

mobilités NORD-OUEST

MICRO - PDU

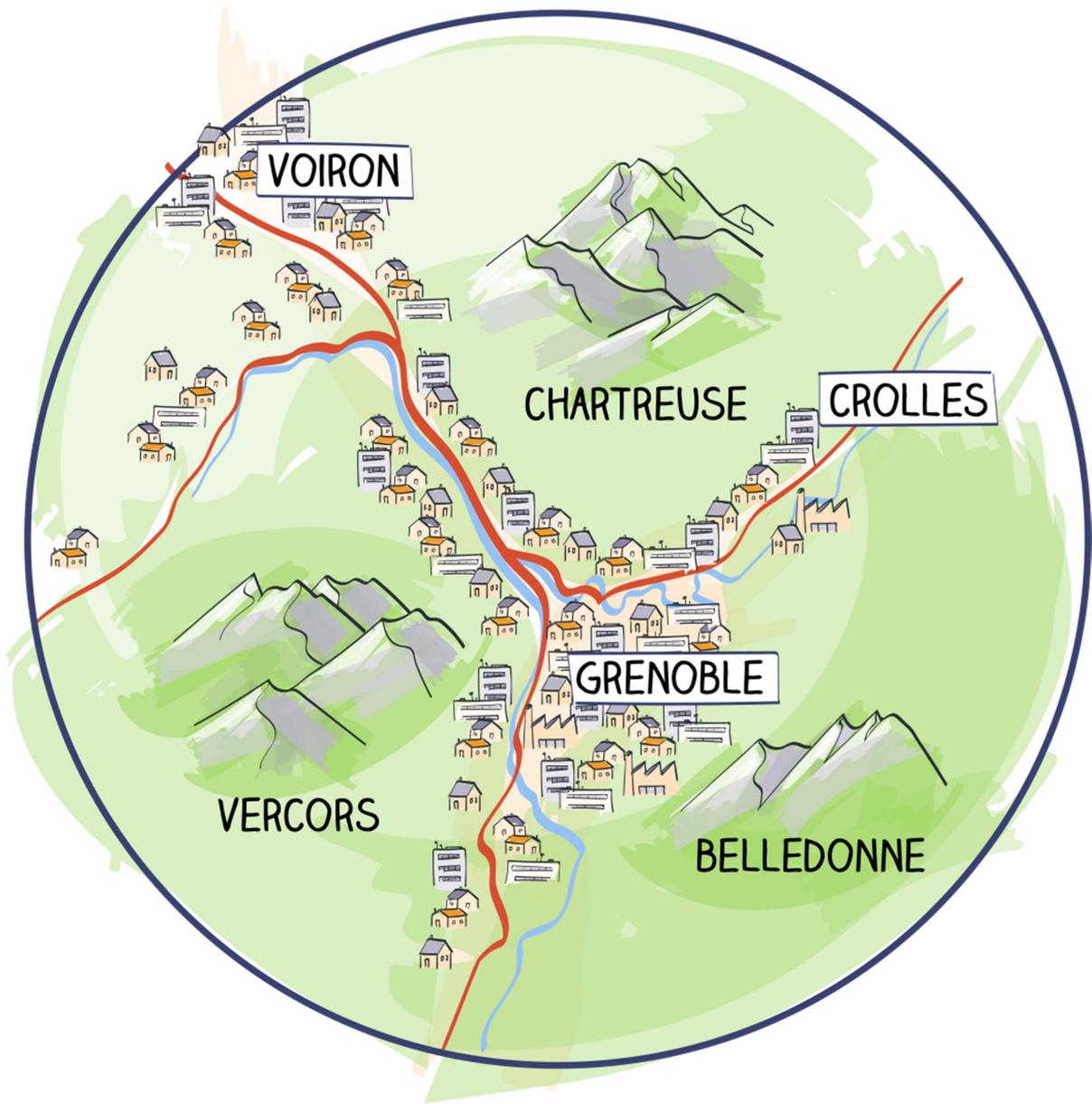
TERRITOIRE NORD-OUEST DE
L'AGGLOMERATION GRENOBLOISE

