



## **Contribution du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise aux Assises de la Mobilité**

---

La région grenobloise est un territoire pluriel, composé d'espaces urbains, périurbains, ruraux et de montagne, structuré par les vallées et un habitat étiré parfois éloigné des urbanités dans lesquelles se concentre l'activité. Même si elle bénéficie de la proximité de grands nœuds et corridors de transports européens (aéroports de Lyon Saint-Exupéry et de Genève), son accessibilité est pénalisée par les faiblesses du réseau ferroviaire. Peu concernée par les flux de transit, elle entretient de fortes relations avec ses territoires voisins, le bassin de déplacements dépassant largement le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice des Mobilités.

En 2010, les habitants de la Métropole réalisaient 1,8 millions de déplacements par jour, dont 50% en voiture (source : Enquête ménages déplacements 2010). Les déplacements d'échanges entre le cœur métropolitain et le reste de la grande région grenobloise représentent 20% des déplacements en volume, mais 60 % des km et des émissions de gaz à effet de serre : ces déplacements quotidiens, plus longs, contribuent de façon majeure aux émissions de polluants atmosphérique et de GES, en raison d'un usage élevé de la voiture. Globalement, l'usage de la voiture est en baisse dans la Métropole, comme dans toutes les grandes agglomérations, mais la voiture reste très utilisée sur certains territoires et pour certains motifs, et la qualité de l'air reste dégradée dans les secteurs les plus densément peuplés. En effet, le cœur métropolitain et les zones situées aux abords des grandes infrastructures de voirie subissent des dépassements récurrents des seuils de référence de qualité de l'air, dont les effets sur la santé sont avérés.

**Le SMTC mène, depuis plus de 40 ans, une politique ambitieuse de développement des infrastructures et des services de transport collectif, en articulation avec le développement urbain du territoire métropolitain. Cette ambition forte se heurte aujourd'hui à des contraintes financières, un contexte fiscal et des limites réglementaires inadaptés à la révolution des mobilités à laquelle les Assises de la Mobilité nous invitent, particulièrement pour réussir la transition énergétique des déplacements et faire de la révolution numérique une véritable opportunité, aussi bien pour les modes actifs que pour favoriser les usages partagés des voitures de demain.**

**La présente contribution du SMTC vise à identifier les évolutions qui permettraient de faciliter et accélérer la transition, d'être plus en phase avec les usages de déplacements actuels et de demain, pour alimenter les débats du GART, de TransCité et des Assises elles-mêmes auxquelles le SMTC est invité à participer.**

## **1. Libérer l'investissement en levant les contraintes financières qui pèsent sur les autorités organisatrices de mobilité**

Les contraintes budgétaires pesant sur les autorités organisatrices de mobilité sont de plus en plus fortes, dans un contexte où paradoxalement les besoins de mobilité sont de plus en plus importants. Il est nécessaire de revoir le modèle financier et fiscal des transports publics et services de mobilité afin de permettre aux territoires de poursuivre les investissements structurants en transport en commun et réussir la transition énergétique des déplacements.

Pour le SMTC les priorités sont les suivantes :

- Augmenter le taux de participation de l'Etat aux grands projets d'investissement en matière de mobilité et relancer un appel à projet TCSP, ouvert aux projets BHNS, de transports par câbles, de transition énergétique du parc roulant.
- Diminuer le taux de TVA applicable aux transports de voyageurs et services de mobilité à 5,5%.
- Retrouver une marge de manœuvre fiscale en donnant aux Autorités Organisatrices de Mobilité la possibilité d'augmenter le taux du versement transport, comme cela a été autorisé pour l'autorité de mobilité francilienne

## **2. Investir sur le ferroviaire et les transports urbains**

La géographie particulière de la région grenobloise, avec ses vallées qui canalisent les grands flux de déplacements, est particulièrement propice au développement de l'usage des TER qui pourraient avoir un rôle structurant dans l'organisation des mobilités. Cependant, l'offre ferroviaire est insuffisante par rapport aux besoins actuels et futurs, et souffre d'un manque de fiabilité très pénalisant pour les usagers, en particulier sur la ligne Grenoble-Lyon. Concernant les TER, Rhône-Alpes est identifiée en 2016 comme l'une des deux régions les plus préoccupantes par l'Autorité de la Qualité de Service dans les Transports, avec une spécificité : ce sont les infrastructures qui, dans notre région, sont les principales causes des retards. Effectivement, les défauts de capacité et la dégradation des infrastructures sont problématiques pour l'étoile ferroviaire grenobloise. Les infrastructures sont particulièrement dégradées sur la ligne Grenoble-Veynes.

Le réseau ferroviaire grenoblois a donc besoin que **la priorité des investissements soit portée sur les transports du quotidien**, afin non seulement de garantir la pérennité des dessertes pour les personnes et les marchandises, mais aussi et surtout à améliorer la qualité du service proposé aux usagers et, ainsi, créer une véritable dynamique de développement bénéfique pour l'ensemble des territoires traversés et de garantir l'accessibilité des territoires et la solidarité territoriale du bassin de déplacements.

L'enjeu est immense, et son urgence d'autant plus avérée que les besoins continuent de croître à un rythme régulier qui ne pourra qu'être renforcé au regard de l'impérieuse nécessité que représente la transition énergétique s'accompagnant d'objectifs ambitieux de report modal, tout particulièrement de la route vers le rail. La situation déjà observable de saturation des dessertes ferroviaires de la région grenobloise risque donc de s'amplifier rapidement.

