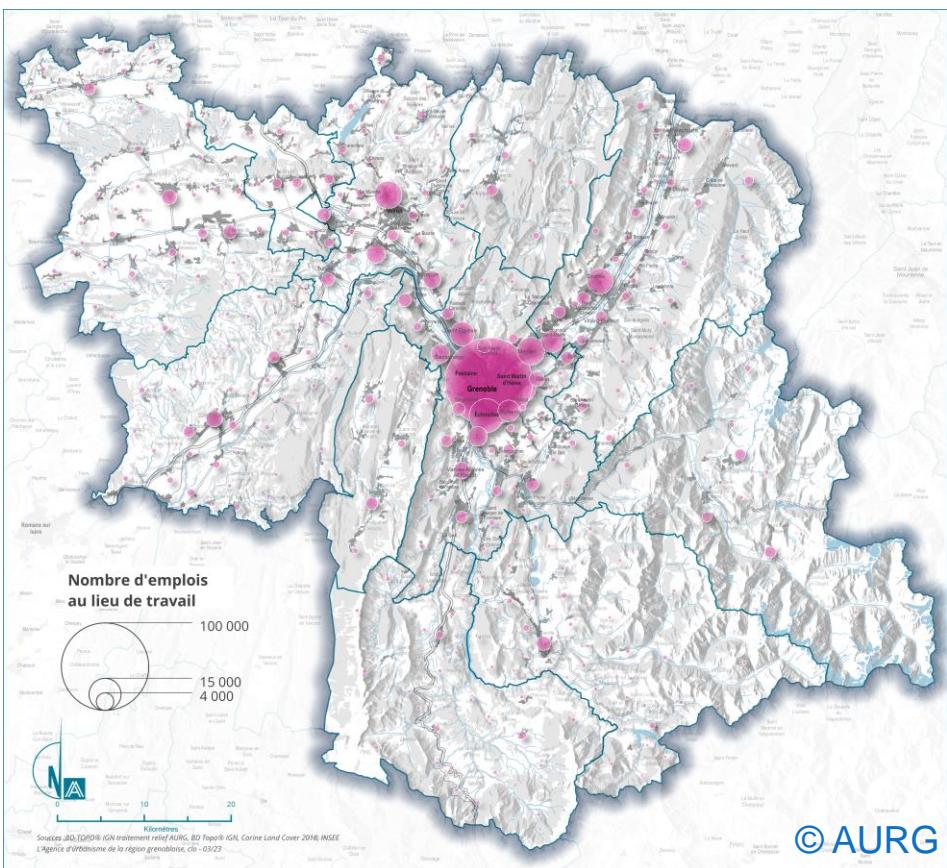
Densité de population

Source : INSEE, RGP 2019



Répartition des emplois

Source : INSEE, RGP 2022



830 000 habitants / 345 000 emplois / 64 000 étudiants

Un cœur urbain dense autour de Grenoble, concentrant 45% de la population et 58% des emplois.

Au-delà du cœur urbain, une structure multipolaire :

- trois centralités principales : Voiron, Crolles-Bernin, Saint-Marcellin
- une trentaine de bourgs et petites villes
- de multiples hameaux ou villages ruraux et de montagne

Un territoire de relief... et de tourisme :

- 22 stations de ski
- 300 000 lits touristiques

L'accès à la mobilité : diverses réalités

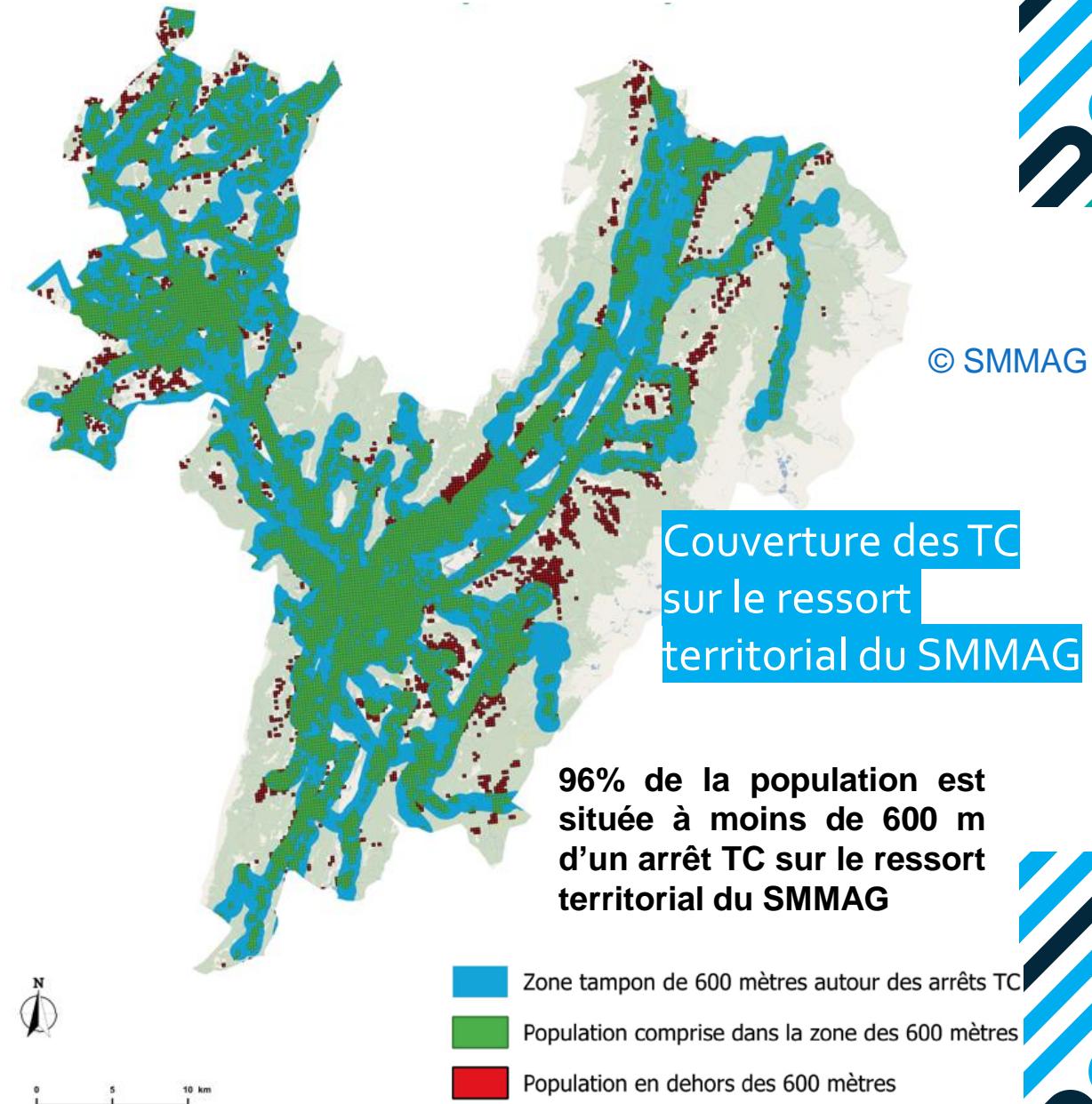
Un réseau de transports collectifs structurants assez performant :

- Tramways et lignes chrono dans le cœur urbain dense
- Lignes TER, lignes chrono et cars express pour connecter les territoires au cœur urbain
- ... mais des **territoires qui restent éloignés** de ces dessertes.

Une pratique des modes doux (vélo, marche à pied) plus favorable en milieu urbain, mais de nombreux itinéraires restent discontinus et/ou peu sécurisés. L'usage du vélo est facilité par les services « M Vélo+ » déployés sur le ressort territorial du SMMAG.

Le **covoitage** est assez accessible, en particulier sur le ressort territorial du SMMAG encouragé par les services « M'Covoit ».

L'**autopartage** reste surtout présent dans les secteurs denses et principales centralités, avec 275 véhicules Citiz fin 2024.



Usage des modes (1/2)

Une forte progression du vélo, portée par la pratique en secteur urbain dense :

- à l'échelle de l'aire grenobloise, la part modale du vélo a quasiment doublé entre 2010 et 2020
- cette part reste toutefois marginale (inférieure à 3%) pour les territoires hors cœur urbain dense

Des transports en commun qui ont souffert de la crise sanitaire :

- leur fréquentation a chuté en 2020 puis repris progressivement ; **in fine elle est restée globalement stable** depuis les années 2010
- une **nouvelle dynamique sur le ressort territorial du SMMAG en 2024-2025** : avec la création de M Réso, unifiant les services de transport en commun.

La marche à pied est importante :

- Très utilisée pour les déplacements courts, et pour accéder aux transports en commun, même si les **solutions d'intermodalité** se multiplient, notamment en P+R

Lors des dix dernières années (2010-2020), les parts modales ont assez peu évolué à l'échelle de l'aire grenobloise.