SMMAG

Bilan de concertation du micro-PDU Du 8 mars au 1^{er} Décembre 2021

Réalisé avec le concours de





1. Rappel de la démarche du Micro-PDU	4
Qu'est-ce qu'un micro-PDU ?.....	4
Pourquoi un Micro-PDU sur le Nord-Ouest ?.....	5
2. Les modalités de concertation : outils de concertation et communication mobilisés.....	6
Une concertation volontaire.....	6
Les moyens d'information et de communication	6
Les moyens de concertation.....	7
3. Synthèse des contributions issues de la concertation	12
Préambule sur la méthode d'analyse quantitative et qualitative	12
Analyse quantitative	13
Analyse qualitative.....	14
1) Améliorer le partage de l'espace public au profit des modes actifs et sécuriser les modes actifs	14
2) Développer et favoriser la marche à pied	17
3) Encourager l'usage du vélo.....	20
4) Améliorer l'offre de transports en commun	25
5) Faciliter l'intermodalité	33
6) Réguler le trafic automobile et poids lourd.....	36
7) Encourager au covoiturage et à l'autopartage	40
8) Adapter la ville aux nouveaux véhicules électriques	42
9) Mieux coordonner les offres de mobilité entre les acteurs et territoires	43
4. Conclusion et prochaines étapes	44
5. Annexes	45

1. Rappel de la démarche du Micro-PDU

Qu'est-ce qu'un micro-PDU ?

Située dans la plaine de l'Isère et du Drac, l'agglomération grenobloise s'est historiquement construite le long des trois vallées qui se dessinent entre les massifs du Vercors, de Belledonne et de la Chartreuse. La « branche » Nord-Ouest du « Y grenoblois » se déploie ainsi entre le Vercors et la Chartreuse, le long de la confluence du Drac et de l'Isère¹.

Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) a lancé en 2021 l'élaboration d'un **micro-PDU sur le territoire Nord-Ouest**. Sur ce territoire à fort enjeu en termes de déplacements, le **micro-PDU vient préciser les actions structurantes du [Plan de Déplacements Urbains \(PDU\)](#)**, adopté en 2019 par le SMMAG. Il vise à définir les adaptations du système global de mobilité à mettre en place en accompagnement de ces actions structurantes, pour articuler au mieux les différents modes de déplacements, en cohérence avec les spécificités du territoire.



Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?

Le PDU est un document de planification et un outil de programmation. C'est un document :

- obligatoire pour les agglomérations de + de 100 000 habitants
- qui définit les grands objectifs et les principes d'organisation de la mobilité de demain pour les personnes et les marchandises
- qui tient compte des interactions avec les territoires limitrophes
- qui fixe des actions, avec un calendrier de réalisation et les modalités de leur financement

Le PDU de l'agglomération grenobloise a été approuvé par le SMMAG (anciennement SMTIC) le 7 novembre 2019. Il définit 79 actions à réaliser jusqu'à l'horizon 2030.

Exemples d'actions du PDU qui vont modifier les déplacements du territoire nord-ouest :



¹ Les communes faisant partie de Grenoble-Alpes Métropole sur ce secteur sont Fontaine, Sassenage, Grenoble (secteur 1 et 3), Saint Martin le Vinoux, St Egrève, Noyarey, Veurey-Voroize, Le Fontanil-Cornillon, Proveysieux, Quaix en Chartreuse, Mont Saint Martin.

Pourquoi un Micro-PDU sur le Nord-Ouest ?

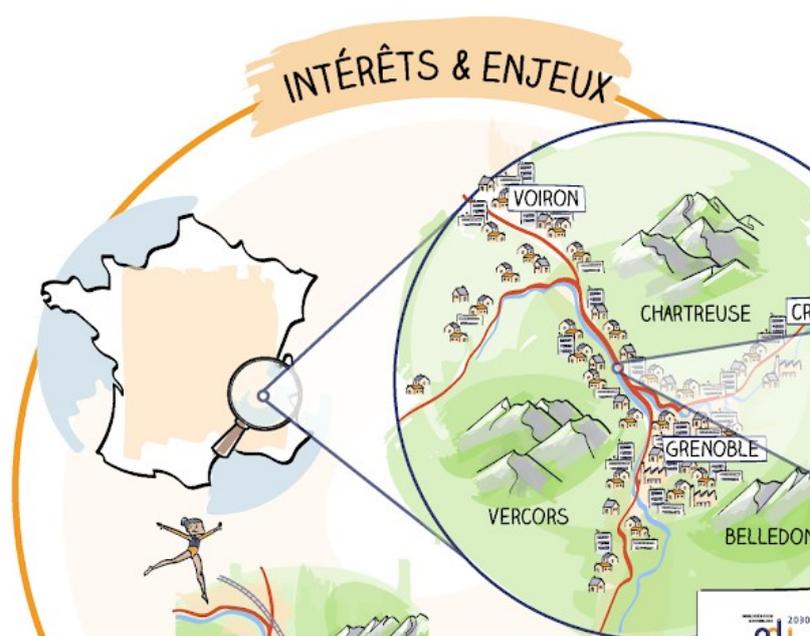
Le territoire Nord-Ouest de l'agglomération Grenobloise va connaître de nombreuses transformations, avec notamment :

