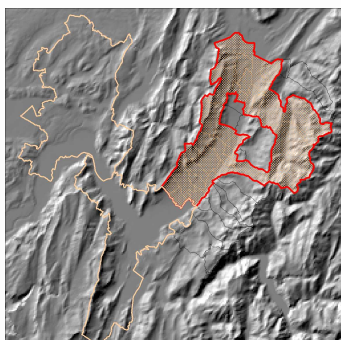


[Version 2]
20 déc 2007

Pays
du
Grésivaudan



AOTU du Grésivaudan

création de PTU

Y
L'AGENCE
D'URBANISME
de la région grenobloise

N° Note : 07-190

Date : décembre 2007

La présente note a pour objet de constituer le volet technique du dossier de demande de création de périmètre de transport urbain (PTU) du Pays du Grésivaudan.

Cette demande fait suite à un travail de réflexion approfondie, conduit sur la durée par le Pays, dont les principales étapes sont

- 2002 – 2003 Etude de préfiguration d'une AOTU dans le Grésivaudan : objectifs et enjeux, pilotée par le Pays en associant le Département et la Région, réalisée par l'agence d'urbanisme,
- 2004 - 2005 Etude du réseau structurant de transport collectif dans le Grésivaudan, pilotée par le Département en associant le Pays, réalisée par les cabinets PTV et TTK
- 2005 – 2006 Etude détaillée d'un réseau de transport urbain dans le Grésivaudan, pilotée par le Pays en associant à la réflexion le Département de l'Isère et la Région, et en concertation avec le Département de la Savoie et le SMTC

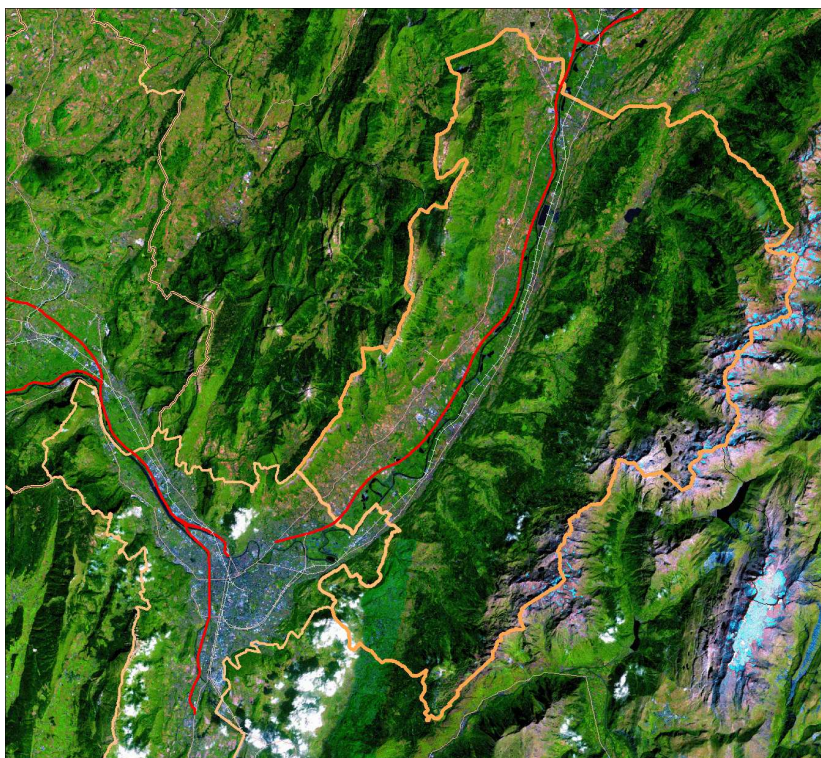
Cette dernière étude a par ailleurs donné lieu à une large concertation dans le Pays, ouverte à l'ensemble de la société civile, comme au public. Il faut d'ailleurs noter que, depuis sa création, le conseil de développement suit les travaux de la commission transport qui a piloté l'ensemble des études et démarches.

Sommaire

LE TERRITOIRE DU GRESIVAUDAN.....	3
Le territoire physique	3
Les infrastructures de déplacement	3
Le territoire vécu.....	5
Un réseau de villes	5
La population du Pays	6
L'emploi.....	7
LE PRINCIPE DE RESEAU URBAIN	9
Les objectifs recherchés.....	9
La réponse aux besoins	10
LE PERIMETRE DE TRANSPORT URBAIN	11
Le PTU souhaité	11
Un PTU transitoire.....	11
La communauté de transports	12

LE TERRITOIRE DU GRESIVAUDAN

Le territoire physique



Entre les falaises de Chartreuse et les balcons de Belledonne, **la vallée du Grésivaudan** est un territoire linéaire fermé au sud par l'agglomération grenobloise et au nord par le département de la Savoie. Traversée par l'Isère, la vallée n'offre que peu de largeur et possède une topographie en gradin qui s'élève rapidement jusqu'aux balcons (Petites Roches et Belledonne). L'espace y est contraint, notamment en rive gauche. Perpendiculairement à la vallée où coule l'Isère, des vallons étroits offrent des

passages très ponctuels obligés pour accéder aux balcons ou à Belledonne, revêtant une grande importance pour les liaisons entre la vallée et les hauteurs (vallon d'Uriage, la vallée du Bréda).

