



12 nov.
2014

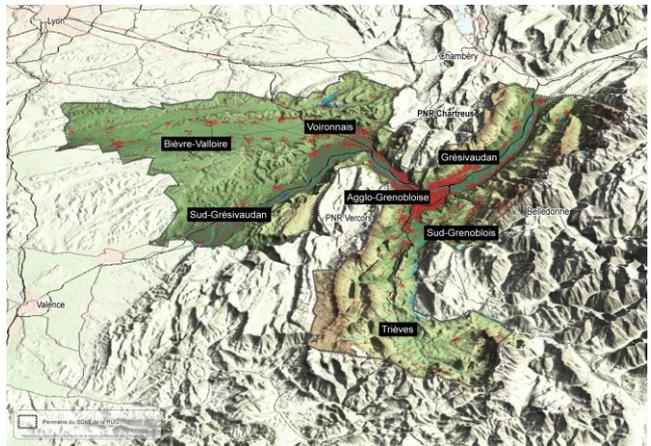
COMMISSION DÉPLACEMENT DU SCOT DE LA RÉGION GRENOBLOISE

Elu référent : Luc Rémond

Le 12 novembre 2014

Voreppe – Hôtel de ville

Vous aider à
concevoir aujourd'hui
les territoires de demain...



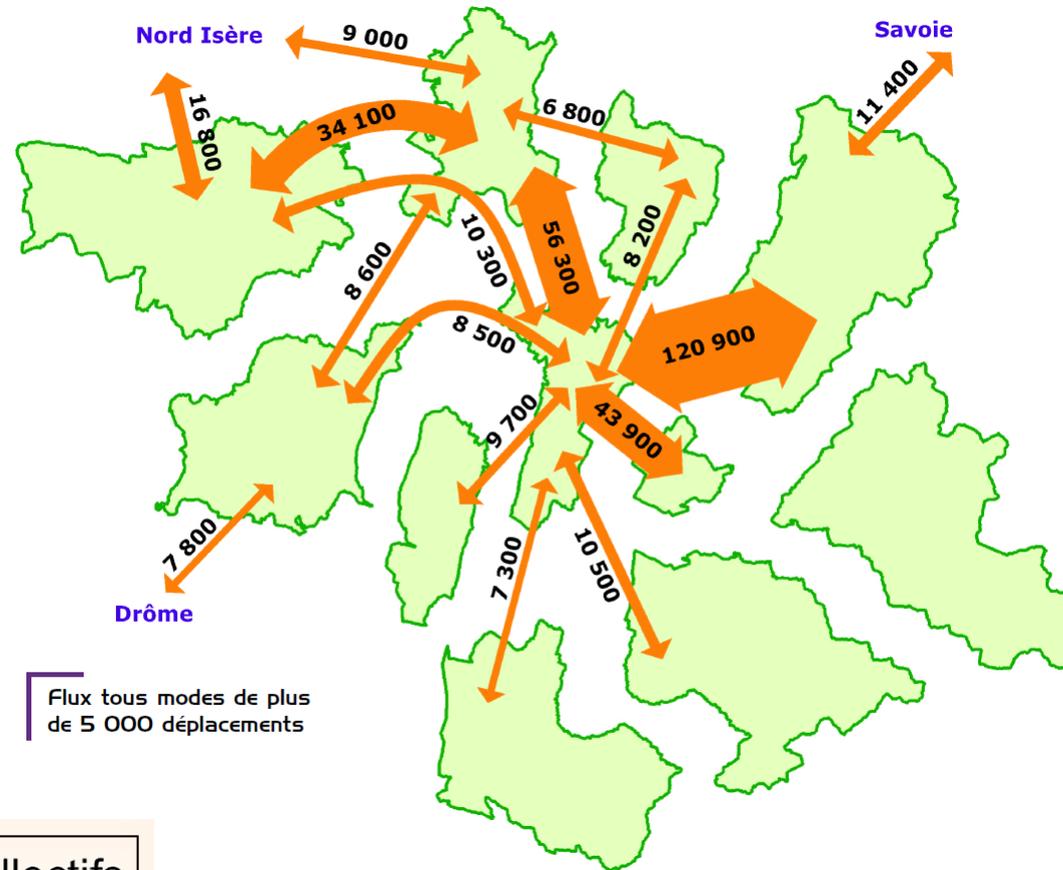
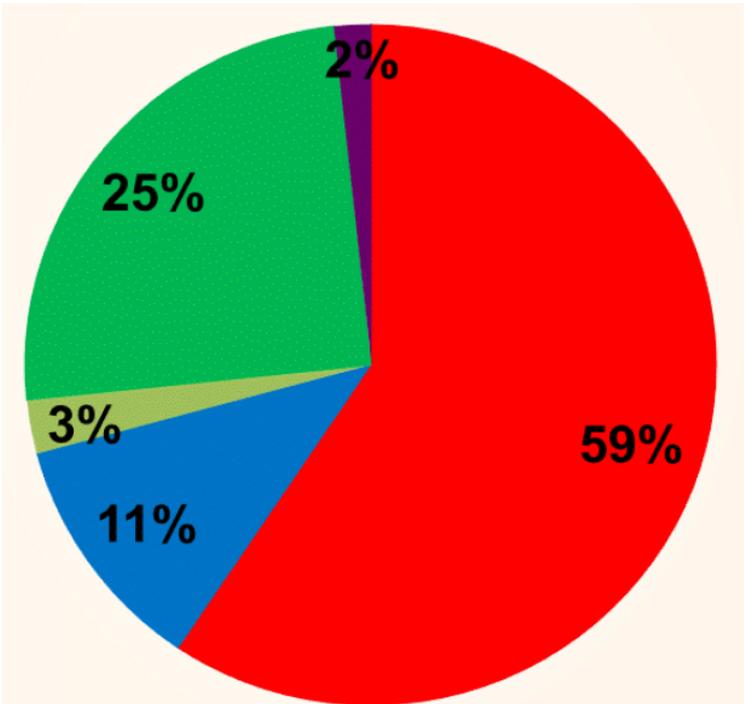
Sommaire de l'intervention

1. Chiffres-clé sur les déplacements à l'échelle de la région grenobloise
2. Point d'actualité sur les évolutions institutionnelles en cours ou envisagées dans le champ de l'organisation des déplacements.
3. Rappel de la philosophie du SCoT : orientations sur les déplacements et l'articulation urbanisme-déplacements.
4. Tour de table :
 - interrogations et attentes
 - sujets prioritaires

CHIFFRES-CLÉ SUR LES DÉPLACEMENTS À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION GRENOBLOISE

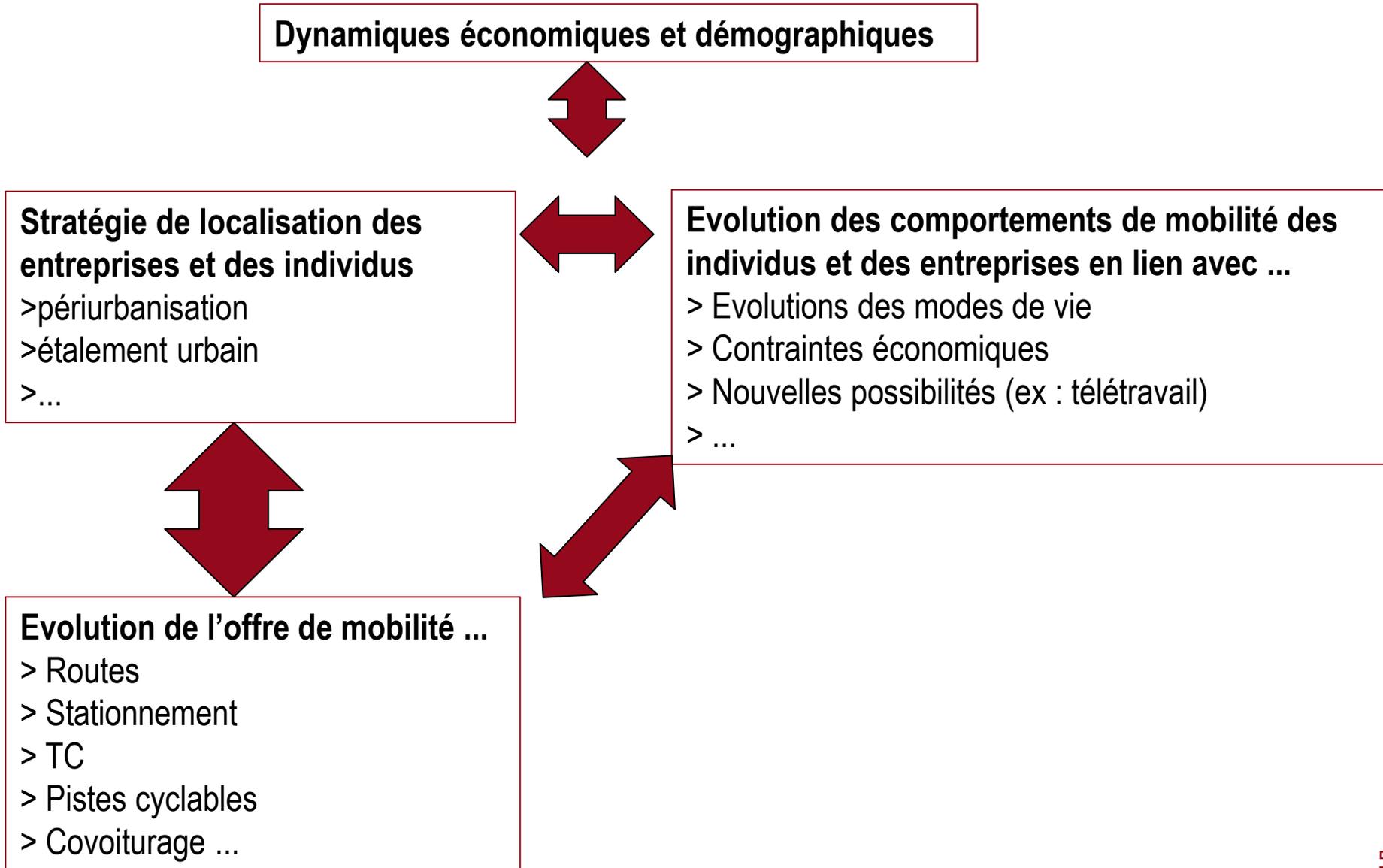
2,9 millions de déplacements quotidiens réalisés par les habitants de la grande région grenobloise en 2010

