



Syndicat Mixte des Mobilités  
de l'Aire Grenobloise

# Micro-PDM GrandAlpe



# Table de matières

## Les grandes lignes du micro-PDM GrandAlpe

- Description de la démarche
- Périmètres
- Etapes d'élaboration

## Pourquoi un micro-PDM ?

- Des ambitions sur le cadre de vie, l'usage des modes actifs, la végétalisation et l'usage des sols qui justifient de rééquilibrer les espaces alloués aux différents modes de déplacement
- Des ambitions urbaines et économiques qui justifient de conforter l'accessibilité multimodale de GrandAlpe

## Stratégie

## Plan d'actions

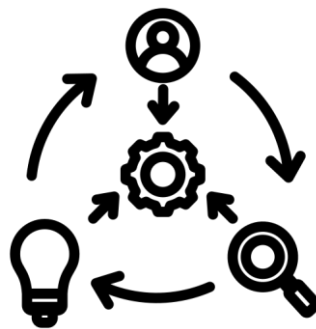
# 1. LES GRANDES LIGNES DU MICRO-PDM GRANDALPE

# La démarche du micro-PDM GrandAlpe

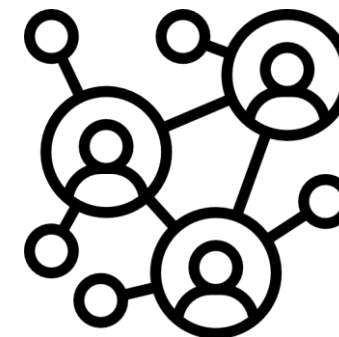
Accompagner les transformations de GrandAlpe avec l'ensemble des acteurs du territoire  
(institutions, associations, entreprises, bailleurs, promoteurs, ...)



Une **stratégie** qui fixe un cap de long terme et un **plan d'actions** qui détaille ce qu'il faut engager dans les 5 ans (études, services, travaux).



Un travail de **coordination technique** et de **concertation** avec les membres du Comité Partenarial GrandAlpe



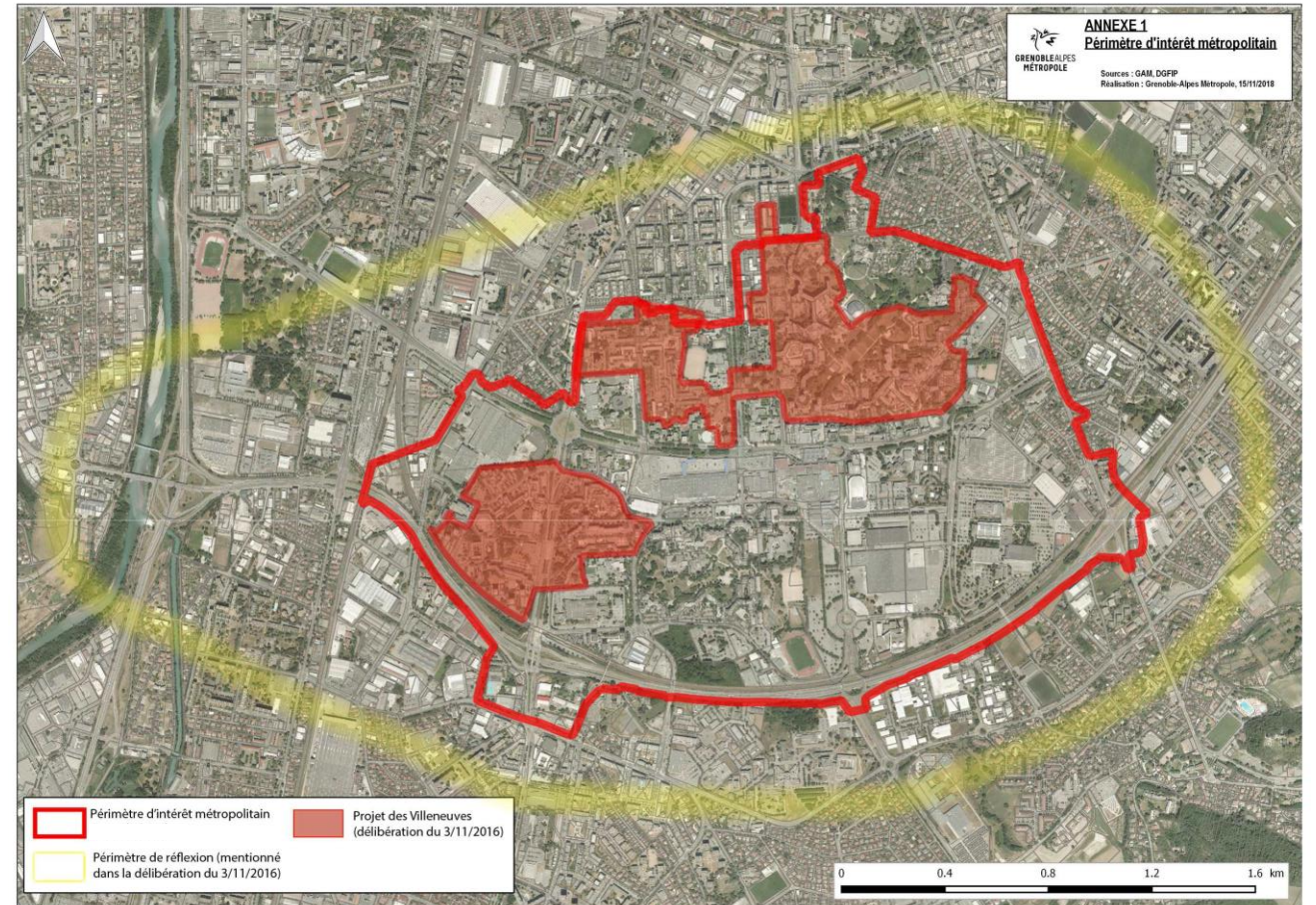
Une démarche d'articulation et de **synthèse des études** menées sur GrandAlpe

*Le plan de mobilité de GrandAlpe (micro-PDM) alimentera la stratégie de mobilité du SMMAG dans le cadre de l'élaboration de son nouveau Plan de Mobilité*

# Les périmètres du micro-PDM GrandAlpe

## Une réflexion sur deux périmètres :

- Un périmètre opérationnel sur lesquels se concentrent les opérations d'aménagement
- Un périmètre élargi pour prendre en compte les interactions entre GrandAlpe et les territoires riverains.



# Un micro-PDM co-construit avec les acteurs de GrandAlpe et expertisé

## Différentes étapes depuis le lancement de la démarche

- **Diagnostic prospectif, pistes de stratégies et d'actions** → Des ateliers techniques (SMMAG-GAM-Communes) animés par l'AURG en 2021.
- **Mise en débat des premières pistes de stratégies et d'actions** → Un COPIL (26/10/21) et un COPART (06/06/2023) GrandAlpe.
- **Expertise extérieure** → Une étude stratégique « circulation et accessibilité multimodale moyen-long terme » menée avec le bureau d'études TRANSITEC en 2023 pour vérifier l'adéquation entre les ambitions de GrandAlpe et la stratégie d'accessibilité multimodale.
- **Consolidation du plan d'actions avec les acteurs** → Des ateliers début 2024 avec les acteurs (collectivités, monde économique, acteurs sociaux et associations habitantes) et un retour en COPART en juin 2024
- **Validation du micro-PDM prévue à l'automne 2025** → COMOP GrandAlpe puis délibération du SMMAG



*Ateliers mobilité lors du Comité Partenarial GrandAlpe – juin 2023*

## 2. POURQUOI LE MICRO-PDM GRANDALPE ?

1. DES AMBITIONS SUR LE CADRE DE VIE, L'USAGE DES MODES ACTIFS, LA VÉGÉTALISATION ET L'USAGE DES SOLS QUI JUSTIFIENT DE REEQUILIBRER LES ESPACES ALLOUES AUX DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT
1. DES AMBITIONS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET ÉCONOMIQUE QUI JUSTIFIENT DE CONFORTER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE GRANDALPE
1. DES AMBITIONS COMPATIBLES SOUS RÉSERVE DE STIMULER LE REPORT MODAL

# 1. DES AMBITIONS SUR LE CADRE DE VIE, L'USAGE DES MODES ACTIFS, LA VÉGÉTALISATION ET L'USAGE DES SOLS QUI JUSTIFIENT DE REEQUILIBRER LES ESPACES ALLOUES AUX DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENT

## Héritages

Des voiries et des capacités de stationnement largement dimensionnées, héritées du projet initial des Villeneuves qui prévoyait la constitution d'une centralité au rayonnement régional (commerces, emplois tertiaires, grands équipements) et l'accueil de 70 000 habitants (contre 30 000 actuellement) dans une ville adaptée à la voiture, avec un réseau de dalles et passerelles séparant une partie des flux piétons.

## Ambitions

**Le principe du retour à la rue, qui doit accueillir les mobilités actives et constituer un espace de vie, alors que l'urbanisation existante a été conçue selon les principes de l'urbanisme fonctionnel et de la séparation des usages.**

**Une ville végétalisée et résiliente face aux îlots de chaleurs, des espaces publics propices à la marche et au lien social, une optimisation de l'usage des espaces artificialisés, un développement des mobilités alternatives à la voiture ... ce qui nous invite à :**

- Favoriser la marche, le vélo, les transports en commun
- Adapter le nombre de voies de circulation automobile aux flux constatés
- Ajuster les superficies dédiées au stationnement (nappes de parking qui présentent un potentiel pour l'aménagement urbain ou pour la désimperméabilisation)
- Favoriser la végétalisation des nappes de parking en zone urbaine tout en tenant compte des règles relatives à la mise en place d'ombrières photovoltaïques sur ces derniers
- Tenir compte du contexte de chaque quartier pour mettre en œuvre ces ambitions de façon progressive et pragmatique.



