



Extrait du registre des délibérations du Conseil métropolitain  
**Séance du 19 mai 2017**

**OBJET :** **DEPLACEMENTS** - Schéma multimodal de la mobilité - Territoire Grand Sud

Délibération n°

Rapporteur : Yann MONGABURU

## **PROJET**

Le rapporteur(e), Yann MONGABURU;  
Donne lecture du rapport suivant,

**OBJET : DEPLACEMENTS** - Schéma multimodal de la mobilité - Territoire Grand Sud

### **Exposé des motifs**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, le territoire de l'agglomération grenobloise s'est élargi sur sa partie sud à 16 nouvelles communes, s'étendant sur 15 500 hectares. En matière de transports collectifs, ce territoire était jusqu'alors principalement desservi par le réseau interurbain TransIsère du département ainsi que par une ligne TER sur le secteur Grand Sud. Au vu des enjeux en matière de déplacements sur ce secteur, particulièrement en terme d'accès au centre urbain dense de la Métropole et en terme de part des mobilités alternatives à la voiture individuelle, il est apparu nécessaire de lancer une démarche de réflexion et d'élaboration d'un plan d'action à moyen terme pour l'amélioration des conditions de mobilité du secteur.

En janvier 2016, le SMTC a mandaté l'Agence d'urbanisme pour mener une étude sur la définition d'un schéma multimodal à visée opérationnelle sur l'ensemble du territoire du grand sud de la métropole (périmètre du comité de déplacements). Ce périmètre, outre les communes issues de l'ancienne intercommunalité du sud-grenoblois (Notre-Dame-de-Commiers, Saint-Georges-de-Commiers, Champ-sur-Drac, Saint-Pierre-de-Mésage, Notre-Dame-de-Mésage, Saint-Barthélémy-de-Séchilienne, Séchilienne, Vizille, Montchaboud, Jarrie, Champagnier, Vaulnaveys-le-Bas, Vaulnaveys-le-Haut), intègre les communes de Miribel-Lanchâtre, le Gua, Vif, Varcès, Saint-Paul-de-Varcès, Claix et Pont-de-Claix.

La réflexion sur l'organisation du schéma multimodal des déplacements a porté sur trois orientations :

- La desserte en transports collectifs, intégrant les réseaux SMTC, Transisère et TER
- Le schéma de rabattement sur le réseau de transports collectifs structurants (marche, vélo, P+r, voiture partagée, etc)
- Les actions favorisant l'usage du vélo et des usages partagés de l'automobile (co-voiturage, auto-stop organisé, etc)

### **Présentation de la démarche de concertation:**

La démarche s'est organisée dans une volonté de co-construction du schéma multimodal avec les élus du territoire, les autres autorités organisatrices concernées, les associations et les citoyens. Deux instances de travail ont été mobilisées : le Comité de déplacements et un panel citoyen, avec l'appui d'un cabinet spécialisé dans les démarches de concertation. L'étude a abouti à une proposition de plan d'action avec une mise en œuvre opérationnelle échelonnée de septembre 2017 à septembre 2019.

Dans une optique de préfiguration de la desserte à plus long terme, la réflexion a été menée en articulation avec les travaux du PLUI, les réflexions sur le tram-train vers Vizille et le schéma de transports collectifs structurants à l'horizon 2020-2030.

Le dispositif d'étude et de concertation a été présenté en commission mobilité le 29 avril 2016. La démarche a été lancée le 04 avril 2016 au cours du Comité de déplacements du secteur grand sud.

La concertation avec les élus du territoire et les associations a eu lieu dans le cadre du Comité de déplacements, au cours de 4 réunions dédiées.