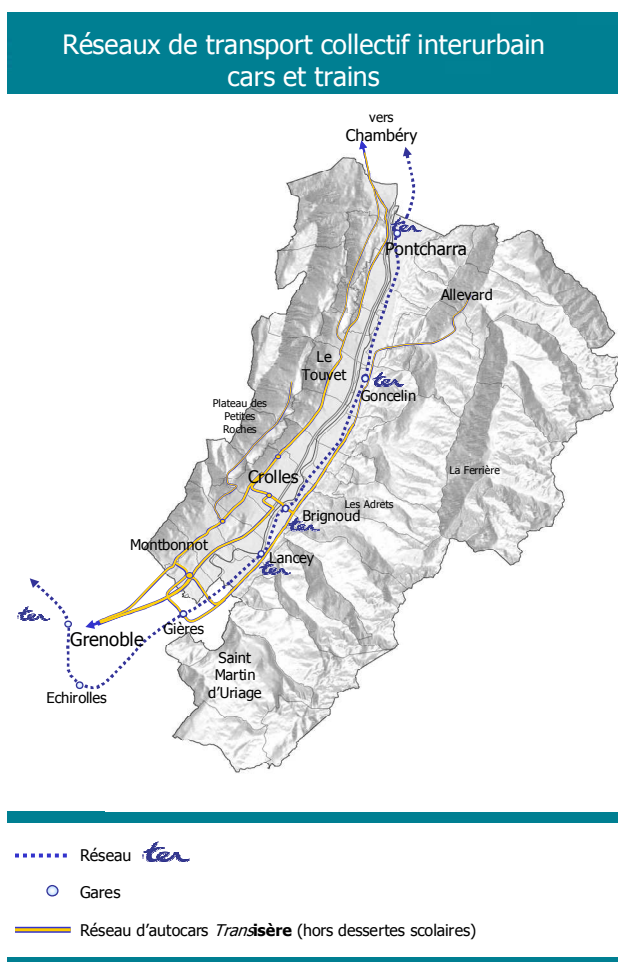
Le fond de la vallée est occupée par l'Isère et la plaine agricole, l'urbanisation s'étendant principalement en chapelet de villes et villages de part et d'autre de la plaine. La rive gauche d'une urbanisation plus ancienne est dépassée en importance par le développement plus récent de l'urbanisation de la rive droite.

Les infrastructures de déplacement découlent de cette situation géographique :

- une route principale sur chaque rive qui traverse les centres anciens des bourgs et villages : la RD 1090 sur la rive droite et la RD 523 sur la rive gauche,
- l'autoroute A41, implantée dans la plaine agricole, accentue l'effet de coupure entre les deux rives,
- un nombre de voies de passage d'une rive l'autre limité par ce double franchissement nécessaire de l'autoroute et de l'Isère, dont les principaux barreaux sont ceux d'accès aux échangeurs autoroutiers, certains de ces voies (RD10, 11 et 29) ont cependant la particularité de desservir directement les gares de la vallée tant depuis l'autre rive que depuis les balcons de Belledonne :
- les autres routes départementales notables pour la desserte du secteur sont la RD 525, qui relie Allevard à Goncelin et à sa gare, la RD 925 qui relie La Rochette à Poncharra, point de passage obligée pour cette commune industrielle de Savoie pour accès à l'A41 ou à Chambéry, et la RD 524 qui relie Vizille à l'agglomération grenobloise en passant par Uriage,
- la voie ferrée, sur la rive gauche de l'Isère, qui traverse les bourgs anciens et dont les gares sont en général proches de leurs centres.

Ces infrastructures commandent **le réseau structurant de desserte de transport collectif** :

- La desserte ferroviaire périurbaine est performante pour la rive gauche, elle bénéficie d'une croissance de fréquentation particulièrement élevée ces dernières années, et son attractivité devrait être renforcée par la mise en place récente du cadencement. Le rabattement y est cependant encore très insuffisamment organisé depuis la rive droite, totalement absent à Pontcharra et quasiment absent depuis les balcons, notamment du fait de l'absence d'AOTU.
- La desserte routière structurante départementale suit chacune des routes départementales principales de chacune des deux rives, la mise en place du réseau express a par ailleurs complété efficacement ce réseau entre le Moyen Grésivaudan et l'agglomération grenobloise.

