



Délibérations du Conseil métropolitain

**Séance du 06 juillet 2018**

**OBJET :** **DEPLACEMENTS** - Avis sur le projet de Plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération grenobloise, et contribution de Grenoble-Alpes Métropole à l'atteinte des objectifs fixés dans le PDU

Délibération n°

Rapporteur : Christophe FERRARI

## **PROJET**

Le rapporteur(e), Christophe FERRARI;  
Donne lecture du rapport suivant,

**OBJET : DEPLACEMENTS** - Avis sur le projet de Plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération grenobloise, et contribution de Grenoble-Alpes Métropole à l'atteinte des objectifs fixés dans le PDU

### Exposé des motifs

Le 5 avril 2018, le comité syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) a approuvé l'arrêt du nouveau projet de PDU de l'agglomération grenobloise, afin d'engager la phase réglementaire de consultation obligatoire, dans la perspective d'une approbation du document final fin 2019.

Le PDU définit les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus, à l'échelle du ressort territorial du SMTC. C'est un document de planification qui anticipe les évolutions à long terme et qui vise un équilibre entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé et le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. C'est aussi un outil de programmation, qui précise les modalités de mise en œuvre et de financement des actions qu'il prévoit. L'établissement d'un PDU est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'avis de Grenoble-Alpes Métropole sur le projet de PDU a été sollicité en tant que personne publique et constitue l'objet de la présente délibération. Grenoble-Alpes Métropole est particulièrement concernée, étant donné qu'elle participera à la mise en œuvre et au financement de nombreuses actions du PDU.

Avant de présenter la démarche d'élaboration mise en œuvre par le SMTC et le contenu du projet de PDU, puis d'en faire l'analyse au regard des orientations et ambitions de la Métropole, il s'agit de faire état du contexte dans lequel l'élaboration du PDU a été engagée.

## 1. Le contexte et la démarche d'élaboration du projet de PDU

L'élaboration du PDU horizon 2030 de l'agglomération grenobloise a été lancée par délibération du comité syndical du SMTC en date du 6 octobre 2016. Cette délibération fixait notamment les objectifs poursuivis pour l'élaboration du PDU ainsi que les modalités de travail et de concertation.

L'élaboration de ce PDU est arrivée à un moment propice pour le territoire, de récents documents stratégiques ayant préalablement contribué à définir un projet politique actualisé : le **schéma régional climat air énergie** (approuvé par le Conseil Régional le 17 avril 2014), le **plan de protection de l'atmosphère de la région grenobloise** (approuvé par le Préfet de l'Isère le 25 février 2014), et le **schéma de cohérence territoriale de la région grenobloise** (approuvé le 21 décembre 2012).

Par ailleurs, la Métropole a adopté un « **plan air énergie climat** » qui exprime des ambitions partagées par les acteurs du territoire, aux horizons 2020, 2030 et 2050, et comprend un axe d'actions autour de la sobriété des déplacements. Elle a également défini un **schéma directeur de l'énergie**, dont la feuille de route a été adoptée par le conseil métropolitain le 10 novembre 2017.

En outre, **l'élaboration conjointe du PDU et du PLUI** a permis d'assurer une bonne articulation entre les perspectives de développement urbain d'une part et la programmation des infrastructures (y compris routières) et des services de mobilité d'autre part. Elle a permis également de définir une politique globale de stationnement au service de l'attractivité des territoires, du report modal et de l'évolution des usages de la voiture.

Pour l'élaboration de son PDU, le SMTC a souhaité concerter largement les acteurs du territoire. Pour cela, différents dispositifs ont été mis en place par le SMTC entre les mois de février et d'octobre 2017, à savoir :

- ✓ Une soirée de lancement « grand public », avec une conférence-débat autour de l'avenir des voitures, en (évolution des usages et des véhicules), organisée le 7 février 2017 ;
- ✓ Un « panel » citoyen ayant regroupé une cinquantaine d'habitants aux profils diversifiés. Ceux-ci ont travaillé au cours de 3 week-ends afin de produire un « avis citoyen » répondant à la question « Comment se déplacera-t-on en 2030 et comment s'y préparer ? » ;
- ✓ Un atelier des acteurs économiques et sociaux ouvert à des représentants du monde économique et de la société civile. Réuni à 3 reprises, cet atelier a élaboré une contribution sur les enjeux et les leviers prioritaires à prendre en compte dans le cadre de l'élaboration du PDU ;
- ✓ Trois séminaires d'élus dédiés au PDU, qui ont pu exprimer leurs propositions et réflexions sur les différentes thématiques traitées dans le PDU ;
- ✓ Un séminaire d'élus commun à l'élaboration du PDU et à celle du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI), sur la politique globale de stationnement public et privé ;
- ✓ Un groupe de travail dédié à l'annexe accessibilité du PDU, composé de membres volontaires des commissions accessibilité du SMTC et de Grenoble-Alpes Métropole ;
- ✓ Des ateliers techniques sur les différents modes de déplacements, le stationnement ainsi que sur l'évaluation sociale et environnementale du PDU, ayant regroupé les partenaires institutionnels du SMTC et les associations intéressées par l'organisation des déplacements sur le ressort territorial du SMTC et plus largement à l'échelle du bassin de déplacements. Chacun de ces ateliers s'est réuni à trois reprises au minimum dans le courant de l'année 2017.
- ✓ Une contribution directe de la population à travers la plateforme en ligne <http://participation.lametro.fr>, qui a permis à plus de cent participants de voter sur différentes propositions issues des ateliers techniques évoqués précédemment, avec la possibilité d'en proposer de nouvelles.

