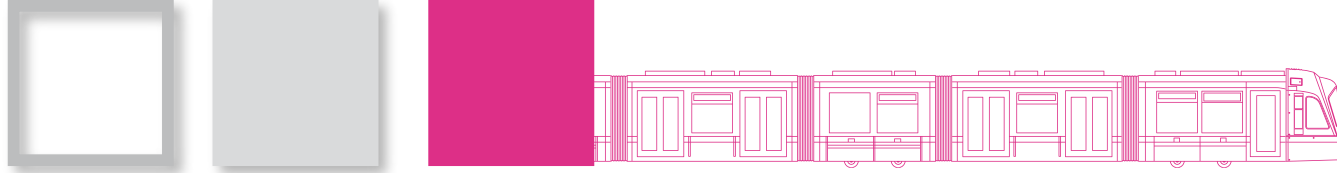




CHARTE URBANISME ET TRANSPORTS

Faire la ville avec les transports





SOMMAIRE

LES TRANSPORTS URBAINS FACE À LEUR AVENIR	4
La lente remise en question du « tout voiture »	5
Des enjeux décisifs pour la ville durable	6
Le réseau de transports en commun en 2007	7
 UNE NOUVELLE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT	 8
Mieux articuler la ville et les transports	9
Trois pistes opérationnelles	10
Une réflexion partagée, une position commune	11
 REFONDER LES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENT	 12
Un cadre d'intervention original : la charte Urbanisme et Transports	13
Une démarche globale et cohérente	13
Un partenariat dans la durée	14
Un nouvel outil : le contrat d'axe	16
Des engagements réciproques	18
 ANNEXES	 19

EDITO



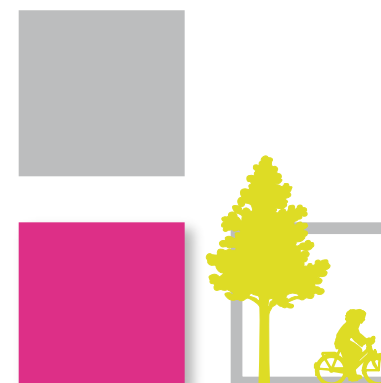
Lorsqu'en 2005, les élus du SMTC décident de renforcer la réflexion menée autour des liens entre urbanisme et transports, le chantier de réalisation de la ligne C bat son plein. Par sa situation géographique, son inscription dans le PDU de l'agglomération grenobloise, les aménagements qu'elle permet d'imaginer, la ligne C résume à elle seule bon nombre des préoccupations qui sont les nôtres. La mise en place d'un observatoire des impacts pluridisciplinaire n'en est qu'une preuve supplémentaire.

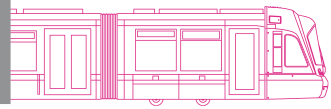
Aujourd'hui, le SMTC souhaite donc considérer les liens entre urbanisme et transports dans toutes ses dimensions, y compris financières. La disparition des subventions d'Etat est dommageable à une avancée rapide de nos projets mais il nous faut bien évidemment continuer. Observer, écouter, découvrir, innover, s'appuyer sur d'autres expériences : tels étaient les enjeux des séminaires qui se sont réunis entre 2005 et 2007 et qui ont débouché sur l'adoption le 2 juillet 2007 par le comité syndical du SMTC de la charte urbanisme et transports.

Je vous invite à découvrir dans ce livret la démarche, les réflexions que nous avons menées tous ensemble.

Nous attendons vos remarques et vos enrichissements. La démarche que nous avons engagée doit continuer à se construire et se renforcer chaque jour, avec toujours cette conviction forte qu'un réseau solidaire ne doit oublier personne et choisir les solutions les plus efficaces pour être au service de tous.

Claude Bertrand
Président du SMTC





LES TRANSPORTS URBAINS FACE À LEUR AVENIR



LA LENTE REMISE EN QUESTION DU « TOUT VOITURE »

Entre le « tout voiture » des années 1960 et la volonté actuelle de développer les transports en commun, la région grenobloise s'est profondément transformée. L'effort réalisé lors des Jeux olympiques pour faciliter l'accès à la ville a favorisé l'urbanisation des secteurs périurbains, ainsi qu'une polarisation des activités économiques près des échangeurs autoroutiers.

Cette évolution ne concerne pas seulement l'agglomération. Les trajets domicile travail ont tendance à s'allonger, encouragés par la facilité des déplacements automobiles entre les pôles où se concentrent l'emploi et des secteurs résidentiels de plus en plus éloignés. La croissance démographique se traduit ainsi par une transformation radicale des paysages, marquée par l'étalement de l'habitat pavillonnaire, et une augmentation du trafic routier et de ses nuisances (bruit, pollution...). Parallèlement, on assiste au déclin progressif du commerce de proximité au profit des grandes surfaces de banlieue.

Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de 1973, puis le déploiement du réseau de bus et de trolleybus issu de la création du SMTC, annoncent une nouvelle attitude vis-à-vis de la voiture. On prend conscience que les déplacements sont un enjeu crucial. En 1987, avec l'arrivée du tramway, les transports en commun apparaissent comme un levier dans l'aménagement urbain. Le rôle joué par la ligne A dans l'attractivité des quartiers traversés, à Fontaine et à Grenoble, mais aussi dans la création du centre ville d'Échirolles, témoigne de l'effet d'entraînement d'une telle infrastructure. Il révèle aussi la nécessité de penser l'organisation du territoire et des déplacements de manière concomitante ■

Les années 1970

En 1973, l'adoption du SDAU et la création du SMTC marquent un tournant : développement des transports en commun avec voies réservées en centre ville, piétonnisation des rues commerçantes, instauration du versement transport*.



Les années 1960

Le développement de l'agglomération, avec l'accueil des Jeux olympiques de 1968, s'appuie sur une politique routière affirmée : décision du contournement de Grenoble, amélioration des entrées de ville, réalisation de tronçons d'autoroute vers Lyon et Chambéry, création de parcs de stationnement dans le centre...



LES TRANSPORTS URBAINS FACE À LEUR AVENIR

DES ENJEUX DÉCISIFS POUR LA VILLE DURABLE

La fin de l'âge d'or...
L'âge d'or des années 1980 et 1990 est révolu. La réduction des aides de l'État pour les transports en commun en site propre nécessite de nouveaux principes d'élaboration et de financement des projets ■

Quand le tramway sort de la ville dense...
Le tramway dessert les principaux équipements et les quartiers les plus denses de l'agglomération. Son arrivée dans les secteurs moins peuplés des communes périurbaines soulève la question de sa fréquentation, de l'optimisation de sa gestion et de son articulation avec le développement urbain ■

À la croisée des territoires...
Les usages et les besoins actuels en déplacements dépassent le cadre de l'agglomération. C'est à l'échelle du bassin de vie grenoblois qu'il faut désormais raisonner, en articulant les politiques des territoires concernés et en travaillant sur l'interconnexion des réseaux (tramway, bus, train...) et des modes de transport ■

LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN EN 2007

Le SMTC offre un niveau de desserte que peu de villes françaises de taille équivalente possèdent : avec la ligne D à Saint-Martin-d'Hères (mise en service en octobre 2007), 44 % de la population (172 000 habitants) et 50 % des emplois (89 400 emplois) de l'agglomération grenobloise se situent à moins de 400 mètres d'une ligne de tramway.

À l'image des Grands Boulevards et de la ligne C de tramway, l'extension de ce réseau est souvent synonyme de reconquête de l'espace urbain. Elle est aussi l'occasion d'encourager l'intermodalité* avec la voiture, par la création de parcs relais*, ou avec le train, notamment à la gare SNCF de Gières et à la halte ferroviaire d'Échirolles.

Avec 3 % des déplacements de la région urbaine grenobloise, l'intermodalité* reste cependant marginale. Parmi les déplacements multimodaux utilisant le tramway, les échanges avec le bus urbain sont majoritaires (69 %), contre 11 % avec la voiture et 8 % avec le train ■

LES ANNÉES 1990

Un nouveau Schéma directeur est à l'étude pour mieux maîtriser l'urbanisation. Le développement des transports en commun se poursuit : ligne B de tramway et mise en œuvre du plan Ahrends sur le domaine universitaire, prolongement de la ligne A, création de parcs relais*, renforcement de la ligne SNCF entre Rives et Grenoble... Le centre ville d'Échirolles s'affirme comme un véritable pôle urbain, pendant que de grands équipements s'implantent dans le sud de l'agglomération (universités...).

Un nouveau Schéma directeur et un nouveau PDU sont adoptés en 2000. Ils témoignent de l'attention croissante portée sur les transports dans la gestion du territoire : intermodalité*, lancement des lignes de tramway C et D, ouverture d'une halte ferroviaire à Échirolles et développement de l'offre TER, mise en place de lignes de bus express Voiron/Crolles et Grenoble/Vizille... Des opérations urbaines majeures sont conçues en relation étroite avec le réseau TC (ZAC de Bonne à Grenoble, ZAC Centre à St-Martin-d'Hères...).

Le premier PDU est mis en œuvre en 1985. La première ligne de tramway, en 1987, est accompagnée de plusieurs opérations urbaines : requalification des espaces centraux grenoblois, aménagement du pôle d'échanges de la gare SNCF et création d'Europôle, lancement du centre ville d'Échirolles... Une desserte ferroviaire cadencée* est instaurée entre Grenoble et Rives, avec une offre de stationnements près des gares.

