

15/10/2018

Contacts |
Alain LAURIOT
ct.lahgglo@gmail.com
06 07 45 56 16



ENQUÊTE PUBLIQUE PLAN DE

DÉPLACEMENTS URBAINS

AVIS DE L'ASSOCIATION LAHGGLO

L'association LAHGGLO regroupe environ 30 associations d'habitants et de quartier de l'agglomération grenobloise pour impulser un dialogue entre les habitants et les acteurs des grands projets d'aménagement. Association loi 1901, elle s'organise autour de trois objectifs : promouvoir la participation citoyenne, se former et s'informer, participer aux projets de l'agglomération.

Elle aborde des sujets très variés mais essentiellement centrés sur la démocratie locale, la participation, la qualité de vie en ville et les déplacements avec l'objectif que les besoins et attentes des habitants soient entendus et pris en compte dans les projets qui les concernent.

Nous sommes des habitants de la Métropole, dans toute la diversité de nos milieux sociaux, lieux d'habitation, état de santé et capacités physiques et mentales. Et la Métropole est également un lieu d'accueil pour les touristes et les nouveaux arrivants.

Le PDU doit donc s'adapter à toute cette population, dans sa grande variété.

Globalement, nous sommes très satisfaits des orientations et actions proposées. Pour chacune, nous souhaitons faire quelques remarques et pointer des alertes.

NOS ATTENTES

1 – Se déplacer librement

A notre sens, le PDU doit permettre à chacun de se déplacer librement dans le cadre du projet métropolitain et dans de bonnes conditions quel que soit son âge, son genre, son handicap, son milieu social et sa position géographique. Cette « transition de mobilité » que nous appelons de nos vœux depuis des années ne doit laisser personne en situation délicate.

Le PDU, et les autorités en charge de sa mise en œuvre, auront donc la lourde tâche de donner envie de changer leurs habitudes de mobilité aux habitants de la Métropole, plus qu'ils ne devront contraindre à ce changement au risque de voir ce plan désavoué au premier obstacle. **Comment ancrer ce changement dans le temps, et non selon la mode ou le bord politique de la Métropole?**

2 – Des critères

Nous avons défini quelques critères qui sous-tendent nos réflexions dans la suite de cet avis :

- **la santé** : point prioritaire, toute action publique devra améliorer celle-ci en minimisant les émissions de polluants et en favorisant les moyens les moins polluants et les moins bruyants (trains, trams, bus, vélos, marche, véhicules nouvelles énergies) et les moins consommateurs en énergie (vélo, marche)
- **le public concerné** : il faut favoriser le plus de monde possible, en particulier les plus fragiles qui devront pouvoir accéder aux transports collectifs, y compris dans les zones moins denses de la Métropole (trains, trams, bus, covoiturage, bustaxi...)
- **l'efficacité** : les effets du PDU doivent pouvoir être ressentis très vite pour envoyer un signal aux usagers. Les grands projets structurants doivent être engagés au plus vite, que ce soit le train, les

extensions de tram ou de bus à haut niveau de service, le chronovélo mais également les actions fortes d'accompagnement au changement. Pour celles-ci, il faudra être conscient du temps long nécessaire et des moyens importants à déployer pour tenir les objectifs. Et ne pas hésiter à investir dans ce qui semble anodin (arceaux à vélo, consignes, ..) mais qui sont de vrais freins au changement.

- **les économies pour les ménages** : le niveau de vie des métropolitains est inégal, mais bien des habitants ont des revenus modestes. Après les dépenses contraintes (logement, nourriture, énergie, transports...) il reste peu, voire rien pour les loisirs et la culture. Le PDU doit donc contribuer à diminuer les dépenses de transport. Des tarifs sociaux pour les TC, des aides pour le vélo et surtout la possibilité de se passer de voiture, sont de bons moyens pour y parvenir.

COMMENTAIRES SUR LE DIAGNOSTIC

Nous souhaitons insister sur quelques points précis

- Bon nombre des **données** qui fondent ce PDU datent de l'EMD¹ de 2010. Il est regrettable de ne pas avoir des éléments plus récents permettant de faire un véritable point zéro pour une évaluation satisfaisante.
- Les **parkings-relais** sont actuellement en nombre tout à fait insuffisant, notamment en piémont des balcons sud de Chartreuse ou dans l'entrée est, ou pas assez encadrés, laissant les habitants de certains quartiers à l'urbanisme « ouvert » gérer des situations de conflit d'usage liées aux nouvelles pratiques des pendulaires.
- Les **horaires**, fréquence et amplitude des transports collectifs sont dans certaines zones, inadaptés aux besoins ou a minima mal connus des utilisateurs.
- Le **trafic de transit** est actuellement faible et il ne faudrait pas provoquer d'appel d'air par les actions qui seront engagées.
- **La question de la tarification n'est pas abordée**. Or on sait que c'est un frein majeur, quoique parfois irrationnel, à l'utilisation des Transports Collectifs et des nouvelles mobilités en comparaison avec la voiture.
- Le PDU ne peut être dissocié d'autres documents existants ou en cours d'élaboration : PLH, SCoT, PLUi, ... On peut regretter que les notions de « **secteurs** », « **pôles de vie** » n'apparaissent pas plus clairement dans les cartes. Cela permettrait de mieux mettre en évidence le système métropolitain et les spécificités de certaines zones.

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX SUR LE PLAN D' ACTIONS

Le PDU propose un plan d'actions en 17 orientations, couvrant tous les aspects d'une politique de déplacements. Son sous-titre « **Un PDU pour anticiper les évolutions sociétales et accompagner les changements** » est une évolution tout à fait positive au regard des anciens Schémas et Plans qui n'étaient pas aussi engagés en ce sens.

1 - Etre plus ambitieux, en faisant plus qu'accompagner les changements : en **provoquant ce changement**. Une rupture est nécessaire dans les manières de faire, de considérer le voyageur, de travailler avec des partenaires, d'offrir de vraies offres alternatives au bon endroit et au bon moment. Nous sommes dans une urgence sanitaire et environnementale et la tiédeur n'est plus de mise !

A ce titre l'opération « **Cœur de Ville – cœur de Métropole Grenoble** », qui veut rompre avec un modèle tout voiture, est sans doute parti d'une intention tout à fait intéressante mais elle n'a pas fait la preuve de sa considération pour les usagers. Plutôt que d'imposer de fait des changements de comportement à très court terme, ce projet aurait pu tenir compte des besoins et des difficultés

¹EMD : Enquête Ménages Déplacement 2010

rencontrées par différents publics pour s'adapter. Aurait-on pu imaginer des lieux d'information permanents, des signalisations plus explicites, des offres alternatives même temporaires, la prise en compte des difficultés des usagers, des habitants et des commerçants face à ces changements ? Ce projet emblématique en rupture avec le passé est mal accueilli, mal vécu par certaines catégories de population, notamment les usagers venant de la périphérie. Souhaitons qu'à l'avenir d'autres projets aussi emblématiques soient accompagnés par des équipes qui sauront entendre ces besoins.

A notre sens, **il manque un chapitre préambule qui explique mieux pourquoi et comment on peut agir sur les comportements et donc la philosophie qui sous-tend les actions** (les différentes phases, les différents publics, le principe des tests, ...). Inviter à tester ou à se faire plaisir sont des thèmes de communication et de conception peu courants dans les collectivités locales.

2 – Hiérarchiser les actions

Le PDU propose une batterie d'actions à mettre en œuvre : certaines sur la période 2018-2020, d'autres sur 2018-2023 et enfin sur 2018-2030. Comment doit-on **comprendre ce classement** ? Les actions seront-elles réalisées de façon séquentielle (2020 / 2023 / 2030) ou en continu tout au long ? Les actions prévues sur 2018-2030 (la durée du PDU) ne risquent-elles pas de n'être lancées qu'après 2023 ?

Cela signifierait par exemple que **l'action 2.4 « Faire émerger un réseau d'ambassadeurs de la mobilité »** ne pourrait être mise en œuvre qu'à partir de 2023, alors que c'est un maillon essentiel pour accompagner le changement ?

Idem, doit-on attendre 2021 pour engager l'action **5.5 « Conforter la qualité des espaces publics dans les zones d'emplois et les zones commerciales »**, en particulier pour la mise en place de stationnement cycles au droit des arrêts de transport collectif structurants ?

D'autres exemples pourraient venir compléter notre propos : il semble **qu'il manque un document de synthèse reprenant l'ensemble des actions et leur déploiement prévisionnel**, montrant ainsi la hiérarchisation et la grille de critères de cette hiérarchisation. En particulier, il serait intéressant de voir comment le critère « financement » joue sur cette priorisation, notamment quand une action est financée par plusieurs partenaires et que **des aléas sont à prévoir sur ces financements multi-partenaires**.

Enfin, on confond dans les budgets alloués les actions déjà engagées et réellement budgétées et les actions encore à l'état de projet et on peut regretter que ces différents budgets ne soient pas mieux expliqués.

CE QUE NOUS COMPRENONS DE LA PLACE DE LA VOITURE DANS CE FUTUR CONTEXTE

1 - Limitation de vitesse

Nous avons bien noté que la limitation prévue sur l'A 480 est à 70 km/h et nous en félicitons pour la réduction du bruit qui perturbe la tranquillité des riverains. Mais en règle générale, **il nous semble que le contrôle de vitesse dans l'agglomération est déjà insuffisant ou inégal**, cela perturbe la tranquillité urbaine et la vitesse excessive est contraire à une métropole apaisée. Nous souhaitons la généralisation des contrôles de vitesse dans toute la métropole de façon standardisée.

2 - Covoiturage

Le fait de prévoir des places, aires et bornes de covoiturage et des applications est une bonne chose.

