

ASULG

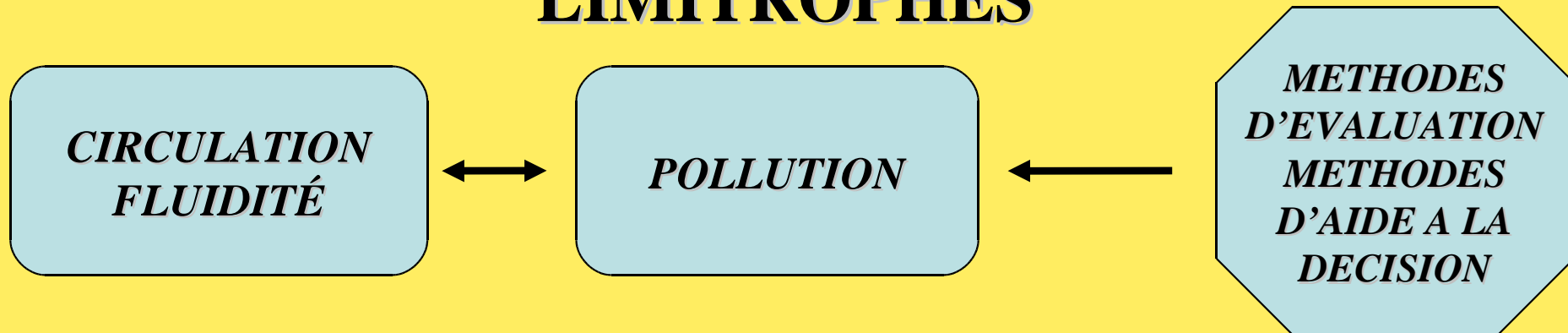
Association des Usagers de la Ligne Grenoble Valence

ASULG

**POURQUOI LA ROCADE NORD NE
RESOUDRA PAS LES PROBLEMES D'ACCES
A L'AGGLOMERATION DE GRENOBLE?**

Quelles solutions peut-on mettre en
œuvre pour durablement résoudre
cette situation?

LA SITUATION DE LA REGION GRENOBLOISE ET TERRITOIRES LIMITROPHES



- REPARTITIONS DES DEPLACEMENTS METRO (tous modes confondus, source présentation du dernier projet de PDU)
 - 2% traversent l'agglomération
 - 18% se font entre l'agglomération et territoires limitrophes
 - 80% se font à l'intérieur de l'agglomération

2 questions posées par l'ASULGV et restées sans réponses:

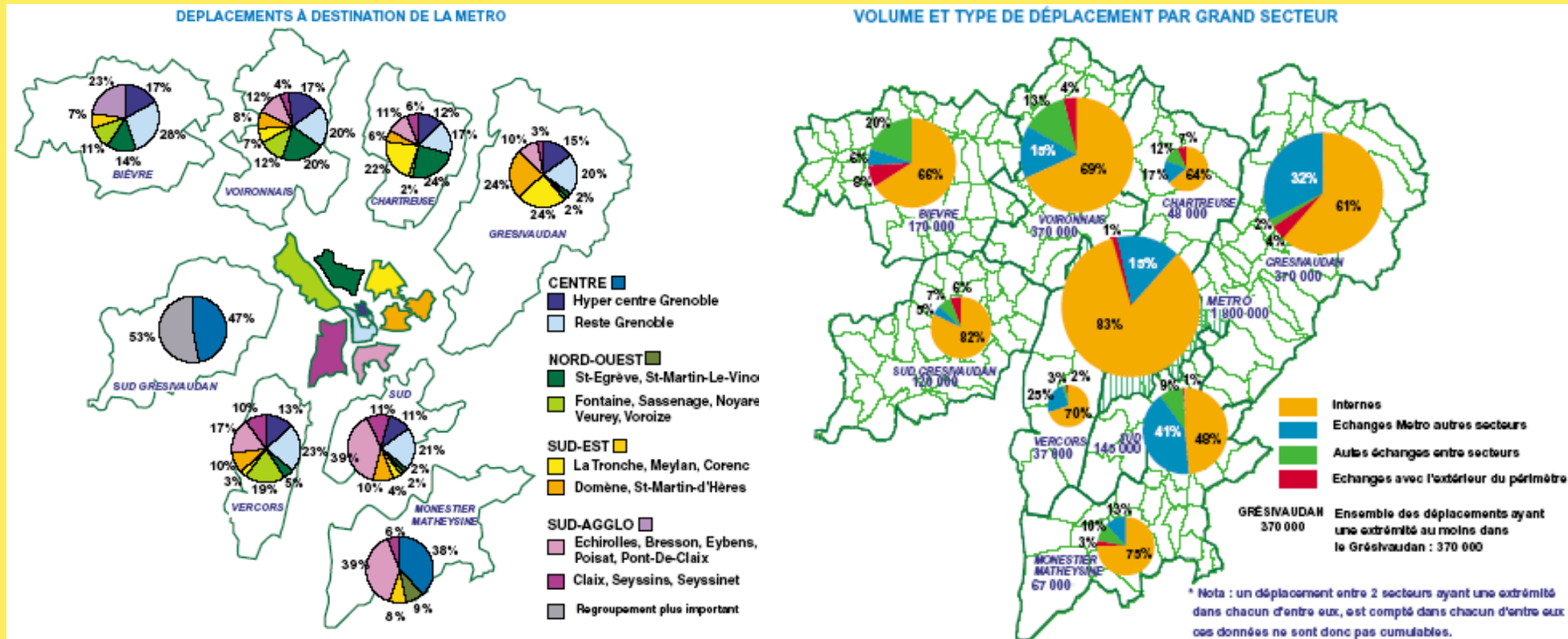
Est-il prévu de réaliser une enquête O/D précise?