Dans le même temps, la desserte ferroviaire de l'aire métropolitaine grenobloise ne répond plus aux enjeux d'attractivité et de rayonnement d'une Métropole qui est notamment le deuxième pôle français de recherche scientifique.

Et pourtant, face à ces enjeux, le comité de pilotage de l'étoile ferroviaire grenobloise ne s'est pas réuni depuis plus de 4 ans, et les projets inscrits au Contrat de Plan État-Région 2015-2020 ne se concrétisent pas. **Le SMTC appelle donc à la réunion sans attendre d'un comité de pilotage de l'étoile ferroviaire, associant les Autorités Organisatrices des Mobilités du bassin pour prendre les décisions qui s'imposent** pour améliorer la mobilité quotidienne au sein de la grande région grenobloise, constituée de 750 000 habitants et pas moins de 320 000 emplois.

Les priorités d'investissement sur le réseau ferroviaire sont les suivantes :

- Fiabiliser et améliorer la régularité et la ponctualité de la desserte quotidienne entre les centres de Lyon et de Grenoble, avec notamment l'aménagement des 3ème et 4ème voies entre Grenoble et Moirans ;
- Pérenniser et renforcer la capacité de la liaison ferroviaire Grenoble-Gap pour garantir l'accessibilité au Sud du territoire ;
- Fiabiliser et améliorer la desserte périurbaine de l'étoile ferroviaire, avec notamment : le déplacement de la halte de Pont-de-Claix à Flottibulle, la mise en service du terminus périurbain de Brignoud, le confortement de la halte Echirolles, la création de la halte de Domène & la perspective d'un véritable « RER » à la grenobloise voire d'autres haltes.
- Diminuer le temps de parcours entre Grenoble et Lyon et Grenoble et Lyon Saint-Exupéry / Paris.

Par ailleurs, **le SMTC souligne la nécessité de faire évoluer la réglementation et la gouvernance ferroviaire autour de cinq points principaux :**

- **Requestionner la réglementation concernant les passages à niveau** afin de permettre une amélioration de la sécurité des franchissements avec des investissements sobres et adaptés aux usages et de permettre, à l'instar de nos voisins européens,
- **Faciliter la réglementation pour l'exploitation plurielle d'une même infrastructure** à un coût supportable pour les AOM (« tram-train », fret ferroviaire, etc.)
- **Ajuster la réglementation d'exploitation** (interdistances, priorités de faisceaux, etc..) **pour optimiser l'exploitation des infrastructures existantes.**
- **Etudier les évolutions de nature à permettre le déploiement de services régionaux à grandes vitesses** (type TER-GV)
- **Garantir l'association des territoires aux études et choix d'investissement concernant les infrastructures ferroviaires les desservant et revoir les modalités de financement des projets ferroviaires** de plus en plus à la charge des collectivités locales, sans ressources nouvelles pour le faire.

Concernant le développement du réseau de transports urbains, les enjeux de transition énergétique du parc de véhicules et de forte augmentation de la fréquentation du réseau du SMTC nécessitent des investissements conséquents : bus GNV et électrique, adaptation voire création de centre de remisage et de maintenance des véhicules, acquisition de bus et de tramway de grande capacité...Dans un contexte de contraction des dotations des collectivités, la réalisation de ces

nouveaux investissements nécessite de retrouver une marge de manœuvre fiscale en donnant la **possibilité aux Autorités Organisatrices de Mobilité d'augmenter le taux actuel du versement transport**, comme cela a été autorisé pour **l'autorité de mobilité francilienne**, et en diminuant le **taux de TVA applicable aux transports de voyageurs et services de mobilité à 5,5%**.

### **3. Développer l'usage des modes actifs**

54% des déplacements réalisés par les habitants de la métropole grenobloise font moins de 3km (source : Enquête ménages déplacements de 2010). Avec le vélo à assistance électrique (VAE), le rayon d'action du vélo s'étend considérablement, jusqu'à 10 à 20km, et les contraintes liées aux reliefs s'atténuent. De plus, la marche et le vélo contribuent aussi à renforcer l'attractivité des transports collectifs –et à les désaturer-, dès lors que les cheminements vers les stations sont confortables et qu'il existe des possibilités de stationnement sécurisé pour les vélos.

Tenant compte des attentes exprimées par les usagers lors de nombreuses démarches de concertation (comme le « panel citoyen » du PDU en avril 2017), le SMTC privilégie le déploiement d'un bouquet de services de mobilité et d'une combinaison de modes de déplacements durables et alternatifs à l'usage individuel de la voiture. La Métropole a engagé, depuis 10 ans, un déploiement important des services à destination des cyclistes, avec une augmentation et une diversification importante de la flotte de vélos de location « Métrovélo », et des investissements pour créer un réseau « Chronovélo » à haut niveau de confort et pour améliorer les continuités sur l'ensemble des aménagements cyclables.