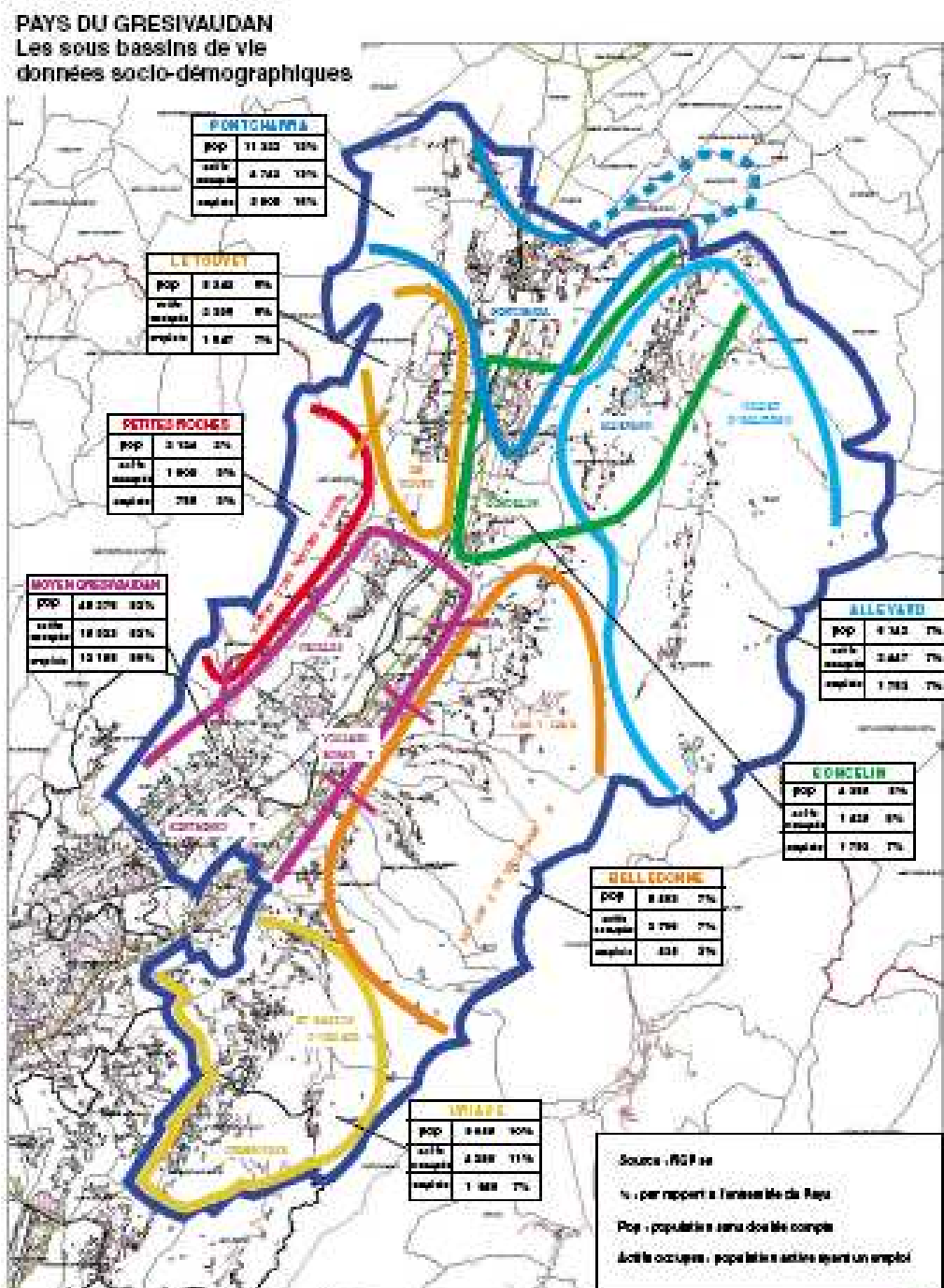


Le territoire vécu

Un réseau de villes organise la vie locale de la vallée en **concentrant les principaux services**, publics et privés, à la population, néanmoins il s'agit de petites villes dont aucune n'a vocation à jouer un rôle central pour l'ensemble du territoire. Le projet du Pays consiste bien à préserver cette diversité en son sein, et ne cherche pas à centraliser le territoire. Parmi ces villes, deux jouent un rôle plus important :

- **Crolles** qui polarise le Moyen-Grésivaudan, même si des communes comme Villard-Bonnot, St Ismier ou Montbonnot présentent un bon niveau d'équipement,
- **Pontcharra**, qui polarise le Haut-Grésivaudan, même si la situation d'Allevard, en amont de la vallée de Breda, et relativement bien équipé lui confère un statut de « bourg rural » au sens de l'INSEE qui la rend plus autonome

Cette situation avait conduit, dans le cadre de l'étude de préfiguration de l'AOTU à identifier des sous-bassins de vie ayant une cohérence interne tout en interagissant entre eux, et avec l'agglomération grenobloise, voire chambérienne pour le Nord du territoire (cf carte ci-contre).



La population du Pays d'après le RGP de 1999 dépassait les 89 000 habitants, et présentait la plus forte progression des secteurs de la RUG (2,1% par an contre 1,1% pour le Voironnais et moins de 1% pour la RUG).

Si un nouveau chiffre global ne pourra être connu qu'en 2009, les recensements annuels déjà intervenus montrent une poursuite, bien que ralentie, de la progression démographique permettant d'estimer la population 2005 aux alentours de 98 000 habitants, et le seuil des 100 000 habitants devrait être prochainement atteint.

Les communes du périmètre de transport proposé regroupaient près de 65 000 habitants en 1999, et devaient dépasser les 70 000 en 2005.

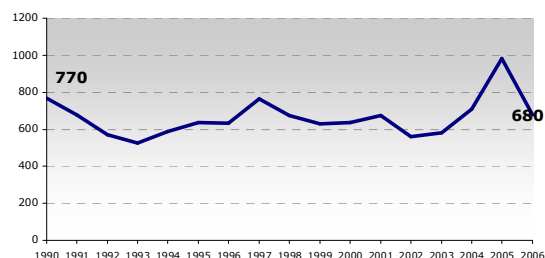
Le maintien du rythme annuel moyen de **construction de logements neufs** dans le Pays du Grésivaudan témoigne également de cette dynamique démographique.