L'élaboration du PDU a également fait l'objet de débats dans le cadre d'instances préexistantes comme les comités de déplacements (en mars, juin et octobre 2017) et les commissions accessibilité de Grenoble-Alpes Métropole et du SMTC, qui se sont réunies respectivement les 20 et 27 Juin 2017.

## **2. Les pièces constitutives du projet de PDU, annexé à la présente délibération**

Le projet de PDU est constitué de plusieurs parties : diagnostic, objectifs fondateurs, stratégie, plan d'actions, cartes du schéma multimodal et évaluation du projet.

Il comporte également deux annexes obligatoires :

- le rapport environnemental, qui analyse notamment les effets notables probables de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement ;

- l'annexe accessibilité, qui indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Il comporte en outre une annexe qui détaille l'organisation de la concertation pour l'élaboration du PDU et synthétise les propositions recueillies lors de la concertation avec le panel citoyen notamment. Enfin, il comporte les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) qui ont été approuvés par les communes.

### **3. Le diagnostic**

Les grands constats issus du diagnostic du PDU sont les suivants :

- Le territoire métropolitain entretient des relations fortes avec les espaces voisins. Les pratiques de mobilité sont différentes selon le type de flux et de public, selon le territoire et les temporalités des activités. De ce fait, il est nécessaire d'offrir un panel de solutions de mobilité adaptées à chaque situation.
- Les comportements de mobilité ont évolué depuis le début des années 2000, notamment en faveur des modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture. Le panel citoyen du PDU souligne que les individus sont prêts à changer leurs comportements vers des mobilités plus durables, mais qu'ils ont besoin d'être accompagnés dans le changement, et qu'ils souhaitent gagner en liberté de choix.
- L'usage des transports collectifs est en constante progression. Néanmoins, les dessertes ferroviaires sont insuffisamment attractives, par manque de fiabilité.
- La voiture reste largement utilisée, et son taux d'occupation est faible, en particulier pour les déplacements domicile-travail. Le parc de véhicules (voitures et poids lourds) est aujourd'hui très majoritairement diésélisé et se renouvelle lentement. Cela a des incidences importantes sur la congestion routière, la qualité de l'air, le climat, la santé publique et le pouvoir d'achat.
- La logistique urbaine est en mutation, du fait des renforcements des réglementations environnementales et de l'essor du e-commerce. Le transport de marchandises, dont le bon fonctionnement et la compétitivité sont indispensables pour le dynamisme économique du territoire, pèse fortement sur les émissions de polluants (air, bruit) et de gaz à effet de serre.
- Le contexte général de raréfaction des finances publiques pèse à la fois sur les capacités d'investissement du SMTC et sur la nécessité de maîtriser les dépenses de fonctionnement, d'autant plus que le maintien de la qualité de service du réseau de transports collectifs prend une part de plus en plus importante dans le budget du SMTC : renouvellement nécessaire du parc et des voies du tramway, qui vient de fêter ses 30 ans, évolution des systèmes de billettique et d'exploitation, ...
- La demande de mobilité va poursuivre sa progression d'ici 2030, mais les évolutions sociétales, démographiques et technologiques auront des incidences importantes sur les pratiques de mobilité : vieillissement de la population, risque de précarité énergétique pour les ménages modestes fortement dépendants de la voiture, émergence de nouveaux services rendus possibles grâce notamment à l'essor du numérique et de l'économie collaborative.

#### **4. Les objectifs fondateurs du PDU**

Sur la base des constats mis en lumière par le diagnostic, sept objectifs fondateurs ont été assignés au PDU :

- Contribuer à la lutte contre le changement climatique, à la sobriété et à la transition énergétique.
- Améliorer la qualité de l'air et la santé publique.
- Réduire le coût économique global des déplacements pour les ménages, les entreprises et les collectivités.
- Répondre aux besoins spécifiques de publics fragiles et lutter contre le risque de précarité énergétique des ménages.
- Accompagner la structuration multipolaire du territoire métropolitain.
- Prendre en compte les interdépendances avec les territoires de la grande région grenobloise.
- Fiabiliser les conditions de déplacement des personnes et des marchandises.

#### **5. La stratégie d'organisation des mobilités à l'horizon 2030 portée par le PDU**

Pour atteindre ces objectifs, le projet de PDU a défini une stratégie globale d'organisation des déplacements, qui se décline dans un plan d'actions sur la période 2018-2030. Cette stratégie s'organise autour des principes suivants :

- Développer le bouquet de services de mobilité.
- Miser sur l'accompagnement au changement, avec des actions ciblées selon les publics.
- Proposer des solutions de mobilité différenciées selon le type de flux et de territoire.
- Accompagner la transition énergétique des véhicules et le développement de la voiture partagée.
- Donner à la voiture sa juste place pour apaiser et partager l'espace public.
- Aller vers une logistique urbaine plus durable.
- Assurer une bonne articulation entre urbanisme, mobilité, santé et environnement.
- Mobiliser tous les acteurs et les citoyens.

Le PDU propose de mettre en œuvre un schéma multimodal au service des principes précédents, et s'appuyant sur différents leviers :

- Développer l'usage de la marche ;
- Tripler l'usage du vélo ;
- Renforcer l'attractivité des transports collectifs ;
- Faciliter l'intermodalité et organiser l'essor du covoiturage et de l'autostop organisé ;
- Fiabiliser le fonctionnement du réseau viaire pour accompagner le développement des alternatives à l'autosolisme ;
- Organiser le stationnement au service de l'attractivité des centralités, du report modal et de l'évolution des usages de la voiture ;
- Améliorer les connexions avec le périurbain et les grands réseaux, en valorisant le ferroviaire et la multimodalité.