En revanche, s'il est bien dit que : « Les autoroutes qui convergent vers le coeur métropolitain doivent conforter leur rôle multimodal en offrant des priorités de circulation aux transports collectifs et au covoiturage (P193 du plan d'action). « L'indication de mise en place d'une voie à occupation multiple depuis le péage de Voreppe jusqu'à la bifurcation A 48 » (p 195 du plan d'action) se ferait entre 2018 et 2030.

Si une date proche n'est pas proposée, il nous semble que l'incitation au covoiturage serait insuffisante, trop de place serait donc donné à la voiture individuelle auto soliste. Aussi faut-il prévoir sur l'A480, dès le départ une file destinée aux TC, véhicules propres et au covoiturage qui serait mise en oeuvre en cas de pollution.

3 - Incertitudes liées à des hypothèses de changement de comportement

Les documents (« suivi de l'évolution du PDU » et « Annexe 5 les cartes du schéma multimodal » détaillant les solutions à mettre en place), ne donnent souvent qu'un planning avec deux dates : 2023 et 2030. Une bonne partie des actions du PDU repose sur des hypothèses de changement de comportement : initiatives de particuliers (changement de mode de déplacement, ou d'énergie) ou des entreprises.

Ces changements pourraient ne pas se faire aussi rapidement et augmenter la pollution.

Des procédures précontentieuses sont toujours en cours pour les PM₁₀ et le NO₂ au niveau européen. Aussi, des « feuilles de route pour l'amélioration de la qualité de l'air en région Auvergne-Rhône-Alpes » ont été publiées au printemps 2018 pour renforcer le suivi de certaines actions qui n'apparaissaient pas suffisamment efficace. **Comment en conséquence prévoir une réduction de pollution et donc le respect du PPA sans engagement très précis de planning de mesures plus certaines ?**

On se félicite de la sortie du diesel pour les poids lourds et véhicules utilitaires progressivement jusqu'en 2025, et de la mise en place de la Zone Basses Emissions pour ces véhicules ainsi que du planning de « l'accroissement de la zone sur 9 communes au deuxième semestre 2018. ». Il reste que les poids lourds représentent 29% de la pollution grenobloise (« feuille de route pour la qualité de l'air en Auvergne Rhone-alpes »). **Quelles mesures pour limiter leur kilométrage ?**

Concernant la fluidité de l'agglomération, **la solution proposée par l'INRIA qui permet de piloter les feux en fonction de la pollution devrait être étudiée.**

La communication sur la voiture à hydrogène semble insuffisante.

4 - Zone de rencontre, zone 20 et dépose-minute :

Les dépose-minute prévus dans le PDU (plan d'action du PDU p184) : 'Des aires locales de quelques places, ...sur des points de regroupement ...' ne doivent pas se faire au détriment des espaces verts proches des écoles, qui servent d'îlot de fraîcheur et qui freinent les polluants des routes proches (ex : projet square du péage (ou de la ruine) près de l'Ecole du coteau à La Tronche sur une route de plus de 10000 voitures jours).

Ces dépose-minute ne doivent pas être trop près des écoles, car elles freinent l'intérêt à changer de comportement et donc accroissent la pollution et la circulation près des écoles. Nous sommes très favorable à (Plan d'action du PDU p 115) : 'faire émerger des « rues écoles » dans la métropole : actions permettant de donner une place prépondérante aux modes actifs aux entrées des écoles'; ces rues-écoles permettent de sécuriser la traversée d'une rue si nécessaire par des enfants non

accompagnés car elles ' s'appuient sur l'implication de tous les acteurs, enfants, jeunes et adultes du quartier, de l'élaboration à l'évaluation en passant par la réalisation.

NOTRE AVIS SUR LES ACTIONS

Nos critères de choix² privilégient les modes les moins polluants, les plus universels, les plus efficaces et les moins chers pour l'usager ainsi que la fluidité des déplacements. La marche, les transports en commun et les modes actifs réunissent la plupart de ces critères et sont donc prioritaires. Dans notre métropole étendue et à la densité de population contrastée, les déplacements en voiture restent nécessaires à de nombreux habitants. Il convient de ne pas en ignorer l'usage et de l'organiser au mieux des intérêts de la collectivité.

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".

Action 1.1 : Mettre en place une gouvernance des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de vie, pour améliorer la coordination des offres de mobilité et simplifier la tarification et la billettique multimodales

Elle permet de coordonner les offres de transports entre les différents territoires et d'en informer largement la population, tout en simplifiant la billettique. **Il est urgent d'aller plus vite et plus efficacement vers une coordination des mobilités élargie, avec le Grésivaudan, le Voironnais, les Parcs Naturels, en collaboration réelle avec la Région, soutenue par le Département.**

La demande d'adhésion du Grésivaudan au SMTC est un pas en avant très important que nous approuvons. **Si cette adhésion devait se réaliser, le PDU serait-il commun aux deux entités ? Devra-t-il être revu ?**

Nous attendons cette action depuis de nombreuses années et nous réjouissons de la voir se concrétiser enfin. **Un des sujets majeurs de cette coordination sera de traiter les points noirs de déplacement à l'interface entre chaque territoire.** Le projet en cours pour la prolongation du C1 vers InovalléeMontbonnot va dans ce sens.

Le montant prévisionnel d'investissement à 25 millions d'€ pose question. Pourrions-nous avoir plus de détails sur le contenu ?

Action 1.2 Améliorer l'articulation entre urbanisme, déplacements, santé et environnement

Nous apprécions le souci d'articulation entre urbanisme, environnement, santé et mobilité, entre PLUI, PDU, PCAET et SCot (nota : p99, alinéa 2 une coquille s'est glissée : il s'agit de la Charte Urbanisme Déplacements, Santé Environnement et non Mobilité).

Mais nous attirons l'attention sur la difficulté prévisible à conjuguer cette action avec l'orientation 1.4.1 du SCot (DOO- p84)

²voir le paragraphe « Nos attentes » page 1

1.4.1. Prévenir l'urbanisation linéaire le long des axes routiers

Les collectivités locales et les documents d'urbanisme locaux veilleront à limiter le développement linéaire de l'urbanisation le long des axes routiers, notamment en prévoyant des coupures d'urbanisation et des fenêtres paysagères le long des axes.

Autre point d'alerte : la pollution au NO₂ et aux particules décroissant très vite avec la distance à l'émission, il est nécessaire, pour des questions de santé publique, de **privilégier des constructions à distance des axes routiers.**

Action 1.3 : Coordonner un plan d'actions sur la temporalité des déplacements, visant à étaler les périodes de pointe et à faciliter l'articulation entre vie professionnelle et vie privée

On retrouve ici ce que nous encourageons depuis longtemps : un bureau des temps et mobilité, ou plateforme des temps, lieu transversal de coordination d'un réseau d'acteurs. Cette plateforme avait été portée par l'ancienne majorité entre 2012 et 2014 et malheureusement pas soutenue par l'équipe en place aujourd'hui. Elle a été à l'origine des chantiers comme le nouveau réseau de bus Chrono-Proximo-Flexo, des études sur les Tiers-Lieux, le Plan d'Actions pour une Logistique durable et une sensibilisation aux questions nuit/vacances scolaires/genre...

Difficile à organiser, long à mettre en place mais indispensable, c'est le lieu de réflexion et d'échanges prospectifs entre acteurs de la Société Civile et les Pouvoirs Publics dont a besoin une grande Métropole.

C'est donc une priorité à réaliser sans attendre pour pouvoir bénéficier de retombées au plus vite.

Que recouvre le budget alloué (30 k€/an) ?

Action 1.4 : Soutenir l'élaboration d'un schéma des équipements logistiques à l'échelle de la grande région grenobloise

L'approvisionnement des petits commerces de proximité et de centre ville conjugué avec l'augmentation des achats par internet, fait croître le transport de marchandises et les livraisons. **Nous nous félicitons de voir cet aspect de la mobilité pris en compte.**

ORIENTATION 2

" DÉVELOPPER L'ACCOMPAGNEMENT PERSONNALISÉ VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE "

Dans la continuité de l'orientation 1, après avoir facilité les accès et informé le public, il faut aider les automobilistes à sauter le pas vers d'autres modes.

Compte tenu de l'urgence environnementale et sanitaire, nous pensons qu'il faut faciliter le changement vers d'autres modes que la voiture en solo, en donnant envie d'utiliser sa voiture de façon plus réfléchie.

Action 2.1 : Développer les agences de mobilité et les événements et initiatives locales permettant la promotion des mobilités alternatives dans l'ensemble de la métropole

L'action décrit vouloir « développer les agences de mobilité » : les réalisations se réduisent à la création d'une agence sur Vizille. **Quel développement est-il prévu en direction des agences existantes ?**

Nous saluons la création d'une agence de mobilité à Vizille. Mais nous regrettons la fermeture de celles de Louis Maisonnat, et plus récemment à la gare et à la Maison du Tourisme. Cinq points de mobilité desservaient les habitants au plus près. Celles de la gare et Maison du Tourisme étaient très pratiques pour les usagers du train et les touristes, car situées à côté d'un arrêt de tram ou dans un endroit

pertinent. L'agence Alsace Lorraine, entre deux arrêts, n'est pas bien placée. Il faudrait donc recréer un point info avec les horaires de TC, les plans, et un guichet dans des lieux stratégiques.

Enfin, le personnel des agences de mobilité n'étant pas du personnel SMTC, mais du personnel de l'exploitant des TC, il n'est pas ou très peu formé sur tous les nouveaux services qui ne sont pas opérés par l'exploitant. **Il est nécessaire que la formation du personnel d'agence soit élargie à l'ensemble des expérimentations et services en cours, sans distinction de l'opérateur de cette expérimentation ou service.**

Concernant le soutien aux événements et initiatives locales, nous saluons l'aide dont ont bénéficié LAHGGLO et les associations de Meylan, du Mûrier et du Grand Sud au cours des dernières années. Cette forme de coopération entre la collectivité et les associations sont riches d'enseignement et de contacts.