- Des projets de mobilité structurants à court terme, inscrits au PDU : voie de covoiturage dynamique sur A48 (mise en service en 2020), réaménagement de l'A480 et de ses échangeurs, transport par câble, extension du réseau Chronovélo, ...
- Un développement urbain important prévu dans les années à venir, avec de nombreux projets de logements et d'activité (Presqu'île, Esplanade, Portes du Vercors, ...).



C'est un territoire à forts enjeux de mobilité, d'autant plus que de nombreuses coupures urbaines contraignent les flux de déplacements (rivières, voie ferrée, autoroute A48, RN481, ...).

Il apparaît donc nécessaire de décliner les actions du PDU de manière plus fine sur ce territoire, pour explorer les évolutions possibles de l'offre et des services de mobilité.

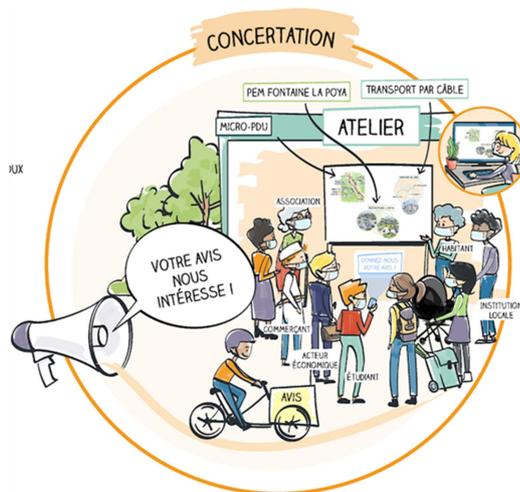


2. Les modalités de concertation : outils de concertation et communication mobilisés

Une concertation volontaire

La concertation du micro-PDU a été organisée par le SMMAG de manière volontaire de janvier à décembre 2021, afin de préciser les actions du PDU à mettre en œuvre spécifiquement sur le territoire nord-ouest pour l'horizon 2025, de façon à favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture solo.

La délibération de lancement de la concertation PEM Poya du 25 mars, le SMMAG indique : « En lien avec cette concertation et pour permettre au public, associations, acteurs économiques et sociaux et partenaires institutionnels de participer à la construction du micro-PDU du territoire nord-ouest, il est proposé que le SMMAG organise des temps d'échanges spécifiques, en lien notamment avec les territoires voisins que sont le Voironnais, le Vercors et la Chartreuse. ».



Les moyens d'information et de communication

Un film

Un mini film a été réalisé afin de présenter le micro-PDU :

https://www.youtube.com/watch?v=FFDZ6Sjq7nw&feature=emb_title

Il est accessible sur www.mobilites-nord-ouest.fr et a été projeté lors du premier comité de concertation le 18 mars 2021, du panel citoyen le 27 mars et du focus group acteurs économiques le 28 mai 2021. Le film a été vu 474 fois au 25/08/21.

Des articles de presse Deux articles ont été publiés dans le bulletin municipal de la ville de Fontaine au mois de mai 2021 et de juin 2021. Ils concernaient en majorité le réaménagement du PEM Poya,



même s'ils évoquaient la concertation sur les mobilités Nord-Ouest.

La communication sur les projets de mobilité Nord-Ouest a pu s'appuyer sur la **page Facebook** de la Ville de Fontaine et M-Mobilités Aire Grenobloise. Ces pages Facebook ont été utilisées afin de partager des éléments d'information et pages internet liés au projet, présenter la vidéo des mobilités Nord-Ouest, et communiquer sur le projet.

Entre Mars et Août 2021, 2 publications ont été réalisées sur les pages aux dates suivantes :

- le 13 mai sur [M-Mobilités Aire Grenobloise](#) (**850 personnes touchées**) : partage d'un lien vers le site de Grenoble-Alpes-Métropole, et l'ensemble des concertations liées aux projets de Mobilités Nord-Ouest
- le 15 juin sur [Ville de Fontaine](#) : partage de la vidéo de présentation du micro-PDU Nord-Ouest

Des flyers

Des exemplaires d'affichettes portant sur les concertations au sujet de la mobilité du territoire Nord-Ouest ont été transmis aux communes du territoire et EPCI voisins.

