

Echanger
 Décrire Raconter Imaginer
 Penser Coopérer Témoigner
 S'exprimer **MOBILITE** Décrire
 Comprendre Contribuer Dire
 Inventer **SE MOBILISER**

La mobilité, qu'est-ce que c'est?	p.2
La Région Urbaine	p.3
Les enjeux de la mobilité	p.4
Evolutions et perspectives	p.5

Quel rôle pour le SCoT	p.6
Propositions, chrono-aménagement	p.7
Participez !	p.8



Edito

Se déplacer est une activité quasi quotidienne. On se déplace que ce soit pour aller travailler ou étudier, faire des achats, des loisirs... Mais on a souvent l'impression de ne pas pouvoir choisir notre façon de se déplacer, de perdre du temps et tout cela à un coût non négligeable pour chacun et pour la collectivité.

Il apparait donc nécessaire de mieux comprendre comment et pourquoi on se déplace.

Qu'est-ce que la mobilité?

Quels en sont les enjeux?

Comment se déplace-t-on?

Quels sont nos souhaits?

Comment percevons-nous nos déplacements?

C'est à la suite de ces interrogations que LAHGGLO a décidé de mener une réflexion sur la mobilité. Cette réflexion est basée sur des études et documents d'aménagement, mais aussi des rencontres et des enquêtes qualitatives effectuées par l'association.

LAHGGLO regroupe des associations d'habitants de l'agglomération grenobloise comme interface entre les habitants et les acteurs des grands projets d'aménagement.

Dans ce cadre LAHGGLO suit l'élaboration du SCoT de la région urbaine. Elle est missionnée pour associer des habitants à son élaboration, dans le cadre d'une démarche qu'elle a impulsée en 2008, « Pour un SCoT Participatif ».

La mobilité, qu'est ce que c'est?

Qu'est ce que ça veut dire , pour vous, «être mobile » ?

« Pouvoir se déplacer quand on veut, où on veut, comme on veut. » *Avenue Léon & Joanny Tardi – Voiron*

«Etre mobile, c'est pouvoir se déplacer facilement, plus ou moins quand on veut, avec le plus de facilités possible » *Parc Paul Mistral – Grenoble*

«Etre mobile, ça veut dire être indépendant. Pouvoir se déplacer quand on veut, sans avoir de contraintes» *Gare d'Echirolles*

Qui se déplace ?

Pour quelles raisons ?

Pour aller où ?

Comment

Par quel(s) moyen(s) ?

A quel(s) moment(s) ?

QUELQUES CHIFFRES

27% des déplacements en moyenne dans la Région Urbaine Grenobloise sont liés au travail ou aux études (*Données EMD 2002*)

25% des déplacements sont dus à des achats ou à l'accès à des services (*INSEE*)

1h/j C'est le temps moyen consacré aux déplacements en France. Ce chiffre est stable depuis de nombreuses années.

Les souhaits des habitants

Des déplacements de plus rapides, plus fiables et plus respectueux de l'environnement

Des modes de transports qui offrent une alternative à la voiture avec le développement des réseaux de transports en commun hiérarchisés.

Une offre TC accessible et continue : offre tarifaire compréhensible, lisibilité des plans, ...

La possibilité de se déplacer à pied et en vélo, et donc plus de proximité des activités.

Modifier certains usages est envisageable tant que cela ne coûte pas trop (économiquement, physiquement ou mentalement) et sous condition d'avoir les moyens matériels de le faire et d'y trouver un intérêt personnel.

La Région Urbaine Grenobloise

Entre montagnes et plaines

À la confluence de la plaine du Rhône et du Massif des Alpes, nichée entre plaines et montagnes, délimitée par les massifs de Belledonne, du Vercors et de la Chartreuse, la RUG est un territoire de contrastes. Sa position géographique génère un rapport étroit, mais pas toujours assumé, entre « le haut » et « le bas », entre montagnes et vallées.

Comment se déplacent les habitants ?

Source: Enquête réalisée par LAHGGLO en mai 2010 auprès des associations de quartier et habitants de la RUG, exploitation d'une centaine de réponses.

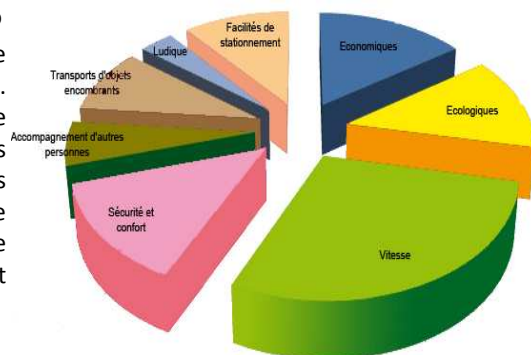
Quels critères pour choisir son mode de déplacement principal?