Ensemble du Pays du Grésivaudan

Evolution de la construction neuve de 1990 à 2006

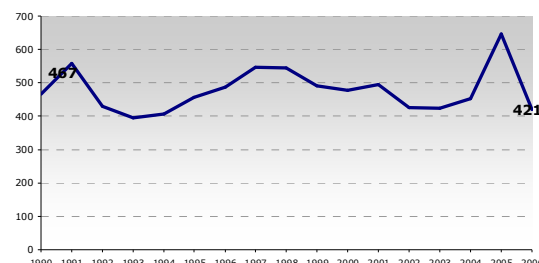
Construction neuve

		Période 1991-1995	Période 1996-2000	Période 2001-2006
Nombre annuel moyen de logements construits		601	669	698
Logements ordinaires		601	651	662
en individuel	Nb	391	450	414
	%	65 %	69 %	63 %
en collectif	Nb	210	201	248
	%	35 %	31 %	37 %
Logements non ordinaires		0	18	37



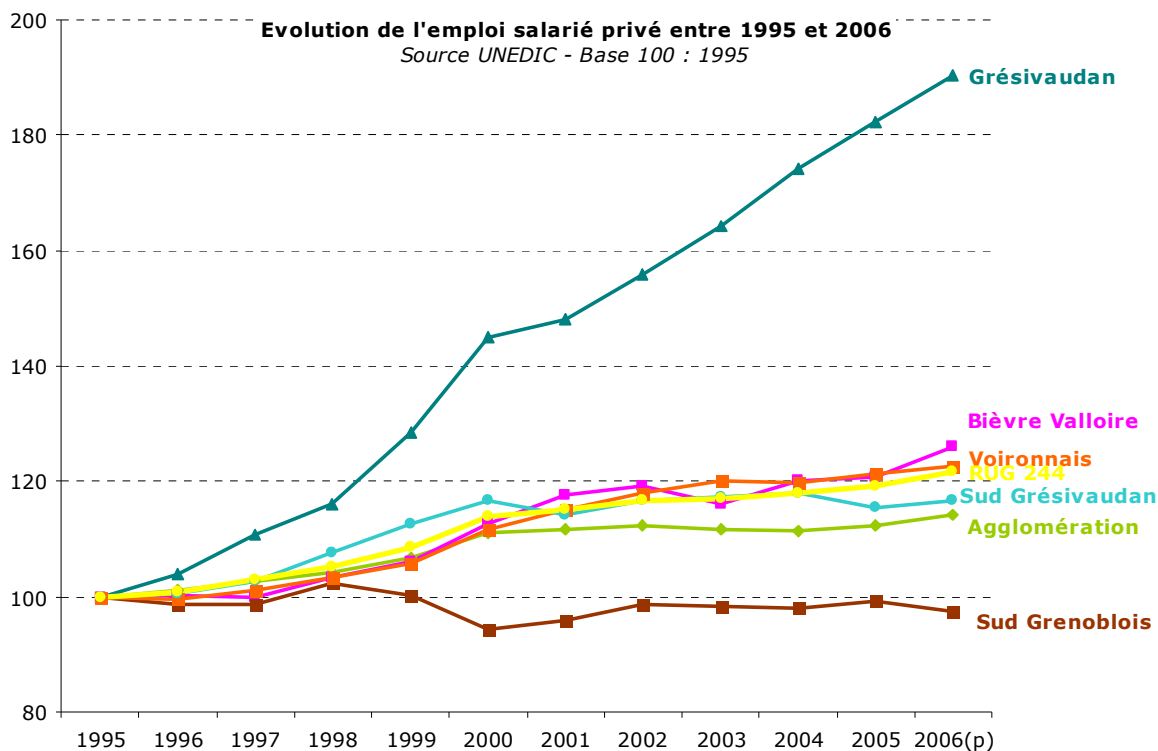
Les deux tiers de cette construction neuve constatée sont sur le territoire faisant l'objet de la présente demande de PTU.

Evolution de la construction neuve de 1990 à 2006 sur le territoire du PTU initial proposé



L'emploi présent sur le Pays du Grésivaudan au RGP de 1999, représentait environ 24 500 emplois. C'était déjà le territoire de la région urbaine présentant le plus forte croissance d'emplois, et c'est le seul à continuer de bénéficier de cette dynamique, illustrée notamment par une implantation comme celle de ST microélectronique et des implantations qui l'ont suivie.

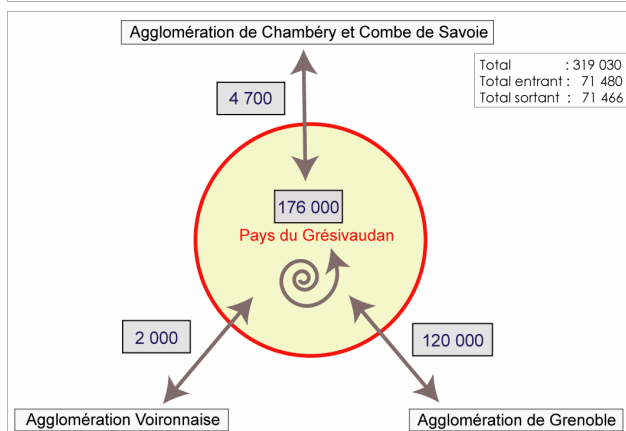
L'évolution de **l'emploi salarié privé** (à peu près les 2/3 des emplois du RGP) sur la période récente confirme cette tendance, avec une progression annuelle sur l'ensemble du Pays de 4,6% sur la période 2000-2006, essentiellement due au moyen Grésivaudan qui progresse sur cette période de 7,4% (sur le territoire du PTU transitoire demandé la progression est de 5,4%)



L'emploi, et les ressources qui l'accompagnent sont regroupés dans les petites villes et dans un certain nombre de zones d'activités, majoritairement situées dans le Moyen Grésivaudan, même si le bassin de Pontcharra concentre aussi une part non négligeable d'emplois. Parmi les objectifs de solidarité du Pays, figure le fait de faire bénéficier l'ensemble du territoire de ces ressources, alors même que le Moyen Grésivaudan est le seul à continuer de voir progresser l'emploi privé.

