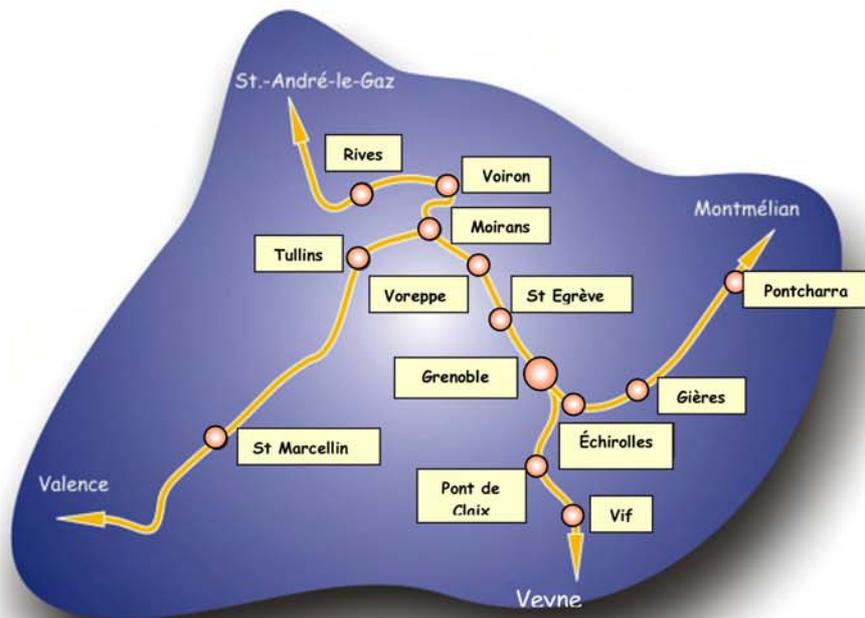
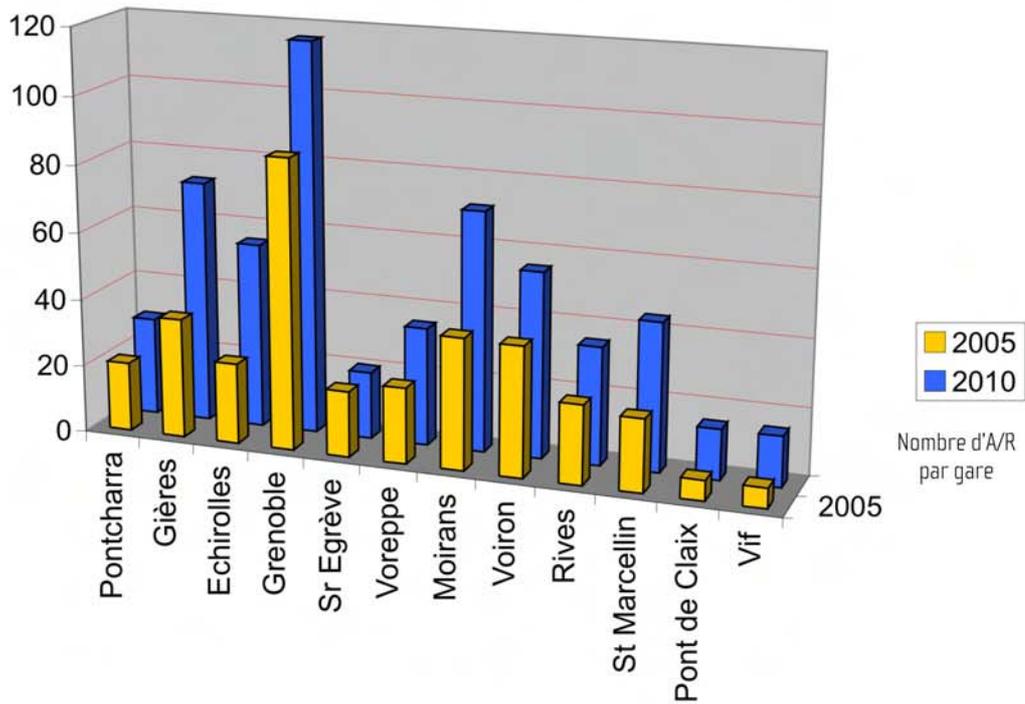




F

LE PROJET
DE PDU
2006-2012

Desserte cible en 2010 *ter*



1

DÉVELOPPER DES LIGNES DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANTES PERFORMANTES

L'organisation et le développement de chacun des trois réseaux desservant l'agglomération grenobloise et son bassin de déplacements (ferroviaire, Transisère et urbain) passent par une clarification du type d'offre à destination des utilisateurs potentiels.

Chaque réseau est hiérarchisé à partir de lignes fortes et structurantes et complété par une série de lignes secondaires ou de rabattement. Les actions sont donc menées simultanément de façon à développer l'offre structurante (territoires desservis et niveaux de service) et à organiser l'offre complémentaire.

L'offre globale de transport public résulte de l'offre combinée de ces réseaux ; cela implique une bonne organisation de l'articulation entre les lignes et les réseaux pour la plus grande facilité du voyageur et une économie raisonnable de l'ensemble des organisateurs. Cela ne va pas non plus sans la prise en compte et le développement de la complémentarité avec les autres modes de déplacements (du vélo à la voiture).

Le réseau ferroviaire

L'accessibilité ferroviaire de la région urbaine sera améliorée sur les 4 lignes Ter en réalisant un plan d'actions portant sur l'offre, les aménagements, les investissements en matériel roulant, et en poursuivant l'ensemble des études engagées sur l'amélioration du réseau structurant.

Cadencement sur l'ensemble des axes

L'objectif d'amélioration de la desserte périurbaine sur les parcours Rives - Grenoble, St Mar-

cellin - Chambéry et Grenoble - Veynes - Gap, sera atteint en s'appuyant sur la mise en place du cadencement et sur la diamétralisation des lignes.

Les objectifs de fréquence attendus sont de 20' en heure de pointe et de 30' en heures creuses pour les missions périurbaines entre Rives et Gières.

L'objectif du cadencement est d'améliorer pour l'usager la lisibilité de la desserte et de l'horaire pour l'ensemble des gares, de rendre systématiques et meilleures les correspondances toute la journée, et d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure.

L'ensemble du réseau régional sera cadencé début 2008, à infrastructure quasi-constante (seule la voie centrale de Gières aura été réalisée à cette échéance). L'augmentation des fréquences, rendue possible grâce aux infrastructures modernisées du sillon alpin sud, est programmée pour 2010.

La desserte-cible pour 2010 est :

- de 55 aller-retours entre Voiron et Grenoble (15' en heure de pointe)
- de 44 aller-retours entre St Marcellin et Grenoble
- de 29 aller-retours entre Pontcharra et Grenoble
- de 15 aller-retours entre Vif et Grenoble

Dans le même temps, la mise en œuvre du cadencement des liaisons inter-cités au départ de Grenoble vers Lyon, Valence, Chambéry et Gap améliorera notablement les dessertes inter-cités avec Lyon et les villes du sillon alpin.



Gare de Gières après aménagements de la troisième voie en 2007



TER grande capacité à deux niveaux

Modernisation du matériel roulant et aménagement des gares

Le renouvellement du matériel roulant et l'accroissement du nombre de places permettront d'offrir une plus grande capacité en places assises et un meilleur confort.

La région Rhône Alpes achète actuellement des rames TER à 2 niveaux, et procèdera à la rénovation de Rames Réversibles Régionales ou des voitures Corail, deux rames de 330 places sont mises en place depuis 2006.

Par ailleurs la composition des trains sera adaptée en fonction des fréquentations observées pour offrir un nombre de places assises en adéquation avec les flux de déplacements. La création et l'aménagement de gares et la réalisation des grands projets d'infrastructures sont nécessaires pour améliorer la performance de l'offre ferroviaire.

Le programme de modernisation des gares 2004-2009 concerne l'ensemble des axes, les lignes Grenoble-Chambéry et Bièvre-Saint Egrève sont en cours d'achèvement, les lignes Moirans-Valence et Grenoble-Gap sont programmées pour 2009. les réalisations portent essentiellement sur l'amélioration de l'information, de l'accueil, et de l'espace dédié aux voyageurs.

Par ailleurs sont prévus l'achèvement du pôle multimodal de Gières en 2007 et la création d'une nouvelle gare de proximité à Eybens, pour répondre à la demande de déplacements de cette partie du sud de l'agglomération où sont présents des pôles générateurs de déplacements importants.

Projets ferroviaires du 12e contrat de plan Etat Région et programme d'étude

Plusieurs actions nécessaires pour la généralisation du cadencement sont d'ores et déjà programmées, la création d'une 3ème voie en gare de Gières en 2007, puis le saut de mouton de Moirans et le doublement de la ligne Moirans-St Marcellin en 2010. Le saut de

mouton de Moirans consiste à décroiser les lignes de Valence et de Rives qui se cisailent à Moirans, le doublement de la ligne entre Moirans et St Marcellin est nécessaire car les nombreux passages en voie unique pénalisent aujourd'hui l'exploitation. Ces opérations permettront d'améliorer la capacité et la régularité de la ligne Valence - Grenoble et de mettre en place la diamétralisation des trains Rives-Gières.

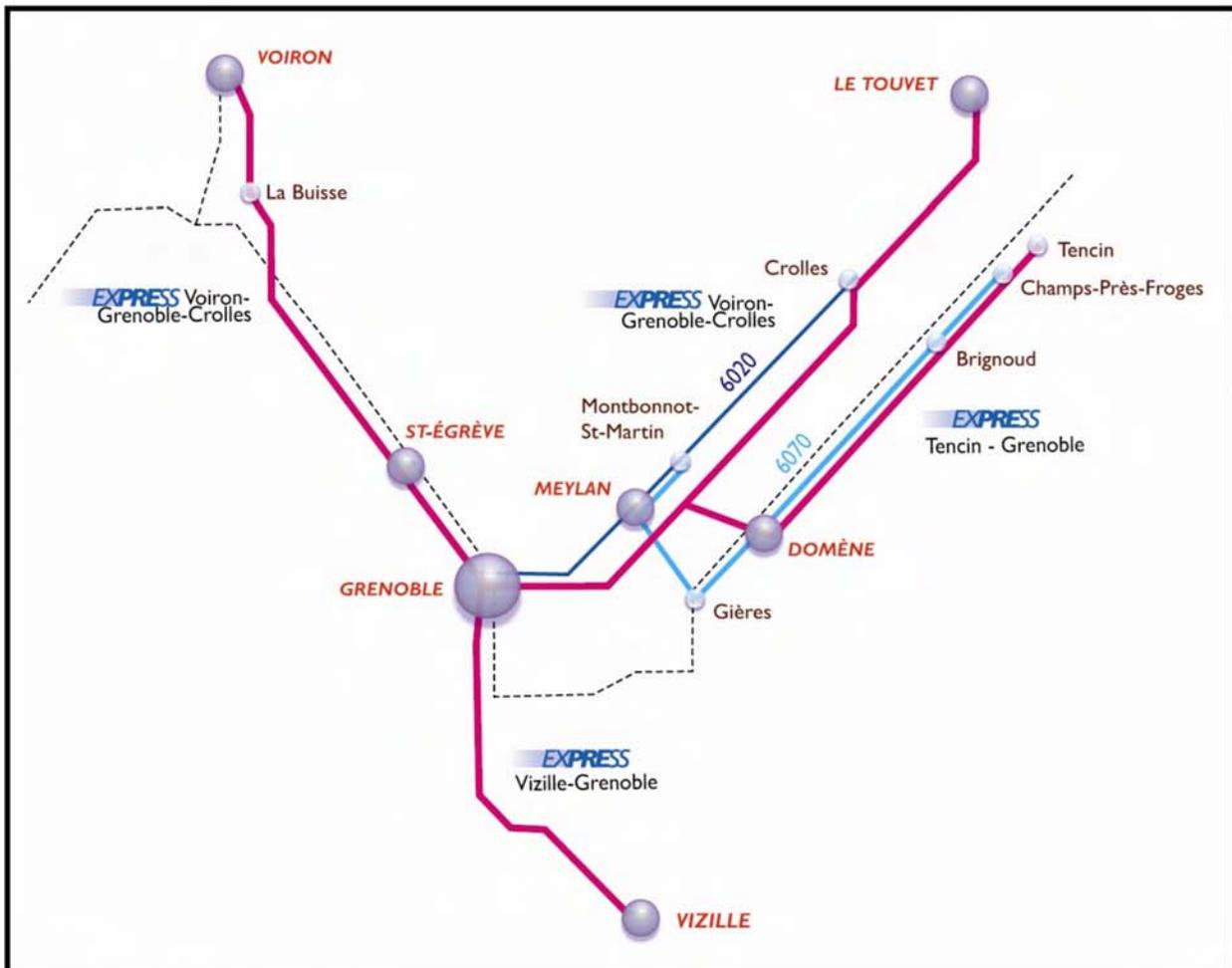
Pour la première fois les collectivités publiques territorialement concernées sont sollicitées pour participer financièrement à ces réalisations. Ainsi, les Conseils généraux de la Drôme et de l'Isère, la communauté d'agglomération du Pays Voironnais et la Métro financent ensemble 16 % de cette première phase estimée à 125 M€.

Mais pour continuer dans cet objectif de progression de l'offre après 2010, il est nécessaire d'engager parallèlement une étude pour la création d'une 3^e, voire d'une 4^e voie sur le tronçon commun entre Grenoble et Moirans.

Le programme d'études concernera également les autres branches de l'Y grenoblois, avec la modernisation de la ligne Gières-Montmélian, les études de tram train Vif-Vizille-Grenoble et Crolles-Grenoble, ainsi que l'étude de faisabilité des gares de St Martin d'Hères, Domène, Pont de Claix le Canton, ou autres, et le déplacement de la gare de Vif.



Aménagements des bandes d'arrêt d'urgence (BAU) en voies spécialisées partagées



Source : Conseil général de l'Isère

Le réseau Transisère

Le plan d'actions envisagé par le Conseil général de l'Isère pour développer le réseau routier d'autocars s'organise autour de quatre objectifs :

- réorganiser le réseau Transisère
- compléter le réseau de lignes express
- améliorer la qualité de service
- créer des voies réservées

Renforcement de l'attractivité des lignes périurbaines

Le développement de l'offre envisagé sur certaines lignes périurbaines permettra d'améliorer les accès à l'agglomération grenobloise.

Différentes études de restructuration ciblées par secteur géographique ont été menées en 2004 et 2005 et sont en cours de concertation. L'objectif recherché par ces restructurations est d'améliorer la lisibilité des lignes et d'accroître la performance proposée à l'usager interurbain.

- Les lignes 6010/6050/6051 en provenance de Chamrousse et Uriage seront partiellement rabattues sur le pôle multimodal de Gières en 2006 - 2007,
- Les lignes en provenance de la Bièvre seront restructurées en 2007
- La ligne 7150 assurant la liaison Voiron Grenoble sera réorganisée en concertation avec la CAPV et le SMTC à partir de 2007
- Les lignes circulant entre Vizille et Grenoble seront intégrées dans une offre express à partir de 2007
- Dans un horizon à définir, les lignes périurbaines 5100-Vercors et 7000/7140-Chartreuse seront restructurées en renforçant leur itinéraire principal éventuellement complété par un service de transport à la demande, en étudiant les opportunités offertes par le rabattement sur le réseau de tramway.
- L'organisation des lignes express ainsi que leur itinéraire commun en ville seront optimisés afin de constituer un réseau à part entière.

Pour continuer à améliorer les temps de parcours et la régularité des lignes en cas de congestion des voiries, et proposer ainsi un véritable cadencement du réseau, le Conseil général poursuivra la création de voies réservées sur autoroute :

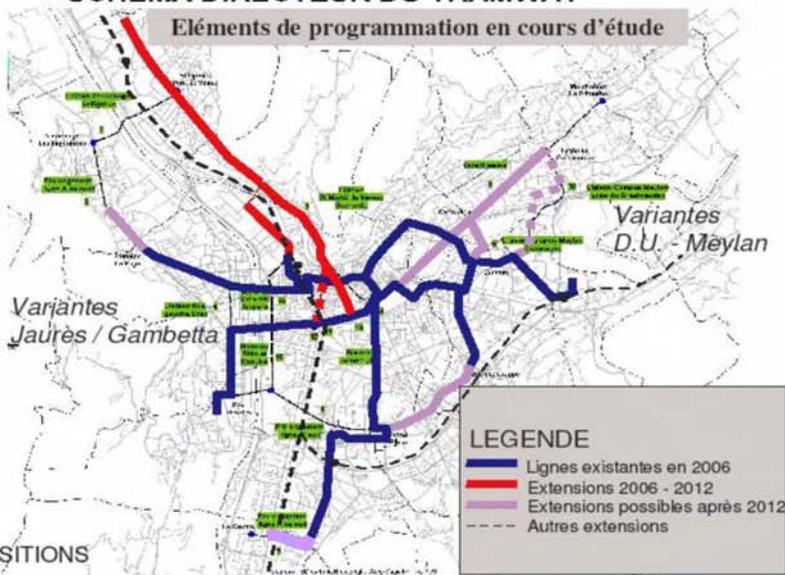
- entre St Egrève et le pont haubané sur A48 : 2007
- entre Montbonnot et Meylan sur A41: 2010
- du Péage de Voreppe à St Egrève : 2010

Ces actions cumulées permettront de proposer à l'usager un service de transports collectifs périurbain de qualité, et réellement attractif, en offrant des liaisons plus attractives entre l'agglomération grenobloise et les pôles de vie et d'activité du département.



SCHÉMA DIRECTEUR DU TRAMWAY

Éléments de programmation en cours d'étude



PROPOSITIONS

Les transports en commun urbains

Développement du réseau tramway

Le développement du maillage du réseau d'axes lourds se poursuivra avec la mise en œuvre des décisions votées par le SMTC :

- La ligne D qui reliera le domaine universitaire et la ZAC centre de St Martin d'Hères sera mise en service au 2e semestre 2007, conformément au programme Tram 3.
- Le prolongement de la ligne B sur le polygone scientifique sera réalisé en 2009, et permettra de desservir ce secteur économique en plein développement, notamment depuis l'ouverture du pôle Minatec qui accueille plus de 2000 emplois.
- La ligne E Grenoble-le Fontanil est prévue pour 2011, elle sera complétée d'un barreau de connexion avec la ligne C soit par Gambetta, soit par Jean Jaurès. La connexion au niveau d'Albert 1^{er} de Belgique avec la ligne A sera également étudiée.
- Au delà de 2012, la ligne A sera prolongée à Pont de Claix le Canton et à Sassenage les Engièrès.

Poursuite des actions redynamisant le réseau bus structurant

Sur le réseau structurant, le SMTC poursuivra les actions de redynamisation visant à améliorer les performances et la compétitivité des lignes majeures de l'agglomération et les actions de restructurations sur des secteurs ciblés.