Le succès rencontré par **la prime nationale à l'achat d'un VAE** a permis l'émergence de ces nouvelles mobilités et participe de la création d'une filière économique de vélocistes dans les territoires. Le SMTC estime que la suppression de cette prime, prévue dans le projet de loi de finances pour 2018, est particulièrement dommageable et susceptible de remettre en cause la croissance du VAE, et demande donc expressément son maintien ou son évolution, à l'instar des aides aux véhicules motorisés électriques, vers des aides progressives en fonction des revenus. Si le **crédit d'impôt à l'achat d'un VAE** était prolongé dans le temps, le SMTC estime qu'il serait nécessaire de modifier le décret n°2017-196 du 16 février 2017 en supprimant la clause d'exclusivité de cette aide. La suppression de cette clause permettrait aux futurs acquéreurs de VAE de compléter une partie du « reste à payer » par un dispositif de subvention/d'aide à l'acquisition qui pourrait être mis en place par des collectivités publiques volontaristes et ainsi démocratiser l'acquisition des VAE.

Créé en 2004, le service de location longue durée Métrovélo propose désormais une flotte de près de 7000 vélos avec une gamme diversifiée (vélo enfant, vélos cargo, vélo pliables,...). Complètement maîtrisé par la collectivité, le service public Métrovélo est à bien des égards exemplaire : coûts de fonctionnement très réduits par rapport à un service de location libre-service, un accueil et un entretien humanisés, une communauté et un réseau social vivant autour des valeurs du « Vélo Jaune ».

Afin de faciliter la gestion administrative et financière du marché Métrovélo, il serait nécessaire **d'élargir les services pouvant être adossés à une convention de mandat** et non une régie de recettes dont le fonctionnement est lourd et qui ne permet pas d'avoir une action commerciale vis-à-vis des usagers. Le décret n° 2015-1670 du 14 décembre 2015 portant dispositions relatives aux

mandats confiés par les collectivités territoriales et leurs établissements publics en application des articles L. 1611-7 et L. 1611-7-1 du code général des collectivités territoriales n'intègre en effet pas de référence au produit du service de location de vélos, ni à l'ensemble des services de mobilité (autopartage, covoiturage, transports publics, attribution de badges d'autorisations de circulation en zones à trafic limité ...)

Enfin, il nous paraît important pour développer l'usage du vélo pour aller au travail et de **rendre obligatoire l'indemnité kilométrique vélo** pour tous les employeurs, au même titre que la prime transport.

#### **4. Faciliter la généralisation de la ville à 30km/h et concevoir une ville accessible et sûre pour les piétons, cyclistes et personnes porteuses de handicaps**

Au 1<sup>er</sup> octobre 2017, 43 des 49 communes de la Métropole sont passées en zone 30, en inversant la règle et en matérialisant uniquement les axes qui restent, par défaut, à 50 km/h. Neuf d'entre elles sont intégralement à 30 km/h ou moins, avec de plus en plus de zones de rencontres dans les centres bourgs ou les voies de dessertes en milieu dense.

Une des clefs du succès de la démarche « Métropole apaisée » repose à la fois sur de forts aspects pédagogiques (importante campagne d'information autour du code de la rue notamment) mais aussi sur des évolutions réglementaires, afin d'améliorer la sécurité des modes actifs et conforter le partage de la chaussée, principal vecteur d'apaisement des flux motorisés. Ainsi le SMTC propose **dans la continuité de la 1<sup>ère</sup> phase du PAMA, d'autres avancées techniques et réglementaires :**

- Créer et renommer le code de la route en code de la rue, spécifique au milieu urbain ou zone agglomérée.
- Etudier, au niveau national, les clés pour assurer la sécurité des déplacements des usagers qui ont le plus besoin de repères, notamment les usagers déficients visuels : guidage visuel et sonore, principes d'aménagements des zones de rencontres mixtes, itinéraires cycles/piétons sur trottoir, carrefours sans feux...
- En zone 30 :
  - Réécrire un article du code de la rue, en affirmant plus clairement la priorité du piéton, qui doit être plus forte qu'en zone 50 (visibilité et distance de freinage)
  - Donner la priorité au cycliste dans le cadre d'une traversée de chaussée contigüe à un passage piéton.
  - Donner un caractère chevauchable par les PL et bus aux bandes cyclables standards matérialisées par le T35U, afin d'avoir des bandes plus confortables au détriment d'une chaussée souvent trop large pour des VL à 30 km/h.
  - Donner la possibilité de transformer les STOP en cédez-le-passage pour les cyclistes.
  - Décentraliser aux communes la possibilité de contrôle automatisé des vitesses et des refus de priorité piétonne sur des traversées ciblées

- Officialiser le marquage 50 au sol, en alternative possible au panneau dans le cas de la zone 30 généralisée.
- Examiner le domaine d'emploi de la bande cyclable renforcée ou piste cyclable avec séparateur sans relief, afin de corriger la faible perception de sécurité générée par le T35U sur des chaussées larges, sans stationnement latérales.
- Généraliser les double-sens cyclables sur les axes à 50 km/h requalifiés
- Réviser la proportionnalité et l'effectivité des peines pour les infractions des cyclistes
- Créer un panneau pour la chaussée à voie centrale banalisée
- Créer un panneau pour la rue à priorité vélo ou « vélorue »
- Définir enfin le trottoir comme un espace réservé aux piétons
- Définir un statut aux engins de déplacements personnels (assistés ou non) et leurs conditions de circulation sur la chaussée
- Interdire le stationnement à moins de 5m d'une traversée piétonne sur une rue requalifiée.
- Réviser les règles trop strictes du domaine d'emploi des feux tricolores le long des lignes de tramways, parfois contradictoire avec les usages et donc générateurs de conflits, voire d'accidents.
- Systématiser l'information de l'automobiliste sur le tableau de bord des limitations de vitesse en vigueur et étudier le bridage des véhicules commercialisés

