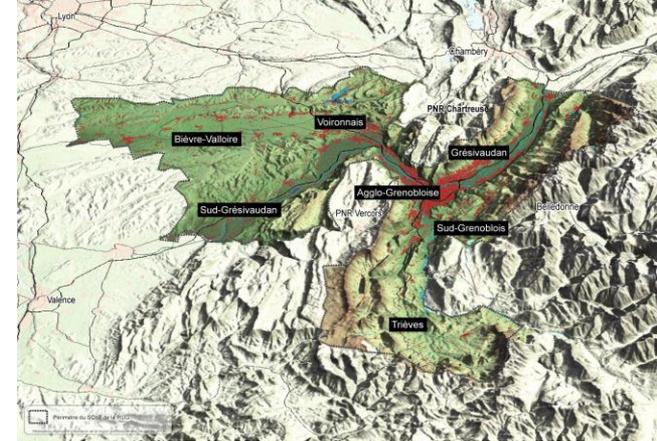




Vous aider à concevoir aujourd'hui les territoires de demain...



10 mars 2015



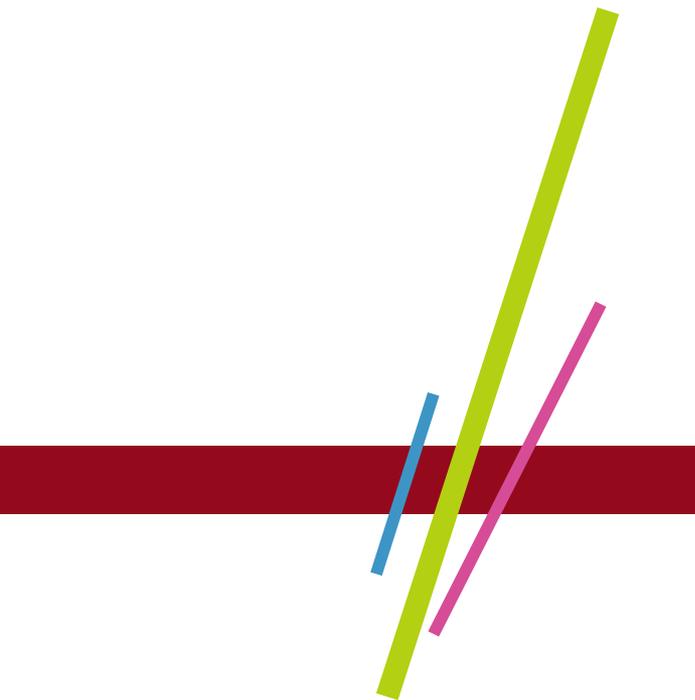
# COMMISSION DÉPLACEMENT DU SCOT DE LA RÉGION GRENOBLOISE

- Elu référent : Luc Rémond
- Le 10 mars 2015
- Voreppe – Hôtel de ville

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE  
**SCOT 2030**  
DE LA RÉGION URBAINE DE GRENOBLE

# Sommaire de l'intervention

1. Point d'actualité sur les déplacements dans la RUG et dossier documentaire
2. **Logistique :**
  - Objectifs
  - Modalités de déroulement du travail
3. **Covoiturage et parkings-relais**
  - problématique,
  - retours sur des expériences en cours,
  - point d'avancement sur le diagnostic,
  - échanges sur la suite des travaux



# POINTS D'ACTUALITÉ

ACTUALITÉ LÉGISLATIVE

ACTUALITÉ LOCALE

DOSSIER DOCUMENTAIRE

# ACTUALITÉ LÉGISLATIVE

---

## Loi sur la transition énergétique et la croissance verte (1/3)

Les citations du projet de loi relatif à la transition énergétique pour une croissance verte font référence au projet de loi adopté en première lecture par l'Assemblée Nationale le 14 octobre 2014 et complété par les propositions issues des commissions de travail du Sénat dans sa version du 28 janvier 2015. Il sera discuté en première lecture par le Sénat le 10 février 2015.

- **Concernant le développement de l'usage des modes actifs (article 10)**
  - « *Le développement et la diffusion de l'usage du vélo et des mobilités non motorisées constituent une priorité au regard des exigences de la transition énergétique et impliquent une politique de déploiement d'infrastructures dédiées (...)* ».
  
- **Concernant la création de « plans de mobilité en milieu rural » (article 14 Ter)**
  - « *Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique (...). Le plan de mobilité rurale est élaboré à l'initiative d'un établissement public [en charge d'un SCoT] ou, à défaut, par un pôle d'équilibre territorial et rural. Le plan couvre tout ou partie du territoire de l'établissement public qui l'élabore* ».

## Loi sur la transition énergétique et la croissance verte (2/3)

- **Concernant le développement du covoiturage (article 14) :**
  - « Les entreprises d'au moins 250 salariés et les collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage (...). Les AOT, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, établissent un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter cette pratique. »
  - « Dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation, les véhicules particuliers utilisés en covoiturage peuvent bénéficier de conditions de circulation privilégiées »
  
- **Concernant la création de voies réservées pour les TC et/ou le covoiturage sur autoroute ou route nationale (article 14 quater)**
  - « Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et les routes nationales comportant au moins trois voies et traversant ou menant vers une métropole, une de ces voies aux transports en commun, aux taxis, à l'autopartage et au covoiturage lorsque le véhicule est occupé par au moins deux personnes. Ce rapport évalue également l'opportunité d'autoriser la circulation des transports en commun sur les bandes d'arrêt d'urgence aux heures de pointe (...) »

## Loi sur la transition énergétique et la croissance verte (3/3)

- **Concernant le pouvoir de police du maire en matière de fixation des vitesses de circulation (article 12 ter)**
  - « Sans préjudice de l'article L. 2213-1 [du Code Général des Collectivités Territoriales], le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières ou de mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports ou de protection de l'environnement. »
- **Concernant la mise en place de zones à circulation restreintes pour lutter contre la pollution (article 13)**
  - « Pour lutter contre la pollution atmosphérique, des zones à circulation restreinte peuvent être créées dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, (...) par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, sur tout ou partie du territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale ».
- **Concernant le développement des bornes de recharge des véhicules électriques (article 10)**
  - « La France se fixe comme objectif l'installation, d'ici à 2030, d'au moins sept millions de points de charge installés sur les places de stationnement des ensembles d'habitations, d'autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public ou des emplacements réservés aux professionnels »

# ACTUALITÉS LOCALES

## Actualités locale : les projets inscrits au CPER (contrat de projet Etat-Région) 2015-2020 (1/2)

### >Ferroviaire

- Régénération (= remise en état) de la ligne Grenoble – Veyne – Gap (76 M€)
- Amélioration de la qualité de service et de l'intermodalité sur l'étoile ferroviaire grenobloise (21,1 M€) :
  - >création d'une voie à quai supplémentaire en gare de Grenoble
  - >déplacement de la halte ferroviaire de Pont-de-Claix
  - >réouverture de la halte ferroviaire de Domène
  - >études
- Amélioration de la ligne Grenoble – Lyon : création d'une nouvelle voie en gare de St André le Gaz (20 M€)
- Mise en accessibilité des gares (50 M€ à l'échelle de l'Isère)
- Accès ferroviaire au tunnel Lyon – Turin (12M€ à l'échelle de l'Isère, principalement pour acquisitions foncières)

## Actualités locale : les projets inscrits au CPER (contrat de projet Etat-Région) 2015-2020 (2/2)

### >Routier

- Aménagement de l'échangeur du Rondeau
- Etudes sur l'aménagement de la RN85 entre Pont-de-Claix et Corps (1M€)

### >Transports collectifs urbains

- Transport par câble : liaison La Poya – Presqu'île – Saint-Martin-le-Vinoux

## Actualités locale : autres points

**> Point d'avancement sur la grande AOT (M. Luc Rémond)**

- > Présentation du travail du réseau des conseils locaux de développement**
  - « Formation – action » sur l'organisation et la gouvernance des déplacements dans la grande région grenobloise

# PRÉSENTATION DU DOSSIER DOCUMENTAIRE REMIS AUX PARTICIPANTS

---

## Dossier documentaire

- Chiffres clés de l'observatoire des déplacements,
- Fiches territoriales EMD,
- Newsletters et lettres « échanges » de l'observatoire des déplacements
- Travaux « plateforme des temps » sur le différentiel de trafic heure par heure entre un jour ouvré scolaire et un jour ouvré d'août



# FONCTIONNEMENT DE LA LOGISTIQUE

ECHANGES SUR LE LANCEMENT D'UNE DÉMARCHE À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION GRENOBLOISE



## Rappel des orientations du SCoT sur la logistique

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]. »

