

Groupe de travail « tarification » n°4 du 22 juin 2016
Atelier n°3 : « quelles solutions à développer pour favoriser un accès en gare alternatif à la voiture individuelle ? »
Synthèse

Conformément à la règle de confidentialité fixée par le groupe de travail, le compte-rendu détaillé de la réunion n'est diffusé qu'aux seuls membres du groupe.

Participation : 22 personnes.

Voir liste de présence ci-jointe.

Ordre du jour :

- rappel des modes d'accès en gare et des communes d'origine des usagers ;
- les alternatives pour l'accès en gare (aujourd'hui) : le transport collectif (TC), les modes actifs (marche à pied, vélo etc.), le covoiturage ;
- le débat.

Voir support de présentation ci-joint.

Quelques éléments issus des enquêtes origine-destination ont été rappelés : les gares de rabattement de Moirans et de Rives sont fréquentées pour 1/3 par des habitants de la commune ; leur aire de chalandise est large ce qui explique une part voiture importante (plus de 70%) ; à l'inverse les gares de proximité de Tullins et Voreppe, utilisées aux 3/4 par des habitants de la commune, ont une part « modes actifs » (piétons, vélos...) plus importante (plus d'1/3 des usagers) ; pour l'ensemble des gares, la part TC reste mineure (1%).

Le débat : synthèse des avis exprimés lors du tour de table, mode par mode :

- les membres du groupe considèrent que le bus ou le covoiturage ne constituent pas aujourd'hui des alternatives crédibles pour le rabattement vers la gare car ces modes tendent à complexifier le déplacement domicile – travail ;
- le transport collectif ne constitue pas aujourd'hui une alternative crédible pour le rabattement vers les gares TER ; les investissements nécessaires pour augmenter la fréquence ou la couverture géographique seraient très importants pour un résultat vraisemblablement limité en raison du phénomène de rupture de charge, du temps de trajet et de la fiabilité du réseau TER ; néanmoins, il convient de conforter l'offre existante ne serait-ce que pour les usagers qui n'ont pas les moyens d'avoir une voiture ;
- le covoiturage est aujourd'hui difficile à organiser, en particulier sur une courte distance malgré l'existence d'outils de mise en relation (<http://isere.covoitoura.eu/> ou <http://www.blablacar.fr>) ; néanmoins des pistes de développement sont possibles à travers notamment l'auto-stop organisé (ou covoiturage spontané), en cours d'expérimentation ; la simple dépose en gare constitue également une piste à développer ; quant au covoiturage jusqu'au lieu de travail, les PDE peuvent permettre la progression de ce mode ;
- les modes actifs (marche à pied, vélo, trottinette, roller etc.) apparaissent comme l'alternative la plus crédible aujourd'hui compte tenu de la part importante d'usagers des parkings habitant dans le rayon « vélo » de 3 kilomètres (réels) autour des gares (minimum 25%) ; mais leur développement nécessite des aménagements permettant de sécuriser les parcours et des équipements en plus grand nombre en gares et dans les trains pour accueillir les cycles ; le vélo électrique peut être une solution en cas de dénivelé important ;
- d'autres pistes ont été évoquées également : le télétravail, l'aménagement du territoire (développer les activités économiques à proximité des transports publics) et la prise en charge des questions de mobilité au sein d'une entité commune à l'échelle de la région urbaine grenobloise.