Le tramway dessert les principaux équipements et les quartiers les plus denses de l'agglomération. Son arrivée dans les secteurs moins peuplés des communes périurbaines soulève la question de sa fréquentation, de l'optimisation de sa gestion et de son articulation avec le développement urbain ■

Les usages et les besoins actuels en déplacements dépassent le cadre de l'agglomération. C'est à l'échelle du bassin de vie grenoblois qu'il faut désormais raisonner, en articulant les politiques des territoires concernés et en travaillant sur l'interconnexion des réseaux (tramway, bus, train...) et des modes de transport ■

LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN EN 2007

Le SMTC offre un niveau de desserte que peu de villes françaises de taille équivalente possèdent : avec la ligne D à Saint-Martin-d'Hères (mise en service en octobre 2007), 44 % de la population (172 000 habitants) et 50 % des emplois (89 400 emplois) de l'agglomération grenobloise se situent à moins de 400 mètres d'une ligne de tramway.

À l'image des Grands Boulevards et de la ligne C de tramway, l'extension de ce réseau est souvent synonyme de reconquête de l'espace urbain. Elle est aussi l'occasion d'encourager l'intermodalité* avec la voiture, par la création de parcs relais*, ou avec le train, notamment à la gare SNCF de Gières et à la halte ferroviaire d'Échirolles.

Avec 3 % des déplacements de la région urbaine grenobloise, l'intermodalité* reste cependant marginale. Parmi les déplacements multimodaux utilisant le tramway, les échanges avec le bus urbain sont majoritaires (69 %), contre 11 % avec la voiture et 8 % avec le train ■

270 km de réseau | 4 lignes de tram | 22 lignes de bus

13 parcs relais | 71 millions de voyageurs



LES ANNÉES 2000

Un nouveau Schéma directeur et un nouveau PDU sont adoptés en 2000. Ils témoignent de l'attention croissante portée sur les transports dans la gestion du territoire : intermodalité*, lancement des lignes de tramway C et D, ouverture d'une halte ferroviaire à Échirolles et développement de l'offre TER, mise en place de lignes de bus express Voiron/Crolles et Grenoble/Vizille... Des opérations urbaines majeures sont conçues en relation étroite avec le réseau TC (ZAC de Bonne à Grenoble, ZAC Centre à St-Martin-d'Hères...).



UNE NOUVELLE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT



MIEUX ARTICULER LA VILLE ET LES TRANSPORTS

Face aux enjeux auxquels nous sommes confrontés en matière de transports en commun, plusieurs axes stratégiques sont à développer. La recherche et la diversification des financements sont indissociables du rôle que peut jouer le tramway dans l'urbanisme des secteurs desservis. On passe d'un équipement qui bénéficiait de ressources suffisantes pour requalifier les espaces publics à un équipement qui, pour assurer sa faisabilité, doit dégager de nouvelles ressources. Celles-ci proviennent de la fréquentation de la ligne et des plus-values immobilières générées le long de la nouvelle infrastructure.

La question foncière est donc au cœur de cette nouvelle perspective. Il s'agit de faire la ville avec les transports, ce qui implique de renforcer la densité de population et d'emplois le long des lignes existantes et à venir, pour assurer une fréquentation optimale, d'encourager l'intermodalité*, mais aussi de créer des infrastructures compatibles avec une réelle qualité de vie. Ces pistes sont également partagées par le projet d'agglomération de la Métro.

L'expérience de plusieurs villes européennes, dont l'agglomération grenobloise, montre que de telles pratiques sont déjà ponctuellement en vigueur. Pourquoi ne pas les généraliser en les formalisant au sein d'un même cadre d'intervention ? Telle est la volonté politique des élus du SMTc qui souhaitent s'appuyer dans cette démarche sur les expériences de l'agglomération grenobloise et les actions menées ou à venir sur d'autres territoires ■

La réussite de la démarche « urbanisme et transports » suppose que chaque institution accepte de négocier, avec les autres acteurs, la construction de projets d'intérêt général. Charte et contrat constituent une formidable opportunité pour mettre en cohérence les différentes légitimités (communes, Métro, SMTc, EPFL). Ce nouveau mode opératoire nécessitera l'émergence d'une culture réelle de l'anticipation, notamment en matière d'action foncière. En réponse à la réalisation d'infrastructures de transports, la puissance publique s'organise pour construire une politique active de portage sur le long terme, moyen exclusif pour restructurer du foncier à de nouvelles fins. »

Jérôme Grange,
directeur général de l'AURG

ZOOM SUR...

Dijon, la compacité préservée

Dijon figure parmi les premières villes de France pour la fréquentation de ses transports publics. Elle doit cette performance à une forte compacité urbaine que les élus préservent par une relation étroite entre urbanisation et réseau de bus en site propre, à l'image du quartier de Pouilly.