Les moyens de concertation

Un webinaire élus

Un webinaire avec les élus et les techniciens des communes du territoire Nord-Ouest a été réalisé le 28 janvier 2021 pour présenter la démarche d'élaboration du micro-PDU et relever les attentes vis-à-vis des mobilités sur le territoire. Les communes et institutions suivantes étaient représentées :

- Grenoble (secteurs 1 et 3)
- Fontaine
- Noyarey
- Proveysieux
- Sassenage
- Saint-Egrève
- Saint-Martin-Le-Vinoux
- CA Pays Voironnais
- CC Massif du Vercors
- CC Cœur de Chartreuse
- PNR Chartreuse
- PNR Vercors

Un comité de concertation

Un comité de concertation ouvert aux habitants du secteur et aux acteurs économiques, institutionnels et associatifs de la Métropole et des territoires voisins fut mis en place tout au long du processus. Ce comité se constituait de 22 structures associatives, institutionnelles et économiques (47 invités).

Le comité s'est réuni sur 3 sessions pour échanger tout au long de la concertation sur les projets de mobilités Nord-Ouest.



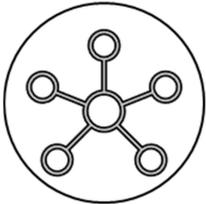
Séance 1 du 18 mars 2021

Diagnostic, contexte et enjeux du micro PDU Nord Ouest



Séance 2 du 8 avril 2021

Echanges sur les propositions d'évolutions du système de mobilité et création d'une grille d'évaluation du micro PDU



Séance 3 du 10 juin 2021

Approfondissement des propositions et mise en commun de la concertation PEM Poya

Le **premier comité** du 18 mars 2021 a réuni près de 40 personnes dans un format de visioconférence, de 17h à 19h30. Il a été introduit par M. Laurent Thoviste, conseiller-délégué à la participation citoyenne au SMMAG. Après une présentation du contexte, des enjeux et des premiers éléments de diagnostic, les participants ont été invités à travailler en sous-groupes sur 4 modes de déplacement pour affiner le diagnostic et pré-identifier les actions à mettre en œuvre :

- La marche à pied
- Le vélo
- Les transports en commun
- La voiture

Lors d'une **deuxième session le 8 avril**, les participants ont travaillé sur plusieurs thèmes sous un format similaire :

- Les évolutions des transports en commun d'ici 2025
- Le développement des Parc-relais
- La réduction des shunts de l'A48
- L'incitation au covoiturage
- L'aménagement des rues-écoles
- L'aménagement du réseau Chronovélo

Cette séance a permis de recueillir l'avis et les pistes d'évolution éventuelles des membres du comité sur chacun de ces thèmes.

Enfin, le **10 Juin**, les participants se sont réunis de 17h30 à 19h30 pour approfondir certaines thématiques et prendre connaissance du projet de Pôle d'Echanges Multimodal de Fontaine La Poya.

Un panel de citoyens



Dans le cadre de la concertation sur le micro-PDU Nord-Ouest, un panel de citoyens tirés au sort a été mobilisé afin de répondre à la question suivante : « **Comment nous déplacerons-nous en 2025 sur le territoire Nord-Ouest ?** ».

Les panelistes ont été recrutés dans un objectif de diversité en termes d'âge, de situation professionnelle mais aussi de territoire, certains venant du fond de vallée, d'autres de Chartreuse, du Vercors et du Voironnais pour permettre d'échanger sur les problématiques de déplacements de la cluse nord-ouest.

Du 27 mars au 8 mai 2021, le panel de citoyens s'est réuni en visioconférence à quatre reprises pour formuler un avis. Leurs réflexions ont été alimentées par des séances de « formations » et d'auditions menées par les services du SMMAG et de la Grenoble Alpes Métropole. Après avoir établi un diagnostic de ce qui fonctionne ou non, mode par mode, ils ont proposé 18 recommandations qu'ils souhaitent pouvoir présenter aux élus du SMMAG.