Combien de voitures faut-il retirer des autoroutes pour les fluidifier?

(Stockholm: - 10% du trafic de pointe, 95% des bouchons résorbés)

RESULTATS EMD 2002

http://www.la-metro.org/fr/deplacements/dep_sommaire.htm



LES PREMIERES CONSTATATIONS

- La politique active et constante de développement des transports en commun urbains menée par le SMTC (société d'économie mixte des transports en commun) et la Métro porte ses fruits.
- Le défi pour les prochaines décennies se situe sur les franges du périmètre de la Métro et les territoires voisins où de nouveaux projets de réseaux urbains sont en gestation (Voironnais, Grésivaudan) ainsi que des projets périurbains ambitieux (tram Moirans-Grenoble, TER (Transports Express Régionaux), gares nouvelles....).
- La marche à pied plébiscitée dans les centres urbains méritera d'être consolidée comme mode doux par excellence.
- Le développement de la pratique du vélo doit rester soutenu pour obtenir, conformément aux objectifs du PDU, un réseau structurant continu et sécurisé.
- Les actions d'accompagnement et de sensibilisation pour la pratique du vélo doivent permettre d'attirer une clientèle nouvelle dans un contexte en pleine mutation.
- La maîtrise du trafic automobile doit se poursuivre d'une part en maîtrisant le développement de l'urbanisation dans les zones périurbaines et d'autre part en offrant des vraies alternatives dans ces zones.

LA SITUATION DE LA REGION GRENOBLOISE ET TERRITOIRES LIMITROPHES

- Déplacements (%) à destination de la METRO en provenance des territoires de:

| | BIEVRE | VOIRONNAIS | VERCORS | SUD- GRESIVAUDAN | GRESIVAUDAN |
|----------------------------------|--------|------------|---------|-------------------------------|-------------|
| ZONE A | 45 | 37 | 36 | 47 | 35 |
| ZONE B | 25 | 32 | 24 | - | 4 |
| ZONE C | 23 | 16 | 27 | - | 16 |
| ZONE D | 7 | 15 | 13 | - | 48 |
| NE TRAVERSENT PAS GRENOBLE | 93 | 85 | 87 | LA TRES GRANDE MAJORITE | 96 |

