

octobre 2010



**PRÉSENTATION GÉNÉRALE**  
DE LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION  
DU PDU 2010-2020



---

<b>LE SMTC.....</b>	<b>4</b>
<b>QU'EST-CE QU'UN PDU ? .....</b>	<b>5</b>
<b>POURQUOI UN NOUVEAU PDU POUR L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE ? .....</b>	<b>6</b>
<b>2000-2010 : DES CHANGEMENTS CONCRETS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS .....</b>	<b>7</b>
<b>LES QUESTIONS EN DÉBATS POUR 2012-2020 .....</b>	<b>9</b>
<b>LE DISPOSITIF MIS EN OEUVRE .....</b>	<b>10</b>



## LE SMTC

Le SMTC - syndicat mixte des transports en commun - est **l'autorité organisatrice des transports en commun sur les 27 communes de l'agglomération grenobloise**. Etablissement public, il regroupe la Métro, la communauté d'agglomération grenobloise et le Conseil général de l'Isère.

Propriétaire des infrastructures (voies ferrées, centres de maintenance, systèmes informatiques...), des véhicules (bus, tramways) et du patrimoine foncier, **le SMTC finance, construit et organise le réseau des transports urbains** sur l'ensemble du territoire de la Métro.

Gestionnaire mais aussi développeur, **le SMTC assure la maîtrise d'ouvrage de tout nouveau projet de transports en commun** dans l'agglomération grenobloise.

### L'EXPLOITATION DU RÉSEAU

**L'exploitation du réseau est confiée par le SMTC à la Semitag**, société d'économie mixte, à travers une délégation de service public. La Semitag exploite le réseau sous la marque "TAG". D'autres transporteurs exploitent également des lignes pour le compte de la SEMITAG (SEM VFD, Transdev Dauphiné).

Le SMTC collabore aussi avec les transports Grindler pour l'exploitation de la ligne n°17 et de la navette de Saint-Paul-de-Varces.

### LE FINANCEMENT

Le budget du SMTC est de l'ordre de 400 millions d'euros par an. Ses deux principales sources de financement sont le "versement transport" et la participation des collectivités mandantes.

➤ Le "versement transport" est une taxe versée par les établissements (entreprises et administrations) de plus de 9 salariés de l'agglomération grenobloise (qui correspond à 1,8% de la masse salariale). Elle représente environ 50% des recettes totales du SMTC.

➤ La contribution de la Métro et du Conseil général de l'Isère équivaut, quant à elle, à 45% des recettes.

**Les deux tiers du coût réel de chaque voyage sont pris en charge par le SMTC.**

## QU'EST-CE QU'UN PDU ?

Créé par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982, rendus obligatoires dans toute agglomération de plus de 100 000 habitants par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) de 1996, conforté par la loi solidarité et au renouvellement (SRU) de 2000, le plan de déplacements urbains (PDU) est un document de planification **qui traite de l'organisation des transports et des déplacements à court et à moyen terme (5 à 10 ans).**

Ce plan détermine, au sein du périmètre de transport urbain (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Tous les modes de déplacements sont concernés.

De manière générale, les PDU doivent permettre de renforcer la place des transports en commun et des mobilités dites "douces" : amélioration de l'attractivité des transports collectifs, actions pour donner une plus grande place au vélo et à la marche à pied en ville...

L'élaboration d'un PDU nécessite donc **une coordination entre tous les acteurs concernés** (autorités organisatrices, opérateurs, collectivités...) pour **élaborer un projet global** en matière d'aménagement du territoire et des déplacements.

Il comporte une **dimension stratégique** - il anticipe les évolutions des modes de déplacement à long terme - et une **dimension opérationnelle** car il détermine les priorités de l'agglomération pour les projets à court et moyen terme.



## POURQUOI UN NOUVEAU PDU POUR L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE ?

PAR DÉLIBÉRATION DU 28 SEPTEMBRE 2009, LE COMITÉ SYNDICAL DU SMTC A DÉCIDÉ DE LANCER LA PROCÉDURE D'ÉLABORATION DU PDU COUVRANT LA PÉRIODE 2012-2020. L'ÉLABORATION D'UN NOUVEAU PDU EST JUSTIFIÉ PAR DES CONSIDÉRATIONS JURIDIQUES ET PAR LA NÉCESSITÉ DE PRENDRE EN COMPTE L'ÉVOLUTION DU CONTEXTE ET DES MODES DE DÉPLACEMENTS DANS L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE.