# Quelques constat qui restent à approfondir

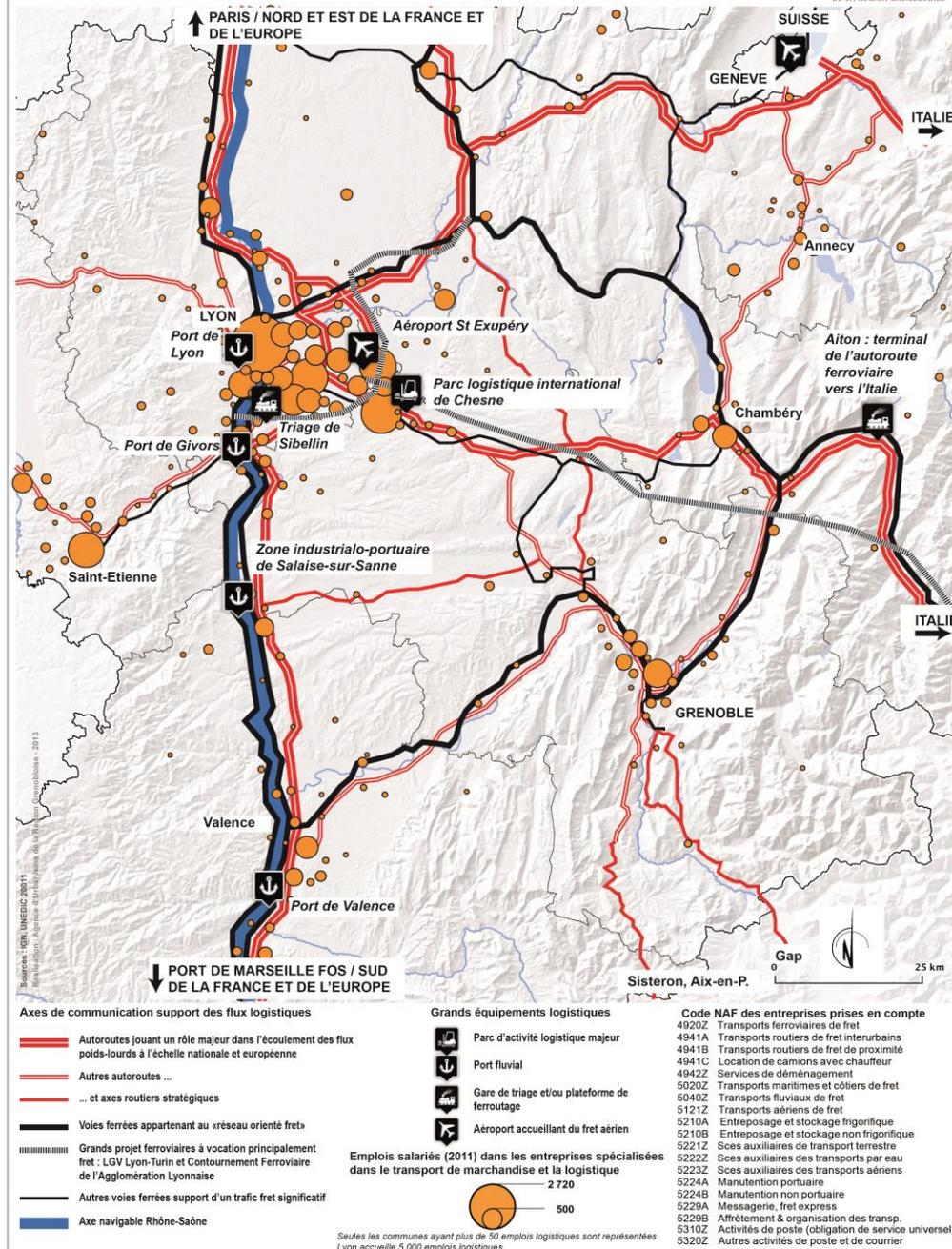
## > La RUG se situe à proximité de pôles et corridors logistiques de dimension internationale :

- L'approvisionnement de la région grenobloise s'organise principalement à partir des grandes plateformes logistiques de la région urbaine lyonnaise et de la vallée du Rhône.
- Les transports de marchandise, la logistique, le courrier et la messagerie ne représentent « que » 2,3% des emplois salariés privés de la RUG contre 3,4% en Rhône-Alpes.

## > Les activités logistiques implantées dans la RUG sont très articulées au tissu économique local :

Dans la RUG, plus de la moitié des 17 000 emplois liés au transport de marchandise, à la logistique, au courrier et à la messagerie sont offerts dans des entreprises qui ne sont pas spécialisées dans ces activités : industrie (ex : base logistique de Caterpillar au Versoud), commerces (ex : base logistique de King Jouet à Rives), etc. ...

## La région grenobloise dans son environnement logistique



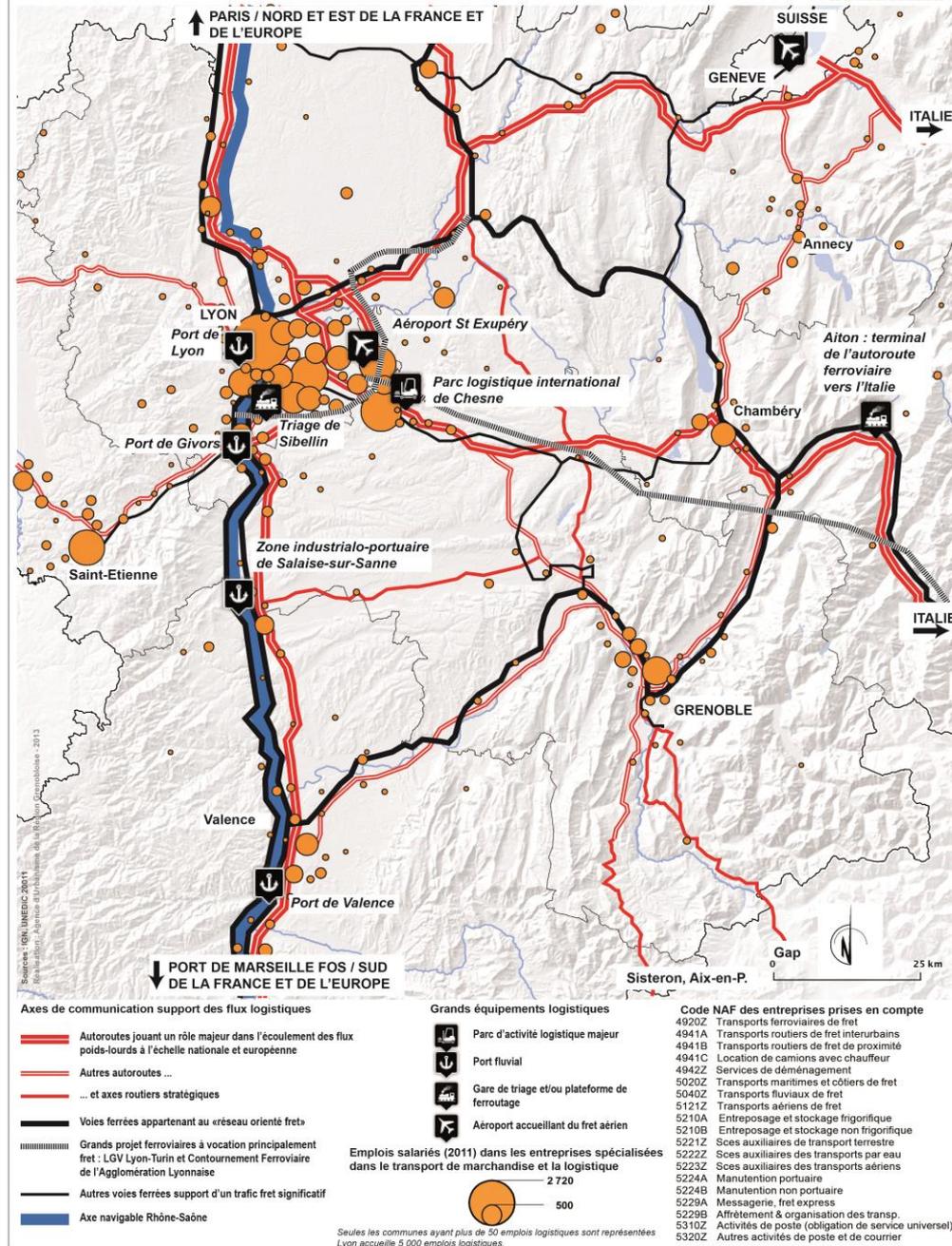
# Quelques constat qui restent à approfondir

> Historiquement, les entreprises spécialisées dans le transport et la logistique sont localisées notamment au nord-ouest de l'agglomération et de la région grenobloise, en lien avec la proximité des axes de communication vers la région lyonnaise, le Nord Isère et la vallée du Rhône.

> Cependant, les logiques d'implantation et de développement des activités logistiques sont en évolution :

- Au nord-ouest : des relocalisation d'activité qui cherchent à s'agrandir et/ou à s'éloigner du cœur dense de l'agglomération et un développement de nouvelles activités (base de King-Jouet).
- Au Nord-Est (Grésivaudan) : un développement significatif des activités logistiques depuis 10 ans en lien avec l'activité économique / industrielle de l'agglomération et de la région grenobloise, mais aussi en lien avec son approvisionnement (base logistique de Leadl à Pontcharra).