Zone A: Grenoble hyper centre et reste Grenoble

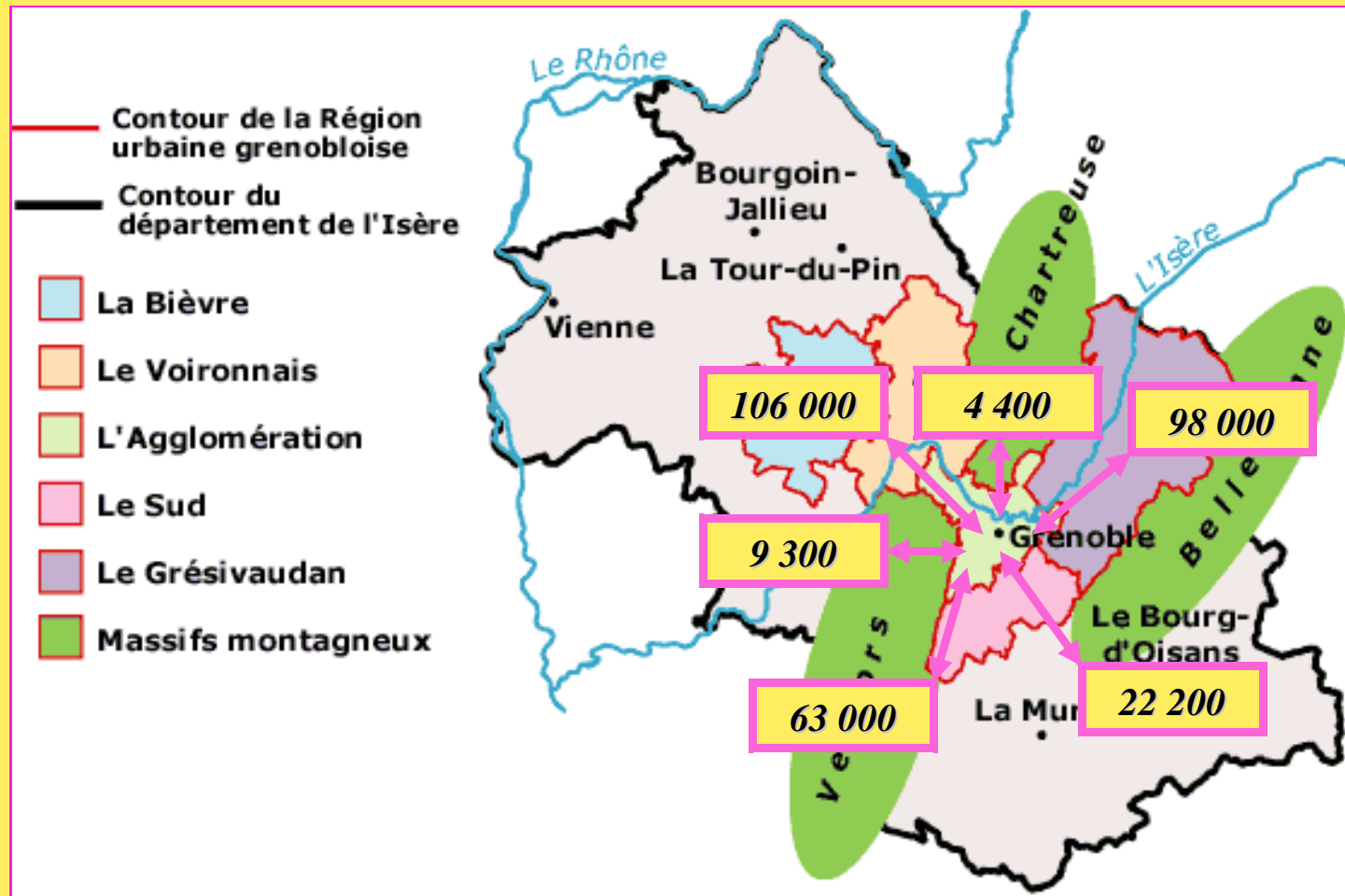
Zone B: St-Egrève, St-Martin-le-Vinoux, Fontaine, Noyarey, Sassenage, Veurey, Voroize

Zone C: Echirolles, Eybens, Poisat, Pont-de-Claix, Claix, Seyssins, Seyssinet

Zone D: La Tronche, Meylan, Corenc, Domène, St-Martin d'Hères

TRAFICS D'ECHANGE

Journal du Syndicat mixte du Schéma directeur de la région grenobloise, N° 5 juin 2007 www.region-grenoble.org



302 900 véh./j. entrent et sortent de l'agglomération

81 100 véh./j. entrent et sortent de Grenoble

QUELLE SOLUTIONS POUR:

- **UN ACCES AISE ET DURABLE A L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE,**
- **ET UNE CIRCULATION FLUIDIFIEE A L'INTERIEUR DE GRENOBLE**