## **6. Le plan d'actions : 17 orientations détaillées en 79 actions sur la période 2018-2030**

Le plan d'actions du PDU est organisé en 17 orientations et 79 actions. Les orientations sont listées ci-dessous :

- Orientation 1 : Coordonner les acteurs à l'échelle de la Grande région grenobloise pour simplifier l'offre de mobilité et améliorer son articulation avec le développement urbain.
- Orientation 2 : Développer l'accompagnement personnalisé vers une mobilité plus durable.
- Orientation 3 : Renforcer l'accompagnement des établissements publics et privés dans l'évolution des pratiques de mobilité des actifs, étudiants et scolaires.
- Orientation 4 : Développer l'information multimodale connectée et personnalisée.
- Orientation 5 : Améliorer le partage, la qualité et l'accessibilité des espaces publics.
- Orientation 6 : Mettre en œuvre le plan piéton.
- Orientation 7 : Mettre en œuvre le plan vélo.
- Orientation 8 : Améliorer la sécurité des déplacements.
- Orientation 9 : Développer le réseau et améliorer la qualité de service des transports collectifs.
- Orientation 10 : Améliorer l'intermodalité et les complémentarités avec le réseau de transports collectifs structurants.
- Orientation 11 : Promouvoir et faciliter l'accès sans véhicule personnel aux sites et événements touristiques, culturels, sportifs et de loisirs.
- Orientation 12 : Passer de la voiture individuelle à la voiture partagée.
- Orientation 13 : Apaiser et fiabiliser les conditions de circulation.
- Orientation 14 : Organiser le stationnement au service du report modal et l'attractivité des centralités.
- Orientation 15 : Accélérer la transition vers des véhicules moins polluants et moins énergivores.
- Orientation 16 : Poursuivre la mise en œuvre du plan d'actions pour une logistique urbaine durable et prendre en compte les besoins spécifiques des professionnels mobiles.
- Orientation 17 : Assurer la mise en œuvre du PDU et son évaluation.

*Pour le détail de l'ensemble des actions, se reporter au projet de PDU annexé à la présente délibération.*

## **7. L'analyse du projet de PDU au regard des orientations et des ambitions de Grenoble-Alpes Métropole**

Grenoble-Alpes Métropole dispose de nombreuses compétences en matière d'aménagement du territoire, dont notamment le développement économique, social et culturel, l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal et du Programme Local de l'Habitat, l'aménagement des voiries et de l'espace public, etc.

Les objectifs et la stratégie du PDU font ainsi parfaitement écho aux trois grands enjeux identifiés dans le cadre du PLUI :

- Lutter contre le changement climatique et engager la transition énergétique

- Conforter le dynamisme économique du territoire au service de l'emploi
- Renforcer la cohésion sociale territoriale

Ces enjeux se traduisent dans les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUI dont les objectifs sont :

- une Métropole « montagne » forte de ses diversités ;
- une Métropole qui encourage l'innovation et l'emploi ;
- une Métropole durable et agréable à vivre ;
- une Métropole solidaire ;
- une Métropole apaisée assurant une mobilité efficace et adaptée aux besoins des territoires.

Concernant la politique de mobilité, Grenoble-Alpes Métropole porte l'ambition d'une métropole de proximité, apaisée et assurant une mobilité adaptée aux besoins des territoires, en tenant compte des nécessaires interdépendances entre les bassins de vie.

L'enjeu est également de répondre au défi environnemental et de santé publique, en encourageant le recours à des énergies moins polluantes et le report vers les modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture, en cherchant plus de confort, de fluidité et de sécurité dans les déplacements.

Les réponses apportées en matière de mobilité ne trouveront leur pertinence que dans la prise en compte des spécificités du territoire, intégrant montagnes, vallées, zones urbaines, périurbaines ou rurales.

Il s'agira également d'anticiper l'évolution des mobilités à moyen et long terme, afin de répondre le mieux possible aux besoins de chacun.

***Le projet de PDU concourt à créer les conditions d'une mobilité apaisée au service des relations de proximité***

Dans le projet de PDU, cet enjeu prioritaire pour la métropole se traduit notamment dans les actions des orientations 5, 6, 7 et 8, qui favorisent un meilleur partage de l'espace public, des conditions de déplacements confortables et sécurisées, et un fort développement de la marche et du vélo dans les déplacements quotidiens. Quelques actions peuvent être citées comme :

- La poursuite de la réalisation de projets Coeurs de ville – Coeurs de Métropole dans les centre-bourgs des villes et villages, pour apaiser et améliorer le partage de l'espace public entre les modes ;
- Le développement des franchissements des grandes infrastructures et des rivières en faveur des modes actifs, afin de résorber les coupures urbaines ;
- L'aménagement du réseau Chronovélo et le développement et jalonnement d'autres itinéraires cyclables ;
- Le déploiement de jalonnements et d'une signalétique piétonne lisibles, continus et homogènes ;
- Le traitement des secteurs accidentogènes, en particulier les traversées piétonnes, carrefours et passages à niveau ;
- La généralisation des principes de la métropole apaisée ;
- L'élaboration et la mise en œuvre d'un schéma directeur d'accessibilité universelle des espaces publics.

Les actions du PDU portant sur l'offre et la réglementation du stationnement public (orientation 14) concourent en outre à optimiser la rotation du stationnement sur l'espace public pour conforter l'attractivité des centralités et accompagner leur apaisement.