## La région grenobloise dans son environnement logistique



## Une grande diversité de besoins à satisfaire ...

*Bilan des entretiens et séminaires organisés par la Métro en lien avec la préparation de son « plan d'action pour une logistique urbaine durable »*

**>L'approvisionnement des commerces**, avec une double logique

- *Commerces rattachés à un groupe de distribution > approvisionnement généralement organisé à partir de plateformes logistiques*
- *Commerces indépendants > approvisionnement généralement organisé de façon autonome*

**> L'essor de la messagerie et des livraisons ...**

*... notamment auprès des particuliers en lien avec l'essor du e-commerce*

**>De nombreux besoins spécifiques**

- Les groupes locaux de distribution (King-Jouet, Go-sport, ...) et de e-commerce (spartoo, photoweb, ...)
- Les industries, avec des problématiques particulières selon l'activité (plateformes chimiques, caterpillar, Ferropem, ...)
- Les artisans et professionnels du BTP
- L'approvisionnement des grands équipements (ex. du CHU qui a sa plateforme logistique à Domène)
- Le transport des déchets
- Le transport des matériaux de construction / les flux liés aux carrières...

## Des problématiques identifiées par les acteurs ...

*Bilan des entretiens et séminaires organisés par la Métro en lien avec la préparation de son « plan d'action pour une logistique urbaine durable »*

### > **Comment améliorer le fonctionnement logistique au service de la compétitivité économique du territoire ?**

- Comment atténuer les phénomènes de congestion et aider les acteurs à s'y adapter ?
- Comment mieux organiser les livraisons dans les centralités ?
- Comment harmoniser les réglementations de circulation des poids-lourds et de livraisons ?
- Comment répondre aux attentes spécifiques des principaux industriels de l'agglomération et de la région grenobloise ?

### > **Comment réduire les impacts environnementaux des transports de marchandise ?**

*Ainsi, les transports de marchandise représentent environ :*

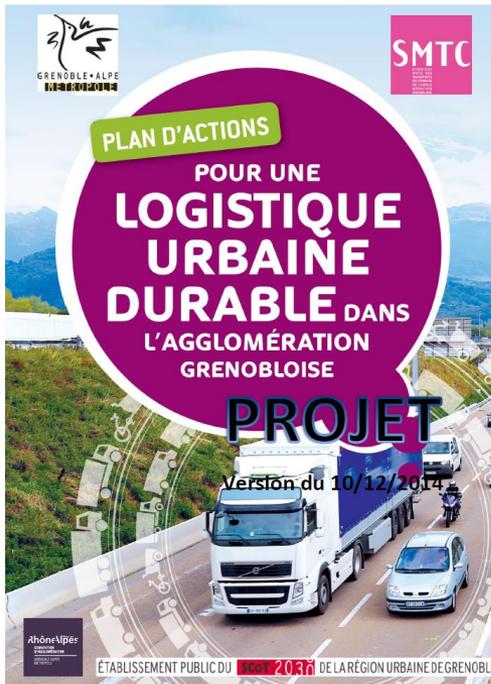
- 35% de la consommation d'énergie et des émissions de GES liées aux transports dans la Métro
- 19% des émissions de PM10 et 45% des émissions de NOx liées aux transports dans le SCoT
- 2 à 8% du nombre de véhicules en circulation sur les principaux axes de la région grenobloise

### > **Comment mieux articuler la logistique, l'urbanisme et l'aménagement du territoire ?**

- *Les professionnels en recherche d'implantation soulignent notamment qu'ils peuvent avoir du mal à trouver des sites adaptés > enjeu de réfléchir à un « schéma » des zones d'activité logistiques (existantes ou en projet) ?*

### > **Comment consolider la coopération entre les acteurs impliqués dans le fonctionnement du système logistique local ?**

## Le « plan d'action pour une logistique urbaine durable » porté par la Métro ...



*Ce plan sera signé par les principaux acteurs publics et privés le 29 janvier 2015. L'EP-SCoT fera partie des signataires.*

**16 actions** pour partager une feuille de route commune, intégrer les fonctions logistiques dans l'aménagement de la ville, faire de la réglementation un levier de performance et d'innovation et promouvoir la mixité des infrastructures et des réseaux.

**Des actions qui portent notamment sur :**

- > **Le partenariat entre les acteurs impliqués dans la logistique** (y compris sensibilisation / diffusion des bonnes pratiques et expérimentations) : 5 actions, dont la pérennisation d'une **instance de dialogue public-privé sur le transport de marchandise et la logistique dans la RUG**
- > **La définition d'une stratégie d'organisation des activités logistiques à l'échelle de l'agglomération et de la région grenobloise** et sa traduction dans les documents de planification : 3 actions dont l'élaboration d'un **schéma des équipements logistiques à l'échelle de la région grenobloise**
- > **La mise en œuvre d'équipements et services pour aider les professionnels et particuliers à organiser les livraisons** : 4 actions (centre de distribution urbain, aire de livraisons, consignes, ...)
- > **L'harmonisation et l'évolution de la réglementation des livraisons et de la circulation des poids-lourds** : 4 actions

## Échanges sur le cadre et les objectifs de la démarche

Signataire du plan d'action de la Métro pour une logistique urbaine durable, l'EP-SCoT est identifié comme porteur potentiel de l'action N°3 « *élaborer un schéma des équipements logistiques à l'échelle de la région urbaine grenobloise* ».

**Dans ce cadre, le travail à conduire pourrait notamment chercher à :**

- Mieux comprendre les « chaînes logistiques » liées au fonctionnement de l'économie locale, identifier leurs perspectives d'évolution et les besoins qui pourraient en découler.
- Mieux connaître les dynamiques de développement / d'implantation des activités liées au transport et à la logistique dans l'agglomération grenobloise.
- Recenser les espaces économiques existants ou en projets qui accueillent une part significatives d'activité liées au transport et à la logistique (travail à conduire en lien étroit avec les territoires) et identifier notamment les enjeux relatifs à leur **desserte multimodale**, en lien avec l'objectif de préserver les possibilités de développement des alternatives au camion
- Aller vers la définition, sur la base des travaux précédents, d'un référentiel des zones d'activité susceptibles d'accueillir des activités liées au transport et à logistiques.

## La méthode de travail

- **Modalités de gouvernance du travail à conduire**  
*S'appuyer sur l'instance de concertation mis en place par la Métro et associer les acteurs privés à la démarche ?*
  
- **Recherche en cours des modalités de financement** d'une étude axée notamment sur la compréhension des chaînes logistiques, des dynamiques de développement / d'implantation des activités liées à la logistique ?
  
- **Dans le but de réaliser un cahier des charges : organiser des temps d'échanges avec :**
  - **les acteurs de la région lyonnaise et du Nord Isère : RUL** (association loi 1901 qui regroupe plusieurs collectivités territoriales) qui porte de nombreux travaux sur la logistique en lien avec la mise en œuvre du « schéma de cohérence logistique », Cluster logistique, pôle de compétitivité... ?
  - **les acteurs de la Savoie ?**



# COVOITURAGE ET PARKINGS-RELAIS

## POINT D'AVANCEMENT ET ÉCHANGES SUR LE TRAVAIL ENGAGÉ

RAPPEL DES OBJECTIFS

ÉTAT DES LIEUX DES PARKINGS ...

AMÉNAGEMENTS DE PRIORITÉ POUR LE COVOITURAGE ...

ÉCHANGES SUR LES PREMIÈRES CONCLUSIONS DU TRAVAIL ...