#### **5. Faciliter la mise en place de zones à faibles émissions et l'expérimentation de nouveaux moyens de contrôle**

En janvier 2015, le SMTC (Syndicat Mixte de Transport en Commun) et une quinzaine de partenaires ont signé un Plan d'actions pour une logistique durable à l'issue d'un large processus de concertation avec les acteurs publics et privés. La mise en place d'une réglementation favorisant l'usage des véhicules de livraison moins polluants fait partie de ce plan d'actions et a été confirmée par la signature avec l'Etat fin 2016 d'une convention « Métropole respirable ».

Un comité de concertation logistique urbaine a été créé à l'initiative du SMTC et de Grenoble Alpes Métropole pour suivre l'état d'avancement du plan d'actions partenarial et pérenniser un espace de dialogue avec l'ensemble des acteurs de la logistique urbaine. Près d'une centaine d'acteurs de secteurs diversifiés sont représentés.

Ce comité de concertation donne de la visibilité sur l'action de la collectivité à moyen terme, et répond ainsi à une demande forte des acteurs du monde économique, à savoir de pouvoir anticiper et se préparer aux évolutions réglementaires. C'est également un lieu permettant de partager des témoignages d'acteurs de la logistique et de présenter des expérimentations en cours dans la Métropole grenobloise.

La démarche de Zone à Faibles Emissions – ou Zone à Circulation Restreinte-, a été annoncée et partagée dès décembre 2015 en comité de concertation logistique urbaine.

La mise en œuvre début 2017 de la préfiguration d'une ZCR logistique urbaine sur le centre-ville élargi de Grenoble a fait l'objet d'une information très large début 2017 (Diffusion de 10 000 flyers, articles de presse, informations sur le site web de la Métropole), relayée par les Chambres consulaires et les fédérations de transporteurs.

Dans la perspective de création d'une Zone à Faibles Emissions sur un périmètre élargi, des ateliers de travail ont été organisés fin janvier 2017 en regroupant les acteurs économiques par secteurs d'activités (artisans du BTP, commerçants et artisans sédentaires, transporteurs, grossistes et industriels). Ces ateliers ont permis de partager les enjeux et les objectifs du projet et ont également fait émerger de nombreuses pistes de travail à poursuivre tant par les acteurs publics que privés pour développer des mesures d'accompagnement efficaces. Afin d'accompagner la démarche de Zone à Faibles Emissions, le SMTC souhaite **l'évolution des réglementations pour permettre le contrôle automatisé des Zones à Circulation Restreinte, et plus généralement des Zones à Trafic limité, des voies de covoiturage voire des aires piétonnes** (évolution de l'article R421-7 du décret n°2016-1955 du 28 décembre 2016), par lecture de plaques d'immatriculation et détection de l'occupation multiple et l'utilisation d'un traitement automatique des données pour réaliser de la verbalisation sans atteindre à la vie privée.

## **6. Accélérer la transition énergétique du parc de véhicules**

Afin d'accélérer la transition énergétique des véhicules tant pour les parcs privés que publics, le SMTC souhaite que les outils fiscaux et aides soient critérisés de façon à rendre soutenable économiquement les investissements dans la transition des véhicules :

- **Maintien du dispositif de sur-amortissement pour l'achat d'un véhicule GNV** 3.5 tonnes dans le Projet de Loi de Finances 2018 ;
- Fléchage des recettes générées par l'augmentation de la fiscalité de la diesel vers un « **fonds transports** » pour les particuliers, les entreprises et les collectivités investissant dans les véhicules plus responsables ;
- Accélération du rattrapage **TVA** lors de l'achat de véhicules non diesel par les entreprises ;
- **Création d'un fonds de sur-investissement local** pour l'achat de véhicules responsables par les AOM et les collectivités allant au-delà des obligations légales.
- Faire évoluer progressivement le barème kilométrique de remboursement des frais en voiture en visant le rapprochement avec les vignettes Crit'air et non la puissance fiscale des véhicules.

Par ailleurs il s'agit de soutenir le développement d'un réseau d'infrastructures de recharge pour les véhicules à motorisation GNV et électrique, avec :

- **le soutien financier au déploiement d'infrastructures de recharge GNV**
- **la poursuite de l'accompagnement des collectivités pour l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques** tant que le parc de véhicules électriques est insuffisant à l'équilibre économique des bornes
- l'obligation des commerces et des employeurs à équiper les parkings pour leurs clients et leurs salariés en infrastructures de recharge de véhicules électriques
- la standardisation par l'Etat de l'interopérabilité de la recharge, en remplacement de GIREVE
- l'évolution de la réglementation de sécurité civile sur le territoire national afin de faciliter l'implantation des bornes et l'adaptation des dépôts et IRP à cette transition énergétique.