Cela nécessite que les agents métropolitains ou communaux investis sur ces actions aient plus de temps dédié, moins de freins administratifs et se mettent en position d'écoute et de souplesse pour prendre en compte les contraintes de terrain. Il est essentiel de pouvoir « aller vers », être proactif et de s'appuyer sur des méthodes de projet moins conventionnelles.

Cela nécessite donc une véritable « Révolution Culturelle » au sein même de la Collectivité, un changement de posture indispensable pour la réussite de ces projets fragiles par essence.

Action 2.2 : Mettre en place un accompagnement individualisé et aider les individus à tester de nouvelles solutions de mobilité

Bien que nous soyons sévères contre l'autosolisme, nous pensons que l'incitation et l'aide sont bien meilleures que la coercition. Cette action nous paraît donc intéressante.

Nous sommes en revanche un peu inquiets concernant l'utilisation des applications mobiles dès lors que le public cible pourrait être des publics précaires ou âgés.

Action 2.3 : Accompagner et prendre en compte les besoins spécifiques des publics fragiles

Les publics fragiles qui ont le plus de problèmes de déplacements, ne sont pas en reste. **Nous félicitons la mise en place d'une tarification solidaire et des stages de remise en selle.**

Ce PDU proposant peu de grands travaux, pose comme principe d'action le changement de comportements qui lui-même repose sur le développement de l'usage de multiples outils numériques. Mais la communication sur papier est en effet indispensable, car beaucoup de gens n'ont pas d'accès à internet ou se servent mal de cet outil.

Un programme de médiation pour résorber la fracture numérique dans la Métropole grenobloise est étudié et doit viser **81 818 personnes**³: il serait pertinent que le SMTC s'associe à cette démarche.

Action 2.4 : Faire émerger un réseau d'ambassadeurs de la mobilité

Les personnes désorientées par la complexité des offres de déplacements, ou ne sachant pas comment se rendre quelque part seront heureuses de trouver des gens formés, et non des machines, pour les renseigner. Cela fait partie de l'accueil de notre Métropole.

Les associations d'habitants et LAHGGLO seront tout à fait ravies de participer à faire émerger ce réseau d'ambassadeurs.

Action 2.5 : Impliquer les professionnels de santé dans la promotion des modes actifs

³GAM, Développement des services et des usages numériques, Médiation numérique

La marche et le vélo étant bons pour la santé, il est normal que le PDU encourage les médecins à les prescrire, et les patients à les pratiquer.

Nous nous interrogeons sur le contenu du budget prévisionnel de cette action : 400 k€/an, dont seuls 200 k€/an financés (par Grenoble Alpes Métropole). Qui finance les 200 k€ manquants ? Que recouvre ce budget ?

ORIENTATION 3

"RENFORCER L'ACCOMPAGNEMENT DES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS ET PRIVÉS DANS L'ÉVOLUTION DES PRATIQUES DE MOBILITÉ DES ACTIFS, ÉTUDIANTS ET SCOLAIRES"

Il est intéressant que cette orientation touche aussi à la jeunesse car les bonnes habitudes se prennent dès le plus jeune âge.

Action 3.1 : Développer et faire vivre les Plans De Mobilité (PDM) des employeurs

L'employé doit se rendre tous les jours à son travail. Ses trajets sont contraints. Il faut donc tout faire pour qu'il les effectue dans les meilleures conditions possibles.

Si les Plans de Mobilité sont obligatoires pour les entreprises de plus de 100 salariés sur un même site, **qu'en est-il des entreprises de moins de 99 salariés, qui représentent 55% de l'emploi salarié sur la cuvette grenobloise⁴**, afin que leurs employés aient droit eux aussi à un accompagnement plus poussé que l'obligation légale de 50% de la prise en charge de l'abonnement TC ?

Action 3.2 : Soutenir le développement du télétravail partiel et des « tiers-lieux » d'activité

Le développement du télétravail et des tiers lieux évite des déplacements inutiles, ce qui va dans le bon sens. Mais la disparition des services publics de quartier (ex : fermeture de la Poste Championnet) oblige les usagers, dont des personnes âgées, à se déplacer plus. Chaque quartier devrait être un petit village avec ses commerces et services publics de proximité.

On pourrait enrichir ces lieux de proximité en y déployant des espaces pour accueillir des télétravailleurs, des espaces de coworkings, des Points d'Accès Publics à Internet (PAPI)⁵ (ou Point Numérique de Proximité), des guichets de proximité de la Métropole pour les services nécessitant un accès à internet (Régie des eaux, Métromobilité, ...)

L'émergence des Tiers-Lieux, essentiellement portés par le secteur privé, se produit aujourd'hui en fonction des opportunités du moment. Il serait intéressant de faire un suivi de l'offre, voire **d'élaborer un Plan Guide des TLA**, pour aider en priorité l'émergence des TLA dans les lieux primordiaux pour la Métropole.

Concernant cette action, aucun budget de fonctionnement ni d'investissement n'est prévu. Comment sera-t-elle mise en œuvre ? Est-ce prévu dans le cadre de la politique économique de la Métropole ?

Action 3.3 : Soutenir les plans de mobilité des établissements scolaires, l'éducation à la mobilité, les vélobus, les pédibus et le développement des rues-écoles

C'est une bonne initiative d'apprendre aux enfants à se déplacer autrement que dans la voiture des parents, en particulier pour se rendre à l'école dans la convivialité avec les pédibus et vélobus. **C'est aussi indispensable que ces PDMES concernent le personnel enseignant ou non.**

⁴INSEE – 2015 – postes salariés sur l'aire urbaine grenobloise

⁵A l'exemple de la Métropole de Brest

Evidemment, il est indispensable de sécuriser les trajets et les abords des écoles. Plus largement, **l'application des principes du Code de la Rue** devrait guider les actions proposées par le PDU.

ORIENTATION 4

"DÉVELOPPER L'INFORMATION MULTIMODALE CONNECTÉE ET PERSONNALISÉE"

Elle doit permettre de toucher un large public. Beaucoup de gens se plaignent de ne pas être suffisamment informés pour utiliser les modes alternatifs à la voiture.

Action 4.1 : Amplifier les fonctionnalités et la visibilité du site et de l'application mobile Métromobilité

Cette action s'adresse aux personnes disposant d'un ordinateur et d'un smartphone, là où les ondes passent bien. Pour les autres, l'action 4.2 complète harmonieusement le système.

Action 4.2 : Développer l'information en temps réel au niveau des points d'arrêts structurants du réseau de transports collectifs

Cette action est attendue depuis longtemps. **Ce système pourrait indiquer également les arrêts de bus de substitution** lorsqu'un bus est dérouté de son trajet habituel lors de grèves, de manifestations, de travaux ou d'accident.

Action 4.3 : Adapter l'information et la communication aux capacités de chacun

Cette action est un levier fort d'inclusion et socialement très importante. **Le budget alloué est-il à la hauteur des besoins ? Le besoin d'accompagnement à la lecture de plan est au moins aussi important que pour l'illettrisme électronique.**

Il serait intéressant que tous les outils principaux (Métromobilité, plaquette d'information générale, application Tag&Pass, ...) soient **disponibles en anglais** pour permettre aux touristes ou aux nouveaux arrivés sur la Métropole de mieux se déplacer.

Action 4.4 : Créer un « club » de l'information multimodale

Un suivi et une mutualisation de ce qui se fait est indispensable. Qui fera partie de ce club ? **Est-il prévu une représentation des usagers ?**

Action 4.5 : Étendre l'ouverture des données sur les déplacements pour faciliter l'émergence d'applications simplifiant la lisibilité et personnalisant l'offre de mobilité en fonction des besoins

L'ouverture des données est une bonne façon d'impliquer l'intelligence citoyenne. Par ailleurs, plus le public pourra disposer d'informations fiables, plus il aura confiance dans le système de transports, et moins il aura besoin de se rassurer en utilisant une voiture personnelle.

ORIENTATION 5

"AMÉLIORER LE PARTAGE, LA QUALITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DES ESPACES PUBLICS"

Cette orientation est prioritaire. Tout le monde est piéton, avant de monter sur son vélo, ou dans le TC ou dans sa voiture. Il est indispensable de favoriser ce mode économe en espace.

On pourra accepter plus de voitures dans les zones moins denses, hors de la couronne grenobloise mais aussi y développer en priorité des voies rapides pour le vélo (chronovélo). Le vélo entre pôles urbains

doit s'y pratiquer avec une meilleure sécurité qu'actuellement (voir par exemple les remarques sur la route entre Gières et Uriage déposées lors de l'enquête sur le PDU).

Action 5.1 : Mettre en œuvre les orientations du Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie dans les différents aménagements

Le guide métropolitain contient 5 bons principes, qu'il faut préciser au cas par cas avec les habitants et usagers des pôles de vie concernés. Pour exemple, l'aménagement du centre ville de Grenoble a mis en évidence des **besoins en pédagogie, en accompagnement, en écoute ... La réflexion sur le PLUi en cours de validation a un rôle clé à jouer.**

Action 5.2 : Réaliser un schéma directeur d'accessibilité universelle des espaces publics à l'échelle de la métropole

L'accessibilité universelle est le rêve de tout piéton confronté à des détours pénibles quand le trajet le plus court lui est interdit par des obstacles infranchissables. Le plus fréquent est la traversée des rues en dehors des passages protégés. Cette étude doit être faite de la manière la plus fine, grâce à l'expertise d'usage produite par les utilisateurs.