Si **les équipements et services à la population** présents sur le territoire répondent en bonne partie aux besoins quotidiens, le territoire reste relativement dépendant de l'agglomération grenobloise pour les équipements centraux (santé, université, culture) mais également partiellement dans le domaine commercial.

Répartition des déplacements journaliers liés au Pays du Grésivaudan
Tous modes mécanisés selon l'EMD 2002
Tous motifs



Source : étude Transorco 2006

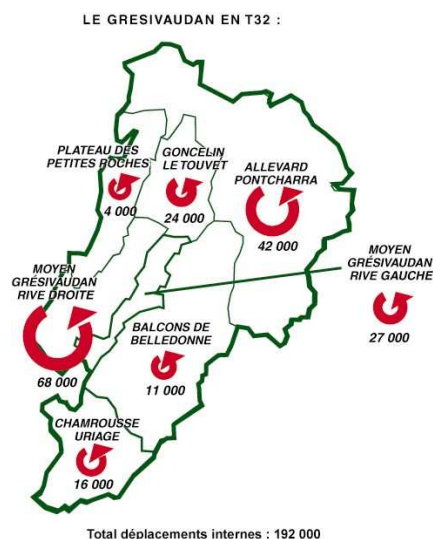
Il résulte de cette situation de forts échanges entre le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise, qui ont longtemps rendu peu visible **les besoins de déplacements internes** pourtant fortement ressentis par les populations comme par les employeurs et les collectivités sur le territoire. La dernière enquête ménages déplacements, qui pour la première fois a couvert l'ensemble de la région urbaine a objectivé ce besoin

A ces besoins strictement internes viennent s'ajouter **des besoins d'organisation d'un rabattement** de

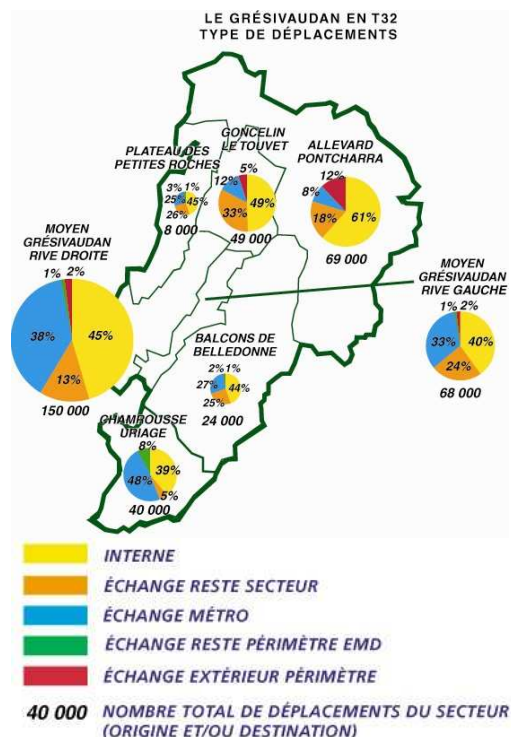
qualité **sur le réseau ferroviaire**, voire sur le réseau routier structurant départemental, rabattements qui devront également relever de la future AOTU.

Les graphiques ci-dessous détaillent par sous secteurs du Grésivaudan, les déplacements internes d'une part et les échanges entre sous-secteurs d'autre part.

La dominante orange et jeune met en évidence, déjà en 2002, l'importance des déplacements internes au territoire, qui n'ont pu qu'être renforcés par le développement économique