## **7. Faciliter la réalisation de transports par câble**

Le SMTC porte un projet de transport par câble en milieu urbain dans le secteur Nord-Ouest de la Métropole reliant Fontaine, Sassenage, Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux. Ce mode de déplacement innovant est particulièrement adapté à l'environnement de ce secteur très contraint par les franchissements de deux rivières, des voies ferrées, de l'A480, de la RN481 et des lignes à haute tension, et constitue un maillon efficace du réseau de transports collectifs.

Pour faciliter la réalisation de projet de transport par câble en milieu urbain, le SMTC souhaite que les projets de **transport par câble soient éligibles au prochain « appel à projet TCSP »**. Par ailleurs, le SMTC a relevé deux sujets qui mériteraient d'être examinés par l'État :

- En cas d'incident, la récupération intégrée permet de récupérer les cabines en station pour évacuer les passagers. Ce dispositif est agréé pour certaines technologies, mais pas encore pour la technologie monocâble. Il serait nécessaire de consolider cette possibilité pour élargir les réponses que les constructeurs pourront apporter lors des consultations et optimiser les systèmes d'évacuation.
- Les conditions de survol de voies ferroviaires et autoroutières sont peu cadrées. Il en ressort des incertitudes de la part des gestionnaires de réseau, qui ont tendance à appliquer le principe de protection maximaliste, ce qui aboutit à des augmentations du coût des opérations.

## **8. Lutter contre la pollution**

Le SMTC a signé en décembre 2016 avec la Préfecture de l'Isère, Grenoble Alpes Métropole, la ville de Grenoble et la communauté d'agglomération du Grésivaudan et un ensemble de partenaires un protocole d'accord pour réduire la durée et l'intensité des pics de pollution sur le bassin d'air grenoblois.

Cette démarche partenariale entre les collectivités et la Préfecture de l'Isère a permis de mettre en œuvre dès décembre 2016, et pour la première fois en France, la circulation différenciée.

L'arrêté interministériel du 7 avril 2016 relatif au déclenchement des procédures préfectorales en cas d'épisodes de pollution de l'air ambiant prévoit que le représentant de l'Etat dans le département puisse demander aux Présidents des Autorités Organisatrices de la Mobilité concernés par l'épisode de pollution la mise en œuvre de toute mesure destinée à limiter les émissions du transport, dont notamment des mesures incitatives pour l'usage des transports les moins polluants.

Conformément à l'arrêté, en cas de persistance d'un pic de pollution et activation du niveau Alerte par la Préfecture de l'Isère, le SMTC, comme ses partenaires, met systématiquement en place des mesures tarifaires allant de l'extension de la validation du titre unitaire à l'ensemble de la journée à la gratuité totale sur le réseau de transports en commun en cas de persistance du pic de pollution au-delà de 6 jours.

L'effort financier porté par le SMTC s'établit à 656 000 € de compensation des pertes de recettes commerciales de vente de titres de transport pour les mesures tarifaires appliquées en accompagnement de la circulation différenciée mise en œuvre lors des pics de pollution intervenus entre l'automne 2016 et l'été 2017.



Cette charge étant difficilement supportable par les seules Autorités Organisatrices de la Mobilité, **il est souhaitable que l'Etat participe à cet effort financier en compensant les pertes de recettes voyageurs liées à ces mesures tarifaires d'accompagnement**, considérant qu'il revient aux AOM d'agir également en mettant en place et en finançant des renforts d'offre de transports en commun pour absorber la fréquentation supplémentaire lors des pics de pollution.

#### **9. Favoriser le management de la mobilité, accompagner le changement de comportements**

Le SMTC a développé depuis 2012 une agence de mobilité, qui a pour vocation d'inciter au changement de comportement en matière de mobilité, à travers des animations, des évènements auprès de différents publics, des outils de communication et des offres d'essai de services de mobilité. Il s'agit de promouvoir l'ensemble des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, en communiquant sur l'offre de service multimodale et la complémentarité entre les modes. Ce bouquet de services de mobilité est identifié sous la dénomination « Métromobilité », marque déclinée dans les agences commerciales et sur le site internet, les applications d'information multimodale et les réseaux sociaux.

L'Autorité Organisatrice des Mobilités a intensifié son action en 2016 en mettant en place la démarche « M Pro » pour favoriser l'engagement des entreprises dans l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité entreprise labellisé, accompagnant ainsi l'obligation inscrite dans la loi de transition énergétique pour les entreprises de plus de 100 salariés à compter de janvier 2018.

En 2017, le SMTC a lancé une opération de marketing individualisé « Plaque ta caisse », cofinancée par l'ADEME, accompagnant les propriétaires de véhicules concernés par les limitations de circulation en cas de pic de pollution (certificat de qualité de l'air 4 ou 5, sans CQA). Il s'agit d'une nouvelle étape pour l'agence de mobilité avec un accompagnement individualisé et de longue durée au changement de comportement.

Afin de poursuivre cette dynamique, les mesures suivantes ont été identifiées pour lever des freins identifiés dans les démarches déjà engagées :

- **Favoriser l'émergence des PMIE, avec un dispositif fiscal incitatif**, voire un portage salarial facilité, pour les entreprises qui mette en commun des moyens notamment humains pour développer un PMIE. En effet, le développement de PMIE est aujourd'hui freiné par manque de référent représentant les entreprises des zones d'activité. Il a été constaté que lorsque ce référent existe la dynamique PDIE s'engage effectivement (exemple du PDIE Grenoble - Presqu'île scientifique).
- **Garantir par la loi la propriété des données** des exploitants de services de mobilités au bénéfice des Autorités Organisatrices de Mobilité, pendant le contrat et à l'issue du contrat, afin de permettre l'accompagnement des publics à partir de leurs usages.