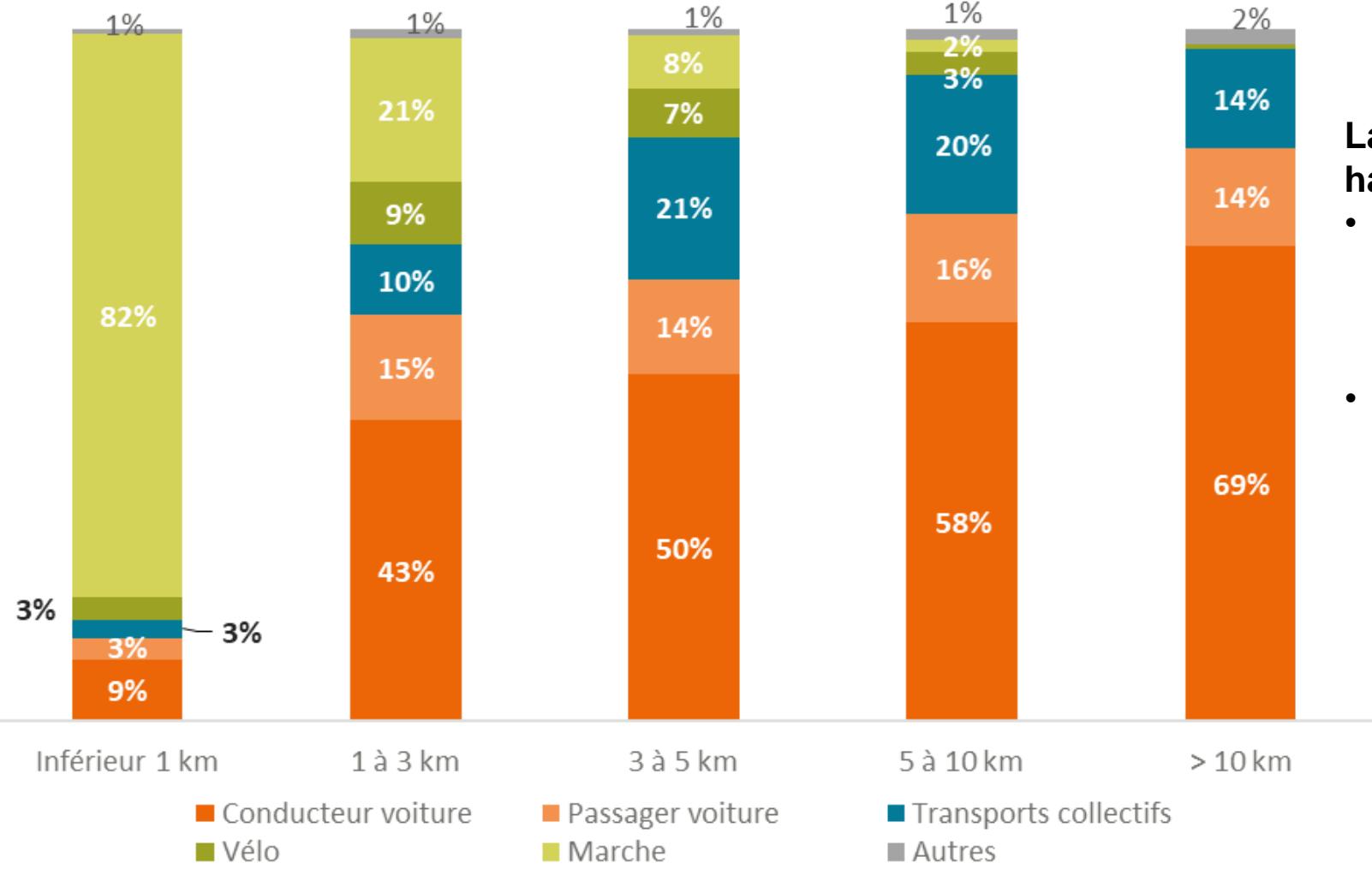


© AURG

Usage des modes (2/2)

Part modale des
déplacements selon
la distance parcourue

Source : EMC2 2019-2020,



La voiture reste très utilisée par les habitants :

- Son usage reste majoritaire quelle que soit la distance parcourue, sauf pour les déplacements très courts (<1km).
- Pour les déplacements de longue distance, l'usage de la voiture ne baisse pas significativement entre 2010 et 2020

Des enjeux liés à la circulation routière (1/2)

Flux d'échanges vers le
cœur urbain dense

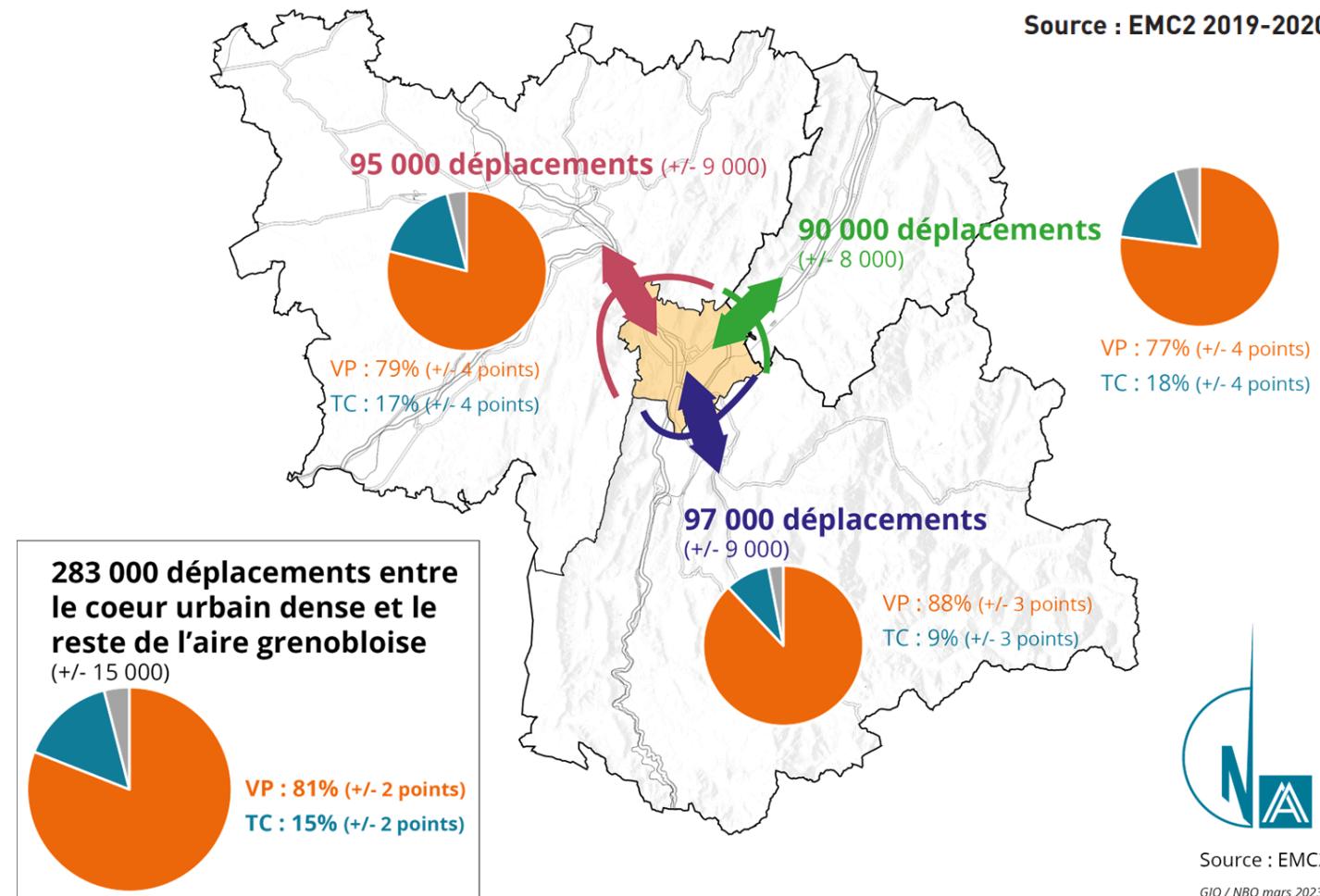
Source : EMC2 2019-2020

La voiture, très largement utilisée pour les déplacements longs :

- 79% des kilomètres parcourus en voiture concernent des déplacements de plus de 10km

En particulier, des déplacements d'échanges depuis/vers le cœur urbain dense largement réalisés en voiture :

- 283 000 déplacements se font tous les jours entre le cœur urbain dense et le reste de l'aire grenobloise, très majoritairement en voiture
- 85% de ces déplacements sont originaires ou issus du ressort territorial du SMMAG, 15% des autres territoires de l'aire grenobloise



Exemple de lecture : 90 000 déplacements quotidiens se font entre le Grésivaudan et le cœur urbain dense, dont 77% en voiture et 18% en transports en commun.

Des enjeux liés à la circulation routière (2/2)



La logistique est aussi très liée à la route :

- Des flux répondant principalement aux besoins locaux, circulant très majoritairement par la route, malgré des pipelines et des trains de fret
- Une dynamique forte du secteur, en particulier des livraisons : sur le ressort territorial du SMMAG, 30% des mouvements sont désormais liés aux achats des ménages en ligne (DREAL, 2023)

Une incidence directe sur la qualité des espaces publics :

- enjeu de conforter les modes actifs sur les déplacements de courte et moyenne distance
- enjeu concernant la politique de stationnement : + de 450 000 places de stationnement (publiques et privées) sont présentes sur le ressort territorial du SMMAG

Des efforts à accélérer face aux défis climatiques : enjeu d'atténuation (1/2)

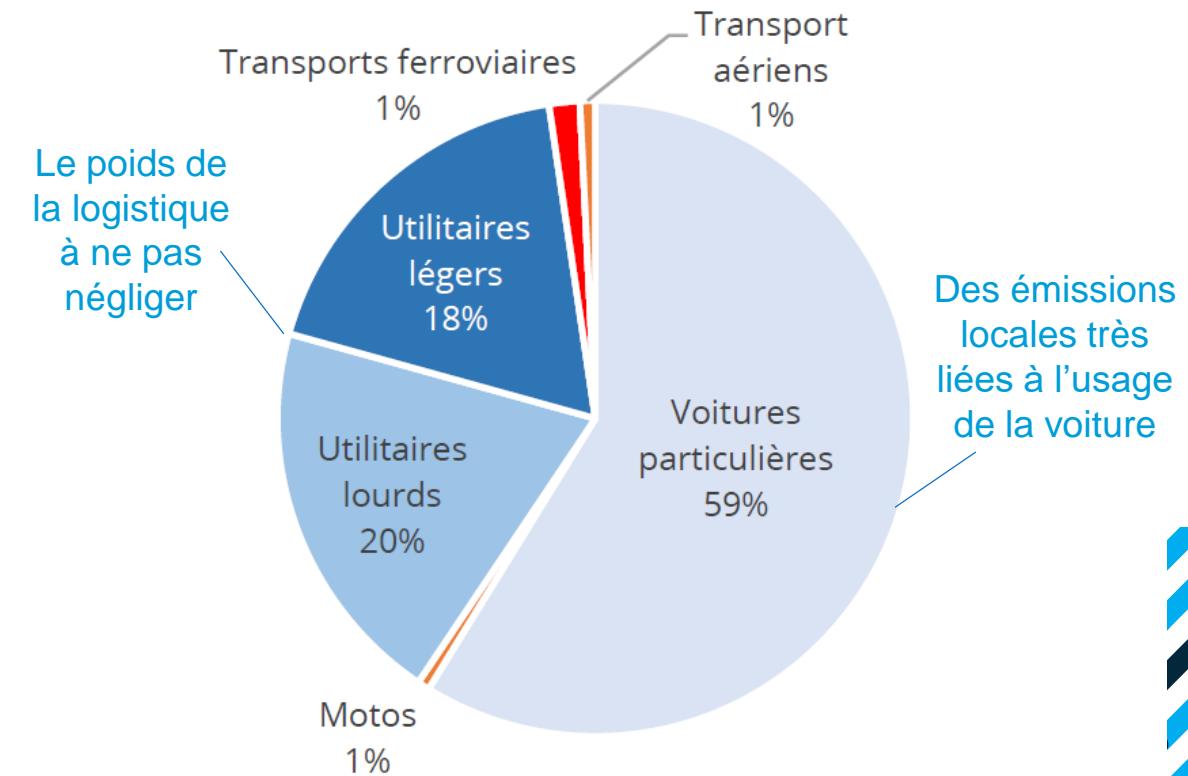
La mobilité est le **1^{er} secteur contribuant aux émissions de GES**, devant l'industrie, le résidentiel et le tertiaire.