Déplacements d'échanges tous modes entre les territoires



Source : EMD 2010

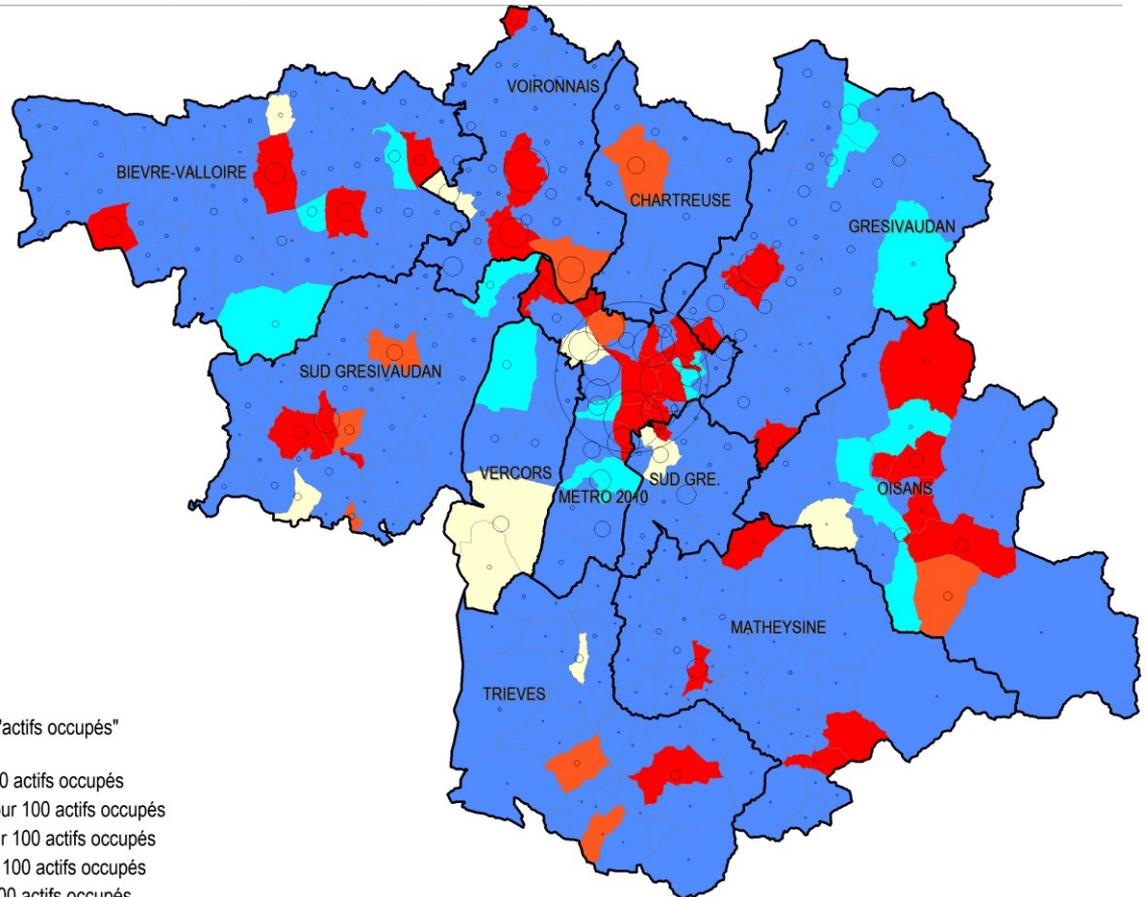
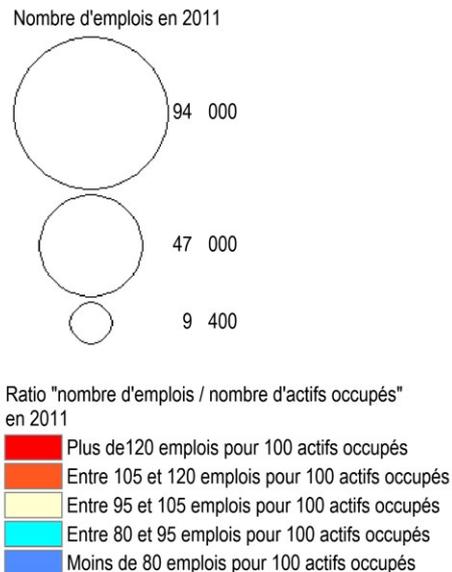
Les déterminants de l'évolution des flux de déplacement



L'emploi est très concentré dans les pôles urbains ...

Nombre d'emplois et ratio "emplois / actifs occupés" en 2011

Les déséquilibres observés reflètent notamment le résultat de presque 50 années de périurbanisation.

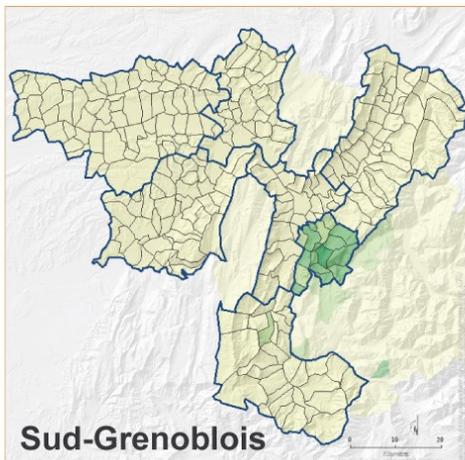
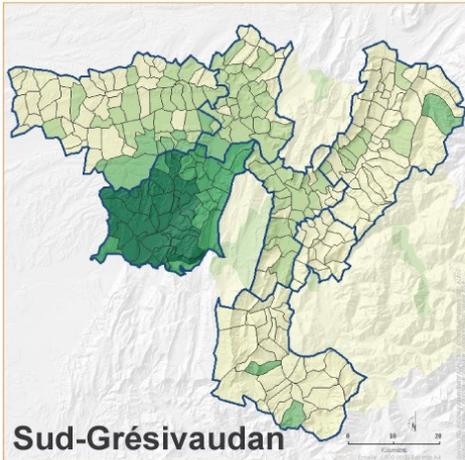
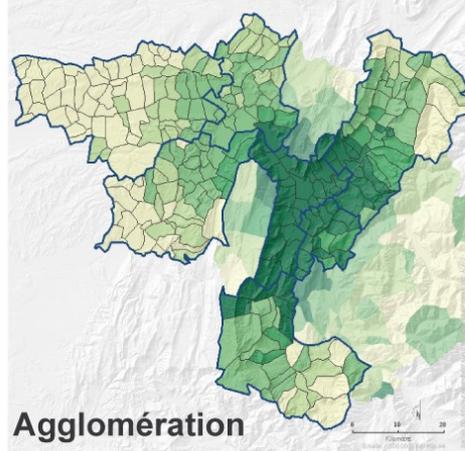
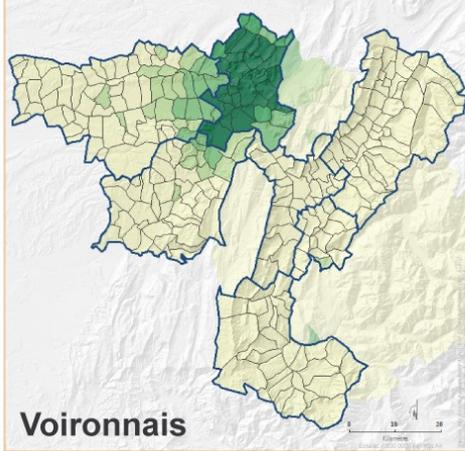
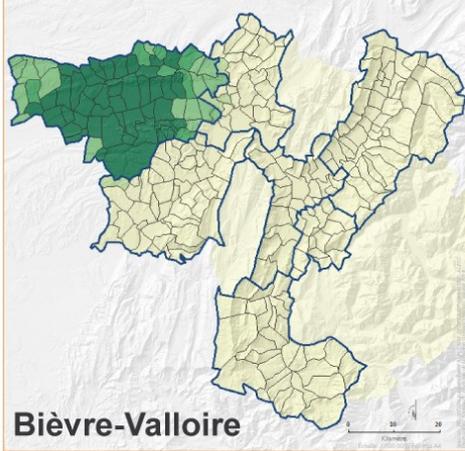