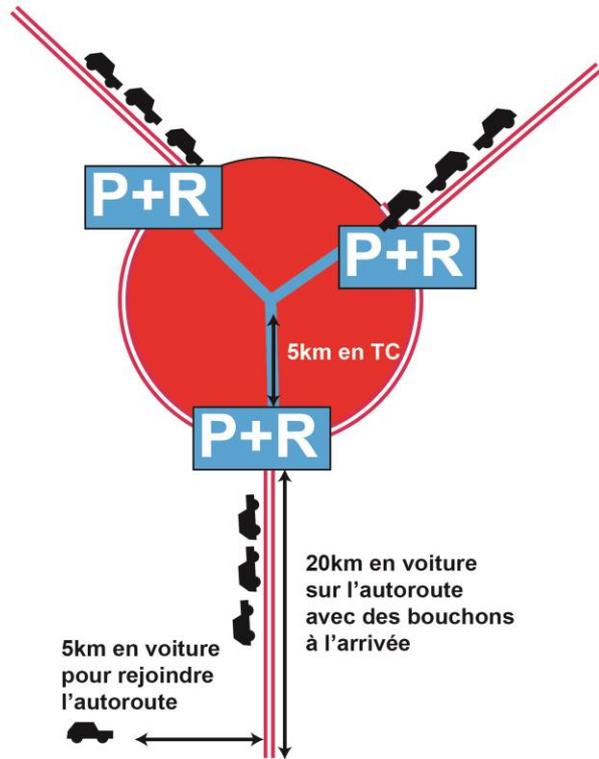
## RAPPEL DE OBJECTIFS DE LA DÉMARCHE

---

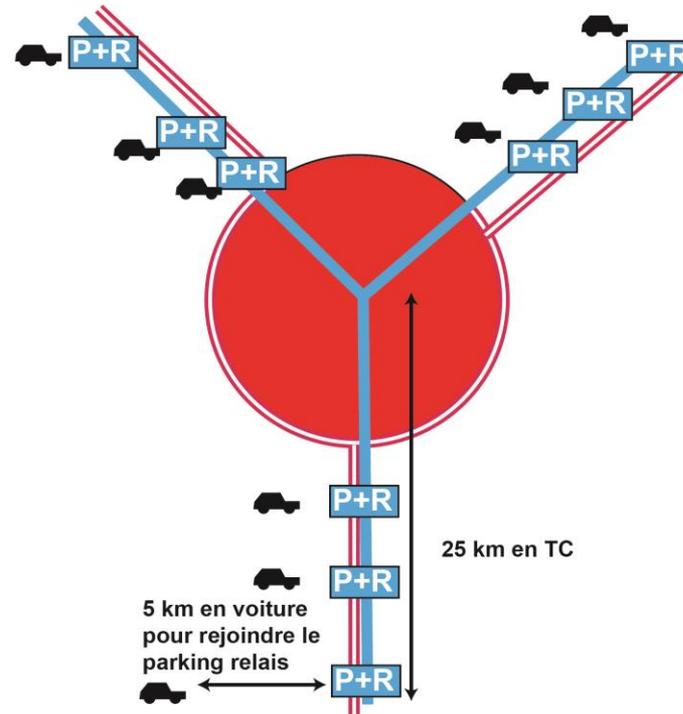
- Objectifs

# Rappel des orientations du SCoT sur les parkings-relais et le covoiturage

**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 dernières 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

## Échanges sur le cadre et les objectifs de la démarche

Dans le SCoT et les documents locaux de planification des déplacements à l'étude >> **des objectifs partagés à l'échelle de la région grenobloise :**

- **de réduction des flux automobiles** de grande distance
- de réduction des flux d'accès au cœur de l'agglomération grenobloise

**Ces objectifs se déclinent à travers plusieurs actions complémentaires :**

- 1. Développer l'offre TC** ... tout en étant conscient que les TC ne peuvent pas répondre seuls à l'objectif, notamment en raison du contexte financier actuel tendu.
- 2. Améliorer la continuité de l'offre multimodale** (parkings-relais et de covoiturage / TC/ pistes cyclables...) **et sa lisibilité :**
  - Travaux sur la coordination des offres de mobilité, sur une billettique unifiée et une tarification intermodale, sur l'information des voyageurs...
- 3. Inciter les automobilistes « auto-solistes » à changer leurs comportements de mobilité**
  - notamment pour optimiser le remplissage des véhicules particuliers (il n'y a que 1,06 personnes par voiture sur les déplacements domicile-travail à l'échelle de la RUG),
  - et pour faciliter le transfert vers d'autres modes de transport (TC notamment).

**Proposition de contribution de la commission sur le troisième point essentiellement, les autres faisant déjà l'objet de nombreux travaux des AOT, AOTU.**

## Échanges sur le cadre et les objectifs de la démarche

Sur cette base, pour le compte de l'EP SCoT, l'AURG réalisera dans un 1<sup>er</sup> temps :

- **un état initial des parkings relais et des points de regroupement pour le covoiturage existants et en projet**
  - localisation et desserte (réseaux routiers, TC, ...), nombre de places et niveau de fréquentation (lisibilité de la méthode utilisée), nature de l'usage (rabattement TC ?, covoiturage ?, les deux ?), type de flux captés, état d'avancement des projets ;
  - rdv avec chaque EPCI/Pays/ AOT/ AOTU sur les compléments à apporter à la mise initiale et lancer le travail sur l'appréhension du potentiel : besoins d'extension ou de création de parkings relais et/ou de covoiturage au regard des enjeux d'organisation des déplacements à l'horizon 2030.
- **un état des lieux des outils de mise en relation pour le covoiturage**
- **une analyse des expériences existantes sur les voies réservées au covoiturage** : cadre réglementaire, point sur les évolutions législatives à venir, pistes de transposition possible au cas de la région grenobloise.

## Les composantes d'une politiques en faveur du covoiturage

### Information – sensibilisation – Management de la mobilité

- Création d'outils de mise en relation (site Internet)
- Promotion du covoiturage dans les plans de déplacement d'entreprise (levier déterminant)

### Création d'aires de covoiturage pour permettre :

- La charge commode / sécurisée des « passagers » du covoiturage
- Le stationnement « longue durée » pour les passagers qui viennent en voiture

Elle peut être mutualisée avec un parking-relais (aire de stationnement pour les usagers des transports en commun qui viennent en voiture)

### Mise en place de priorités et d'avantages pour les covoitureurs

- Places de stationnement dédiées à l'arrivée, par exemple notamment dans les parkings des employeurs (en lien avec les PDE) voire dans les parkings-relais afin d'encourager le covoiturage vers les gares et arrêts TC (mesure envisagée dans le PDU de l'Île de France)
- Tarifs réduits sur les péages autoroutiers (ex : autoroute A13 en Ile de France)
- Pour la circulation : « voies réservées » dans des secteurs congestionnés.

# ÉTAT DES LIEUX DES PARKINGS RELAIS ET DE COVOITURAGE EXISTANTS OU EN PROJET

---



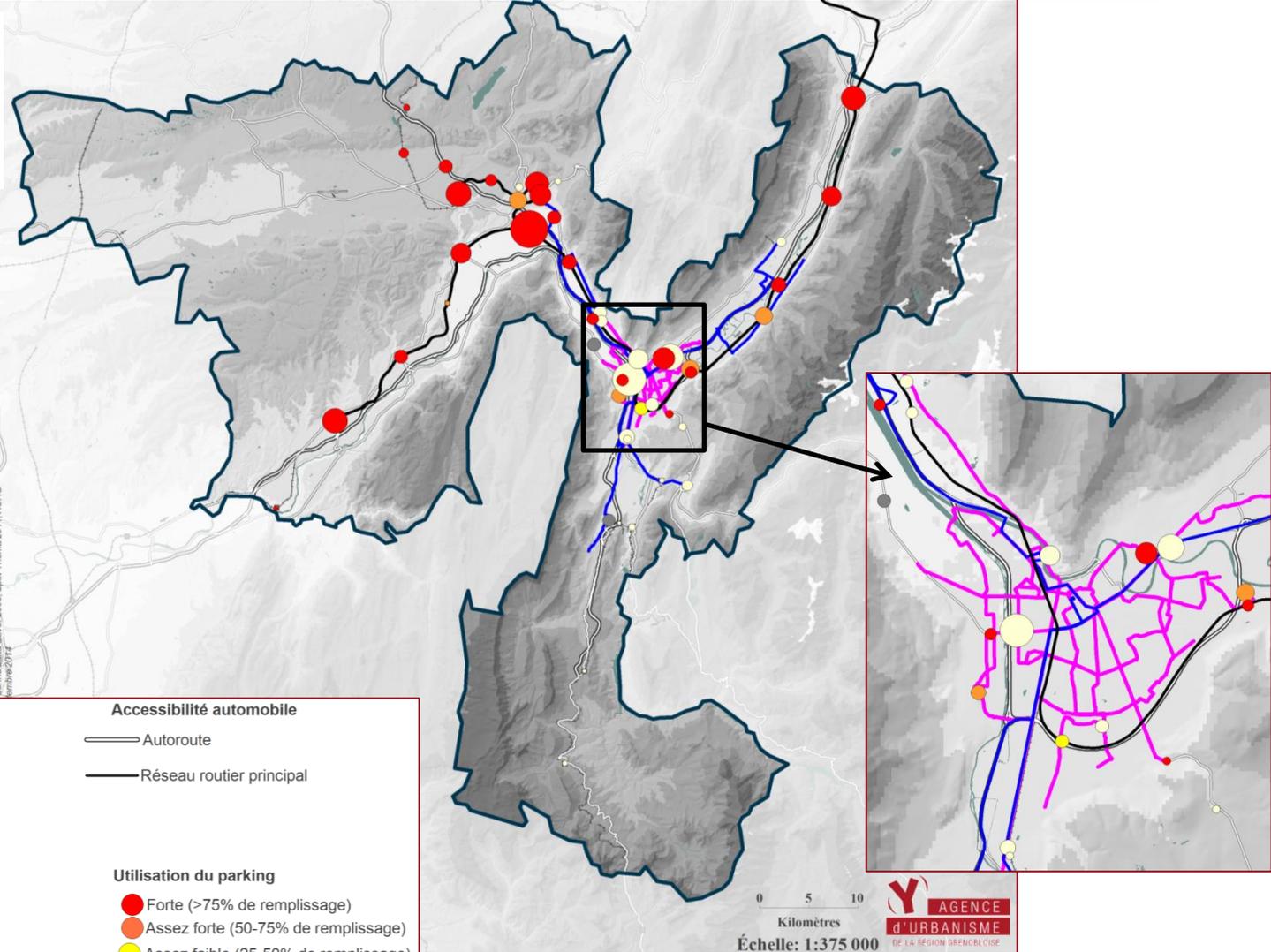
# Les parkings relais / de covoiturage existants : mise initiale en cours de travail avec : AOTU, AOT, EPCI, SM de pays