#### **10. Développer le partage des véhicules motorisés & les nouveaux services de mobilité**

Le taux de remplissage des véhicules est faible dans la région grenobloise, avec 1,06 personne par voiture en moyenne dans les déplacements domicile-travail. Mais aujourd'hui, la possession d'une voiture n'est plus le « graal », notamment pour les jeunes générations. Les usages partagés

de la voiture se développent, en lien avec l'essor du numérique, de l'économie collaborative et l'ouverture des données qui permettent l'émergence de nouveaux services de mobilité. Un nouveau modèle économique doit voir le jour pour que la voiture partagée devienne une réelle alternative à la possession d'une voiture.

Le SMTC et la Métropole ont lancé en 2017 des expérimentations en matière de nouveaux services à la mobilité, visant à développer l'usage de la voiture partagée : co-voiturage intégré à une ligne de transport à la demande « Tag&Car », auto-stop organisé, bus-taxi, transport à la demande zonal. Ces expérimentations ont vocation à développer sur le ressort territorial du SMTC - et notamment ses zones peu denses- des usages partagés de la voiture, en complément des transports en commun, afin d'offrir plus de services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle et ainsi diminuer le trafic routier.

Dans cette phase de démarrage des services visant à l'usage partagé de la voiture, la mise œuvre des expérimentations sur le territoire de la Métropole met en évidence les conditions de réussite pour le covoiturage de courte distance. A cet effet des dispositions règlementaires et incitatives permettraient notamment de développer des centrales de covoiturage :

- **Favoriser l'émergence de moteurs de recherche** permettant de consulter l'offre de différents opérateurs de mise en relation (standardisation de la passerelle et obligation d'interface) et l'émergence d'un intermédiaire financier entre les passagers et les opérateurs pour éviter des inscriptions aux multiples applications et gérer les échanges monétaires
- **Créer une prime au covoiturage** pour les salariés, obligatoire pour l'employeur et défiscalisée, au même titre que la prime transport
- Développer une base de données centralisant les preuves de covoiturage produites par les opérateurs de mise en relation
- Faire évoluer le régime fiscal pour ne pas dissuader les pratiques alternatives à la voiture, même occasionnelles (en particulier pour que les personnes qui sont aux frais réels n'hésitent plus à covoiturer)
- **Donner aux Autorités Organisatrices de Mobilités et aux collectivités territoriales la capacité de régulation des services et initiatives privées de mobilité** (redevance d'occupation du domaine public, autorisation d'occupation du domaine public ou permis de stationnement pour les vélos ou voitures en « free floating », redevance des gares routières, part de contribution par redevance sur l'échange monétaire territorialisé, avis favorable nécessaire des AOM sur les zones, lignes desservies ou tarifs pratiqués par les services privés de transports de personnes et de marchandises) afin de leur permettre de faire des initiatives privées des compléments utiles et non des concurrents de l'offre publique
- **Conditionner l'expérimentation et le déploiement de véhicules autonomes** à études préalables et agrément par l'Autorité Organisatrice de Mobilités.

## **11. Permettre l'aménagement multimodal des grandes voiries d'accès au territoire de la métropole grenobloise, et en particulier des autoroutes**

La mise en place de voies réservées pour les transports collectifs ou le covoiturage apparaît comme un puissant outil d'incitation à des pratiques de déplacements limitant l'autosolisme. Il ressort des expériences à l'étranger que dans les secteurs congestionnés, le gain de temps offert par une voie réservée est un facteur important de succès.

### Voies dédiées aux transports collectifs

Depuis 10 ans, une expérimentation est en cours sur l'A48 à l'entrée de Grenoble avec la mise en place d'une voie spécialisée partagée (VSP). Il s'agit d'un usage dérogatoire de la bande d'arrêt d'urgence, permettant de l'ouvrir à certaines catégories d'utilisateurs (les transports collectifs habilités) en cas de congestion. Par définition, cet outil « VSP » ne peut être mis en place que sur autoroute ou voie rapide, car elle nécessite la présence d'une bande d'arrêt d'urgence. L'expérimentation sur l'A48 est un succès, avec une augmentation de l'usage des bus empruntant cet itinéraire, grâce au gain de temps mais surtout à la fiabilisation du temps de trajets pour les usagers. **La pérennisation de la VSP sur A48 en faveur des transports collectifs, pour la sortir du mode « expérimental », et sa généralisation sur les autres entrées autoroutières de la métropole (A41 dans la vallée du Grésivaudan, A480 au sud de l'échangeur du Rondeau) sont des objectifs prioritaires pour le SMTC.**

Par ailleurs, le SMTC souhaite développer des aménagements innovants de priorités pour les transports collectifs, sur d'autres types d'infrastructures routières ne disposant pas de bande d'arrêt d'urgence. Sur la RN85 au sud de Grenoble, entre Champagnier et Vizille, au regard de l'importance des flux quotidiens et des contraintes spatiales, il est proposé d'étudier un projet de voie bus « réversible » (sens de circulation inversé en fonction des heures de pointe). Le SMTC souhaite que la DREAL intègre ce projet au sein de la réflexion globale actuellement en cours sur la modernisation de la RN85 entre Grenoble et Gap.