La première session s'est déroulée le samedi 27 mars 2021. Introduite par Laurent Thoviste, conseiller délégué en charge de la participation au SMMAG et élu à Fontaine, elle a permis de partager et d'enrichir le diagnostic et les enjeux de mobilité du territoire. Le SMMAG a présenté la stratégie et les grandes actions du Plan de Déplacements Urbains (PDU) sur le territoire Nord-Ouest, puis deux temps d'informations ont été proposés sur les projets de transport par câble et du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) La Poya à Fontaine.

Cette session a également permis d'amorcer une réflexion sur les adaptations de l'offre et des services de mobilité pour le territoire. La démarche a permis d'ouvrir la réflexion à de nouvelles idées.

La deuxième session du lundi 26 avril a permis d'approfondir la réflexion en auditionnant des experts sur quatre thèmes :

- l'état des lieux de la sécurité routière et le plan d'action par Arnaud Saillet, Responsable Unité Observation et Evaluation, Grenoble-Alpes Métropole
- le covoiturage par Emilie Faghel, Chargée de projet Covoiturage, SMMAG
- les pistes cyclables, Chronovélo et le stationnement vélo par Lionel Faure, Chef de projet modes actifs Grenoble-Alpes Métropole
- le projet de transport par câble, Damien Favier, Chef de projet Transport par câble, SMMAG

La troisième session du mardi 27 avril a permis d'établir les pistes de recommandation et de les prioriser. Enfin, la quatrième session du 8 mai 2021 a été l'occasion de rédiger l'avis citoyen et de le valider.

L'avis citoyen, les présentations projetées et les comptes-rendus du panel citoyen sont rassemblés sur la [plateforme participative de Grenoble Alpes Métropole](#).

Deux focus groupes

Deux groupes de discussion sont venus en appui aux panel de citoyens et comités de concertation, pour émettre un avis approfondi sur des thématiques précises.

Ces focus groupes se sont tenus en mai et juin 2021 avec :

- Les acteurs économiques du territoire le 28 mai 2021 en visio-conférence,
- Les techniciens des communes métropolitaines du territoire nord-ouest, ainsi qu'avec les techniciens des collectivités limitrophes (Communauté de Communes Cœur de Chartreuse, Communauté de Communes du Massif du Vercors et Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, Département, Région) – en 2 fois : les 24 et 28 juin 2021, en visioconférence.

Le 28 Mai de 13h30 à 15h30, le focus groupe organisé a permis de partager avec les acteurs économiques du territoire nord-ouest de la Métropole et des territoires voisins :

- Le dispositif de concertation sur les mobilités en cours et à venir sur le territoire ;
- Les objectifs du PDU et l'avancement des grands projets de mobilité sur le territoire ;
- Les enjeux de mobilité et les propositions d'actions à intégrer sur les différents modes de déplacements pour l'horizon 2025, dans le cadre de la démarche micro-PDU nord-ouest lancée par le SMMAG :
 - Pour les déplacements des salariés
 - Pour les déplacements liés aux activités des entreprises.

La session du 24 juin de 9h à 11h30 avec les techniciens a rempli plusieurs objectifs, parmi lesquels :

- La présentation du dispositif de concertation 2021 initié par le SMMAG sur le territoire nord-ouest de l'agglomération
- La présentation de la démarche d'élaboration de micro-PDU sur le territoire nord-ouest
- Echanger sur les grands principes proposés pour appliquer la stratégie du PDU au territoire et sur les pistes d'actions pour venir préciser les actions structurantes du PDU

- La présentation des contributions recueillies pour l'élaboration du micro-PDU via les différentes instances de concertation déjà réalisées et enrichir ces contributions (les prioriser pour l'horizon 2025)

Une plateforme participative

En complément du comité de concertation, du recrutement d'un panel citoyen et de focus groups avec les acteurs économiques du territoire et les collectivités voisines, la possibilité était laissée au public de s'exprimer sur la plateforme numérique participative de la Métropole, où un espace était dédié à la concertation Micro-PDU territoire Nord-Ouest.

Cet espace présentait le projet, les moyens de concertation, et permettait aux internautes de déposer des observations, des questions ou des propositions d'actions, pour préciser les actions du PDU à mettre en œuvre spécifiquement sur le territoire nord-ouest à l'horizon 2025, de façon à favoriser l'usage des modes alternatifs à l'autosolisme.