### 1- considérations juridiques :

le PDU en vigueur sur la période 2007 – 2012 a été annulé par le Tribunal Administratif de Grenoble pour des *"erreurs de fait"* portant sur le décalage dans le temps de deux projets : prolongement de la ligne B sur la presqu'île scientifique et création de la ligne E avec incidence sur la programmation financière figurant au PDU.

### 2- un contexte qui a changé, des modes de déplacements qui évoluent :

Depuis une dizaine d'années, **les comportements de la population à l'égard de la mobilité ont évolué, les besoins des usagers ont changé, les transports en commun se sont développés dans l'agglomération grenobloise.**

Aujourd'hui, ce sont plus de 1,5 million de déplacements qui s'effectuent chaque jour sur le territoire !

### UN NOUVEAU CONTEXTE POUR L'USAGE DE LA VOITURE

Hausse du prix du carburant, mise en œuvre de politiques de transports volontaristes, développement de modes de déplacements doux ou alternatifs, prise en compte de l'environnement, hausse du nombre de retraités moins mobiles que les actifs... Autant de facteurs qui expliquent que **la voiture cède du terrain par rapport aux**

### transports publics et aux modes de déplacements doux

depuis le milieu des années 2000. L'enquête ménages déplacements réalisée en 2002 a montré que la part du marché de l'automobile a été contenue à 53% sur l'agglomération grenobloise, une performance rare au niveau national.

### LA FRÉQUENTATION ET LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU TAG

Depuis 1973, le nombre d'utilisateurs du réseau de transports en commun grenoblois n'a cessé d'augmenter **passant de 17 millions par an en 1973... à 77 millions en 2009 !** La part du marché des transports en commun est, elle, passée de 11% en 1992 à 14% en 2002.

La mise en service des lignes C et D du tramway en 2006 et 2007 explique en partie la hausse de la fréquentation du réseau de la "TAG" ces dernières années (cf. page 11).

### LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DOUCES

Les mobilités dites *"doux"* représentaient en 2002 jusqu'à 33% de l'ensemble des déplacements dans les zones les plus centrales de l'agglomération grenobloise. Des comptages intermédiaires effectués depuis ont montré une progression constante du nombre de déplacements à vélo dans l'agglomération.

## L'ENQUÊTE MÉNAGES DÉPLACEMENTS 2010

La nouvelle Enquête Ménages Déplacements est actuellement en cours de réalisation au sein de la région urbaine de Grenoble.

**Véritable outil d'aide à la décision pour les élus et acteurs des politiques de déplacements, cette enquête est réalisée tous les 8 ans environ.** Elle permet de connaître précisément les pratiques de déplacement des habitants, d'en mesurer les évolutions, d'estimer l'impact des actions déployées et d'adapter les politiques de déplacements mises en oeuvre.

Pour sa réalisation, le SMTC fédère plus de 40 collectivités et institutions partenaires dont l'Etat, la Région Rhône-Alpes, le département de l'Isère, la Métro, le Pays Voironnais, la Communauté de communes du Grésivaudan, la Ville de Grenoble et une trentaine de structures intercommunales.

Les résultats seront connus début 2011.

## 2000-2010 : DES CHANGEMENTS CONCRETS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS

DEPUIS LE DÉBUT DES ANNÉES 80, L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE A BEAUCOUP ŒUVRÉ DANS LE DOMAINE DES DÉPLACEMENTS. LES ACTIONS MENÉES ONT AVANT TOUT CHERCHÉ À DÉVELOPPER LA COMPLÉMENTARITÉ DES MODES DE TRANSPORTS ENTRE VOITURE PARTICULIÈRE, RÉSEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS ET MODES DOUX.

### ➤ Développement et extension des lignes de tramway, le projet "Tram 3"

Extension de la ligne B vers Europole en 2001 et vers la gare de Gières en 2006, mise en service de la ligne C en 2006 entre Seyssins et Saint-Martin-d'Hères, création de la ligne D en 2007 entre le campus de Gières et le centre-ville de Saint-Martin-d'Hères. Aujourd'hui, 44 % de la population de l'agglomération (172 000 habitants) et 50 % des emplois (89 400) se situent à moins de 400 mètres d'une station de tramway.

➤ **Redynamisation des principales lignes de bus (1, 3, 11, 31, 32)** et mise en place des bus à fréquence rapprochée et prioritaires aux feux.

