



Elaboration du SCOT

Avis de l'ADTC sur le document « Support au débat des territoires »

8 avril 2010

L'ADTC a participé aux réunions organisées dans le cadre des conseils de développement de l'agglomération grenobloise et du Grésivaudan.

En complément de l'avis donné par les conseils de développement, l'ADTC tient à donner son avis sur ce document.

L'élaboration du SCOT se réalise en plusieurs étapes avec publication à chacune de ces étapes d'un document :

- le diagnostic
- le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable), document obligatoire dans lequel l'EPSCoT exprime de quelle manière il souhaite voir évoluer son territoire dans le respect des principes du développement durable,
- et enfin le DOG (Document d'Orientation Générale), décrivant la mise en œuvre du PADD.

Le document qui a été remis contient à la fois des éléments de diagnostic, d'orientations et de démarche pour la mise en œuvre, et comporte des carences très importantes sur chacun de ces 3 aspects. L'avis qui suit est formulé en différenciant ces trois étapes.

SYNTHESE DE L'AVIS DE L'ADTC

1. Diagnostic

Le diagnostic présenté est incomplet, il ne peut être utilisé en l'état. Il manque des éléments de base permettant d'apprécier :

- les flux actuels pour les différents modes de transports (*pas seulement les flux automobiles*),
- les localisations des emplois ou autres pôle générateurs de trafic (*établissements scolaires, grandes surfaces commerciales, établissements recevant du public...*),
- les réseaux actuels de Transports en Commun (TC) urbains, péri-urbains et ferroviaires.

2. Orientations

Il est nécessaire que les hypothèses sur les évolutions des emplois et des logements fassent l'objet d'un débat.

Le chrono-aménagement est présenté comme « LA » solution en matière de déplacement. Ce principe ne concerne que les déplacements individuels en voiture dans les secteurs péri-urbains.

Il manque dans un tel document la formalisation de principes forts de développement des TC et modes doux pour les déplacements urbains ET péri-urbains, en liaison avec l'urbanisation (les TC ne favorisent pas l'étalement urbain mais permettent de canaliser les zones de péri-urbanisation, et de consolider les pôles urbains).

Enfin, le télétravail et le péage urbains sont des outils qu'il est nécessaire de développer.

3. Démarche SCOT

En attendant la création d'une communauté de transports, le SCOT doit préconiser un mode de fonctionnement court terme entre les secteurs dotés d'une AOT et ceux qui n'en sont pas dotés.

A défaut d'intégrer les deux Parcs Naturels Régionaux (PNR), le SCOT ne peut ignorer ces deux territoires très liés à la région grenobloise.

Enfin, le SCOT devrait donner une place plus importante à la contribution citoyenne dans la phase de mise en œuvre.