Deux exemples pénalisants : à Grand Sablon, l'accès est difficile de l'arrêt de tram B à l'arrêt du C1-6020-Express direction Meylan-Crolles. **Il faudrait une passerelle le long des rails du tram avec un escalier en colimaçon et un ascenseur pour descendre à l'arrêt du C1.**

Plus dangereux : impossible d'aller à pied ou en vélo entre Alpexpo et l'hôpital Sud. Nous demandons une passerelle, et, en **attendant cette passerelle, la gratuité dans le bus C3 entre les arrêts Alpexpo et François Quesnay.**

Action 5.3 : Développer les franchissements des grandes infrastructures et des rivières et renforcer leur rôle multimodal

Le franchissement des grandes coupures, avec des passerelles tel qu'évoqué précédemment, est une urgence. Naturellement il faudra en créer d'autres et le PDU en propose de nombreuses. **Mais sont-elles suffisantes ?**

Par exemple, depuis plus de 20 ans, l'Union de Quartier Ile Verte et celle de La Tronche demandent **une passerelle piétons cycles entre la rue Lachmann et le quai Charpenay.** C'est un vrai besoin qui émane de l'expertise d'usage et qu'il faut prendre en compte. Idem pour une passerelle entre la **Presqu'île et l'Esplanade.**

Action 5.4 : Mettre en œuvre les projets Cœurs de Ville — Cœurs de Villages — Cœurs de Métropole

Les projets Cœur de ville, Cœur de village Cœur de Métropole permettront de créer des oasis de qualité. **La qualité de la déambulation à pied devrait être le premier critère de l'organisation de ces « oasis » qui doivent rester accessibles de façon limitée aux autres modes de déplacements (TC, voitures et vélos) qui amènent des piétons et doivent le faire dans le respect de cette priorité au piéton.**

Nous souhaitons que se multiplient les "zones de rencontre, 15km/h maxi" pour les banaliser du fait de leur grand nombre, en leur donnant une identité reconnaissable dès le premier abord : couleur des revêtements, végétalisation,...

Un contre-exemple : **les aménagements de terrasses de restaurant en cours dans la rue Blanc Fontaine à Grenoble.** Ces terrasses installées à demeure sur les trottoirs obligent les piétons à circuler sur la route ou changer de trottoir. **Quel est le sens de cet aménagement au regard du droit des piétons ?**

Action 5.5 : Conforter la qualité des espaces publics dans les pôles d'emplois et les zones commerciales, notamment au profit des piétons et des cyclistes

Le projet d'aménagement de Grand Place, en supprimant l'autopont, et en créant un mail à la circulation apaisée, va dans ce sens. Mais il y a des efforts à faire ailleurs pour améliorer la porosité au sein des zones commerciales ou d'activités.

Par exemple, comment améliorer et rendre plus direct le parcours piétons **entre Espace Montagne, rue Charles Darwin à St Martin d'Hères, et Ikea** ? Tout en voyant Ikea à petite distance, on doit faire un grand détour ennuyeux et interminable. Mieux vaut prendre le bus 15 pour un seul arrêt, car le cheminement direct le long de l'avenue Gabriel Péri est très dangereux.

Et globalement, on constate **un manque important de lieux de stationnement sécurisés pour les vélos dans ces zones** (arceaux, box, garages, ...). **Le fait de ne prévoir aucun budget pour cette action pose question.**

ORIENTATION 6

"METTRE EN ŒUVRE LE PLAN PIÉTON"

Ce point est d'une extrême importance, puisque nous sommes tous des piétons, même ceux qui circulent en fauteuil roulant ou en trottinette.

Action 6.1 : Identifier et aménager le réseau piéton magistral et de proximité

Le réseau piétonnier doit être un maillage fin du territoire, toujours dans la perspective d'offrir la possibilité du trajet le plus court et le plus agréable aux piétons. **Pensons aux personnes âgées ou malades en mettant des bancs.**

Une cause potentielle de dangerosité est le temps trop long que mettent certains feux à bouton poussoir à passer au vert. Le délai ne doit pas dépasser 15 à 20 secondes, sinon le piéton tentera de passer au rouge. A contrario, parfois, c'est le temps trop court du feu vert piéton qui oblige à stationner en milieu de voie.

Existe-t-il un Schéma Directeur des feux de signalisation ?

Action 6.2 : Déployer une signalétique et des outils de jalonnement compréhensibles, lisibles, continus et homogènes

La signalétique doit donner **la distance en kilomètres**, complétée comme les panneaux de randonnée du temps moyen. Chacun connaît sa vitesse de marche et saura évaluer si ce temps indicatif est réaliste.

La Ville de Grenoble a déployé sur son centre un plan piéton dans le cadre du Plan Santé. **Cette articulation entre déplacement et santé est intéressante à maintenir et à généraliser sur les autres communes.**

Action 6.3 : Conforter les complémentarités entre la marche, les transports collectifs et les parcs de stationnement

L'amélioration du pôle d'échanges des Sablons comportera-t-elle la passerelle souhaitée pour la correspondance entre C1, Tram et 6020 ou Express ?

Certains trottoirs sont partagés entre piétons et pistes cyclables. **Il serait bon de bien différencier visuellement les deux, on ne sait pas toujours si on circule au bon endroit, qu'on soit à vélo ou à pied.**

Action 6.4 : Développer la marche-loisir

Nous apprécions beaucoup le balisage des sentiers de randonnée de la Métropole. Il y a tellement de belles balades à découvrir. Mais, par exemple, il faudrait **sécuriser un cheminement piéton pour circuler le long de la route, de l'arrêt du 62 au départ de la montée au St Eynard, ainsi que la traversée de la route à cet endroit.**

ORIENTATION 7

"METTRE EN ŒUVRE LE PLAN VÉLO"

Ce plan est attendu de longue date. Avec le développement des vélos à assistance électrique, il devient urgent de le déployer à grande échelle.

Action 7.1 : Aménager le réseau Chronovélo, développer et jalonner les itinéraires cyclables, et renforcer les franchissements associés

Aménager un réseau cyclable continu, c'est améliorer la sécurité et le confort des cyclistes.

En ce qui concerne le Chronovélo, il faut faire une différence entre les pistes en milieu dense et les pistes en milieu plus rural. Une hiérarchisation est indispensable, accompagnée d'une signalétique différenciée.

Les voies rapides dédiées aux vélos doivent être développées en priorité pour assurer la circulation sécurisée des vélos à l'échelle de la métropole entre les lieux de vie et les lieux de travail, entre les pôles urbains et les zones d'activités. L'existant doit être amélioré en reliant des tronçons développés au fil du temps et en développant de **nouvelles voies qui soient séparées de la circulation automobile (par exemple le long de la route d'Uriage à Gières, mais aussi pour relier Vizille par la vallée, etc).**

Les pistes ChronoVélo doivent ensuite devenir de simples pistes cyclables (avec une dénomination comme Urbavélo ou ProxiVélo ?) dès leur entrée dans les zones denses, avec une vitesse limitée à 20km/h, de la même manière que les autoroutes changent de vitesse maximum quand elles se transforment en boulevard urbain.

Par ailleurs, nous souhaitons savoir **comment se fera la répartition du budget de 21 M€ entre la commune centre et les communes périphériques.** Le but de Chronovélo est de faciliter et sécuriser la circulation des vélos dans la métropole (pas seulement à l'intérieur de Grenoble) dans les trajets domicile-travail ou autres. **Les investissements doivent être répartis sur les territoires communaux pour en priorité réaliser un réseau cyclable sécurisé.**

Partant d'un existant qu'il faut améliorer (traitement des points noirs), il s'agit de créer des infrastructures complémentaires ou nouvelles pour que l'ensemble aboutisse à un schéma clair et lisible qui intègre:

- entre communes : véloroutes assurant une circulation rapide entre pôles urbains de la métropole ; ouvrages permettant de franchir des obstacles (rivières ou autoroutes)
- dans les communes : pistes de circulation diffuses se connectant aux véloroutes
- en milieu urbain dense : marquages au sol et jalonnements cyclables clarifiant la répartition sur la voirie des différents modes de transport.

La façon dont les investissements (21M€) seront répartis pour tous dans l'espace de la métropole et au cours des années 2018 à 2023 est une clé de la réussite du projet, ou de son échec. **Nous souhaitons être associés à la concertation à ce sujet avec les services techniques de la Métro en charge du projet Chronovélo.**

Enfin, les aires de service, très utiles, restent malheureusement trop sujettes au vandalisme. C'est ce qui s'est passé sur celle qui a été installée avenue Jean Perrot à l'arrêt du bus C4 "Paul Claudel". Il serait bon, avec le plan, **d'indiquer l'adresse des vélocistes les plus proches, et d'autoriser les cyclistes en panne à prendre les trams et les bus à tout moment, si l'espace dans le transport en commun le permet.** La solution de rack à vélo sur les bus pourrait être généralisée.

Naturellement, il **faudra construire des passerelles au dessus des espaces infranchissables pour rendre le trajet plus direct** (exemple d'Alpexpo à l'Hôpital Sud).

Action 7.2 : Augmenter et sécuriser les possibilités de stationnement des vélos

Le vol de vélos est un fléau qui fait reculer de nombreux cyclistes potentiels.

Cette action est très attendue. Il serait bien aussi de mettre autant que possible les arceaux vélos sous abri.

Action 7.3 : Poursuivre le développement du service Métrovélo

Le service Métrovélo est très apprécié du public : on voit des vélos jaunes partout. La possibilité de louer un vélo adapté à un besoin particulier est très intéressante. Ainsi on pourra transporter de gros paquets en vélo cargo, au lieu d'utiliser une voiture. **Cette action de diversification et de déploiement de location au-delà de Grenoble est très attendue.**

Les animations peuvent faire découvrir l'aspect ludique et pratique du vélo au public encore peu convaincu.