➤ **Mise en accessibilité progressive du réseau.** En 2009, 90 % des arrêts de bus (sur 865) et 100 % des stations de tramway (sur 146) sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

### ➤ Renforcement de l'offre ferroviaire.

Cadencement des trains, création de la gare d'Echirolles, mise en place du pôle multimodal de Gières, modernisation de la ligne Valence-Grenoble sont autant d'actions réalisées en collaboration avec la Région Rhône-Alpes en matière de développement ferroviaire.

### ➤ Développement d'une nouvelle politique de stationnement (parcs relais, pôles multimodaux)

Les parkings-relais constituent notamment un axe fort du plan d'actions mis en oeuvre par le SMTC pour favoriser la mixité des modes de déplacement dans l'agglomération grenobloise. En 2007, 13 parcs relais offrent 2 000 places de stationnement (contre 9 parcs et 1 300 places deux ans plus tôt).

### ➤ Développement de la politique cyclable.

Plus de 310 km d'aménagements (bandes et pistes cyclables, voies à double sens vélos...) ont été réalisés et 1 100 métrovélos mis en service ces dernières années.

➤ **Mise en place d'une tarification multimodale TER Translère Tag.**

Le SMTC a travaillé avec les autorités organisatrices de transports compétentes (SNCF, Conseil général, Pays Voironnais...) pour mettre en place un réseau multimodal à l'échelle régionale et proposer aux usagers une tarification intégrée et une billettique unique.

➤ **Création du RER routier avec voies spécialisées et réservées sur autoroute en interface avec le réseau urbain.**

Une voie spécialisée pour les bus a été mise en service en 2007 sur l'A48 dans le sens Voreppe/Grenoble entre l'échangeur de Saint-Egrève Nord et le pont d'Oxford.

➤ **Initialisation et diffusion de plans de déplacements d'entreprises et d'administrations.**

Plus de **150 PDE et PDA** ont été signés depuis

2000 dans l'agglomération grenobloise afin de favoriser le transport alternatif à la voiture pour les trajets domicile-travail. Grenoble et sa région font, à ce titre, figure de proue au niveau national.

➤ **Création de la "station mobile".**

Le PDU 2000-2010 a permis la mise en place d'une gestion multimodale centralisée des déplacements (GMCD) dans l'agglomération grenobloise. Elle permet d'améliorer au quotidien la gestion des réseaux de transports (voiries et transports en commun) en favorisant la coordination des acteurs en matière de déplacements et d'informer en temps réel les usagers sur les conditions de déplacements.

➤ **Mise en place d'une tarification solidaire.**

Le SMTC a mis en place en 2009 une nouvelle politique tarifaire fondée sur le principe de la "tarification solidaire". Basée sur le revenu des

personnes et non plus sur leur statut, cette nouvelle tarification a élargi le nombre de bénéficiaires (passant ainsi de 110 000 à 150 000).

➤ **Soutien à la création d'Alpes Auto Partage**

➤ **Développement d'outils partenariaux** (observatoire des déplacements multimodaux et modélisation multimodale).

➤ **Extension du périmètre des transports urbains, passant de 23 à 27 communes.**

Ce périmètre regroupe les communes qui organisent les transports urbains sur la zone par délégation du Conseil général.



## RENFORCER LE LIEN ENTRE URBANISME ET TRANSPORTS : UNE VOLONTÉ PARTAGÉE

Les opérations menées dans le cadre du PDU 2000-2010 s'inscrivent dans un contexte de raréfaction de la dépense publique et de montée en puissance de la charge laissée aux collectivités, notamment en matière de déplacements.

Ces nouveaux éléments budgétaires représentent certes une nouvelle contrainte pour les acteurs de transports mais aussi un levier à saisir dans le cadre d'une réorganisation des déplacements en faveur d'une mobilité pour tous. Cette raréfaction de la recette a ainsi poussé le SMTC à **innover dans la mise en œuvre de ses projets de déplacements.**

A ce titre, la **démarche "urbanisme et transports"** a été mise en place en 2005. Les objectifs sont clairs : poursuivre le développement des transports en commun en site propre, en lien avec le développement urbain des communes, coordonner les politiques d'urbanisme et de déplacements à l'échelle du bassin de vie et trouver de nouvelles modalités de financement des aménagements liés au tramway.

**La ligne E du tramway** sera la première ligne réalisée selon les principes de la charte "*urbanisme et transports*" avec, notamment, la signature d'un contrat d'axe entre le SMTC, les communes, les collectivités et institutions partenaires.

## LES QUESTIONS EN DÉBATS POUR 2012-2020

DE NOMBREUSES QUESTIONS SE POSENT AFIN DE PRENDRE EN COMPTE LES ÉVOLUTIONS DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS ET LES BESOINS DE LA POPULATION DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE DEPUIS L'ADOPTION DU PRÉCÉDENT PDU.