***Le projet de PDU met l'offre de mobilité au service de la métropole polycentrique et de ses liens avec les territoires de la grande région grenobloise, en valorisant le ferroviaire, les transports collectifs et l'usage partagé des voitures***

La réussite de la métropole polycentrique, enjeu central dans l'élaboration du PLUI, se traduit dans le projet de PDU au travers de nombreuses actions, en particulier celles des orientations 9, 10, 11 et 13, qui portent sur le renforcement de l'attractivité des transports collectifs pour mieux relier les centralités de la métropole entre elles et avec les territoires voisins, favorisent l'intermodalité et améliorent le fonctionnement multimodal des principaux axes routiers.

Pour tenir compte de la réalité des besoins de la population, il est primordial de raisonner à l'échelle du bassin de déplacements. A cet égard, Grenoble-Alpes Métropole réaffirme le rôle structurant du ferroviaire, rappelé dans le PDU.

Aussi, pour la Métropole grenobloise, l'Etat doit renforcer sa participation au financement du transport ferroviaire et prioriser, ainsi qu'Emmanuel MACRON, Président de la République, en a exprimé la volonté, les transports du quotidien. Il s'agit ici non seulement de garantir la pérennité des dessertes ferroviaires existantes mais aussi et surtout d'améliorer la qualité du service proposé aux usagers et, ainsi, créer une véritable dynamique de développement bénéfique pour l'ensemble des territoires irrigués.

Une telle évolution représente un enjeu majeur pour la métropole grenobloise dont la desserte ferroviaire ne répond plus aux enjeux d'attractivité, notamment économique, et de rayonnement d'un territoire qui est le deuxième pôle de recherche scientifique à l'échelle nationale. En effet, l'aire métropolitaine grenobloise, avec ses 750 000 habitants et 320 000 emplois, souffre d'une réelle insuffisance de l'offre ferroviaire et d'une qualité de service dégradée, caractérisée notamment par un manque de fiabilité qui pèse sur le quotidien des usagers, tout particulièrement sur la ligne Grenoble-Lyon, première ligne ferroviaire de la région Auvergne-Rhône-Alpes en termes de nombre de voyageurs et qualifiée de « malade » dès 2011 par Guillaume PEPY, Président du Directoire de SNCF.

L'enjeu est immense et l'urgence d'autant plus avérée que les besoins de mobilité continuent de croître à un rythme régulier qui ne pourra qu'être renforcé au regard des impératifs liés à la transition énergétique et écologique. La situation de saturation de la desserte ferroviaire de l'aire métropolitaine grenobloise, déjà constatée, risque donc de s'amplifier rapidement, une perspective à laquelle la Métropole ne peut se résoudre et qui nécessite une action résolue et partenariale en faveur :

- d'une part, de l'amélioration de la liaison ferroviaire Grenoble-Lyon, et par là-même Grenoble-Paris notamment, ayant vocation à s'inscrire dans le cadre des « grands projets de liaisons entre métropoles », objectif stratégique identifié par le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, supposant notamment la programmation dans les meilleurs délais possibles de la suppression des passages à niveau et du doublement des voies entre Grenoble et Moirans, section parmi les plus empruntées à l'échelle nationale, et, dans l'attente, la modernisation sans délai de son exploitation, au travers du déploiement du Système Européen de Contrôle des Trains (ETCS) dont les potentialités sont soulignées par ledit rapport mais également d'expérimentations le cas échéant ;
- d'autre part, de l'identification de l'étoile ferroviaire grenobloise comme territoire prioritaire et volontaire de développement d'un « RER » métropolitain, auquel les projets inscrits au CPER 2015-2020, qu'il s'agisse de la création d'une voie supplémentaire en gare de Grenoble, du développement de la halte ferroviaire d'Echirolles, du déplacement de la gare de Pont de Claix ou encore de la réouverture de la halte ferroviaire de Domène, doivent contribuer et consistant en une desserte au quart d'heure en période de pointe entre les gares de Rives et Brignoud, supposant notamment la création d'une troisième voie en gare de Brignoud, financée



dans le cadre des travaux dits du « Sillon Alpin Sud », faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique et qui doit enfin être réalisée, et à la demi-heure entre les gares de Grenoble et Clelles, s'inscrivant dans le cadre de la préservation de la liaison ferroviaire Grenoble-Gap.

Le projet de PDU prévoit également :

- De mettre en place une gouvernance des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de déplacements, pour améliorer la coordination des offres de mobilité et simplifier la tarification et la billettique multimodale ;
- De mettre en place des lignes rapides périurbaines pour mieux desservir les centralités périurbaines ;
- D'encourager le rabattement des automobilistes le plus en amont possible sur les réseaux de transports collectifs, en leur offrant des conditions de stationnement et des services adaptés au sein de pôles d'échanges qualitatifs (les « points M »), en connexion avec des transports collectifs fiables et attractifs ;
- De renforcer le rôle multimodal des autoroutes et grandes voiries qui convergent vers le cœur métropolitain ;
- D'optimiser et fiabiliser le fonctionnement du boulevard périphérique métropolitain, et améliorer son intégration urbaine.

Dans un objectif environnemental et afin de fiabiliser les conditions de circulation, le projet de PDU vise également un fort développement des usages partagés de la voiture via les actions de l'orientation 12 en faveur du déploiement de services pour le covoiturage et l'autopartage.

***Le projet de PDU encourage la transition énergétique du parc de véhicules, pour une métropole plus respirable***

L'amélioration de la qualité de l'air est une nécessité. Le projet de PDU y contribue via la réduction du trafic automobile mais également via des actions permettant d'accélérer la transition vers des véhicules moins polluants et moins énergivores. Dans cet objectif, le PDU prévoit notamment :

- D'encourager le développement d'un réseau de stations au Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) et d'implanter un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- De poursuivre la mise en place d'une zone basses émissions pour les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds ;
- De mettre en place une zone basses émissions pour tous les véhicules ;
- D'accompagner les particuliers et les professionnels propriétaires de véhicules anciens.