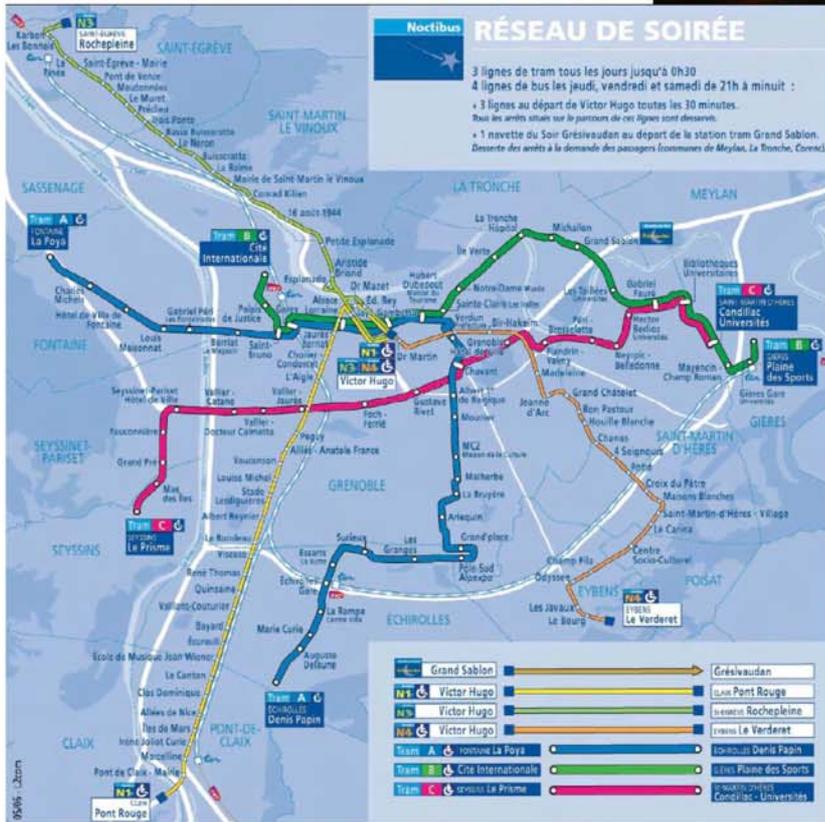
La ligne 1, première ligne du réseau en terme de fréquentation, sera renforcée afin d'accueillir un nombre de voyageurs toujours plus important, en agissant sur la capacité et la fréquence et en complétant la voie réservée sur le secteur du Rondeau. La ligne 1 sera prolongée jusqu'à Varcès-Allières et Risset à une date qui reste à préciser.

Pour répondre à la demande croissante de déplacements de périphérie à périphérie, il est intéressant de renforcer l'attractivité des lignes de rocade. Pour cela, la fréquence des lignes de rocade 11 et 23 sera augmentée, pour égaler celle de la ligne 26, actuelle ligne de rocade interne. Le tracé de ces lignes sera modifié :

- La ligne 11 pourrait être prolongée jusqu'à Meylan en réalisant un pont sur l'Isère à partir du campus. Cet aménagement sera à examiner en articulation avec une étude sur le prolongement nord de la ligne D pour optimiser les liaisons inter-rives. Le prolongement de la ligne 11 préfigurerait ainsi l'extension nord de la ligne D.
- La ligne 23 pourrait être connectée à la gare de Gières.

Les communes de Vif, Varcès-Allières et Risset, St Paul de Varcès et le Gua sont intégrées au PTU depuis janvier 2004, les liaisons entre ces communes et l'agglomération doivent dorénavant être développées compte tenu des attentes de la population sur l'offre de transport en commun.

La restructuration des lignes 17, 18, 19, coordonnée avec les lignes 1 et 10, sera réalisée en 2006/2007 pour améliorer leur attractivité. Elle portera sur le tracé des lignes, la fréquence mais aussi sur la réalisation d'aménagements et à la réalisation de pôles d'échange.



	août	septembre	octobre	novembre	décembre	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet
1	L	1 J	1 S	1 M	1 V	1 D	1 Me	1 M	1 S	1 L	1 J	1 S
2	M	2 V	2 D	2 M	2 V	2 D	2 Me	2 M	2 S	2 L	2 J	2 D
3	Me	3 S	3 L	3 M	3 V	3 D	3 Me	3 M	3 S	3 L	3 J	3 L
4	J	4 D	4 M	4 V	4 D	4 Me	4 S	4 S	4 M	4 J	4 D	4 M
5	V	5 L	5 Me	5 S	5 L	5 J	5 D	5 D	5 Me	5 V	5 L	5 Me
6	S	6 M	6 J	6 D	6 M	6 V	6 L	6 L	6 J	6 S	6 M	6 J
7	D	7 Me	7 V	7 L	7 M	7 S	7 M	7 V	7 V	7 D	7 Me	7 V
8	L	8 J	8 D	8 M	8 J	8 D	8 Me	8 M	8 S	8 L	8 J	8 S
9	M	9 V	9 L	9 Me	9 V	9 D	9 J	9 V	9 D	9 M	9 V	9 D
10	Me	10 S	10 L	10 M	10 S	10 M	10 V	10 V	10 L	10 Me	10 S	10 L
11	J	11 D	11 M	11 V	11 D	11 Me	11 S	11 S	11 M	11 J	11 D	11 M
12	V	12 L	12 Me	12 V	12 L	12 J	12 D	12 D	12 Me	12 V	12 L	12 Me
13	S	13 M	13 J	13 D	13 M	13 V	13 M	13 L	13 J	13 S	13 M	13 J
14	D	14 Me	14 V	14 L	14 M	14 S	14 M	14 M	14 V	14 D	14 Me	14 V
15	L	15 J	15 S	15 M	15 J	15 D	15 Me	15 Me	15 S	15 L	15 J	15 S
16	M	16 V	16 L	16 Me	16 V	16 D	16 J	16 V	16 D	16 M	16 V	16 D
17	Me	17 S	17 L	17 M	17 S	17 M	17 V	17 V	17 L	17 Me	17 S	17 L
18	J	18 D	18 M	18 V	18 D	18 Me	18 S	18 S	18 M	18 J	18 D	18 M
19	V	19 L	19 Me	19 V	19 L	19 J	19 D	19 D	19 Me	19 V	19 L	19 Me
20	S	20 M	20 J	20 D	20 M	20 V	20 L	20 L	20 J	20 S	20 M	20 J
21	D	21 Me	21 V	21 L	21 M	21 S	21 M	21 M	21 V	21 D	21 Me	21 V
22	L	22 J	22 S	22 M	22 J	22 D	22 Me	22 Me	22 S	22 L	22 J	22 S
23	M	23 V	23 L	23 Me	23 V	23 D	23 J	23 V	23 D	23 M	23 V	23 D
24	Me	24 S	24 L	24 M	24 S	24 M	24 V	24 V	24 L	24 Me	24 S	24 L
25	J	25 D	25 M	25 V	25 D	25 Me	25 S	25 S	25 M	25 J	25 D	25 M
26	V	26 L	26 Me	26 V	26 L	26 J	26 D	26 D	26 Me	26 V	26 L	26 Me
27	S	27 M	27 J	27 D	27 M	27 V	27 L	27 L	27 J	27 S	27 M	27 J
28	D	28 Me	28 V	28 L	28 M	28 S	28 M	28 M	28 V	28 D	28 Me	28 V
29	L	29 J	29 S	29 M	29 J	29 D	29 Me	29 Me	29 S	29 L	29 J	29 S
30	M	30 V	30 L	30 Me	30 V	30 L	30 J	30 V	30 D	30 M	30 V	30 D
31	Me		31 D	31 M	31 S	31 M		31 V		31 Me	31 V	

Différentes période de fonctionnement du réseau



La circulation des bus en centre ville doit être améliorée et optimisée, avec la création de voies réservées, le décroisement des itinéraires, la recherche d'itinéraires alternatifs pour les courses non-commerciales.

Pour cela, le SMTC engage dès 2006 une étude d'amélioration de la vitesse commerciale qui permettra de dresser la liste d'actions à réaliser dans la période 2006-2012.

Plusieurs voies réservées aux bus sont déjà prévues :

- sur l'avenue G. Péri en entrée de Gières en 2006
- sur l'avenue centrale du domaine universitaire en 2006
- au niveau du Rondeau sur la ligne 1 à une date à préciser

Un programme d'amélioration de la circulation bus sur l'avenue Ambroise Croizat à St Martin d'hères est également à l'étude, des réflexions sont à engager sur la rue Lesdiguières et sur l'A 480 en sortie de Grenoble.

Enfin le SMTC étudie l'application du principe innovant du BHNS (bus à haut niveau de service) sur le réseau structurant. Ce concept consiste à appliquer à une ligne de bus les grands principes qui font le succès du tramway à savoir :

- un niveau de service attractif en terme de vitesse, d'amplitude, de fréquence,
- une infrastructure de qualité en site propre dotée de stations confortables,
- un matériel roulant récent (bus ou trolley-bus) doté éventuellement d'un système de guidage,
- une identification forte de la ligne dans le réseau.

On peut considérer que le SMTC avec restructuration de la ligne 1 a devancé ce concept de BHNS désormais appliqué dans de nombreuses agglomérations françaises.

Améliorations constantes de l'ensemble du réseau

Au delà du réseau structurant il est nécessaire d'améliorer l'attractivité de l'ensemble des lignes, de faire progresser l'offre de manière

spatiale et temporelle, de développer des projets complémentaires afin d'offrir aux habitants des 26 communes de l'agglomération un véritable choix alternatif à la voiture individuelle.

Les enjeux se situent dans la définition d'une nouvelle offre complétant la base structurante existante, soit dans des périodes identifiées comme sensibles comme les vacances scolaires, le début de soirée et la nuit, soit sur des secteurs géographiques ciblés comme les zones d'activité économique excentrées ou dispersées, les zones d'habitat peu denses, les franges de l'agglomération.

Les périodes de vacances scolaires. Actuellement la fréquence diminue sur le réseau pendant les périodes de « petites vacances scolaires », ou « période verte » ce qui est peu lisible et difficilement acceptable pour les salariés. Aussi dans certaines zones d'activités la fréquence des lignes reste identique selon les périodes pour ne pas pénaliser les salariés, c'est le cas de la ligne Inovalée et de la ligne 12. Le SMTC étudiera dès 2007-2008 si ces dispositions expérimentales peuvent être développées sur d'autres lignes, sur l'ensemble du réseau.

Le réseau de soirée. Les 3 lignes du réseau tramway fonctionneront tous les jours jusqu'à 1h du matin à partir de la fin 2006. Le réseau Noctibus constitué de 3 lignes N1 N2 et N4 circulant les jeudis, vendredis et samedis, sera développé et étendu à d'autres jours, voire à tous les jours de la semaine en fonction de la réactivité de la clientèle.

Le prolongement d'horaires sur certaines lignes régulières ainsi que l'adaptation des horaires à une demande de « début de soirée » seront également à l'étude dès 2007, afin de définir les solutions pour pallier à la chute de la part modale des transports en commun après 19heures.



Desserte des zones peu denses : Ligne 56 au Chatelard

Desserte des zones peu denses : Ami'Bus des hauts de Corenc



Tarification senior appliquée aujourd'hui sur le réseau TAG

Les seniors

Abonnement Emeraude

Gratuit

- Ce titre annuel donne l'accès gratuit à l'ensemble du réseau : du lundi au samedi de 8h30 à 11h30, de 13h30 à 17h00 et après 19h30 ; dimanches et jours fériés, toute la journée.
- Réservé aux personnes de plus de 65 ans ou aux personnes de 60 ans et plus en cas d'inaptitude définitive au travail selon la législation de la Sécurité Sociale, d'invalidité permanente (à partir de 75 %), pour les anciens déportés et internés de guerre bénéficiant d'une retraite anticipée.
- Dans les 2 cas, vous devez être résident de l'une des 26 communes de la Métro.

Comment l'obtenir ?
 Selon votre lieu de résidence, la demande s'effectue en mairie ou en agence commerciale TAG (renseignements AlloTAG : 0 820 48 6000) sur présentation d'un justificatif de domicile de moins de 3 mois et d'une pièce d'identité.



Les zones peu denses. Parmi les 26 communes de l'agglomération, existent des « zones peu denses » voire très peu denses, zones plus ou moins éloignées du centre-ville et à faible densité de population pour lesquelles une desserte spécifique est la plus adaptée. Il existe aujourd'hui pour ces secteurs un réseau Ami'bus et des navettes. À partir du bilan de fonctionnement de ces lignes et au vu de l'analyse de nouvelles demandes le SMTC pourrait proposer de développer un projet de transport à la demande (TAD), dont les modes de fonctionnement restent à préciser. Ce TAD serait basé sur un principe de rabattement sur des lignes fortes du réseau tramway et bus ou sur les gares, et en complément d'une desserte fine assurée par un matériel adapté.

Le matériel roulant. Dans un contexte d'augmentation des prix des hydrocarbures et devant les difficultés rencontrées par les bus au gaz qui n'offrent pas les performances espérées, le SMTC étudie la réintroduction du trolleybus dans l'agglomération.

Une pré-étude de cas a été menée conjointement par le SMTC et EDF en 2006 sur la ligne 1 et a montré que le coût d'investissement se révélait deux à trois fois supérieur à une solution gasoil mais que sur une période de 20 ans le trolleybus était financièrement plus avantageux.

Le SMTC va lancer un marché d'étude afin de définir plus précisément la pertinence du trolleybus et ses possibilités de réintroduction sur certaines lignes, 1, 31, 32, dans la perspective d'une mise en service à partir de 2008.

Par ailleurs le SMTC poursuit le renouvellement de son parc bus avec un matériel totalement accessible répondant aux normes européenne de plus en plus strictes en terme de rejets (norme euro 4 en 2005/2006, norme euro 5 en 2008/2009).

Maintien d'une tarification adaptée

Le SMTC poursuivra à partir de 2006 une politique tarifaire attractive et adaptée aux différentes catégories d'usagers, les scolaires qui représentent la clientèle de demain et qu'il convient de fidéliser dès aujourd'hui, les étudiants qui sont très sensibles au coût du trajet et qui sont très facilement tentés par la voiture, les actifs qui restent la principale cible du transfert modal.

Des réflexions sont en cours sur l'adaptation des tarifs en direction d'autres types de clients, comme les seniors, les abonnés du service autopatage ou en fonction des usages.

Les actions engagées sur la tarification seront élaborées en coordination avec les partenaires du SMTC, dans la perspective du développement d'une tarification multimodale.

Poursuite de l'accessibilité du réseau partout et pour tous

Afin de parfaire l'accessibilité du réseau TAG qu'il souhaite rendre à «100 % accessible pour le plus grand nombre », le SMTC a l'ambition de répondre à ces deux objectifs à l'échéance du PDU 2006-2012.

L'accessibilité généralisée est un objectif que le SMTC s'est fixé bien avant la promulgation de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, qui fixe à 2015 la date de mise en accessibilité des réseaux de transports.

L'ensemble de la politique d'accessibilité est précisée dans l'« annexe accessibilité du PDU »



Fort de 20 ans d'une politique volontariste en matière d'accessibilité, le SMTC souhaite offrir un réseau totalement accessible dès 2012 en poursuivant le programme de mise en accessibilité des arrêts de bus pour étendre progressivement le réseau de lignes de bus accessibles en complément du réseau de tramway déjà totalement accessible.

Afin que l'offre de transports en commun bénéficie au plus grand nombre, le SMTC œuvre à une meilleure prise en compte de tous les types de handicap, qu'ils soient moteurs, sensoriels, cognitifs ou psychiques. Grâce à une étroite collaboration avec les associations représentatives de handicapés, le SMTC poursuivra ses efforts pour apporter des réponses adaptées à chaque type de handicap et à chaque entrave à l'accessibilité aux transports en commun.

Le réseau grenoblois est déjà une référence mondiale en matière d'accessibilité des transports collectifs, 1er tramway à plancher bas, autobus au plancher surbaissé, annonces sonores des arrêts, ces innovations participent à l'amélioration de la qualité globale du réseau, d'ailleurs en 2003 lors de la conférence des ministres des transports de l'union européenne il a été décerné un prix au SMTC pour récompenser ses efforts constants dans ce domaine.

Enfin, le SMTC travaillera de concert avec ses autres partenaires pour que la chaîne de l'accessibilité ne soit pas interrompue. La voirie, les grands équipements ou encore les autres réseaux de transports sont autant de maillons qu'il est nécessaire de considérer dans une approche globale d'accessibilité étendue à l'ensemble de la chaîne de déplacement.

La qualité du réseau

Pour assurer sur le réseau de l'agglomération grenobloise une qualité de service optimale, la Semitag s'est engagée lors de la signature en 2005 de la délégation de service public sur la mise en place d'un plan qualité ayant pour objectif d'accroître la fréquentation du réseau et d'améliorer de manière continue la qualité du service. Ce dispositif comprend un suivi permanent de l'ensemble des lignes selon différents critères tel que la ponctualité, la fiabilité, la propreté, l'accueil, le confort. L'accessibilité du réseau sera également évaluée dans ce cadre.

Pour mieux répondre
à vos attentes,
la ligne 12
adapte son itinéraire
et augmente sa fréquence.

**Vous travaillez dans l'une
des zones d'activités
d'Eybens ou d'Echirolles ?**

Du lundi au samedi, une correspondance directe
entre la gare d'Echirolles et les zones d'activités des
Poulardes, des Essarts, des Granges Sud, de Sud galaxie
et des Ruires Sud.

Des correspondances avec les lignes TER
SNCF en gare d'Echirolles, aux heures de
pointe.

Des correspondance
avec la ligne A (stations Pôle sud Alpeexpo
et Echirolles gare) et avec de nombreuses
lignes de bus (11, 13, 23 et 32).

Un arrêt de bus "Echirolles Gare"
situé rue de Provenances, au même
niveau que le quai SNCF en
direction de Glères - Chambéry.

Des temps de parcours rapides
depuis la gare d'Echirolles
vers les zones d'activités :

- ZI des Poulardes : 9 minutes
- ZI Galaxie Sud : 2 minutes
- ZI Les Ruires sud - arrêt
République : 10 minutes.



2

FAVORISER LA COMPLÉMENTARITÉ DES RÉSEAUX ET L'INTERMODALITÉ

Complémentarité des transports en commun

Considérés individuellement, les différents systèmes de transport présentent des prestations de qualité indéniable. Toutefois, la complexité d'usage et de nombreux dysfonctionnements découragent souvent le client qui souhaite utiliser plusieurs modes lors d'un même parcours. Ces questions se situent au cœur même de la problématique des plans de déplacements urbains dont l'approche globale et intermodale doit permettre de passer de systèmes juxtaposés à des systèmes coordonnés, voire même intégrés.

En agissant mieux sur l'intermodalité, grâce à des actions coordonnées sur l'offre existante, l'organisateur des transports placera l'utilisateur au cœur du système.

De plus, les coûts de certaines de ces mesures sont en général infimes en comparaison des investissements lourds nécessaires à l'augmentation de l'offre et au développement de nouveaux projets.