- 28 juin 2017 : présentation et échanges sur l'état des lieux et les enjeux – Travail en ateliers
- 27 septembre 2016 : présentation de la philosophie du schéma multimodal

- 8 novembre 2016 : présentation de la déclinaison opérationnelle des hypothèses en matière de transports en commun – Travail en ateliers
- 1<sup>er</sup> décembre 2016 : présentation des travaux du panel citoyen et échanges entre des membres du panel citoyen et le Comité de déplacements

Le panel citoyen a été constitué par tirage au sort par un bureau d'études indépendant. Il s'est réuni durant 3 journées :

- 15 octobre 2016 – Session d'information : présentation de l'état des lieux, débat sur les conditions d'usage des différents modes
- 5 novembre 2016 - Session d'investigation : observation in situ, présentation des pistes d'actions
- 19 novembre 2016 – Rédaction collective de l'avis citoyen

Des représentants du panel citoyen ont restitué les travaux au Comité de déplacements (1<sup>er</sup> décembre 2016) et au Comité de Pilotage (27 janvier 2017).

A l'issue de ce travail, le panel citoyen a formulé des avis et recommandations, synthétisés en annexe.

La réflexion sur le schéma multimodal du territoire grand sud a également été alimentée par les contributions citoyennes déposées sur la plateforme participative de la métropole.

Le suivi du travail a été assuré par un Comité de Pilotage réunissant l'Etat, la Région, le Département, la Communauté de communes du Grésivaudan, la Communauté de communes du Trièves, la Communauté de communes MPCVV, la Communauté de communes de l'Oisans, Grenoble Alpes Métropole, la Semitag et le SMTC. Il s'est réuni à 3 reprises au cours de l'étude (24 mai 2016, 15 septembre 2016, 27 janvier 2017).

L'état des lieux réalisé par l'Agence d'urbanisme au 1<sup>er</sup> trimestre 2016 a mis en évidence les éléments suivants :

- La densité de population et d'activités est nettement plus faible dans le territoire grand sud que sur l'ensemble de la métropole. Dans ce contexte, la desserte en transports en commun doit être développée en tenant compte des caractéristiques du territoire,
- La mobilité des habitants est largement dominée par la voiture. La marche à pied et les transports collectifs sont peu utilisés, l'usage du vélo est faible.

Parts modales des déplacements dans la métropole et dans le territoire grand sud – source : EMD 2010

	Voiture	Transports collectifs	Marche	Vélo	Autres
Métropole	50%	15%	30%	4%	1%
Territoire grand sud	70%	10%	17%	1%	2%

- Il existe un certain nombre d'habitants non motorisés dans ce territoire (notamment personnes âgées et adolescents) aux besoins desquels il faut répondre.
- Les flux entre le territoire grand sud et les zones d'activités d'Echirolles et Eybens d'une part, et entre le territoire grand sud et Grenoble, d'autre part représentent un poids important dans les déplacements (respectivement 16% et 13%). Au regard de ces flux massifs, ces liaisons sont à privilégier pour le développement d'axes forts de transports collectifs.
- Au-delà des déplacements réalisés par les habitants, le territoire du grand sud métropolitain est traversé par des flux automobiles importants (habitants du sud Isère qui se rendent dans le cœur métropolitain, touristes qui se rendent en station). Cette convergence des flux sur un nombre réduit d'axes routiers génère une congestion marquée.

- La présence de l'offre TER est une opportunité pour le territoire. Elle permet de rejoindre le cœur métropolitain depuis le grand sud métropolitain avec un temps de parcours très compétitif. Cependant, les fréquences sont insuffisantes pour être attractives pour les usagers. L'infrastructure ferroviaire, ainsi que les contraintes liées au PPRT de Jarrie et Pont-de-Claix ne permettent pas de renforcer cette cadence à court terme.
- L'offre de transports collectifs routière sur la rive gauche du Drac, organisée autour de la ligne 17, est relativement développée, structurée et lisible. Elle est néanmoins parfois pénalisée par la congestion qui rallonge les temps de parcours.
- L'offre de transports collectifs sur la rive droite du Drac est insuffisamment hiérarchisée et lisible. Les temps de parcours des cars et bus sont très pénalisés par la congestion routière. En outre, l'organisation des transports collectifs sur ce bassin est assurée par trois AOT. Cela génère des barrières tarifaires pour les usagers, et peut entraîner des incohérences en matière d'offres.
- L'offre de transports collectifs à Pont-de-Claix ne permet pas d'accéder à Grand'Place ou à Comboire sans correspondance. Les quartiers Iles de mars (classé politique de la ville) et Grand Galet (classé en veille active) bénéficient d'une desserte limitée.
- Certaines communes du territoire grand sud vont bientôt atteindre 3 500 habitants. Elles vont par conséquent devoir développer le logement social pour respecter le quota de 20% imposé par la loi SRU.
- Le territoire grand sud comprend de nombreux espaces naturels, une grande richesse de l'environnement et des paysages. Il présente une attractivité touristique importante, notamment à Vizille, en lien avec le château.