***Le projet de PDU propose des actions différenciées suivant les publics et les pratiques de mobilité, pour tenir compte de la diversité de la population et des territoires***

La métropole est composée de territoires très divers : centres villes, centres bourgs, espaces périurbains, ruraux et de montagne. Les solutions de mobilité proposées aux habitants, pour être attractives, doivent être réfléchies en tenant compte de cette diversité. Il en va de même concernant les différents types de publics : enfants, adolescents, jeunes adultes, actifs et employeurs, jeunes retraités, personnes très âgées.

Le projet de PDU tient compte de cette diversité en proposant des actions ciblées suivant les publics et les types de déplacements. Les actions des orientations 2, 3 et 4 vont dans ce sens, avec notamment :

- la mise en place d'un accompagnement individualisé pour aider les individus à changer de comportement de mobilité ;

- le développement des agences de mobilité ;
- le développement des Plans de Mobilité des employeurs et des établissements scolaires ;
- l'adaptation de l'information et de la communication aux capacités de chacun ;
- l'amplification des fonctionnalités et de la visibilité du site et de l'application mobile Métromobilité.

### ***Le projet de PDU concourt à l'organisation d'une logistique urbaine durable***

Les actions du « plan d'actions pour une logistique urbaine durable », signé en janvier 2015, sont reprises dans le projet de PDU afin de poursuivre leur mise en œuvre. Ces actions permettront de :

- promouvoir un transport de marchandises moins routier et moins polluant ;
- prendre en compte la logistique dans l'aménagement de la ville et la gestion du dernier kilomètre ;
- faire de la réglementation un levier de performance et d'innovation ;
- animer un réseau d'acteurs pour favoriser le partage d'expérience et l'émergence de bonnes pratiques.

### ***Le projet de PDU participe à améliorer les connexions avec les grands réseaux de transports régionaux, nationaux et internationaux***

Un axe du schéma multimodal du PDU porte sur l'amélioration des connexions avec les grands réseaux de transport, en valorisant le ferroviaire et la multimodalité. Dans cet objectif, le PDU met notamment l'accent sur :

- la fiabilisation et la diminution des temps de parcours de la liaison ferroviaire Lyon-Grenoble ;
- le confortement des liaisons TGV au départ de Grenoble et l'accès aux gares TGV voisines de Lyon-Saint-Exupéry, Valence et Chambéry, qui offrent des destinations complémentaires ;
- le confortement des liaisons en car et en train vers les aéroports ;
- la poursuite et l'achèvement des aménagements et jalonnements des voies vertes et véloroutes qui traversent la métropole grenobloise.

Dans le domaine de la logistique, le PDU prévoit en particulier de recenser et préserver les installations terminales embranchées.

## **8. Le soutien de Grenoble-Alpes Métropole à la mise en œuvre et au financement du plan d'actions du PDU**

L'évaluation financière du plan d'actions du PDU estime, pour la mise en œuvre du plan d'actions :

- un investissement de 2,2 milliards d'euros sur la période 2018-2030 pour les acteurs publics et gestionnaires de voirie afin de financer les actions du PDU, dont 270 millions d'euros pour Grenoble-Alpes Métropole ;
- une augmentation maîtrisée des coûts de fonctionnement liée au développement des services à la mobilité et à l'accompagnement aux changements de comportements : + 5 millions d'euros par an en fonctionnement en 2030 par rapport à 2017 pour les acteurs publics et gestionnaires de voirie (hors ferroviaire), dont 1,7 millions d'euros pour Grenoble-Alpes Métropole.

En cohérence avec sa programmation budgétaire pluriannuelle, Grenoble-Alpes Métropole confirme la mobilisation des ressources nécessaires pour que les objectifs du PDU soient atteints, et que le plan d'actions du PDU soit mis en œuvre dans le calendrier prévu.

## 9. Conclusions

Pour Grenoble-Alpes Métropole, au regard des évolutions sociétales en cours et des nouveaux enjeux qu'elles posent, le projet de PDU marque une étape importante pour mettre en œuvre un système de mobilité durable au service de la métropole polycentrique.

## 10. Le plan d'actions : 17 orientations détaillées en 79 actions sur la période 2018-2030

Le plan d'actions du PDU est organisé en 17 orientations et 79 actions. Les orientations sont listées ci-dessous :

- Orientation 1 : Coordonner les acteurs à l'échelle de la Grande région grenobloise pour simplifier l'offre de mobilité et améliorer son articulation avec le développement urbain.
- Orientation 2 : Développer l'accompagnement personnalisé vers une mobilité plus durable.
- Orientation 3 : Renforcer l'accompagnement des établissements publics et privés dans l'évolution des pratiques de mobilité des actifs, étudiants et scolaires.
- Orientation 4 : Développer l'information multimodale connectée et personnalisée.
- Orientation 5 : Améliorer le partage, la qualité et l'accessibilité des espaces publics.
- Orientation 6 : Mettre en œuvre le plan piéton.
- Orientation 7 : Mettre en œuvre le plan vélo.
- Orientation 8 : Améliorer la sécurité des déplacements.
- Orientation 9 : Développer le réseau et améliorer la qualité de service des transports collectifs.
- Orientation 10 : Améliorer l'intermodalité et les complémentarités avec le réseau de transports collectifs structurants.
- Orientation 11 : Promouvoir et faciliter l'accès sans véhicule personnel aux sites et événements touristiques, culturels, sportifs et de loisirs.
- Orientation 12 : Passer de la voiture individuelle à la voiture partagée.
- Orientation 13 : Apaiser et fiabiliser les conditions de circulation.
- Orientation 14 : Organiser le stationnement au service du report modal et l'attractivité des centralités.
- Orientation 15 : Accélérer la transition vers des véhicules moins polluants et moins énergivores.
- Orientation 16 : Poursuivre la mise en œuvre du plan d'actions pour une logistique urbaine durable et prendre en compte les besoins spécifiques des professionnels mobiles.
- Orientation 17 : Assurer la mise en œuvre du PDU et son évaluation.