## Définitions

**Parking-relais** > rabattement vers les TC

**Parking de covoiturage** > destiné aux automobilistes qui se regroupent pour covoiturer

Carte à actualiser avec les informations en cours de recueil



**Offre TC**

- Dessertes ferroviaires périurbaines (30' en pointe)
- - - - - Autres dessertes ferroviaires
- Principales lignes de car express
- Tramways et lignes Chrono TAG

**Capacité du parking (place voiture)**

- 600
- 300
- 60

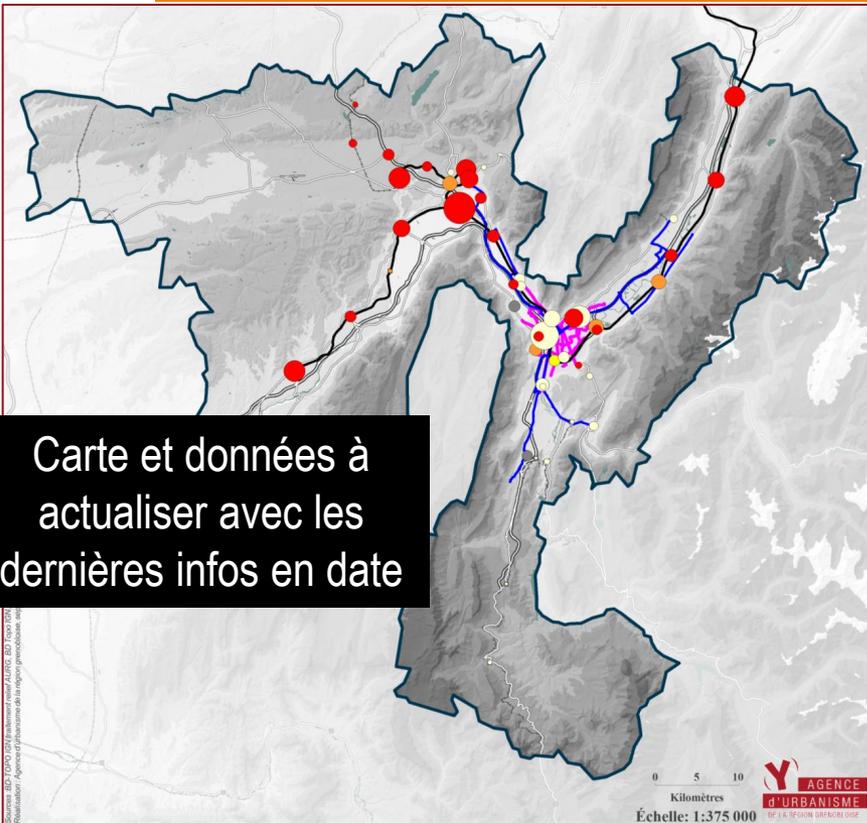
**Accessibilité automobile**

- Autoroute
- Réseau routier principal

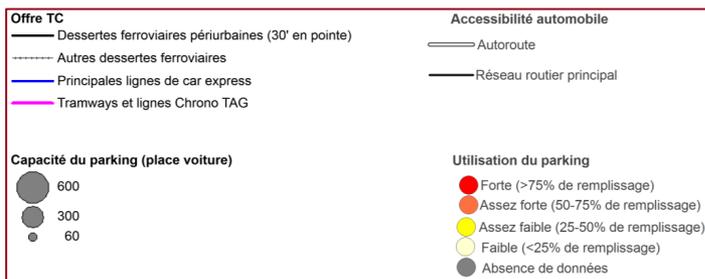
**Utilisation du parking**

- Forte (>75% de remplissage)
- Assez forte (50-75% de remplissage)
- Assez faible (25-50% de remplissage)
- Faible (<25% de remplissage)
- Absence de données

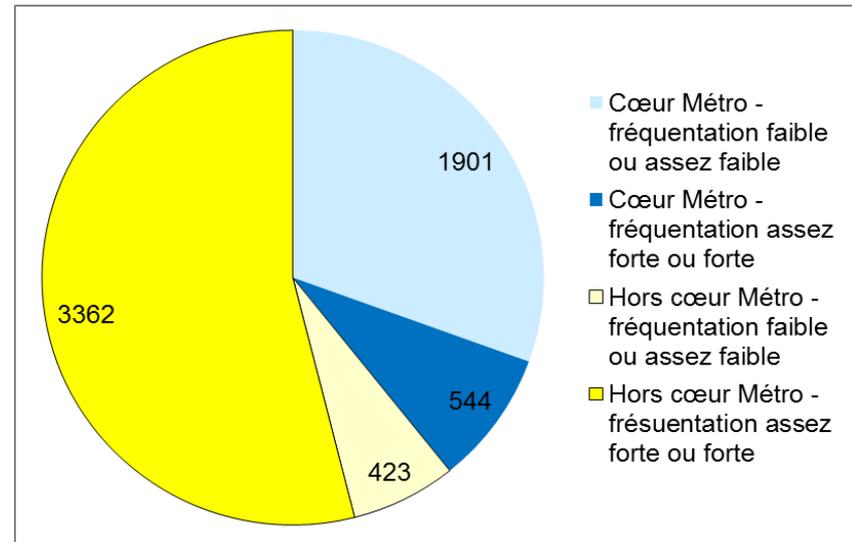
## les parkings les plus utilisés se situent généralement en dehors du cœur urbain de la Métro



Carte et données à actualiser avec les dernières infos en date



L'offre la plus abondante et la plus utilisée se situe en dehors du cœur urbain de la Métro

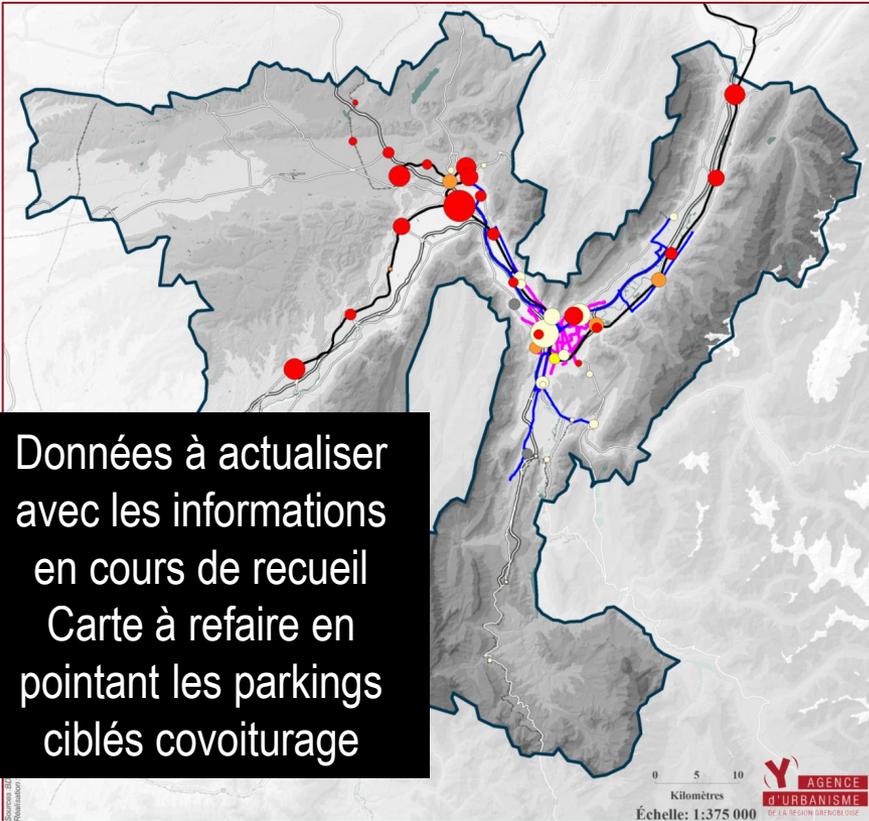


>6 230 places recensées

- 39% des places dans le cœur urbain de la Métro, avec une fréquentation souvent faible
- 61% des places en dehors du cœur urbain de la Métro avec une fréquentation souvent forte, notamment en lien avec les gares situées au Nord-Ouest du territoire



## Peu de parkings orientés « covoiturage » (l'essentiel des places sont pour du rabattement vers les TC)



Les 3 785 places situées en dehors du cœur urbain de la Métro servent quasi-exclusivement pour le rabattement sur les TC (TER et, dans certains cas, Transisère) notamment pour les flux en lien avec le cœur urbain de l'agglomération grenobloise.