Le partage de cet état des lieux avec les instances de concertation a fait émerger les enjeux suivants :

- Susciter des changements de comportement de mobilité pour les déplacements locaux et métropolitains
- Prendre en compte les besoins au-delà de la métropole
- Mettre à niveau l'offre de transport collectif sur le territoire vizillois
- Rendre plus attractif le temps de parcours en transports collectifs par rapport à la voiture, prioritairement sur deux liaisons :
  - Territoire grand sud ↔ Territoire du Sud
  - Territoire grand sud ↔ Grenoble
- Développer l'usage des modes actifs en s'appuyant notamment sur la richesse des espaces naturels et des paysages
- Soutenir le développement des usages partagés de la voiture (covoiturage, autostop organisé)
- Assurer l'accès à la mobilité pour tous (notamment pour les populations non motorisées)
- Articuler l'offre de mobilité avec la géographie sociale du territoire (quartiers politiques de la ville, projets de construction de logements sociaux dans le cadre de la loi SRU)
- Accroître l'efficacité de l'offre de mobilité pour un coût maîtrisé

### **Principes du schéma de mobilité multimodal :**

En réponse à ces enjeux, il est proposé d'acter les grands principes du schéma de mobilité multimodal:

- ✓ Intégrer aux voiries structurantes des aménagements pour les cycles et les transports collectifs pour en favoriser l'usage
- ✓ Expérimenter les usages partagés de l'automobile en priorité sur les deux vallées du grand sud métropolitain et sur l'axe Vizille-Gières,
- ✓ Hiérarchiser l'offre de transports collectifs autour de quatre niveaux, pour répondre à la diversité des besoins de déplacements

- ✓ Organiser le rabattement vers les lignes de transports collectifs structurantes, à pied, en vélo, en transports collectifs, mais aussi en voiture (maillage piéton/cycle, coordination des horaires des TC, stationnement cycle et voiture)

Les orientations proposées concernant la hiérarchie de l'offre de transports collectifs en 3 niveaux sont les suivantes :

- ✓ Niveau 1 : des liaisons TC rapides – fréquence de 20 à 30 minutes en heure de pointe

Ces liaisons rapides permettent d'accéder au cœur métropolitain depuis les centralités les plus éloignées de Vif et Vizille avec des temps de parcours réduits. Elles s'appuient sur la desserte ferroviaire, complétée avec de la desserte en car. Pour privilégier l'optimisation des temps de parcours, les points d'arrêts desservis sont peu nombreux, les itinéraires des dessertes en car empruntent l'autoroute dès lors que cela est possible. Côté ouest, la desserte est à créer. Côté est, la desserte peut s'appuyer sur l'offre de la ligne 3000, sous réserve de coordination avec l'offre ferroviaire, et de renforcement à certaines heures.

