

Cahier n° x



ADTC
**Se déplacer
autrement**

L'ADTC - Se déplacer autrement

L'ADTC est une association représentative d'usagers des transports collectifs, des vélos et des piétons de la grande région grenobloise, fondée en 1974.

Elle milite pour des alternatives à l'usage individuel de la voiture et entend être une force de proposition, compte tenu de son expertise sur les questions de transport. Pour cela, elle fait connaître les attentes et l'avis des usagers, elle partage des conseils pratiques, et participe à la sensibilisation du public.

Contact

ADTC MNE

5, place Bir-Hakeim

38000 Grenoble

Tél. : 04 76 63 80 55

contact@adtc-grenoble.org

<https://www.adtc-grenoble.org/>

CAHIER D'ACTEUR

Aménagement du territoire et mobilité : une approche transversale

SYNTHESE

L'ADTC souhaite apporter sa contribution à la concertation préalable sur l'extension de la Zone d'Activités Economiques (ZAE) des Fontaines à Bernin. Ce projet s'inscrit dans l'aménagement du territoire dont la mobilité est une des composantes non négligeable.

L'ADTC se réjouit de la complétude du dossier de concertation qui aborde toutes les thématiques (mobilité, habitat, éducation, santé, loisir, etc.). Conformément à ses statuts, l'ADTC se penche plus particulièrement sur l'organisation des mobilités dans une démarche transversale. Elle interroge les impacts du projet d'extension sur les mobilités actuelles et futures.

L'ADTC se réjouit des nombreux projets de mobilité du secteur et demande leur rapide mise en œuvre. Ces projets du territoire doivent être l'occasion pour tous les acteurs de la mobilité à initier le changement des comportements.

UNE OFFRE DE MOBILITÉ COMPLETE PREVUE POUR 2028 ?

L'ADTC FAIT DES PROPOSITIONS

M Réso : Un nouveau réseau unifié et une tarification plus attractive

Le 2 septembre 2024, les réseaux de transport du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) de la Métropole (M TAG) et du Grésivaudan (M TouGo) ont fusionné pour ne faire qu'un seul réseau unifié (M Réso) et proposer une tarification solidaire et zonale, permettant des déplacements simplifiés et plus abordables pour tous :

- Un voyage 1h avec correspondance au prix de 2€ (1,67€ avec un titre 10 voyages) au lieu d'un trajet (sans correspondance) au prix de 5,40€,
- Des abonnements en baisse, passant de 93,70€ à 66,70€ entre le Grésivaudan et la Métropole et même le Voironnais, accompagnés d'une tarification solidaire. De plus, avec la part employeur, les salariés ne payent que 50% de l'abonnement (soit 33,35€).

L'ADTC apprécie ces changements rendant les transports en commun plus attractifs et plus accessibles à tous. Pour que la tarification soit complète et attractive, il reste à permettre l'accès aux TER avec un titre M Réso (aujourd'hui, les TER sont seulement accessibles dans la Métropole de Grenoble, jusqu'à la gare de Grenoble-Universités-Gières).

Un réseau de transport à améliorer

La zone d'activités est bien desservie par les lignes Express C10 (depuis Echirolles/Campus/Meylan) et C11 (depuis Voiron/Grenoble), des lignes Proximo 35 (depuis Le Touvet/Goncelin/Pontcharra), 84 (depuis Le Touvet/Grenoble), 91 (depuis la Gare de Brignoud) et 92 (depuis Goncelin/Pontcharra). Toutefois, des saturations sont observées sur la ligne C11.

Les lignes 86 Allevard – Grenoble et T83 Chambéry – Grenoble passent à proximité de la ZAE (sur l'A41), mais ne desservent pas la zone. Un crochet pour desservir la zone d'activités par ces deux lignes serait intéressant et

offrirait une alternative pour les usagers du haut Grésivaudan.