Quelques questions étaient précisées :

- Comment renforcer l'usage des transports en commun tout en optimisant les ressources financières ? Comment rejoindre les transports en commun dans de bonnes conditions depuis les massifs et les secteurs périurbains ?
- Comment fiabiliser les conditions de circulation sans faire d'appel d'air pour les voitures ? Comment favoriser les partages de véhicules ?
- Comment renforcer l'usage de la marche pour les déplacements de courte distance ? Comment limiter les conflits avec les autres modes ?
- Comment favoriser le vélo pour les moyennes distances (jusqu'à 3-5kms) ?

Pour accéder à la plateforme : <https://participation.lametro.fr/project/micro-pdu-du-territoire-nord-ouest-de-lagglomeration-grenobloise/collect/deposez-vos-contributions>

3. Synthèse des contributions issues de la concertation

Préambule sur la méthode d'analyse quantitative et qualitative

Il convient ici de préciser que **cette concertation volontaire n'a pas cherché à atteindre des objectifs quantifiables** au sens strict du terme. Il ne s'agit pas de toucher x % de la population concernée par le projet, ni d'atteindre une représentation exacte de ces habitants.

L'objectif est de **faire émerger la plus grande diversité possible d'expressions, d'organiser le recueil des paroles et de tracer les débats**. Comme de nombreuses démarches d'implication des citoyens, celle-ci s'est appliquée à faire la pédagogie du micro-PDU, à susciter l'implication des participants et faire émerger leurs expressions, avis, souhaits d'améliorations et propositions d'actions pour les mobilités de demain sur le territoire nord-ouest.

L'intégralité des supports comprenant les expressions des participants a été réunie et compilée.

Sur ce point, il est à noter que la nature des contributions varie selon que le contributeur ait pu profiter ou non d'un temps d'échanges. De plus, sur la plateforme, le contributeur a été invité à répondre à déposer un avis personnel, une question, une proposition.

De la même manière, les expressions issues du panel citoyen sont des expressions collectives, le travail de facilitation ayant permis une mise en débat des avis divers des participants. Ce passage du « Je » au « Nous », complété d'une médiation du projet et de ses enjeux, donne des résultats qui diffèrent par nature de ceux de la plateforme numérique.

Ainsi, dans l'intention de restituer cette concertation au plus près de sa réalité, objective et sensible, il convient de partager les éléments ci-dessous.

Analyse quantitative

Nombre de participants	
Plateforme numérique	8 (13 contributions)
Webinaire élus	19
Comité de concertation – Séance 1	40
Comité de concertation – Séance 2	30
Comité de concertation – Séance 3	13
Panel citoyen	~ 15
Focus group 1	6
Focus group 2	7
TOTAL	119

Analyse qualitative

Que ce soit pour faire un état des lieux de la situation, donner son ressenti ou encore apporter ses idées et observations, les participants à la concertation se sont exprimés de façon plus ou moins détaillée.

L'ensemble des contributions a été classé sous **10 thématiques** :

- 1) Améliorer le partage de l'espace public (signalétique, sensibilisation, aménagement) au profit des modes actifs et sécuriser les modes actifs
- 2) Développer et favoriser la marche à pied
- 3) Encourager l'usage du vélo
- 4) Améliorer l'offre de transports en commun
- 5) Faciliter l'intermodalité
- 6) Réguler le trafic automobile
- 7) Encourager au covoiturage et à l'autopartage
- 8) Adapter la ville aux nouveaux véhicules électriques
- 9) Mieux communiquer auprès des usagers
- 10) Mieux coordonner les offres de mobilité entre les territoires

1) Améliorer le partage de l'espace public au profit des modes actifs et sécuriser les modes actifs

Ressentis et constats :

❖ Des alertes concernant la cohabitation des modes

Les participants constatent une difficile cohabitation sur les trottoirs entre les piétons, les trottinettes, les voitures qui y stationnent de façon anarchique. De manière générale, le diagnostic est celui de trottoirs trop étroits et peu adaptés aux modes actifs, que ce soit au niveau des axes de circulation, des croisements routiers ou dans les centres anciens.

Par exemple, au niveau du Pont d'Oxford, des problèmes de cohabitation voitures-piétons-cycles sont signalés. Or, avec le développement de la zone économique à venir aux Sagnes et à Oxford, l'axe qui mène au pont d'Oxford risque d'être de plus en plus utilisé et de devenir de moins en moins sécurisé pour les piétons. En effet, le pont d'Oxford est historiquement conçu avec deux voies pour les voitures et une voie piéton/cycle.

En conséquence de l'afflux piéton observé suite à l'ouverture de la ligne E, les piétons pâtissent d'un confort moindre et d'un sentiment d'insécurité accru du fait de la circulation de cyclistes sur les passages piétons.