Des émissions cadastrales de GES liées aux mobilités **principalement liées à l'usage de la voiture** (à hauteur de 59%), tandis que l'usage des véhicules utilitaires représente la quasi-intégralité du reste des émissions.

A noter que les déplacements de plus de 10km réalisés en voiture ne représentent que 16% des flux du quotidien des habitants du ressort territorial du SMMAG, mais **68% des émissions de GES liés à leur mobilité** (EMC2 2019-2020).

Répartition des émissions de GES par type de véhicule en 2019 dans l'aire grenobloise

Source : ORCAE, modélisation 2022

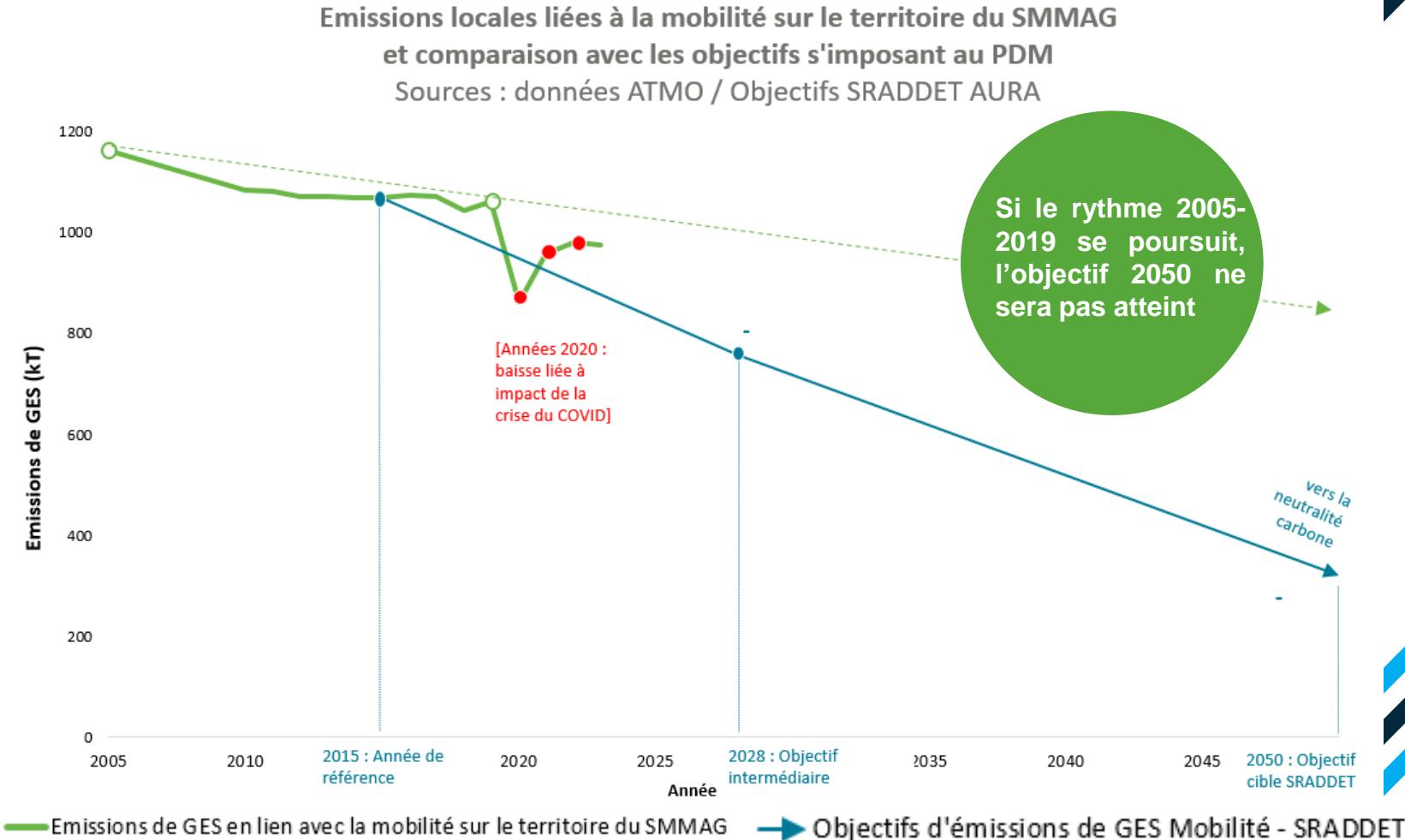


Des efforts à accélérer face aux défis climatiques : enjeu d'atténuation (2/2)

Les kilomètres parcourus par des véhicules motorisés sur le ressort territorial du SMMAG n'ont pas baissé significativement (estimation ATMO, comparaison 2005-2019).

Les émissions locales de GES liées ont connu une **baisse limitée**, notamment grâce à l'électrification progressive du parc. Mais, il faut y ajouter les émissions **importées** (construction des véhicules, recyclage des batteries...).

Le SRADDET impose aux territoires une baisse des émissions des transports de -70% entre son année de référence en 2015, et l'année cible 2050.



Des efforts à accélérer face aux défis climatiques : enjeu d'adaptation

Effets à prévoir :

- Une **augmentation de la fréquence et de l'amplitude des phénomènes extrêmes**, amplifiée par le changement climatique
 - Une incidence marquée sur **la vulnérabilité des infrastructures** de transport (inondations, crues torrentielles, mouvements de terrain, avalanches, retrait-gonflement des argiles...)
 - Mais aussi sur une **augmentation des jours de chaleur extrême et des canicules**, avec une influence sur les comportements de mobilité et une baisse d'environ 20% d'usage des modes actifs (ressort territorial du SMMAG) : enjeu de végétalisation et de rafraîchissement des villes et des secteurs urbains
- Nécessité d'identifier des **solutions qui n'aggravent pas le phénomène de changement climatique** (ex. nécessitant davantage d'énergie)



© AURG

Quelle résilience du système de mobilité face au
changement climatique ?

Impacts sur la santé

Exposition des populations aux nuisances liées aux mobilités : polluants, nuisances sonores...

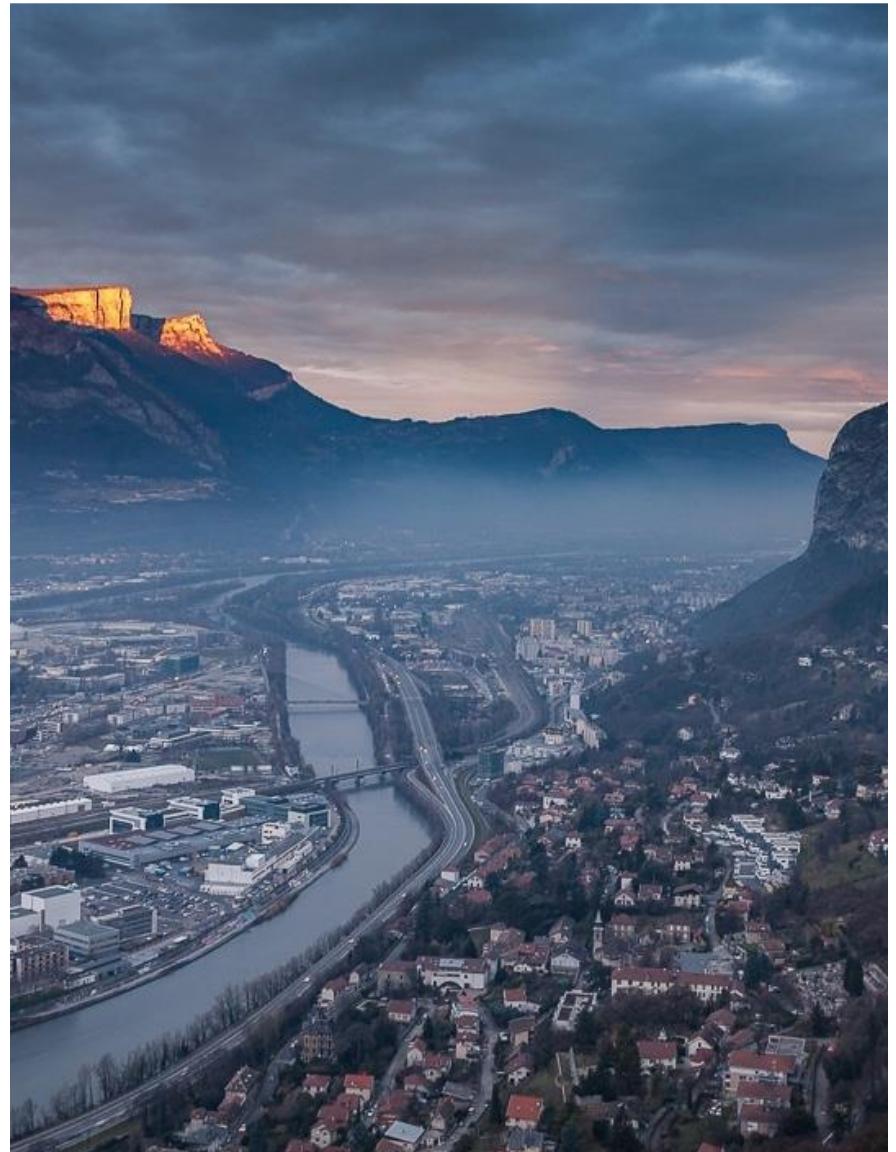
- **70% des habitants du ressort territorial du SMMAG sont exposés au dioxyde d'azote au-delà du seuil recommandé par l'OMS en 2022** (valeur limite annuelle). C'est le principal polluant émis par le trafic routier, lequel y contribue pour moitié.
- **Les expositions aux particules fines restent aussi au-delà des seuils OMS**, bien que la mobilité joue un rôle moindre dans ces émissions.

Risques liés à la sédentarité :

- Un plus grand usage des modes actifs reste à encourager, en particulier pour les enfants et les jeunes (trajets vers les établissements scolaires)

Accidents de la circulation :

- 183 personnes tuées entre 2015 et 2024 sur le périmètre du ressort territorial du SMMAG.
- Des accidents impliquant principalement les automobilistes, mais des risques particulièrement importants pour les deux-roues motorisés.