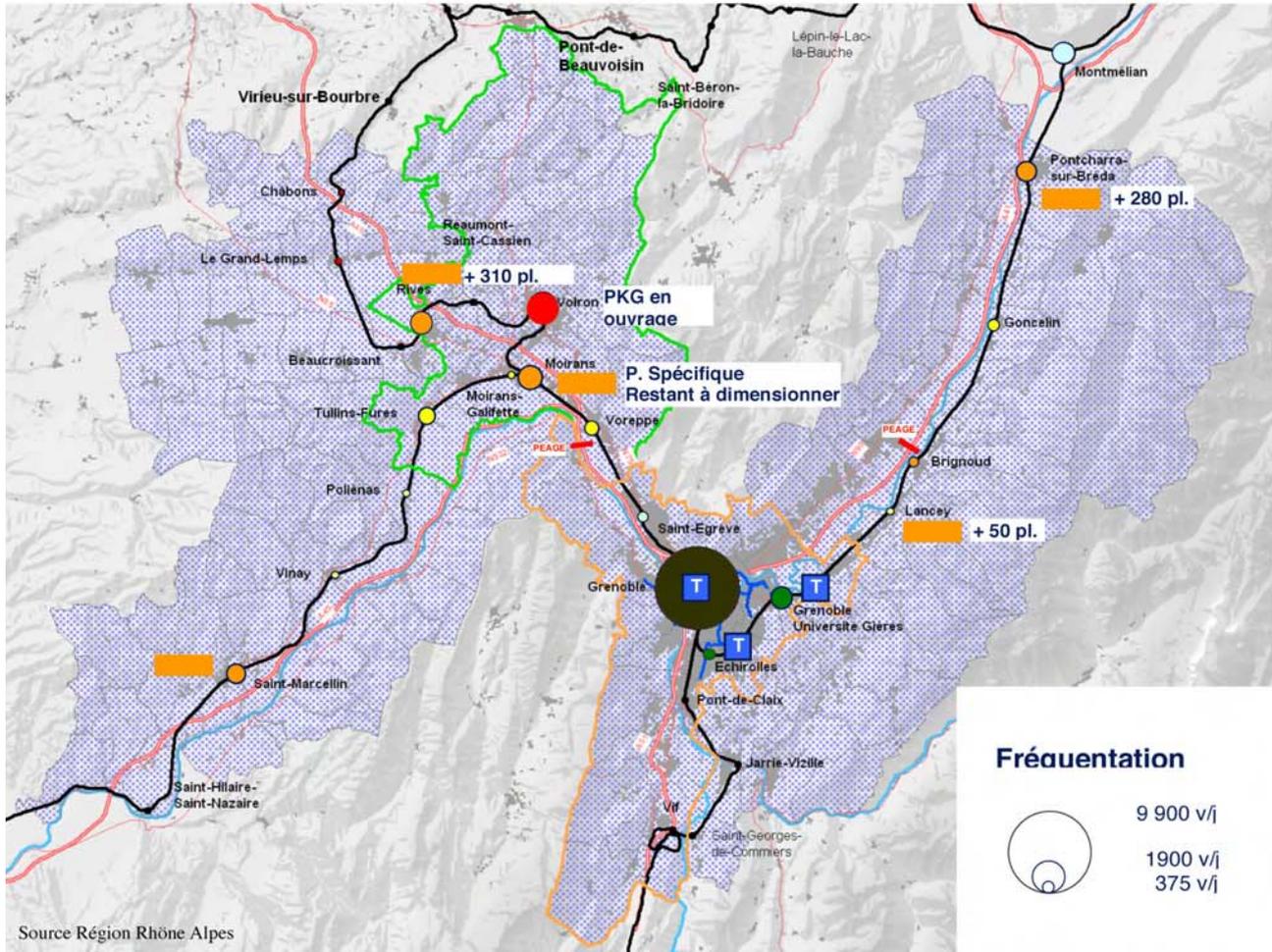
La conception et l'évolution des lignes de chaque réseau ne peut dorénavant se faire sans prendre en compte les offres des autres réseaux. Concrètement il s'agit d'assurer une meilleure coordination des grilles horaires, sans oublier l'information croisée. La qualité de la gestion des correspondances devra être améliorée, notamment en cas de correspondance entre lignes ferrées ou structurantes avec les autres lignes.

Ceci implique des procédures partenariales régulièrement activées et une coordination accrues entre exploitants tel que prévu dans le cadre de la GMCD.

Les objectifs à envisager pour développer la complémentarité sont dès 2007 :

- coordonner les horaires : correspondances train-bus ou tram en gares, correspondances tram-bus, car-train
- présenter une information commune et cohérente : fiches horaires, sites internet

Pour cela il est nécessaire de créer rapidement des groupes de travail adaptés, composés des autorités organisatrices et des exploitants.



Fonctions des Gares du PTU du SMTC

Fonction	Connexions et organisation des correspondances avec les TC	Tarifcation des parkings
● Pôle d'échange inter-régional	↔ TAG TAG-T Réseau TAG (bus et tramway)	↔ places payantes
● Pôle d'échange TER - Tramways	↔ TAG TAG-T Réseau TAG (bus et tramway)	↔ places P+R TAG
○ Gare de proximité du PTU	↔ TAG Réseau TAG (bus)	↔ places gratuites

Gares du péri-urbain hors PTU

● Pôle d'échange régional	↔ TCU CG38 Réseau TCU local + Réseau du CG38	↔ places payantes
● Pôle de rabattement	↔ TCU CG38 Réseau TCU local + Réseau du CG38	↔ places gratuites
● Gare de proximité	↔ Réseau TCU local + Réseau du CG38	↔ places gratuites

Les pôles d'échange et espaces de correspondance

En liaison avec les projets de transports en commun, il est nécessaire de prolonger les aménagements aux espaces d'intermodalité, en cohérence avec les préconisations destinées aux vélos et aux piétons.

Hiérarchisation des pôles d'échanges

Différents niveaux de pôles d'échanges peuvent être distingués selon leur localisation et leur niveau de desserte :

- pôles d'échanges régionaux : Gares de Grenoble et de Voiron, fort niveau de desserte ferroviaire, desserte intercity et nationale à Grenoble (ce qui la hausse au niveau inter-régional), desserte par transport routier structurant urbain et interurbain
- gares de rabattement : Moirans, Rives, St Marcellin et Brignoud, gares favorisant le rabattement en voiture, de type P+R, desserte Transisère
- gares d'échanges tramway : Gières et Echirolles, gares d'agglomération possibilités d'intercity, forte desserte régionale, desserte urbaine tramway
- gares de proximité : autres gares ou haltes ferroviaires, au moins desserte de lignes locales (St-Egrève, Pont-de-Claix, Vif, projet à Eybens)

Cette hiérarchie partagée implique la mise à niveau de services indispensables pour assurer convenablement les fonctions attendues, l'accessibilité au pôle d'échanges des modes en correspondance avec le train, le traitement et l'équipement des espaces en correspondance. Plusieurs actions sont à programmer :

- l'amélioration de la signalétique qui consiste à mieux orienter les usagers sur les différents types de dessertes, à proposer des plans mieux organisés et communs à l'ensemble des modes et
- l'harmonisation des horaires de chaque réseau pour réduire les temps d'attente.
- l'extension de l'information dynamique,

c'est-à-dire la diffusion en temps réel des horaires de l'ensemble des réseaux

- la généralisation de l'accessibilité, sous des formes adaptées à chaque réseau.

La question spécifique de la Gare de Grenoble

Le réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Grenoble est actuellement en cours d'étude pour prendre en compte l'évolution des lignes de tramway, de la desserte car et bus et l'évolution de l'urbanisation du secteur d'Europôle.

La question de la Gare routière et des rabattements Transisère/urbain

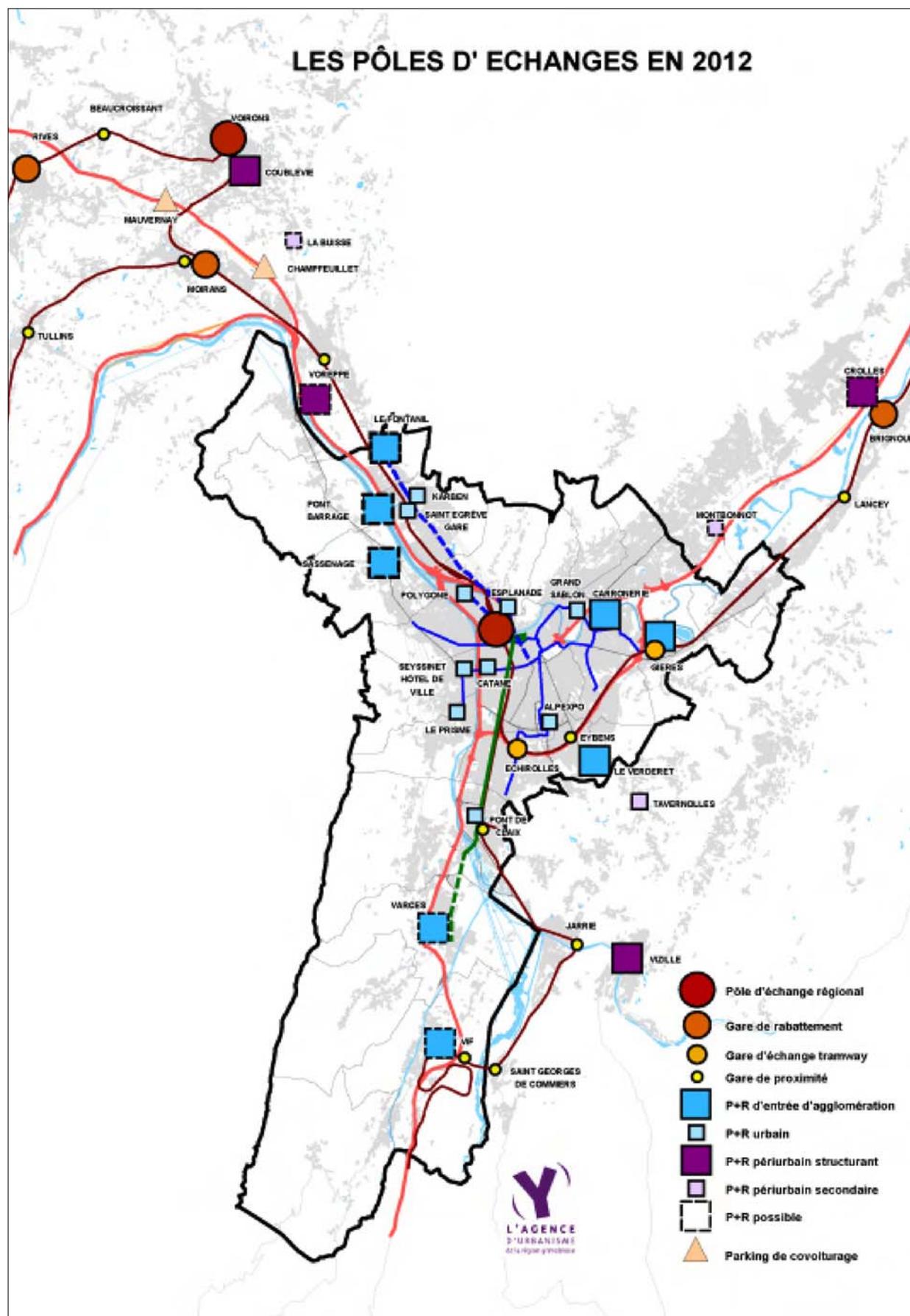
La desserte systématique et historique de la gare par les lignes Transisère desservant Grenoble est aujourd'hui remise en question du fait de la redondance avec une offre urbaine largement dimensionnée au centre ville.

Les études en cours concernent à la fois les fonctions d'échanges à assurer avec la gare SNCF et d'éventuelles diamétralisations de lignes Transisère qui ne passeraient plus systématiquement à la Gare, la recherche de nouveaux points de rabattement qui pourraient être développés sur le réseau urbain, par exemple à La Poya.

Les autres pôles d'échanges urbains

Le système urbain dispose également de ses pôles d'échanges entre lignes TAG, outre le dispositif du centre ville autour des places Victor Hugo, Verdun et Vaucanson, d'autres pôles d'échanges urbains sont à reconsidérer, notamment les terminus tram.

LES PÔLES D' ECHANGES EN 2012



Les parcs-relais

Le développement des parcs relais a été poursuivi par le SMTC pendant la période de travaux de Tram 3 avec des résultats encourageants. Leur pertinence est à présent confirmée que ce soit en zone périurbaine à proximité des gares ou de lignes express, comme aux abords de l'agglomération, en amont des zones de congestion et en connexion avec des axes lourds de transports en commun.

Les conditions de réussite des parcs relais sont nombreuses, mais leur développement doit être avant tout accompagné de restrictions de circulation en centre ville, autrement le taux d'utilisation de ces parcs sera faible. Un parc relais doit bénéficier d'une bonne accessibilité en voiture, offrir à l'utilisateur des services tels que la tarification combinée, le gardiennage et la sécurité, et surtout lui permettre de réaliser un temps de parcours en transports en commun meilleur qu'en voiture individuelle.

On peut distinguer trois sortes de P+R selon leur localisation par rapport à la congestion et leur distance par rapport au centre de l'agglomération :

- Les P+R périurbains de rabattement : très en amont de la congestion, connectés à la desserte ferroviaire ou à des lignes express Transisère, drainant des secteurs en périurbain, organisés par la région, le département ou l'AOTU concernée
- Les P+R d'entrée d'agglomération : juste en amont des points de congestion, desservis par des lignes structurantes urbaines ou Transisère
- Les P+R urbains : en zone urbaine congestionnée, desservis par le réseau urbain, pouvant également remplir des fonctions urbaines de stationnement

Dans ou autour des P+R un certain nombre de fonctions peuvent être combinées : outre l'association de parcs à vélos, des opportunités peuvent être envisagées, par exemple avec des parkings de supermarchés selon des protocoles à mettre au point.

La tarification des P+R devrait être incitative, gratuite en périphérie éloignée, puis plus chère en se rapprochant du centre de l'agglomération, et également adaptée aux usages : covoiturage, vélo.

Dans le cadre des projets de transports collectifs urbains en cours, plusieurs parcs-relais supplémentaires pourront être aménagés d'ici 2012 :

- au Polygone avec le prolongement de la ligne B (2009)
- à Saint-Egrève et au Fontanil dans le cadre de la création de la ligne E (2011)
- à Varcès avec le prolongement de la ligne 1 d'autres seront étudiés : Sassenage, Eybens, et dès 2007 une étude pourrait être lancée pour améliorer l'attractivité des P+R de la Carronnerie, Karben et Esplanade.

Enfin, le programme sera complété par la création de parcs-relais périurbains : en plus du travail actuellement mené autour des gares par la région. En effet, le département et les AOTU périurbaines envisagent la création de P+R, notamment à Montbonnot, à Vizille et projettent la création d'un pôle d'échanges structuré à Crolles dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle AOTU, et sur le périmètre de la CAPV.



La tarification et la billettique

Une première charte d'interopérabilité a permis aux autorités organisatrices présentes sur le bassin grenoblois de mettre en place plusieurs dispositifs tarifaires destinés à simplifier le parcours du client urbain ou périurbain passant du réseau TER au réseau TAG ou Transisère. Ces dispositifs se sont appuyés sur des supports billettiques présentant des niveaux de développement différents selon les réseaux.

En 2005, une nouvelle charte élargie à l'ensemble du territoire de la région Rhône Alpes a été signée, sur la base des travaux déjà accomplis sur le bassin grenoblois.

Cette charte confirme la volonté partagée de la Région Rhône-Alpes, du Conseil général, du SMTC, des partenaires du bassin grenoblois et des bassins de vie voisins, de favoriser l'utilisation des transports collectifs en facilitant la multimodalité par le développement, l'harmonisation et la pérennisation des accords de développement tarifaires entre réseaux basés sur la compatibilité des systèmes billettiques.

L'objectif est d'offrir à l'utilisateur la possibilité de passer d'un réseau à l'autre avec une carte de transport unique, reconnue par tous les systèmes billettiques, et de favoriser une démarche unique pour l'achat des titres de transport et des services associés comme la location de vélos, le stationnement, le covoiturage, l'auto-partage.

Pour ce faire, les réseaux partenaires devront moderniser leurs systèmes billettiques voire s'équiper de nouveaux systèmes compatibles entre eux.

Avant de pouvoir mettre en place une interopérabilité satisfaisant l'ensemble des partenaires, il sera nécessaire de trouver à court-terme des accords intermédiaires qui améliorent les dispositifs existants et permettent notamment l'acceptabilité des titres unitaires de tous sur chacun des réseaux de l'agglomération.

Aujourd'hui, plusieurs projets sont en cours :

- le conseil général de l'Isère mène un projet billettique complètement sans contact pour un déploiement sur l'ensemble du réseau Transisère en 2008
- la région Rhône Alpes a lancé en décembre 2005 la carte « OÙRA » comme support de titres communs aux réseaux TER et TAG, elle sera développée d'ici 2009 pour être le support multimodal unique régional.
- le SMTC effectuera sur le système billettique TAG les adaptations liées à l'évolution des normes d'interopérabilité, et développera de nouvelles fonctions : module d'achat sur internet et téléphone portable.

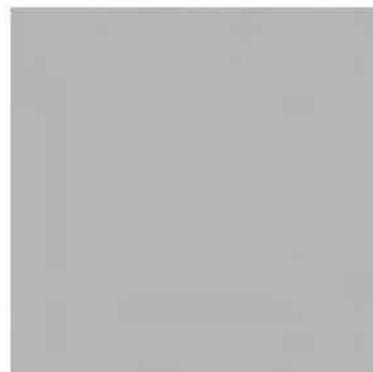
Rhône-Alpes ^{Région}



Plus proche de vous !



Grésivaudan



La communauté de transports

Aujourd'hui, le bassin d'emploi de l'agglomération grenobloise s'étend bien au-delà des limites des 26 communes incluses dans le périmètre des transports urbains sur lequel le SMTC a compétence à organiser les transports en commun.

Trois autres autorités organisatrices de transports collectifs interviennent sur la région urbaine grenobloise :

- le conseil régional Rhône-Alpes, pour les dessertes ferroviaires régionales, TER, intercités et périurbaines.
- le conseil général de l'Isère pour les dessertes routières par autocars du réseau Transisère.
- la communauté d'agglomération du Pays Voironnais.

Une quatrième autorité organisatrice est en cours de création dans le Pays du Grésivaudan de Montbonnot à Pontcharra avec comme objectif de mise en place effective, janvier 2007.

L'utilisateur des transports en commun qui souhaite se déplacer d'un secteur à un autre du train au tram, ou du train au car, se heurte malgré une nette amélioration depuis le vote du PDU en 2000 encore à de nombreuses difficultés :

- une offre mal adaptée,
- une information disparate et complexe,
- des tarifications encore distinctes pour chaque mode de transport, Transisère, TAG, TER, CAPV.