La cohabitation entre vélos et voitures est par ailleurs difficile sur les routes de montagne en raison des virages et des différences de vitesses entre les véhicules. Les aménagements vélos sont rares et la situation semble difficile à améliorer aux dires des experts, du fait du manque de place disponible. Par exemple, les automobilistes craignent d'accrocher les cyclistes entre Engins et Sassenage ou entre le Col de Vence et Corenc.



Problématiques de franchissements modes actifs dans le secteur

Les participants identifient aussi **des points positifs à conserver**, notamment les feux à boutons poussoirs dédiés aux piétons qui sont déjà un moyen d'affirmer la priorité de la marche à pied sur d'autres modes de déplacements. Cela confirme que la signalisation compte et que la réflexion sur les aménagements à venir peut s'inspirer des pratiques qui ont déjà fait leurs preuves.

La **cohabitation entre les cyclistes et les piétons** leur apparaît globalement **bonne**, en dehors des cas de **circulation sur les routes de montagnes ou celle partagée sur les trottoirs**. A ce sujet ils notent que le niveau du cycliste influence le choix de circuler ou non sur les trottoirs, puisque les débutants seraient plus enclins (et rassurés) à rouler sur les trottoirs.

Paradoxalement, le manque de stationnements dans certaines villes semble être un obstacle à la marche : plus le parking est loin du lieu de rendez-vous, plus l'utilisateur ne s'y gare pas et se permet de mal se garer au plus proche de son lieu de destination pour ne pas perdre trop de temps.

Propositions des participants

Propositions des participants au profit du partage de l'espace public et de la sécurisation des modes actifs



Favoriser la communication sur la sécurité routière

Rendre public et communiquer les données d'accidents dans un objectif pédagogique et d'information des citoyens est évoqué comme une bonne pratique. La pédagogie au sujet du partage de la voirie apparaît notamment importante auprès des publics âgés et des publics non-cyclistes. Le Réseau Francophone des Villes Amies des Aînés (RFVAA) agit en ce sens pour les protéger et sécuriser leurs déplacements. Il a également été demandé de rendre lisibles les itinéraires spécifiques aux modes actifs et de faire évoluer la valeur accordée aux voitures.

Il s'agit aussi de **mieux faire comprendre le partage de la route entre cyclistes et automobilistes** : Le média vidéo est proposé pour cela en vue de diffuser l'information sur les droits des vélos dans le code de la route. L'installation de signalétique sur les routes rappelant les règles (pour doubler par exemple) est également préconisée.

Rendre plus claire la place de chaque mode



L'avis citoyen pointe la nécessité de séparer les piétons, des cyclistes et des voitures en élargissant les trottoirs quand c'est possible et en **installant des potelets pour éviter les stationnements sur trottoirs** (Avenue de Valence, Route de Sassenage, à Noyarey...). A Fontaine et St-Egrève, les aménagements des espaces publics sont bien faits sur les grands axes selon le panel citoyen.

Enfin, **la mise en place d'une signalétique ou un balisage plus clair est souhaitée** pour que chacun repère davantage où rouler, où marcher tout en faisant attention à ne pas rajouter trop de signalétique dans l'espace public. Une couleur uniforme et vive pour les pistes cyclables pourrait être généralisée.

L'utilisation des nudges (incitation douce, coup de pouce) a été recommandée face au défi du partage de l'espace public : passages piétons en 3D, éléments visuels qui interpellent et créent un effet d'optique pour ralentir. Il faut ainsi tenter de rendre tout ceci ludique sur le territoire pour donner envie de se déplacer autrement, pour les différents publics (ex : chasses au trésor, défis, graph ...)

L'amélioration de l'aménagement des carrefours en fonction du réseau Chronovélo est cité comme un critère de réussite du micro-PDU par le comité de concertation. Les participants déplorent que les voies cycles existantes prévoient une sortie de la piste cyclable via les passages piétons. Par exemple, les insertions des cycles ne semblent pas adaptées lors de la traversée des carrefours de l'Avenue de Valence et de la rue de