Source IGN BD Topo, INSEE RGP 2011, réalisation AURG novembre 2011

- >En 2011, le « cœur urbain » de la Métro (Grenoble et les communes proches) accueille 58% des emplois de la grande région grenobloise et « seulement » 44% de ses actifs ayant un emploi.
- >En 2011, 43 communes sur 354 accueillent plus d'emplois que d'actifs occupés.



L'aire d'influence des secteurs en termes de migration domicile-travail



Lieu de domicile des actifs travaillant dans chaque secteur : niveaux de rayonnement des secteurs en matière d'emplois.

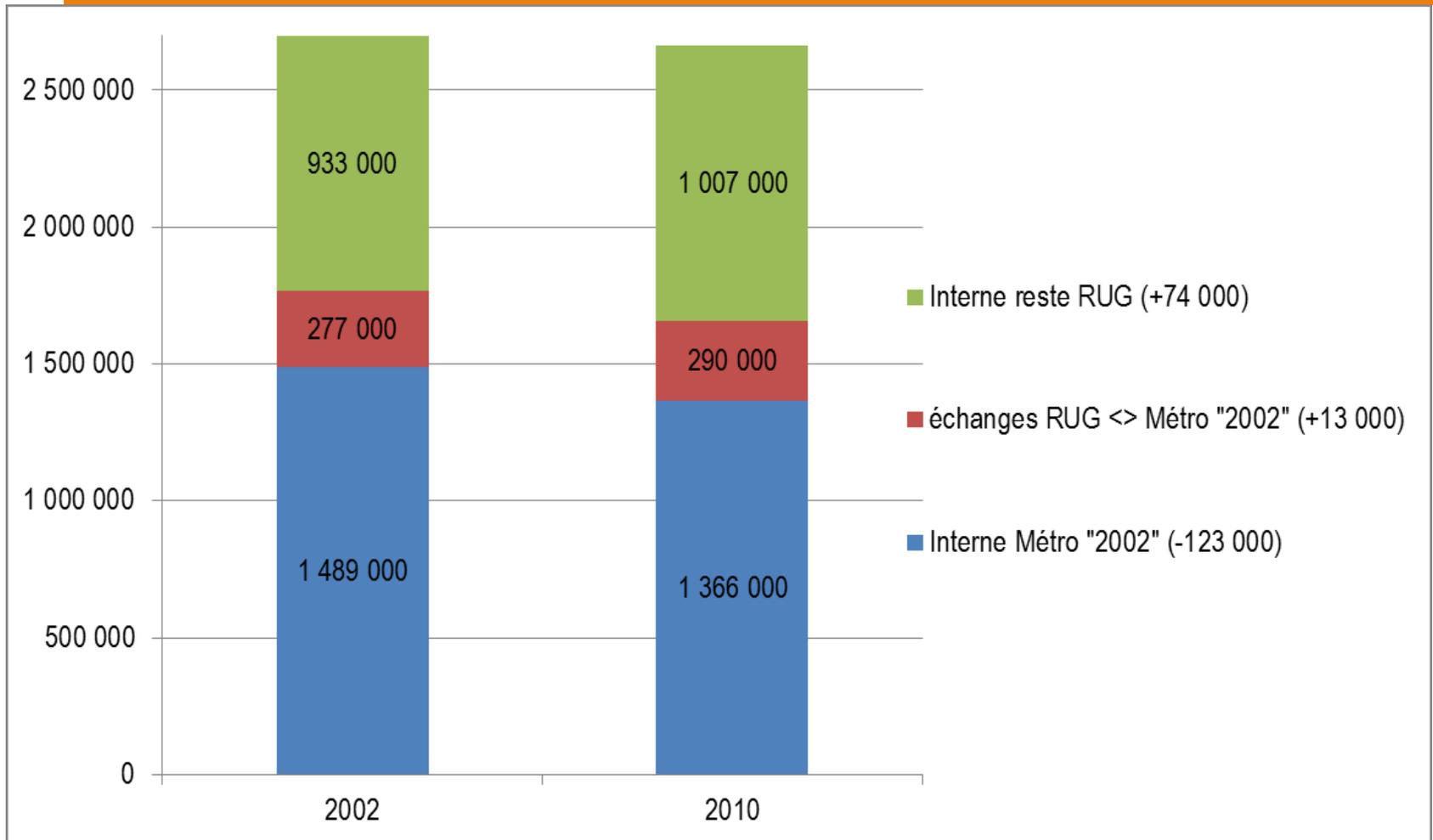
Part des actifs travaillant selon leur lieu de résidence en 2008

-  Plus de 50%
-  Entre 40% et 50%
-  Entre 20% et 40%
-  Entre 10% et 20%
-  Moins de 10%

Source : INSEE RP 2008



Evolution des flux entre 2002 et 2010 (EMD périmètre 2002)