La création d'une "communauté de transports" avec pour objectif l'harmonisation des politiques de transport sur la région urbaine grenobloise a été lancée. Ce projet, qui figure dans le PDU et le schéma directeur a fait l'objet d'un protocole d'accord en 2002, mais des obstacles, administratifs et fiscaux notamment, n'ont pas permis d'aller au-delà.

En conséquence, la coopération entre les différentes autorités organisatrices se fait aujourd'hui par thème ce qui n'empêche pas leur efficacité : Le comité de pilotage de l'étoile ferroviaire grenobloise a permis la mise en place de nombreu-

ses réalisations partenariales, tarification urbaine sur les gares du périmètre urbain, gares d'Echirolles et de Gières, augmentations des dessertes TER, etc.

Le comité de pilotage de la billettique à l'échelon de la Région Rhône Alpes a choisi la région urbaine grenobloise comme secteur pilote pour l'intermodalité.

Le comité de pilotage de la gestion multimodale et centralisée des déplacements associe les autorités organisatrices mais également les exploitants et l'Etat.

La Loi solidarité et renouvellement urbain permet la création de syndicats mixtes de transports associant la région, le département, et les autorités organisatrices de transport urbain. Ces syndicats partageraient les objectifs de la communauté de transports : coordination, tarification, information. Ils pourraient, à terme devenir eux mêmes autorités organisatrices et dans ce cas, prélever le versement transport à 0,5 %.

La réflexion sur la mise en place effective de la communauté de transports se poursuit pour en faire un outil de coordination de l'offre, de simplification de la tarification et d'harmonisation de l'information dans le respect des compétences de chaque partenaire, ayant pour objectif de favoriser l'intermodalité à l'échelle de la région urbaine grenobloise.

La communauté de transports a donc vocation à être le lieu de rendez-vous permanent des partenaires associés, permettant de faire progresser les projets transversaux. Indépendante des structures existantes, la communauté de transports sera l'interlocuteur du conseil régional Rhône-Alpes, de l'Etat et des acteurs locaux au niveau de la région urbaine grenobloise, pour les sujets concernant plusieurs territoires, plusieurs modes et plusieurs interlocuteurs.

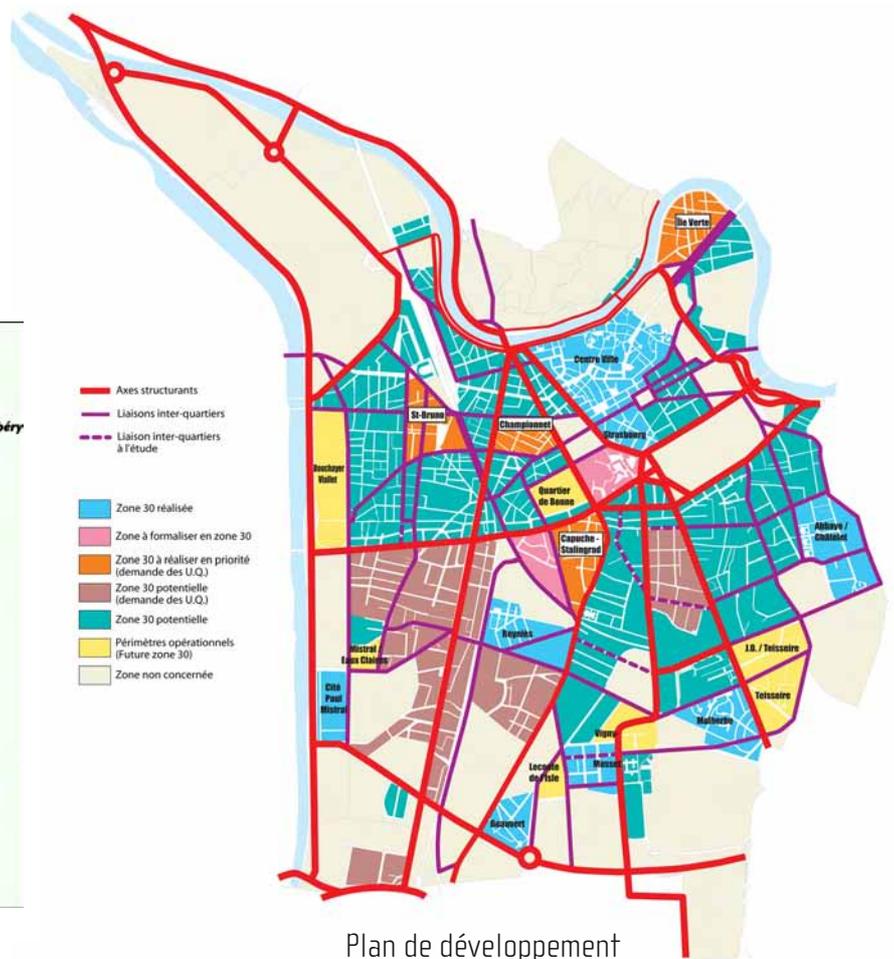
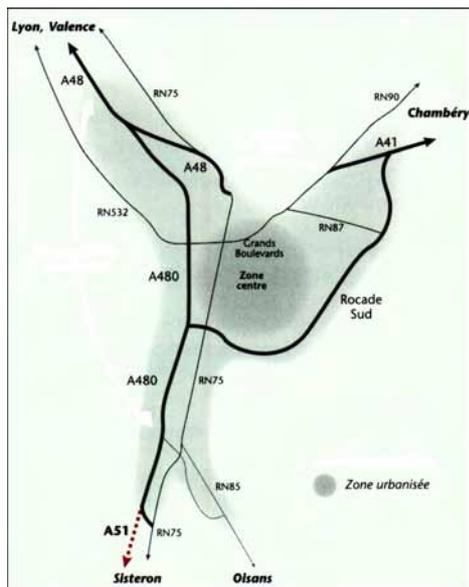
	Modalités de prise en compte des modes doux et TC	Vitesse limite	Fonction / circulation automobile
Voies rapides urbaines	Voies spécialisées pour les lignes express Transisère	90 km/h voire 70 km/h	Transit et distribution des trafics routiers : voiture prioritaire
Voiries structurantes	- sécurisation des modes doux - priorité des transports en commun - de préférence : séparation des modes - qualité de vie urbaine préservée (espaces publics, air, bruit, ...)	70 ou 50 km/h avec des sections à 30 km/h	
Voies inter-quartiers			
Voies de desserte	- de préférence : mixité des modes - zones « calmes »	30 km/h (zones 30)	Voiture non prioritaire par rapport aux modes doux

Principe proposé de hiérarchisation des voiries



Hiérarchie des voiries d'Echirrolles

Schéma des voies rapides urbaines (trait noir épais)



Plan de développement des zones 30 de la Ville de Grenoble

3

PARTAGER DE FAÇON ÉQUILIBRÉE LA VOIRIE ET LES ESPACES PUBLICS

La voiture a progressivement grignoté les espaces publics, que ce soit pour le stationnement ou pour sa circulation. Malgré les efforts de ces dernières années pour l'instauration de transports en site propre (lignes de tramway et quelques couloirs bus) ou de voies cyclables, l'espace consacré à la voiture reste largement majoritaire, **en particulier dans les communes de périphérie.**

Principes du partage renouvelé de la voirie

Il est proposé la mise en application progressive de principes de « partage de la voirie » à l'échelle de l'agglomération, et surtout dans les communes périphériques où les enjeux sont importants.

Ils doivent permettre en tout premier lieu d'assurer la sécurité des piétons (nombreux : près d'un tiers des déplacements) puis des cyclistes, ces deux modes étant les modes « urbains » par excellence, mais aussi les plus vulnérables.

La notion de partage de la voirie peut s'appliquer pour :

- les aménagements de voiries : mixité ou séparation des modes en fonction du type de voie
- les comportements des personnes : pour un respect du « plus faible par le plus fort » lors des déplacements. Ceci passe par le respect du code de la route par tous mais aussi par la création d'« un code de la rue » plus adapté aux pratiques et besoins des piétons et cyclistes.

Pour les déplacements de courte distance, il s'agit de donner envie et d'inciter chacun à

utiliser un autre mode que la voiture : marche, vélo ou transport en commun.

Hiérarchiser les voiries en fonction des usages

Le PDU propose la mise en œuvre d'une logique de hiérarchisation des voiries :

- Les voies rapides urbaines comme axes de transit et de distribution des trafics d'agglomération
- Les voies structurantes et liaisons inter-quartiers : sûres pour les modes doux (vélos et piétons), avec la priorité aux transports collectifs, et une certaine fluidité du trafic automobile. Pour ces voies, les propositions d'aménagement seront examinées au cas par cas en fonction des différents enjeux locaux, sur la base d'une étude de diagnostic approfondie (vitesse des transports en commun, vie urbaine, sécurité des modes doux, capacités de trafics, ...), en concertation entre le SMTC, la Métro, le département et les communes.

Les communes pourront décliner dans le détail cette hiérarchie des réseaux sur leur territoire dans le cadre d'une démarche de plan local de déplacement (voir annexe 3 – PLD).

Vers une réduction des vitesses

La proposition est d'inverser la logique : jusqu'à maintenant, on considérait que la vitesse normale en agglomération était 50 km/h, avec des exceptions à 30 km/h. Il s'agirait maintenant de considérer que la vitesse de référence serait 30 km/h, sauf sur les axes (structurants et interquartiers) où la fluidité du trafic routier et des transports en commun doit rester assurée.

LA BONNE CONDUITE

**AUTOS, VÉLOS,
PIÉTONS...
UNE PLACE POUR
CHACUN ET
LE RESPECT POUR TOUS.**



Pour notre sécurité à tous, apprenons à partager la ville.

 association
PRÉVENTION
ROUTIÈRE

 LA RÉGION
RHÔNE-ALPES

 Grenoble
www.grenoble.fr

A l'intérieur des quartiers, la généralisation des « zones 30 » doit permettre d'améliorer la qualité de vie urbaine.

Par ailleurs, ces principes s'inscrivent en cohérence avec le concept plus global d'« autoroutes apaisées » qui vise à réduire les vitesses pour améliorer le fonctionnement des réseaux et rechercher une nouvelle organisation des territoires à l'échelle de la région grenobloise.

Redistribuer l'espace actuellement consacré à la voiture à d'autres usages

Les nouveaux projets d'aménagements des voiries et des espaces publics seront l'occasion de rechercher une nouvelle répartition des surfaces. L'espace « gagné » sur la voiture pourra être redistribué aux autres modes mais aussi pour le stationnement des livraisons de marchandises, les taxis, les personnes handicapées, les arrêts pour les véhicules de transports publics, ...

Sauf cas de desserte particulière, les aménagements touchant à la voirie n'auront pas à restituer (en priorité) les places de stationnement automobile éventuellement supprimées.

Assurer une bonne vitesse de circulation des transports en commun

Une étude vient d'être lancée par le SMTC, pour identifier les aménagements ou actions à réaliser pour améliorer la vitesse commerciale des transports en commun dans l'agglomération, qui s'est lentement dégradée ces dernières années.

Cette étude permettra de dire où il est nécessaire de créer des « voies bus ». Elle dira aussi dans quels cas est possible le partage des sites propres de transports en commun (tram/bus, bus/transisère, bus ou tram/autres utilisateurs, taxis, convoyeurs de fonds...), et dans lesquels non.

Animer un partenariat autour de ce concept de partage équilibré de la voirie et des espaces publics

Le PDU propose de réaffirmer le rôle moteur du « groupe technique déplacements » tel qu'il existe actuellement, animé par la Métro et qui permet aux services techniques des communes et aux associations d'échanger leurs expériences sur la mise en œuvre des actions de partage équilibré de la voirie. Il est proposé de poursuivre la tenue de ce groupe en élargissant son champ de réflexions à l'ensemble des thèmes qui concernent le partage de la voirie : zones 30, aménagements cyclables, accessibilité, hiérarchie des voies, sécurité des déplacements, circulation des transports en commun, ...

En fonction des sujets abordés, ce groupe pourra être élargi avec la présence de la SEMITAG, des forces de l'ordre, entreprises, acteurs de l'enseignement, du Conseil général, etc..

Zones 30

préconisations techniques de la Métro dans le contrat de déplacements

- Un secteur à aménager comme une zone et non comme une simple section limitée à 30 km/h. Le linéaire de voirie concerné doit être de 200 m minimum.
- Des entrées/sorties clairement identifiées et marquées (effet de porte).
- L'étude systématique du rétablissement de la priorité à droite sur toutes les intersections.
- L'étude systématique de la mise en accessibilité des cheminements piétons.
- L'étude systématique des contresens cyclables dans les sections à sens unique.
- En règle générale, l'absence de marquage (traversées piétonnes, bandes cycles, marquage VP).
- La mise en place d'un dispositif d'évaluation de l'impact de l'aménagement (trafic, vitesse, perception des aménagements par les habitants du quartier...).



Les modes doux et la sécurité des déplacements

La marche à pied et le vélo sont les modes non polluants par excellence, présentant souplesse et indépendance pour les déplacements en milieu urbain. Pourtant, ils restent encore trop souvent négligés et il est désormais essentiel de leur redonner une place plus large, d'autant plus que la configuration en fond de vallée de l'agglomération grenobloise est particulièrement favorable à l'usage des modes doux.

Il est aujourd'hui démontré que pour donner des résultats significatifs, les actions menées en faveur de la marche et du vélo doivent s'inscrire dans une approche dépassant largement le cadre des seuls déplacements doux, en s'appuyant sur deux leviers majeurs :

- l'urbanisme : il s'agit notamment de privilégier une organisation urbaine moins favorable à l'automobile individuelle, en contribuant à limiter les distances de déplacements. Cela passe par le développement de la mixité des fonctions (habitat, commerce, enseignement, emploi), en particulier en périphérie urbaine, et par une densification du cadre bâti (au delà de 2500 habitants par km²),
- le stationnement, en tant qu'outil de régulation de l'usage de la voiture individuelle : la présence d'une place de stationnement sur le lieu de destination constitue l'élément déterminant dans le choix du mode de transport. En outre, la maîtrise du stationnement permet de libérer une partie de l'espace occupé par les voitures et de le restituer au profit des modes doux.

Ces deux thématiques sont traitées dans les parties 5 et 7 de ce chapitre.

Des aménagements favorables aux modes doux

Parce qu'ils représentent un tiers des déplacements effectués dans l'agglomération, les modes doux constituent un véritable enjeu de

mobilité pour le PDU. Si la période 1995-2005 s'est caractérisée par un effort de reconquête de l'espace public par des aménagements spécifiques aux modes doux, cette logique doit être aujourd'hui prolongée vers la création de conditions favorables aux modes doux sur l'ensemble de l'espace public, notamment sur la voirie : il ne s'agit plus seulement de concevoir des aménagements pour les modes doux, mais aussi de concevoir des aménagements **favorables** aux modes doux. Il est à ce titre nécessaire :

- de reconsidérer l'arbitrage entre la vitesse des véhicules motorisés et la sécurité des modes doux, en diminuant la vitesse des automobiles en particulier dans les secteurs où les fonctions urbaines prédominent : l'objectif visé est de généraliser une limitation des vitesses à 30 km/h sur les voies de desserte et dans les quartiers, en particulier en développant fortement les zones 30. Par ailleurs, une limitation de la vitesse à 30 km/h sur certaines sections de voies structurantes sera à étudier, en particulier lorsque les fonctions urbaines prédominent ;
- d'améliorer les franchissements de voirie, sur lesquels se concentre la très grande majorité des accidents dont sont victimes les modes doux : suppression des masques de visibilité (végétation, stationnement latéral,...) afin d'améliorer la visibilité réciproque des traversées, création d'avancées de trottoirs en utilisant les emprises routières inutilisées en terme de capacité, création d'îlots piétonniers sur les grandes artères, création de nouvelles intersections, limitation des largeurs de chaussée, des rayons de giration...;
- de mieux prendre en compte les comportements réels des modes doux sur la voirie, en s'appuyant sur une analyse des accidents et sur une observation systématique des pratiques.



Afin de mettre en œuvre ces mesures, il est en premier lieu nécessaire de sécuriser les secteurs à enjeux de l'agglomération, en s'appuyant sur une étude visant à les identifier et à les hiérarchiser. Un guide d'aménagement de la voirie sera élaboré dans le prolongement de cette étude, sur le principe du référentiel des espaces publics actuellement en cours d'élaboration par la ville de Grenoble, dont les objectifs sont d'améliorer la qualité des espaces publics, le confort et la sécurité des déplacements, et de rendre la ville plus lisible et plus homogène.

En outre, avec la mise en service de la troisième ligne de tramway et afin de favoriser l'attractivité des quais de l'Isère et de tourner la ville vers sa rivière, la ville de Grenoble souhaite étudier la possibilité de réduire la circulation sur une seule voie de part et d'autre des quais. Cet aménagement permettra ainsi d'élargir les trottoirs pour le confort des piétons, et nécessitera de rendre définitif l'actuel pont provisoire.

Dès 2006, l'extension du parc Mistral jusqu'aux berges de l'Isère, dans le cadre de laquelle est prévue une « déconstruction » de l'actuel échangeur des Sablons, permettra de rendre cet espace aux piétons et modes doux. Parallèlement, un nouveau carrefour sera créé sur la RD 1090 (ex RN 90), pour permettre une meilleure circulation des transports en commun en entrée de Grenoble.

Les aménagements de voirie nécessaires à la sécurisation des modes doux dans l'agglomération pourront faire l'objet d'un soutien dans le cadre du contrat de déplacements de la Métro.

Actions spécifiques en faveur de la marche à pied et de l'accessibilité

La marche reste le mode de déplacement des petites distances. Pourtant, seulement 54% des déplacements de moins de deux kilomètres sont effectués à pied. Compte tenu des attentes des piétons, les actions à mettre en œuvre

s'orientent prioritairement vers une amélioration de la sécurité, mais aussi de l'agrément des cheminements : le confort, mais aussi l'« ambiance », la densité et la diversité des activités, le nombre de piétons, la variété et la qualité urbaine, constituent des aspects importants motivant le choix de la marche. Les actions proposées portent sur :

- la densification des cheminements de proximité dans les zones résidentielles, les zones d'activités, les zones commerciales, en réservant les emprises nécessaires dans les PLU ;
- l'amélioration de l'accès aux pôles de centralité, dans une démarche de plan d'accessibilité aux pôles générateurs (établissements publics, scolaires, pôle commerciaux, parcs et espaces verts, zones de loisirs...)
- une meilleure prise en compte des comportements des piétons dans les franchissements de voirie : diminution des temps d'attente à moins de 40 secondes, adaptation du phasage des feux à la variation des flux horaires des piétons...
- la sécurisation des accès aux arrêts de transport en commun.

En matière d'accessibilité de la voirie, et dans le cadre de la mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits des personnes handicapées, le PDU préconise :

- de faire de l'accessibilité la règle en matière d'aménagement de la voirie, en particulier en matière d'accès arrêts de transports en commun ;
- de réaliser à l'horizon 2012 la totalité des plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ;
- de créer une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées à l'échelle de la Métro, chargée de proposer, suivre et évaluer les programmes d'actions. (voir annexe accessibilité).