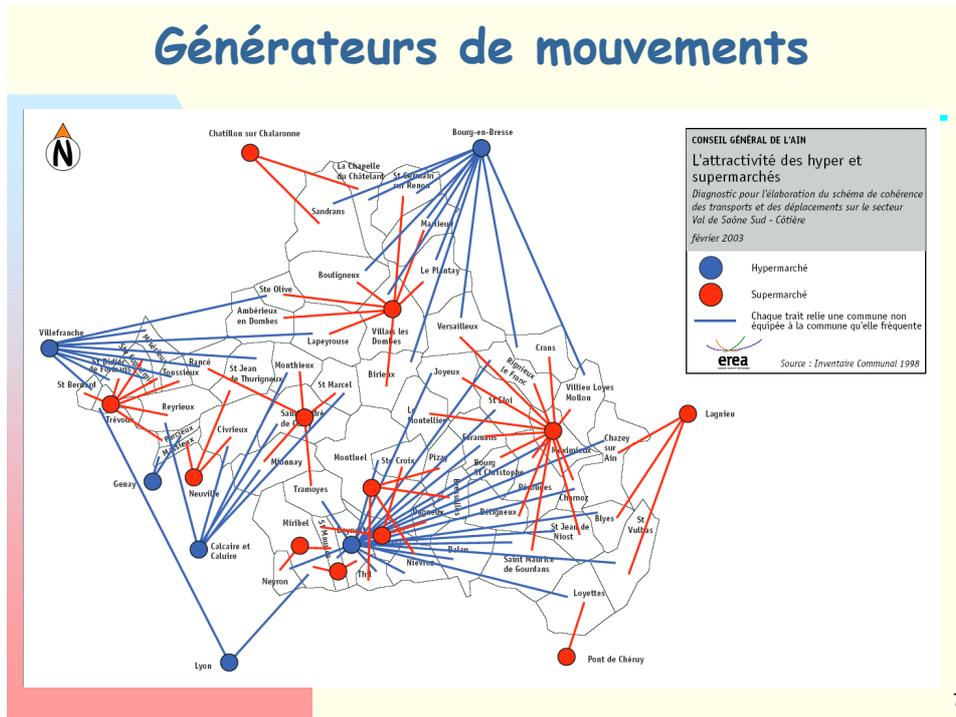
1. Diagnostic

Remarque générale :

Pour l'ADTC, il serait indispensable, avant de formuler des prescriptions, de pouvoir se baser sur les éléments permettant d'analyser l'offre et la demande de déplacements : les générateurs de mouvements (*habitat, zones d'activité, zones de loisirs, etc.*) ainsi que leur volume et leur destination à l'intérieur des secteurs, entre les secteurs et avec l'extérieur de la RUG, sous la forme de restitutions cartographiques

Ceci aurait permis d'avoir une idée de la hiérarchie des pôles générateurs de trafic, et à partir de là alimenter le PADD et définir les orientations dans le DOG.

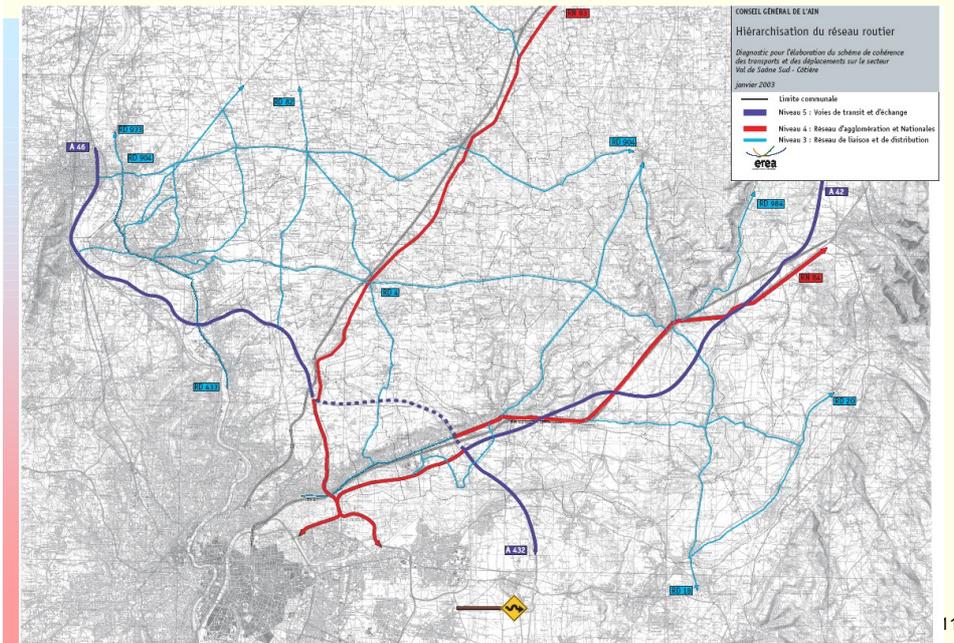
Exemple de cartes pour les générateurs de mouvements, tirés du diagnostic SCOT d'une autre collectivité en Région Rhône-Alpes :