**L'enjeu ? Considérer et prendre en compte le citoyen dans ses différentes facettes de riverain, d'usager, de contribuable.**

- Comment faire tomber les barrières (pratiques, financières, psychologiques...) des citoyens en matière de modes de déplacements alternatifs à la voiture ?
- Comment composer avec les contraintes budgétaires ?
- Quel périmètre définir pour l'organisation des déplacements ?
- Comment assurer la cohérence entre le futur PDU et les autres démarches et politiques de la région urbaine de Grenoble (Schéma de Cohérence Territoriale, schéma de secteur, Programme Local de l'Habitat...) ?
- Comment garantir l'articulation des projets urbains et des transports dans la région urbaine ?
- Comment adapter la politique des déplacements à la prise en compte conjointe de l'incidence environnementale des transports et des besoins des citoyens ?



## LE DISPOSITIF MIS EN ŒUVRE

### LA DÉMARCHE ADOPTÉE : ENTRE EXPERTISE ET CONCERTATION

Le SMTC se lance dans une démarche innovante pour élaborer le PDU 2012/2020 qui s'appuie sur l'expertise et la concertation. Parmi les particularités du dispositif proposé, une concertation sera impulsée préalablement aux études et à la conception du projet.

Le futur PDU laissera ainsi une large place à l'écoute des habitants, des professionnels, des acteurs et partenaires institutionnels pour recueillir les avis et les faire participer activement à sa démarche d'élaboration.

**L'objectif est également d'évaluer les perceptions et attentes de chacun en matière de déplacements en diversifiant la participation et l'interrogation citoyenne.**

Différents dispositifs et temps d'échanges ont été mis en place pour recueillir un maximum d'informations et d'opinions croisées de la part de publics diversifiés.

#### ➤ LE COMITÉ DES SAGES

Il regroupe une **quinzaine d'experts des déplacements et des représentants associatifs et participatifs locaux** engagés dans la durée pour participer à l'élaboration du PDU jusqu'à son adoption.

Les missions du comité des sages sont :

- de déterminer les grandes problématiques du PDU 2012-2020,
- d'organiser et d'animer la réflexion globale,
- de suivre la démarche.

le comité des sages s'est déjà réuni à cinq reprises, entre janvier et septembre 2010.

#### ➤ L'ATELIER CITOYEN

Il rassemble un panel de 31 citoyens choisis selon des critères de représentativité : âge, sexe, activité professionnelle, localisation géographique, pratiques de déplacements différentes.

L'atelier citoyen s'est réuni à huis clos pendant trois jours consécutifs les 1<sup>er</sup>, 2 et 3 juillet 2010 à Seyssins pour **produire un avis sur les politiques de déplacements actuelles sur le territoire et pour préconiser des pistes de réflexion.**

Il sera sollicité lors des différentes phases d'élaboration du PDU :

#### ➤ Juillet 2010

Expression et formalisation des attentes  
Ecriture d'un document de recommandations :  
*"Le point de vue de l'atelier citoyen"*

#### ➤ Juillet 2011

Réactions aux propositions d'actions  
Propositions d'ajustements.

#### ➤ LES "CAFÉS DU PDU"

Les cafés du PDU sont des temps d'échanges et de débats ouverts à tout citoyen. Initiatives décentralisées, ils se tiendront dans différents

quartiers de l'agglomération en s'appuyant notamment sur le réseau des structures socio-culturelles.

Les choix à faire pour les années futures doivent être partagés par les habitants de l'agglomération. L'objectif des cafés du PDU est donc de **connaître le point de vue des citoyens en matière de déplacements** à partir de leurs usages, de leurs habitudes, et de leur vision de l'avenir.

*"Comment perçois-je la politique des déplacements dans l'agglomération ?"*

*"Quelles sont les contraintes et les déterminants de ma mobilité ?"*

*"Quelles sont mes attentes pour 2020 ?"*

Ces ateliers-débats sont restitués sous la forme d'un document de synthèse des cafés du PDU.