Le lundi en auto, le dimanche en vélo

Il existe un rapport entre le mode de transport et le motif de déplacement. On n'utilisera pas le même véhicule suivant notre destination. Puisque les motifs de déplacements ne sont pas les mêmes le week-end, les modes de transports sont différents. La marche à pied et le vélo sont majoritairement associés aux loisirs de fin de semaine.

Inégaux devant le bus

Les centres urbains sont plus propices aux déplacements en modes doux (vélo, marche à pied) et en transports en commun. Il est plus difficile pour les personnes qui vivent à l'extérieur des villes de faire appel à ces modes de déplacements, et elles utilisent plus souvent leur voiture.



ENCORE DES CHIFFRES sur la RUG

273 le nombre de communes

+730 000 le nombre d'habitants concernés

+3 600km² dont 80% d'espaces naturels, agricoles et forestiers

La force de l'habitude

Concernant les transports en commun, les modes doux et la marche à pied, lorsque la pratique est acquise et régulière, elle a lieu de la même façon en semaine et en week-end. Les modes de déplacements peu utilisés par les habitants en semaine le sont encore moins le week-end.

Les enjeux de la mobilité

La mobilité comme facteur social

La capacité à se déplacer est l'une des conditions à l'inscription dans la vie sociale. Avoir la possibilité de multiplier ces choix, de fréquenter des espaces diversifiés, c'est donc avoir la possibilité de multiplier les contacts et les rencontres. Une faible aptitude à la mobilité est un facteur de marginalisation. La loi défend un « droit au transport » depuis 1982.

Être mobile, c'est avoir la capacité physique ou intellectuelle de se déplacer. Cela nécessite des compétences, de l'expérience, une certaine capacité économique et un contexte favorable. Vivre dans un territoire peu propice peut être un frein social.

Faible mobilité et exclusion sociale

L'exclusion ou la précarité sociale est en partie liée à l'absence d'emploi, qui est un motif fort de mobilité. En situation de précarité, on observe donc une tendance à la diminution des déplacements. Ce n'est pas une diminution choisie, mais contrainte.

Un territoire façonné par la voiture

La ville résulte de notre vitesse de déplacement. De la ville piétonne (3km/h, compacte), à la ville du train/tram (15km/h, en doigts de gant), nos villes se sont développées de façon diffuse avec l'arrivée de la voiture. La facilité d'accès à la voiture et la politique du « tout-routier » ont laissé la voiture s'imposer comme mode de déplacement principal. Elle a certes des avantages : elle est immédiatement disponible, permet de faire du porte à porte et facilite l'enchaînement de plusieurs déplacements. Et bien souvent, les habitants n'ont pas toujours le choix : ils sont « captifs » de ce mode de déplacement et dans une situation de dépendance automobile.

Repenser l'aménagement de nos territoires doit permettre l'utilisation d'autres modes de déplacement et donc moins d'utilisation de la voiture. Une ville plus agréable (urbanisme), mieux conçue (services, commerces), des transports plus réguliers, mieux répartis sont des clés pour que les habitants se déplacent à nouveau à pied ou en TC.

3,91 déplacements par jour et par personne sur la Région Urbaine Grenobloise. (EMD 2002)

3/4 des déplacements hors de l'agglomération se font en voiture (EMD 2002)

17% des ménages n'ont pas de voiture. (EMD 2002)

La question environnementale

Certains de nos modes de transports sont polluants et consomment des ressources non renouvelables.

Faut-il pour autant arrêter de se déplacer? Ce sentiment de culpabilité est de plus en plus exprimé par les automobilistes, qui n'ont cependant pas toujours la possibilité ou la volonté de diminuer leur usage de la voiture.

Eco-mobilité

On parle aussi de mobilité durable. Il s'agit de valoriser l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture. Les modes doux (marche, vélo, roller, ...), les transports en communs (car, bus et trains), les véhicules « propres », qui réduisent leurs émissions de gaz polluants, les usages collectifs de la voiture doivent être encouragés afin de réduire le poids écologique de nos déplacements.

Mobilité : perspectives et évolutions

La mobilité est de moins en moins liée au travail, les déplacements ne se concentrent plus uniquement vers les zones d'emploi mais de plus en plus vers les espaces de loisirs.

Les déplacements se font de plus en plus entre périphéries. La voiture a favorisé une dispersion des activités, dans tout le territoire.