© Nicolas BOHERE

Une vulnérabilité de certains publics pour l'accès à la mobilité

La capacité de chacun à se déplacer est un critère central d'intégration sociale, qui détermine l'accès à l'emploi et aux ressources de la ville.

Des publics vulnérables :

- Personnes **ayant des fragilités** : problématiques de capacité physique, cognitive ou financière qui limitent l'accès à la mobilité et/ou
- **Ménages en situation de forte dépendance à la voiture**, notamment ménages modestes en secteurs périurbains ou ruraux : exposition aux hausses tendancielles du coût du carburant, impact de la ZFE



© SMMAG

Dans un contexte de **vieillissement de la population** :

- Entre 2011 et 2022, c'est la population des 65 ans et plus qui a le plus augmenté dans l'aire grenobloise : son volume a augmenté de 27 % et son poids dans la population est passé de 16,3 % à 19,8 % sur cette période (Insee RGP).
- Rendus plus difficiles ou moins nécessaires, les déplacements se réduisent avec l'avancée en âge, entraînant un **risque d'isolement social**.

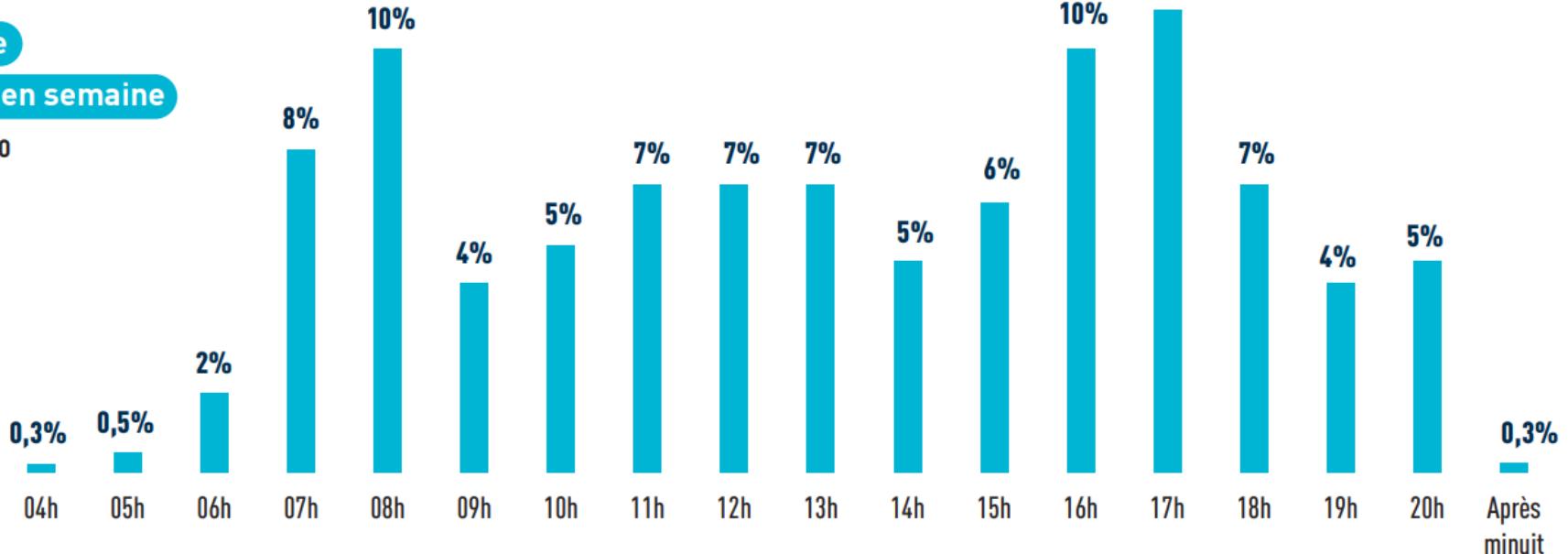
Des déplacements très liés aux temporalités et aux modes de vie

Des déplacements principalement effectués en journée, avec des **pointes marquées** le matin (7h-9h) et l'après-midi (16h-19h).

→ **Des congestions routières importantes** : sur les grands itinéraires de circulation, les temps de parcours peuvent augmenter de 10 à 15% par rapport au milieu de journée et de 30 à 40 % par rapport à la nuit (source : données *Floating Car Data* 2022).

Répartition horaire
des déplacements en semaine

Source : EMC² 2019-2020



En synthèse ...

- **Un enjeu prioritaire à travailler sur les navettes domicile-travail réalisées « seul dans sa voiture »** pour réduire les polluants, les émissions de gaz à effet de serre et la consommation énergétique ; ainsi que la congestion locale.
- **Un panel d'offres de mobilité alternatives à développer en ce sens** : dessertes ferroviaires, cars express et lignes chrono, lignes de covoiturage à haut niveau de service, vélo à assistance électrique...
- Des offres qui doivent aussi permettre de **réduire l'usage de la voiture autosliste sur les autres motifs de déplacements** (achats, loisirs, démarches, accès aux équipements et services).
- **Autre sujet essentiel : la qualité des espaces publics, et cheminements doux**, en particulier au sein des quartiers, centre-bourgs et petites villes, facilement parcourables à pied ou à vélo : améliorer le confort et sécuriser les itinéraires pour les modes doux, installer des stationnements cycles...
- **Un enjeu de maîtriser le stationnement sur voirie** pour libérer l'espace public au profil d'autres usages, et par la même de rendre plus favorables les conditions de déplacement à pied ou à vélo.
- **Un programme d'accompagnement au changement** de comportement des usagers à prévoir au vu de la hauteur des défis susmentionnés.
- La nécessité de prendre en compte les **réalités géographiques et socio-démographiques plurielles du territoire et de ses habitants** : notamment, des vulnérabilités et inégalités d'accès liées à la mobilité constituant un enjeu fort de la stratégie, dans un contexte de vieillissement général de la population.
- Enfin, **un contexte général de raréfaction des finances publiques** qui pèse sur les capacités d'investissement des acteurs, d'autant plus que les leviers pour augmenter les financements dédiés aux politiques de mobilité sont restreints.



© SMMAG



Objectifs fondateurs du PDM



Participer à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et des polluants et lutter contre le **réchauffement climatique**, tout en s'adaptant à ses effets



Réduire le volume du **trafic routier**, favoriser et accompagner l'évolution des **comportements de mobilité** vers la marche, le vélo, les transports collectifs et les usages partagés de la voiture



Fiabiliser les conditions de déplacements pour les différents modes et **garantir une accessibilité efficace** pour tous aux pôles d'emploi, d'équipements et de services



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, tout en limitant l'étalement urbain



Développer une politique **de stationnement voiture et vélo** au service du report modal et de l'attractivité des centralités



Mieux prendre en compte les **pratiques de déplacements** et leur évolution à l'échelle de l'aire grenobloise



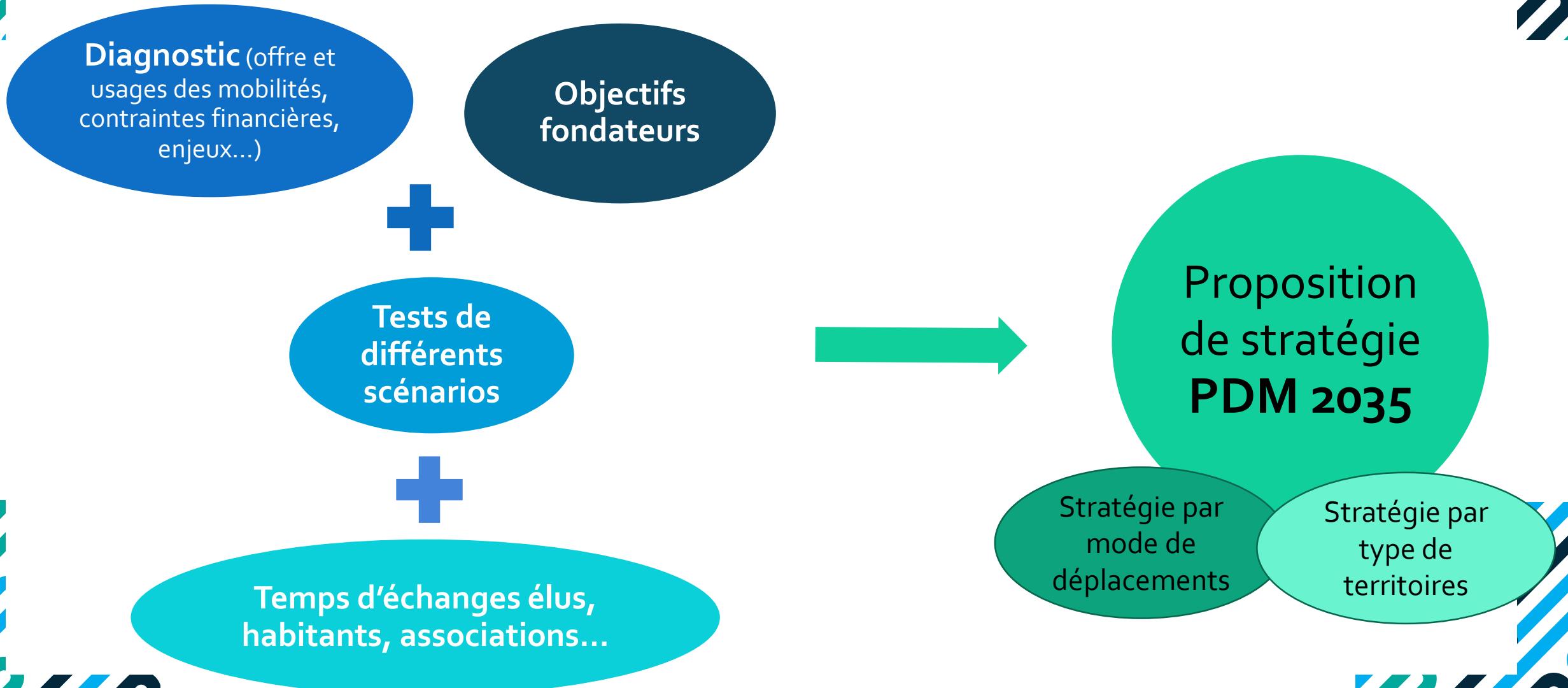
Améliorer la **sécurité** des déplacements