### Voies dédiées au covoiturage

L'Établissement public du SCOT a impulsé une démarche de coordination des réflexions à l'échelle de la grande région grenobloise, aboutissant à une charte partenariale traduisant la volonté des signataires à s'engager dans la mise en cohérence de leurs visions et de leurs actions concernant le covoiturage, les parkings-relais et l'auto stop organisé. Celle-ci a été validée par délibération du SMTC fin 2016. Cette charte indique le souhait partagé par l'ensemble des collectivités partenaires, que soient expérimentées et créées des voies réservées au covoiturage, qui peuvent être activées sur certains créneaux horaires, avec des tarifs autoroutiers préférentiels...

Dans le cadre du projet A480, à la demande des collectivités, et notamment du SMTC, Area a annoncé le lancement d'une étude pour une voie réservée au covoiturage sur la section A48 Voreppe/Saint-Égrève d'ici fin 2017, avec une demande d'expérimentation auprès du Ministère, début 2018 en fonction des résultats de cette étude. **Le SMTC soutient fortement cette demande d'expérimentation.**

Plus largement, le SMTC souhaite que l'Etat permette une évolution de la réglementation pour favoriser le co-voiturage :

- Faciliter la réalisation de voies réservées pour les pratiques vertueuses (covoiturage...)

- **Permettre et systématiser une modulation des tarifs de péage autoroutier et de parking en ouvrage** selon le nombre d'occupant des véhicules.
- **Autoriser le dépose-minute sur bretelle d'autoroute** et sur BAU au droit des échangeurs, et créer une autorisation et signalétique spécifique pour **permettre la dépose de covoiturage sur certains arrêts** de transports en commun (notamment en zone peu dense)

### Intégration urbaine des voies rapides

Après le réaménagement de l'échangeur du Rondeau et de la section centrale de l'autoroute A480, qui fait l'objet d'un protocole partenarial, le SMTC souhaite engager avec l'État une étude d'aménagement visant à faire transformer la rocade sud en une artère urbaine à 70 km/h avec chaussées séparées et carrefours dénivelés, permettant à la fois de garantir un niveau de service satisfaisant, de ne pas augmenter les volumes de trafic pour protéger les populations exposées aux nuisances, d'améliorer l'intégration urbaine de l'infrastructure et d'atténuer les effets de coupure. La régulation d'accès mise en place par les services de l'État en mars 2017 est un outil intéressant pour retarder l'apparition des congestions, mais ne suffira pas au regard des enjeux exposés précédemment.

Le SMTC demande l'élaboration d'un référentiel technique adapté aux autoroutes et voies rapides urbaines. Le référentiel VSA90 n'est pas adapté à tous les contextes urbains et ne prévoit pas suffisamment les enjeux multimodaux. Une nouvelle loi d'orientation sur les mobilités doit prendre en compte les enjeux d'adaptation des voies rapides urbaines qui relèvent du domaine de l'Etat, notamment pour anticiper les mobilités innovantes (aménagements multimodaux, aménagements dédiés aux véhicules à forte occupation, et véhicules autonomes), et restaure une urbanité à ces infrastructures majeures.

## **12. Mieux prendre en compte tous les enjeux de mobilité dans les plans de protection des risques technologiques**

Le ressort territorial du SMTC est exposé à de nombreux risques naturels et technologiques. Les collectivités sont confrontées à une situation paradoxale, avec :

- des contraintes fortes sur le développement des transports collectifs au regard des risques industriels ;
- une croissance de la demande de mobilité liée au développement urbain, qui nécessite un renforcement des capacités de transports ;
- la pertinence d'une réponse en transports collectifs plutôt qu'en voiture individuelle, au regard des enjeux environnementaux et de santé publique ;
- si aucune réponse n'est apportée en transports collectifs, ce sont de nouveaux automobilistes qui prendront la route et viendront aggraver la congestion, générant de fait un sur-risque, y compris en terme de sécurité civile, puisque qu'ils se trouveraient coincés dans la congestion au moment où surviendrait un incident.

Face à cette situation paradoxale, le SMTC souhaite que l'État approfondisse **l'analyse des risques en tenant compte de tous les modes de déplacements et de tous les enjeux de mobilité**, afin que des solutions pragmatiques permettant le renforcement de l'offre de transports en commun et services

de mobilité puissent être trouvées localement dans les zones soumises à des risques importants. C'est le cas, en particulier, dans le territoire « Grand Sud » de la Métropole, dans les zones couvertes par les PPRT de Jarrie et de Pont-de-Claix.

### **13. Donner les outils législatifs pour une meilleure intégration de la politique de stationnement**

Le SMTC établit le PDU, qui fixe le cadre de la politique du stationnement, et exploite les parcs-relais en lien avec le réseau TC.