Action 7.4 : Développer le vélo-loisir

Développer le vélo loisirs, cela peut permettre une remise en selle dans des lieux peu ou pas fréquentés par les voitures, et redonner au cycliste une assurance qui lui permette d'affronter le trafic urbain. C'est aussi une découverte ludique de parcours agréables près de la ville, en pleine nature. **C'est très positif pour la santé, nous y sommes donc très favorables.**

ORIENTATION 8

"AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS"

Elle doit diminuer les accidents dus au trafic, qui impactent les publics les plus fragiles, et le sentiment d'insécurité qui freine l'usage du vélo et qui gagne les piétons confrontés à des cyclistes pas toujours respectueux de l'espace piétonnier.

Action 8.1 : Conforter le rôle de l'Observatoire partenarial de la sécurité des déplacements

Bien connaître pour agir efficacement, voilà le rôle de l'observatoire partenarial de la sécurité des déplacements. Les points noirs accidentogènes doivent être supprimés au plus vite. Mais **nous craignons que les aménagements nécessaires soient réalisés dans des délais trop longs.**

Action 8.2 : Intégrer les enjeux de sécurité des déplacements dans tous les projets, dès leur conception

Toutes les mesures proposées sont efficaces. Les usagers, par l'intermédiaire des Unions de Quartier, doivent être force de proposition, car ils connaissent très bien les problèmes des lieux où ils circulent quotidiennement. **Les diagnostics en marchant effectués avec des techniciens de la Mairie**, ou les sortie type « Réflexe vélo », organisée par le Conseil de Développement et l'ADTC dans les années 2000, permettent de faire cette analyse fine du territoire et de proposer des solutions.

Si la rue est large, il faut prévoir un refuge au milieu. Souvent, les rails du tram servent de refuge (ex : avenue Maréchal Randon)

Les pistes cyclables sur les trottoirs sont dangereuses aussi pour les cyclistes. En sortie de cour d'immeuble, les automobilistes regardent surtout la rue et ne voient pas le cycliste qui arrive plus vite qu'un piéton et n'a pas le temps de s'arrêter. (ex : sortie de la cour de l'immeuble S côté poste de Police)

Action 8.3 : Traiter les secteurs accidentogènes, en particulier les traversées piétonnes, carrefours et passages à niveau, et généraliser les principes de la Métropole Apaisée

Chaque fois qu'un piéton se trouve devant un passage dangereux, mais qui lui évite un grand détour, il est tenté de le prendre, en particulier si la circulation est moins intense. C'est le cas sur le pont du tram B entre Grand Sablon et Les Taillées. Le soir, les usagers qui ont raté le tram et doivent attendre 20 minutes ou faire un trajet long et peu direct, passent sur les rails du tram. **Il est donc urgent de faire une passerelle directe le long des rails.**

Action 8.4 : Communiquer sur le Code de la rue, les bons comportements en tant qu'automobiliste, conducteur de deux-roues motorisés, cycliste ou piéton, coordonner le contrôle du système de déplacements

Communiquer, expliquer, encourager, c'est indispensable. Et il faut sans doute faire fonctionner la peur du gendarme pour éviter les comportements dangereux. **Une surveillance accrue permettra d'éviter certaines dérives, et de réprimer les contrevenants qu'ils soient conducteurs, cyclistes ou piétons.**

ORIENTATION 9

"DÉVELOPPER LE RÉSEAU ET AMÉLIORER LE SERVICE DES TRANSPORTS COLLECTIFS"

Cette orientation complète utilement les aménagements piétons et cyclistes, quand les distances sont trop longues pour ces modes.

Action 9.1 : Fiabiliser et améliorer les dessertes ferroviaires, en tant qu'armature du réseau de transports collectifs

Il est urgent de diminuer au maximum le trafic automobile lié aux déplacements domicile-travail. Pour cela, les dessertes ferroviaires doivent être grandement améliorées, et couplées avec des navettes permettant d'aller de chez soi à la gare. **Nous demandons que les réalisations prévues par le PDU soient faites au plus vite. Attendre 2024 pour l'ouverture d'une halte ferroviaire à Domène, c'est trop long !**

Les habitants attendent depuis 30 ans une nette amélioration de leurs conditions de déplacements. Le SMTC risque d'avoir beaucoup de travail pour faire bouger la SNCF et la Région, et leur faire comprendre que le train est une véritable priorité, tant pour le confort et la sécurité des voyageurs que sur le plan environnemental. **Cela devrait être l'action prioritaire de la gouvernance des AOM à l'action 1.1.**

Nous nous inquiétons de connaître les conséquences sur l'équilibre et l'efficacité du PDU si ces réalisations, qui dépendent d'un autre Maître d'Ouvrage que le SMTC ou Grenoble Alpes Métropole, ne se font pas.

Action 9.2 : Améliorer la desserte des principales centralités périurbaines et mettre en place des lignes périurbaines rapides, en complémentarité avec l'offre ferroviaire

Les lignes de bus périurbaines sont aussi une priorité, pour permettre aux usagers de circuler rapidement sans voiture, et décongestionner les grands axes routiers. En attendant que la desserte TER s'améliore, ce qui prendra du temps, ces lignes peuvent être créées ou renforcées presque immédiatement, et les aménagements nécessaires (voies réservées aux TC, priorité aux feux...) sont légers et facilement réalisables. **Nous devrions en voir les effets très rapidement.**

Action 9.3 : Prolonger la ligne de tramway A à Pont-de-Claix et créer un pôle d'échanges multimodal à Pont-de-Claix – l'Étoile

Nous sommes très satisfaits du prolongement du tram A jusqu'à Pont de Claix, avec tous les aménagements qu'il induira : le pôle d'échanges multimodal à Pont de Claix-L'Etoile, la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville (Grand Galet à Pont de Claix, Village 2 à Echirolles).

Cependant, ce plan de prolongement manque d'ambition. Nous attendons, sans attendre 2030, comme indiqué dans l'action 9.9 :

- **Un tram pour Meylan.**
- **Le prolongement du tram A jusqu'au rond point Sassenage/rte de Villard de Lans.**
- **Le prolongement du tram D jusqu'à Grand Place, permettant une vraie rocade tram.**

En attendant que le D aille à GrandPlace, prolonger le C6 de Henri Wallon jusqu'au campus.

Action 9.4 : Mailler le réseau tramway

Cette action nous interroge. En effet, ce sera une complication supplémentaire pour les usagers (comment seront-ils numérotés : AC / BC / BCE / ... ou avec de nouvelles lettres qui seront de plus en plus nombreuses ...). Ce système est déjà en circulation entre le C et le E, lors du haut le pied des trams E en provenance du dépôt du campus. Nous avons observé combien les usagers ont du mal à comprendre et à se repérer. **Une signalétique ou identification spécifique doit être inventée.**

Par ailleurs, l'attente sera certainement prolongée ce qui n'est pas souhaitable à certaines heures et certains lieux⁶. Par exemple, on pourrait cependant étudier la possibilité de prolonger la ligne D sur les rails du tram B jusqu'à La Tronche Hôpital le matin tôt et le soir après 21h pour permettre aux personnels hospitaliers de circuler facilement de leur lieu de travail à St Martin d'Hères sans correspondance, très pénalisante à ces heures-ci, et cause de désaffection de nombreux usagers. La ligne C pourrait bénéficier du même avantage, pour un tram sur 2.

Comment explique-t-on le budget négatif sur cette action ?

Action 9.5 : Aménager un tram-train ou tramway pour améliorer la desserte du Grand Sud

Quand on voit les bouchons sur l'axe grand sud, on se pose évidemment la question de l'évacuation des personnes et de la rapidité d'intervention des véhicules de secours en cas d'accident technologique. **Un tram-train jusqu'à Vizille serait une excellente solution.** Les usagers pris en charge très en amont n'encombreront pas la voirie entre Vizille et Pont de Claix, ce qui risque de se produire si on choisit seulement le prolongement du tram jusqu'à Pont de Claix.

Comme pour l'action précédente, comment expliquer un budget négatif sur cette action ?

Action 9.6 : Prolonger des lignes de bus structurantes, renforcer leur attractivité et créer des lignes à haut niveau de service dans le cœur métropolitain

Nous apprécions la transformation du bus 11 en C7 qui rend cette ligne de rocade plus attractive.

⁶L'ADTC en a fait une simulation dans sa revue numéro 155 pages 10 et 11, et n'y est pas favorable.

En attendant une ligne de tram, le prolongement de la ligne C1 jusqu'à Montbonnot Pré de l'Eau et sa transformation en Bus à Haut Niveau de Service sera une solution intéressante.

Les études sur une ligne Chrono à Sassenage, la liaison modes actifs et bus entre St Martin d'Hères et Meylan, la circulation du C6 en site propre, doivent se faire rapidement, pour une réalisation très attendue.

Action 9.7 : Poursuivre l'amélioration des temps de parcours des axes structurants bus du cœur métropolitain

Le programme de résorption des points noirs qui gênent la circulation des TC permettra d'augmenter leur vitesse commerciale. Ils pourront mieux concurrencer la voiture, et un même nombre de bus effectueront au total plus de courses, avec une fréquence plus élevée.

Action 9.8 : Mettre en service le Métrocâble

Pour traverser rapidement la vallée de Fontaine La Poya à St Martin le Vinoux, le Métrocâble est tout à fait pertinent. Les obstacles au sol (autoroute, voies ferrées, rivières) sont trop nombreux pour permettre un transport terrestre. Ce câble assurera une desserte de rocade rapide et confortable, en captant une partie des voyageurs qui aujourd'hui s'entassent dans les trams A, B et E.