*Projet d'évolution des abords du Cours de l'Europe – croisement Marie Reynoard*



*Projet de transformation de l'avenue des Etats Généraux, Passagers des villes*

## 2. DES AMBITIONS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET ÉCONOMIQUE QUI JUSTIFIENT DE CONFORTER L'ACCESSIBILITÉ MULTIMODALE DE GRANDALPE

### Héritages

Environ 100ha de foncier potentiellement mutable (sites économiques en mutation, voiries surdimensionnées, nappes de parking sous-utilisées ...) et d'importants programmes de renouvellement du bâti existant (NPNRU)

### Ambitions

Des perspectives de développement conséquentes à long terme – Entre 2022 et 2040, GrandAlpe pourrait gagner jusqu'à :

~2 000 logements

~50 000 m<sup>2</sup> d'activités tertiaires (dont 35 000 m<sup>2</sup> correspondent aux projets « coups partis »)

~ 145 000 m<sup>2</sup> d'activités productives et artisanales

Soit jusqu'à ~3 500 habitants et ~5 000 emplois supplémentaires



Le projet Connexions, Linkcity

#### Des points d'appui pour l'accessibilité et le report modal

- Un territoire bien desservi par les TC et services de mobilité : une gare déjà bien desservie et intégrée au futur SERM (service express régional métropolitain), une ligne de tramway, trois lignes Chronobus, une agence de mobilité, un parc-relais, des chronovélos...
- Un territoire plat, qu'on traverse en moins de 30 minutes de marche et à partir duquel on rejoint les grands pôles du cœur métropolitain en moins de 15 à 20 minutes de vélo
- Un territoire desservi par 3 diffuseurs de la rocade Sud

### 3. DES AMBITIONS COMPATIBLES SOUS RÉSERVE DE STIMULER LE REPORT MODAL

L'étude « stratégie de circulation et d'accessibilité multimodale de GrandAlpe à moyen-long terme », finalisée en 2024, souligne que les ambitions d'espace public et de développement urbain sont compatibles.

A court terme : Les projets d'espaces publics récents, en cours ou programmés (notamment sur le Cours de l'Europe et l'Avenue des Etats Généraux) sont compatibles avec les niveaux de trafic automobile actuels.

A moyen terme (horizon 2030-35), différents projets engagés permettront de répondre à la demande de déplacements :

- SERM phase 1 : si la desserte de la gare d'Echirrolles aux heures de pointe n'évoluera pas (1 train toutes les 15'), il y aura plus de trains en heures creuses (1 train toutes les 30' tout au long de la journée) sur une amplitude horaire élargie, des rames plus capacitaires et une meilleure connexion vers le Grésivaudan (prolongement jusqu'à Brignoud de trains actuellement terminus Gières et ouverture de la halte ferroviaire de Domène)
- Généralisation des rames grande capacité sur la ligne A, évolution du matériel roulant et aménagements de priorité en faveur des bus
- Poursuite du déploiement des axes cyclables « Chronovélo » et « structurants »

Sous réserve de :

- Réaliser ces investissements dans les délais prévus
- Les compléter par des actions sur la marche ainsi que par un accompagnement des entreprises, des grands générateurs de flux et des habitants pour les inciter au report modal (ex : plan de mobilité employeur, plan de mobilité événementiel , etc.)
- Revoir le jalonnement et le réglage des feux pour inciter les automobilistes à utiliser la Rocade et le diffuseur ALPEXPO comme porte d'entrée automobile principale de GrandAlpe.

A plus long terme :

Les projets envisagés à cet horizon lointain (ex : SERM complet, extension réseau tramway, ...) donneront des marges de manœuvres supplémentaires.

# 3. UNE STRATÉGIE QUI REPOSE SUR TROIS PILIERS



DES CIBLES DE FLUX PRIORITAIRES POUR LE REPORT MODAL



DES PROJETS LEVIERS POUR STIMULER LE REPORT MODAL



DES ACTEURS À MOBILISER POUR INCITER HABITANTS, SALARIÉS, CLIENTS ET VISITEURS À CHANGER LEURS PRATIQUES DE MOBILITÉ

## Stratégie et plan d'actions du micro PDM : quelle différence ?

- La stratégie donne un cap de long terme (2030 et au-delà)
- Le plan d'actions détaille ce qu'il faut faire dans les 5 ans (travaux, services, études) pour commencer à mettre en œuvre la stratégie



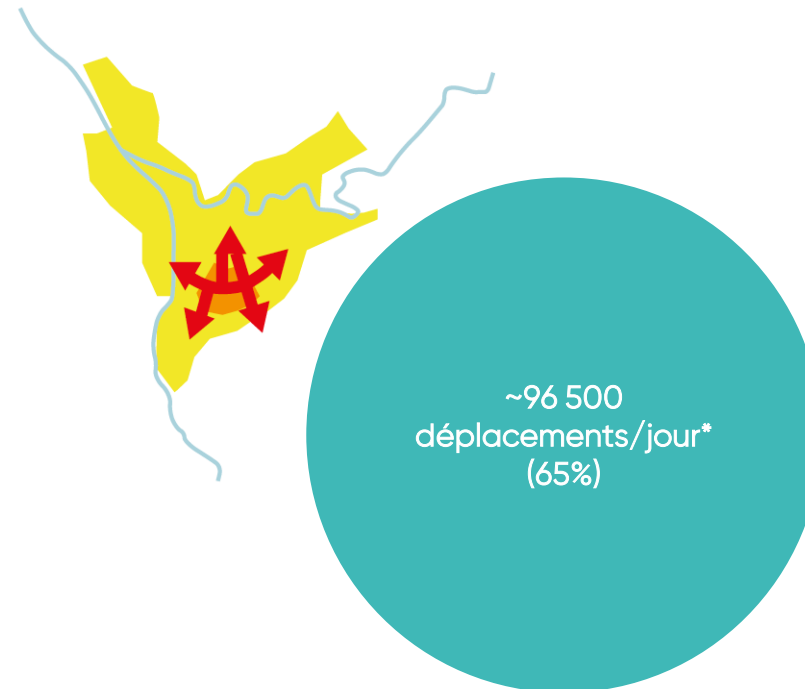
## DES CIBLES DE FLUX PRIORITAIRES POUR LE REPORT MODAL

La stratégie du micro-PDM cible des leviers de report modal adaptés aux types de flux en lien avec le territoire GrandAlpe

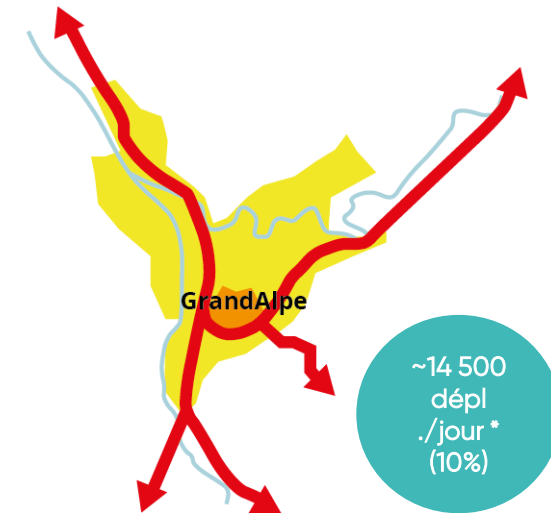
Les flux internes à GrandAlpe



Les flux d'échange avec le reste du cœur métropolitain



Les flux d'échanges avec les territoires périurbains



\* EMC2 2020 : Intervalles de confiance liés à la période Covid pour les zones de tirage analysées



## Des cibles de flux prioritaires pour le report modal déplacements internes à GrandAlpe

### Situation actuelle (EMC2 2020)

38 000 déplacements /  
jour ( $\pm 6000^{**}$ )  
5 000 voitures / jour  
( $\pm 2000^{**}$ )



7 déplacements sur 10  
internes à GrandAlpe se  
font à pied. *C'est  
comparable au centre-ville  
élargi de Grenoble (hors  
Presqu'île et Ile Verte)*



Des distances courtes  
( $< 2\text{km}$ )



### Ambition report modal

Conforter l'usage  
de la marche à  
pied et  
l'accessibilité des  
espaces publics

Faciliter les trajets  
à pied ou à vélo  
entre les quartiers  
de GrandAlpe

**\*\* EMC2 2020 :**  
Intervalles de confiance  
liés à la période Covid  
pour les zones de tirage  
analysées



## Des cibles de flux prioritaires pour le report modal déplacements entre GrandAlpe et le cœur métropolitain

### Situation actuelle (EMC2 2020)

96 500  
déplacements / jour  
(±9500<sup>\*\*</sup>)  
41 000 voitures / jour  
(±6000<sup>\*\*</sup>)



1/4 de déplacements  
en TC



Une part faible de  
déplacements à  
vélo (6%)

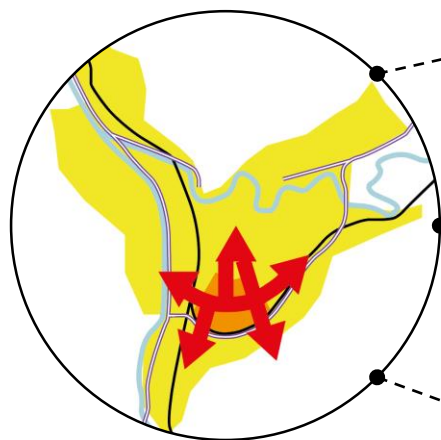


### Ambition report modal

Développer le vélo

Faciliter l'usage des  
transports en commun  
(tram, bus, train) et  
mettre en œuvre les  
projets programmés