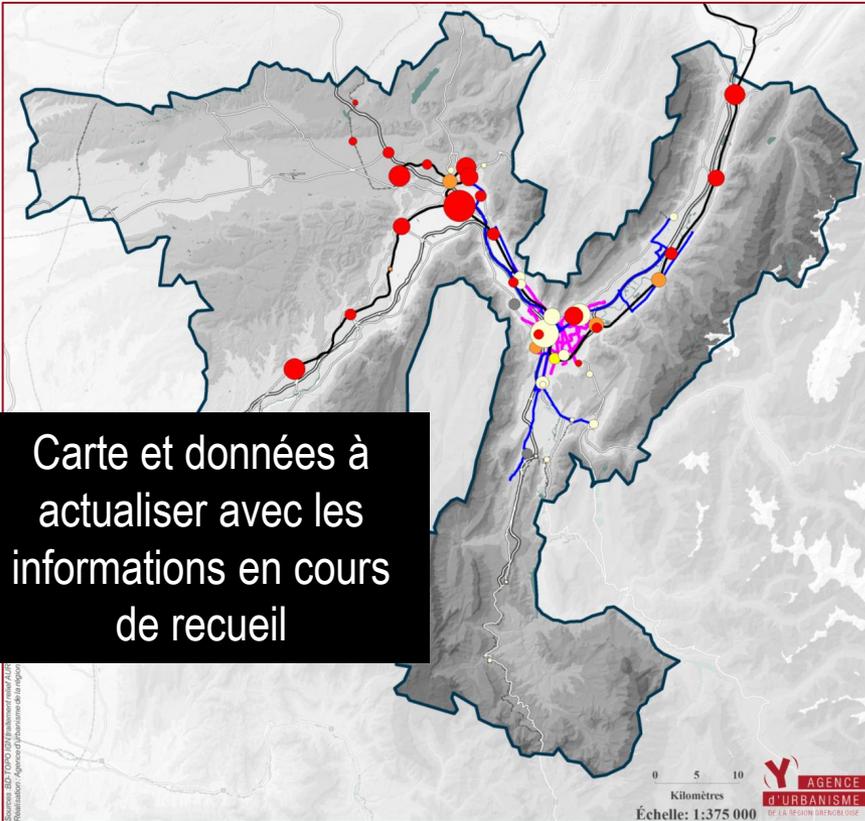
>Cependant,

- Les parkings de Voiron Champfeuillet (156 pl), Rives – Bièvre-Dauphine (100 pl) et Voiron Le Parvis sont principalement tournés vers le covoiturage vers Grenoble et Lyon / le Nord Isère.
- Le parking de Coulevie Col de la Croix Bayard sert surtout de point de rabattement pour du covoiturage motif « loisirs »

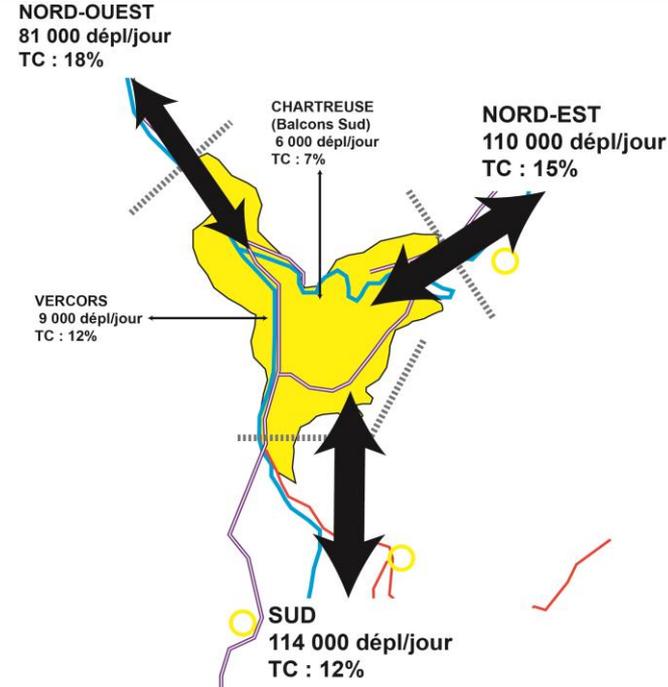
Les 2 445 places situées dans le cœur urbain de la Métro sont presque exclusivement tournées vers le rabattement sur les TC (réseau TAG principalement)

>Cependant, le parking de San Marino Barrage est surtout utilisé pour du covoiturage, principalement vers l'extérieur de l'agglomération grenobloise.

70% des places « hors cœur urbain de la Métro » se situent au Nord-Ouest (CAPV, Sud Grésivaudan, Bièvre Valloire)



Carte et données à actualiser avec les informations en cours de recueil



Offre hors cœur urbain Métro : une offre inégale selon les branches

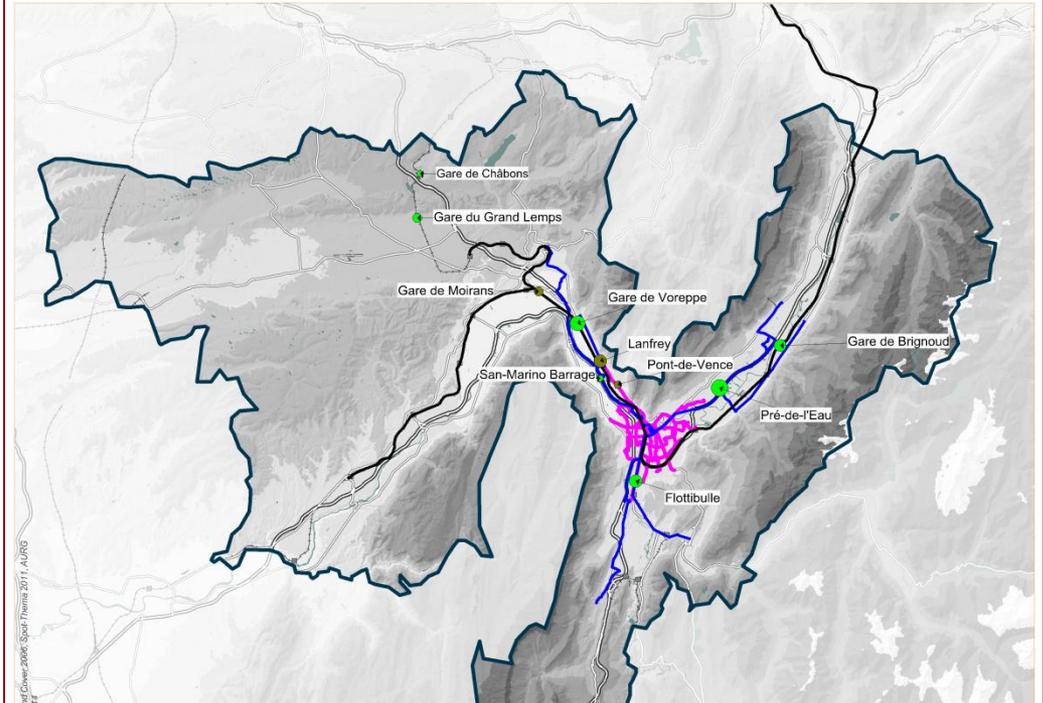
- Nord-Ouest (2 706 places) > 34 places pour 1000 déplacements NW RUG <> cœur urbain Métro
- Nord-Est (788 places) > 7 places pour 1000 déplacements NE RUG <> cœur urbain Métro
- Sud (291 places) > 3 places pour 1000 déplacements S RUG <> cœur urbain Métro

# Les parkings relais / de covoiturage en projet : mise initiale en cours de travail avec : AOTU, AOT, EPCI, SM de pays

Carte à actualiser avec les informations en cours de recueil

## Parkings relais et/ou de covoiturage a l'étude ou en travaux dans la région grenobloise

MISE INITIALE A COMPLETER AVEC LES AOT ET TERRITOIRES



**Offre TC**

- Dessertes ferroviaires périurbaines (30' en pointe)
- - - - - Autres dessertes ferroviaires
- Principales lignes de car express
- Tramways et lignes Chrono TAG

**Capacité supplémentaire par rapport à l'existant**

- 600
- 300
- 60

**Accessibilité automobile**

- Autoroute
- Réseau routier principal

**Avancement du projet**

- Travaux en cours ou sur le point de débiter
- Etudes de faisabilité en cours

0 5 10  
Kilomètres  
Échelle: 1:375 000

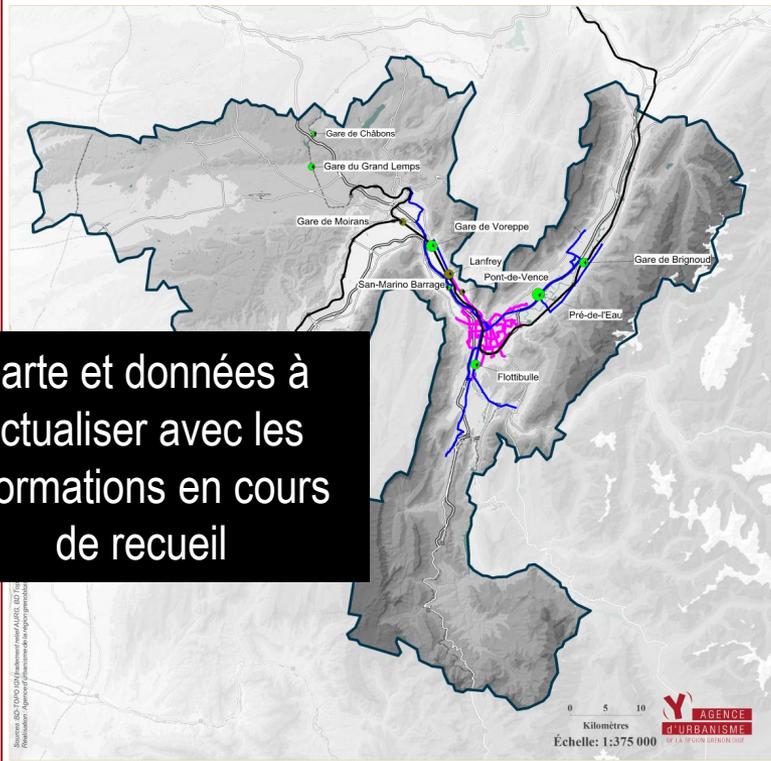


Près de 800 places de parking en projet (essentiellement P+R), localisées à 65% hors du cœur urbain de la Métro