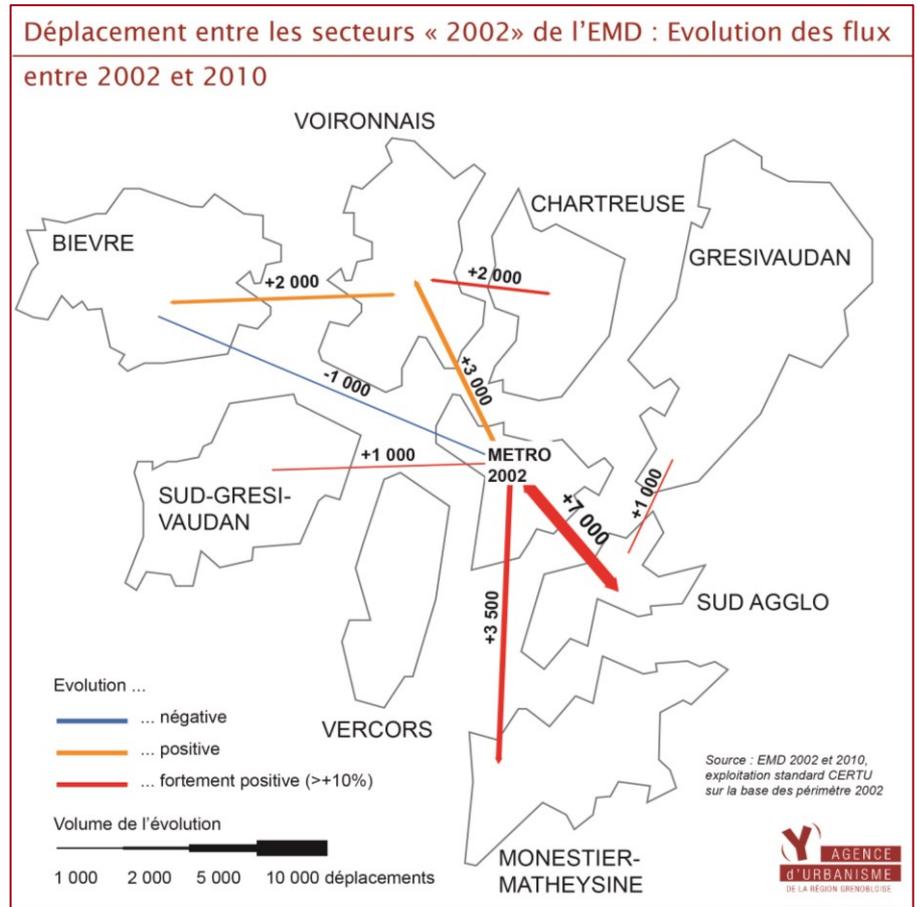
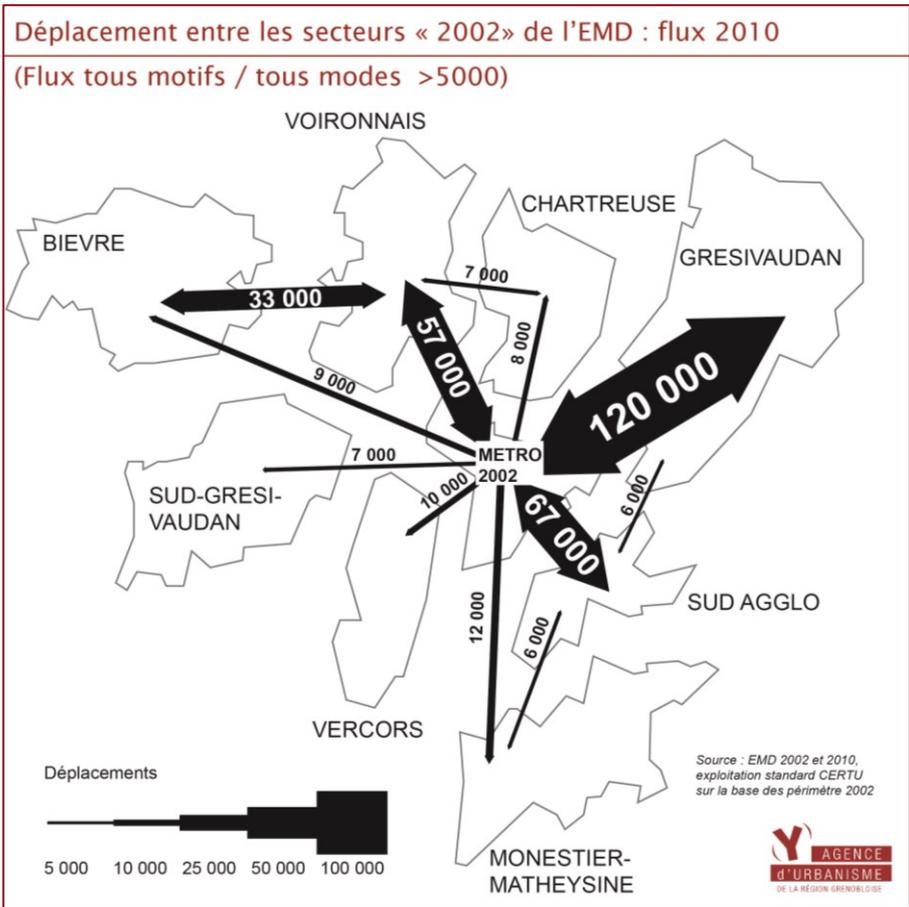
Le nombre de déplacements moyens par personne et par jour est en baisse.

Faible croissance démographique de la Métro 2002 >> nette baisse des déplacements internes à ce secteur

Poursuite de la périurbanisation = **hausse des déplacements hors Métro et en lien avec la Métro.**



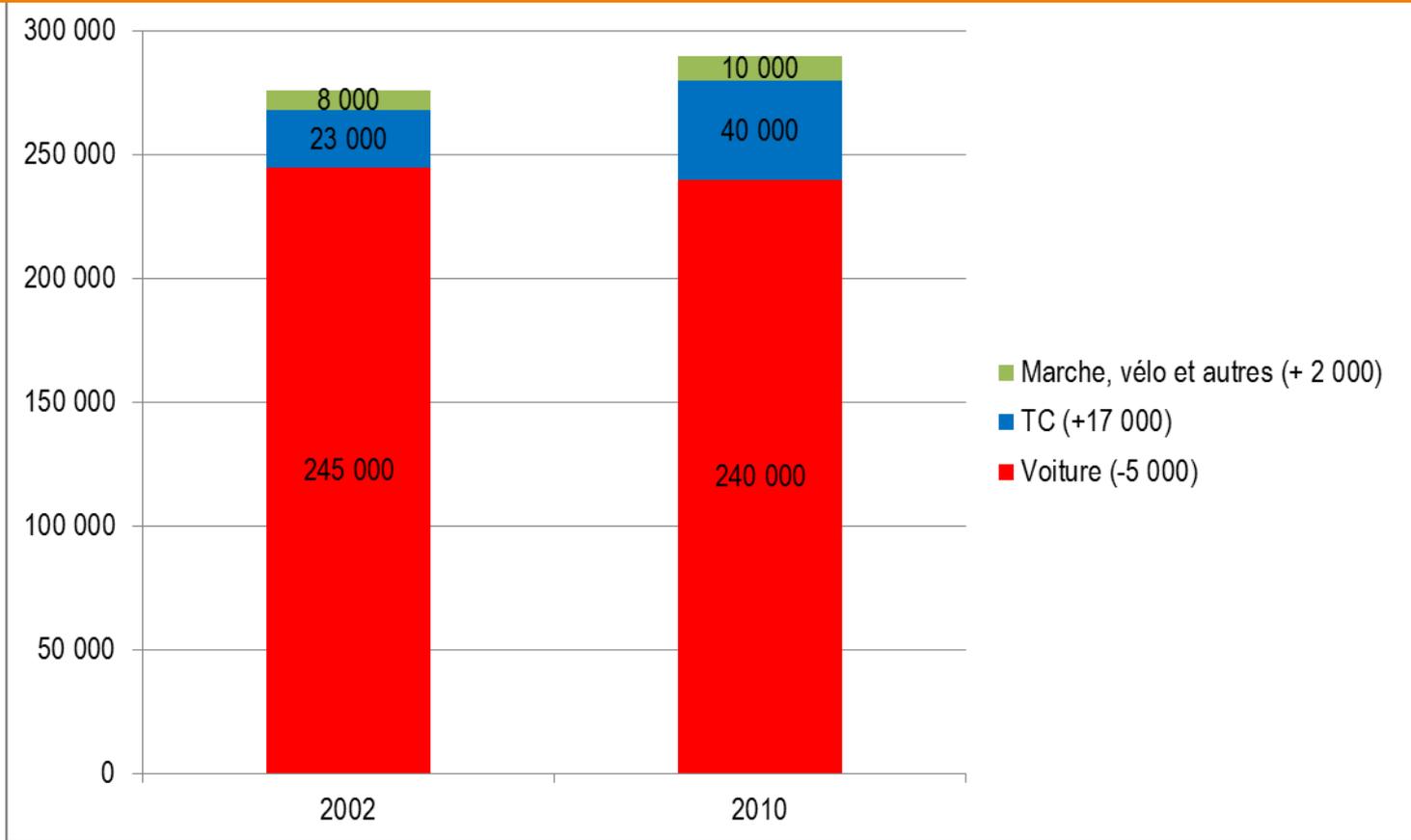
La progression des flux « entre secteurs EMD 2002 et 2010 »



- Le gros des flux inter-secteur se font en lien avec la Métro « périmètre 2002 » et, dans une moindre mesure, entre la Bièvre et le Voironnais.
- La croissance des flux entre la Métro « périmètre 2002 » et le reste de la RUG concerne surtout les territoires du Sud.