Faciliter la marche  
vers les quartiers  
voisins



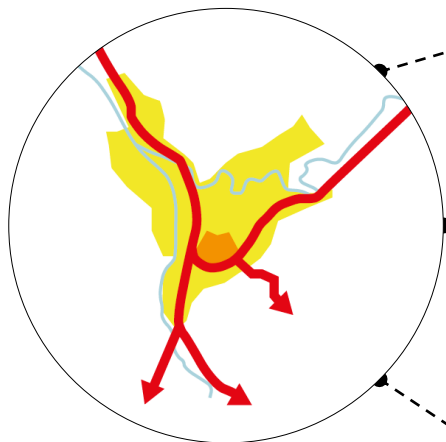
<sup>\*\*</sup> EMC2 2020 :  
Intervalles de confiance  
liés à la période Covid  
pour les zones de tirage  
analysées



## Des cibles de flux prioritaires pour le report modal déplacements entre GrandAlpe et les territoires périurbains

### Situation actuelle (EMC2 2020)

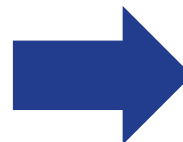
### Ambition report modal



14 500 déplacements / jour ( $\pm 3500^{**}$ )  
11 000 voitures / jour ( $\pm 3000^{**}$ )



Près de 9 déplacements sur 10 en voiture



Développer le covoiturage domicile-travail

Faciliter l'usage des lignes TC périurbaines et du train (SERM)

Une part faible de déplacements en TC (10%)



Développer des axes structurants cycles et l'usage du vélo (notamment électrique)

**\*\* EMC2 2020 :**  
Intervalles de confiance liés à la période Covid pour les zones de tirage analysées



## DES PROJETS LEVIERS POUR STIMULER LE REPORT MODAL

Le micro-PDM vise à générer du report modal et à accompagner les automobilistes dans leurs changements de comportement de mobilité, par l'articulation de mesures concernant l'ensemble des modes de déplacement.

### Marche et vélo



- Créer un « **réseau piéton structurant** » pour conforter l'usage répandu de la marche
- Mettre en œuvre le **schéma directeur cyclable** (axes structurants notamment)
- Développer le **stationnement sécurisé des vélos** sur l'espace public et dans les ensembles de logements
- Améliorer les **franchissements** modes actifs de la rocade, de la voie ferrée et des grands axes
- Utiliser les projets urbains et économiques pour **créer des perméabilités urbaines** et des itinéraires piéton-cycles plus directs et confortables
- **Réaliser les projets espaces publics prévus de GrandAlpe** et/ou les **préfigurer** par des aménagements temporaires



## DES PROJETS LEVIERS POUR STIMULER LE REPORT MODAL

### Transports en commun



- Accompagner le projet de SERM (service express régional métropolitain) de l'aire grenobloise (cf. encadré page suivante) : faire du pôle gare d'Echirolles une entrée de GrandAlpe et du sud du cœur urbain de la Métropole en y améliorant l'intermodalité et les connexions piétonnes et cyclables avec les quartiers environnants.
- Valoriser la halte ferroviaire de Pont-de-Claix l'Etoile en connexion avec le tram A (porte d'entrée en provenance du Sud)
- Améliorer l'intermodalité du pôle d'échanges de Grand'Place et son intégration urbaine.
- Améliorer les connexions piétonnes vers les stations de tram et les principaux arrêts de bus
- Améliorer l'attractivité du réseau (bus et tram) : augmenter la capacité du matériel roulant des lignes structurantes (fiche action 2.3 page 43) et optimiser les temps de parcours de lignes bus quand cela est pertinent
- Développer les capacités de rabattement P+R dans les territoires périurbains en amont de GrandAlpe
- Prévoir l'avenir en étudiant les possibilités d'extension tram (ligne D et E) et en évaluant si les évolutions d'usage liées à l'implantation des nouvelles entreprises sur les secteurs FabricAlpe, Granges et Chanas pourraient nécessiter une adaptation (à moyens constants) de l'offre TC desservant le pôle gare d'Echirolles.



## DES PROJETS LEVIERS POUR STIMULER LE REPORT MODAL

### Focus sur le projet de SERM

Le SERM (service express régional métropolitain) est une offre de mobilité à l'échelle d'une aire métropolitaine, organisée autour du train et des lignes de car express et de covoiturage complémentaires à l'offre ferroviaire.

Le projet de SERM de l'aire grenobloise a été labellisé par l'Etat en juin 2024. Il est en cours de préfiguration dans le cadre d'une démarche partenariale (Etat, Région, Département, SMMAG, GAM, CCLG, CAPV), en vue de solliciter l'obtention du "statut" de SERM fin 2025. Son déploiement se fera en plusieurs étapes notamment en lien avec la réalisation d'investissements de développement des capacités de l'infrastructure ferroviaire.

La première étape se basera sur l'infrastructure ferroviaire actuelle complétée par les investissements programmés d'ici 2028-2030 permettant notamment de renforcer l'offre en pointe en prolongeant certains trains de Gières vers Brignoud. Elle intégrera également le développement de l'offre ferroviaire en heures creuse.

GrandAlpe bénéficie d'une porte d'entrée directe sur le SERM au travers de la gare d'Echirolles desservie par les trains se dirigeant vers Brignoud et Chambéry d'une part, et vers Grenoble, Saint-Marcellin, Rives ou Saint-André-le-Gaz d'autre part. La gare d'Echirolles a vocation à devenir le futur hub de mobilité du sud métropolitain. Ses accès et connexions devront faire l'objet d'une attention particulière. En outre, depuis mars 2025, la nouvelle halte de Pont de Claix - connectée au tram A - offre une porte d'entrée complémentaire sur le réseau ferroviaire en lien avec la ligne Grenoble - Clelles - Gap et les lignes de car express circulant sur le Cours Saint-André.

Pour la gare d'Echirolles, la phase 1 du SERM se traduira par une augmentation de l'offre en heures creuses (objectif : un train toutes les 30' dans chaque sens toute la journée sur une amplitude élargie). En heures de pointes, l'offre sera globalement équivalente à la situation actuelle (jusqu'à 5 trains / heure / sens) avec cadencement plus lisible pour avoir un train toutes les 15' dans chaque sens sur l'axe Brignoud - Grenoble en alternant des services omnibus Saint-Marcellin-Brignoud et (Saint-André-le-Gaz)-Grenoble-Chambéry.

### Des améliorations récentes de l'offre TC avec le nouveau M-Réso en service depuis septembre 2024

Les principales évolutions portent sur la mise en place d'une connexion directe entre GrandAlpe et le Campus grâce à la ligne Chrono C8. En outre la ligne Chrono périurbaine C10 relie directement Echirolles Centre au Campus et à Inovallée via la Rocade et continue vers Crolles-Bernin par la RD1090.



## DES PROJETS LEVIERS POUR STIMULER LE REPORT MODAL

### Covoiturage, autopartage



- Développer le **covoiturage domicile-travail** (cf. plan de mobilité employeur, dispositif M-COVOIT RDV, voire M-COVOIT Lignes +)
- Développer l'**offre d'autopartage** pour les résidents comme pour les entreprises

### Circulation automobile



- Favoriser l'**accès à GrandAlpe via la Rocade Sud** et en particulier le diffuseur d'Alpexpo
- Adapter le **jalonement** vers les grands générateurs de flux depuis la rocade
- Adapter la **signalisation lumineuse** (feux rouges et leur phasage) pour accompagner l'évolution du plan de circulation



## DES PROJETS LEVIERS POUR STIMULER LE REPORT MODAL

### Stationnement automobile



Pour accompagner les projets urbains, la végétalisation des espaces publics et la stratégie de report modal, il s'agira de :

- **Réduire et/ou végétaliser les nappes de parking** en tenant compte du contexte local de chaque quartier ou secteur (mise en œuvre progressive et pragmatique).
- **Accompagner les employeurs et grands générateurs de flux** pour qu'ils (re)dimensionnent leurs besoins de stationnement en prenant en compte le développement des modes alternatifs
- **Etudier une stratégie de stationnement à l'échelle de GrandAlpe** qui s'inspire de la logique Eviter/Réduire/Compenser en privilégiant la mutualisation et la mobilisation des capacités de stationnement existantes avant de construire de nouveaux parkings.
- **Etudier la mise en place d'une réglementation du stationnement sur voirie** dans les centralités de quartier pour favoriser la rotation du stationnement au service de la fréquentation des commerces de proximité (par ex. par l'intermédiaire de zones bleues).



## DES ACTEURS À MOBILISER : LES HABITANTS

La stratégie proposée par le micro-PDM repose sur des actions d'accompagnement au changement de comportement qui supposent de mobiliser les acteurs du territoire.

Centres sociaux, associations,  
établissements scolaires



Pour accompagner les projets urbains, la végétalisation des espaces publics et la stratégie de report modal, il s'agira de :

- Travailler sur les freins au changement de comportement : habitudes, imaginaires, compétences, image des modes actifs (vélo notamment) chez les habitants, etc.
- Faire connaître l'offre globale de mobilité du territoire et les alternatives à l'usage individuel de la voiture
- Accompagner les publics fragiles dans le développement de leur autonomie de déplacement



## DES ACTEURS À MOBILISER : LES HABITANTS

### Focus sur la mobilité des habitants de GrandAlpe

Par rapport à la moyenne métropolitaine, GrandAlpe accueille plus de ménages en situation de pauvreté, de familles, de jeunes ou de personnes au chômage notamment en raison de l'importance de son parc de logements sociaux.

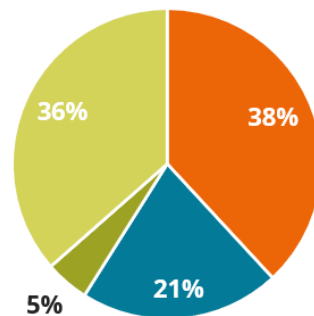
En moyenne, un habitant de GrandAlpe réalise 3 déplacements / jour, contre 3,6 pour le reste des habitants du cœur métropolitain. Les habitants de GrandAlpe passent également moins de temps à se déplacer (48 minutes / jour contre 57) et parcourent une distance quotidienne plus courte (10 km/jour contre 13).