- **LA PLACE DE L'AUTOMOBILE**

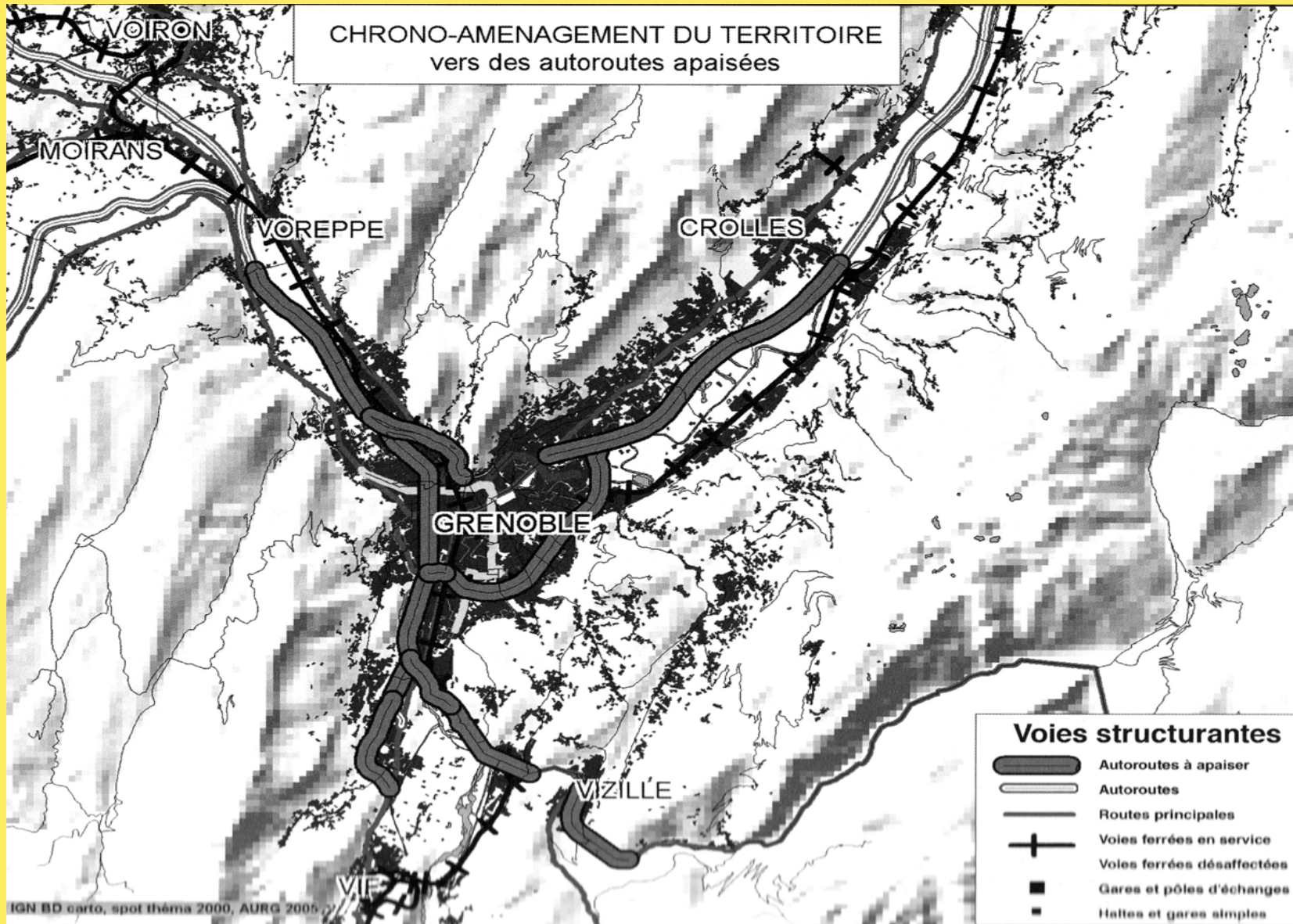
Une seule ligne conductrice: retirer des infrastructures routières existantes, les automobiles qui n'ont rien à y faire, et ce par tous les moyens, de manière à laisser la place aux personnes ne pouvant se passer de leur véhicule (artisans, commerciaux,...).

NE PAS EN CONSTRUIRE DE NOUVELLES !

- **fluidifier le trafic en mettant en place des dispositifs régulant les vitesses, démarche de la circulation apaisée**
- **réglementer l'accès au centre ville: nécessaire réflexion sur le péage urbain**
- **encourager le covoiturage par un tarif dégressif au péage**
- **développer le transport par car en complémentarité des autres modes**

QUELLES SOLUTIONS POUR:

- UN ACCES AISE ET DURABLE A L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE,
- ET UNE CIRCULATION FLUIDIFIEE A L'INTERIEUR DE GRENOBLE



QUELLES SOLUTIONS POUR:

- UN ACCES AISE ET DURABLE A L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE,**
- ET UNE CIRCULATION FLUIDIFIEE A L'INTERIEUR DE GRENOBLE**

- LA PLACE DU TRAMWAY PERIURBAIN**

- un tramway Grenoble-Voreppe : la bonne O/D**

temps de parcours: entre 22 et 25 minutes

fréquences: 6'30 à 7' en HP 10 à 15' en HC

amplitude: 6h-22h

débit: 6000 personnes/HP

coût: infra (hors dépôt et matériel) 280/300 M eur.

rame CITADIS (270 places dont 78 assises) 2.3 M eur.

délais de mise en service: 5 à 6 ans

enquête publique, 2 ans

construction, 3 à 4 ans

Source: Etudes du Département des Transports du CGI, 2004.