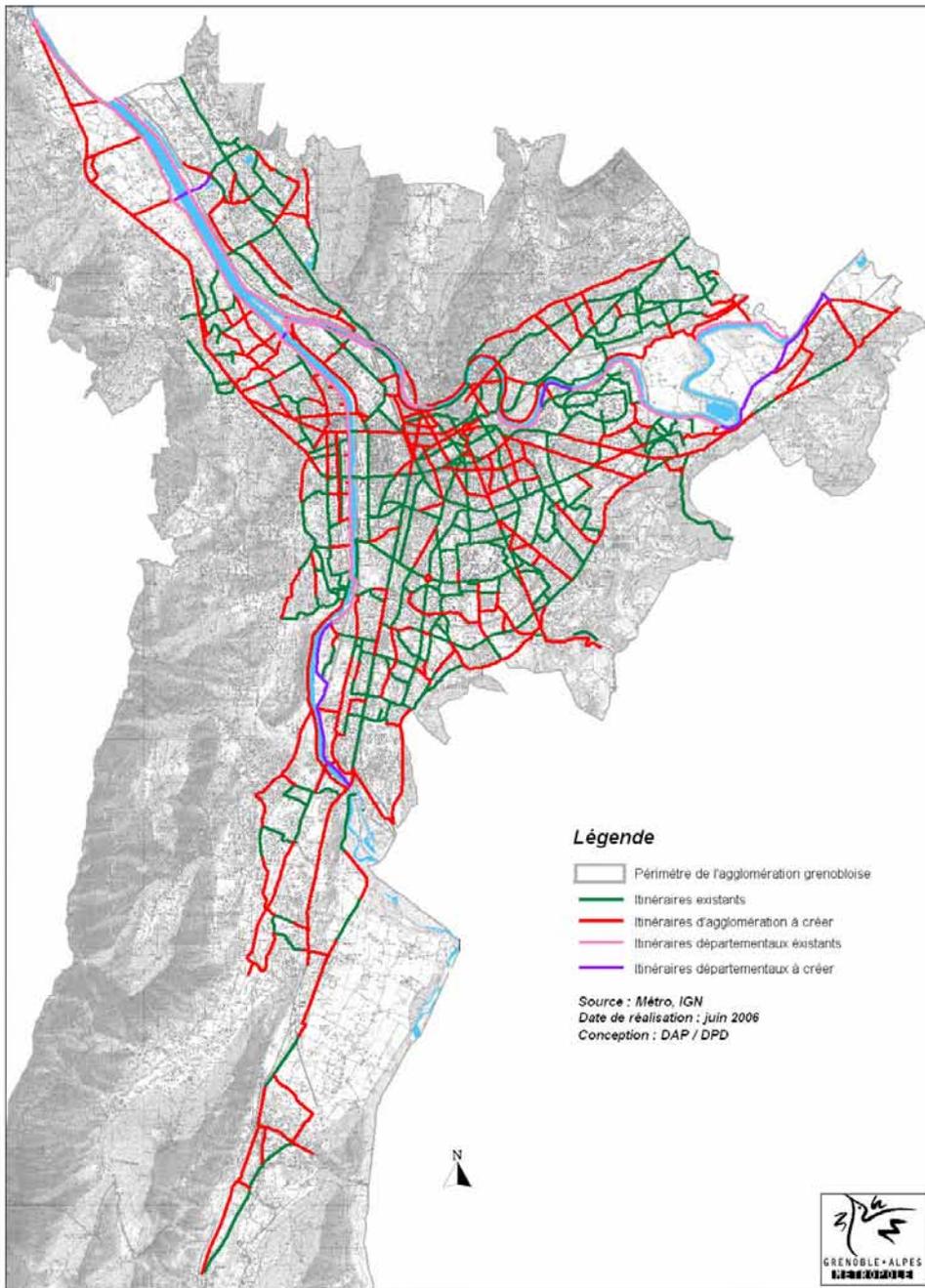


Schéma directeur
vélo "Grenoble
Alpes Métropole"

double-sens
cyclable



Actions spécifiques en faveur du vélo

Afin de développer significativement la part modale du vélo, il convient de mettre en place une politique globale d'aménagement, basée sur les axes suivants :

Une politique d'aménagement centrée sur la sécurisation de la pratique. Afin de résoudre les difficultés posées par l'insécurité réelle ou ressentie et d'amener de nouveaux usagers à pratiquer le vélo dans leurs déplacements quotidiens, il est nécessaire de poursuivre les efforts engagés en matière d'aménagement dans l'agglomération. Ainsi, le schéma directeur vélo de la Métro prévoit de porter, à moyen terme, à 450 km le réseau cyclable, avec un objectif de sécurisation prioritaire des axes structurants de l'agglomération (hors voies rapides urbaines). De plus, plusieurs franchissements routiers, dont les modes doux ont progressivement été exclus au profit de l'automobile, nécessitent d'être réaménagés. En complément, il conviendra d'ouvrir de nouvelles perméabilités pour les cyclistes par la mise en place de double sens cyclables.

Afin d'améliorer le confort des cyclistes, il est en outre nécessaire d'homogénéiser la qualité de l'entretien du réseau cyclable, de mettre en place une procédure de suivi et un programme régulier de réfection. Enfin, il conviendra de donner une meilleure lisibilité au réseau cyclable, en particulier par la mise en place d'un jalonnement à l'échelle de l'agglomération.

Parallèlement aux aménagements cyclables réalisés par la Métro, le Conseil général assure la réalisation et la gestion des « voies vertes », et notamment sur les berges de l'Isère.

Une offre de stationnement adaptée aux demandes. La crainte du vol reste un des principaux freins à l'usage du vélo. Or, les besoins de stationnement varient selon les usages. Les

actions menées devront répondre à l'ensemble des problématiques suivantes :

- *Le stationnement de courte durée* : plus de 2000 places ont été créées dans l'agglomération depuis 1997. Cet effort, nécessaire, reste cependant insuffisant : de nombreux vélos stationnent sur les espaces publics, n'offrant pas une garantie de sécurité suffisante et constituant une gêne à la déambulation des piétons et en particulier des personnes à mobilité réduite. Il convient donc d'accélérer ce rythme d'implantation, avec un objectif de 1000 arceaux supplémentaires par an jusqu'en 2012.
- *Le stationnement au domicile* : de nombreux immeubles d'habitation, en périphérie comme en centre-ville, ne disposent pas de locaux adaptés au stationnement des cycles. Or, les conditions de stationnement des vélos sur le lieu de domicile constituent un point clé du recours quotidien ou occasionnel au vélo : le stockage des vélos dans les étages conduit à ne les utiliser qu'exceptionnellement, le stationnement sur la voie publique la nuit induit un risque de vol important. Il est donc essentiel de proposer une offre de stationnement dans des locaux sécurisés. A l'intérieur ou à l'extérieur d'un bâtiment, ces locaux peuvent être communs à plusieurs immeuble d'habitation (tel que local du Pont Saint Jaime à Grenoble) ou être aménagés dans les parkings en ouvrage. La mise en service de 200 places de stationnement par an semble être un objectif réaliste. En complément des normes de stationnement préconisées pour les plans locaux d'urbanisme (cf. partie suivante), un guide gratuit pourra être élaboré à destination des copropriétés et des aménageurs.

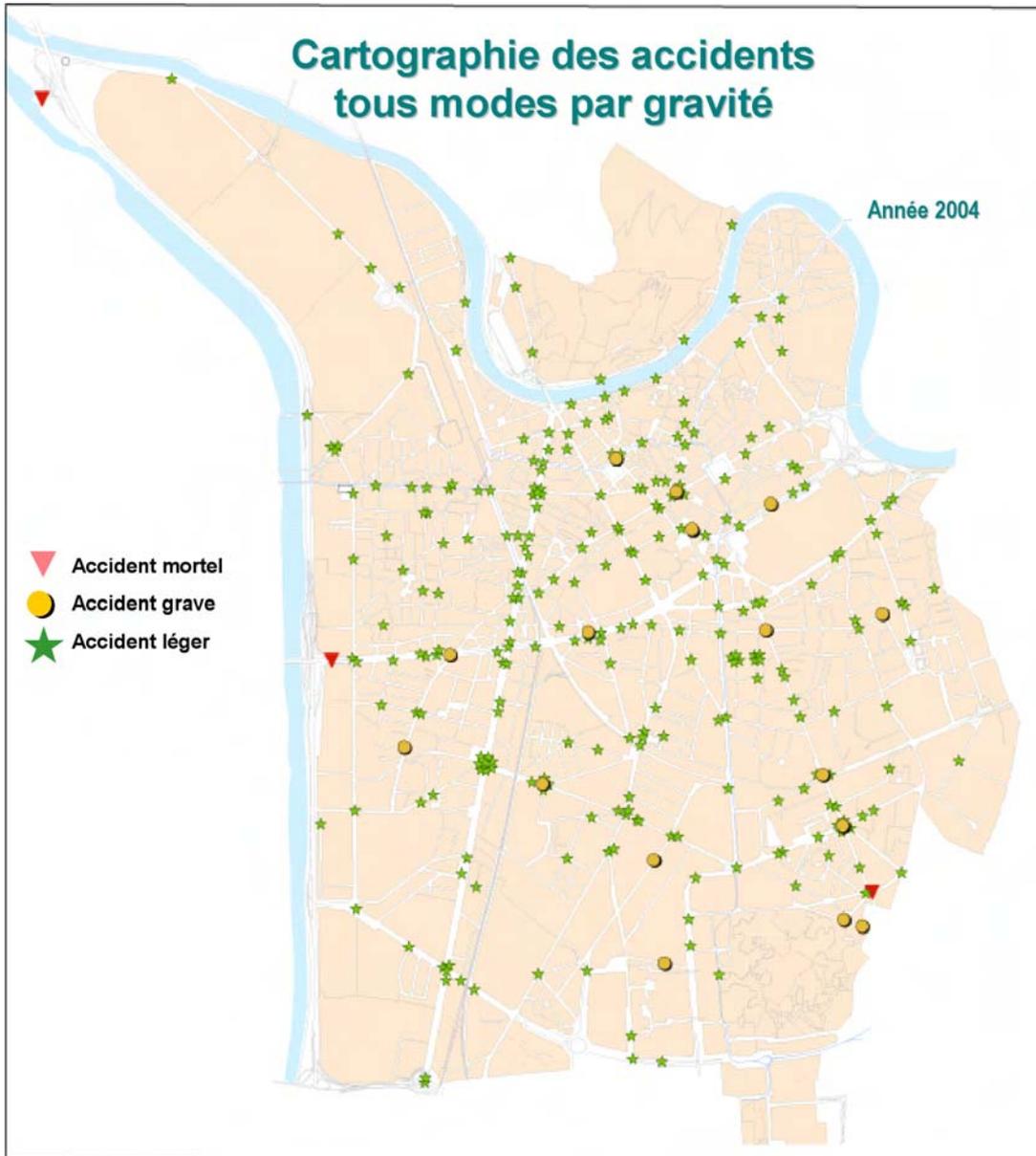


Consigne
vélo – gare
de Grenoble



- *Le stationnement des vélos dans les principaux pôles d'échange de l'agglomération :* le stationnement sécurisé des vélos en gare contribue à développer les zones de chalandise du TER. La demande de ce type de service apparaît forte, les 262 places de la consigne de Grenoble étant saturées. C'est pourquoi il est proposé d'étendre ce service à l'ensemble des gares de l'agglomération, et aux principaux points de rabattement sur les lignes de tramway et sur les lignes express du réseau Transisère.

Toutefois, afin de donner sa pleine mesure, cet effort d'aménagement en faveur des modes de déplacements doux doit s'accompagner d'une politique ambitieuse de communication et de services à destination des piétons et des cyclistes (cf. partie 6. gestion de la mobilité et nouvelles pratiques).



source : Observatoire des accidents de la Ville de Grenoble



Sécuriser les déplacements, et notamment ceux des piétons et deux roues

La politique de sécurité des déplacements décidée par la Métro en 2004 vise en premier lieu à sécuriser les modes doux, qui sont les modes de déplacements urbains à privilégier par excellence. Elle vise aussi à réduire globalement la gravité de tous les déplacements, tous modes confondus.

La sécurité des déplacements constitue en même temps une fin et un moyen. Elle est une fin en soi tant il est capital de réduire le nombre de décès et de blessés dans les accidents de la route.

La sécurité est aussi un moyen, un levier qu'il faut actionner pour encourager les usagers à aller vers les modes de transport alternatifs à la voiture. Permettre à tous les usagers de partager la voirie, c'est lever la peur de l'accident souvent avancée comme un frein majeur à l'usage du vélo ou de la marche.

Enfin, cette sensibilisation à la sécurité des déplacements conduit aussi à instaurer, parmi les usagers de la ville, un comportement plus citoyen et plus solidaire.

Un observatoire des accidents

L'ensemble des principes de partage de la voirie proposés va dans le sens d'une meilleure sécurité des déplacements.

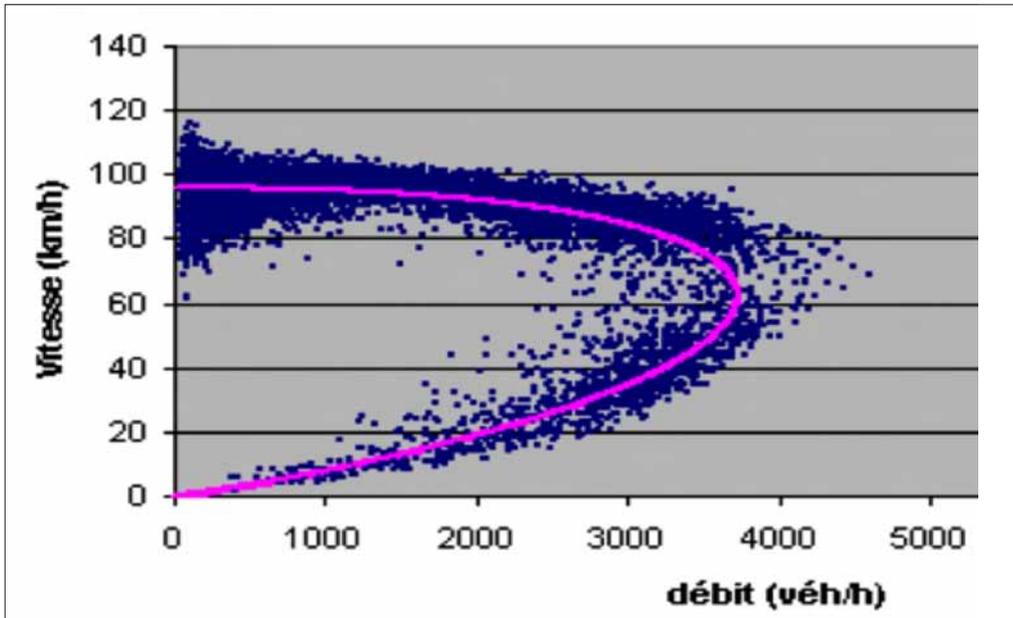
Au-delà des aménagements de voirie, le PDU prévoit la mise en place d'un observatoire des accidents à l'échelle de l'agglomération. Un diagnostic de l'ensemble des accidents impliquant un piéton ou un cycliste sera mené par la Métro, visant à identifier les sites à enjeux en termes d'accidentologie pour les modes doux puis élaborer un plan de résorption des « points noirs » concernant les modes doux.

Lancer une réflexion sur la moto

L'évolution des conditions de déplacements dans l'agglomération favorise indirectement l'utilisation des deux roues motorisés.

Ce mode a certains avantages (moins consommateur d'espaces, et moins tributaire des « bouchons », ...), mais il est aussi source de fortes nuisances (bruit, pollution et surtout insécurité).

Afin de mieux appréhender et maîtriser le développement de ce mode de déplacement, il est proposé d'engager une réflexion large sur le thème, avec tous les acteurs concernés.



courbe de points débit-vitesse sur A480 (Martyrs sens sud->nord)



Organiser les voiries et la circulation automobile dans l'agglomération

Les voies rapides urbaines (VRU) comme axes de distribution des trafics

Dans la logique de hiérarchisation des voiries et en préfiguration de la mise en œuvre complète du « plan marguerite » avec la rocade nord, le PDU confirme le rôle des voies rapides urbaines comme axes de transit et de distribution des trafics de moyenne et longues distances de l'agglomération. Afin de préserver des bonnes conditions de déplacements dans l'agglomération, il est donc nécessaire d'en assurer un fonctionnement optimal, par :

- l'amélioration de certains échangeurs : bretelle Minatec, Rondeau, bretelle Meylan, échangeurs sur la rocade sud
- la modulation des vitesses à 70 km/h en fonction des débits pour optimiser les flux sur le ring des VRU (à 70 km/h, on améliore le débit), pour progressivement aller vers une vitesse généralisée à 70 km/h, conformément au concept d'« autoroutes apaisées ».
- la mise en place de jalonnement et de panneaux à messages variables pour donner une information en temps réel aux automobilistes sur les conditions de circulation et les inciter à se rabattre vers les transports en commun et les parcs-relais

Ce report des trafics sur les voies rapides urbaines doit permettre de réduire les trafics routiers sur les voiries internes à l'agglomération en faveur d'une meilleure qualité de vie en ville.

Par contre, de par l'importance des trafics routiers qu'elles supportent, les voies rapides sont sources de fortes nuisances pour leur environnement proche (bruit et qualité de l'air). Il n'est pas souhaitable d'y développer à proximité des activités urbaines comme l'habitat ou y implanter des établissements accueillant des personnes sensibles (personnes âgées ou jeunes enfants).

Une requalification paysagère de qualité des abords de ces grandes voiries pourra permettre de modifier l'image de l'agglomération grenobloise pour les usagers de ces voies.

D'éventuelles protections plus importantes contre les nuisances feront l'objet d'études spécifiques, pouvant conduire à des couvertures partielles sur certaines sections.

Dans le secteur des « Sablons », la ville de Grenoble, la ville de La Tronche, la ville de St Martin d'Hères et la Métro ont engagé une démarche partagée de « projet urbain » d'entrée Est d'agglomération, prenant en compte le développement urbain du site, la préservation et mise en valeur d'une partie des espaces naturels de la boucle des Sablons, l'extension du parc Mistral vers les berges de l'Isère, tout en assurant de bonnes conditions de desserte pour les pôles du secteur existants ou à venir (pôle administratif de Grenoble, Neyrpic, Sablons, ...), notamment par la création éventuel d'un nouveau pont.

Les axes structurants

Concernant la circulation automobile, les axes structurants doivent présenter un certain niveau d'écoulement du trafic automobile, compatible avec une priorité des transports en commun, tout en assurant un bon niveau de sécurité pour les modes doux.