Les habitants de GrandAlpe se déplacent plus en transport en commun (21%) mais moins en vélo (5%) que les habitants du reste du cœur métropolitain. La part de leurs déplacements à pied (36%) et en voiture (38%, conducteur et passager inclus) est équivalente à celle des habitants du reste du cœur métropolitain.

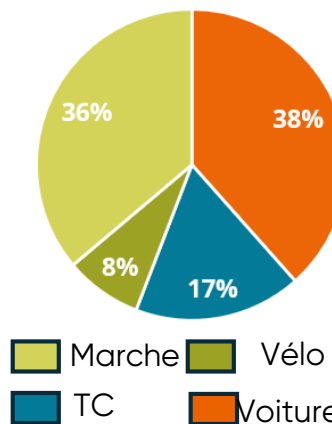
On dénombre 0,86 voitures par ménage de GrandAlpe, ce qui est inférieur à la moyenne de la Métropole (1,06) alors que nombre de personnes par foyer de GrandAlpe est plus élevée qu'ailleurs.

Ce taux de motorisation varie sensiblement selon les quartiers, de 0,71 aux Essarts-Surieux contre 0,92 à Vigny-Musset ou 1,09 à Echirolles Centre. Le type de logement et le revenu jouent sur la motorisation : les ménages résidant dans le parc social détiennent en moyenne 0,68 voiture contre 0,96 pour ceux en appartement et 1,33 pour ceux en maison.

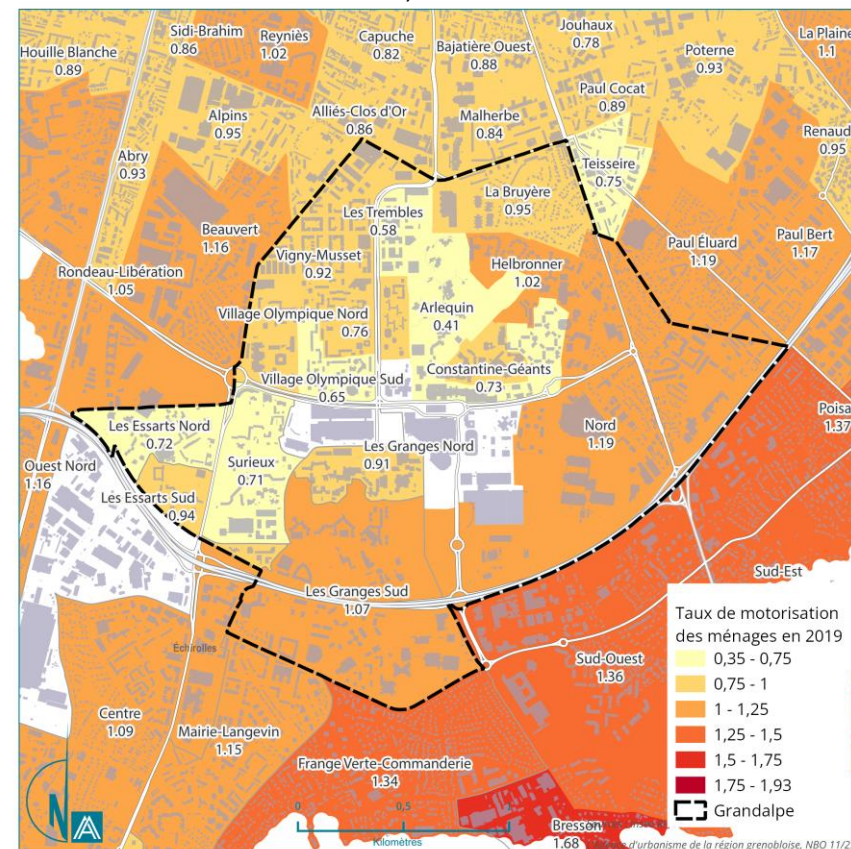
Part modale des habitants de GrandAlpe



Part modale des habitants du cœur métropolitain



Taux de motorisation des ménages par IRIS (quartiers)  
INSEE, RGP 2019





## DES ACTEURS À MOBILISER : LES ACTIFS TRAVAILLANT SUR GRANDALPE

### Employeurs



- Développer les **plans de mobilité employeur** à l'échelle des entreprises ou des zones d'activité (plan de mobilité employeur commun – PDMEC) pour inciter les travailleurs à venir autrement qu'au volant d'une voiture « en solo »
- Accompagner et conseiller les entreprises qui réduisent leurs capacités de stationnement en lien avec la mise en œuvre des règles du PLUi (nouvelles implantations ou reconstruction d'un établissement existant)
- Promouvoir la mutualisation et de la mobilisation du stationnement existant non utilisé.



## DES ACTEURS À MOBILISER : SPECTATEURS, VISITEURS, CLIENTS

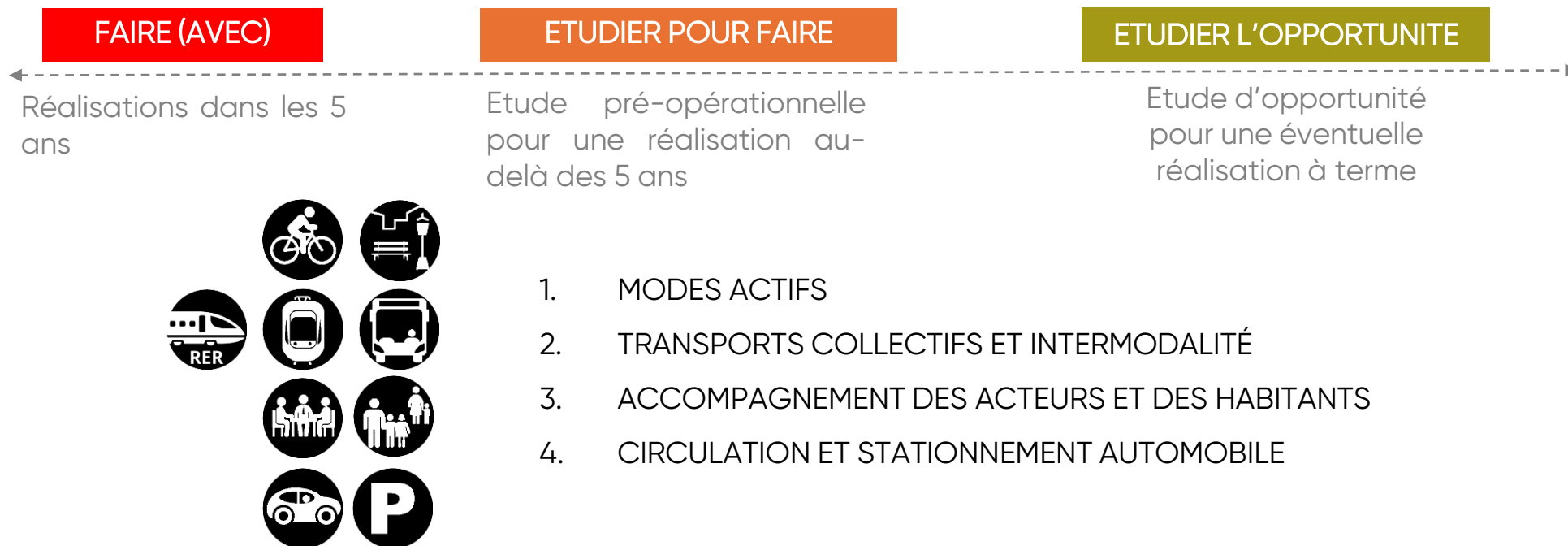
Grands équipements et  
centres commerciaux



- Développer un « **plan de mobilité événementiel** » Alpexpo / Le Summum / Polesud avec les acteurs concernés pour inciter les visiteurs à venir autrement qu'au volant d'une voiture et réduire les pointes de demande de stationnement
- Communiquer sur l'**offre de mobilité alternative** vers les grands équipements et centres commerciaux
- Travailler sur l'**intégration urbaine et les accès piétons-cycle des commerces, grands équipements, parcs et îlots de fraîcheur**
- **Accompagner les projets d'évolutions d'Alpexpo** en lien avec la Région Auvergne Rhône Alpes.

# 4. LE PLAN D' ACTIONS

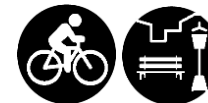
Le plan d'actions détaille ce qu'il faut réaliser dans les 5 ans qui viennent pour mettre en œuvre la stratégie et précise qui est chargé de la mise en œuvre. Il distingue trois grands types d'actions.



# 4. PLAN D' ACTIONS – FICHES

# 1. ACTIONS MODES ACTIFS





# 1-1 Intégrer le réseau piéton structurant cible dans l'actualisation du plan guide et anticiper sa mise en œuvre dans le cadre des projets urbains et d'espaces publics

## Objectifs :

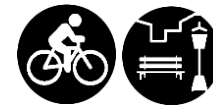
Le réseau piéton structurant identifie les axes à améliorer / aménager / jalonner en priorité pour inciter les habitants, salariés et visiteurs de GrandAlpe à marcher plus souvent, sur de plus longues distances. Ce réseau relie les quartiers et facilite l'accès aux pôles d'emploi, de commerce, ou d'équipements ainsi qu'à la gare d'Echirolles et aux arrêts de tram ou de bus. Il contribue donc aussi à développer l'usage des transports en commun. Ce réseau participe également à la mise en réseau des parcs et aux liens vers la Frange Verte du Plateau de Champagnier et des contreforts de Belledonne.