La mobilité se déroule à des échelles de plus en plus grandes, avec des modes de transports tels que le TGV ou l'avion qui ne sont pas pris en compte dans les politiques de déplacements.

La prise de conscience de l'impact de nos déplacements s'accompagne de demandes de télétravail, «vacances sans voiture», bilan carbone, mise en commun des moyens individuels (location de vélos, les vélos en libre-service, le partage de l'automobile, covoiturage).

L'influence des réseaux sociaux, les outils de e-mobilité (téléphone, internet) change la donne et peuvent inciter au changement.

Des services en plus!

Une **Agence de mobilité** sur Grenoble ! Au 15 bd J. Vallier elle regroupera les acteurs de la mobilité pour faciliter les échanges et le partage d'expériences. gmcd.la-metro.org

Itinisère est un service (à améliorer) qui recense l'ensemble des modes de transports, leurs horaires et leurs trajets, pour planifier ses déplacements, partout en Isère. www.itinisere.fr

Les sites **Trievois**, **Bièvre-Valloire Covoiturage**, **Covoiturage Pays Voironnais** se proposent de mettre en relation les covoitureurs potentiels.

Une voiture ne se déplace que 5% du temps : **Alpes Autopartage** propose à des particuliers qui n'ont pas besoin d'une voiture tout le temps de partager un véhicule. www.alpes-autopartage.fr

Méto Vélo est un service de La Métro, qui loue des vélos pour des durées plus ou moins longues. www.metrovelo.fr



Le Vélo à Grenoble

Grenoble, « Capitale des Alpes », est une ville plane. 5% des déplacements s'y font à vélo. On considère généralement que le vélo est un mode pertinent jusqu'à 5 km, mais il est confronté à des problèmes d'insécurité et de vols.

Pour augmenter la part vélo

Aménager : augmenter le nombre de pistes cyclables, améliorer le maillage, repérer et améliorer la lisibilité des points accidentogènes.

Accompagner : multiplier les possibilités de stationnement, favoriser le vélo-transports en commun.

Cibler les usagers : étudiants, chômeurs, salariés à bas revenus, donner la possibilité à tous d'apprendre à faire du vélo.

Sécuriser les pistes cyclables et les points de stationnement

Quel rôle pour le SCoT ?

En 2000, la loi SRU - Solidarité et Renouvellement Urbain - impose la mise en œuvre de **Schémas de Cohérence Territoriale, les SCoT**, pour établir les orientations d'aménagement et de développement du territoire à l'horizon 2030.

Ainsi, le SCoT de la Région Urbaine Grenobloise, établi et mis en œuvre par l'Etablissement Public du SCoT, regroupant communes et intercommunalités, prend le relais du Schéma Directeur pour les vingt prochaines années.

En déterminant des objectifs et des prescriptions en matière d'habitat, de déplacements, d'environnement, d'économie, de commerces, le SCoT doit renforcer la cohérence globale des politiques territoriales.



Le SCoT en 3 documents

- Le **Rapport de présentation** établit un diagnostic du territoire
- Le **Projet d'Aménagement et de Développement Durable ou PADD** est le projet politique porté par les élus. Il explique ce qu'ils souhaitent pour le territoire.
- Le **Document d'Orientations et d'Objectifs ou DOO** traduit ces objectifs en politiques.

Le PADD est en cours de discussion et devrait être arrêté en décembre 2010.

Qui fait quoi?

Depuis la loi LOTI - loi d'orientation pour les transports intérieurs - les autorités organisatrices de transports, **AOT**, organisent les transports sur leurs territoires.

Dans la RUG, ce sont des regroupements de communes (**Pays Voironnais**, **Le Grésivaudan**), des Syndicats mixtes (**SMTC pour l'agglomération grenobloise**).

Mais également, le **département de l'Isère** pour les transports non-urbains et scolaires ; la **région Rhône-Alpes** pour le transport ferroviaire régional (TER) ; **l'Etat** pour les routes ...

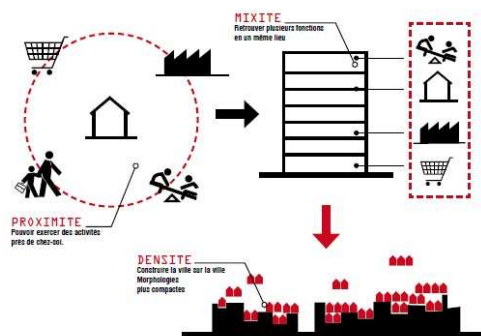
Ces nombreux acteurs, la superposition des échelles causent parfois des incohérences entre les réseaux, en termes d'itinéraires, de fréquences, de correspondances, de tarifs etc.