Pour les voies dont il a dorénavant la gestion, le Conseil général envisage de procéder à un inventaire et une analyse générale de leur fonctionnement. L'action du Conseil général s'inscrira dans les principes du schéma directeur la région grenobloise consistant à « rabattre les trafics sur l'autoroute », par des aménagements de voiries si nécessaires, à faciliter les liaisons inter-rives de l'Isère et du Drac, assurer un maillage suffisant des voies structurantes et y améliorer la prise en compte des modes alternatifs sur ces voies.

Les projets de voiries envisagés dans l'agglomération pour la période 2006-2012 sont les suivants :

- Ouverture du pont-barrage, avec raccordement à la RN532 : pour rabattre et faciliter les échanges inter-rives.
- Déviation de Sassenage : pour desservir la zone d'activités et pour dévier les trafics et les rabattre plus directement vers les voies rapides urbaines. Cet aménagement permettra de plus de libérer la RN532 du trafic actuel et donc de permettre l'arrivée du tramway et sa requalification en traversée de Sassenage, en faveur de la vie urbaine et d'une pratique facilitée des modes doux sur la RN532.
- Liaison Meylan-Montbonnot : pour améliorer les accès à Innovallée par les différents échangeurs à proximité de l'A41 et permettre une meilleure distribution des trafics dans la zone. Le projet s'accompagne d'aménagements pour les modes doux. Cette voirie complètera la RD11M qui pourra alors être utilisée par les transports en commun.
- Déviation de Domène-Muriette à court terme, prolongée à Gières à moyen terme : pour desservir la futur zone d'activités de Muriette.
- Déviation de Vif : pour dévier le trafic routier qui traverse actuellement le centre de Vif et qui empêche sa requalification urbaine.

Améliorer les conditions d'entrée dans l'agglomération

Sur les grandes voiries d'accès (A48 et A41 et éventuellement A480), des « voies spéciales partagées » seront aménagées pour assurer la performance et la régularité des transports départementaux express en entrée d'agglomération grenobloise.

L'objectif est de permettre que les déplacements d'échanges tous modes soient permis. Ceci sera obtenu, en tout premier lieu, par un transfert des usagers actuels de l'automobile (les pendulaires, ...) vers les modes alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun, parcs-relais et covoiturage, ...). Le gain

en termes de trafics sur les voies rapides devra permettre de retrouver un niveau d'accessibilité satisfaisant, indispensable à l'activité économique de l'agglomération, pour ceux dont l'activité professionnelle repose sur l'usage exclusif de l'automobile.

Des mesures d'amélioration du fonctionnement des autoroutes et voies rapides urbaines seront mises en œuvre : jalonnement, panneaux à messages variables, modulation des vitesses et éventuellement régulations d'accès (faisabilité à étudier).

Mener les premières phases des grands projets de voiries à moyen terme

Deux opérations majeures permettront le plein effet du concept global du PDU à moyen terme. Bien que ces projets soient mis en service au-delà de 2012, il s'agira de commencer dès maintenant les premières phases opérationnelles de ces projets.

La « rocade nord »

1. étude par le Conseil général de variantes de projet pour définir la solution la mieux adaptée au contexte et aux besoins du point de vue des coûts du projet et des objectifs environnementaux et urbains
2. Mise en œuvre opérationnelle de la rocade nord avec les premières phases, concertation, étude d'impacts, lancement de la maîtrise d'œuvre, puis démarrage des travaux en 2010

L'amélioration du fonctionnement de l'A480

- Pour permettre une bonne distribution des trafics de l'agglomération grenobloise, tout en permettant une reconquête des espaces environnants : berges du Drac, espaces urbains ...
1. réalisation des études d'avant-projet par l'Etat
 2. Mise en œuvre opérationnelle : premières phases (concertation, étude d'impacts, lancement de la maîtrise d'œuvre, puis démarrage des travaux en 2010)

Les transports de marchandises (TMV) et de matières dangereuses

Mettre en place un système de transport de marchandises performant et durable est une question complexe. L'organisation du trafic et de la distribution des marchandises suppose une action coordonnée à plusieurs niveaux : adéquation entre les besoins des activités locales et les infrastructures logistiques (plateformes et réseau - route, fer, canalisations), harmonisation des réglementations à l'échelle de l'agglomération, réduction des nuisances, gestion des risques, ...

Même si le transport de marchandises relève avant tout de l'initiative privée, la puissance publique dispose de leviers (réglementation, foncier) qui permettent de l'accompagner.

Poursuivre le partenariat mis en place

Proposer des actions innovantes pour le transport des marchandises en ville (TMV) est un véritable enjeu qui ne peut être réussi sans un large rassemblement des différents acteurs concernés.

Ainsi, il est proposé de faire évoluer l'actuel groupe de travail vers un comité de pilotage « TMV », conciliant efficacité et cohérence. Ce comité de pilotage, animé par la Métro et la CCI, sera chargé d'organiser une concertation dynamique et constructive entre les nombreux intervenants et d'évaluer la faisabilité des différents projets de réorganisation du TMV envisagés.

En fonction des sujets, il pourra proposer de réunir des groupes de travail plus restreints pour approfondir des thèmes comme : le transport ferroviaire, les services et plateformes logistiques, le dernier kilomètre urbain, les matières dangereuses.

Répondre aux besoins d'infrastructures logistiques de l'agglomération

Pour le bon fonctionnement de l'activité économique locale, les collectivités de l'agglomération et de la région urbaine grenobloise devront parvenir à créer les conditions favorables à l'installation sur leur territoire des infrastructures et services logistiques pouvant répondre aux manques identifiés lors de l'étude menée en 2005.

Développer le transport par fer et par canalisations

Devant les nuisances et les difficultés d'usage engendrées par le transport de marchandises par route, il faut envisager la mise en œuvre d'actions visant à une réorganisation progressive des flux de trafic marchandises et à un meilleur partage de la voirie entre les modes.

En tout premier lieu, il sera recherché la mise en œuvre de toutes les actions possibles auprès des entreprises (Caterpillar, SMG, plateforme chimique, ...) et de la SNCF, avec l'appui de la Région Rhône-Alpes, pour une plus grande utilisation du fer et des canalisations pour le transport de marchandises.

Harmoniser les circulations de marchandises à l'échelle de l'agglomération

Pour diminuer le nombre de trajets, améliorer l'efficacité de la distribution des marchandises et en réduire les nuisances, il s'agira de mettre en cohérence et harmoniser les horaires de livraison, les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Ce travail pourrait être assuré par la Métro, en concertation étroite avec le Préfet les communes et le Conseil général, et devra faire l'objet d'un suivi particulier du comité de pilotage "TMV". Ce travail prendra en compte les itinéraires de transport de matières dangereuses.

En complément de cette action, une charte de qualité relative au TMV sera préparée en concertation entre collectivités, commerçants et transporteurs.

Améliorer le « dernier kilomètre urbain »

Le centre de Grenoble présente des caractéristiques de densité (économique), de fréquentation (commerciale) qui lui confèrent un statut particulier d'espace à enjeux, à conflits d'usage. Dans ce secteur, des solutions innovantes (centre de distribution urbaine, espace de livraison de proximité, livraisons à domicile, points-relais, consignes commerçants, ...) seront privilégiées afin d'améliorer les conditions de distribution de marchandises. Des initiatives intéressantes se dessinent actuellement, portées par le MIN ou dans le cadre du projet d'aménagement de la caserne de Bonne. Pour ces projets, il est proposé que la collectivité intervienne en appui plutôt qu'en porteur de projet, considérant que le transport de marchandises trouve sa pleine efficacité au sein de la sphère privée. Le rôle de la collectivité serait ainsi plutôt de créer les conditions (réglementaires, ...) favorables à l'émergence de services privés rentables pour le(s) dernier(s) kilomètre(s) urbain(s).

Pour mieux prendre en compte les besoins des transporteurs, limiter la congestion des voies et des aires de stationnement, la ville de Grenoble envisage de revoir en profondeur les emplacements de livraisons actuelles en centre-ville. Sur la base d'un diagnostic exhaustif mené avec les transporteurs et les commerçants, les emplacements seront réaménagés, déplacés ou supprimés. Cette action sera ensuite accompagnée d'un contrôle strict du respect des emplacements, qui seront identifiés avec une signalétique propre.

Dans les autres polarités urbaines de l'agglomération émergentes, il s'agira de bien prendre en compte en amont, dans le partage des espaces publics, les besoins en aires de livraisons.

Créer une « zone environnementale » dans le centre de Grenoble ?

Afin de réduire la pollution due aux transports de marchandises, la ville de Grenoble va étudier la faisabilité de la création d'une "zone environnementale" dans le centre-ville. Ce dispositif aurait pour objet de permettre la circulation dans le centre-ville uniquement aux véhicules de marchandises respectant un certain niveau maximum d'émissions de polluants. Ceci devrait aussi permettre l'émergence de nouveaux services de livraisons propres comme les coursiers à vélos ou de petits véhicules électriques dans les rues piétonnes.

Organiser les transports de matières dangereuses

Il est proposé de lancer une étude concernant les modalités possibles d'intervention de la Métro en assistance aux communes pour l'information, la préparation et l'organisation des éventuels plans d'intervention d'urgence cohérents à l'échelle de l'agglomération, en s'appuyant notamment sur le système de la GMCD (gestion multimodale centralisée des déplacements).

4 MAÎTRISER LE STATIONNEMENT

La mise en œuvre progressive d'une politique de stationnement volontariste à l'échelle de l'agglomération constitue en fait le principal levier d'action pour une maîtrise de l'usage de l'automobile. C'est donc un enjeu majeur de la présente révision du PDU.

Objectifs et principes

Les objectifs visés par cette politique de stationnement sont de triples :

- favoriser les activités de proximité (commerces et services)
- limiter les déplacements automobiles
- requalifier l'espace urbain (l'espace gagné sur le stationnement peut être redistribué à d'autres usages)

Pour atteindre ces objectifs, il s'agira d'intervenir en priorité sur l'organisation des places réservées aux résidents, de limiter fortement le stationnement des pendulaires, de favoriser le stationnement de courte durée pour dynamiser l'économie locale. Cette politique est celle mise en œuvre actuellement dans le centre de Grenoble et elle est globalement couronnée de succès.

Cette politique volontariste de stationnement sera développée selon trois axes :

- mettre en œuvre une gestion différenciée du stationnement public selon les usages (résidents, pendulaires, visiteurs)
- fixer des normes et des préconisations pour le stationnement privé (bureaux, logement,...) en fonction du niveau de desserte en transport en commun. Ces seuils seront à prendre en compte dans les plans locaux d'urbanisme (PLU)
- Mettre en place une offre de parcs-relais cohérente à l'échelle de la région grenobloise (les propositions concernant les parcs-relais sont déclinées dans le chapitre sur l'intermodalité)

Gérer le stationnement public

Dans le centre-ville de Grenoble

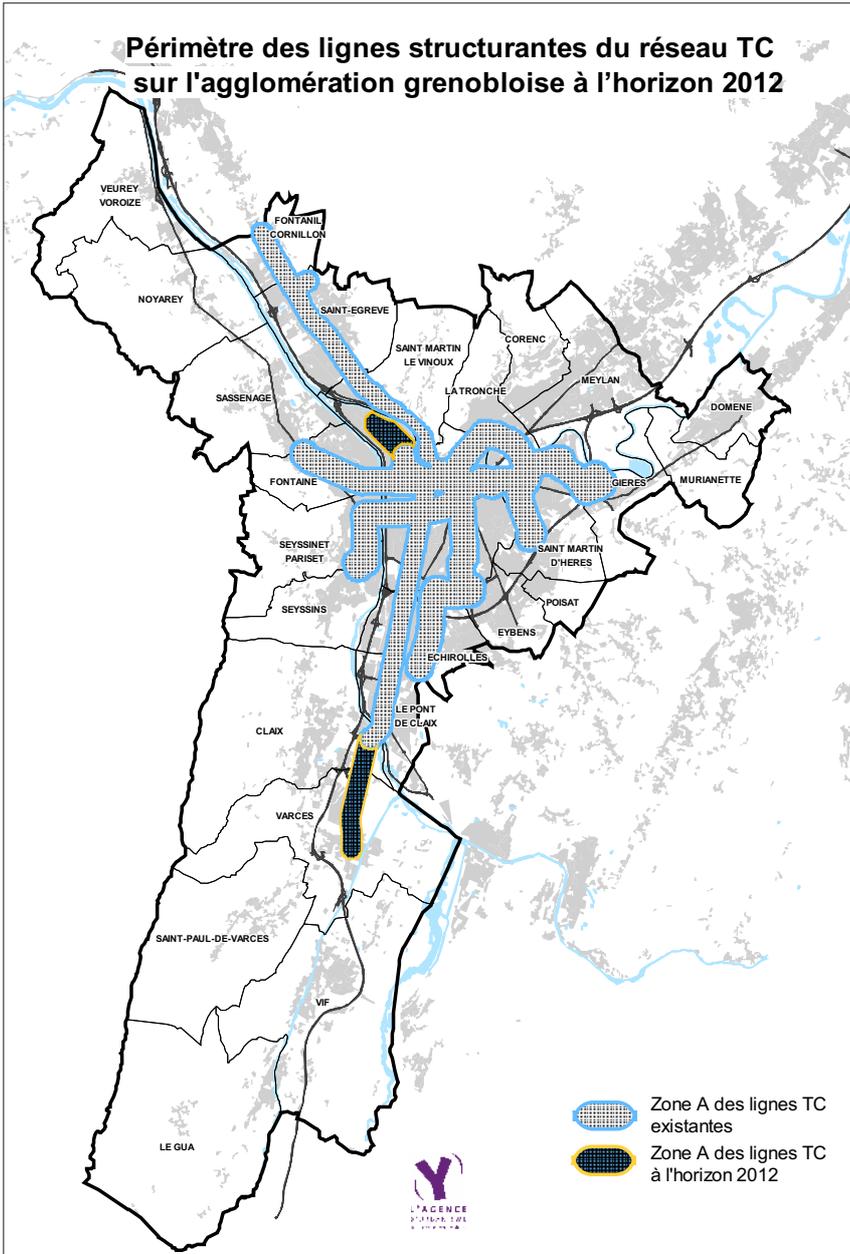
Dans le centre de Grenoble, il s'agira de poursuivre la politique de gestion du stationnement public sur voiries, différenciant des zones oranges, violettes et vertes qui favorise le stationnement des résidents et de courte durée au détriment des pendulaires.

Ce mode de gestion sera progressivement étendu géographiquement, en fonction de l'évolution du périmètre du centre-ville et des besoins des quartiers.

Des mesures complémentaires pourront être mises en œuvre pour améliorer encore l'efficacité de cette politique :

- appliquer une politique commerciale et tarifaire favorisant l'utilisation des parkings en ouvrage par les résidents au détriment des pendulaires
- proposer des règles tarifaires pour les résidents favorisant ceux qui utilisent le moins leur véhicule
- trouver une gestion mixte des parcs-relais et des parcs de stationnement publics incitative à l'utilisation des transports en commun (exemple mis en œuvre pour le parc-relais de Catane)
- faciliter les conditions de stationnement des véhicules utilisés pour l'« autopartage » ou encore pour les véhicules moins polluants

Périmètre des lignes structurantes du réseau TC sur l'agglomération grenobloise à l'horizon 2012



Limites fixées
par le PDU pour
les normes de
stationnement
privé

	Normes "PLAFOND" pour les opérations de bureaux*	Normes "PLANCHER" maximum pour le logement**
	imposées par le PDU	préconisées par le PDU
Centre de Grenoble en zone A (desservi par le tramway et les lignes de bus 1 et 3)	1 place / 80 m ² de SHON	1 place / logement
Zone A (idem) (hors centre de Grenoble)	1 place / 50 m ² de SHON	1,5 place / logement
Zone B (lignes de bus à une fréquence d'environ 10 mn)	1 place / 30 m ² de SHON	2 places / logement
Zone C (autres secteurs de l'agglomération : autres lignes et non desservis)	Pas d'obligation	Pas de préconisation

* Les PLU peuvent fixer des normes plafond plus restrictives (ex. : 1 place / 60 m² en zone A hors centre de Grenoble)

** Les PLU peuvent fixer des normes plancher plus restrictives (ex. : 0,8 place / logement en zone A)

Dans les autres polarités et centres urbains de l'agglomération

Une « polarité urbaine » peut se caractériser par une densité minimale de logement ou d'emplois, une concentration des commerces de proximité, la présence d'équipements de proximité, l'importance du réseau viaire et modes doux. C'est à la commune, en fonction de ses spécificités, de définir précisément quelles sont ses polarités et centres urbains, et leurs périmètres.

Dans ces zones, le PDU incite à la mise en place de mesures de gestion du stationnement public en faveur des résidents, et de la courte durée, au détriment des pendulaires.

Les mesures de stationnement pourraient être :

- mettre en place un système de gestion du stationnement public (payant, macarons, places réservées, diodes, disque bleu, coté de la rue dédié aux résidents, ...), lisible grâce à une signalétique claire et des informations précises
- créer des emplacements de stationnement vélos
- ne pas restituer systématiquement le stationnement lors d'aménagements (redistribuer l'espace public)
- dédier une équipe de police au contrôle du stationnement ou créer un service spécifique

Réglementer le stationnement automobile privé

Jusqu'à maintenant, les plans locaux d'urbanisme fixaient dans leur grande majorité des normes « plancher » de nombre de places de stationnement automobile à prévoir dans les constructions nouvelles d'activités ou de logements, afin de ne pas avoir à faire supporter par la collectivité les coûts du stationnement privé. Le PDU propose de compléter ces exigences dans les PLU par la définition de normes « plafond » dans les secteurs bien desservis par les transports en commun. Cette mesure doit permettre d'inciter les usagers à modifier leurs

pratiques de déplacements, encore trop centrées sur l'automobile (notamment en périphérie), quand une offre de transports alternatifs leur est proposée. De plus, aussi bien pour les entreprises que pour les collectivités, c'est aussi l'occasion de mieux valoriser l'espace foncier qui se fait rare dans l'agglomération pour le consacrer à d'autres besoins que le stationnement, très consommateur d'espace.

Les normes proposées diffèrent selon la zone considérée, définie en fonction du niveau de desserte en transports en commun. Trois niveaux et donc trois zones sont ainsi proposés :

- une « zone A » : constituée des périmètres de 400 m autour des arrêts des lignes de tramway (A, B, C et D puis E quand elle sera créée) et de 300 m autour des arrêts des lignes fortes de bus 1 et 3
- une « zone B » : constituée des périmètres de 300 m autour des arrêts des lignes de bus 9, 11, 13, 16, 21, 23, 26, 31, 32, 34, 41, 51 et 6020 (lignes à une fréquence d'environ 10 mn)
- une « zone C » : constituée des autres territoires de l'agglomération, desservis par les autres lignes ou non desservies.

Pour les activités

Le PDU fixe des normes plafond pour les futures opérations de bureaux. Pour les autres activités, il invite les communes à définir elles-mêmes ces normes plafond en fonction de leurs spécificités locales, en veillant à rester dans l'esprit et les objectifs du PDU.

Cette mesure vise à dissuader les déplacements des pendulaires en voiture individuelle.