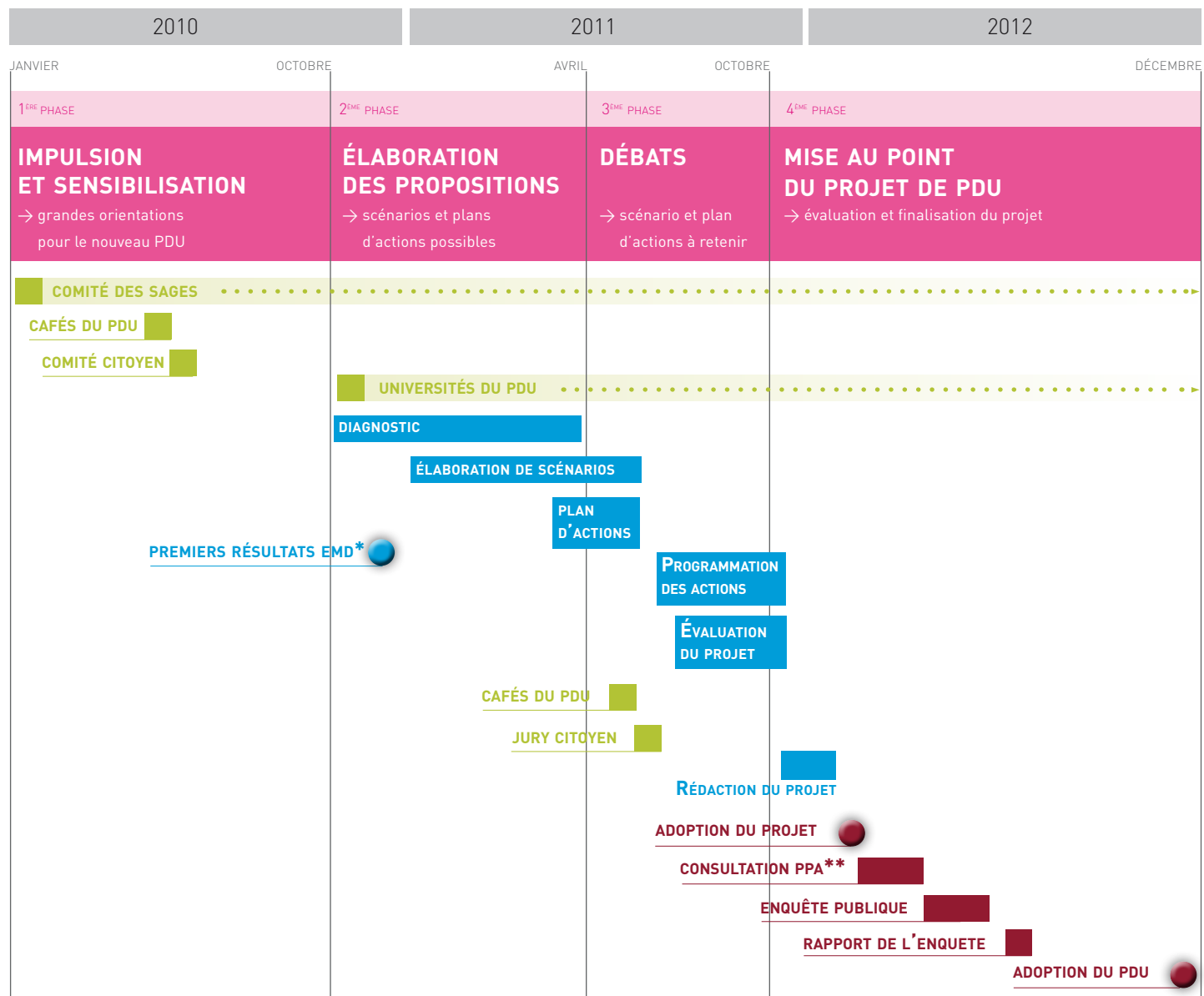
#### ➤ LES UNIVERSITÉS DU PDU

Les universités du PDU sont des conférences - débats ouvertes à tous. Animées par des experts ou personnes qualifiées, elles devront permettre au grand public de **comprendre les enjeux actuels des politiques de déplacement, d'appréhender les évolutions à l'œuvre** en termes d'habitudes et de pratiques.

Ces conférences s'appuieront sur la présentation d'un chercheur ou d'un praticien autour d'un thème pour inviter ensuite le public à réfléchir aux résonances de ces questions dans l'agglomération grenobloise.

# L'élaboration du PDU : entre expertise et concertation

CALENDRIER PRÉVISIONNEL  
PROVISOIRE



\* Enquête ménages déplacements

\*\* Personnes publiques associées





**pdu** plan de déplacements Urbains  
DE L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE • 2012/2020

**SMTC**

Le Forum  
3, rue Malakoff  
38000 Grenoble  
tél. 04 76 59 59 59  
fax 04 76 42 33 43