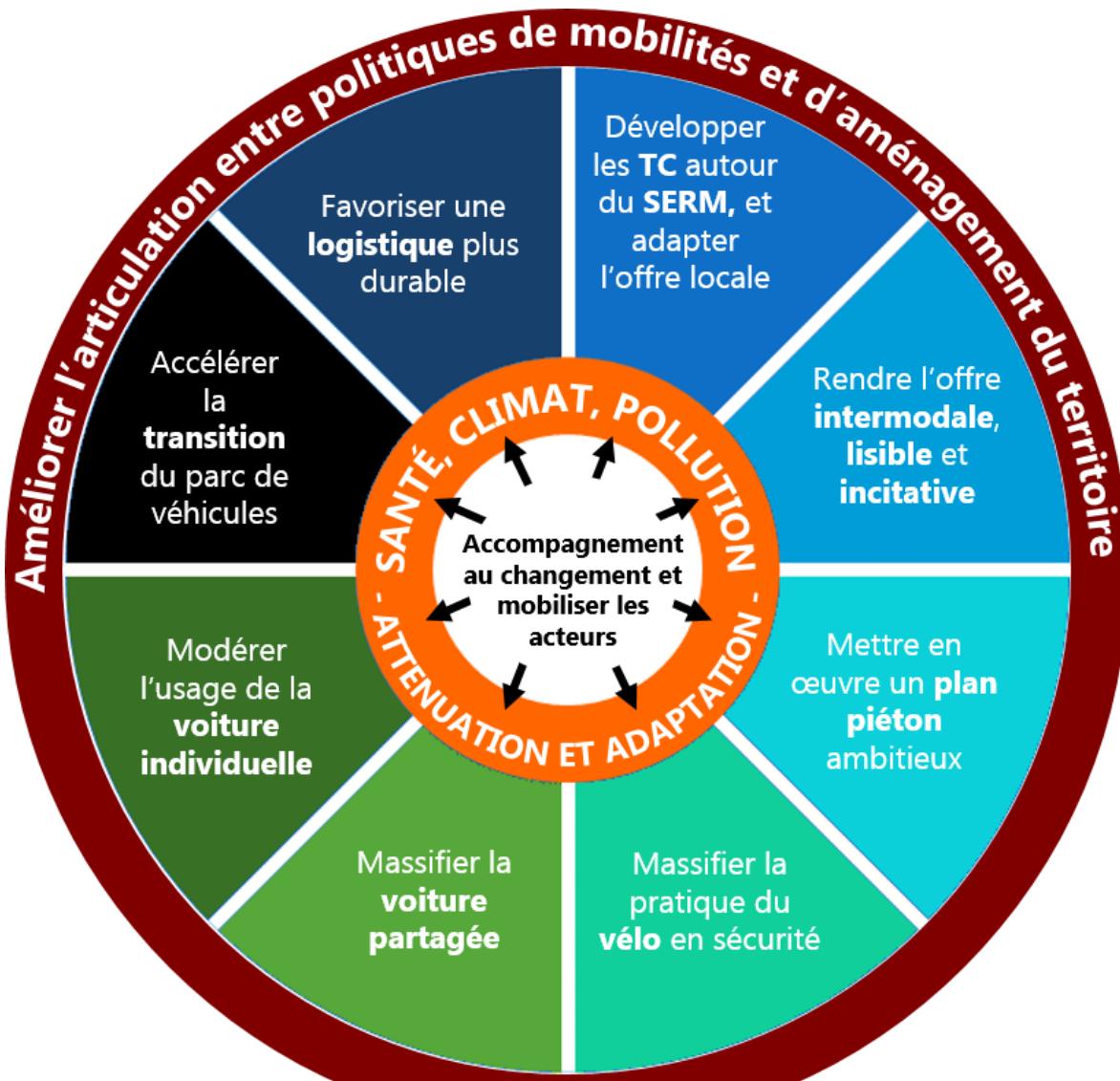
Favoriser une **logistique plus durable**



Logique de construction de la stratégie PDM



Vue d'ensemble de la stratégie modale du PDM



Typologie de territoires

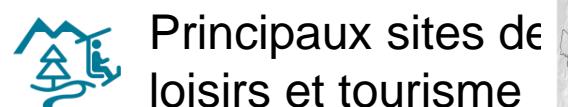
Déclinaison de la **stratégie PDM** par **type de territoire** pour mieux prendre en compte la **diversité des besoins en matière de mobilité** à l'échelle du ressort territorial du SMMAG

→ Le plan d'action du PDM et les prescriptions associées seront travaillés sur la base de cette typologie de territoires, qui pourra évoluer au fur et à mesure de la démarche (méthode itérative).

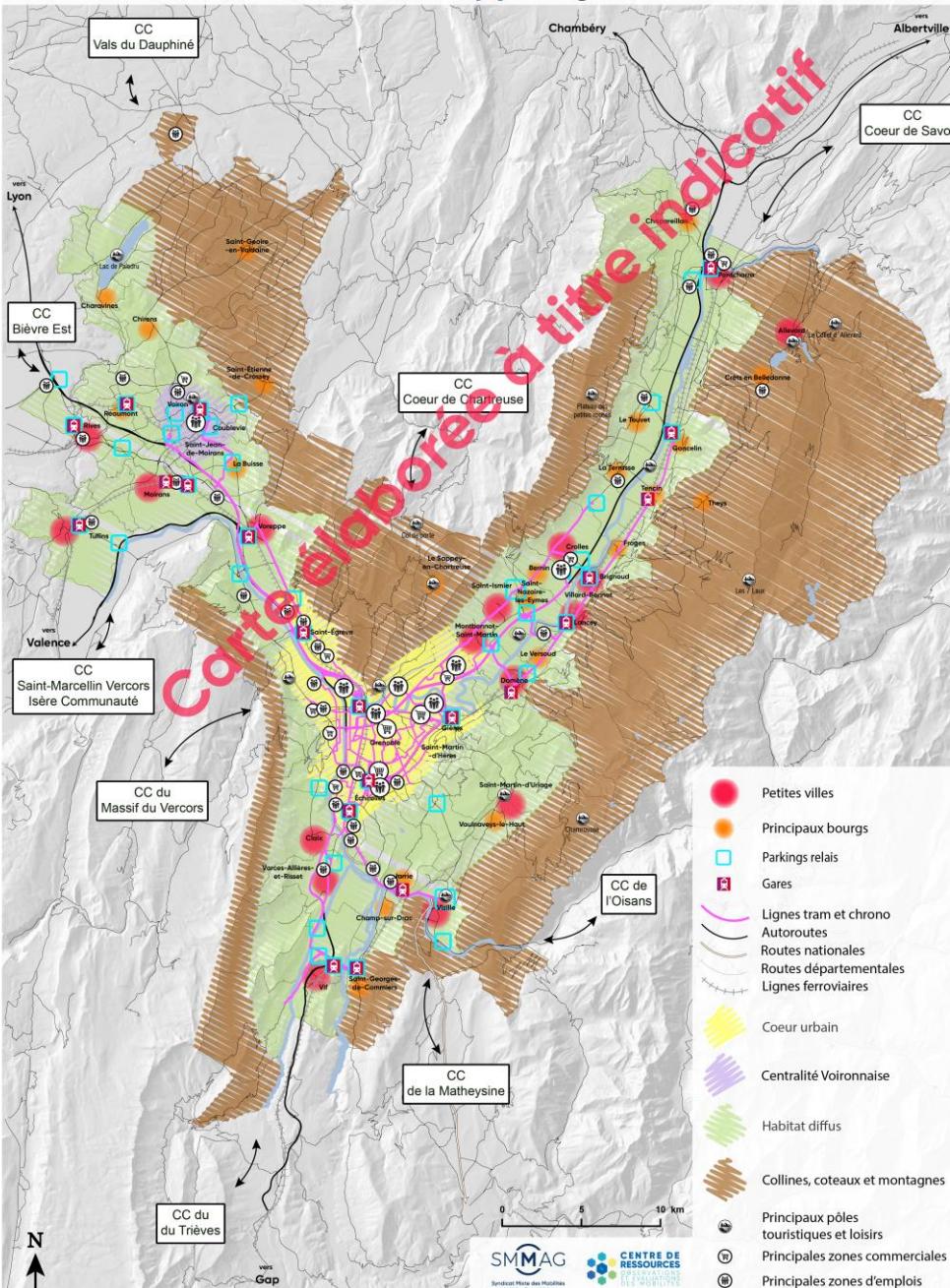
5 types de territoires



Et des pôles principaux générateurs de mobilité



Plan de mobilité : typologie territoriale



Synthèse de la diversité des territoires du ressort territorial du SMMAG et grands principes associés



Cœur urbain dense

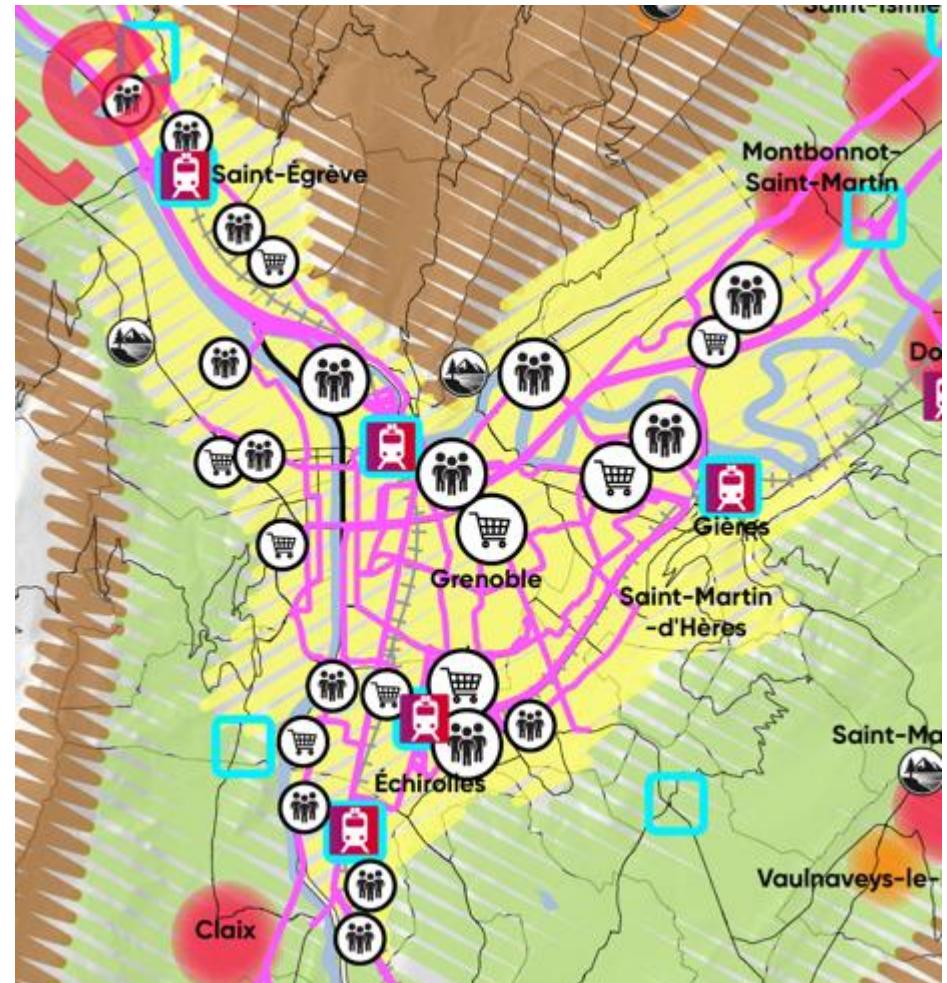
Stratégie associée :