Par ailleurs, la mise en place de plans de déplacements d'entreprises (PDE) par les entreprises permettra la réduction des besoins de stationnement automobile pour le personnel et une meilleure gestion pour la clientèle.

Pour le logement

Les normes plancher de stationnement fixées dans certains PLU sont parfois élevées (2,5 places par logement dans certains cas) et imposent aux constructeurs d'intégrer dans leur projet les aménagements correspondants, à un coût parfois élevé, alors que le besoin n'est pas avéré lorsque l'offre de transport en commun existe. Le PDU propose donc aux communes de revoir à la baisse leurs normes plancher, lorsqu'il existe une desserte en transports en commun à proximité. S'agissant de normes plancher, le constructeur garde la possibilité de réaliser plus de stationnement automobile, s'il en juge le besoin.

Pour les hypermarchés

Le schéma Directeur de la région urbaine impose, pour les six hypermarchés de l'agglomération, un arrêt de la croissance du nombre de places de stationnement. Seules sont autorisées, dans le cadre de projet urbain, les opérations de restructuration et de requalification, à surfaces de vente et de stationnement constantes.

Le PDU est l'occasion de réaffirmer la nécessité de l'application de ces règles. Dans le cadre de la définition du projet urbain d'un hypermarché, une optimisation du stationnement avec des fonctions de parcs-relais pourrait être recherchée, lorsque la desserte en transports en commun est assurée.

Il est à noter que pour toutes les activités implantées dans les grandes zones commerciales, la loi SRU limite la surface de stationnement à 1,5 fois la surface commerciale.

Faciliter le stationnement privé des vélos

Pour les activités

Les PLU rendront obligatoire la création des garages à vélos dans les nouvelles constructions à vocation économique avec, pour les bureaux, une surface minimum de 5 m², + 1 m² par 50 m² SHON supplémentaire.

Pour le logement

Les PLU devront prévoir, pour toute construction nouvelle de logements, la création d'un espace de stationnement aménagé avec une surface minimum de 3 m² + 1,5 m² par logement supplémentaire, au minimum.

Par ailleurs, des préconisations quant aux mesures d'accompagnement à prévoir dans les projets neufs pourraient être faites aux constructeurs :

- Les ensembles immobiliers d'habitat pourront comporter des garages à vélos individuels ou collectifs,
- Accessibilité depuis les emprises publiques et les voies par un cheminement praticable sans discontinuité,
- Pour les constructions à usage d'habitation, l'espace sera clos et couvert,
- Chaque espace destiné aux vélos devra disposer de dispositifs permettant d'attacher les vélos avec un système de sécurité.

Des équipements publics spécifiques : l'hôpital et le campus

Le campus

Le plan local de déplacements du campus sera adopté d'ici mi-2006. Il envisage des mesures volontaristes concernant le stationnement :

- l'instauration de normes « plafond » pour le stationnement automobile et de normes « plancher » pour le stationnement des vélos
- en projet, la mise en place d'une « zone bleue » pour dissuader le stationnement à la journée
- réduction du nombre de places de stationnement « réservées au personnel » dans la partie centrale du campus.

L'ensemble de ces mesures doit permettre de réduire le trafic automobile, « apaiser » le campus, et inciter au report modal sur l'importante offre de tramway proposée avec maintenant les lignes B, C et D.

Ces mesures devront être accompagnées d'un contrôle du stationnement efficace.

L'hôpital

Un plan de déplacements est en cours sur l'ensemble des sites hospitaliers. Un enjeu fort existe pour limiter les déplacements pendulaires liés à l'activité de l'hôpital, employeur le plus gros de l'agglomération. Sur le site du CHU bien desservi par le tramway, il faut empêcher le stationnement sauvage et redonner plus d'espace aux piétons, salariés, patients et visiteurs. A cet effet, des actions sur le stationnement peuvent être avancées :

- baisser la capacité de stationnement
- mener une campagne de sensibilisation contre le stationnement sauvage et engager des mesures de sanction
- réaliser des aménagements dissuasifs
- conforter le caractère payant du parking en ouvrage afin d'en dissuader l'usage par les pendulaires
- augmenter sensiblement les capacités de stationnement vélo

Harmoniser le stationnement à l'échelle de l'agglomération

Une charte de stationnement

Une harmonisation des politiques de stationnement à l'échelle de l'agglomération sera recherchée, afin de donner à l'usager une lisibilité des règles de fonctionnement de l'espace public, au-delà des limites communales. Pour cela, il est proposé la rédaction d'une charte du stationnement, qui fixera les orientations sur la gestion du stationnement élargie à l'ensemble des communes de l'agglomération :

- pour aider les communes dans la mise en œuvre d'une politique de stationnement sur leur territoire (dans le cadre de l'élaboration de leur plan local de déplacement par exemple)
- pour prendre en compte le niveau de desserte en transports en commun des différents secteurs
- pour mettre en cohérence les politiques tarifaires du stationnement sur voirie, en ouvrage et dans les parcs-relais
- pour harmoniser les systèmes de gestion du

stationnement public dans les centres urbains (disque, payant, diodes, ...)

- pour accompagner les communes dans la définition de normes de stationnement dans les PLU
- Cette charte sera rédigée en concertation étroite entre les communes, la Métro et le SMTC.

Un contrôle efficace

L'efficacité des mesures de gestion du stationnement dans les centres urbains (et les grands pôles publics comme l'hôpital et le campus) repose sur une politique de contrôle performante. Il s'agira de mettre en œuvre une équipe de contrôle formée et à la hauteur des enjeux, partout où des mesures de gestion sont instaurées.

Cette action de contrôle devra veiller au respect des places de stationnement automobile, mais aussi des aires de livraison de marchandises, des places réservées aux personnes à mobilité réduite, aux taxis, aux véhicules de transports publics, etc. Elle devra aussi veiller au respect des trottoirs et aménagements cyclables.

L'intervention de l'agglomération dans la politique de stationnement pour 2006-2012

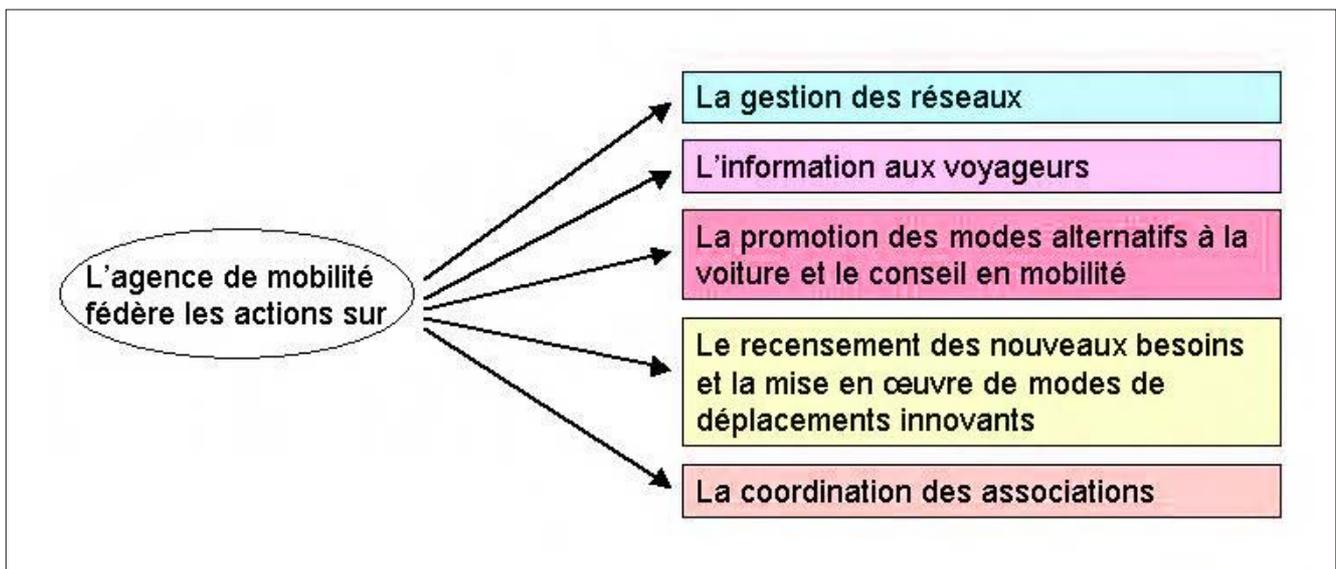
Au-delà de l'animation du travail d'élaboration de la charte de stationnement, il est proposé l'intégration, dans le dispositif de « contrat de déplacements » piloté par la Métro, d'un volet sur le stationnement, en apportant un soutien technique et financier à :

- la réalisation d'études visant à la mise en place de mesures de gestion différenciée du stationnement dans les « pôles urbains »
- la mise en place de systèmes et équipements de gestion différenciée du stationnement dans les « pôles urbains » (horodateurs, « diodes »,...)

Parallèlement, une étude sera lancée par le SMTC pour examiner la faisabilité technique, institutionnelle et financière d'un éventuel transfert de la compétence « stationnement des communes » au SMTC, comme l'autorise la loi SRU.



Les modes déplacement
"à la carte"



L'agence de mobilité fédère les initiatives en matière de gestion de la mobilité

5 MENER UNE POLITIQUE DE GESTION DE LA MOBILITÉ

Introduction

Tout en poursuivant la mise en œuvre de nouvelles offres de transports grâce à de nouvelles infrastructures, le contexte actuel de saturation des réseaux nécessite d'optimiser fortement la gestion des déplacements. De nouvelles solutions doivent d'autant plus être imaginées que :

- d'une part, il s'agit de contenir l'augmentation des trafics automobiles, tout en garantissant un niveau de fonctionnement satisfaisant pour tous les modes, équilibré entre eux, et favorable à l'activité économique de l'agglomération,
- d'autre part, les moyens financiers des collectivités limitent la réalisation de gros projets d'infrastructures de transports à court terme.

Les outils de gestion de la mobilité, basés sur l'information, la communication, l'organisation, la coordination et la promotion des modes alternatifs à la voiture, comportent un fort potentiel à modifier les comportements, sans nécessiter des investissements majeurs.

Créer une politique de gestion de la mobilité suppose que l'ensemble des acteurs (privés, publics, associations, privés ...) s'implique dans une démarche coordonnée, avec des objectifs partagés, lisibles, bien identifiés et compris par l'utilisateur.

La démarche aujourd'hui initiée à l'échelle de l'agglomération pourra peu à peu élargir ses partenariats et ainsi le territoire pertinent jusqu'à la région urbaine grenobloise. L'agence de mobilité pourra par ailleurs assurer une ouverture à dimension européenne et internationale.

A ce jour, nombre d'initiatives sont menées pour favoriser la mobilité dans l'agglomération grenobloise. Trois familles d'initiatives seront développées au cours de la période 2006-2012 :

- l'exploitation optimisée des réseaux de transports,
- la promotion des modes alternatifs, l'information sur les déplacements, le conseil en mobilité,
- le développement de nouveaux services de mobilité (co-voiturage, autopartage, transport à la demande, ...).

Il est proposé de coordonner l'ensemble de ces actions au sein d'une « agence de mobilité » à l'échelle de l'agglomération (à l'image d'une agence de voyage, en quelque sorte). Elle n'aura pour fonction ni de remplacer les initiatives actuellement conduites, ni de se substituer aux différents acteurs des déplacements. Son rôle sera de fédérer les actions menées et de créer les conditions favorables à leur développement.

L'« agence de mobilité » reposera sur un partenariat entre :

- des collectivités (Métro, communes, Conseil général, région, état...),
- des exploitants (Semitag, Transisère, DDE, SNCF, Taxis, AREA...),
- des représentants d'utilisateurs (associations, CCI, rectorat...).

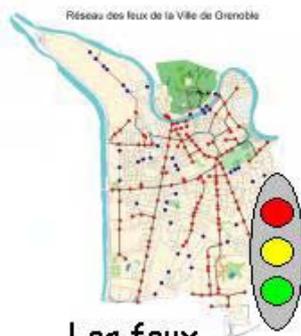
La mise en place de contrats pluriannuels pourra permettre de consolider le partenariat.



Les routes nationales et départementales



Les voies rapides urbaines



Les feux



Coordination en temps réel



Le réseau de transport en commun urbain



Le réseau de transport en commun périurbain

La coordination des réseaux de déplacements

Gestion des réseaux de transports

La gestion par les exploitants de leur propre réseau

Au cours de la période 2006-2012, la DDE de l'Isère prévoit la mise en place d'un poste de commande des voies rapides urbaines de l'agglomération « Gentiane », dont les objectifs seront d'améliorer la sécurité, de limiter la dureté des encombrements, de gérer les crises, de favoriser l'intermodalité et d'appliquer plus efficacement le plan anti-pollution de l'air (par la mise en place de panneaux à messages variables).

L'actuel centre d'ingénierie des trafics (le CIGT) sera remplacé par un poste de commande gérant les routes nationales et départementales. Le Conseil général de l'Isère souhaite en effet progresser dans la gestion en temps réel de ses réseaux de transports. Les objectifs seront :

- connaître les conditions de circulation sur le réseau structurant et la progression des 1000 cars du réseau TransIsère,
- informer les usagers de ces conditions,
- prendre les mesures de gestion et de conseil aux usagers.

Le centre de gestion de la DDE et le poste de commande et d'information du Conseil général de l'Isère seront hébergés dans le futur bâtiment multi-exploitants.

La gestion coordonnée des réseaux de transports

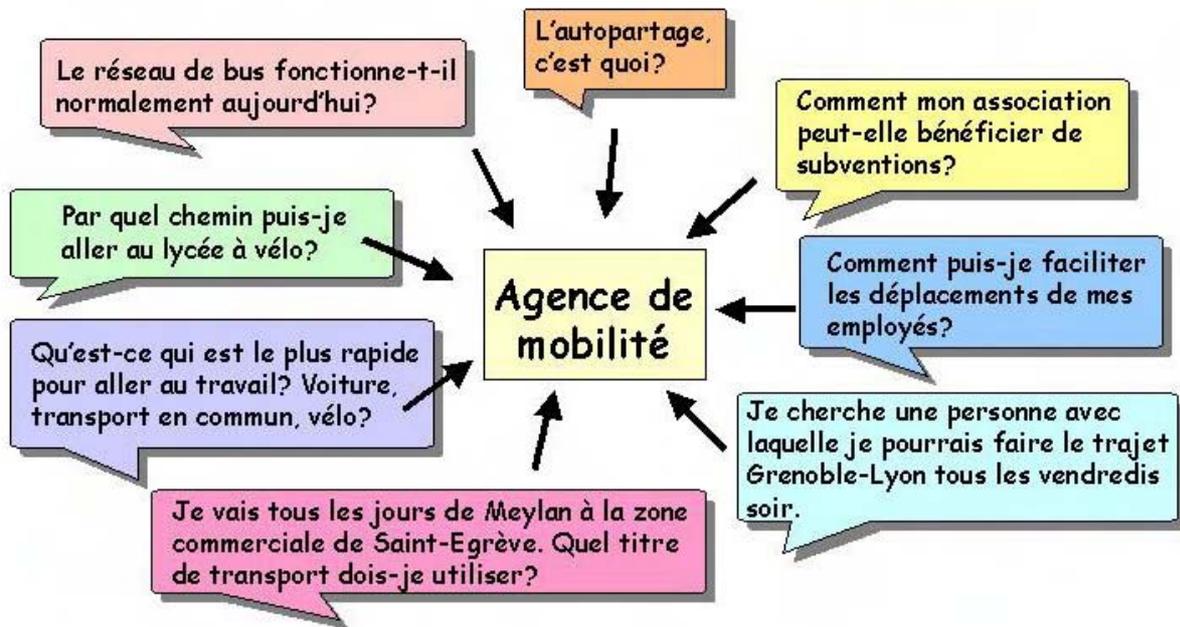
En complément des projets propres à chaque exploitant, l'objectif de gestion coordonnée des réseaux sera poursuivi sur la période 2006-2012.

Le projet de GMCD sera finalisé (bâtiment multi-exploitants, système d'Information des usagers). De nouvelles actions de coordination des gestionnaires de réseaux seront mises en œuvre (plans de gestion des déplacements, nouvelles

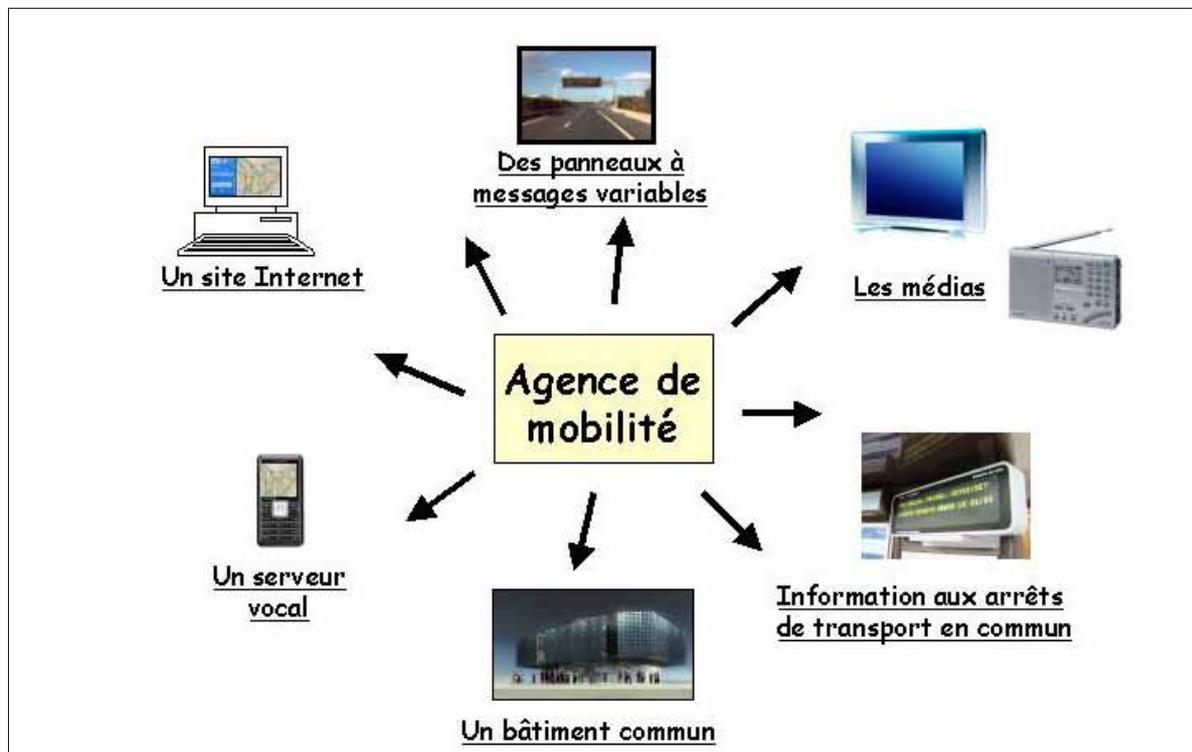
fonctionnalités du système informatique, etc.). La performance du projet, notamment ses impacts sur le report modal, fera l'objet d'une évaluation. En effet, la gestion coordonnée des réseaux de transports peut constituer un des moyens permettant d'atteindre les objectifs du PDU, fluidification par une modulation des vitesses et maintien du trafic des voitures particulières par la mise en place de régulation d'accès.