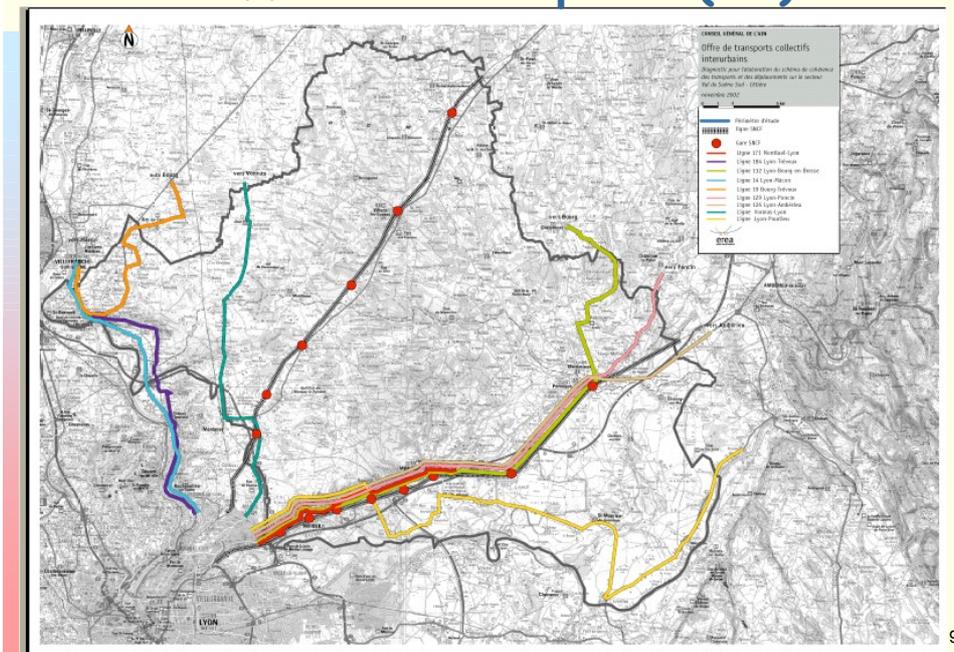
La demande issue des générateurs de mouvements aurait dû être croisée par exemple avec l'offre des réseaux et des TC au niveau de la RUG, afin de vérifier de façon macro l'adéquation avec la demande.

Exemple d'un réseau routier hiérarchisé et de l'offre de transport TC :

L'offre de réseaux (exemple réseau routier)



L'offre de transports (TC)



Remarques particulières :

Sur les déplacements, le diagnostic présenté par le document est très pauvre. Page 11, la seule carte qui est présentée est une carte sur les flux routiers.

Pages 22 et 23, on revient sur des éléments de diagnostic, mais également encore centrés sur la seule voiture individuelle !

A l'heure où les Lois (*LAURE, Grenelle 1...*) font obligation aux collectivités de réduire le trafic automobile au profit des modes alternatifs plus respectueux de l'environnement, une telle carence nous semble extrêmement gênante.

2. Orientations

L'ADTC s'intéresse aux déplacements et ses remarques se concentreront donc sur les déplacements et leurs interactions avec l'urbanisme.

Remarques générales :

Dans ce document, on ne retrouve pas d'éléments formalisés suffisamment clairement, sauf quelques principes directeurs très généraux : ne pas aménager loin des axes TC ; ne pas favoriser la voiture, modérer le trafic voiture (en vitesse et en nombre)...

Il aurait été souhaitable que soit présentée la grille d'évaluation du SCOT, en cohérence avec les enjeux de Développement Durable du Grenelle.

Autres remarques :

Page 14 : l'hypothèse d'augmentation de la population de 0,7% par an aurait dû être argumentée. Ce taux amène à une augmentation de la population de 20% en 25 ans. Est-ce réaliste, est-ce souhaitable ? Pourquoi privilégier cette hypothèse à celle du développement de pôles urbains secondaires ?

Les hypothèses auraient pu être affinées

- avec l'âge de la population par secteur, le vieillissement de la population étant un enjeu fort que doit prendre en compte le SCOT.
- avec l'impact sur les flux de déplacement de la population.

Pages 18-19 : il est regrettable que les deux Parcs Naturels ne soient pas dans le périmètre du SCOT, leur intégration aurait permis d'intégrer les flux de déplacements avec l'agglomération et la possibilité de développer des relations entre les secteurs de « fond de vallée » et ces parcs naturels.

Pages 26 et 27 :

L'ADTC est favorable à une communauté de transports à l'échelle de la Région Urbaine. Mais, il est inquiétant que dans les deux pages 26 et 27, le rôle des citoyens ou des associations ne soit pas évoqué.