Les nouvelles contraintes liées au risque inondation ont fait évoluer les projets urbains prévus en parallèle du Métrocâble. Quels sont les dernières estimations de ces projets urbains ? **Ce projet est-il toujours pertinent en termes de coût d'investissements et d'exploitation ?**

Quelles sont les capacités d'accueil des parkings-relais à proximité ? Peut-on mettre des vélos dans les cabines ? Pourrait-on avoir plus d'information sur l'avancement du projet ?

Action 9.9 : Préserver les possibilités, au-delà de 2030, de prolonger ou de créer des lignes de transports collectifs lourds

Nous regrettons que les prolongements des lignes de tram soient reportés après 2030. Malgré tout, dans cet après 2030, nous verrons d'un bon œil

- **le prolongement de la ligne E jusque Pont de Claix, comme prévu dans le projet initial**
- **Le tram C de Seyssins prolongé jusque Meylan**

Action 9.10 : Rendre accessible l'ensemble des lignes de transports collectifs sur le ressort territorial du SMTC

Un excellent travail a été fait pour rendre les lignes de TC accessibles à tout le monde, incluant tous ceux qui font face à un handicap temporaire ou définitif. Ce travail continue et doit encore continuer. Il y a toujours des améliorations à apporter.

ORIENTATION 10

"AMÉLIORER L'INTERMODALITÉ ET LES COMPLÉMENTARITÉS AVEC LE RÉSEAU DES TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANTS"

Cette orientation est particulièrement importante pour les habitants des zones moins denses de la Métropole, ainsi que pour les personnes qui viennent de l'extérieur de ce territoire.

Action 10.1 : Conforter les lignes Proximo et Flexo en articulation avec les lignes de transports collectifs structurantes et en complémentarité des nouveaux services de mobilité (covoiturage, taxi-bus...)

Il est nécessaire de **faire une promotion active(bien plus que la promotion actuelle)** et **massive** des nouveaux services Covoiturage, Taxi-Bus, Tag & Car, Autostop, par tous les outils media disponibles (Métromobilité, e-mail, facebook, twitter, journaux, et aussi affiches dans les stations mobilité et aux arrêts de TC).

Actuellement chaque exploitant fait la promotion des services pour lesquels il a délégation (les TC et Tag&Car pour la SEMITAG, par exemple). Il en a la responsabilité et la compétence. **Il pourrait être intéressant que les autres services de nouvelles mobilités soient également délégués à un exploitant, que ce soit celui en place (SEMITAG), ou un autre exploitant délégataire des services alternatifs.**

Il est nécessaire de former le personnel s'adressant au public à **aller vers les usagers (ne pas les attendre, être pro-actif)** et faire systématiquement des propositions sur ces différentes solutions.

Action 10.2 : Faciliter les correspondances entre les lignes de transports collectifs, en aménageant des pôles d'échanges de qualité et en améliorant la coordination des horaires

Il y a lieu d'améliorer les correspondances d'une ligne forte (très fréquentes ou cadencées : tram, Chrono) vers une ligne de proximité (Lignes régulières Proximo, Autres moyens TC). En effet, nous observons encore trop souvent des courses à faible fréquence qui n'attendent pas les courses en correspondance.

Egalement, il faut **éviter les doublons sur les portions de lignes communes**, particulièrement aux heures creuses (ex, un tram A qui suit un tram B à 5 minutes, quand le deuxième passage est à plus de 15 minutes plus tard pour les deux lignes).

A la lecture du dossier, et au regard des retours que font les usagers, il est nécessaire par exemple de

- **Améliorer l'arrêt du tram E Alsace Lorraine, trop étroit pour un trafic de voyageurs important**
- **créer un arrêt du tram E au niveau du pont de la Porte de France , notamment à cause des périodes où l'arrêt Esplanade est fermé,**
- **Trouver un accord avec Transisère pour que l'ancien arrêt facultatif du CEA à proximité de la place Mandela soit mis à la disposition des habitants qui n'ont aucune solution à moins de 500 mètres (ni tram, ni bus, ni Chrono).**

Action 10.3 : Créer un réseau de « points M » permettant le rabattement sur les réseaux de transports collectifs structurants, notamment en voiture et en vélo

Si créer des points d'information visibles et conséquents privilégiant les différentes possibilités alternatives est une avancée, il faudra :

- En terme de services et confort, définir ce qui est attendu dans les kiosques : journaux, boissons, point chauds, toilettes, ...
- **Différencier nettement ce qui relève de la publicité et ce qui relève de l'information.**

Concernant le secteur nord-est, l'offre proposée en places de stationnement en Parc relais est tout à fait sous-dimensionnée. Le Point M Grand Sablon et ses 230 places ne pourra à lui seul répondre aux besoins. Quid des parkings actuellement utilisés sur Meylan comme ceux de Carrefour, Caisse d'Epargne, ... ? Quid d'un point M à la descente de la Chartreuse sur Corenc ou La Tronche ?

Idem sur l'entrée Nord-ouest en rive droite.

On pourrait **annoncer suffisamment en amont le taux de remplissage des Parkings relais** (par exemple au niveau de Meylan Inovallée pour Grand Sabon) et **ouvrir certains parkings relais en délestage d'autres plus fréquentés** (ex de la Carronnerie en délestage de Grand Sablon).

Pour faciliter l'intermodalité, il est nécessaire de vérifier qu'à **chaque point M, les cyclistes disposent d'arceaux à vélo en nombre suffisant.**

ORIENTATION 11

"PROMOUVOIR ET FACILITER L'ACCÈS SANS SON VÉHICULE PERSONNEL AUX SITES ET ÉVÈNEMENTS TOURISTIQUES, CULTURELS, SPORTIFS ET DE LOISIRS"

Action 11.1 : Renforcer l'attractivité des lignes de transports collectifs qui desservent des sites touristiques et de loisirs majeurs

Ce point du PDU est une belle avancée. Cela nécessite cependant une grande flexibilité des acteurs et sans doute **un suivi assez fin** pour constater les dysfonctionnements et y remédier très rapidement.

Certains Flexo ne circulent pas le dimanche y compris à la demande, **ils pourraient être utilisés à la demande quand ils desservent des zones touristiques** (ex vers Proveysieux, le col de Clémencières, Venon, ...).

Concernant certaines destinations, elles sont bien souvent en dehors du territoire métropolitain. **Il devient alors nécessaire de trouver un accord avec les territoires voisins pour qu'ils facilitent l'accès à certains points** : par exemple avec Transisère, mettre un arrêt du 5100 au niveau des Gorges du Bruyant en week-end, ou avec le PNR de Chartreuse pour la Grande Chartreuse.

Action 11.2 : Faire connaître et soutenir les possibilités alternatives d'accès aux massifs, aux sites et événements touristiques, culturels, sportifs et de loisir

La proposition de navettes spéciales est sans doute intéressante, mais le PDU devrait plutôt encourager à mieux remplir les véhicules circulant en faisant la promotion du covoiturage par exemple. **Dans la liste des alternatives proposées, ne pas oublier l'autostop et l'autostop organisé.**

Action 11.3 : Expérimenter des mesures d'atténuation ou de décalage des pointes touristiques de trafic automobile, en coordination avec les territoires voisins

La mise en œuvre de cette action serait l'occasion de **créer**, en lien avec l'Office de Tourisme de la Métropole et sans doute de l'exploitant AREA, de **véritables lieux d'accueil aux entrées de la Métropole**⁷, où l'on pourrait trouver un espace chaleureux (surtout en hiver !), avec une bonne connexion à internet, un espace café et petite restauration, un espace de vente de produits locaux, un espace tourisme, ... Et pourquoi pas un espace repos!

Action 11.4 : Faciliter le stationnement des cars en lien avec les principaux sites touristiques et réguler les points d'arrêt des cars longue-distance

Cette action est un **véritable progrès** pour le tourisme, notamment en camping car.

ORIENTATION 12

"PASSER DE LA VOITURE INDIVIDUELLE À LA VOITURE PARTAGÉE"

Action 12.1 : Développer un réseau d'aires et points de prise en charge pour le covoiturage

Conformément aux expérimentations en cours (et à la photo du dossier p185), il faudrait ajouter que ces aires peuvent concerner également **l'autostop, notamment l'AutoStop Organisé**. Ce qui est différent du

⁷Cf [Réponse du Conseil de Développement de la Métropole à la saisine sur le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, janvier 2018](#), page 14

covoiturage spontané, qui nécessite l'intermédiaire d'une appli et dont l'arrêt doit être en bordure de voie (pas de détour). **Cette confusion des termes n'est pas souhaitable** car même si la finalité est commune le mode d'emploi diffère beaucoup.

Le développement d'une signalétique à base de **pictogramme commun sur un large territoire** (y compris avec le Grésivaudan, le Voironnais, les Parcs, ...), faciliterait l'identification des lieux et ferait passer dans les mœurs le covoiturage et l'autostop.

Dans le même registre, il serait intéressant de **donner un nom facile à retenir aux lieux de pose et de dépose**, ceci afin d'éviter des confusions et faciliter les prises de rendez-vous.

Action 12.2 : Développer les services et outils de mise en relation incitant à l'usage du covoiturage

Nous saluons le souhait d'éviter la multiplication d'outils et de miser sur une bonne intégration à partir de MOV'ICI. Pour aller plus loin, nous suggérons **d'intégrer sur une seule base l'inscription des personnes pour le covoiturage et l'autostop**, voire le covoiturage dynamique et l'intégrateur de gratification du Département pour le soutien à la pratique de solution alternatives.

Nous souhaitons la création d'une action 12.2 bis consacrée à l'AutoStop Organisé.

Action 12.3 : Créer des avantages comparatifs pour les covoitureurs

Nous demandons que l'une des formes d'avantage soit l'accès à des voies dédiées aux voitures à plus de 2 personnes (3ème voie, voie réservée TC,...) avec les dispositifs de contrôle automatique ad-hoc.