## Principe et vision cible:

- **Aménager un réseau d'axes piétons de qualité** (aménagements confortables, continus, ombragés, lisibles et sécurisés) reliant les centralités et les principaux arrêts de transports en commun. Avec une trame magistrale d'itinéraires végétalisés et mis à distance de la circulation complétés par des itinéraires principaux et secondaires qui assurent une irrigation des quartiers.
- **Mettre en scène les itinéraires piétons** identifiés grâce à une signalétique particulière, un plan de réseau mais aussi des « arrêts » à intervalle régulier qui offrent informations, fraîcheur et repos.
- **Agir au travers des projets d'aménagement** urbain et d'espaces publics, mais aussi d'un ensemble de micro-projets pour mettre en valeur et compléter les itinéraires existants : sécurisation, aménagement de continuités manquantes, confort des cheminements, lisibilité et invitations à la découverte des itinéraires.

La carte page suivante identifie les itinéraires piétons structurants à déployer progressivement à l'échelle de GrandAlpe. Il s'agit d'une « vision ciblée » horizon 2035 qui sera à détailler dans le cadre de l'actualisation du plan-guide ainsi que des études de projet urbain, économiques ou d'espaces publics. Ces études permettront notamment d'affiner la localisation des aménagements piétonniers dans le respect de la logique d'itinéraire affiché.

Cette carte est complétée par des principes d'aménagement destinés à guider la conception des espaces publics et des aménagements associés (ex : signalétique, ombrage ...) au réseau piéton structurant.



## Proposition de réseau structurant piéton

- Trois niveaux d'itinéraires :
- **Magistral**, pour inciter à marcher loin et relier les grands pôles en passant dans les parcs
  - **Principal** pour relier les quartiers et leurs grands équipements
  - **Secondaire** pour desservir plus finement les territoires.



### Réseau piéton

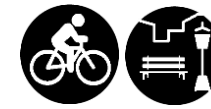
- Magistral
- Principal
- Secondaire
- Franchissements de la rocade
- Point dur à traiter

### Transport en commun

- Gare d'Echirolles
- Arrêt de tramway
- Arrêt de bus Chrono
- Ligne de tramway A

### Equipements

- Collège, Lycée, Université
- Ecole
- Sports et loisirs
- Commerce
- ⊕ Santé



## Principe d'aménagement des itinéraires, quel que soit leur niveau (magistral, principal, secondaire)

Thème	Principe-cible	Adaptations et compléments possibles
Largeur	>3m minimum de façon idéale	>Dans secteurs contraints, possibilité de limiter la largeur à 2m minimum <u>sans obstacle</u> notamment si cela permet de végétaliser l'axe ou d'implanter des assises (bancs ou autres dispositifs).
Ombrage et végétalisation	> itinéraires ombragés et/ou végétalisés si possible tout du long et en priorité au droit des points d'attente des piétons (ex : au droit d'une traversée piétonne importante, d'un arrêt TC,...)	
Accessibilité PMR Revêtements	>Axes prioritaires pour une mise en accessibilité tous types de situation de handicap	>Privilégier une conception universelle dès le départ (nouveaux espaces publics) >Veiller à concilier enjeu de désimperméabilisation des revêtements et accessibilité PMR
Mixité piéton cycle	>Pas de mixité piéton-cycle	>Sur les franchissements et leurs accès, si pas assez d'espace pour séparer cycle et piétons, organiser la mixité avec marquage au sol dédié, voire limitation vitesse cycle à 5km ou obligation de pied à terre.
Traversées des voies de circulation automobile	>Traversée confortable, sécurisée, la plus courte possible. Exemple : trottoir traversant. >S'appuyer également sur les passerelles qui seront conservées	>Vigilance à avoir sur le traitement des grands carrefours à feu : privilégier le piéton et les cycles
Eclairage	>Sur les horaires de l'éclairage public communal	
Signalétique	>Indiquer temps de parcours et directions vers pôles de quartiers, parcs, frange verte et grands générateurs. >Limiter le nombre de panneaux ainsi que le nombre d'informations sur ces derniers. >Prévoir rappels de signalétique quand la continuité de l'itinéraire n'est pas évidente visuellement.	>Réfléchir à des aménagements ludiques, incitatifs >Prévoir une conception robuste, durable dans le temps et faciles d'entretien.
Espaces de respiration	>Bancs, assises et points d'eau à intervalle régulier, à placer dans un secteur ombragé et à éloigner si possible des habitations pour limiter les nuisances sonores (éventuels rassemblements nocturnes)	



## Mise en œuvre / phasage

FAIRE

ETUDIER POUR FAIRE

La mise en œuvre des itinéraires structurants piétons se fera à travers les projets urbains et des interventions sur l'espace public portées par la Métropole ou les communes. Les collectivités sont invitées à préfigurer les itinéraires magistraux et principaux sans attendre leur aménagement définitif, via du jalonnement / de la signalétique, des aménagements légers ou transitoires et – plus largement – à communiquer sur la marche.

Il sera par ailleurs nécessaire de veiller à la continuité des aménagements sur tout l'itinéraire notamment lorsque ces derniers se réalisent par tronçon en lien avec différents projets ou d'espaces publics. Pour cela, des « micro-projets » permettront de compléter les continuités manquantes, de sécuriser des portions dangereuses, d'améliorer le confort ... sur les itinéraires identifiés en dehors des secteurs de projet d'aménagement.

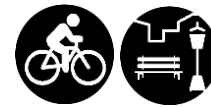
Concernant la signalétique, Grenoble Alpes Métropole étudiera un schéma global de jalonnement à l'échelle de GrandAlpe et définira une identité visuelle (qui préfigurera celle qui sera déployée de façon plus globale à l'échelle du SMMAG, dans le cadre de la mise en œuvre du PDM). Cette signalétique fera également le lien avec la frange verte du plateau de Champagnier et des contreforts de Belledonne afin de souligner la relative proximité de la nature. La mise en œuvre et l'entretien de cette signalétique sera organisée avec les Communes concernées.

L'actualisation du plan guide et les études de projet urbain, économiques ou d'espaces publics permettront d'affiner les tracés notamment du réseau secondaire, d'anticiper les besoins d'espaces nécessaires à l'aménagement des itinéraires piétons structurants et, plus largement, de définir les emplacements réservés ou servitudes de pré-localisation à intégrer dans le PLUi pour permettre leur réalisation mais aussi plus largement pour favoriser le redécoupage des grands tènements faisant obstacle aux perméabilités piétonnes et cyclables.

## Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage GAM et Communes (pour les portions dans les parcs communaux)

*Nb – Il pourra être nécessaire de clarifier la domanialité des cheminements sur certaines portions d'itinéraires.*



# 1-2 Développer le réseau cyclable structurant

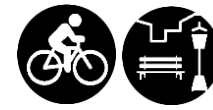
## Objectifs :

- Sécuriser et rendre plus confortables et lisibles les déplacements à vélo à l'intérieur de GrandAlpe et vers/depuis les quartiers voisins.

## Principe et vision cible:

Le schéma directeur des itinéraires cyclables (SDIC) propose la réalisation d'un réseau d'itinéraires cyclables continus, lisibles et sécurisés à l'échelle de tout le périmètre du SMMAG, pour relier les communes, desservir les centralités et générateurs de flux et assurer la diffusion des flux cyclable au sein des quartiers. Le SDIC est complété par des principes d'aménagement destinés à guider la conception des aménagements cyclables.

Les cartes pages suivantes identifient les itinéraires du SDIC à l'échelle de GrandAlpe. Il s'agit d'une « vision cible » qui sera à détailler dans le cadre de l'actualisation du plan-guide ainsi que des études de projet urbain, économiques ou d'espaces publics. Ces études permettront notamment d'affiner la localisation des aménagements cyclables dans le respect de la logique d'itinéraire affiché.

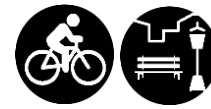


# Les itinéraires cyclables : vision-cible long terme

(source : SDIC SMMAG et plan-guide GrandAlpe)

## Schéma directeur cyclable





## Mise en œuvre / phasage

Au sein des itinéraires identifiés, l'aménagement des axes Chronovélo est prioritaire. Il s'agira donc de privilégier la réalisation des Chronovélo non encore (totalement) aménagées :

- Grenoble-Eybens via les avenues Jean Perrot / Jean Jaurès
- Grenoble Echirolles via Grand'Place, intégrant une connexion vers la gare d'Echirolles.
- Cours de l'Europe

### FAIRE

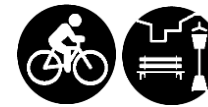
- Réalisation des aménagements déjà programmés tels que le Cours de l'Europe, l'avenue Salvador Allende ou la liaison entre la gare d'Echirolles, la rue le Corbusier et la passerelle des Ruires.

### ETUDIER POUR FAIRE

- Etudier la mise en œuvre des aménagements prioritaires en synergie avec les aménagements d'espaces publics envisagés dans les 5 ans et les priorisations du schéma directeur d'itinéraires cyclables

## Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage Grenoble-Alpes Métropole



# 1-3 Développer le stationnement cyclable sur l'espace public

## Objectifs :

Développer les offres de stationnement vélo courte durée (arceaux) et moyenne/longue durée (consignes sécurisées) sur l'espace public pour encourager la pratique cyclable.

- Ces déploiements visent à répondre à des besoins que l'offre de stationnement existante au sein des tenements ou bâtiments privés ne permet pas de satisfaire.
- Pour les opérations neuves, l'objectif est que le stationnement cycle des salariés et des résidents soit prise en charge au sein de l'opération. Même si des déploiements d'arceaux sur l'espace public restent possibles pour accueillir les visiteurs ou les clients.
- Ces déploiements permettront notamment d'améliorer la desserte des pôles générateurs de flux ; lycées, collèges, établissements de formation, gare, équipements culturels, Polesud et abords d'Alpexpo...