Concernant les déplacements, le chrono-aménagement est présenté comme « LA » solution, alors qu'il ne concerne qu'une partie des déplacements faits en voiture. Nous aurions préféré que soient développés des principes comme ceux évoqués ci-dessous :

- une politique de déplacements favorisant les modes doux les mieux adaptés en fonction des conditions (du TER à la marche à pied)
→ « se déplacer autrement »
- une politique permettant de limiter ses déplacements en développant des pôles urbains secondaires, en favorisant le télétravail...
→ « moins se déplacer » ou « se déplacer sur des distances plus courtes »
- une politique permettant de mieux gérer les déplacements (lisser les heures de pointe...) avec une politique du temps
→ « se déplacer en dehors des heures de pointe »
- une politique d'urbanisation privilégiant les axes structurants de TC existants ou à venir.
→ « habiter ou travailler à proximité d'axes TC structurants »

Page 32 : il faudrait remplacer les « prescriptions » rédigées par celles-ci :

- Hiérarchiser les axes de communication (routiers et TC) au niveau de la RUG, en bénéficiant de la géographie de la RUG avec ces vallées où se concentrent les habitants et les emplois
- Développer l'intermodalité
- Développer les stationnements vélos (dans les habitations y compris vieux immeubles, stations d'échange TC...)
- Favoriser le stationnement « permanent » des riverains pour éviter de les inciter à prendre leur voiture la semaine pour aller travailler
- Organiser les transports publics au niveau de la RUG, avec deux niveaux de lignes :

- les axes structurants (TER, lignes express, tram, bus à haut niveau de service). Ces axes peuvent soit traverser le centre-ville (idée de diamétralisation) soit avoir une fonction de ligne de rocade
 - les lignes de desserte locale coupant au minimum deux axes structurants afin d'offrir un bon maillage du réseau de TC de la RUG
- Améliorer la vitesse commerciale des TC (priorité aux feux, couloirs réservés, traction électrique, billetterie, accès par toutes les portes...) offrant une alternative crédible à l'automobile sur tous les axes présentant un potentiel de fréquentation important

A noter qu'il ne faut pas parler de « zone 20 » mais de « zone de rencontre ». Le CERTU recommande de proscrire l'appellation « zone 20 » pour ne pas créer d'ambiguïté sur ce qui différencie les Zones de rencontre des Zones 30. La vitesse limite n'est que la conséquence de la priorité donnée aux piétons circulant sur la chaussée dans les zones de rencontre.

Pages 34 et 35 : des objectifs chiffrés sont donnés concernant l'urbanisation. Au delà du quantitatif, le SCOT devrait définir des objectifs en matière de qualité de cet habitat et en particulier en matière de Développement Durable (Basse Consommation, Energie Positive...)

D'autre part, ce chapitre objectif devrait intégrer les secteurs d'activités économiques.

Le SCOT ne s'intéresse-t-il qu'aux constructions neuves, ou ne devrait-il pas donner des orientations sur la rénovation de quartiers existants ? En effet, plus de 70% des habitations de 2050 existent déjà...

Page 36 : le SCOT devrait engager des réflexions sur le télétravail (à domicile partiellement ou totalement, dans des télécentres répartis sur le territoire...)

Page 36 : dans les prescriptions sur les déplacements, on traite de la même manière les VP (voitures personnelles) et les TC. Or, les TC peuvent participer à une périurbanisation raisonnée et canalisée, en reliant des pôles secondaires. Au contraire de la voiture, ils ne participent pas à l'étalement urbain diffus.

La notion de « contrat d'axe » ne doit pas se limiter aux seuls axes de TC de la Métro, mais doit s'appliquer aussi aux axes des TER et des lignes structurantes du réseau TransIsère.

3. Démarche SCOT

Notre avis se résume en quatre questions :

En matière de déplacements, comment le SCOT va-t-il être décliné dans les secteurs sans PDU ?

En attendant la mise en place d'une Communauté de Transports, sous quelle forme la nécessaire coordination entre les territoires se mettra-t-elle en place ?

Comment les deux PNR (Vercors et Chartreuse) pourront-ils être associés à cette démarche, sachant qu'ils sont en relation étroite avec la région grenobloise ?

Comment les associations seront-elles impliquées dans la phase de mise en œuvre du SCOT ?