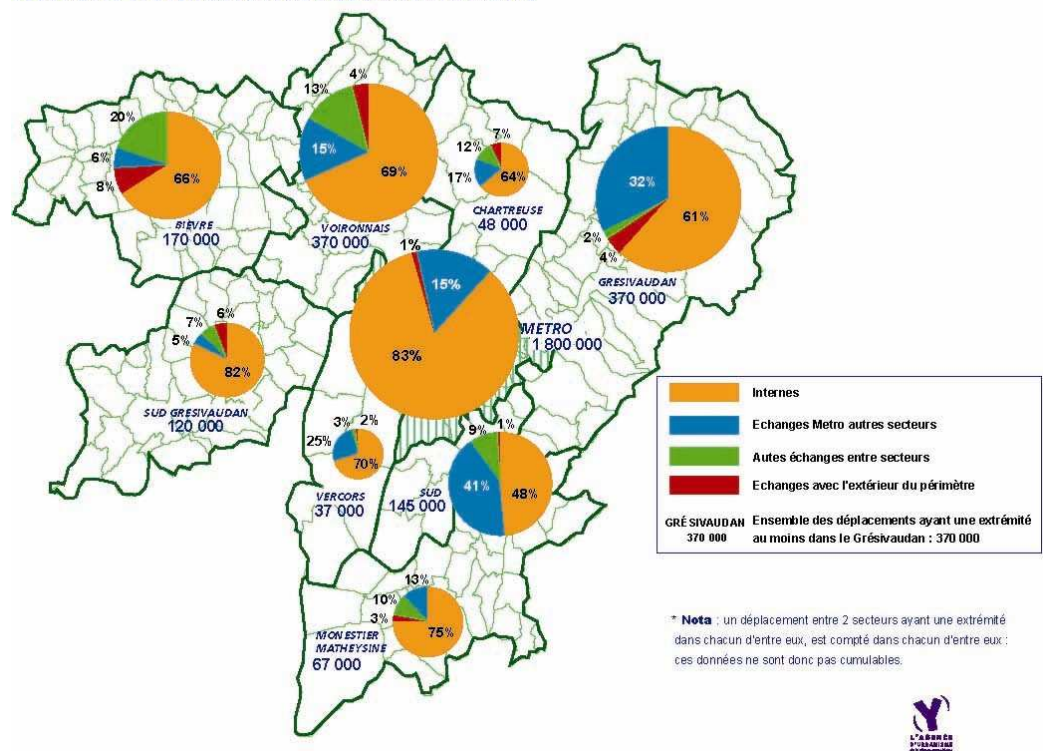
Nota : ces graphiques présentent analysent les déplacements selon leur origine et leur destination, quelque soit le lieu de résidence des personnes qui les effectuent. Par exemple les échanges avec l'agglomération cumulent des déplacements d'habitants du Grésivaudan qui se rendent à leur travail, au CHU, faire des courses... dans l'agglomération, mais aussi des habitants de celles-ci qui viennent travailler à Innovalée à Montbonnot et sur le site de St à Crolles



Malgré l'importance de ces déplacements internes, les liens avec les autres secteurs de la région urbaine, et notamment l'agglomération grenobloise sont importants, comme le montre la carte générale de la typologie des déplacements ci-dessous.

Se constituer en AOTU s'est aussi pouvoir participer aux différents partenariats conduits dans le domaine des transports : communauté de transport, projet REAG (concertation et coordination des autorités de transports autour des projets ferroviaires périurbains) enquête ménages déplacements et modélisation.

**VOLUME ET TYPE DE DÉPLACEMENT PAR SECTEUR * : PART DES ECHANGES AVEC LA METRO
TOUS MODES TOUS LIEUX DE RESIDENCE DANS LE PERIMETRE**



LE PRINCIPE DE RESEAU URBAIN

Les objectifs recherchés dans la mise en place d'un réseau urbain visent :

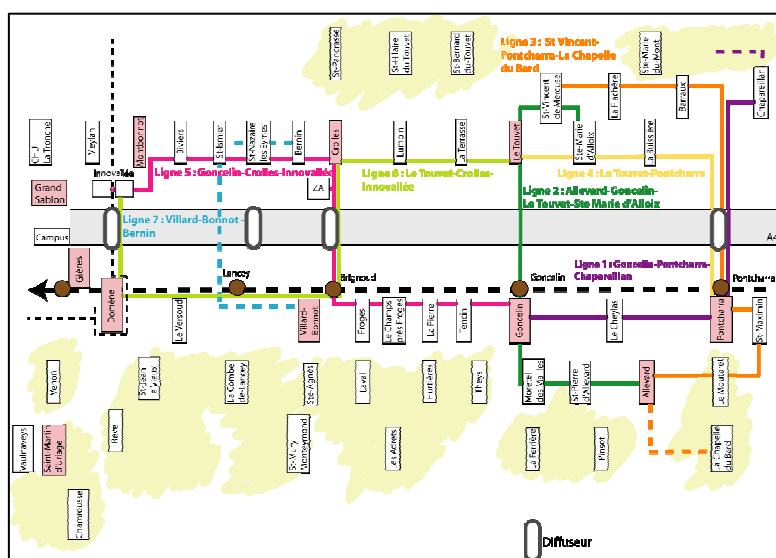
- **une solidarité territoriale** permettant de faire bénéficier l'ensemble du territoire des ressources issues de l'activité économique, et de mieux **assurer un droit à la mobilité pour tous**, en permettant aux populations n'ayant pas accès à la voiture d'accéder aux réseaux TC structurants, de traverser les rives et de rejoindre les centres bourgs pour accéder aux commerces, services, emplois etc...
- **un développement plus durable** en encourageant l'utilisation des TER pour les déplacements pendulaires grâce au réseau TCU qui facilitera l'accès aux gares et aux zones d'activés

La réponse aux besoins de déplacements du Pays a été réfléchi avec les deux autorités actuellement compétentes sur le territoire, la Région et le Département, dans un esprit de complémentarité des réseaux TER et Transisère. De ce fait les lignes structurantes sur les routes longitudinales restent des lignes interurbaines, répondant aux besoins de liaison avec l'agglomération grenobloise. Le futur réseau urbain devrait compléter cette offre par