Il est proposé que la GMCD, intégrée dans l'agence de mobilité, devienne l'« expert » des communes pour la gestion de leur réseaux. Une cellule d'analyse pourra être mise en place, pour soutenir et assister les communes dans la compréhension du fonctionnement de leur réseau (ex : calcul de plans de feux, suivi de trafics, ...), ainsi que par l'association de la GMCD aux réflexions des maîtres d'ouvrage sur les déplacements et aux analyses de l'observatoire des déplacements.

En plus de son rôle de coordination, l'agence de mobilité pourra se voir confier la gestion de certains carrefours sur des axes stratégiques utiles au fonctionnement des déplacements de l'agglomération.



L'agence de mobilité répond à toutes les questions sur la mobilité



Informer le voyageur par de multiples moyens de communication

L'information, la promotion des modes de déplacements alternatifs et le conseil en mobilité : une agence de mobilité

L'agence de mobilité aura, au delà des missions actuelles de la GMCD, à assurer les missions suivantes :

L'information multimodale

L'agence de mobilité pourra proposer des renseignements sur les déplacements à destination d'un public large et varié : la population (usagers des transports en commun, du vélo, piétons, touristes...), les collectivités (communes, établissements publics, administrations...), les acteurs privés (entreprises, commerces, zones d'activité...), les associations... En disposant d'une information complète, l'utilisateur sera apte à utiliser le mode de déplacements le plus adapté à chacun de ses besoins. Notamment, un guichet unique, où l'utilisateur s'adressera dès lors qu'il ne sait pas quel partenaire peut répondre à son besoin, pourra être créé. La GMCD fera partie d'une structure fédératrice de l'ensemble des initiatives en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture, «agence de mobilité ». Cette structure devra être institutionnellement neutre. Son but étant entre autres d'informer le public, « l'agence de mobilité » pourra offrir un guichet unique où l'utilisateur s'adressera dès lors qu'il ne sait pas quel partenaire peut répondre à son besoin.

Un accueil du public, un standard téléphonique, un espace d'exposition, un partenariat avec les médias seront autant de moyens à développer pour diffuser l'information sur les déplacements, en complément de ceux mis en place dans le cadre du projet GMCD.

Une politique de promotion ambitieuse en complément aux aménagements en faveur des modes alternatifs

De nombreux exemples français et étrangers montrent que même sans aménagement, une politique de sensibilisation à l'usage et au respect des modes alternatifs à la voiture peut donner de très bons résultats.

Afin de conforter la pratique des mobilités alternatives, mais aussi d'amener les automobilistes à abandonner leur voiture au profit de ces modes, diverses actions pourront être menées au sein de l'agence de mobilité :

- multiplier les actions de communication et l'organisation de manifestations visant à valoriser l'image des modes alternatifs. Cette communication pourra viser en particulier les scolaires, les étudiants, mais aussi les plus de 50 ans, au titre de l'impact de la pratique des modes doux sur la santé.
- généraliser les plans de déplacements d'entreprises, dotés de mesures significatives en ce qui concerne l'usage du vélo, de la marche à pied et des transports en commun. Un label PDE sera mis en place afin d'en améliorer le contenu, avec un objectif de 100 PDE labellisés en 2012.
- promouvoir l'usage de la marche et du vélo dans les établissements scolaires, en développant des outils communs à l'échelle de l'agglomération et en généralisant la mise en place de plans de déplacements scolaires, depuis le primaire jusqu'au lycée.
- tester une méthode de marketing individualisé en faveur des modes doux, en particulier en périphérie de Grenoble. Il s'agit d'amorcer le changement de comportement par une incitation à l'expérimentation



Promotion du covoiturage à Genève (source : Ville de Genève)

Définition de l'autopartage et du covoiturage
Source : ADEME

L'autopartage

L'autopartage est un service de mise à disposition de voitures pour une courte durée (1 heure ou plus).

L'inscription à ce service permet aux abonnés de réserver facilement un véhicule situé sur un parking à proximité de chez eux.

La réservation et l'accès aux véhicules sont facilités par les nouvelles technologies. Les voitures sont ainsi disponibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

L'autopartage répond à un vrai besoin puisque 70 % des trajets effectués par ce moyen ne pourraient pas être faits autrement qu'en voiture, la desserte en transports publics n'étant pas assez complète, la course en taxi et la location traditionnelle de voiture n'étant pas adaptées pour des trajets de moins d'une demi-journée.

La cible de l'autopartage est principalement urbaine, les abonnés devant avoir la possibilité de se déplacer en transports publics ou par des modes doux (marche, vélo) pour accéder facilement aux véhicules.

L'intérêt environnemental de l'autopartage est double. Il induit pour ses utilisateurs une diminution progressive du nombre de kilomètres parcourus en voiture et donc réduit la consommation d'énergie et les émissions de polluants. En outre, il permet de libérer de l'espace urbain utilisé auparavant pour le stationnement des véhicules.

Le covoiturage

Le covoiturage consiste à optimiser le transport en voiture.

Concrètement, il vise à mettre en relation des individus effectuant tout ou partie d'un trajet qu'ils effectuaient jusque là seuls.

Ce système permet finalement de diminuer le nombre de voitures en circulation pour un même déplacement.

Dans le cadre d'un covoiturage, les trajets peuvent être de tous types: domicile-travail, domicile-étude, longue distance, loisirs...

Le covoiturage s'est développé en Europe dans le courant des années 90.

Pour les utilisateurs, les principaux atouts sont le partage des frais de déplacement liés à la voiture et la convivialité du trajet effectué à plusieurs.

Ces opérations présentent un intérêt environnemental. En diminuant le nombre de kilomètres parcourus en voiture, le covoiturage contribue ainsi à réduire les émissions de gaz à effet de serre responsables du changement climatique tels que le dioxyde de carbone (CO2) ainsi que les émissions de polluants nocifs pour la santé : composés organiques volatils (COV), oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), particules (PM)...

Nouvelles pratiques de déplacements, nouveaux services

Afin de concurrencer efficacement la voiture individuelle, il est nécessaire de disposer d'un ensemble de services à la mobilité. L'autopartage et le covoiturage, basés sur un usage partagé des véhicules, permettent à la fois de s'inscrire en complément de l'offre des transports publics, de réduire les frais pour les pratiquants, d'abaisser le nombre de véhicules en circulation et en stationnement, de diminuer la pollution et les risques d'accidents...

Plusieurs niveaux d'intervention sont préconisés pour promouvoir le covoiturage :

- mener des actions de promotion et de sensibilisation auprès des particuliers et des employeurs,
- mettre en place un service de mise en relation à destination des habitants de la région urbaine, des entreprises et collectivités locales,
- mettre en œuvre des mesures d'accompagnement : parkings de regroupement, voies réservées, facilités aux péages, stationnement réservé à destination, tarifications incitatives dans les parkings-relais et les gares pour encourager le rabattement par covoiturage sur les transports en commun...

Afin d'assurer un développement rapide de l'autopartage, il est proposé :

- de mener des actions de promotion à destination des particuliers et des entreprises (en premier lieu, l'implication des collectivités en tant qu'usagers du service, peut être un signal fort en ce sens),
- de renforcer la complémentarité entre l'autopartage et les autres modes de transports (abonnements combinés avec les réseaux de transport en commun, mais aussi avec métrovélo),
- de favoriser un développement de l'autopartage sur l'ensemble du territoire, en direction des pôles de centralité de périphérie, voire à l'échelle d'un quartier,

- de permettre le stationnement des véhicules réservé à l'autopartage sur la voie publique.

Le développement du vélo dans l'agglomération passe par la mise en place de services dédiés aux cyclistes. Il s'agira en particulier :

- de développer la location longue durée de vélos, à destination des personnes ne disposant pas d'un vélo ou ne souhaitant pas en assurer l'entretien,
- de structurer le marché de l'occasion, notamment à destination des étudiants,
- de développer le marché de réparation et d'entretien des vélos urbains.
- de généraliser le marquage des vélos

Le rôle historique des lignes TC structurantes

sur le développement urbain de l'agglomération grenobloise

Les lignes A et B ont joué un véritable rôle de catalyseur de différentes dynamiques urbaines au sein de l'agglomération en permettant notamment :

- la modernisation de l'hypercentre et la création d'un centre d'échanges à la gare de Grenoble (TGV + tram) en lien direct avec le projet Europôle,
- l'amélioration de l'accessibilité aux grands équipements métropolitains pour tous les publics,
- le désenclavement des quartiers d'habitat social (en lien avec le projet DSU à Echirolles),
- l'ouverture sur la ville du Domaine Universitaire (Plan Arhends en 90)
- la programmation d'équipements culturels et sportifs structurants et l'essaimage universitaire au sud de l'agglomération,
- la constitution de micropolarités de commerces et de services autour des arrêts (traversées de Fontaine autour de la station Maisonnat, traversées de Grenoble, terminus au domaine universitaire...),

- la conception d'un centre ville à Echirolles (le tram étant appréhendé comme « colonne vertébrale » du projet urbain...).

Plus récemment, la ligne C (tout en complétant l'offre de transport en commun via un axe « est-ouest » se connectant à la gare de Gières) a fortement incité à :

- une reconquête des espaces urbains sur les grandes voiries traversantes par la démolition d'ouvrages routiers (suppression de l'estacade à Grenoble, aménagement du boulevard Jean Pain, suppression du pont routier de Catane à Seyssinet...),
- la réalisation ou la programmation de projets urbains (caserne de Bonne, ZAC centre SMH, GPV, projet Neyrpic, centre-ville de Seyssinet...)



La ligne C et le réaménagement du boulevard Jean Pain...



6

MIEUX ARTICULER LES POLITIQUES D'URBANISME ET DE TRANSPORT

La réflexion engagée par le SMTC sur le lien « urbanisme-transport » a pour principal objectif de rendre le transport collectif plus efficace (meilleure coordination entre développement urbain et politique de transport en commun) et in fine de répondre concrètement aux préconisations de la loi sur l'air et aux orientations du plan climat d'agglomération (diminution du trafic automobile, exploitation rationnelle du réseau de voirie existant, qualité de l'air...).

S'inscrire dans une stratégie d'agglomération et de région urbaine

Les trois premières lignes de tramway ont permis de faciliter l'émergence, la requalification de nombreux quartiers grenoblois. Pour autant, les effets des lignes structurantes de transport en commun sur le développement urbain de l'agglomération nécessitent d'être anticipées sur l'ensemble des itinéraires (existants et programmés) à l'échelle de l'agglomération au regard notamment des phénomènes de périurbanisation (desserte de territoires moins denses que l'hypercentre grenoblois), des processus de valorisation foncière et immobilière à proximité des points d'arrêts, des enjeux de mixité en terme d'habitat, de localisation des services de proximité, des lieux d'emplois, ...

L'enjeu pour demain consiste donc à s'engager dans une véritable stratégie « urbanisme et transport » à l'échelle de la région urbaine et de l'agglomération permettant la mise en cohérence des politiques de transport et des politiques urbaines à différentes échelles (PLH, projet d'agglomération...).

Affirmer les orientations stratégiques du SMTC dans la programmation des futures lignes TC

La mise en œuvre de la démarche « urbanisme et transport » permet également au SMTC de préciser et d'afficher ses priorités en politique de transport:

Participer à un projet social global

- Assurer la cohérence entre projet TC et programmation de logements à caractère social à proximité des lignes,
- Encourager la desserte des équipements et des services à l'échelle de l'agglomération,
- Favoriser les relations « habitat-emploi » par le biais des transports en commun,
- Développer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Adapter les actions en distinguant les territoires selon leur niveau de desserte en transports en commun

- Inciter au développement urbain des territoires desservis par des lignes structurantes (bus ou tramway d'au moins 10mn de fréquence) par des dispositions spécifiques concernant la densité, la mixité, le traitement de l'espace public et le stationnement,
- Faciliter la mise en place des dispositifs complémentaires nécessaires à la desserte des zones moins denses et à leur rabattement sur ces axes TC structurants.

Les principes d'une charte à partager avec les partenaires

Un projet « urbanisme transport » concerté entre le SMTC et les partenaires (Métro, communes...) au sein des territoires traversés et respectant les orientations suivantes :

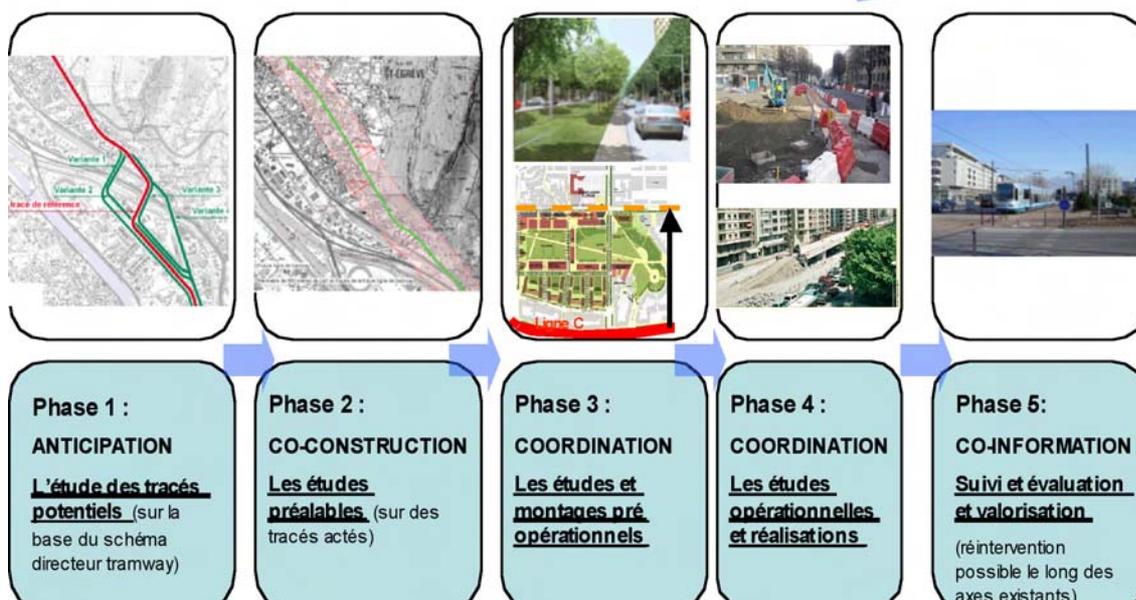
Au sein d'un périmètre élargi (de part et d'autre des lignes)

- La recherche de maîtrise du foncier mutable : diagnostic foncier, périmètres de préemption, politique de veille foncière active.
- Le renforcement des densités urbaines par la promotion de formes urbaines compactes, et la mise en adéquation des règles des PLU avec cet objectif. (espaces à forte valeur ajoutée du fait de la desserte TC)
- La diversité des fonctions urbaines dans les nouvelles opérations (habitat, emplois, services de proximité, équipements...)
- La réalisation de logements à caractère social dans toutes les nouvelles opérations de taille significative : supérieures à 20 logements (le pourcentage de logements sera précisé dans les « contrats d'axes »).
- La réalisation d'un schéma de maillage et d'accessibilité par les modes doux des quartiers traversés, favorisant le rabattement des déplacements piétons et cycles vers les arrêts, assorti d'une signalétique adaptée, indiquant les arrêts de tramway et les principaux équipements ou espaces publics des quartiers desservis.
- Une politique de stationnement automobile dissuasive pour les « pendulaires » (à proximité de l'axe) et intégrant les parcs relais;

Au voisinage immédiat de la ligne TC

- L'analyse et la prévention des nuisances environnementales (bruit et pollution de proximité) générées par l'axe routier/tramway sur les populations riveraines.
- Le confortement des centres urbains et de quartier autour des arrêts et la recomposition des grands centres commerciaux desservis par le tramway dans une logique plus « urbaine ».
- La programmation des grands équipements ou la constitution de réserves foncières à cet effet.
- La réalisation d'une offre de logements ou de services pour des publics spécifiques : personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants...
- La réalisation d'opérations mixtes intégrant des logements, des services et des activités économiques.
- La mise en œuvre d'opérations exemplaires : promotion de quartiers « durables », d'opérations HQE
- La réduction des flux et des vitesses automobiles par un traitement adapté de la voirie en vue d'une amélioration du cadre de vie des riverains.
- La mise en place de services spécifiques liés à la mobilité et à l'intermodalité autour des arrêts TC (billettique, stationnement des cycles, information voyageurs, mobiliser urbain...).
- Le traitement qualitatif et cohérent de l'espace voirie dans son ensemble, intégrant une signalétique adaptée, favorisant l'usage de l'espace par les piétons.

Un partenariat SMTC – partenaires dans la durée



Engager un processus de travail dans la durée avec les communes intéressées

En concertation avec les partenaires concernés, notamment la Métro, des processus de travail pourront être engagés par le SMTC avec les communes impliquées sur la base d'une charte « urbanisme-transport » précisant la déclinaison des orientations stratégiques portées par le SMTC et partagées.

L'adaptation selon les particularités de chaque territoire pourra se faire dans le cadre de « contrats d'axe » spécifiques.

Les processus de coordination et d'engagements réciproques pourront être déclinés dans la durée en cinq phases :

Phase 1 : Etudes des tracés potentiels

Ces études doivent permettre d'effectuer des choix définitifs (à partir de variantes de futurs tracés TC proposées par le SMTC) sur la base d'une analyse des potentialités de développement urbain des territoires concernés (potentialités foncières, règles d'urbanisme, proximité des lieux d'emplois, niveau de service de proximité, projets engagés...).

Phase 2 : Etudes préalables

Sur la base des tracés validés, l'enjeu consistera à lancer des études de programmation urbaine le long de l'itinéraire programmé (de l'ordre de 500 m de part et d'autre de l'axe) afin de préciser les principes, les orientations des territoires pour l'avenir...

Cette phase permettra de préciser les contrats d'axe spécifiques engageant chaque partenaire (SMTC, communes...) dans la durée.

Phase 3 : Etudes et montages pré opérationnels

La planification des différentes opérations d'urbanisme (projet urbain, projet d'équipement...) devra être précisée, organisée en lien avec le calendrier de réalisation de l'infrastructure TC.

Phase 4 : Etudes opérationnelles

Cette phase portera sur l'ingénierie de montage d'opérations complexes nécessitant la coordination des différentes maîtrises d'ouvrage ainsi que sur le suivi des engagements de chaque partenaire.

Phase 5 : Suivi, évaluation et valorisation

Cette phase permettra d'engager des actions de « suivi évaluation » par rapport à l'infrastructure existante (niveau de service, ajustement selon les besoins de la clientèle...) mais également d'intervenir sur les espaces adjacents (revalorisation possible suivant les opportunités...).