Le SCoT, un lieu de concertation et de coopération entre AOT?

Les propositions du SCoT

Source: Projet PADD EP SCoTjuillet 2010

- Réduire les trafics en réduisant les vitesses
- Améliorer les possibilités et les conditions de déplacements des piétons et cycles
- Renforcer les plus possible l'offre de TC à l'intérieur des espaces urbains centraux, denses et continus
- Améliorer l'accessibilité ferroviaire
- Définir une offre TC pour tous mais mesurée (pas incitation longues distances)
- Conditionner toute nouvelle offre de voirie au respect des objectifs d'équilibre



Avis rendu par LAHGGLO - juin 2010

- Assurer des temps de parcours fiables du matin au soir
- Décloisonner les territoires
- Aider les habitants à choisir leur mode de transport et encourager les choix économes en CO₂,
- Mieux organiser les TC : continuité des réseaux, cohérence des tarifs, régularité et permanence de service
- Mieux expliquer le chrono-aménagement

Et vous, qu'en pensez-vous?

Le chrono-aménagement, pour revoir les distances-temps qui nous séparent.

Comment réguler nos déplacements quotidiens du quartier, hameau à la région de façon durable ?

Cette théorie essentiellement développée par l'Agence d'Urbanisme AURG, permet de limiter l'étalement urbain. Elle part du principe que les temps de parcours estimés sont souvent sous-évalués. On observe alors une dispersion des maisons individuelles en périphérie des villes, un grignotage des espaces naturels ... rallongeant considérablement les distances parcourues par les habitants ! Le chrono-aménagement, en liant la distance et le temps, propose d'optimiser (régulation) nos modes de déplacements en fonction de nos échelles de vie.

Projetons-nous dans quelques années :

Le développement du territoire se fait autour de pôles urbains (Grenoble, Viron, Crolles, St Marcellin...), **denses et mixtes** regroupant les différentes fonctions essentielles (habitat, emploi, commerces, services...).

A l'intérieur de ces pôles, les déplacements se font avec des modes alternatifs à la voiture, grâce à la **proximité** entre les fonctions.

Entre les pôles, les déplacements sont «**apaisés**», ce qui veut dire que la vitesse est réduite pour mettre une distance-temps entre les pôles. Elle reste relativement constante jour et nuit.

Logement, urbanisme, transport, ... : tout est concerné !

Ce qui nécessite de convaincre beaucoup d'élus ... et d'habitants!

LAHGGLO a élaboré ce document pour vous transmettre ses réflexions sur la mobilité. D'autres aspects seront abordés dans les prochains mois, soit par nous, soit par différents acteurs de la RUG dans le cadre de l'élaboration des documents d'aménagement :

Schéma de Cohérence Territoriale SCoT

- à l'échelle de la RUG,
- élaboré par l'Etablissement Public du SCoT qui regroupe des élus des communes et intercommunalités de la Région Urbaine Grenobloise.

Le SCoT définit les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire.

L'EPSCoT élabore actuellement le SCoT pour 2010-2030.

Plan de Déplacements Urbains PDU

- à l'échelle de l'agglomération grenobloise
- élaboré par le Syndicat Mixte des Transports en Commun, qui regroupe des élus des communes de l'agglomération et du département.

Le PDU planifie l'organisation des déplacements urbains pour 10 ans.

Le SMTC élabore actuellement le PDU pour 2012-2020.

DES QUESTIONS POSEES

- Comment assurer une continuité dans les réseaux et une cohérence des tarifs sur région urbaine ?
- Comment encourager les changements de comportement ?
- Comment expliquer le chrono-aménagement ?
- Quelles conséquences sur la densité urbaine et la qualité de vie?

www.scot-region-grenoble.org

- Comment rendre compréhensible et accessible à tous le réseau des transports en commun?
- Comment tenir compte des nouvelles demandes?
- Peut-on assurer un service minimum de déplacements?
- Quelle cohérence des PDU sur le périmètre du SCoT?

www.smtc-grenoble.org

Vous avez la parole. Vous pouvez donner votre avis.

Participez aux démarches de concertation à l'automne

Réunions publiques et controverses pour le SCoT, Café et universités pour le PDU.

Pour vous informer, contacter LAHGGLO ou rendez-vous sur www.scotparticipatif.org

LAHGGLO Les Associations d'Habitants du Grand Grenoble, Lien et Ouverture

6 rue du 4 Septembre, 38 000 Grenoble. 06 38 28 41 52 / lahgglo@laposte.net

© LAHGGLO - Juillet 2010