Action 12.4 : Amplifier le développement de l'autopartage pour les particuliers, les entreprises et les collectivités

La mutualisation des flottes de véhicules entre collectivités pourrait être étendue à une **mutualisation des parkings** entre collectivités, entreprises et automobilistes, ceci pour limiter la construction de parking sur l'espace public ou compenser le manque dans certains quartiers.

Plus globalement, sur l'autopartage, on constate que l'information n'est pas toujours suffisante malgré les efforts des collectivités et des opérateurs. **Il faudra encore et toujours accentuer la pédagogie, notamment sur les coûts comparés avec les véhicules non partagés.**

Quel est le budget consacré sur le sujet par la puissance publique (et pas seulement par les individus) ?

Action 12.5 : Rendre plus lisible et conforter le rôle des taxis, vélos-taxis et des Voitures de Transport avec Chauffeur (VTC)

Le travail en coopération avec les Taxis est indispensable, car ils peuvent apporter de véritables services notamment dans les zones peu denses. Cette profession artisanale est très réglementée et très organisée territorialement, avec des objectifs qui ne sont pas toujours en concordance avec le service public. Notre expérience Bus-taxis a été l'occasion de tester leurs souhaits de travailler sur un nouveau concept. Il n'a pas été simple de trouver un accord de fonctionnement.

Sans doute que la Collectivité aura un autre poids et saura apporter des garanties pour faire évoluer les habitudes de ces acteurs.

Action 12.6 : Animer une instance de concertation sur les usages et le modèle économique des voitures de demain et définir les conditions d'accueil des futurs véhicules à délégation de conduite

Nous saluons l'organisation de cette instance de concertation sur les usages et modèle économique des voitures de demain. **En particulier, il serait intéressant qu'elle prenne en charge une réflexion sur les différentes énergies de demain.** Qui peut aujourd'hui dire s'il faut privilégier une motorisation

électrique, hydrogène, gaz, ... ? La Métropole dispose-t-elle d'un **volet mobilité dans son Schéma Directeur de l'Energie** ?

ORIENTATION 13

"APAISER ET FIABILISER LES CONDITIONS DE CIRCULATION"

Action 13.1 : Conforter la démarche « Métropole Apaisée »

Nous proposons de **multiplier les "zones de rencontre type 10km/h maxi"** pour les banaliser du fait de leur grand nombre, en leur donnant une identité reconnaissable dès le premier abord : couleur des revêtements, végétalisation,...

Concernant la **suppression des feux dans les zones 30**, nous nous interrogeons sur les fondements sur lesquels reposent ce principe. **Ne devrions-nous pas imaginer un traitement au cas par cas plutôt qu'une généralisation ?**

Par ailleurs, cela suppose une information claire et très évidente pendant quelques semaines après la suppression de ces feux. Les changements d'habitude sont longs à prendre ; l'intensification de la présence des vélos avec circulation à double sens dans les voies à sens unique pour les voitures ne facilite pas la « lisibilité » des espaces publics.

Pour ancrer dans les esprits cette notion de Métropole Apaisée, il faudrait mettre à jour, éditer et faire connaître la carte des limitations de vitesse dans la métropole (30, 50, 70, 90, 110).

Action 13.2 : Optimiser et fiabiliser le fonctionnement du boulevard périphérique métropolitain, et améliorer son intégration urbaine

Pour faciliter l'appropriation de ce changement de fonctionnement, nous suggérons de **changer le nom de cette voirie en lui donnant le titre de Boulevard** (et non A480).

Pour qualifier ce boulevard en boulevard urbain, **la vitesse maximum devrait être à 70km/h de Saint Egrève à Meylan et Pont de Claix, et à 90km/h jusqu'aux barrières de péage**. Il sera également nécessaire de **donner une identité paysagère plus forte à ses abords** (végétalisation, promenades, pistes cyclables) et de **changer la signalétique** (moins autoroutière) et **le mobilier urbain** (plus bas).

Par ailleurs, **il faut que le projet actuel de requalification de l'A480** fasse une part plus grande aux nouvelles mobilités, notamment par **une voie continue pour les véhicules à occupation multiple (covoiturage)** ou pour les transports collectifs.

Nous profitons de cet avis pour demander **d'interdire que les publicités** (zones commerciales, projets immobiliers) **fassent mention d'une distance aux centres urbains en durée, basée sur un calcul nombre de kilomètres/vitesse maximum**, voire encore plus mensongère.

Action 13.3 : Renforcer le rôle multimodal des autoroutes et grandes voiries qui convergent vers le cœur métropolitain

Nous approuvons et soutenons les projets proposés, avec des regrets que certaines études ne puissent pas être engagées plus vite sur les Combes de Gières et d'Eybens, qui ont un besoin urgent d'amélioration du fonctionnement multimodal. Les manifestations citoyennes pour obtenir des cheminements cyclables et un meilleur fonctionnement pour les bus dans ces Combes sont nombreuses.

Pour les aménagements de covoiturage, nous rappelons la nécessité de disposer de voie de covoiturage dès les barrières de péage, avec l'implantation de parking relais adaptés aux besoins à venir.

Action 13.4 : Compléter ponctuellement le maillage viaire accessible aux voitures, en accompagnement des projets urbains et du développement des espaces dédiés aux transports collectifs et aux vélos

Action 13.5 : Développer le Poste Centralisé de gestion multimodale des déplacements à l'échelle métropolitaine et assurer une bonne gestion des périodes de crise

ORIENTATION 14

"ORGANISER LE STATIONNEMENT AU SERVICE DU REPORT MODAL ET DE L'ATTRACTIVITÉ DES CENTRALITÉS "

Cette orientation est attendue depuis un certain temps, le stationnement étant un levier fort pour agir sur le territoire et la mobilité... à condition d'être coordonné et concerté avec les usagers. Les déploiements communaux diffèrent, ce qui laisse trop souvent les usagers dans l'incompréhension des décisions et l'incapacité à trouver des solutions satisfaisantes. La pédagogie est donc essentielle pour que cette orientation ne soit pas ressentie que de façon punitive.

Action 14.1 : créer une culture stationnement partagée à l'échelle de la Métropole

Le comité de stationnement métropolitain est une bonne idée, devenue nécessaire. Mais sa composition telle que présentée est incomplète : il **manque une représentation des usagers** qui apportent le point de vue de la maîtrise d'usage, indispensable aux côtés de la maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre.

Concernant le plan de stationnement pour les voitures, il faudrait le **renforcer sur le volet stationnement des véhicules nouvelles énergies ou nouvelles mobilités** : stationnement pour voiture électrique (ou GNV ou demain Hydrogène), stationnement pour autopartage... **L'affichage des règles et des amendes encourues est nécessaire** devant un mouvement grandissant de stationnement contrevenant. Les agents engagés pour faire respecter ces règles doivent être formés pour comprendre et expliquer les situations en infraction.

En complément, dans un enjeu d'égalité et de cohérence métropolitaine, comme la Métropole souhaite organiser une « Police » pour accompagner certaines de ses compétences (notamment « déchets »), **serait-il envisageable de créer une « Police de la Mobilité », dont le rôle serait d'interagir avec les Polices Municipales, Police et Gendarmerie pour signaler des dérives, des utilisations abusives, ... ?**

Action 14.2 : organiser l'offre et la réglementation du stationnement public sur voirie

Il manque un point concernant la possibilité **pour un résident du centre ville de garer gratuitement son véhicule sur une longue durée en périphérie de la ville. Ceci afin d'éviter d'encombrer le centre avec des véhicules qui ne sont utilisés que très ponctuellement, sans pour autant obliger les résidents à se séparer définitivement de ce véhicule.**

Action 14.3 : organiser la tarification du stationnement payant

L'application ParkNow permet aujourd'hui de payer à distance son stationnement : peut-on imaginer que demain, **cette application rassemble tous les paiement de stationnement, avec une facture mensuelle et, pour les résidents, un plafond équivalent au ticket résidentiel mensuel ?**

Quelles propositions pour les professionnels comme les infirmières, qui ne choisissent pas leur lieu d'intervention et ne peuvent pas bénéficier des espaces de livraison ?

La question de la tarification « résident » serait sans doute à débattre : une partie de l'espace public est privatisé pour un coût modeste. Et Si chaque centre-ville faisait de même ?

Action 14.4 : favoriser la mobilisation de l'offre de stationnement sous-utilisée, la mutualisation des usages et les nouveaux services en matière de stationnement

L'enjeu sera donc de faire connaître ces multiples applications ou services auprès du grand public.
Comment le PDU peut-il favoriser cette action pour laquelle aucun budget n'est inscrit ?

On devrait par ailleurs encourager l'usage des parkings d'entrée d'agglomération, surtout lorsqu'ils sont à proximité d'un maillon du réseau de TC structurant. C'est le cas du parking relais situé entre Athanor et l'autoroute vers Chambéry à proximité du C1. Il y a là 400 places inutilisées. **Une information sur les panneaux à messages variables en entrée d'agglomération est nécessaire : cet investissement est-il programmé dans le PDU ?**

Action 14.5 : moduler le nombre de places de stationnement exigées pour les constructions neuves en fonction des usages constatés et des ambitions de report modal

Les normes de stationnement par zone proposées dans le PDU sont parfois complexes à comprendre et ne devrait pas être détaillées dans le PDU. Par ailleurs, il s'agit de « norme plancher : le pétitionnaire peut réaliser plus de places que ce que demande le PLUi et ne peut en réaliser moins ». En zone S4 et S6 (les espaces de cœur métropolitain plus éloignés des axes Chronovélo ou de TC + les territoires périurbains, ruraux et de montagne), il y a obligation de construire au moins 2 places par logement individuel (hors logement social ou en accession) : cette norme sera-t-elle applicable, notamment dans les hameaux ou centre-village ? Et si le besoin s'en fait sentir d'en construire moins, le Permis de Construire peut-il être refusé sur ce motif ?