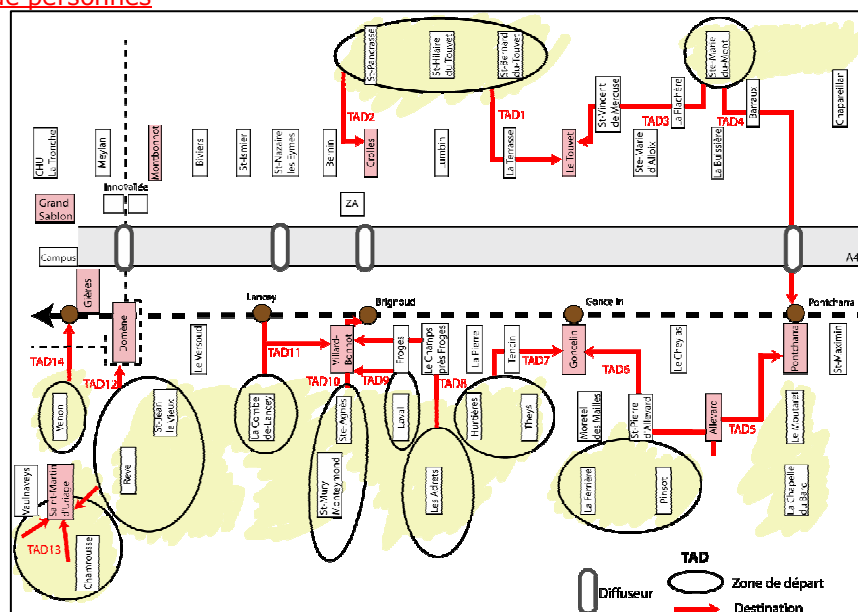
- des lignes traversantes, dont un schéma de principe pourrait être celui-ci, issu de l'étude Transorco

Sur ce schéma on repère

1. un groupe de lignes traversantes (1, 3 et 4) conçues essentiellement pour **desservir Pontcharra et sa gare depuis son bassin de vie**
2. une ligne traversante, la 2, permettant de desservir **Goncelin et sa gare** tant depuis la rive droite (le Touvet) que depuis le pays d'Allevard,
3. un groupe de lignes traversantes (5, 6 et 7) conçues essentiellement pour desservir **Crolles et les nombreuses zones d'activités** du Moyen Grésivaudan, ainsi que **les gares de Brignoud et Lancey**



- des lignes de transport à la demande permettant de relier les balcons à la vallée par chacun des vallons. A noter que la desserte des zones de montagnes sera exclusivement réalisée sur des itinéraires viabilisés, et avec des autocars munis d'un ralentisseur en plus du frein de service, conformément à l'article 37 de l'arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes



LE PERIMETRE DE TRANSPORT URBAIN

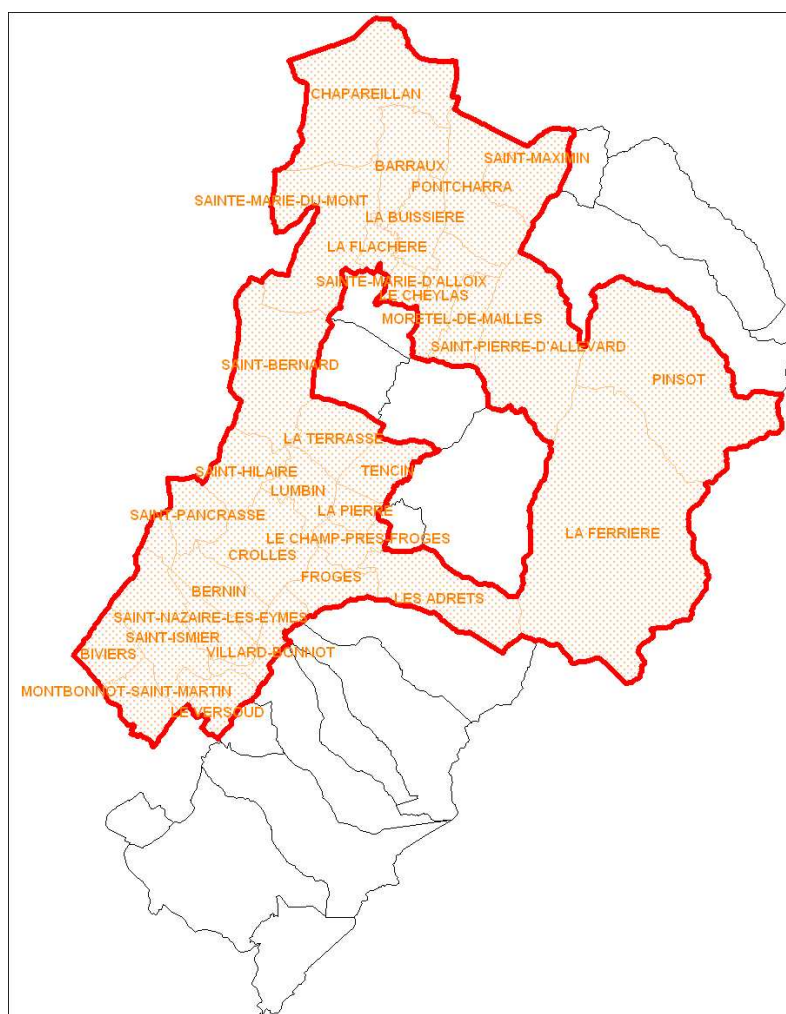
Le PTU souhaité

Le Pays souhaite devenir autorité organisatrice de transports urbains sur l'ensemble de son périmètre, et a minima sur l'ensemble de la vallée pour assurer une desserte interne de qualité pour les habitants vers les équipements, les zones d'emploi et les gares.