## Mise en œuvre / phasage :

FAIRE

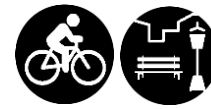
ETUDIER POUR FAIRE

Mettre en place des « campagnes d'implantation de stationnement vélo » dans les secteurs identifiés comme prioritaires suite à la phase de concertation du micro-PDM (cf. carte page suivante).

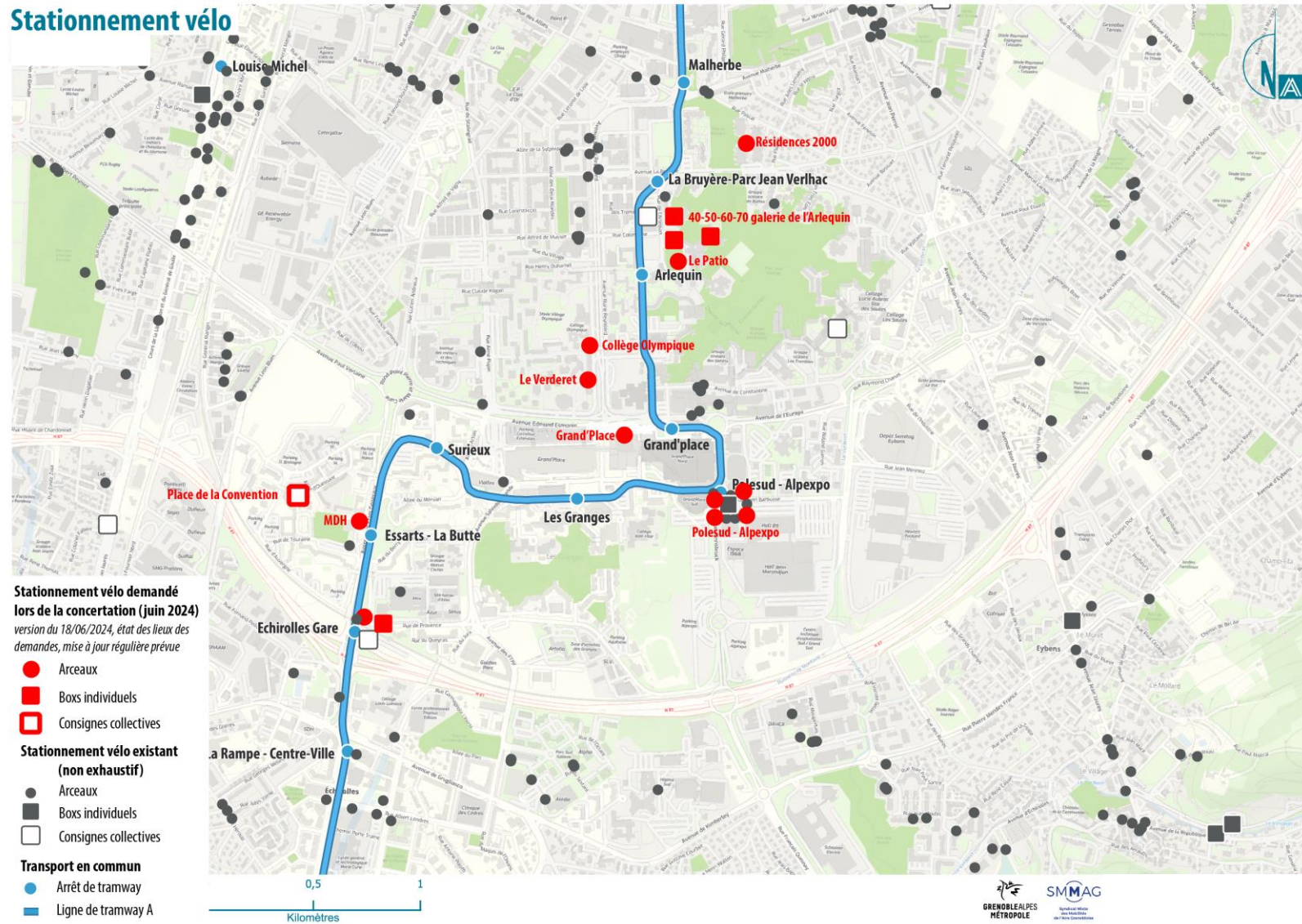
Rester en veille sur les besoins d'implantation de stationnement vélo afin d'anticiper de futures campagnes.

## Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage Grenoble-Alpes Métropole pour le stationnement courte durée et SMMAG pour les consignes sécurisées
- Contributions communes et/ou SMMAG sur les secteurs à prioriser



### Stationnement vélo



**Stationnement vélo demandé lors de la concertation (juin 2024)**

version du 18/06/2024, état des lieux des demandes, mise à jour régulière prévue

- Arceaux
- Boies individuels
- Consignes collectives

**Stationnement vélo existant (non exhaustif)**

- Arceaux
- Boies individuels
- Consignes collectives

**Transport en commun**

- Arrêt de tramway
- Ligne de tramway A

En outre, les principaux projets d'aménagement intègrent la création de stationnements vélo (non représentés sur cette carte)



# 1-4 Améliorer les traversées modes actifs de la rocade

## Objectifs :

- Faciliter et sécuriser les traversées de la rocade à pied et à vélo afin d'augmenter l'usage des modes actifs entre GrandAlpe et les quartiers situés au Sud de la Rcade

## Mise en œuvre/phasage :

### FAIRE

- Réalisation des **aménagements légers** (marquage au sol, jalonnement) pour faciliter l'accès vélo vers la passerelle des Ecoliers depuis le secteur gare d'Echirolles.

### ETUDIER POUR FAIRE

- **Etude de l'aménagement de la traversée du diffuseur d'Eybens** en lien avec le projet de la Chronovélo Grenoble <> Eybens.
- **Le volet franchissements de « l'étude prospective et stratégique sur le devenir de la rocade Sud »** inscrite au contrat de PPA (projet partenarial d'aménagement) GrandAlpe permettra d'**identifier les améliorations pragmatiques et utiles des franchissements existants de la rocade et de la voie ferrée**. Elles devront répondre aux besoins de franchissement identifiés en lien avec les réseaux structurants piétons (cf. fiche-action 1,1) et cycle (cf. fiche-action 1,2), en tenant compte du fait que les aménagements dans le secteur de la gare d'Echirolles ont été identifiés comme prioritaires dans les délibérations sur les franchissements prises par la Métropole en 2021 et 2022.

## Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage Grenoble-Alpes Métropole
- Partenariats avec l'Etat, SNCF Réseaux et le Département à envisager en cas de création de nouvelle passerelle ou d'intervention importante sur des franchissements existants

## 2. TRANSPORTS COLLECTIFS ET INTERMODALITÉ





## 2-1 – Renforcer le PEM de la gare d'Echirolles, porte d'entrée ferroviaire de GrandAlpe, en anticipation du SERM

### Objectifs :

Le renforcement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare d'Echirolles doit permettre d'améliorer la lisibilité de la gare comme porte d'entrée ferroviaire de GrandAlpe. Cette gare est en effet desservie par l'ensemble des TER périurbains circulant sur l'axe Saint-Marcellin / Saint-André-le-Gaz ou Rives <> Grenoble <> Gières (et à terme Brignoud) <> Chambéry. Par ailleurs, le projet urbain Connexions – situé à proximité immédiate de la gare – permettra l'accueil d'environ 20 000m<sup>2</sup> de bureaux et de centre de formation, un hôtel, environ 150 logements familiaux, une maison de santé, des commerces, un campus sport santé et les logements étudiants associés ... et s'accompagnera d'une refonte générale des espaces publics du secteur pour faciliter l'accès à la gare notamment pour les piétons et les cyclistes.

Plus précisément, le projet de renforcement du PEM de la gare d'Echirolles permettra notamment de :

- Améliorer le lien et la co-visibilité entre la halte ferroviaire et l'arrêt de tramway.
- Jalonner ses accès modes actifs dans un rayon 10 à 15 minutes de marche ou de vélo (cf. carte actions 1.1 itinéraires structurants piétons et 1.2 schéma directeur cycle).
- Améliorer les circulations piétonnes à l'intérieur du pôle d'échanges (passage du train au tram ; du parvis haut au parvis bas et aux quais de la halte ; du quai Nord à la passerelle des écoliers).
- Améliorer le confort d'attente, l'information voyageur multimodale, le fonctionnement du P+R et du dépose minute ainsi que les services à disposition : Flottes vélo/trottinettes en livre service, autopartage, consigne vélo au nord, stationnement vélo.
- Créer des nouvelles perméabilités à travers le quartier Connexions.

### Focus sur la desserte bus de la gare d'Echirolles

L'offre M-Réso mise en place à la rentrée de septembre 2024 n'assure pas de desserte bus directe de la gare d'Echirolles et des sites de projet urbain situés à proximité (quartier gare, secteurs FabricAlpe, Artélia, Alpexpo, Chanas). Toutefois, l'aménagement des espaces publics dans le quartier de la gare d'Echirolles a été prévu pour être adaptable à la circulation des bus

La desserte bus du secteur pourra être réétudiée à terme en lien avec les prochaines étapes du développement urbain du secteur.



## Mise en œuvre / phasage :

### FAIRE

- Création du parvis bas avec un cheminement piéton, des aménagements paysagers et de la signalétique sur le parvis haut et bas : travaux démarrés à l'été 2026
- Création d'un accès au quai nord depuis la passerelle des Ecoles : étude de faisabilité réalisée en 2024 (SNCF Gares & Connexions), puis lancement des études d'avant-projet à partir de 2026 (travaux envisagés en 2029).
- Améliorer l'accès P+R et dépose minute du parvis haut : formalisation d'une dépose minute en haut et en bas

## Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage Grenoble-Alpes Métropole, ville d'Echirolles et SMMAG
- Partenariat avec la Région Auvergne Rhône-Alpes, SNCF Gares & Connexion et SNCF Réseau



## 2-2 – Rénover la station tram du PEM Grand'Place pour améliorer le confort et le sentiment de sécurité

### Objectifs :

- La station Grand'Place est issue de l'ancienne gare de bus des Villeneuves qui a été transformée en station de tramway à l'occasion de la mise en service de la ligne A (1987) dont elle constituait initialement le terminus. Les structures en pyramide inversée qui marquent l'identité de la station en offrant ombre et abris contre les intempéries ont été créés en 1986. Il s'agit donc de rénover ces aménagements vieillissants pour améliorer rapidement le confort et le sentiment de sécurité des usagers.
- A plus long terme, le réaménagement du Cours de l'Europe pourra permettre une reprise plus globale de l'ensemble des espaces publics du secteur.