Conçu dans les années 1980 pour répondre à l'afflux de population, ce secteur a été aménagé en continuité du tissu existant. Il s'organise autour de l'une des voies radioconcentriques historiques de la ville, traitée comme une avenue paysagère et partagée par tous les modes de déplacement. Un hypermarché a été intégré à la composition urbaine, desservi directement par le terminus d'une ligne.



UNE NOUVELLE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

TROIS PISTES OPÉRATIONNELLES

La densification et le renouvellement urbain le long des lignes existantes

Le tramway grenoblois a déjà vingt ans. La parfaite intégration des premières lignes au tissu urbain ne doit pas faire oublier leur maintenance et le maintien de leur fréquentation. La question du renouvellement urbain se pose donc aussi pour les lignes existantes, notamment dans les secteurs les moins denses ou à requalifier.

- Densifier les secteurs pavillonnaires ou ayant moins de 60 habitants à l'hectare.
- Créer ou conforter les pôles urbains autour des lignes en renforçant l'habitat, le commerce, les services...
- Résorber les friches industrielles.
- Améliorer l'insertion urbaine des zones d'activités ■

De nouvelles urbanisations autour des lignes de demain

Les projets de desserte, y compris le prolongement des lignes de tramway actuelles, sortent des zones les plus denses de l'agglomération. Ils doivent être accompagnés d'une programmation leur assurant fréquentation et qualité urbaine. Leur tracé peut être orienté par l'emplacement des terrains urbanisables, dont dépend le potentiel de développement du réseau.

- Constituer des réserves foncières publiques pour la réalisation des projets urbains.
- Intervenir dans le cadre des plans locaux d'urbanisme, en cohérence avec les orientations du Schéma directeur et du Plan de déplacements urbains.
- Intégrer les transports en commun à la programmation urbaine.
- Favoriser la qualité architecturale, urbaine et paysagère des nouvelles opérations ■

L'intermodalité et l'insertion urbaine des équipements

Le développement de l'intermodalité* passe par une meilleure connexion des réseaux autour des axes structurants et une bonne insertion urbaine des pôles d'échanges. Tous les modes de déplacement doivent être pris en compte : modes doux, voiture, bus...

- Renforcer l'attractivité des gares et des parcs relais* en facilitant leur accès et en proposant une offre de services à la vie quotidienne.
- Améliorer le rabattement* des bus sur les lignes de transport structurantes.
- Encourager les modes doux par une meilleure accessibilité piétonne, la continuité des parcours, une offre de stationnement pour les cycles aux arrêts de tramway...
- Préserver la qualité de vie autour des pôles d'échanges et des parcs relais* par une programmation adaptée et des espaces publics de qualité ■

UNE RÉFLEXION PARTAGÉE, UNE POSITION COMMUNE

Quatre séminaires ont été organisés par le SMTC et l'AURG, en 2005 et 2006 (voir page 18), pour débattre de l'organisation des transports en commun de l'agglomération grenobloise. Associant l'ensemble des acteurs concernés (collectivités, SMTC, associations...), cette approche a permis de faire le point sur les enjeux, de réfléchir aux possibilités d'action et de dégager une position commune pour la réalisation des prochaines lignes de transports structurantes. Elle s'est nourrie des éclairages de nombreux experts et de l'étude de plusieurs cas concrets (voir les « zooms »).

Les collectivités se sont prononcées pour une collaboration contractuelle et concertée avec le SMTC, à renouveler lors de chaque projet, afin de mieux prendre en compte le contexte de chaque commune traversée. L'élaboration de normes (règles de densité, de stationnement...) a été écartée au profit d'un consensus fondé sur deux grands principes :

- L'élaboration de projets urbains négociés au voisinage des lignes, avec des objectifs de densité, de mixité et de qualité du cadre de vie.
- L'anticipation de l'action foncière pour favoriser la maîtrise publique des opérations.

Cette démarche devra par ailleurs être vigilante sur les points suivants :

- Ne pas accroître les déséquilibres entre les territoires en concentrant uniquement l'action publique dans les secteurs desservis par le tramway.
- Assurer la compatibilité entre la densification et les contraintes environnementales liées à l'axe routier qui supporte la ligne TC. Des espaces verts doivent aussi être prévus.
- Faciliter l'appropriation des projets par la population avec des actions de sensibilisation et de concertation.
- Veiller à la coordination entre les maîtres d'ouvrage ■



ZOOM SUR...