- ✓ Niveau 2 : des lignes TC fortes – fréquence à 10 - 15 minutes en heure de pointe

Ces lignes fortes constituent l'ossature des secteurs. Elles sont lisibles et rectilignes, et permettent de nombreuses connexions au réseau structurant de la métropole (tramway et chrono). Afin de permettre ces connexions, les itinéraires de ces dessertes n'empruntent pas l'autoroute. Côté ouest, la desserte peut s'appuyer sur l'offre de la ligne 17 en adaptant l'itinéraire (passage par le cours Saint-André). Côté est, la desserte peut s'appuyer sur l'offre de l'Express 3, sous réserve de renforcer la fréquence. En outre, une deuxième ligne Proximo au départ de Vizille accédant au cœur urbain par la combe de Gières ou par la combe d'Eybens permettra de mieux prendre en compte les populations des Vaulnaveys et du plateau de Champagnier.

- ✓ Niveau 3 : des lignes TC Flexo – fréquence et offre variable

Ces lignes de desserte locale irriguent finement le territoire. Plutôt destinées aux populations non motorisées, elles assurent notamment un rôle de rabattement sur les liaisons TC ferroviaires, rapides ou fortes.

Cette offre de transport collectif est enrichie par du rabattement à pied, en vélo, et en voiture. Un maillage de points d'échanges multimodaux et de services, appelés points « M », rend lisible ce schéma de fonctionnement.

Ces orientations ont ensuite été déclinées de façon opérationnelle, sous forme de plan d'action partenarial sur le court et moyen terme.

### **Plan d'action partenarial :**

Il est proposé un déploiement du plan d'action multimodal s'échelonnant sur les années 2017 et 2018.

### **Plan d'action pour la voiture partagée :**

- Actions à mener en 2017 :
  - ✓ Expérimentations autour de la voiture partagée dès le deuxième semestre 2017 sur les axes Varcès Allières et Risset / Saint Paul de Varcès ; Echirolles / Champagnier ; Gière / Vizille ; Champ sur Drac / Saint-Georges de Commiers ainsi que sur la commune de Claix ;  
  
Coût : 30K€ /an et 100K€ d'investissement sur trois ans
  - ✓ Expérimentation TAG&CAR de voitures partagées développée dans le cadre du projet LEMON 2017 en complémentarité de la ligne Flexo 65 (Eybens-Vizille) mise en œuvre durant le deuxième semestre 2017.

- ✓ Actions à mener en 2018 :
  - ✓ Lancement d'une expérimentation de Transport à la Demande zonal (TAD zonal) sur les communes de Saint Pierre de Mésage et Notre Dame de Mésage. Cette expérimentation porterait sur la création d'offre de rabattement sur les points multimodaux de la commune de Vizille ;
  - ✓ Renforcement des services, aménagements et équipements favorisant le covoiturage.

Il est proposé également que les expérimentations de nouveaux services à la mobilité soient mises en œuvre par le SMTC.

### **Plan d'action pour le vélo :**

A partir de 2017, il s'agira de décliner la politique cyclable de la Métropole sur le territoire grand sud suite aux études déjà menées, sur le développement du réseau structurant et du réseau secondaire, appelés à mailler le territoire :

- Actions à mener en 2017 :
  - ✓ Réseau structurant Vélo / liaison Grenoble – Pont-de-Claix : études ;
  - ✓ Réseau secondaire Vélo : finalisation en 2017 des études relatives au développement du réseau secondaire (schéma directeur cycles), partage du diagnostic et du réseau cible à horizon 2030 en Comité déplacement Grand Sud et identification des priorités d'aménagement du réseau secondaire ;
  - ✓ Transfert (CD38) et reprise en 2017 des études de réalisation des voies vertes Echirolles – Pont-de-Claix et Pont-de-Claix – Varcis ;
  - ✓ Réalisation en 2017 de l'itinéraire cyclable Eybens – Tavernolles.
- Actions à mener en 2018 :
  - ✓ Réseau structurant Vélo / liaison Grenoble – Pont-de-Claix : réalisation au 2e semestre 2018 – rue du général Mangin puis liaison Echirolles – Pont-de-Claix.