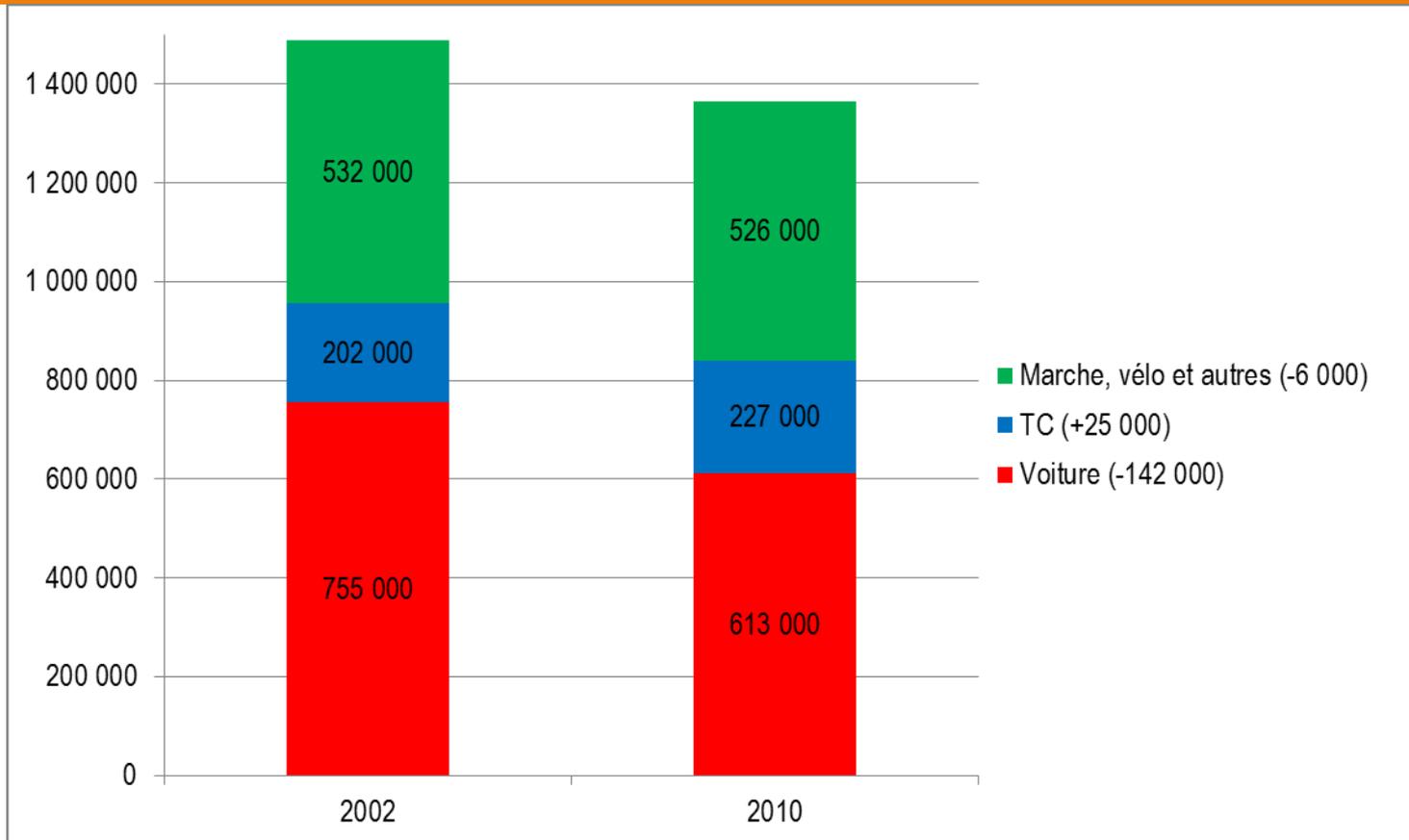
Parts modales : des pratiques et des évolutions contrastées par type de flux > Echanges Reste RUG <-> Métro « 2002 »



Déplacements d'échanges entre Métro « périmètre 2002 » et le reste de la RUG

- > La voiture est prédominante (83% des déplacements en 2010) même si elle stagne.
- > Les TC progressent nettement ... ce qui leur permet d'absorber l'essentiel de la hausse des flux.
- > Les autres modes sont marginaux.

Parts modales : des pratiques et des évolutions contrastées par type de flux > déplacements internes Métro « 2002 »

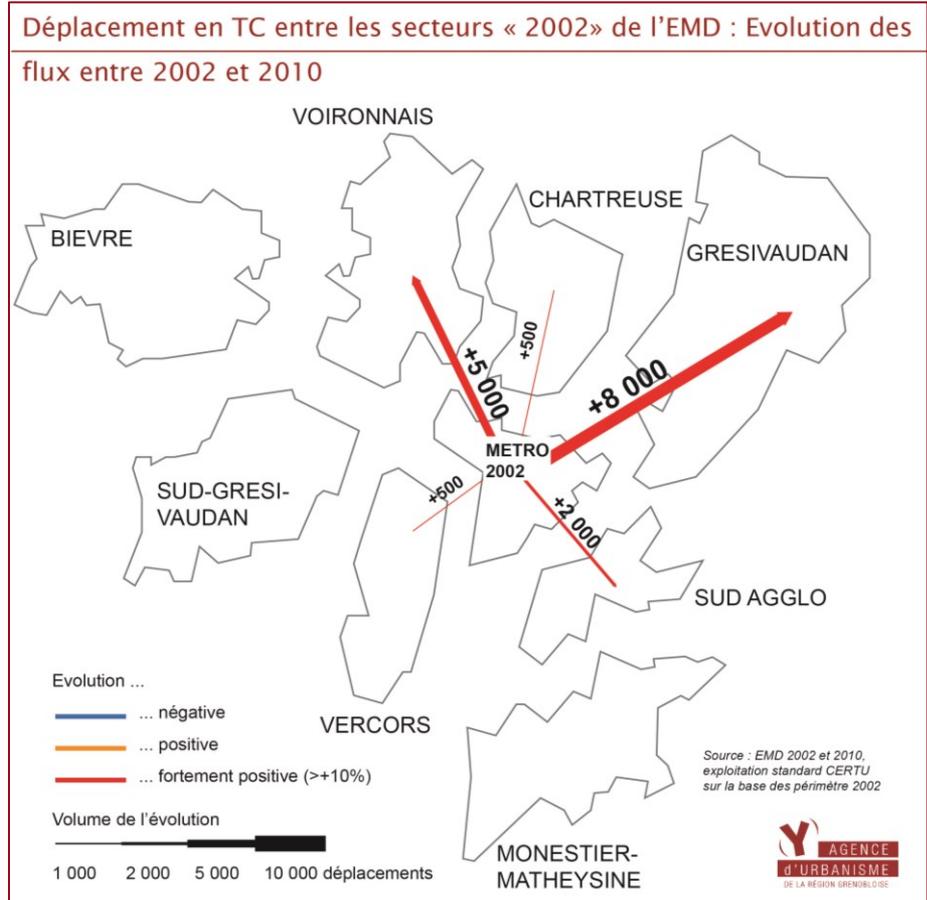
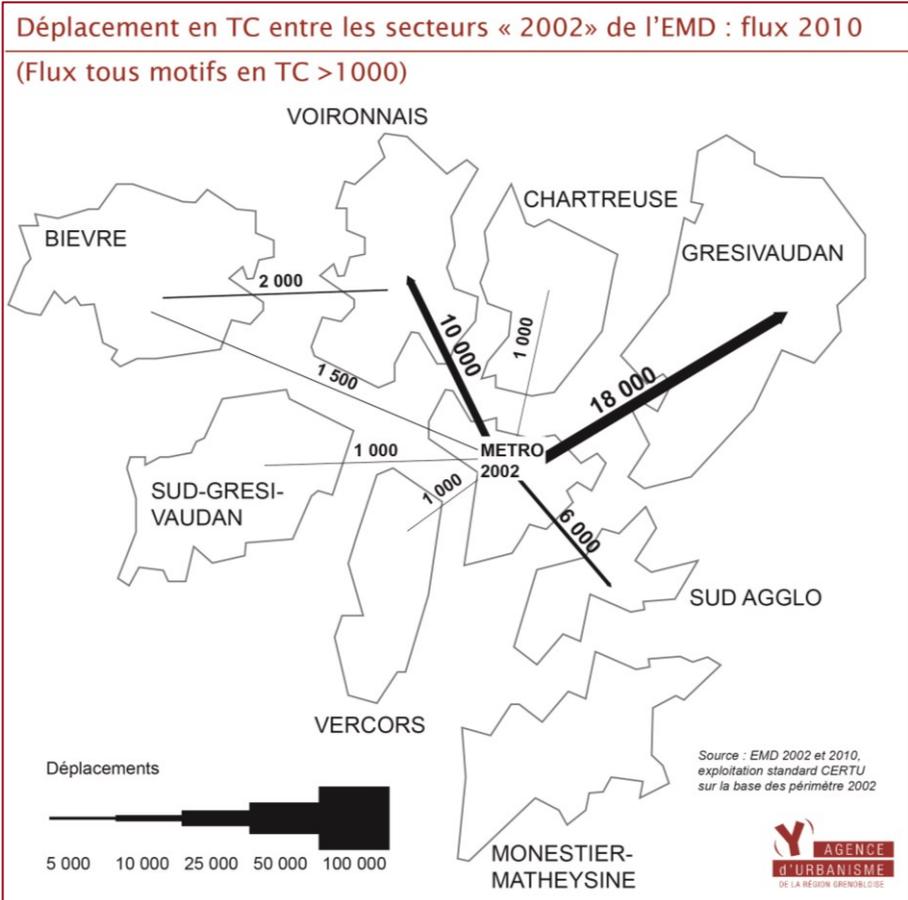


Déplacements internes à la Métro « périmètre 2002 »

- >La voiture ne représentent « que » 45% des déplacements en 2010, elle est en forte baisse depuis 2002.
- >Nette progression des déplacements en transports collectifs.
- >Stagnation des modes actifs : la forte progression du vélo ne compense pas tout à fait l'érosion de la marche.