Le réseau cyclable

Les aménagements cyclables de la Zone d'Activités Economiques (ZAE) ne sont pas à la hauteur des enjeux de mobilité. Aucun aménagement cyclable séparé et sécurisé des véhicules motorisés et des piétons n'existe. Ce sont, très souvent, des trottoirs partagés (piétons-cycles) sur lesquels les piétons et cyclistes doivent cohabiter. Les nombreux projets du secteur doivent rapidement être mis en œuvre (traversée Crolles-Bernin, réalisation des axes ChronoVélos et des cheminements piétons-cycles vers les communes voisines) pour favoriser la circulation des modes actifs.

Les grands projets de mobilité du secteur



Le futur Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Brignoud, point d'orgue du SERM entre le Grésivaudan et la Métropole.

D'ici à 2028, de nombreux projets vont voir le jour dans le secteur Crolles-Brignoud :

- Le Service Express Métropolitain (SERM) devrait voir le jour jusqu'à Brignoud. L'ADTC approuve ce projet mais propose dès à présent, d'augmenter l'offre existante en heures creuses, en soirée et le week-end, c'est possible avec le matériel roulant existant. Pour augmenter les fréquences et la capacité aux heures de pointe, de nouveaux matériels roulants doivent être commandés,
- Le nouveau pont de Brignoud permettra à nouveau de relier la gare au pôle technologique de Crolles-Bernin et de traverser la vallée,
- La passerelle piétons-cycles sur l'A41 et la nouvelle passerelle sur l'Isère permettra de relier rapidement à la gare et la rive gauche, d'une part, le pôle

technologique et la rive droite, d'autre part,

- La Belle Via (véloroute V63 le long de l'Isère) sera un itinéraire intéressant pour relier différentes communes de la vallée.

Ces projets s'inscrivent bien dans une politique publique d'alternatives à la voiture.

Toutefois, des aménagements sont à ajouter à ces projets :

- Le transport du vélo dans les trains doit être possible, en plus des autres solutions pour l'intermodalité train + vélo : arceaux, consignes à vélo, location de vélos,
- Des aménagements cyclables séparés et sécurisés, et de qualité (largeur minimum de 3 m, accessible) sont à prévoir depuis Crolles et les communes voisines,
- La réalisation des trois axes ChronoVélos en rive gauche, en rive droite et en traversée de vallée, prévus au Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) du SMMAG.

L'OPTIMISATION DE L'USAGE DE LA VOITURE

L'ADTC APPORTE SES CONTRIBUTIONS AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

L'optimisation de l'usage de la voiture

Les déplacements effectués en voiture sont majoritaires et nécessitent une réflexion particulière. Le document de concertation souligne à juste titre « Les facilités de stationnement, qui incitent aussi à cette utilisation renforcée ou maintenue de la voiture ».

L'ADTC souhaite qu'une attention particulière soit portée à la création des parkings en ouvrage, et à modérer l'offre de stationnement pour diminuer l'emprise au sol. En effet, la politique de stationnement est un levier important sur le choix de mode de transport. Une offre de stationnement importante représenterait un coût important pour la collectivité et serait une incitation à l'usage de la voiture individuelle, au détriment des alternatives proposées (aménagements cyclables, transports en commun, covoiturage).

Concernant la gestion du trafic aux heures de pointe,

l'ADTC pense que la solution de construire toujours plus d'infrastructures pour la voiture a atteint ses limites. Les nouvelles infrastructures doivent bénéficier aux mobilités alternatives. Une autre réponse adéquate serait une optimisation de l'existant. Plusieurs actions sont possibles, comme par exemple, une réflexion sur la gestion du trafic par une régulation dynamique des vitesses et des accès à l'autoroute. La faible occupation des véhicules légers doit inciter l'ensemble des acteurs de la mobilité (des usagers aux collectivités en passant par les employeurs) à mettre en place un Plan de Mobilité Employeurs (PdME), pour écrêter le trafic.

Le changement des comportements

L'offre de mobilité alternative à l'usage de la voiture est relativement importante et sa pleine utilisation passe inexorablement par un changement des comportements. L'ADTC pense que cette incitation au changement de comportement passe par un travail d'information sur les offres alternatives à la voiture, sur les réels coûts comparatifs de la mobilité, sur un accompagnement personnalisé de chaque habitant. Des expériences de mobilité alternative comme un mois sans ma voiture, ou un test de vélo électrique sont intéressantes.