Fribourg (Allemagne), un quartier modèle

La construction du quartier de Rieselfeld, à Fribourg, a été lancée en 1994. Près de 12 000 habitants sont prévus à terme. Construit ex-nihilo en périphérie de la ville, il s'articule autour d'une ligne de tramway qui assure depuis 1997 la liaison avec le centre historique. Véritable colonne vertébrale, cet axe forme une avenue structurante pour l'ensemble des îlots d'habitation, des équipements et des activités économiques. Le projet repose sur une densité urbaine élevée, qui permet de dégager de multiples espaces verts, et une organisation des déplacements qui accorde la priorité aux modes doux et aux transports publics : vitesse limitée à 30 km/h, zones sans stationnement, rues réservées aux jeux, arrêts de tramway avec parkings pour vélos...



ZOOM SUR...

Bordeaux, les transports au service du développement urbain

Depuis la décision de la communauté urbaine, en 1997, de réaliser un réseau de trois lignes de tramway, une réflexion plus large a été engagée sur la requalification des espaces publics centraux, avec notamment l'aménagement des quais de la Garonne. Les lignes ont également été conçues pour assurer la desserte de plusieurs petits centres commerciaux périphériques. La démarche d'anticipation foncière a été un levier fondamental pour mener cette politique, de l'analyse du potentiel mutable à la veille foncière et à la préemption.

REFONDER LES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENT



UN CADRE D'INTERVENTION ORIGINAL : LA CHARTRE URBANISME ET TRANSPORTS

La charte Urbanisme et transports est une étape importante dans la gestion du territoire grenoblois. Son objectif est de coordonner les politiques d'urbanisme et de transports pour chaque projet d'axe TC structurant. Elle organise et planifie l'intervention des différents acteurs impliqués : le SMTc, les communes desservies, la Métro... Si le SMTc a toujours en charge la réalisation de l'infrastructure de transport, il revient aux collectivités et aux aménageurs de programmer autour de l'axe des opérations de logements, d'activités et d'équipements. Ces projets, par l'accroissement de la densité urbaine, la gestion du stationnement et le traitement des espaces publics, doivent augmenter la part de la population et des emplois desservis par le réseau de transport en commun.

Cette démarche partenariale concerne dans un premier temps l'agglomération et ses vingt-six communes. Elle ouvre aussi des perspectives à long terme, à l'échelle de la région urbaine, afin d'éviter les déséquilibres entre les territoires.

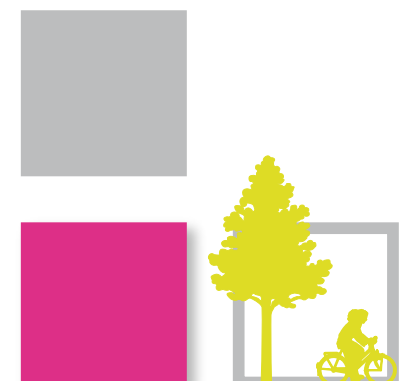
UNE DÉMARCHE GLOBALE ET COHÉRENTE

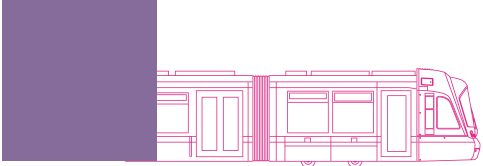
La charte exprime la volonté des acteurs de l'agglomération de s'inscrire dans une approche globale du développement urbain, en cohérence avec les documents d'orientation et de planification :

- Le SCOT, en cours d'élaboration à l'échelle de la région urbaine, prévoit le schéma général des TC, ainsi que la définition des secteurs d'urbanisation prioritaires.
- Le projet d'agglomération, adopté en 2003, fait le lien entre les transports et les politiques communautaires.
- Le PDU 2007-2012 de l'agglomération grenobloise définit la programmation des lignes à l'horizon 2012. Adopté le 2 juillet 2007, il affirme la volonté d'articuler urbanisme et transports en affichant les principes de la charte et les objectifs opérationnels du contrat d'axe pour chaque nouveau projet.
- Le PLH, qui définit la politique de l'habitat dans l'agglomération, est à articuler avec les enjeux de densification le long des lignes TC.
- Les PLU peuvent traduire les principes de la charte et inscrire les engagements pris par les communes dans les contrats d'axe ■

En amenant progressivement le tramway aux communes de deuxième couronne, les autorités publiques vont devoir non plus refaire la ville avec le tram, mais façonner les modes de vie, remodeler le paysage urbain et créer la ville avec le tramway. Pour les habitants et les usagers des zones nouvellement desservies, le changement de modèle urbain proposé ne se fera pas sans difficulté et sans controverse. Il suppose en effet une inflexion des pratiques de déplacement et des modes de vie bien plus forte que dans le centre ville ou la première couronne. L'arrivée du tramway supposera plus qu'ailleurs de faire preuve de pédagogie, afin de promouvoir non seulement l'infrastructure et le service, mais la ville qui va avec. »