La stratégie de la politique de stationnement proposée dans le cadre du PDU cherche à :

- Organiser le stationnement pour renforcer l'attractivité des centralités, favoriser le report modal, accompagner l'évolution des espaces publics et prendre en compte le niveau d'équipement et les usages actuels et futurs de l'automobile
- Améliorer la lisibilité de l'organisation du stationnement public avec trois niveaux d'offre
- Optimiser l'usage des capacités de stationnement publiques disponibles dans les secteurs où la demande est forte, au travers des réglementations et mesures ambitieuses
- Prendre en compte les besoins des résidents qui habitent des logements non dotés d'un garage ou d'un parking privatif dans l'organisation et la réglementation du stationnement public
- Réaliser des places de stationnement privatives définies en fonction du niveau d'équipement automobile des ménages, de ses perspectives de réduction et des obligations réglementaires pour les constructions futures de logements
- Réaliser des places de stationnement privatives incitant au report modal dans les espaces les mieux desservis par les transports collectifs et le réseau chrono-vélo pour les constructions futures de bureaux et d'activités tertiaires
- Réaliser des aires de stationnement qui facilitent le développement des petits et moyens commerces dans les centralités urbaines et tissus urbains mixtes pour les constructions futures de commerces
- Organiser l'offre de stationnement publique dans les secteurs de projet urbain et leurs abords immédiats
- Accompagner les projets d'espaces publics et les projets d'aménagements cyclables ou TC
- Favoriser la mutualisation de l'usage des capacités de stationnement existantes ou futures
- Faciliter la réduction du niveau d'équipement automobile et de l'usage de la voiture par des mesures d'accompagnement des ménages et des entreprises

Face à cette organisation et à ces objectifs, **le SMTC souhaite que l'État fasse évoluer la réglementation du stationnement à l'issue de la dépenalisation qui entre en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2018 :**

- En permettant la création d'une **tarification sociale du stationnement, en complément de la tarification environnementale déjà permise**
- En ouvrant la possibilité aux autorités locales de créer une redevance sur les surfaces dédiées au stationnement, notamment à proximité des TCSP ;
- En revoyant à la hausse la norme du Code de la Construction et de l'Habitation (CCH) pour le stationnement des vélos au domicile, qui correspond à un taux de possession vélo en deçà de la réalité et en laissant plus de marge dans le cadre des PLUI pour inscrire des obligations de réalisation conforme à la part modale actuelle et projetée pour les modes doux.

#### **14. Renforcer la sécurité des déplacements et faire évoluer les méthodes d'observation et d'évaluation**

Il a été mis en place localement il y a 10 ans un « Observatoire de la sécurité des déplacements », en partenariat avec les services de l'État et le Conseil Départemental de l'Isère. Cet observatoire a été reconnu au niveau national par le CEREMA comme une démarche exemplaire. Cette politique menée, en termes de sécurité des déplacements, contribue à lever un des verrous les plus souvent cités par les habitants comme frein au changement modal vers les modes actifs. En 10 ans (période 2006 – 2015), sur le territoire de la Métropole, 2698 accidents ont été recensés, avec 3529 victimes, dont 164 morts. Le nombre d'accidents par habitant est plus faible que dans les métropoles de même taille (unités urbaines de plus de 360 000 habitants). Entre 2006 et 2015, le nombre total de victime a baissé de 61 %, mais cette baisse globale ne doit pas masquer une stagnation de la gravité des accidents pour les piétons et les cyclistes sur la même période. 85% de ces accidents sont liés à des conflits impliquant la voiture, qui reste le mode de déplacement enregistrant le plus de victimes.

La constante amélioration de cet observatoire est un enjeu fort pour l'ensemble des acteurs et en particulier pour l'Etat qui est particulièrement vigilant sur la sécurité des déplacements. Pour cela, **le SMTC souhaite la généralisation sur le territoire national d'observatoires dont la gouvernance serait partagé entre l'Etat local et l'AOM concernée et la transformation des CLSTC en CLSM** afin d'y traiter concomitamment tous les modes de déplacements.

Par ailleurs, il est souhaité :

- un accès facilité aux données de trafic sur les domaines routiers nationaux et concédés (normalisation, données ouvertes...)
- un accès facilité aux données du SIV (système d'immatriculation des véhicules) pour les collectivités
- un accès facilité et en temps réel aux procès-verbaux d'accidents (anonymes) en zones police et gendarmerie ;
- la mise en place localement (comme c'est expérimenté actuellement par l'État dans le Rhône), d'un registre des victimes d'accident de la circulation, pour améliorer les diagnostics et mieux identifier les facteurs de risque.
- un encadrement permettant de faciliter la diffusion des données issues des véhicules connectés (accès global au big data des véhicules connectés : OD, temps de parcours, vitesses, alertes ... afin de pouvoir analyser en temps réel et en temps différé des données anonymisées et répondre aux besoins spécifiques des collectivités)
- une adaptation des méthodes d'évaluation des projets, et notamment le calcul du taux de rentabilité interne (TRI), peu adapté pour les projets type maillage du réseau TC...
- un maintien des financements et de l'appui méthodologique de l'État sur les enquêtes : enquête ménages déplacements, enquêtes cordons routières, outils modélisation et adaptation des méthodes d'enquête pour intégrer plus finement les modes « émergents » tels que le covoiturage

Enfin, pour faire face à la baisse de passage du permis de conduire, comme à l'évolution des règles, il est souhaité le lancement d'une réflexion nationale sur les lieux, les modalités et les opérateurs permettant de développer un « apprentissage tout au long de la vie », du plus jeune âge au plus

sage, des règles du code de la rue et des accompagnements à l'apprentissage ou la réassurance de la conduite de véhicules motorisés, non motorisés et de la marche.