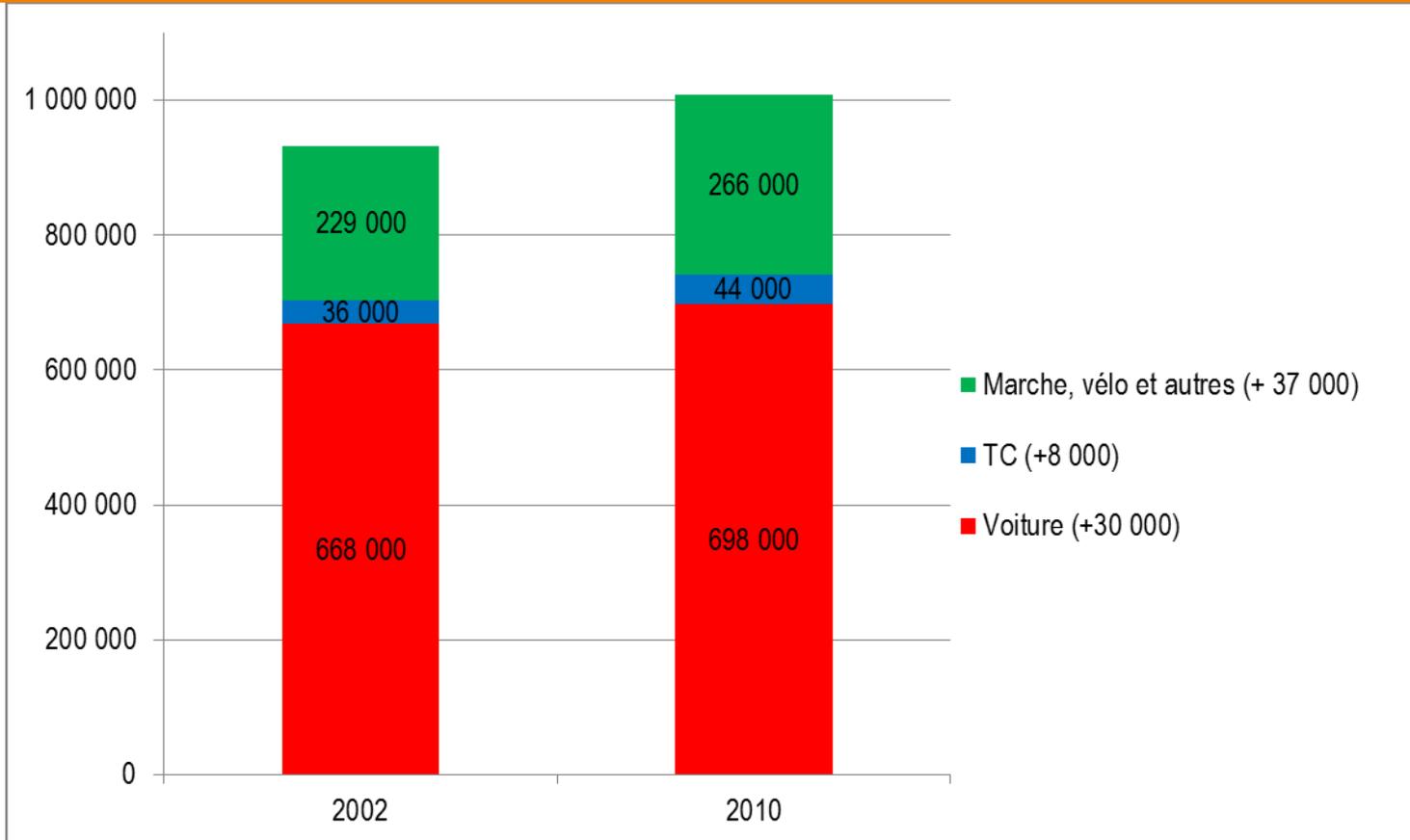


Flux en transports collectifs entre les secteurs EMD 2002 : situation 2010 et évolution 2002 - 2010





Parts modales : des pratiques et des évolutions contrastées par type de flux > Déplacements internes « RUG hors Métro »



Déplacements internes à la RUG « hors Métro »

- >La voiture représente presque 70% des déplacements, sa part baisse légèrement (-2 points)
- >Les TC ont une part très faible (4%)
- >Les autres modes sont essentiellement présents sur les déplacements locaux très courts

POINT D'ACTUALITÉS

- Coopérations entre les AOT de la grande région grenobloise
- Evolutions institutionnelles (loi « NOTRE »)

Points d'actualité

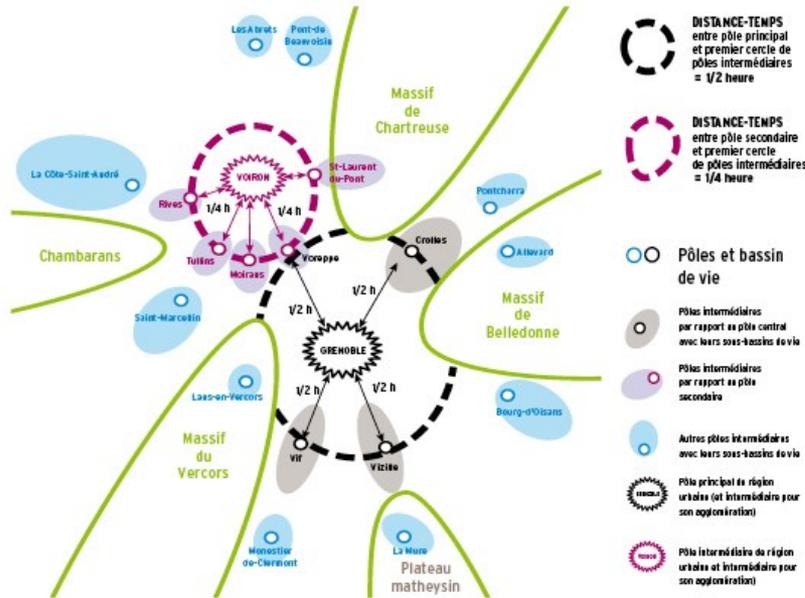
1. Démarche de coopération entre les AOT de la grande région grenobloise > point d'avancement ...

2. Loi NOTRE (*nouvelle organisation territoriale de la république*) > vers un renforcement du rôle de la Région dans l'organisation des déplacements

- La région est déjà autorité organisatrices des TER et des lignes d'autocar régionales
- Elle pourrait devenir autorité organisatrices des lignes d'autocar interurbain actuellement organisée par le Conseil Général (réseau Transisère)
- L'ensemble des routes actuellement départementales pourraient lui être transférées (sauf à l'intérieur des Métropoles si ces dernières souhaitent en assurer la gestion).

LA STRATÉGIE « URBANISME ET DÉPLACEMENTS »
PROPOSÉE PAR LE SCOT

Principes généraux > Deux leviers d'actions (PADD)



Les distances-temps souhaitables à l'horizon 2030 : l'apaisement des vitesses incitera les individus et les entreprises à se localiser différemment et à changer leurs comportements, ce qui permettra de réduire la périurbanisation liée aux pôles urbains principaux et de favoriser les fonctionnements de proximité.

1. Mettre en cohérence urbanisme et déplacement pour réduire à la source l'usage de la voiture et l'allongement des déplacements quotidiens :

- ➔ Rééquilibrage des territoires > tendre vers une meilleure cohérence entre la localisation des emplois, de l'habitat, des commerces et des services à l'échelle de la région grenobloise.
- ➔ Maîtrise de l'étalement urbain et développement privilégié de l'urbanisation dans les secteurs les mieux équipés et/ou bien desservis par les TC.
- ➔ Maîtrise des distances-temps entre les territoires et les pôles pour que chacun d'entre-eux ne soit « ni trop loin, ni trop près » afin de bénéficier de la dynamique de la région grenobloise tout en conservant son autonomie de fonctionnement.