QUELLES SOLUTIONS POUR:

- **UN ACCES AISE ET DURABLE A L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE,**
- **ET UNE CIRCULATION FLUIDIFIEE A L'INTERIEUR DE GRENOBLE**
- **LA PLACE DU TRAMWAY PERIURBAIN**
 - **une infrastructure TC en site propre Grenoble-Région St-Ismier**
 - **une infrastructure TC Gare de Brignoud -Région Crolles-Bernin**

Un manque énorme dans le dispositif TC de la RUG

Explique le succès de la ligne expresse (Voiron)-Grenoble-Crolles, ...
en dehors de l'attractivité tarifaire.

- **une infrastructure TC Grenoble-Sud de l'agglomération**

QUELLES SOLUTIONS POUR:

- UN ACCES AISE ET DURABLE A L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE,
- ET UNE CIRCULATION FLUIDIFIEE A L'INTERIEUR DE GRENOBLE

- **LA PLACE DU FERROVIAIRE: ELLE DOIT ETRE PRÉPONDÉRANTE**
Conclusion du rapport LASUR-EPFL commandé par la METRO (2005)

<http://lasur.epfl.ch/jem/download/rapportGrenoble.pdf>

Nous nous trouvons face à une agglomération duale au plan de l'usage des transports : un noyau pris dans une dynamique transports publics, des couronnes incontestablement très routières. Comment expliquer cet état de fait et que faire ? Il existe de multiples causes à la situation grenobloise, qui tiennent à l'intercommunalité, au foncier ou à la topographie, pourtant il y en a une qui ressort des comparaisons entre agglomérations de façon assez nette : la faiblesse des dessertes ferroviaires... L'offre ferroviaire agit à deux niveaux : sur les logiques d'action des répondants tout d'abord, sur les possibilités d'articuler transport et urbanisation ensuite. Concernant le premier aspect, la vitesse est centrale et permet de contrebalancer la prédisposition à l'utilisation de l'automobile. Concernant le second, les nombreuses possibilités d'amarrer les urbanisations aux gares favorisent ce type de politique en la rendant « évidente ». Enrayer le développement « à la californienne » du périurbain grenoblois suppose de recourir au fer. La structure de l'agglomération en doigts de gant et l'existence d'infrastructures dans chacun de ces doigts rendent la chose possible. **A l'avenir, et si tant est que ce soit un objectif politiquement souhaité, les efforts en matière de politique de déplacements devraient porter sur l'offre ferroviaire régionale à l'échelle de la desserte périurbaine. Aménager des réseaux de bus, même rapides, ne le remplacera pas.** Même si c'est institutionnellement compliqué, ce devrait donc être l'objectif stratégique numéro 1, qui, une fois réalisé, permettrait d'envisager une véritable articulation entre les urbanisations et les transports en commun, et de rendre politiquement acceptable une gestion des accès routiers.

QUELLES SOLUTIONS POUR:

- UN ACCES AISE ET DURABLE A L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE,
- ET UNE CIRCULATION FLUIDIFIEE A L'INTERIEUR DE GRENOBLE

- LA PLACE DU FERROVIAIRE: ELLE DOIT ETRE PRÉPONDÉRANTE

Nombre de places offertes en heure de pointe

| o/d \ an. | 2005 | 2008 | % | 2011 |
|------------------|------|------|----|------|
| Valence-Grenoble | 1380 | 2220 | 61 | |
| Rives- Grenoble | 2240 | 4216 | 88 | |
| TOTAL CLUSE | 3620 | 6436 | 78 | 8000 |

FAVORISER L'ACCESSIBILITE DES GENS AUX TER

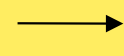
NECESSITE IMPERATIVE DE CONSTRUIRE UN TROISIEME VOIE ENTRE MOIRANS ET GRENOBLE ET MODERNISER LA BRANCHE NORD DU SA

CONCLUSIONS

Avantages:

Réseau routier

pas de création



pas d'augmentation de trafic

vitesse limitée



plus de fluidité

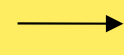


moins de bruit,



moins d'accidents

péage urbain



20-30% de véh (fluidité)



baisse de la pollution



financement des TC

Tram périurbain/TER/car

diminution du trafic



plus de fluidité



baisse de la pollution



assurance d'une mobilité dans le temps

Inconvénients:

Réseau routier

ACCEPTABILITE



présentation, pédagogie