Réactualisé  
post-réunion

#### Parkings relais et/ou de covoiturage à l'étude ou en travaux dans la région grenobloise

MISE INITIALE A COMPLETER AVEC LES AOT ET TERRITOIRES



Carte et données à actualiser avec les informations en cours de recueil

**Offre TC**

- Dessertes ferroviaires périurbaines (30' en pointe)
- - - - - Autres dessertes ferroviaires
- Principales lignes de car express
- Tramways et lignes Chrono TAG

#### Capacité supplémentaire par rapport à l'existant



**Accessibilité automobile**

- Autoroute
- Réseau routier principal

#### Avancement du projet

- Travaux en cours ou sur le point de débiter
- Etudes de faisabilité en cours

#### Travaux en cours ou sur le point de commencer

- **Gare de Moirans** (+50pl par rapport à existant) : construction d'un silo de 409 places, et suppression des parkings provisoires aménagés par RFF pour « compenser » la fermeture de la voie ferrée Moirans Valence en 2012-2013 (CAPV)
- **Lanfrey** (100 pl.), **Pont de Vence** (40 pl.) : P+R créés en lien avec le tram E (SMTC)

#### Etudes de faisabilité en cours

- **Gares du Grand Lemps** (+50 pl) et de **Châbons** (+25) : projet portés par la communauté de communes de Bièvre Est
- **Gare de Voreppe** (+130 pl) (CAPV)
- **San Marino Barrage** (+ ?? pl.) (CG38)
- **Montbonnot-Pré-de-l'Eau** (140 à 160 pl) : projet de création d'un P+R en articulation avec les lignes express 1 et 3 ainsi avec le projet de prolongement de la ligne C1 (Le Grésivaudan +co-financement SMTC)
- **Brignoud** (+85 à 100 pl par rapport à l'existant) : en lien avec le pôle d'échanges (Le Grésivaudan ?)
- **Flottibulle** (100 pl.) : en lien avec le projet d'extension du tram A à Pont-de-Claix (SMTC)

# LES OUTILS DE MISE EN RELATION POUR LE COVOITURAGE DANS LA RÉGION GRENOBLOISE : PREMIER ÉTAT DES LIEUX

---

## Une offre dispersée ...

- **Les sites de covoiturage commerciaux** (ex : BlaBlaCar) sont surtout tournés vers les trajets de moyenne et longue distance, même si ils recensent de plus en plus d'offres locales.

- **Les sites de covoiturage locaux** peuvent être impulsés par ...

>**Des collectivités** > **6 sites en fonctionnement dans la RUG** : commune de Saint-Martin-d'Uriage, CAPV, Le Grésivaudan, La Métro (territoire de l'ancienne communauté de communes du Sud Grenobloise), Syndicat Mixte du Pays de Bièvre-Valloire, Conseil Général de l'Isère.

*A noter que le syndicat mixte du Pays du Sud Grésivaudan et la communauté de communes du Trièves ont fermé leur site de covoiturage en raison d'un faible usage.*

>**Des associations** > **3 sites en fonctionnement** : Vercovoiturage (massif du Vercors), Le Grand Tétras (Plateau des Petites Roches dans le Grésivaudan), AutoQuaix (commune de Quaix en Chartreuse)

>**Des employeurs** dans le cadre des PDE / PDIE > ont été identifiés les sites « Covoiturage38 » (animé par la CCI, il fédère les offres issues de plusieurs entreprises), les sites de covoiturage de CAESUG pour les usagers du Campus Universitaire et de la Presqu'île, ainsi que les sites du PDIE de la Presqu'île Scientifique et des agents du CG38 (ces deux sites étant mutualisés avec le site de covoiturage du Conseil Général).

- **Les collectivités et employeurs font souvent appel à des prestataires spécialisés** pour la gestion de leur site :

>**La société grenobloise « Le Roue Verte »** > prestataire de service pour de nombreux sites de covoiturage locaux portés par les collectivités (toutes sauf le CG38) ou des employeurs (dont le site de la CCI)

>**La société COVIVO** (siège social : Nancy) > prestataire de service pour le site Conseil Général de l'Isère

## Une dynamique de mutualisation des sites locaux de covoiturage impulsée par le Conseil Général de l'Isère

Contact à prendre avec  
le CG 38 pour en  
savoir plus ...

# AMÉNAGEMENTS DE PRIORITÉ POUR LE COVOITURAGE : PRÉSENTATION DU CADRE RÉGLEMENTAIRE ET RETOUR D'EXPÉRIENCES

---

## Voie réservée et voie spécialisée partagée : définition



La VSP sur l'A48

### Voie spécialisée partagée (VSP) :

- Il s'agit d'un usage dérogatoire de la bande d'arrêt d'urgence (BAU) pour l'ouvrir à la circulation de certaines catégories d'usagers en cas de congestion
- Elle ne peut donc exister que sur autoroute ou voie rapide



La voie réservée aux bus sur l'autoroute A7 à l'entrée de Marseille (créée grâce à la transformation d'une voie de circulation en voie réservée)

### Voie réservée :

- Il s'agit d'une voie de circulation réservée à certains usagers (généralement, les véhicules de transport en commun et les taxis + véhicules d'urgence).
- Elle peut exister hors autoroute (ex : couloirs bus) ou sur autoroute (ex. de la section terminale de l'A7 à Marseille), dans ce dernier cas, la bande d'arrêt d'urgence conserve son rôle traditionnel.

## Aménagements de priorité pour le covoiturage : cadre réglementaire (1/2)

>**Actuellement**, le cadre réglementaire ne permet pas de mettre en place de voies réservées / de voies spécialisées partagées ouvertes au covoiturage

>**Une situation qui va évoluer avec la loi sur la transition énergétique et la croissance verte :**

- **Concernant le développement du covoiturage (article 14) :**
  - « *Dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation, les véhicules particuliers utilisés en covoiturage peuvent bénéficier de conditions de circulation privilégiées* »
  
- **Concernant la création de voies réservées pour les TC et/ou le covoiturage sur autoroute ou route nationale (article 14 quater)**
  - « *Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et les routes nationales comportant au moins trois voies et traversant ou menant vers une métropole, une de ces voies aux transports en commun, aux taxis, à l'autopartage et au covoiturage lorsque le véhicule est occupé par au moins deux personnes(...)* »

## Voies réservées au covoiturage : cadre réglementaire (2/2)

### >La position actuelle des services de l'Etat

(Ministère de l'Intérieur – inspection générale de l'administration / Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie – conseil général de l'environnement et du développement durable, *Rapport sur les nouveaux usages de la route*, juillet 2014)

### Concernant les voies spécialisées partagées (VSP)

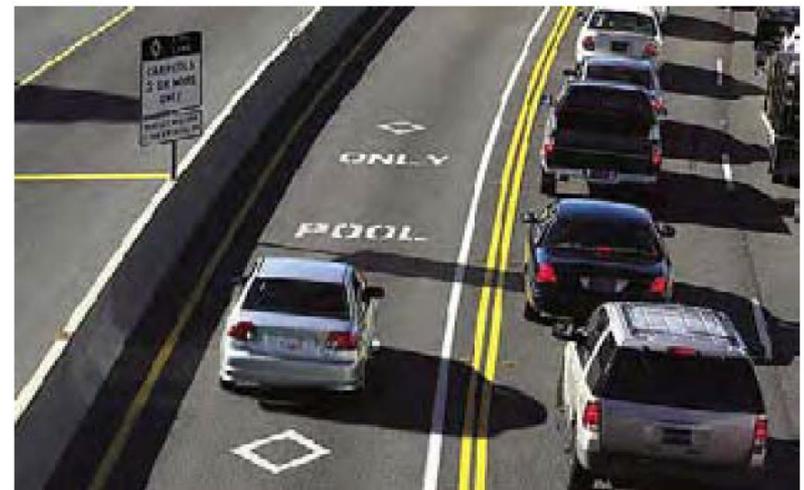
- Leur usage doit rester réservé aux lignes régulières de transport collectif (pas d'ouverture aux taxis ou au covoiturage)
- Il convient de créer un cadre réglementaire pérenne pour permettre leur développement (actuellement, VSP existantes ou en projet s'inscrivent dans un cadre dérogatoire / expérimental).