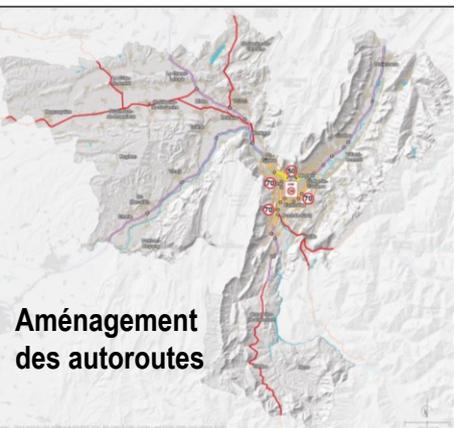
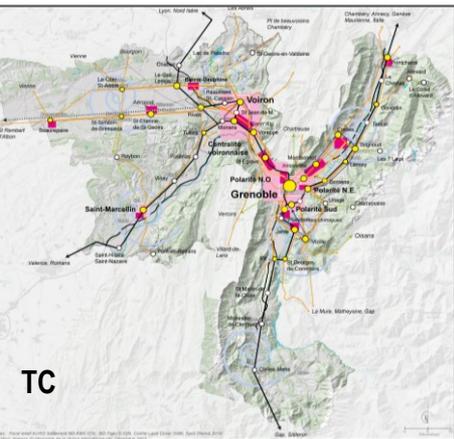
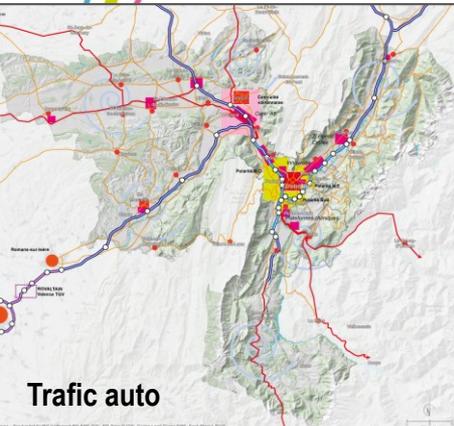
2. Organiser l'offre et les infrastructures de transport pour :

- ➔ Favoriser l'usage des modes de transports alternatifs à l'usage solitaire de la voiture : transports collectifs, covoiturage, marche et vélo (modes actifs).
- ➔ Fiabiliser les temps de parcours en voiture.

Stratégie du PADD pour privilégier équilibre des territoires, ville de proximité et qualité du cadre de vie – **Objectifs à atteindre**

1. Développer la grande **accessibilité** et améliorer les liaisons vers les villes et territoires voisins (...).
2. Améliorer la qualité du **cadre de vie et la santé publique**, en réduisant l'exposition des populations aux nuisances et pollutions liées aux trafics (...).
3. Réduire les **consommations d'énergie** (notamment fossiles) ainsi que les émissions de gaz à effet de serre.
4. Anticiper et **se préparer au renchérissement** probable des coûts d'usage de l'automobile et du camion, ainsi qu'à la raréfaction des ressources pétrolières.
5. **Réduire le trafic automobile** (conformément aux orientations de la loi sur l'air et des lois Grenelle) et favoriser un usage raisonné de la voiture.
6. **Favoriser l'accès de tous**, dans de bonnes conditions, aux ressources (...) nécessaires à l'organisation de la vie quotidienne et à l'intégration sociale (...).
7. Permettre aux **entreprises** de réaliser les échanges (...) nécessaires à leur fonctionnement (...).
8. Améliorer la **fiabilité des temps de parcours** et du système de déplacements quel que soit le mode de transport utilisé.
9. Prendre en compte les **contraintes financières** qui pèsent sur l'État et les collectivités territoriales, ce qui impose une sélectivité accrue (...) pour le développement de l'offre de déplacements.

Orientations générales du DOO



Les politiques des collectivités viseront à créer les conditions favorables :

1. A la réduction du trafic automobile, en priorité pour les déplacements liés :

- au cœur de l'agglomération grenobloise, centre-ville de Grenoble et polarités relais ;
- à la ville-centre de Voiron, son espace aggloméré et pôles de centralité ;
- à la ville-centre de Saint-Marcellin et son espace aggloméré ;
- aux grands pôles d'activité.

2. Au renforcement des dessertes en TC pour assurer les liaisons entre et vers les principaux pôles d'emplois, d'équipements, de commerces et de services, pôles touristiques.

3. A l'amélioration des conditions de déplacement et à la fiabilisation des temps de parcours en voiture et en TC tout en s'inscrivant dans l'objectif d'une maîtrise des distances-temps afin que les territoires et les pôles soient « ni trop près, ni trop loin » de leurs voisins.

Sommaire du « volet déplacement » (Partie 4)

- Organiser l'offre et développer l'usage des TC
- Inciter à l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité
- Maîtriser le développement de l'offre routière, fiabiliser les temps de trajet et réduire le trafic automobile
- Favoriser l'usage des modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises
- La cohérence urbanisme-déplacement est intégrée dans la partie 5.2.2., « Intensifier les espaces préférentiels de développement et les espaces à proximité des arrêts de transport collectifs ».



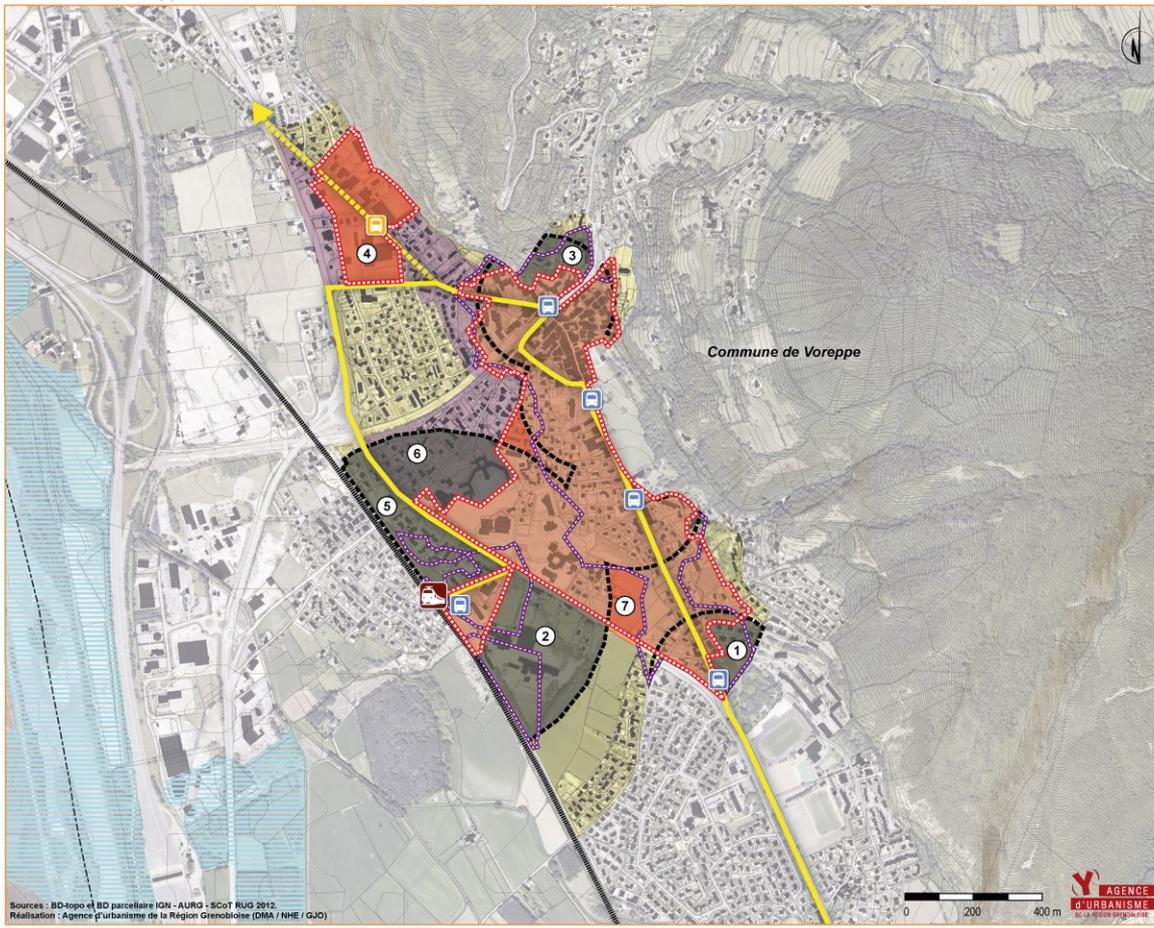
Intensification urbaine autour des TC > orientation et objectif

Orientation : ... Permettre une intensification urbaine dans les « espaces préférentiels de développement » (...) particulièrement autour des arrêts TC pour accueillir en priorité de l'habitat, des services à la personne et des commerces (...), des équipements fortement générateurs de trafic, des bureaux, ...