Flux internes :

- Conforter l'attractivité des transports collectifs urbains structurants
- Modérer l'usage de la voiture pour réduire les nuisances
- Accélérer le partage des espaces publics et des voiries pour renforcer l'usage des modes doux dans la mobilité quotidienne et améliorer le cadre de vie

Flux d'échanges :

- Renforcer les liens vers la périphérie pour inciter au report modal sur les flux de moyenne et longue distance en s'appuyant sur des ajustements au cas par cas de l'offre TC moins structurante

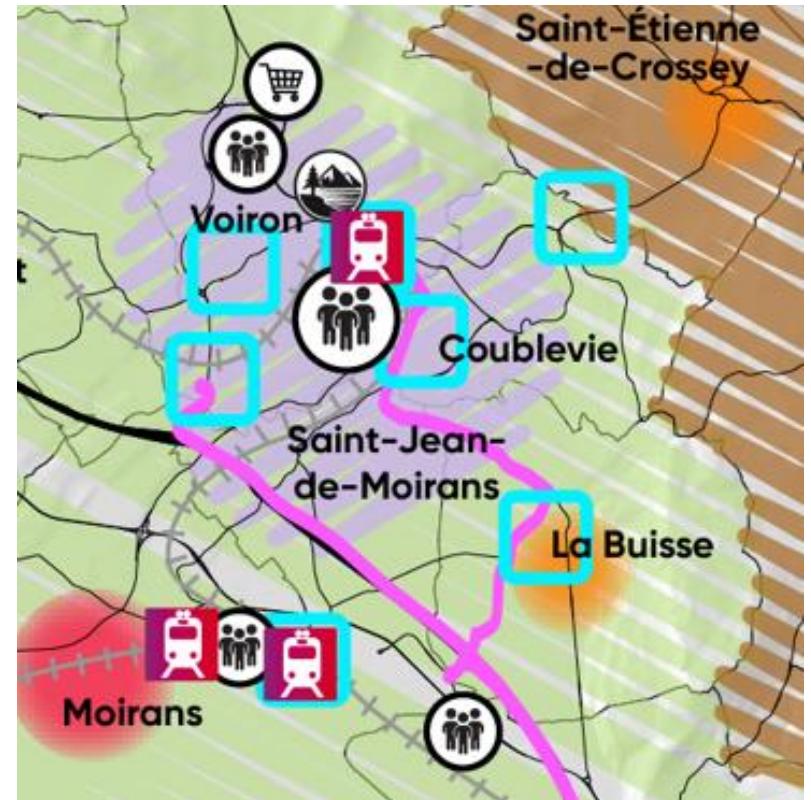


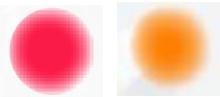


Centralité Voironnaise

Stratégie associée :

- **Pour les principaux flux d'échanges** : conforter les liens entre la centralité Voironnaise, le cœur urbain dense et la zone d'emploi de Centr'Alp.
- **Pour les flux plus dispersés** : développer les alternatives à la voiture individuelle, améliorer l'attractivité de l'offre TC, faciliter l'intermodalité, développer le réseau cyclable et l'offre de covoiturage.
- **Pour les flux internes** : favoriser les modes doux dans le cœur dense et poursuivre l'amélioration des temps de parcours TC.





Petites villes et principaux bourgs

- Centralités rassemblant une **offre de commerces et services** suffisamment diversifiée pour permettre une **certaine autonomie** de fonctionnement pour les besoins quotidiens ou hebdomadaires.
- Générant des volumes significatifs de déplacements vers les villes-centres, et drainant des déplacements depuis les communes voisines

Stratégie associée :

- **Pour les flux d'échanges** : garantir une desserte directe par le réseau structurant périurbain TC ou des solutions de rabattement efficaces en parcs-relais et aires de covoiturage.
- Développer le **maillage du réseau cycles** pour relier les communes voisines entre elles ainsi que les quartiers aux centralités.
- **Apaiser le trafic routier** dans tous les petites villes et bourgs en réduisant les vitesses et le transit
- **Pour les flux internes** : mobiliser le potentiel de développement de la marche et du vélo en renforçant le partage des espaces publics et en améliorant leur qualité



Habitat diffus

- Espaces variés avec de l'**habitat plus ou moins dispersé**
- **Territoires dépendants des centralités** et petites villes qu'ils entourent et générant de nombreux déplacements dispersés

Stratégie associée :

- **Flux de moyenne et longue distance** : améliorer les accès au SERM (TC structurants, covoiturage, réseau cycles) et faciliter le rabattement vers les TC structurants en vélo et en voiture.
- **Flux de courte distance** : permettre le déploiement des modes doux en leur affectant davantage d'espace et/ou en améliorant progressivement les itinéraires selon les opportunités et priorités (tout en maintenant l'efficacité des lignes chronos périurbaines). Cela peut nécessiter un apaisement et éventuellement une réorganisation des circulations motorisées.



Collines, coteaux, montagnes

- **Relief prononcé** induisant un certain **isolement** et des **contraintes particulières** pour la mobilité
- Disposent d'une **certaine autonomie** de par leur isolement mais une partie de la population est fortement reliée aux centralités de plaine pour l'accès à l'emploi et l'offre commerciale et de services
- **Flux concentrés sur un ou deux axes reliant la plaine**

Stratégie associée :

- **Pour les flux de moyenne et longue distance :**
 - ✓ améliorer les accès au SERM (TC structurants, covoiturage, réseau cycles) notamment en VAE, en voiture et en covoiturage.
 - ✓ inciter à l'utilisation de véhicules à faibles émissions et au partage de véhicules (autopartage, covoiturage)
- **Pour les flux de courte distance :** permettre le déploiement du potentiel des modes doux en leur affectant davantage d'espace et/ou en améliorant progressivement les itinéraires selon les opportunités et priorités, nécessitant un apaisement et éventuellement une réorganisation des circulations

Pôles générateurs de mobilité (1/3)

Principales zones d'emploi

Grandes zones d'emploi (Grenoble, CHU, GrandAlpe, Crolles-Bernin, Centr'Alp...), et **zones d'emploi de taille moyenne** principalement situées en périphérie des zones urbaines

Stratégie associée :

- Assurer la **desserte** des grandes zones d'emploi par le **réseau multimodal structurant**.
- Assurer la **desserte** des zones d'emploi de taille moyenne par les **réseaux TC** et/ou par d'autres **solutions de mobilité alternatives** (covoiturage, modes doux, intermodalité).
- **Améliorer la circulation des modes doux** sur les réseaux d'accès et internes aux zones d'emploi.
- **Faciliter l'organisation du covoiturage entre salariés** en période de pointe et en horaires décalés.
- **Inciter à l'intermodalité** pour les zones d'emploi non desservies en transports collectifs.
- **Accompagner les entreprises** via les plans de mobilité employeur pour inciter à la sobriété des déplacements professionnels et déplacements domicile-travail : report modal, organisation et incitation au covoiturage, réduction des déplacements, rationalisation de l'offre de stationnement et des flottes de véhicules, adoption de l'autopartage...

Pôles générateurs de mobilité (2/3)

🛒 Principales zones de commerce

Zones de commerce urbain et zones commerciales périphériques

Stratégie associée :

- Assurer la **desserte par les TC** et/ou par **d'autres solutions de mobilité alternatives** à l'autosolisme (notamment les modes doux).
- **Réaménager les voiries d'accès et internes** pour développer les modes doux.
- **Accompagner les grands acteurs du commerce** pour inciter à la sobriété des déplacements des clients et domicile-travail (report modal, stationnement vélo sécurisé, organisation des livraisons, organisation du covoiturage entre salariés, optimisation de l'offre de stationnement).
- **Adapter l'offre de stationnement à destination** des zones commerciales en fonction de la desserte en transports en commun.

Pôles générateurs de mobilité (3/3)



Principaux sites de loisirs et tourisme

Principaux sites touristiques, sites culturels, stations de montagne, lacs de baignade et grands évènements générant des pointes de fréquentation et dont les accès se font souvent en voiture

Stratégie associée :

- Développer une offre multimodale « destination neige et nature » (TC, covoiturage, vélo), et réguler les capacités de stationnement sur site, dans une perspective de report modal et dans une logique de rabattement en amont (par exemple en P+R)
- Promouvoir et accompagner les politiques de régulation du stationnement
- Améliorer les accès des sites en vélo et les services associés
- Conforter la coordination entre l'organisation des évènements et l'offre de mobilité
- Inciter à l'utilisation des modes doux sur les principaux sites (mise en place d'itinéraires, services vélos, stationnement sécurisé...)
- Accompagner le cyclotourisme sur le territoire (Belle Via, Via 5 Lacs...)