### Mise en œuvre / phasage :

#### FAIRE

- Embellissement programmé en 2026

#### ETUDIER POUR FAIRE

- Définir les évolutions à mettre en œuvre sur les espaces publics autour du PEM (plan-guide et études relatives au Cours de l'Europe)

### Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage SMMAG (PEM) et GAM (espaces publics).



## 2-3 – Renforcer l'attractivité des TC : renouveler le matériel roulant TC, renforcer leur capacité et fiabiliser les temps de parcours bus

### Objectifs :

- Augmenter la capacité des lignes structurantes afin de résoudre les problèmes de saturation constatés sur les lignes et améliorer l'image et l'attractivité des TC.
- Améliorer et/ou fiabiliser les temps de parcours bus sur le territoire quand cela est jugé pertinent

### Mise en œuvre / phasage :

#### FAIRE

- Généralisation des rames de tramway « grande capacité » sur la ligne A prévue à horizon 2028

#### ETUDIER POUR FAIRE

- Etude pour mettre en place un matériel roulant bus à très faibles émissions sur des lignes structurantes du réseau à horizon 2032. Cette étude intégrera la question du choix d'un matériel articulé, de plus grande capacité et l'amélioration des temps de parcours pour les usagers

### Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage SMMAG
- Co-maitrise d'ouvrage SMMAG et gestionnaire de voirie en cas d'adaptation des infrastructures (sites propres, carrefours, etc.)



## 2-4 Restructurer le dépôt d'Eybens

### Objectifs :

- Extension du dépôt pour accompagner le renouvellement du parc de matériel roulant tramway et bus du SMMAG

### Mise en œuvre / phasage :

#### FAIRE

- Extension du dépôt TC d'Eybens : installation d'un nouveau dépôt de bus et extension du dépôt tramway pour l'accueil de nouvelles rames (tramway grande capacité, bus sur batterie, etc.)

Acquisitions foncières réalisées (+ de 20 000 m<sup>2</sup>; 1,34M€). Travaux et mise en service du dépôt phasés entre 2026 et 2030

### Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage SMMAG



Esquisse projet d'extension du dépôt SMMAG à Eybens  
Source : SMMAG/EGIS phase pré-faisabilité



## 2-5 – Etudier l'opportunité et la faisabilité de l'extension des lignes D et E de tramway

### Objectifs :

- Réaliser des études préalables pour évaluer la faisabilité de plusieurs extensions de lignes de tramway

### Mise en œuvre / phasage :

#### ETUDIER L'OPPORTUNITE

- Etude d'opportunité et de faisabilité pour l'extensions de lignes de tram (D, E) qui concernent la desserte de GrandAlpe :
  - Extension tram D depuis Etienne Grappe (SMH) à l'ouest : options jusqu'à Grand'Place (2,8km) et jusqu'au Stade Lesdiguières (5,1km)
  - Extension tram E depuis Louise Michel (Grenoble) vers le sud : options jusqu'à Pont-de-Claix Etoile (3,6 km), jusqu'à Pont-de-Claix Mairie (5,3 km), et jusqu'à Claix Pont Rouge (5,9 km)

L'étude permettra au SMMAG d'arbitrer sur la programmation de ces éventuels prolongements, si la faisabilité et l'opportunité sont avérées

- Etude lancée mi-2024, premiers résultats (faisabilité, analyse multicritère, etc.) attendus fin 2025

### Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage SMMAG
- Coordination avec GAM et Communes sur les interfaces tramway/espaces publics, urbanisme

# 3. ACCOMPAGNEMENT ACTEURS ET HABITANTS





## 3-1 – Mettre en place un plan de mobilité employeur commun (PDMEC) à l'échelle de GrandAlpe

### Objectifs :

- Aider les employeurs à accompagner leurs salariés vers des pratiques de déplacements plus durables : marche, vélo, transports collectifs, covoiturage, etc. Cela peut plus largement permettre aux employeurs de réduire les besoins de stationnement sur leur site au profit d'autres usages (dont le renouvellement urbain) et/ou d'affecter des places de parkings bien situées pour les salariés venant en covoiturage.

### Mise en œuvre / phasage :

#### FAIRE

- Inciter les entreprises de GrandAlpe à s'organiser pour porter un plan de mobilité employeur commun (PDMEC) pour inciter les salariés à changer leurs pratiques de déplacement. La mise en place de ce PDMEC est envisageable à l'horizon 2027 et implique la réalisation des étapes suivantes :
  - Conventionnement avec le SMMAG de l'ensemble des employeurs intéressés (Conventions M'PRO)
  - Réalisation des enquêtes mobilités M'PRO dans chacune des structures.
  - Rencontres régulières des référents RSE / Plans de Mobilités Employeurs issus des différents partenaires
  - Mise en place d'un plan d'action commun.

### Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage SMMAG (M-Pro)
- Appui GAM en lien avec le projet Climaborough et le Service Développement économique



## 3-2 – Mettre en place un « plan mobilité grands événements »

### Objectifs :

- Accompagner les visiteurs des salons et foires (Alpexpo), les spectateurs des concerts/spectacles (Summum, MC2) et matchs (Pôle sud) à venir autrement qu'en voiture
- Optimiser l'organisation du stationnement, pour accueillir des usages complémentaires sur les nappes de parking

### Mise en œuvre / phasage :

#### ETUDIER POUR FAIRE

Le contenu de ce plan de mobilité est à définir avec les acteurs concernés (grands équipements). Il pourrait porter sur :

- Communication et mise en place d'avantages pour faire connaître et inciter à l'usage des modes alternatifs (TC, vélo, covoiturage) pour accéder aux grands événements
- Renfort et/ou adaptation de la billettique TC pour l'intégrer à la billettique événement
- Amélioration du jalonnement et des connexions piétonnes vers le tram et les arrêts de bus, voire mise en place de nouvelles entrées dans l'enceinte des grands équipements au plus proche des arrêts
- Déploiement de stationnement vélo supplémentaire les jours d'événements
- Affectation de places de stationnement bien localisées aux visiteurs venant en covoiturage.

Pour définir ce plan de mobilité, il s'agira d'organiser dans un premier temps, des groupes de travail avec les acteurs concernés pour identifier les enjeux et les blocages encore existants. Puis de lancer des expérimentations lors de certains événements pour tester les idées émergentes des groupes de travail sur le plan technique et logistique.

### Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage SMMAG
- Appui GAM en lien avec le projet Climaborough et le Service Développement économique
- Association des communes et gestionnaires des grands équipements



## 3-3 – Mettre en place des « communautés de mobilité »

### Objectifs :

- Entretenir une dynamique partenariale avec l'ensemble d'acteurs de GrandAlpe sur la mobilité : techniciens concernés, acteurs économiques, habitants, entre autres
- Faire vivre le micro-PDM par la création de groupes de travail afin d'évaluer la mise en œuvre du plan d'actions, de le faire évoluer ou de mettre en œuvre des actions qui nécessitent un accompagnement sur le long terme (ex. accompagnement au changement de comportement)

### Mise en œuvre / phasage :

#### FAIRE

- Organiser des temps de travail/partenariaux auprès des différents acteurs de GrandAlpe permettant d'aborder des sujets tels que :
  - La logistique urbaine
  - Les possibilités de mutualisation du stationnement
  - Les freins au changement de comportement modal
  - Les accès piéton / cycle et stationnements vélo en lien avec les centres commerciaux et grands équipements.
  - Le retour d'expériences sur l'effet des aménagements d'espaces publics et projets de mobilité mise en œuvre sur le territoire de GrandAlpe
  - L'avancement de la mise en œuvre des projets en lien avec le micro-PDM
- Pour cela, définir chaque année 2 thématiques à développer dans des groupes de travail, et dans un premier temps notamment sur les différents volets du Plan de Mobilité Employeur Commun

### Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage Grenoble-Alpes Métropole (Climaborough, Service développement économique) avec l'appui du SMMAG sur les PDMEC

# 4. CIRCULATION ET STATIONNEMENT AUTOMOBILE





## 4-1 – Faire évoluer les plans de jalonnement et de feux pour accompagner les projets d'espaces publics

### Objectifs / Principe et vision cible :

Les projets d'espaces publics prévus sur l'avenue des Etats Généraux, sur le Cours de l'Europe ou sur l'avenue Jean-Jaurès vont réduire l'espace attribué à la voiture au profit des modes alternatifs et de la végétalisation. Ils doivent être accompagnés par une **réorientation vers la Rcade de certains flux automobiles empruntant actuellement le Cours de l'Europe, l'automobiliste étant incité à utiliser le diffuseur de la rocade ou de l'A480 situé au plus proche de sa destination finale**. Cette réorientation des trafics incitera les automobilistes à **privilégier un accès à GrandAlpe par le diffuseur d'Alpexpo, notamment pour ceux qui se rendent dans les secteurs desservis par l'Avenue d'Innsbruck (Grand'Place, DXC, secteurs Artélia, quartier des Granges ...)**.