*Pour le détail de l'ensemble des actions, se reporter au projet de PDU annexé à la présente délibération.*

## **11.L'analyse du projet de PDU au regard des orientations et des ambitions de Grenoble-Alpes Métropole**

Grenoble-Alpes Métropole dispose de nombreuses compétences en matière d'aménagement du territoire, dont notamment le développement économique, social et culturel, l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal et du Programme Local de l'Habitat, l'aménagement des voiries et de l'espace public, etc.

Les objectifs et la stratégie du PDU font ainsi parfaitement écho aux trois grands enjeux identifiés dans le cadre du PLUI :

- Lutter contre le changement climatique et engager la transition énergétique
- Conforter le dynamisme économique du territoire au service de l'emploi
- Renforcer la cohésion sociale territoriale

Ces enjeux se traduisent dans les orientations générales du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUI dont les objectifs sont :

- une Métropole « montagne » forte de ses diversités ;
- une Métropole qui encourage l'innovation et l'emploi ;
- une Métropole durable et agréable à vivre ;
- une Métropole solidaire ;
- une Métropole apaisée assurant une mobilité efficace et adaptée aux besoins des territoires.

Concernant la politique de mobilité, Grenoble-Alpes Métropole porte l'ambition d'une métropole de proximité, apaisée et assurant une mobilité adaptée aux besoins des territoires, en tenant compte des nécessaires interdépendances entre les bassins de vie.

L'enjeu est également de répondre au défi environnemental et de santé publique, en encourageant le recours à des énergies moins polluantes et le report vers les modes alternatifs à l'usage individuel de la voiture, en cherchant plus de confort, de fluidité et de sécurité dans les déplacements.

Les réponses apportées en matière de mobilité ne trouveront leur pertinence que dans la prise en compte des spécificités du territoire, intégrant montagnes, vallées, zones urbaines, périurbaines ou rurales.

Il s'agira également d'anticiper l'évolution des mobilités à moyen et long terme, afin de répondre le mieux possible aux besoins de chacun.

### ***Le projet de PDU concourt à créer les conditions d'une mobilité apaisée au service des relations de proximité***

Dans le projet de PDU, cet enjeu prioritaire pour la métropole se traduit notamment dans les actions des orientations 5, 6, 7 et 8, qui favorisent un meilleur partage de l'espace public, des conditions de déplacements confortables et sécurisées, et un fort développement de la marche et du vélo dans les déplacements quotidiens. Quelques actions peuvent être citées comme :

- La poursuite de la réalisation de projets Cœurs de ville – Cœurs de Métropole dans les centre-bourgs des villes et villages, pour apaiser et améliorer le partage de l'espace public entre les modes ;
- Le développement des franchissements des grandes infrastructures et des rivières en faveur des modes actifs, afin de résorber les coupures urbaines ;

- L'aménagement du réseau Chronovélo et le développement et jalonnement d'autres itinéraires cyclables ;
- Le déploiement de jalonnements et d'une signalétique piétonne lisibles, continus et homogènes ;
- Le traitement des secteurs accidentogènes, en particulier les traversées piétonnes, carrefours et passages à niveau ;
- La généralisation des principes de la métropole apaisée ;
- L'élaboration et la mise en œuvre d'un schéma directeur d'accessibilité universelle des espaces publics.

Les actions du PDU portant sur l'offre et la réglementation du stationnement public (orientation 14) concourent en outre à optimiser la rotation du stationnement sur l'espace public pour conforter l'attractivité des centralités et accompagner leur apaisement.

***Le projet de PDU met l'offre de mobilité au service de la métropole polycentrique et de ses liens avec les territoires de la grande région grenobloise, en valorisant le ferroviaire, les transports collectifs et l'usage partagé des voitures***

La réussite de la métropole polycentrique, enjeu central dans l'élaboration du PLUI, se traduit dans le projet de PDU au travers de nombreuses actions, en particulier celles des orientations 9, 10, 11 et 13, qui portent sur le renforcement de l'attractivité des transports collectifs pour mieux relier les centralités de la métropole entre elles et avec les territoires voisins, favorisent l'intermodalité et améliorent le fonctionnement multimodal des principaux axes routiers.

Pour tenir compte de la réalité des besoins de la population, il est primordial de raisonner à l'échelle du bassin de déplacements. A cet égard, Grenoble-Alpes Métropole réaffirme le rôle structurant du ferroviaire, rappelé dans le PDU.

Aussi, pour la Métropole grenobloise, l'Etat doit renforcer sa participation au financement du transport ferroviaire et prioriser, ainsi qu'Emmanuel MACRON, Président de la République, en a exprimé la volonté, les transports du quotidien. Il s'agit ici non seulement de garantir la pérennité des dessertes ferroviaires existantes mais aussi et surtout d'améliorer la qualité du service proposé aux usagers et, ainsi, créer une véritable dynamique de développement bénéfique pour l'ensemble des territoires irrigués.