Géraldine Pflieger,
LASUR-École polytechnique fédérale de Lausanne





UN PARTENARIAT DANS LA DURÉE

La démarche présentée ci-dessous concerne les lignes en devenir mais également existantes. Par exemple, la ligne C du réseau tram ou la ligne 1 du réseau bus pourraient faire l'objet d'un partenariat entre le SMTC, les communes, la Métro et l'EPFL. Il s'agirait de mettre en œuvre une veille foncière et une analyse de la capacité des quartiers desservis à s'inscrire dans les objectifs de la charte. De nouveaux projets urbains permettant d'intensifier les échanges à proximité des arrêts et des aménagements de la ligne elle-même (accessibilité des arrêts, fréquence, temps de parcours...) pourraient alors se coordonner ■

Nous sommes dans une agglomération où nous pensons « tram ». Il existe aussi des lignes de bus avec une priorité totale, quasiment en site propre, avec une capacité équivalente au 2/3 de celle d'un tramway et pour un coût bien moins important »

Qu'en est-il de notre capacité, dans l'agglomération et la région urbaine grenobloise, à mener une politique foncière qui nous permette de maîtriser les questions liant urbanisme et tramway ? »



DES ACTIONS ET DES OUTILS COMMUNS

	1 ANTICIPATION > Analyse du potentiel foncier et urbain	2 CO-CONSTRUCTION > Études préalables du tracé	3 COORDINATION > Études et montages préopérationnels	4 COORDINATION > Réalisations	5 INFORMATION > Suivi et évaluation
Études de transports et d'urbanisme	- Étude comparative des tracés potentiels. - Analyse des capacités de développement au voisinage des tracés des lignes : densité urbaine, règles d'urbanisme, projets engagés...	- Études techniques transports : faisabilité d'insertion, conditions d'exploitation, potentiel de clientèle.... - Études d'environnement. - Études urbaines : périmètres de projets, programmation et principes d'aménagement, évolution des règles d'urbanisme, maillage par les modes doux, accessibilité des arrêts, traitement de l'axe TC...	- Marchés de maîtrise d'œuvre pour l'axe TC et ses abords. - Planification opérationnelle des opérations d'urbanisme. - Étude préopérationnelle pour l'aménagement urbain de l'axe.	- Construction de la ligne et aménagement des abords. - Réalisation des projets urbains. - Modification et révision des PLU à partir des conventions entre SMTC et communes.	Amélioration des services de la ligne TC
Outils et partenariats	- Charte Urbanisme et transports réalisée en concertation entre le SMTC et les collectivités. - Schéma directeur tramway.	- Cahier des charges intégrant les objectifs de la charte. - Comité de suivi (SMTC, collectivités, EPFL...). - Dossier de concertation préalable. - Contrat d'axe entre les partenaires sur la stratégie urbaine : engagements réciproques, calendrier des réalisations...	- Cahiers des charges pour l'aménagement de l'axe. - Coordination des maîtrises d'ouvrage. - Indicateurs de suivi des objectifs de la charte.	- Montage et coordination des opérations. - Assistance aux communes pour la conduite des projets.	- Analyse des impacts du tramway sur le développement urbain, le peuplement, les coûts immobiliers, les activités... - Grille d'évaluation des opérations d'aménagement au regard des objectifs du contrat d'axe.
Action foncière	- Identification des parcelles mutables. - Veille foncière.	- Organisation des partenariats avec les propriétaires. - Définition d'un droit de préemption. - Réserves foncières.	Poursuite de l'action foncière : droit de préemption renforcé, mobilisation de l'EPFL, veille...		
Information	- Sensibilisation du grand public sur la densité urbaine, les formes architecturales... - Communication sur la charte Urbanisme et transports et le Schéma directeur tramway.	Concertation avec la population sur les enjeux (patrimoniaux et environnementaux), le projet et ses variantes.	Communication sur la stratégie urbaine et la programmation.	- Concertation avec la population sur les projets d'aménagement. - Sensibilisation des riverains sur la densité urbaine, les formes architecturales...	Information de la population sur l'évaluation de la ligne et des projets.

Les citations sont issues des séminaires de réflexion organisés par le SMTC et l'AURG dans le cadre de l'élaboration de la charte Urbanisme et transports

REFONDER LES PRATIQUES D'AMÉNAGEMENT

Nous ne pouvons pas avoir une agglomération à deux vitesses, celle qui se déplace dans des conditions optimales parce qu'elle a le tramway à sa porte et l'autre. »

Pour l'aménagement de la bande de 500 mètres autour de l'axe, il faut tenir compte de la nécessité de ne pas avoir un alignement urbain continu, mais aussi des cases vides et des ouvertures vertes. »

UN NOUVEL OUTIL : LE CONTRAT D'AXE

Le contrat d'axe décline en termes opérationnels les principes de la charte Urbanisme et transports pour une nouvelle ligne de desserte. C'est un contrat spécifique à chaque projet structurant, qui tient compte des particularités et des enjeux du territoire traversé. Il est élaboré et négocié à l'issue des études préalables, puis signé par l'ensemble des partenaires : SMTC, communes, Métro...