Stratégie par mode et sa déclinaison territoriale

Thématiques de la stratégie PDM

Thématiques par mode de déplacement :

- Transports en commun
- Intermodalité
- Circulation automobile
- Stationnement automobile
- Voiture partagée
- Vélo
- Marche
- Logistique

Thématiques transversales :

- Améliorer l'articulation entre politique de mobilités et d'aménagement du territoire
- Mobiliser et accompagner les acteurs du territoire
- Accompagner les publics dans le changement de comportement
- Transition énergétique du parc de véhicules

Transports collectifs (1/2)

Orientations sur l'ensemble du territoire

- ✓ Développer et optimiser l'offre TC structurante périurbaine en s'appuyant sur le projet de SERM, avec une offre attractive combinant réseau structurant ferroviaire renforcé et lignes chrono périurbaines complémentaires pour desservir les principales polarités :
 - Fabiliser et cadencer l'offre TC structurante (horaires lisibles et coordonnés), renforcer les fréquences, élargir les amplitudes horaires
 - Assurer la cohérence et la complémentarité des offres ferroviaire et TC à haut niveau de service
 - Améliorer la complémentarité des offres multimodales, l'intermodalité et les services dans les PEM et en gare
- ✓ Développer une tarification et une billettique facilitant la multimodalité et l'intermodalité
- ✓ Renforcer la qualité de l'offre TC, notamment la qualité des horaires, la performance des lignes, la sécurité, le confort, l'accessibilité et la propreté
- ✓ Renforcer l'attractivité des dessertes en TC des sites touristiques et de loisirs majeurs, en complémentarité avec le covoiturage
- ✓ Préserver, la possibilité de mettre en service des prolongements ou des nouveaux modes TC lourds en priorisant les investissements et en cherchant de nouveaux financements

Transports collectifs (2/2)

Orientations territorialisées

Maintenir un réseau tramway et chrono structurant performant

En tenant compte des offres existantes (modes doux en particulier) et des contraintes budgétaires, **ajustements possibles au cas par cas de l'offre TC moins structurante**, de façon à pouvoir redéployer de l'offre vers les autres polarités du territoire

Améliorer les temps de parcours des bus : priorités aux feux et **développement de voies réservées TC** sur les routes, autoroutes et voies urbaines pénétrantes



Optimiser l'offre TC pour améliorer la performance et l'attractivité des lignes

Développer **l'intensification urbaine et les services** autour des **gares et arrêts TC structurants**

Améliorer les dessertes ferroviaires de longue distance (vers Lyon, Valence-Marseille et vers Paris)

Etudier la possibilité de mettre en service **des prolongements ou des nouveaux modes TC lourds** en priorisant les investissements et en cherchant de nouveaux financements



Améliorer les temps de parcours des bus (priorités aux feux, voies réservées TC)

Rationnaliser **l'offre TC** pour améliorer la performance et l'attractivité des lignes

Améliorer les dessertes ferroviaires de longue distance (vers Lyon)

Développer **l'intensification urbaine et les services** autour des gares et arrêts TC structurants



Favoriser une desserte directe par le réseau TC structurant périurbain, **garantir a minima une solution de rabattement** vers ce dernier



Favoriser le rabattement vers les offres structurantes

Faciliter la **mobilité inter-villages** avec les petites lignes TC hybrides

Améliorer les échanges clientèle (montées / descentes)



Adéquation des horaires avec les lignes structurantes (PEM, gare etc)



Garantir la desserte des grandes zones d'emploi et commerciales par le réseau structurant multimodal

Maintenir un niveau de desserte TC adapté aux besoins (dans la mesure de l'intérêt général) pour les zones d'emploi et commerciales de taille moyenne et petite



Conforter l'offre TC destination neige et nature desservant les principaux sites

Développer une information simple sur les activités et destinations accessibles en TC et les conditions d'accès (itinéraires, horaires, réservation, etc.)

Intermodalité

Orientations sur l'ensemble du territoire

- ✓ Massifier le **rôle des P+R et pôles d'échanges multimodaux (PEM)** : développer le rabattement le plus en amont, poursuivre le déploiement de P+R en amont des zones de congestion et de la ZFE, maîtriser leur saturation et éventuels mésusages, augmenter leurs capacités selon les besoins, développer leur usage pour le covoitage, créer de nouveaux PEM sur des lieux stratégiques. Etudier l'implantation d'ombraries photovoltaïques sur les grands P+R.
- ✓ Optimiser les correspondances et améliorer le confort d'attente et les circulations piétonnes au sein des PEM.
- ✓ Faciliter **l'intermodalité vélo – TC** en aménageant des accès à vélo depuis les centralités proches, en simplifiant le parcours du cycliste, en développant les capacités de stationnement dans les PEM et avec une tarification vélo attractive et cohérente vis-à-vis du tarif voiture.
- ✓ **Renforcer la communication et la lisibilité** multimodale, pour tous les modes et tous les territoires
- ✓ **Simplifier et coordonner les différentes offres de mobilité** (fonctionnement, tarification, horaires, vecteurs d'informations...)

Orientations territorialisées



Poursuivre le déploiement des P+R en amont des zones de congestion et de la ZFE et leur mutualisation avec du stationnement résident et occasionnel



Poursuivre le déploiement des P+R en amont des zones de congestion et leur mutualisation avec du stationnement résident et occasionnel



Favoriser le rabattement vers les PEM (routier et ferroviaire) et offres structurantes TC en vélo ou covoitage
Renforcer le **jalonnement** voiture et vélo



Favoriser le rabattement vers les PEM (routier et ferroviaire) et offres TC structurantes en voiture, vélo, covoitage et TAD
Renforcer le **jalonnement** voiture et vélo



Améliorer la sécurisation du stationnement vélo



Améliorer les liaisons modes doux entre les grandes zones d'emploi et les PEM
Communiquer sur les accès intermodaux des grandes zones d'emploi



Communiquer sur les accès intermodaux de certains sites : train + vélo, train + autopartage...



Cœur urbain



Centralité voironnaise



Petites villes et bourgs



Habitat diffus



Collines, coteaux, montagnes



Principales zones d'emploi



Zones commerciales



Sites loisirs/tourisme

Circulation automobile

Orientations sur l'ensemble du territoire

- ✓ **Mieux partager l'espace public dans les centralités** : réaménager de l'espace public pour développer les modes alternatifs à la voiture individuelle
- ✓ **Moduler les conditions de circulation en voiture** selon les spécificités territoriales, les usages et les alternatives disponibles

Orientations territorialisées



Améliorer le fonctionnement des grands axes et les apaiser pour réduire l'exposition des habitants au bruit/aux polluants



Apaiser le trafic routier dans les quartiers résidentiels et les centralités, réduire les vitesses et les capacités des voies en application de la nouvelle hiérarchie du réseau routier, et mettre en œuvre le concept « rejoignez l'autoroute » sur les portions gratuites



Apaiser le trafic routier dans tous les petites villes, bourgs, villages et hameaux en réduisant les vitesses et le transit



Inciter au report modal pour les déplacements domicile-travail et professionnels. Accompagner les entreprises dans la mise en place de moyens incitatifs à l'utilisation de modes alternatifs à la voiture individuelle (optimisation de l'offre de stationnement, organisation du covoiturage, etc.)



Cœur urbain



Centralité voironnaise



Petites villes et bourgs



Habitat diffus



Collines, coteaux, montagnes



Principales zones d'emploi



Zones commerciales



Sites loisirs/tourisme

Stationnement automobile

Orientations sur l'ensemble du territoire

- ✓ **Objectiver les besoins en stationnement** pour bien adapter l'offre aux contextes, besoins et usages
- ✓ Stationnement privé : **adapter les normes de stationnement dans les PLUI / PLU** de façon cohérente avec la régulation du stationnement public, l'offre alternative à la voiture (TC, autopartage...) et les formes urbaines

Orientations territorialisées



Stationnement public : limiter le stationnement pendulaire dans les centralités au profit des usagers et clients (le jour) et des résidents (la nuit), réguler le stationnement dans les centralités de manière progressive et le reporter en partie dans de nouveaux ouvrages pour libérer de l'espace public au profit d'autres usages, mutualiser l'offre de stationnement privée (pour les besoins résidentiels et occasionnels, la mutualisation concerne principalement les parkings en ouvrage et les copropriétés), inciter au rabattement en P+R, coordonner la tarification



Stationnement privé : inciter à la réduction des places de stationnement des entreprises et grands commerces existants bien desservis par les TC



Stationnement public : réguler le stationnement dans les centralités de manière progressive en lien avec les objectifs de redynamisation commerciale et urbaine

Stationnement privé : inciter à la réduction des places de stationnement des entreprises existantes bien desservies par les TC



Inciter les grandes entreprises à réduire les capacités de stationnement dans le cadre des PDE/PDIE en lien avec les mesures en faveur du report modal



Adapter l'offre de stationnement des zones commerciales en fonction de la desserte en transports en commun



Promouvoir et accompagner les politiques de régulation et règlementation du stationnement

Voiture partagée (1/2)

Orientations sur l'ensemble du territoire

- ✓ Poursuivre le **développement des services de covoiturage** en complémentarité géographique et temporelle avec l'offre TC, afin de **massifier la pratique pour le motif domicile-travail et l'étendre à divers motifs et territoires** (en garantissant l'unicité et la cohérence de l'offre)
- ✓ **Développer l'offre de covoiturage à Haut Niveau de Service** en s'appuyant sur la concentration des flux pour relier les espaces périurbains et de montagne au cœur urbain dense
- ✓ **Promouvoir le covoiturage**, améliorer **la lisibilité des différentes offres et leur visibilité sur le terrain**, y compris pour les publics éloignés du numérique
- ✓ **Multiplier et faire connaître les lieux de pose/dépose** pour faciliter tous types de covoiturage
- ✓ **Etudier et expérimenter des solutions de covoiturage innovantes, en cohérence avec les services existants**, encourager les usagers à « essayer » le covoiturage
- ✓ Mettre en place des **avantages à la voiture partagée** (voies réservées sur autoroutes, places de stationnement réservées, tarification multimodale...)
- ✓ Promouvoir les services **d'autopartage** et l'autopartage entre particuliers
- ✓ Inciter les promoteurs immobiliers à créer des places d'autopartage (code de l'urbanisme)



Cœur urbain



Centralité voironnais



Petites villes et bourgs



Habitat diffus



Collines, coteaux, montagnes



Principales zones d'emploi



Zones commerciales



Sites loisirs/tourisme

Voiture partagée (2/2)

Orientations territorialisées



Soutenir l'augmentation d'offre d'autopartage au delà des centres-villes



Soutenir le développement de l'offre d'autopartage dans les petites villes



Poursuivre le développement du service M Covoit' Pouce (autostop organisé) et poursuivre son amélioration

Promouvoir le covoiturage et l'autopartage **entre particuliers** et **accompagner** les initiatives locales en cohérence et complémentarité des services du SMMAG

Expérimenter une offre mixte entre TC / TAD / covoiturage / autopartage (exemple : navette communale mise à disposition d'habitants...)



Accompagner les entreprises via les **plans de mobilité employeur** pour inciter à la sobriété des déplacements professionnels et domicile-travail (FMD, report modal, organisation et incitation au covoiturage, réduction des déplacements, rationalisation de l'offre de stationnement et des flottes de véhicules, adoption de l'autopartage).



Expérimenter des solutions de covoiturage vers des destinations de loisirs (stations, principaux départs de randonnée...)