### Concernant les voies réservées

- Leur usage doit être prioritairement réservé aux lignes régulières de transport collectif et, le cas échéant, aux taxis (pour les dessertes des aéroports)
- Leur ouverture au covoiturage est envisageable sous réserve d'une étude spécifique et de la mise en place de moyens de contrôle et d'identification

## Voies réservées au covoiturage en service à l'étranger > Amérique du Nord : des aménagements courants

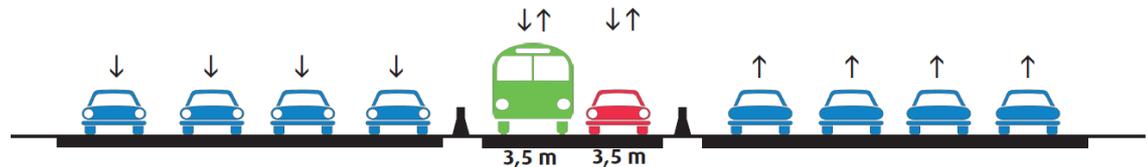
- Les voies réservées aux véhicules transportant plus de 2 ou 3 personnes existent depuis le milieu des années 60 aux Etats Unis et au Canada (HOV : high occupancy Vehicle Lanes). Certaines sont accessibles également aux « auto-solistes » moyennant péage (HOT : High Occupancy / Tool lanes).
- Le nombre élevé de voies sur les autoroutes américaines facilite ce type d'aménagement.



Source : CERTU, *Les aménagements multimodaux sur les voies rapides urbaines à caractéristique autoroutière*, état de l'art et perspectives, juin 2011

## Voies réservées au covoiturage en service à l'étranger > Des aménagements qui se développent en Europe (1/2)

> **Madrid** : sur l'autoroute A6, création d'une double voie réservée au covoiturage et aux TC avec une exploitation « réversible » (sens entrant le matin, sens sortant le soir).



La voie réservée fait 16 km dont 3,7 km uniquement réservés aux bus, elle permet de diviser le temps de parcours par deux en HP

Entre novembre 1991 et octobre 2008, à l'heure de pointe du matin (07h00 – 10h00) :

- +11 000 voyageurs dans les bus (+166%)
- +11 900 voyageurs dans les voitures toutes voies confondus (+56%) – le taux d'occupation des voitures est passé de 1,36 à 1,6 toutes voies confondues (+18%), 47% des personnes qui voyagent en voiture circulent sur la voie réservée.
- +3 800 voyageurs (+36%) sur les trains de banlieue parallèles à l'autoroute

## Voies réservées au covoiturage en service à l'étranger > Des aménagements qui se développent en Europe (2/2)

> **Leeds** : sur un boulevard urbain (non autoroutier), transformation de l'une des deux voies en « voie réservée » pour les voitures transportant plus de 2 personnes, aux TC, aux 2 routes motorisés et aux vélos.



La voie réservée fait 1,5 km et a été mise en service en 1998.

Elle fonctionne dans le sens « entrant » aux heures de pointe du matin et du soir.

- Le taux d'occupation des véhicules (toutes voies confondues) passe de 1,35 (1997) à 1,51 (2002)
- La voie réservée permet un gain d'environ 4 minutes pour ses utilisateurs
- La longueur des bouchons sur la voie non-réservée est restée stable, mais on a observé des reports de trafics sur les voies parallèles.

## Priorités au covoiturage envisagées en France (1 / 2)

### >Rocade de Bordeaux

Le CUB (communauté urbaine de Bordeaux) a demandé l'étude d'une voie réservée au covoiturage dans le cadre de la mise à 2x3 voies de la partie NW de la rocade de Bordeaux (18km). Il en ressort les conclusions suivantes :

- Il n'existe pas d'outils de contrôle automatique suffisamment fiables (risque de fraude important).
- Pour des raisons de sécurité et de gestion du trafic, la voie réservée devrait être implantée sur la file de gauche (afin d'éviter les interférences avec les bretelles d'entrée / sortie des échangeurs).
- Pour des raisons d'efficacité, la voie réservée doit permettre de décongestionner suffisamment les voies existantes. Pour cela, il faudrait que le taux d'occupation des véhicules passe au-moins de 1,2 à 1,4 en heure de pointe (toutes voies confondues), ce qui nécessite ... :
  - .... que la voie réservée soit suffisamment longue pour permettre un gain de temps significatif (au-moins 5 voire 10 minutes)
  - ... que soit mis en place une politique globale et ambitieuse de promotion du covoiturage à l'échelle du grand Bordeaux.

Le principe d'une voie réservée au covoiturage n'a pas été retenu dans le projet d'aménagement de la rocade soumis à la concertation publique en 2014.

Sources :

>Conseil général de l'environnement et du développement durable, *Le déploiement d'un système de réservation de voies aux véhicules à fort taux de remplissage sur la rocade de Bordeaux*, février 2011.

## Priorités au covoiturage envisagées en France (2/2)

### >Loire Atlantique / région nantaise

Dans le cadre de son « schéma départemental des transports et des nouvelles mobilités 2015-2025 », le Conseil Général de la Loire Atlantique propose d'expérimenter la création d'une « voie à forte capacité », réservée aux covoitureurs et aux TC.

>Le **PDU de la Région Ile de France** (adopté en juin 2014) souhaite « *autoriser la circulation des covoitureurs dans les voies réservées partagées avec les bus sur autoroute et voies rapides* ».

- Pour cela est prévu de bâtir un « schéma directeur des voies dédiées aux bus pouvant être ouvertes aux taxis et au covoiturage », l'option « ouverture au covoiturage » étant surtout envisagée dans des secteurs où il est difficile de développer une offre TC performante.

### Sources :

>Ministère de l'Intérieur – inspection générale de l'administration / Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie – conseil général de l'environnement et du développement durable, *Rapport sur les nouveaux usages de la route*, juillet 2014

>STIF / Région Ile de France, *Plan de déplacements urbains Ile de France*, juin 2014

# ECHANGES SUR LES PREMIÈRES CONCLUSIONS DU TRAVAIL

---

SCHÉMA  
DE COHÉRENCE  
TERRITORIALE

**SCoT** 2030  
DE LA RÉGION  
URBAINE  
DE GRENOBLE

> Une offre de parkings-relais importante, mais inégalement répartie et inégalement utilisée  
> Très peu d'aires / de parkings de covoiturage  
> Une dispersion des outils de promotion du covoiturage à l'échelle de la RUG

- 6 200 places de parking dédiés au rabattement, presque exclusivement tournée vers les usagers des TC (peu d'aires de covoiturage)
- Près de 800 places en projet, principalement tournées vers les usagers des TC
- Le cœur de l'agglomération grenobloise concentre 39% des places existantes et 34% des places en projet. L'offre existante est assez faiblement utilisée notamment car elle ne permet pas aux automobilistes d'échapper à la congestion sur les autoroutes pénétrantes.
- En dehors du cœur de l'agglomération grenobloise : une offre inégale selon les branches
  - Nord-ouest : 25% des déplacements RUG <> cœur d'agglomération mais 43% des places existantes et 25% des places en projet. L'offre existante est très utilisée.
  - Nord-Est : 34% des déplacements RUG <> cœur d'agglomération mais 13% des places existantes et 32% des places en projet. L'offre existante est bien utilisée.
  - Sud : 36% des déplacements RUG <> cœur d'agglomération mais 5% des places existantes et 0% des places en projet. L'offre existante est peu utilisée.

## La politique de covoiturage comme composante d'un schéma de maîtrise et gestion du trafic sur les autoroutes

### >Créer des voies pour le covoiturage sur autoroute dans la RUG semble difficile à court / moyen terme :

- *Avis négatif des services de l'Etat sur la possibilité d'ouvrir les VSP au covoiturage*
- *Les autoroutes et VRU de la RUG connaissent une forte congestion > il est difficilement envisageable de transformer une file de circulation existante en voie réservée (d'autant plus qu'il y a peu de sections à 2x3 voies)*
- *Une piste à explorer : création d'une voie réservée en réutilisant partiellement les emprises existantes > réduction permanente de la vitesse sur l'autoroute (70 km/h ?) rendant possible une réduction de la largeur des voies de circulation existante.*

### >L'intérêt de travailler dans un premier temps sur un « schéma de maîtrise et de gestion du trafic des autoroutes et VRU » qui pourrait combiner les mesures suivantes :

- *Aménagement de VSP (modèle de l'A48) sur les autres axes autoroutiers fortement empruntés par les TC : A41 (Bernin <> Meylan) + RN85 (Vizille <> Pont-de-Claix) et A480 (partie Sud).*
- *Création / renforcement des parkings-relais permettant de limiter le nombre de véhicules qui rentrent sur les sections congestionnées des autoroutes et VRU.*
- *Aménagement d'un réseau ambitieux d'aires de covoiturages et mise en place d'un dispositif unique de mise en relation des co-voitureurs à l'échelle de la RUG.*
- *Généralisation des dispositifs de gestion dynamique des vitesses et de contrôle d'accès à l'ensemble des portions gratuites / congestionnées des autoroutes et VRU grenobloises (afin de retarder la formation des bouchons et d'atténuer leur intensité).*