Fuseau d'intensification autour des arrêts de TC les mieux desservis
Commune de Voreppe

Version 22 Mars 2013

Schéma de Secteur du Voroennais
DOO Déplacement



LEGENDE

- Espace préférentiel de développement des communes (ville-centre, pôle principal, pôle d'appui)
- Espace préférentiel de développement projet de PLU de Voreppe
- > **Points d'arrêts et gares autour desquels s'applique la règle de densité minimale des constructions neuves**
 - Gare desservie par au moins deux trains en heure de pointe et dans chaque sens (500m ou 10 min de marche)
 - Arrêt de bus ou de car (200m ou 5min de marche)
- > **Lignes de bus ou de car circulant au-moins toutes les 20 minutes dans chaque sens à l'heure de pointe**
 - Lignes Transisère (Express 2)
- > **Contraintes à prendre en compte pour ajuster le périmètre**
 - Zones humides
- > **Projets pouvant impacter la définition du fuseau d'intensification**
 - Prolongement de l'Express 1 en direction de Centr'Alp et suppression de la desserte de la gare TER.
 - Nouvel arrêt pouvant être envisagé dans le cadre de ce prolongement
- > **Fuseau d'intensification urbaine théorique**
 - Fuseau d'intensification théorique des 500 ou 200 mètres compris dans l'espace préférentiel du développement
 - Fuseau d'intensification théorique 3,5 kilomètres / heure + temps (marche à pied) compris dans l'espace préférentiel du développement
- > **Fuseau d'intensification après rencontre communale**
 - Fuseau d'intensification proposé par le SDS du Pays Voroennais
 - Secteurs retirés du fuseau d'intensification par rapport au périmètre théorique du SCOT de la RUG.
 - Secteurs ajoutés au fuseau d'intensification par rapport au périmètre théorique du SCOT de la RUG.
- ① Liste des justifications (Cf. document Word)

Objectif :

>Le SCOT fixe une **densité minimale** des constructions pour les tènements situés dans « l'espace préférentiel de développement » et situés à proximité des gares / des arrêts de tram / de car ou de bus les mieux desservis.

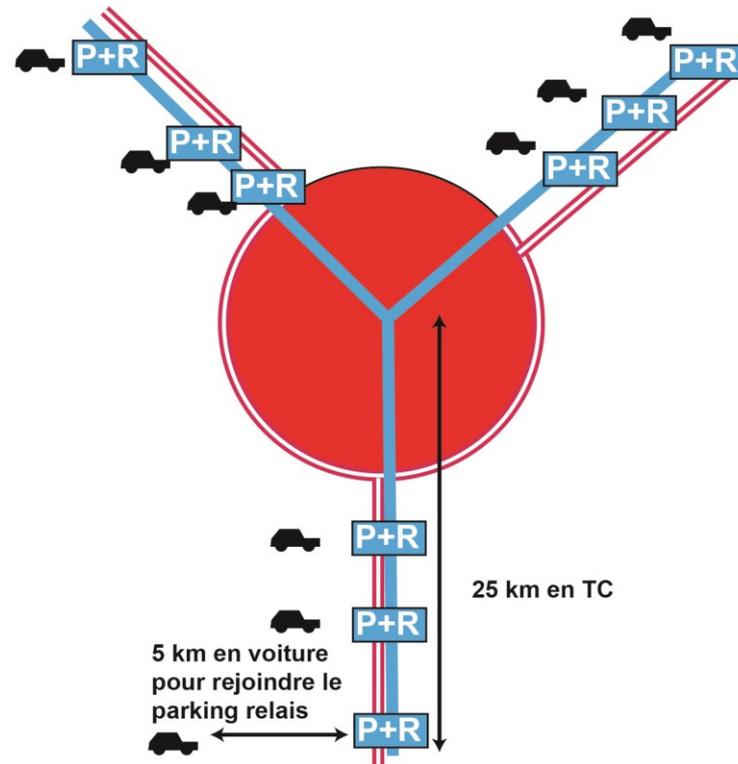
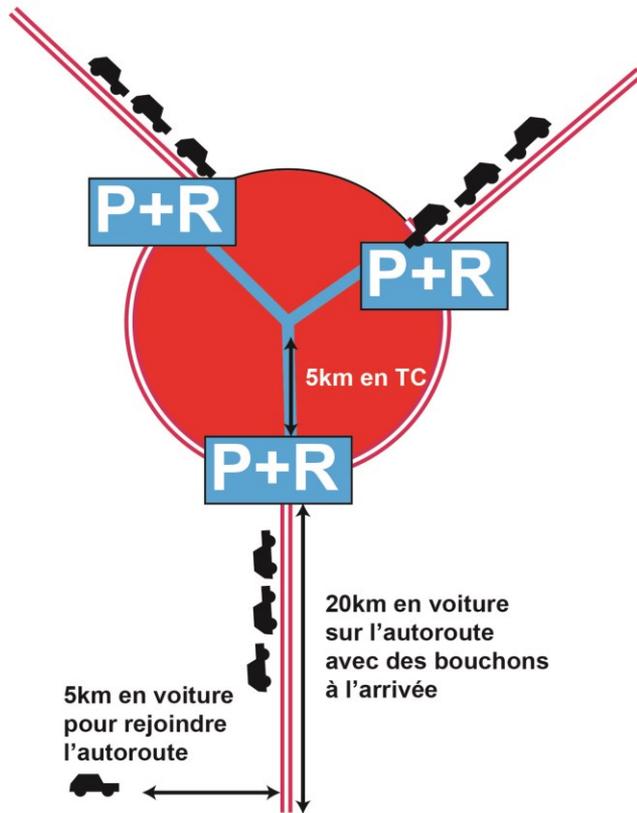
>Cette densité minimale s'applique pour les opérations à dominante habitat.

>Le PLU peut adapter le **périmètre proposé par le SCOT** au regard des enjeux locaux.

Sources : BD-topo et BD-parcellaire IGN - AURG - SCOT RUG 2012
Réalisation : Agence d'urbanisme de la Région Grand-Est (DMA / NHE / GJO)

Parkings-relais > orientations

SCHEMA EXPLICATIF SUR LE CONCEPT D'IMPLANTATION DES PARKINGS RELAIS PROPOSE PAR LE SCoT DE LA REGION GRENOBLOISE



La «concentration» des parkings relais aux limites de la zone urbaine dense ne règle pas la question des bouchons pour arriver vers cette dernière.
Par ailleurs, cette solution ne réduit le trafic automobile que sur les derniers kilomètres.

C'est pourquoi le SCoT préconise de localiser les parkings relais au plus près des populations à desservir, autour des points d'arrêts des lignes métropolitaines structurantes de transport collectifs.
Cela permet aux usagers de limiter autant que faire se peut la distance parcourue en voiture et de parcourir le plus de km possible en TC

Marchandises et logistique > orientations

Souhait de faciliter la réorganisation des chaînes logistiques qui pourra être induite par la hausse prévisible des coûts de l'énergie et du transport routier et réduire le trafic poids lourds (...), en particulier dans les zones urbanisées (...).

Pour cela, les collectivités territoriales et les documents de planification, de programmation et d'urbanisme locaux veilleront notamment à :

- Maîtriser le développement des plateformes logistiques en répondant en priorité aux besoins liés à l'approvisionnement du territoire et au fonctionnement des entreprises de la région grenobloise (...).
- Favoriser les actions visant à transférer sur le rail, le câble et les oléoducs existants, les transports de marchandises, de matériaux et de déchets.
- Préserver des espaces susceptibles d'accueillir des fonctions logistiques localisées près des voies ferrées (...)
- Maintenir les emprises des embranchements particuliers ferroviaires e(...) prévoir la possibilité d'aménager de nouveaux embranchements particuliers (...).
- Définir une stratégie à l'échelle de la région grenobloise pour le transport de marchandises et la logistique urbaine (...).
- Prendre en compte le transport de matières dangereuses en cohérence avec les objectifs concernant les risques technologiques [partie 2, section 3.5. du DOO].

TOUR DE TABLE

- Interrogations et attentes concernant le rôle de la commission
- Sujets prioritaires à traiter dans le cadre de la mise en œuvre des volets déplacements et articulation urbanisme-déplacement du SCoT.