Ce n'est pas une obligation légale, mais un cadre incitatif de progrès : chaque signataire s'engage à réaliser, au voisinage de l'axe, les opérations programmées qui relèvent de ses compétences. Une politique de rabattement* des secteurs plus éloignés est également à mettre en œuvre. Des mesures d'encouragement sont prévues : aides publiques, valorisation des projets...

La capacité des territoires à atteindre les objectifs d'un tel contrat est mesurée par une série d'indicateurs qui faciliteront ensuite l'évaluation des opérations réalisées ■



DES ENGAGEMENTS RÉCIPROQUES

Les communes s'engagent à...

- Déterminer les secteurs d'intervention foncière et mettre en œuvre les actions de négociation, de préemption et d'acquisition.
- Définir les projets urbains : périmètres, programme, densité urbaine, calendrier de réalisation...
- Mettre en adéquation les documents d'urbanisme avec les objectifs du contrat d'axe.
- Fixer les objectifs de maillage piétonnier et d'aménagement de l'espace public pour améliorer l'accès aux arrêts : lisibilité, stationnement, accessibilité...
- Définir les périmètres des programmes de construction (ZAC, PAE) qui vont participer au financement des équipements et des aménagements publics ■

Le SMTC s'engage à...

- Financer la ligne de transport en commun.
- Prévoir le calendrier de réalisation de l'axe en adéquation avec celui des opérations d'urbanisme.
- Aménager l'espace public qui supportera l'infrastructure de transport.
- Réaliser les parcs relais* et les lignes de rabattement* de bus ■

Participation des autres partenaires

Métro, EPFL, Conseil général, Conseil régional, État, intercommunalités, bailleurs sociaux...

- Constituer des réserves foncières.
- Programmer des équipements publics.
- Participer au maillage cyclable des quartiers traversés.
- Réaliser des opérations d'habitation ou d'activités.
- Aménager la voirie ■

La démarche SCOT 2010 va permettre de relier la question des déplacements et des transports publics à la perspective de trouver un nouvel équilibre dans le fonctionnement de la région urbaine.

Un projet pilote : la ligne de tramway E

Cet axe doit relier Le Fontanil à Grenoble. Les études réalisées en 2003 par le conseil général de l'Isère pour le projet de tramway Ysis (entre Moirans et Grenoble) sont réactualisées par le SMTC en tenant compte des principes de la charte. Des scénarios de développement urbain, avec des variantes de tracé, vont être débattus avec les communes concernées : Le Fontanil, St-Égrève, St-Martin-le-Vinoux et Grenoble. Les objectifs d'aménagement et les engagements de chaque partenaire seront alors décrits dans le contrat d'axe.





REFONDER LES PRATIQUES D’AMÉNAGEMENT

ANNEXES

Les séminaires

- Enjeux et objectifs (30/11/05)
- Des enjeux... aux outils d’intervention (16/03/06)
- De l’anticipation à l’intervention : quelle concrétisation ? (11/05/06)
- De la charte à la réalité (06/12/06)

Liste des participants

PILOTAGE DE LA MISSION

- Claude BERTRAND, président du SMTC
- Marc BAIETTO, 1^{er} vice-président du SMTC

GROUPE TECHNIQUE D’ANIMATION PERMANENT

- Pierre MOREL, Direction des déplacements Métro/SMTC
- Géraldine PLIEGER, Ecole Polytechnique de Lausanne (Laboratoire de sociologie urbaine)

- Anne-Marie MAÛR, Agence d’Urbanisme de la Région Grenobloise
- Julie BLAIS, Agence d’Urbanisme de la Région Grenobloise
- Stefan PONS, Mission prospective urbaine Métro

EXPERTS ET INTERVENANTS

- Joseph COMBY, ADEF et revue Etudes foncières
- Yves CROZET, Laboratoire d’économie des transports de Lyon
- Stéphane DE PONCINS, SDP Conseil
- Laurent DESSAY, communauté de l’agglomération dijonnaise
- Gilles GODARD, Sytral
- Jean-Philippe MOTTE, Ville de Grenoble
- Franck POTIER, Communauté Urbaine de Bordeaux
- Yves SAUVAGE, Architecte-Urbaniste
- Hans-Jörg SCHWANDER, Freiburg im Brisgau