### **Plan d'action pour les transports collectifs :**

- Actions à mener en 2017 :
 

Le développement des lignes Flexo en septembre 2017 comprenant :

  - ✓ Le renforcement de la fréquence de la ligne Flexo 65 (Vizille - Brie et Angonnes - Eybens) à 22 courses régulières et son prolongement à Grand'Place pour offrir une nouvelle liaison directe Vizille - Brie et Angonne - Eybens - Grand'Place. En outre il est proposé d'expérimenter le transport de vélo en soute dans les bus de la ligne 65 et d'équiper les 2 véhicules de la ligne 67 dépourvus de soute avec des racks à vélo.
  - ✓ La ligne Flexo 66 (Jarrie Clos Jouvin – Echirolles Gare) sera renforcée avec la création de trois aller-retour de Champagnier Place du Laca à la gare de Jarrie en correspondance avec le TER, en transport sur réservation (TSR).
  - ✓ Le renforcement de la fréquence de la ligne Flexo 69 (Vizille Le péage – Gières Gare - Saint Martin d'Hères Sciences Sociales) pour atteindre le niveau de service d'une ligne Proximo avec 48 courses régulières par jour en période scolaire.

- ✓ La création de la ligne Flexo 70 (Montchaboud – Vizille – Jarrie – Champ sur Drac) pour assurer une nouvelle liaison entre Champ sur Drac et Vizille avec une offre de 12 courses régulières et 4 courses sur réservation (TSR) en période scolaire.

L'ensemble des mesures de développement des lignes Flexo dans le cadre du schéma de mobilité grand sud est évalué à 700 K€ pour une année pleine d'exploitation des nouveaux services mis en place en 2017, avec un impact sur le budget 2017 de 280K€.

En fonction des choix qui seront opérés sur l'évolution de l'offre, la prise en charge du solde éventuel sera précisée ultérieurement dans le cadre de la prospective financière du SMTC.

- Actions à mener en 2018 :

Le déploiement en septembre 2018 des lignes rapides complémentaires de l'offre TER en heure de pointe ainsi que de lignes à fort cadencement dites lignes fortes.

- ✓ Pour l'axe Vif Grenoble cette offre s'appuiera sur la ligne Proximo 17.
- ✓ Pour l'axe Vizille Grenoble un travail est à engager avec le département afin de définir l'articulation avec les lignes départementales (Express 3 Grenoble Gare – Vizille) et ligne 3000 (Grenoble gare – Le Bourg d'Oisans).

Le renforcement de l'offre de transport en commun pour la mise en œuvre du schéma de mobilité grand sud est actuellement estimé, hors accord à intervenir avec le service régional des transports délégué au Département, à 1,2M€ en exploitation année pleine à partir de 2019.

#### **Plan d'action pour la multimodalité :**

- Actions à mener en 2017 et 2018 :

- ✓ L'ensemble de ces actions par modes de transport s'accompagnera du développement et l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux « M ».

Le coût estimé de l'aménagement des points multimodaux « M » est estimé à 900K€ HT sur la période 2017-2019 pour le SMTC.

- ✓ Les actions qui concernent les modes actifs (axes vélo structurants et secondaires, jalonnement et stationnement) seront mises en œuvre dans le cadre de la politique de développement de l'usage du vélo et de la marche par la métropole.
- ✓ La réussite de la mise en œuvre du schéma sera conditionnée par un accompagnement en termes de communication à mener aux différentes phases de 2017 à 2019.
- ✓ Enfin, des études relatives à l'amélioration du temps de parcours seront lancées pour renforcer l'attractivité du schéma multimodal de déplacement.

**En conséquence, il est proposé au Conseil métropolitain**

Vu l'article L5217-2 du Code Général des Collectivités Territoriales

Vu le décret 2014-1601 du 23 décembre 2014 portant création de la métropole dénommée «Grenoble-Alpes Métropole»

Après examen de la Commission Mobilités du 24 février 2017, et après en avoir délibéré, le Conseil métropolitain :

- Approuve les principes du schéma multimodal de mobilité du secteur grand sud,
- Approuve la réalisation des actions qui concernent les modes actifs (axes vélo structurants et secondaires, jalonnement et stationnement).