L'ADTC attire l'attention sur les situations de contrainte (incendie du pont de Brignoud, travaux de la Combe de Gières) qui doivent amener l'ensemble des acteurs de la mobilité à encourager les habitants à expérimenter de nouvelles solutions de mobilité par l'accompagnement et par des actions fortes des collectivités (incitations aux mobilités alternatives, renforcements de l'offre de transport existante, etc...). Ces mesures doivent se poursuivre une fois la contrainte terminée, pour perpétuer les nouvelles habitudes des habitants.

Le Plan de Mobilité Employeurs (PdME) est un important levier pour promouvoir, inciter, accompagner les changements de comportements. L'exemple du PdME de la Presqu'île à Grenoble a montré l'importance d'impliquer les entreprises pour la réussite de la démarche. Créé en 2000, ce PdME a permis d'inverser la tendance. Les mobilités alternatives à la voiture ont fortement progressé.

La démarche M'Pro du SMMAG (les PdME) accompagne

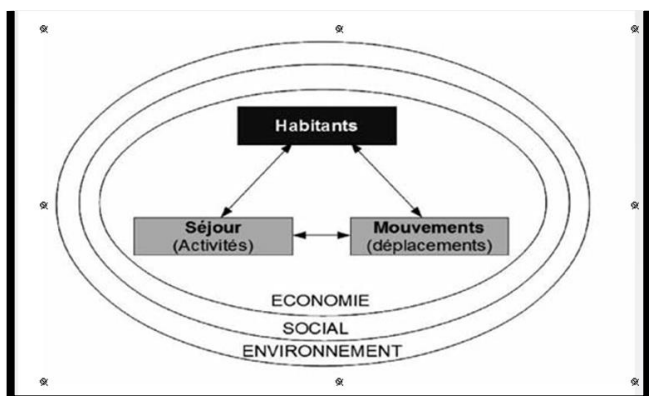
les entreprises du territoire. L'ADTC - Se déplacer autrement est prestataire de la démarche M'PRO, sur la thématique : Formation Vélo et Sécurité (<https://www.adtc-grenoble.org/actions-pro/>).

L'articulation urbanisme-déplacement

Le SMMAG (anciennement SMTC) avait établi une charte « urbanisme et transport ». Cette charte a notamment été mise en œuvre dans le cadre de la réalisation de la ligne E du tramway de Grenoble, par l'élaboration d'un contrat d'axe définissant l'urbanisation, à proximité de la ligne. L'ADTC s'inquiète aujourd'hui de l'absence apparente de lien entre mobilité et habitat dans les documents de planification (Plan Local de l'Habitat et Plan De Mobilité). Elle demande qu'une démarche réciproque « mobilité et urbanisme » soit mise en œuvre dans les deux documents de planification, adaptée au Grésivaudan (l'habitat au plus près de l'offre de mobilité existante et l'offre de transport sur les axes majeurs de la vallée).

CONCLUSION

L'ADTC souhaite conclure par le schéma (ci-dessous) qui montre les multiples interactions dans les choix qui ont été faits dans l'aménagement du territoire. Toute activité humaine part de l'occupation du sol qui aujourd'hui fait débat et qui a une incidence sur le fonctionnement du territoire.



Les flèches représentent l'interaction incontournable entre les activités (*séjour*) et les déplacements (*mouvements*) des habitants. La première dimension « économique » du développement durable sert de moteur pour faire fonctionner ce triangle. Les deux autres piliers du développement durable, le « social » et « l'environnement » apportent une dimension

supplémentaire à ce triangle de base qui est au cœur de notre problématique.

Source : ADTC-Infos n°127 – Mars 2011

Ces interactions ont marqué le territoire du Grésivaudan de tout temps sur la rive gauche comme sur la rive droite. Ce schéma éclaire notre présent et pourrait alimenter notre vision de l'avenir.

Le Grésivaudan est un territoire contraint. Aujourd'hui, nous essayons-nous de répondre à un besoin stratégique à Bernin et demain ?