Cette démarche s'inscrit dans sa volonté de solidarité locale sur un territoire dont la cohérence et la proximité sont assurées par sa topographie

Un PTU transitoire

En l'état actuel des délibérations, un nombre significatif de communes a transféré sa compétence transport au Pays, correspondant au périmètre ci-dessous.



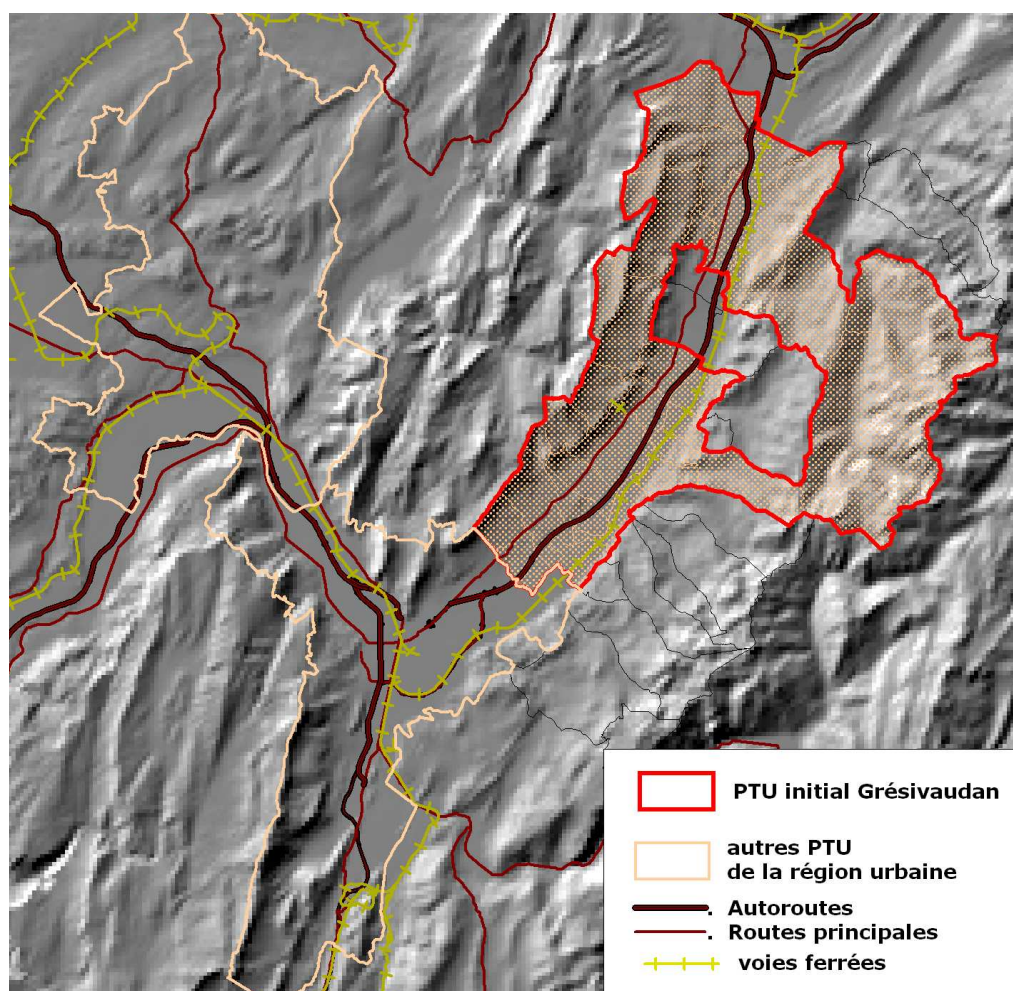
Ce périmètre permettrait d'ores et déjà d'apporter une desserte interne non négligeable : la desserte du Moyen Grésivaudan d'une part et de l'essentiel du bassin de vie de Pontcharra d'autre part.

Sur les 7 lignes traversantes proposées dans l'étude du réseau (cf carte précédente) seule la ligne 2 reliant le Touvet, Goncelin et Allevard ne pourrait pas être réalisée. Pour ce qui est des communes de montagne, le plateau des petites roches, comme les Adrets pourraient voir leur desserte mise en place.

Par contre dans cette phase transitoire, pour les trois communes du pays d'Allevard (Pinsot, La Ferrière et St Pierre d'Allevard), une

dérogation serait nécessaire pour pouvoir traverser les communes hors PTU et leur offrir un accès la vallée et à la gare de Goncelin. La conception technique de la réponse aux besoins de déplacements du Grésivaudan continuera cependant à s'étudier par le Pays sur l'ensemble de son territoire.

La communauté de transports et les partenariats déjà amorcés entre les autorités organisatrices de transport de la région urbaine grenobloise gagneront en cohérence et en efficacité en accueillant cette nouvelle AOTU du Grésivaudan.





21, rue Lesdiguières
38000 Grenoble
tél. : 04.76.28.86.00
fax : 04.76.28.86.12
mél : accueil@aurg.asso.fr

Résumé l'étude

Dossier technique d'appui à la demande de création de périmètre de transport urbain (PTU) du pays du Grésivaudan

Réalisée avec la participation de :

Maya Vitorge – Françoise Pichavant – Virginie Meurier

Mail : maya.vitorge@aurg.asso.fr