Une telle évolution représente un enjeu majeur pour la métropole grenobloise dont la desserte ferroviaire ne répond plus aux enjeux d'attractivité, notamment économique, et de rayonnement d'un territoire qui est le deuxième pôle de recherche scientifique à l'échelle nationale. En effet, l'aire métropolitaine grenobloise, avec ses 750 000 habitants et 320 000 emplois, souffre d'une réelle insuffisance de l'offre ferroviaire et d'une qualité de service dégradée, caractérisée notamment par un manque de fiabilité qui pèse sur le quotidien des usagers, tout particulièrement sur la ligne Grenoble-Lyon, première ligne ferroviaire de la région Auvergne-Rhône-Alpes en termes de nombre de voyageurs et qualifiée de « malade » dès 2011 par Guillaume PEPY, Président du Directoire de SNCF.

L'enjeu est immense et l'urgence d'autant plus avérée que les besoins de mobilité continuent de croître à un rythme régulier qui ne pourra qu'être renforcé au regard des impératifs liés à la transition énergétique et écologique. La situation de saturation de la desserte ferroviaire de l'aire métropolitaine grenobloise, déjà constatée, risque donc de s'amplifier rapidement, une perspective à laquelle la Métropole ne peut se résoudre et qui nécessite une action résolue et partenariale en faveur :

-d'une part, de l'amélioration de la liaison ferroviaire Grenoble-Lyon, et par là-même Grenoble-Paris notamment, ayant vocation à s'inscrire dans le cadre des « grands projets de liaisons entre métropoles », objectif stratégique identifié par le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, supposant notamment la programmation dans les meilleurs délais possibles de la suppression des passages à niveau et du doublement des voies entre Grenoble et Moirans, section parmi les plus empruntées à l'échelle nationale, et, dans l'attente, la modernisation sans délai de son exploitation, au travers du déploiement du Système Européen de Contrôle des Trains (ETCS) dont les potentialités sont soulignées par ledit rapport mais également d'expérimentations le cas échéant ;

-d'autre part, de l'identification de l'étoile ferroviaire grenobloise comme territoire prioritaire et volontaire de développement d'un « RER » métropolitain, auquel les projets inscrits au CPER 2015-2020, qu'il s'agisse de la création d'une voie supplémentaire en gare de Grenoble, du développement de la halte ferroviaire d'Echirolles, du déplacement de la gare de Pont de Claix ou encore de la réouverture de la halte ferroviaire de Domène, doivent contribuer et consistant en une desserte au quart d'heure en période de pointe entre les gares de Rives et Brignoud, supposant notamment la création d'une troisième voie en gare de Brignoud, financée dans le cadre des travaux dits du « Sillon Alpin Sud », faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique et qui doit enfin être réalisée, et à la demi-heure entre les gares de Grenoble et Clelles, s'inscrivant dans le cadre de la préservation de la liaison ferroviaire Grenoble-Gap.

Le projet de PDU prévoit également :

- De mettre en place une gouvernance des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de déplacements, pour améliorer la coordination des offres de mobilité et simplifier la tarification et la billettique multimodale ;
- De mettre en place des lignes rapides périurbaines pour mieux desservir les centralités périurbaines ;
- D'encourager le rabattement des automobilistes le plus en amont possible sur les réseaux de transports collectifs, en leur offrant des conditions de stationnement et des services adaptés au sein de pôles d'échanges qualitatifs (les « points M »), en connexion avec des transports collectifs fiables et attractifs ;
- De renforcer le rôle multimodal des autoroutes et grandes voiries qui convergent vers le cœur métropolitain ;
- D'optimiser et fiabiliser le fonctionnement du boulevard périphérique métropolitain, et améliorer son intégration urbaine.

Dans un objectif environnemental et afin de fiabiliser les conditions de circulation, le projet de PDU vise également un fort développement des usages partagés de la voiture via les actions de l'orientation 12 en faveur du déploiement de services pour le covoiturage et l'autopartage.

### ***Le projet de PDU encourage la transition énergétique du parc de véhicules, pour une métropole plus respirable***

L'amélioration de la qualité de l'air est une nécessité. Le projet de PDU y contribue via la réduction du trafic automobile mais également via des actions permettant d'accélérer la transition vers des véhicules moins polluants et moins énergivores. Dans cet objectif, le PDU prévoit notamment :

- D'encourager le développement d'un réseau de stations au Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) et d'implanter un réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- De poursuivre la mise en place d'une zone basses émissions pour les véhicules utilitaires légers et les poids-lourds ;
- De mettre en place une zone basses émissions pour tous les véhicules ;

- D'accompagner les particuliers et les professionnels propriétaires de véhicules anciens.

***Le projet de PDU propose des actions différenciées suivant les publics et les pratiques de mobilité, pour tenir compte de la diversité de la population et des territoires***

La métropole est composée de territoires très divers : centres villes, centres bourgs, espaces périurbains, ruraux et de montagne. Les solutions de mobilité proposées aux habitants, pour être attractives, doivent être réfléchies en tenant compte de cette diversité. Il en va de même concernant les différents types de publics : enfants, adolescents, jeunes adultes, actifs et employeurs, jeunes retraités, personnes très âgées.

Le projet de PDU tient compte de cette diversité en proposant des actions ciblées suivant les publics et les types de déplacements. Les actions des orientations 2, 3 et 4 vont dans ce sens, avec notamment :

- la mise en place d'un accompagnement individualisé pour aider les individus à changer de comportement de mobilité ;
- le développement des agences de mobilité ;
- le développement des Plans de Mobilité des employeurs et des établissements scolaires ;
- l'adaptation de l'information et de la communication aux capacités de chacun ;
- l'amplification des fonctionnalités et de la visibilité du site et de l'application mobile Métromobilité.