ELUS

- José ARIAS, Ville de Saint-Martin-d’Hères
- Alain CHAPLAIS, Conseil Général de l’Isère
- Jacques CHIRON, Ville de Grenoble
- Christian COIGNE, Ville de Sassenage
- Michel DAVID, Ville d’Eybens
- Christine GARNIER, Ville de Grenoble
- René GLEIZE, Ville de Fontaine
- Michel ISSINDOU, Ville de Gières
- Pierre JOIRE, Ville de Corenc
- Catherine KAMOWSKI, Ville de St-Egrève
- Gilles MOULIN, Ville de Murianette
- Brigitte PERILLIE, Ville de Vif
- Jean-Claude PEYRIN, Ville de Meylan
- Denis PINOT, Conseil Général de l’Isère

- Michel RAUSSIN, Ville de Le Gua
- Jean-Michel REMANDE, Ville de La Tronche
- Caroline RONIN, Ville de Meylan
- Gilles STRAPPAZZON, Communauté de Communes du Sud Grésivaudan
- Gérard TERRIER, Ville d’Echirolles
- Michel VANNIER, Ville de Grenoble
- Pierre VERRI, Ville de Gières

ASSOCIATIONS

- Jean CLEMENCEY, Comité de Liaison des Unions de Quartier de Grenoble (CLUQ)
- Pierre DUTEL, Les Associations d’Habitants du Grand Grenoble Lien et Ouverture (LAHGLO)
- Quentin DUTEUIL, LHAGGLO
- François HOLLARD, LHAGGLO

TECHNICIENS

- Philippe AUGER, SMSD
- Bruno AURELLE, Territoires 38
- Claude BARET, SMTC / Métro
- Olivier BERTRAND, Chambre de Commerce et d’Industrie de Grenoble
- Claude BLIND, Territoires 38
- Alain BŒUF, SMTC
- Kader BOUKERROU, Agence d’urbanisme de la région grenobloise (AURG)
- Anne BURLAT, AURG
- Carole CARDOT-CHAMBIET, CETE
- Xavier CHANTRE, Conseil général de l’Isère
- Patrice COINDET, Ville de Grenoble
- Marie COUV RAT-DESVERGNES, AURG
- Serge DARMON, SMTC / Métro
- Anne DELAUNE, AURG
- Roland DOLLET, Direction Départementale de l’Équipement de l’Isère
- Christian DUPRE, SMTC / Métro
- Jean-Michel EVIN, SMTC / Métro
- Laurent GAILLARD, Ville de Grenoble
- Hubert GAILLARDOT, AURG
- Michel GILBERT, SMTC / Métro
- Jean-Claude GOURDON, Conseil général de l’Isère
- Jérôme GRANGE, AURG
- Dominique GREMEAUX, SMTC / Métro
- Philippe KAHN, SMTC / Métro
- Maurice LAMBERT, SMTC
- Mireille LAMOUR, SMTC / Métro
- Clémentine LUCAS, Ville de Le Fontanil
- Mélanie LUCAS, SMTC / Métro

- Anne-Laure RECARTE, SMTC / Métro
- Claire RECEVEUR, AURG
- Stella SOUBEYRAN, Ville de Fontaine
- Denis SUISSE-GUILLAUD, Conseil général de l’Isère
- Maud TAVEL, Ville de Saint-Martin-d’Hères
- Rémy TRANCHANT, Ville de Saint-Martin-d’Hères
- Hans VAN EIBERGEN, SMTC / Métro
- Philippe VIC, Ville d’Echirolles
- Maya VITORGE, AURG
- Sylviane ZIMERO, AURG

Glossaire

- Desserte cadencée : desserte basée sur des horaires réguliers qui facilitent leur mémorisation et les correspondances entre les lignes.
- Intermodalité, multimodalité : qui concerne plusieurs modes de déplacement.
- Parc relais : parking créé près d’une ligne TC, où les personnes peuvent laisser leur véhicule et emprunter les transports en commun.
- Rabatement : desserte de secteurs de faible densité urbaine vers un axe TC structurant.
- Versement transport : taxe payée par les entreprises de plus de neuf salariés pour financer les transports publics.

Sigles utilisés

- AMO : assistance à maîtrise d’ouvrage
- EPFL : établissement public foncier local
- PAE : programme d’aménagement d’ensemble
- PDU : plan de déplacements urbains
- PLU : plan local d’urbanisme
- SCOT : schéma de cohérence territoriale
- SDAU : schéma directeur d’aménagement et d’urbanisme
- SMTC : syndicat mixte des transports en commun
- TC : transport en commun
- ZAC : zone d’aménagement concerté

Ont participé à la réalisation de ce document :
Julie Blais, Anne-Marie Maür (AURG), Pierre Morel, Jérôme Barbieri (SMTC)
Conception graphique : Médiacité, Rédaction : Gilles Peissel, Photos : C.Pedrotti