Pourrait-on également penser à des normes plancher pour des places de parking de covoiturage ou d'autopartage ? Idem pour les bureaux : fixer des normes plancher pour les voitures en zone S4 et S6, n'est-ce pas encourager la mobilité en voiture individuelle ?

Enfin, en zone dense, la norme plancher ne devrait pas être inférieure à un.

Concernant les normes de stationnement pour le stationnement vélo, l'argumentaire s'appuie sur le fait que l'espace public est doté de stationnement et donc n'oblige pas les commerces à en créer si le commerce fait moins de 400 m². **Cette orientation nous interroge dans la mesure où nous faisons le constat d'un manque crucial d'arceaux à vélo dans l'espace public**, notamment dans les zones commerciales et culturelles, et **qu'il est impératif d'envoyer un signal fort aux commerçants que leur public est aussi une population de cyclistes, avec des besoins spécifiques**. Cette norme de stationnement n'envoie pas du tout ce signal !

ORIENTATION 15

"ACCÉLÉRER LA TRANSITION VERS DES VÉHICULES MOINS POLLUANTS ET MOINS ÉNERGIVORES "

Action 15.1 : poursuivre le renouvellement des parcs de bus et des véhicules des collectivités

Nous approuvons et soutenons la volonté affirmée de mutualiser les véhicules (véhicules de service, engins, poids lourds, location des matériels saisonniers). La solution est beaucoup plus dans le partage de l'existant que dans son remplacement un pour un.

Action 15.2 : développer le réseau de bornes de recharges électriques et de stations GNV

Il faut faire attention au fait que le changement d'énergie ne signifie pas économie d'énergie. C'est sur ce dernier point qu'il faut agir pour privilégier la sobriété.

Il n'est pas nécessaire de disposer de bornes de recharge systématiquement à forte puissance. Une recharge à faible puissance peut très bien s'effectuer pendant le stationnement en journée ou la nuit.

Concernant les bornes, c'est une chose de les implanter, et une autre de les **gérer et de fiabiliser les informations concernant leur disponibilité**. Les applications existantes permettant de savoir si une borne est disponible et en fonctionnement n'indiquent pas quand un véhicule est garé, même s'il ne recharge pas. Il est donc nécessaire, pour le bon fonctionnement de ce service, **d'améliorer le contrôle de stationnement sur ces espaces**.

Action 15.3: poursuivre la mise en place de la Zone à Basses Emissions pour les Véhicules Utilitaires Légers et les Poids-Lourds et accompagner la transition énergétique des véhicules professionnels

Cette action est déjà décidée suite à la délibération du Conseil métropolitain du 5 octobre 2018. **Cela interroge d'ailleurs sur le fait que finalement certaines actions sont décidées, délibérées et mises en œuvre hors cadre de tout PDU, posant la question de la légitimité de certaines de ces décisions et de la réelle utilité du PDU...**

Le débat préalable à cette délibération a d'ailleurs fait apparaître que des communes de la Rive Gauche du Drac, après avoir tardé, ont finalement souhaité être couvertes par cette ZBE. Pour finalement ne pas être retenues. **Sur quels critères ont-elles été évincées ?** Est-ce par pragmatisme en prévision des travaux sur l'A480 qui génèrent le passage de véhicules polluants ? **Les populations des communes concernées risquent de constater une augmentation de ces véhicules dans leur commune**. La mise en œuvre de la ZBE doit donc **s'accompagner d'un déploiement de capteurs complémentaires** pour observer cette potentielle augmentation de la pollution sur ces communes de la Rive Gauche du Drac.

Du côté des entreprises, **cette ZBE doit porter son effort, notamment financier pour aider les PME** qui auront présenté un plan de remplacement de leurs véhicules.

Action 15.4 : mettre en place une Zone à Basses Emissions tout véhicule et accompagner les propriétaires des véhicules anciens

En ce qui concerne les populations fragiles, **il est capital de leur donner des solutions pratiques et peu onéreuses, au cas par cas**. Ce serait un élément important **d'acceptation sociale de cette mesure**, qui montrerait aux populations aux revenus souvent faibles, disposant de véhicules anciens que l'ensemble des véhicules générateurs de pollutions diverses est bien concerné par ce dispositif.

Par ailleurs, on peut s'interroger sur la logique d'autoriser des 4x4 et autres véhicules de forte cylindrée ou de fort encombrement en ville, sous réserve d'une vignette Crit'Air acceptable, alors qu'on empêcherait une voiture moins encombrante, moins consommatrice de carburant ? **Les règles d'usage des ZBE ne doivent pas se limiter à la production de gaz à effet de serre ou d'émission polluantes, mais aussi aux questions de cylindrées, de pneumatiques ou d'encombrement**, sources de gaspillages énergétiques autant à leur fabrication qu'à leur usage.

ORIENTATION 16

"POUR SUIVRE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D' ACTIONS POUR UNE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE ET PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS SPÉCIFIQUES DES PROFESSIONNELS MOBILES "

Les actions listées dans ce chapitre sont très intéressantes et pour la plupart déjà engagées.

Nous suivons avec intérêt ces déploiements et saluons le travail de concertation avec les entreprises engagé depuis 2015.

Action 16.1: Soutenir le développement de Centres de Distribution Urbaine et des équipements logistiques de proximité

Action 16.2 : Mettre en place un plan de circulation et de jalonnement pour les poids-lourds et mettre en cohérence les réglementations concernant leur circulation et stationnement

Nous sommes particulièrement attentifs à l'action menée au sujet des Transports de Matières Dangereuses. **Ce travail de la DREAL, fait en collaboration avec les associations d'habitants, est à poursuivre au delà de la Métropole, en coopération avec les territoires voisins.**

Action 16.3 : Améliorer le fonctionnement des livraisons

Concernant les aires de livraison, le PDU doit inciter à une meilleure rotation, mais doit prévoir **des aires en nombre suffisant, faciles à repérer.**

Action 16.4 : Pérenniser le comité de concertation « logistique urbaine et transports de marchandises » et encourager les bonnes pratiques réduisant l'impact environnemental des livraisons

Action 16.5 : Inciter au report modal pour les flux de marchandises, en soutenant les alternatives à la route

Nous sommes particulièrement sensibles à l'action proposant d'utiliser les transports collectifs pour les livraisons, proposition que nous avons faite à de multiples reprises.

ORIENTATION 17

"ASSURER LA MISE EN ŒUVRE DU PDU ET SON ÉVALUATION"

Action 17.1 : assurer le suivi régulier de la mise en œuvre du PDU en associant les habitants et les usagers

Nous avons participé avec satisfaction aux différentes étapes de concertation du PDU. L'organisation de ce suivi tel que présenté est satisfaisant, car il montre l'envie d'un pluralité des points de vue.

L'outil « Comité de Déplacements » régulièrement mobilisé (au moins 3 fois par an) est particulièrement intéressant, car il permet un dialogue direct entre le SMTC, les élus communaux et les associations locales. La publicité de ces temps de rencontres est sans doute à améliorer pour que des habitants puissent y participer régulièrement.

Concernant les panels, ils présentent l'intérêt de travailler dans un temps limité, sur un sujet limité, avec un échantillon représentatif de la population. Son implication doit rester très ponctuelle et très limitée et ne doit pas devenir le baromètre du SMTC.

On pourra regretter que le CD de la Métropole n'ait pas été saisi lors de l'élaboration du PDU. Il a su cependant s'auto-saisir en contribuant aux réflexions du Réseau des Conseils de Développement de la Région Grenobloise.

La Métropole a développé depuis quelques années des Comités d'Usagers sur chacune de ses compétences, en complément de la CCSPL qui vient répondre à la réglementation. **Quel instance de concertation pourrait faire office de Comité d'Usagers de la Mobilité : comité de déplacement, CCSPL, ... ? Une instance en plus ?**

Sur cette action, il est prévu un budget d'investissement de 2,9 millions d'€. Quel est le détail de ce budget ?

Action 17.2 : actualiser le compte-déplacements de la métropole

Nous avons beaucoup apprécié la mise en place du Compte Déplacements et sa présentation aux associations d'habitants. On ne peut que regretter l'absence d'actualisation après la première version.

Etant données les réorientations prévues dans ce PDU, la comparaison entre le Compte-Déplacements de 2010 et le futur (2020 ?) sera-t-elle possible ?

Action 17.3 : décliner le PDU via des microPDU à l'échelle de plusieurs communes

On ne peut que se féliciter de la décision de réaliser un micro-PDU sur le plateau de Champagnier. **Il ne faudrait pas cependant que ce soit motif à prendre du retard sur tout ce qui pourrait être engagé pour faciliter les déplacements dans cette zone à très court terme (avant 2020).**

Par ailleurs, quels seront les périmètre pour les micro-PDU (les bassins de vie du Projet Métropolitain 2030?)? Dessinés par qui? suivant quelle procédure ? évolutif ou figé?

AVIS SUR L'ÉVALUATION

Nous n'avons ni le temps, ni les moyens d'étudier les indicateurs proposés et leur pertinence. Or c'est un réel enjeu que les indicateurs proposés permettent de suivre toutes les actions du PDU.

Il nous semble que deux axes sont à étudier, en plus de la proposition du PDU

- **Prévoir une évaluation qualitative du PDU**, plutôt par des enquêtes. En particulier, il n'est pas pertinent de prévoir des indicateurs qualitatifs pour des actions d'accompagnement aux changements de comportement.
- **Partager certains indicateurs à l'échelle du SCoT, avec les territoires voisins**