***Le projet de PDU concourt à l'organisation d'une logistique urbaine durable***

Les actions du « plan d'actions pour une logistique urbaine durable », signé en janvier 2015, sont reprises dans le projet de PDU afin de poursuivre leur mise en œuvre. Ces actions permettront de :

- promouvoir un transport de marchandises moins routier et moins polluant ;
- prendre en compte la logistique dans l'aménagement de la ville et la gestion du dernier kilomètre ;
- faire de la réglementation un levier de performance et d'innovation ;
- animer un réseau d'acteurs pour favoriser le partage d'expérience et l'émergence de bonnes pratiques.

***Le projet de PDU participe à améliorer les connexions avec les grands réseaux de transports régionaux, nationaux et internationaux***

Un axe du schéma multimodal du PDU porte sur l'amélioration des connexions avec les grands réseaux de transport, en valorisant le ferroviaire et la multimodalité. Dans cet objectif, le PDU met notamment l'accent sur :

- la fiabilisation et la diminution des temps de parcours de la liaison ferroviaire Lyon-Grenoble ;
- le confortement des liaisons TGV au départ de Grenoble et l'accès aux gares TGV voisines de Lyon-Saint-Exupéry, Valence et Chambéry, qui offrent des destinations complémentaires ;
- le confortement des liaisons en car et en train vers les aéroports ;
- la poursuite et l'achèvement des aménagements et jalonnements des voies vertes et véloroutes qui traversent la métropole grenobloise.

Dans le domaine de la logistique, le PDU prévoit en particulier de recenser et préserver les installations terminales embranchées.

## **12. Le soutien de Grenoble-Alpes Métropole à la mise en œuvre et au financement du plan d'actions du PDU**

L'évaluation financière du plan d'actions du PDU estime, pour la mise en œuvre du plan d'actions :

- un investissement de 2,2 milliards d'euros sur la période 2018-2030 pour les acteurs publics et gestionnaires de voirie afin de financer les actions du PDU, dont 270 millions d'euros pour Grenoble-Alpes Métropole ;
- une augmentation maîtrisée des coûts de fonctionnement liée au développement des services à la mobilité et à l'accompagnement aux changements de comportements : + 5 millions d'euros par an en fonctionnement en 2030 par rapport à 2017 pour les acteurs publics et gestionnaires de voirie (hors ferroviaire), dont 1,7 millions d'euros pour Grenoble-Alpes Métropole.

En cohérence avec sa programmation budgétaire pluriannuelle, Grenoble-Alpes Métropole confirme la mobilisation des ressources nécessaires pour que les objectifs du PDU soient atteints, et que le plan d'actions du PDU soit mis en œuvre dans le calendrier prévu.

## **13. Conclusions**

Pour Grenoble-Alpes Métropole, au regard des évolutions sociétales en cours et des nouveaux enjeux qu'elles posent, le projet de PDU marque une étape importante pour mettre en œuvre un système de mobilité durable au service de la métropole polycentrique.

### **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»

Vu l'article L1214-15 du Code des transports,

Vu le projet de PDU arrêté par délibération du SMTC du 5 avril 2018,

Vu la prescription de l'élaboration du plan local d'urbanisme intercommunal par délibération du conseil métropolitain du 6 novembre 2015,

Vu les orientations générales du PADD débattues en Conseil Métropolitain 16 décembre 2016,

Vu la contribution au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Equilibre des Territoires délibérée par le Conseil Métropolitain du 6 avril 2018,

Vu la délibération de Grenoble-Alpes Métropole du 18 septembre 2015 prescrivant l'élaboration du plan climat air énergie territorial,

Vu la délibération du conseil métropolitain du 4 novembre 2016 relatif au schéma directeur énergie,

Vu le vœu du conseil métropolitain du 9 février 2018 relatif à desserte ferroviaire de l'aire métropolitaine grenobloise,

Vu la délibération-cadre de Grenoble-Alpes Métropole du 19 décembre 2014 relatif à la politique cyclable,

Vu le plan d'actions en faveur d'une logistique urbaine durable validé par délibération de Grenoble-Alpes Métropole le 20 décembre 2013,

Vu la délibération de Grenoble-Alpes Métropole du 3 février 2017 sur le guide des espaces publics

Vu la délibération de Grenoble-Alpes Métropole du 8 juillet et 22 décembre 2017 sur l'aménagement de l'A480 et du Rondeau



Après examen de la Commission Mobilités du 15 juin 2018, et après en avoir délibéré, le Conseil métropolitain :

- Émet un avis favorable au projet de PDU arrêté par le comité syndical du SMTC le 5 avril 2018 ;
- Confirme son soutien et sa participation à l'atteinte des objectifs fixés dans le PDU, notamment via la mobilisation des ressources financières correspondantes.
- Réaffirme avec force, au travers du PDU, la nécessité impérieuse d'un confortement et d'un développement de la desserte ferroviaire à l'échelle du bassin grenoblois, supposant la relance sans délai et l'aboutissement d'une réflexion prospective et des études indispensables dans le cadre de la démarche partenariale dite « Etoile ferroviaire grenobloise » ;
- Demande, en ce sens et en pleine cohérence avec les orientations exprimées dans le cadre des assises nationales de la mobilité, au Gouvernement et au Parlement l'inscription dans le cadre de la future loi de programmation des infrastructures :
  - -d'une part, de l'amélioration de la liaison ferroviaire Grenoble-Lyon, et par là-même Grenoble-Paris notamment, ayant vocation à s'inscrire dans le cadre des « grands projets de liaisons entre métropoles », objectif stratégique identifié par le rapport du Conseil d'Orientations des Infrastructures ;
  - -d'autre part, de l'identification de l'étoile ferroviaire grenobloise comme territoire prioritaire et volontaire de développement d'un « RER » métropolitain.