Cœur urbain



Centralité voironnaise



Petites villes et bourgs



Habitat diffus



Collines, coteaux, montagnes



Principales zones d'emploi



Zones commerciales



Sites loisirs/tourisme

Vélo (1/2)

Orientations sur l'ensemble du territoire

- ✓ **Accélérer l'aménagement d'itinéraires cyclables structurants** pour la mobilité du quotidien, touristique et de loisirs
- ✓ **Rendre le territoire plus favorable à la pratique du vélo** en renforçant la place allouée au vélo dans le partage des espaces publics
- ✓ **Sécuriser** les itinéraires cyclables et traiter prioritairement les points noirs d'accidentalité
- ✓ Améliorer **l'entretien**, le confort, la **lisibilité** des itinéraires cyclables
- ✓ Développer les **vélobus** pour les enfants, les vélos adaptés pour les seniors et personnes en situation de handicap...
- ✓ Améliorer le **franchissement** des coupures (grands axes routiers, voies ferrées, rivières, copropriétés et zone d'emplois...)
- ✓ Poursuivre le développement des **services vélo** de façon ciblée vers la conquête d'usagers automobilistes et des jeunes
- ✓ Renforcer l'offre d'arceaux vélos et de **stationnements sécurisés**, les **adapter aux différents usages** (courte durée, réservation, tourisme) **et types de vélo**, améliorer leur **qualité** et en faciliter **l'accès**.
- ✓ **Améliorer l'accès à vélo** des collèges, lycées et universités
- ✓ **Sur foncier privé, accompagner** les employeurs, bailleurs, copropriétés, promoteurs immobiliers, commerçants, gestionnaires d'équipement, sites de loisirs, pour concevoir et mettre en service des **stationnements vélos adaptés**
- ✓ Développer les **animations et communications ciblées sur le cycle**, sur tout le territoire et pour tous les publics, notamment les jeunes (l'apprentissage au savoir-rouler, remise en selle...)
- ✓ Proposer un **accompagnement** technique des communes pour la conception et la réalisation d'aménagements cyclables et de stationnement

Vélo (2/2)

Orientations territorialisées



Inciter aux modes doux ; accélérer **l'aménagement d'itinéraires cyclables structurants, son entretien** et de **stationnement sécurisé** adaptés aux différents usages et types de vélos, **développer** les rues école etc



Développer l'usage du VAE pour les déplacements de longues distances



Rendre le territoire plus favorable à la pratique du vélo dans les centralités, autour des écoles et entre les pôles de vie du territoire

Mettre en place du stationnement vélo sécurisé aux arrêts TC structurants, dans les PEM et dans les centralités



Mettre en place du stationnement vélo sécurisé aux arrêts principaux arrêts TC et dans les pôles de vie des villages
Encourager l'utilisation du **vélo à assistance électrique**, en complémentarité de l'offre TC et ferroviaire



Axer le développement des **services vélo** sur le VAE

Encourager l'utilisation du **vélo à assistance électrique**, en complémentarité avec l'offre TC et ferroviaire

Améliorer la sécurité de circulation en voie partagée



Développer les accès et la circulation interne aux zones en modes doux en travaillant avec les gestionnaires des zones

Développer le stationnement vélo au sein des zones



Renforcer l'attractivité des accès en modes doux des principaux sites touristiques et de loisirs : sécurité et confort des itinéraires, jalonnement, lisibilité, stationnement vélo adapté et sécurisé...



Cœur urbain



Centralité voironnaise



Petites villes et bourgs



Habitat diffus



Collines, coteaux, montagnes



Principales zones d'emploi



Zones commerciales



Sites loisirs/tourisme

Marche

Orientations sur l'ensemble du territoire

- ✓ **Mieux prendre en compte le piéton** dans les aménagements de voiries, de l'espace public et l'organisation des mobilités : augmenter la place dédiée à la marche, développer les zones piétonnes et de rencontre, végétaliser...
- ✓ **Clarifier** le partage de l'espace par les différents modes et **sécuriser** les circulations piétonnes : sanctuariser les trottoirs et les passages piétons, réduire les vitesses de circulation
- ✓ **Définir un cadre pour l'élaboration de schémas piétons locaux**, à établir en lien étroit avec les communes et gestionnaires de voirie. Ils prennent en compte l'accessibilité des arrêts TC, des parkings et les continuités piétonnes inter-quartiers pour desservir les pôles de vie du territoire (y compris en zones d'activité et commerciales)
- ✓ Identifier les **points noirs d'accidentalité** et les traiter prioritairement (réaménagement de carrefours, etc.)
- ✓ Favoriser les **perméabilités piétonnes** et le **franchissement des coupures** en priorisant les **points noirs identifiés**
- ✓ Mettre l'accent sur la **continuité**, la **lisibilité**, la **sécurité**, l'**apaisement**, l'**ombrage** et le **confort des itinéraires**
- ✓ Développer les **pédibus**
- ✓ Inciter à la pratique de la marche par **la sensibilisation, les services, le jalonnement**

Logistique

Orientations sur l'ensemble du territoire

- ✓ Elaborer un **schéma d'accueil des activités logistiques** à l'échelle du ressort territorial du SMMAG en tenant compte de la question du « dernier kilomètre » et du foncier à mobiliser
- ✓ Accompagner le **renouvellement du parc de véhicules utilitaires légers et poids lourds** en prenant en compte les alternatives limitées pour les PL, et en renforçant la **communication** sur les aides existantes notamment dans le cadre de la politique d'amélioration de la qualité de l'air
- ✓ Etudier le potentiel de développement du **fret ferroviaire** : étudier l'implantation d'un chantier de transport combiné rail-route, préserver et utiliser les Installations Terminales Embranchées (ITE)...
- ✓ **Harmoniser les arrêtés de circulation des poids lourds** pour simplifier le travail des transporteurs, éviter les dégradations de voiries et les nuisances
- ✓ Réduire l'impact des **livraisons aux particuliers** : contribuer à mutualiser les livraisons, favoriser les achats dans les commerces locaux, inciter aux livraisons « vertueuses », notamment en point-relais, et encadrer le déploiement de consignes automatiques
- ✓ Sensibiliser aux impacts des livraisons, notamment les livraisons à domicile
- ✓ **Encourager des expérimentations**

Orientations territorialisées



Développer la cyclo-logistique



Améliorer le fonctionnement des aires de livraison



Eviter le transit de poids lourds et réguler les livraisons dans les centralités en homogénéisant les réglementations



Préserver l'accessibilité des grands sites d'activité et prévoir l'accueil des véhicules lourds dans les zones d'activités



Cœur urbain



Centralité voironnaise



Petites villes et bourgs



Habitat diffus



Collines, coteaux, montagnes



Principales zones d'emploi



Zones commerciales



Sites loisirs/tourisme

Thématiques transversales

Améliorer l'articulation entre politique de mobilités et d'aménagement du territoire

- ✓ Elaborer le PDM en étroite coordination avec les **autres documents de planification**, notamment le SCoT, les PLH et les plans climat territoriaux.
- ✓ Veiller à **l'articulation urbanisme-transport** afin que les offres de logements, d'emplois et de services soient priorisées à proximité des gares et des arrêts TC structurants.
- ✓ Prendre en compte les **besoins en foncier logistique** associés au développement de l'activité économique afin d'optimiser les flux de transport de marchandises et de limiter les conflits d'usage.
- ✓ Coodonner une **réflexion partenariale sur les rythmes de vie, de travail et de déplacements** afin d'atténuer les pointes et de favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle.



Mobiliser et accompagner les acteurs du territoire

- ✓ Faire mieux connaître la **gouvernance des mobilités** sur le territoire et améliorer la **coordination des acteurs** pour faciliter la mise en œuvre du PDM
- ✓ Pérenniser les échanges entre le **SMMAG**, les **gestionnaires d'infrastructures et les communes**, et créer un **centre de ressources** multithématiques pour capitaliser les expériences, en particulier sur les modes doux
- ✓ Renforcer l'**exemplarité des acteurs publics** en termes de mobilité
- ✓ S'appuyer sur les **associations et collectifs d'usagers** comme relais locaux
- ✓ Développer et faire vivre les **plans de mobilité employeurs et inter-entreprises (M'Pro)**
- ✓ Soutenir les plans de mobilité des **établissements scolaires et universitaires**
- ✓ Impliquer les **acteurs de la santé** dans la promotion des modes doux
- ✓ Pérenniser et étendre l'**instance de dialogue** entre les **collectivités** et les **acteurs de la logistique**, et sensibiliser les entreprises à l'adoption de pratiques de livraison plus vertueuses.



Accompagner les publics dans le changement de comportement

- ✓ Adapter la stratégie d'accompagnement au changement en fonction des **spécificités territoriales** (ex : zones peu denses) et des **types de publics** (ex : personnes à mobilité réduite, âgées, en difficulté financière...) en garantissant l'accès à un **conseil humain** personnalisé
- ✓ **Promouvoir les changements d'habitude** en impliquant les individus et en ciblant en particulier les périodes de changement d'habitude de déplacement, encourager les tests et expérimentations, mettre en avant les avantages des modes alternatifs (ex : bienfaits sur la santé, faible impact environnemental, budget des ménages...).
- ✓ Accompagner les contraintes à l'usage de la voiture telles que la ZFE par **des alternatives et un soutien aux publics concernés**.
- ✓ Sensibiliser au **civisme** et à la **cohabitation** sur l'espace public pour améliorer la **sécurité** des déplacements
- ✓ Inciter à la réduction des déplacements, notamment dans les territoires dépendants de l'automobile (télétravail, tiers lieux, mutualisation des déplacements...)



Transition énergétique du parc de véhicules

- ✓ Poursuivre la mise en œuvre des **Zones à Faibles Émissions** (VUL/PL et tous véhicules), avec des mesures d'accompagnement associées
- ✓ Développer des **stations d'avitaillage** pour véhicules électriques ou à carburant alternatif pour constituer une réassurance dans les situations où l'usage de la voiture reste indispensable
- ✓ Poursuivre la **transition du parc de bus et de véhicules des collectivités**
- ✓ Favoriser le développement de l'autopartage pour **limiter la motorisation des ménages**
- ✓ Favoriser l'utilisation de **véhicules moins consommateurs d'énergie** tels que les petites voitures et véhicules intermédiaires (tarif du stationnement au poids, faciliter le remplacement d'une voiture par un véhicule intermédiaire, ...) en évitant de favoriser le multi-équipement des ménages
- ✓ Inciter à l'électrification du parc automobile (décarbonation)



© AURG

Plan de mobilité : typologie territoriale