Cette réorientation du trafic automobile sera facilitée par :

- Une **évolution du jalonnement et des indications données par les applications de guidage par GPS** pour inciter les automobilistes à privilégier un accès à GrandAlpe par le diffuseur d'Alpexpo, notamment pour ceux qui se rendent dans les secteurs desservis par l'Avenue d'Innsbruck (Grand'Place, DXC, secteurs Artélia, quartier des Granges ...).
- Une **évolution des « plans de feux »** permettant de limiter la congestion sur certains points critiques

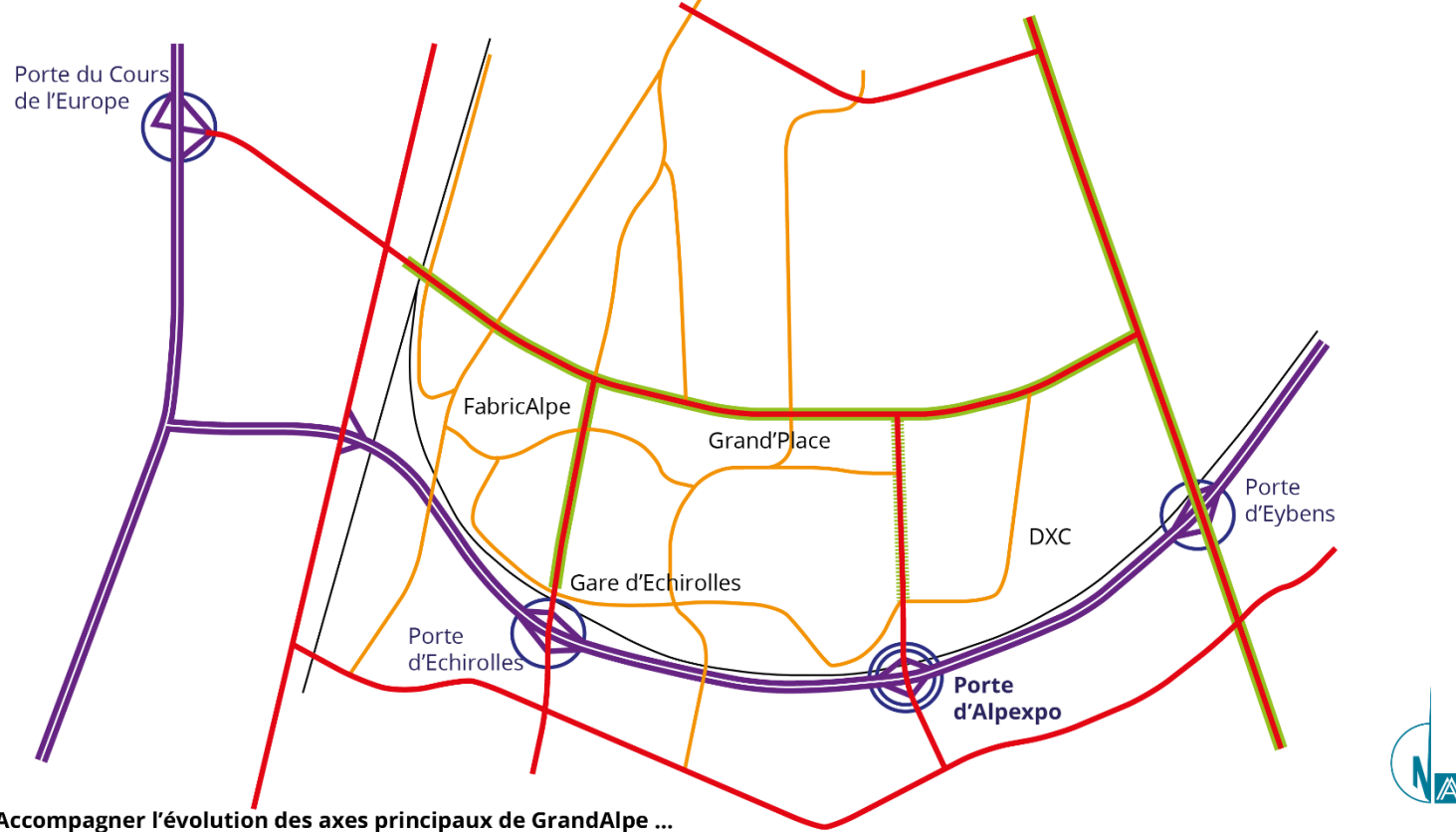
La carte page suivante identifie les itinéraires structurants pour l'écoulement du trafic automobile lié à GrandAlpe. Sur les axes concernés, les **aménagements d'espaces publics devront préserver la continuité de circulation sur l'itinéraire** ce qui n'exclut pas la possibilité de réaliser des traversées piétonnes, des aménagements favorables à l'apaisement des vitesses ou des réductions d'emprises affectées à la circulation. **Deux niveaux d'itinéraire structurant sont identifiés :**

- **Les axes principaux de liaison intercommunale ou inter-quartier** permettent l'accès aux diffuseurs de la rocade Sud et de l'A480 depuis les principaux pôles générateurs de flux de GrandAlpe.
- **Les axes secondaires de liaison intercommunale ou inter-quartier** permettent la diffusion des trafics au sein de GrandAlpe et des connexions plus locales avec les quartiers riverains.

L'actualisation du plan guide et les études de projet urbain ou d'espaces publics permettront si besoin d'affiner les axes empruntés par les itinéraires identifiés.



Principes d'organisation du trafic automobile dans GrandAlpe



Accompagner l'évolution des axes principaux de GrandAlpe ...

- Axe principal de liaison intercommunale ou interquartier
- Axe secondaire de liaison intercommunale ou interquartier
- Projet d'espace public réaffectant des emprises automobiles (voie de circulation, stationnement ...) vers d'autres modes ou usages
- Projet pour l'avenue d'Innsbruck et ses abords à définir en tenant compte du rôle de cet axe dans l'écoulement des trafics

... en favorisant l'usage de la rocade — jusqu'à l'échangeur (porte) le plus proche de sa destination finale



Echangeur participant à la desserte de GrandAlpe



Echangeur Alpeexpo dont le rôle pourrait se renforcer comme alternative au Cours de l'Europe pour la desserte de Grand'Place



## Mise en œuvre / phasage :

### FAIRE

- Les plans de feux seront adaptés pour faciliter l'écoulement des trafics sur les axes principaux, et protéger les axes secondaires. Conformément à la stratégie, l'accessibilité automobile sera favorisée depuis la rocade sud, dans la perspective d'accompagner l'apaisement des axes internes à GrandAlpe.
- Le schéma directeur de jalonnement sera adapté pour prendre en compte les enjeux d'accessibilité, notamment la priorisation de l'accessibilité automobile par la rocade sud.
- Des contacts seront pris avec les principales applications de guidage par GPS (ex : Google Maps, Waze) pour que les itinéraires proposés privilégient la stratégie retenue.

## Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage Grenoble-Alpes Métropole (voies métropolitaines), partenariats avec la DIR Centre-Est et AREA (rocade sud)



## 4-2 – Préfigurer l'évolution urbaine de l'avenue d'Innsbruck tout en préservant son rôle en termes de circulation

### Objectifs :

L'avenue d'Innsbruck restera à terme le principal axe « capacitaire » pour la circulation entre la rocade et GrandAlpe. Pour autant, les études urbaines soulignent que ses abords offrent d'importants potentiels pour accueillir du développement mais aussi renforcer la végétalisation à moyen et long terme. Il s'agira d'étudier l'évolution de cette avenue pour concilier les enjeux urbains et de circulation.

### Mise en œuvre / phasage :

#### ETUDIER L'OPPORTUNITE

Réaliser une étude de programmation urbaine et d'espaces publics permettant d'approfondir les scénarios d'évolution de l'avenue d'Innsbruck et de ses abords.

Cette étude intégrera l'enjeu de continuité de la réponse aux besoins de stationnement liés à Alpexpo (opportunité et faisabilité d'un parking silo à étudier : cf. fiche-action 4.3)

### Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage Grenoble-Alpes Métropole



## 4-3 – Réaliser systématiquement des études stationnement dans le cadre des projets de GrandAlpe

### Objectifs :

Réaliser des études stationnement dans les secteurs de projet urbain qui le nécessitent pour vérifier la bonne adéquation de l'offre aux besoins des habitants et usagers et/ou pour optimiser l'emprise au sol des espaces de stationnement et les possibilités de mutualisation.

### Mise en œuvre / phasage :

#### ETUDIER POUR FAIRE

#### ETUDIER L'OPPORTUNITE

- Étudier la localisation, le dimensionnement et le modèle économique d'un parking silo permettant de mutualiser les besoins de stationnements liés aux entreprises qui s'implanteront sur le site FabricAlpe.
- Étudier la localisation, le dimensionnement et le modèle économique d'un ou plusieurs parkings silo permettant de répondre aux besoins de stationnement liés au pôle évènementiel d'Alpexpo (lien à faire avec action 3.2 sur le plan de mobilité évènementiel), et d'envisager la réaffectation des « nappes » de parking situées à l'Ouest de l'avenue d'Innsbruck. Cette étude devra intégrer l'objectif d'assurer la continuité de réponse aux besoins de stationnement générés par Alpexpo, la possibilité de créer du stationnement de rabattement (P+R) ainsi que la prise en compte de la demande de stationnement liée aux futurs développements urbains envisagés dans le secteur.
- Actualiser les comptages et enquêtes stationnement sur le secteur « Village Olympique » notamment pour vérifier l'impact des évolutions prévues sur les contres-allées du cours de l'Europe sur la réponse aux besoins de stationnement du secteur.
- Plus largement, réaliser des études stationnement en lien avec les futurs secteurs de projet urbain / espaces publics et étudier les possibilités de mutualisation des stationnements (habitat/activité) pour chacun des projets urbains.

### Gouvernance / répartition des rôles

- Maîtrise d'ouvrage Grenoble-Alpes Métropole en s'appuyant sur le centre de ressources (service commun) pour bénéficier d'une méthodologie homogène et pour capitaliser sur ces études.