	<p>l'Argentière.</p> <p>Enfin, les participants identifient un véritable enjeu à réussir les aménagements de voiries sécurisées pour les modes actifs malgré la contrainte de devoir permettre la circulation des convois exceptionnels sur l'ex-RD1532.</p>
<p>Créer un espace de partage d'expériences d'usagers autour de la mobilité</p> 	<p>La création d'un espace de partage numérique d'expérience des citoyens pourrait avoir l'avantage de bénéficier de remontées directes du terrain en matière d'aménagement ou au sujet des comportements dangereux des usagers. Cela permettrait d'avoir des retours citoyens réguliers pour que les collectivités améliorent les points dangereux identifiés. Il faudrait que ce soit possible via l'application Mobilités-M.</p>

2) Développer et favoriser la marche à pied

Ressentis et constats :

Deux types de marche à pied sont identifiés :



- la **marche à pied utilitaire**, pour se rendre d'un endroit à un autre ;
- la **marche à pied de loisir**, pour se balader ou se promener par plaisir.

Ce mode de déplacement est **bon pour la santé, fiable en temps de parcours** et peut se **révéler agréable** lorsque le **cheminement est bordé d'espaces verts et de végétation** comme dans certaines communes de la zone Nord-Ouest entre le Fontanil et Saint-Egrève : « beaucoup de chemins passent par des parcs, ils sont très agréables ». D'autres cheminements pour accéder à la Chartreuse semblent également appréciés ainsi que les voies vertes le long du Drac et de l'Isère. Certains des participants soulignent toutefois des conflits fréquents entre piétons et cycles.

Des exemples positifs sont soulignés comme les passages sécurisés à proximité des écoles du Fontanil et la séparation des cheminements piétons avec la route. En règle générale, les participants apprécient les **aménagements qui favorisent la marche à pied**, avec du mobilier urbain pour faire des pauses au cours des trajets.

Par ailleurs, les accès à la ligne E du tramway à pied sont jugés plutôt confortables.

Toutefois, les participants ont identifié plusieurs éléments nuisibles à un bon confort piéton. En particulier :

- Les coupures urbaines (franchissement de rivières, de voies fortement circulées comme la RD1532, trottoirs coupés, ...) ;
- Le mobilier urbain (bancs, poubelles, potelets, panneaux, ...) qui obstrue trop souvent les trottoirs ;

- Les feux non coordonnés, qui demandent aux piétons des traversées en plusieurs temps.

Les participants **déplorent que les distances et les cheminements non sécurisés** n'incitent pas à marcher jusqu'à un arrêt de transports en commun. Plusieurs exemples sont donnés en ce sens :

- Pour revenir le soir à Engins en Transisère, l'arrêt de bus de Pont Jallat, sur la route départementale à Engins, n'est pas adapté : il est dangereux de parcourir les 600m à pied sur le bord de route pour rejoindre son domicile sans trottoir ni passage piéton. Une des participantes aimerait privilégier la marche mais est aujourd'hui contrainte de déplacer ses enfants en voiture jusqu'à l'arrêt de bus car le cheminement entre le domicile et l'arrêt est dangereux. Plus généralement, il est considéré comme dangereux, en particulier pour les enfants, de rejoindre les arrêts de transports en commun le long de la descente du Vercors (arrêts de la ligne 5100)
- La marche à pied pour descendre des massifs est considérée comme peu praticable et peu sécurisée, comme entre le col de Clémencières et Grenoble ou pour descendre du Vercors.
- Par ailleurs, le trajet domicile-école sur Proveysieux apparaît très risqué pour les jeunes du fait de l'absence de continuités de cheminements piétons.

Propositions des participants



Propositions des participants pour développer et favoriser la marche à pied

Améliorer la continuité des cheminements piétons, mieux sécuriser les passages piétons

Les participants demandent à réaménager et créer plus **de cheminements piétons qualitatifs et continus**. Des axes prioritaires avaient été identifiés dans un plan piéton destiné à alimenter le PDU. Certains participants insistent sur la pertinence de repartir de cet existant.

Un point qui a été pointé fortement par toutes les instances de concertation, en particulier par le panel citoyen, est de **remédier aux portions sans trottoirs sur l'avenue de Romans, la rue de l'Argentière**, ainsi que sur la rue de l'Abbaye à Sassenage.

Les participants demandent aussi à mieux sécuriser les passages piétons et à renforcer leur visibilité, notamment au niveau des arrêts de bus, en traversée des axes principaux (à Sassenage sur l'avenue de Romans), dans les virages (comme à l'arrêt de la ligne Transisère « Pont Jallat » à Engins) ou au niveau de la ligne C du tramway à Seyssinet-Pariset vers la station « Hôtel de Ville ». **L'éclairage et la signalétique** des passages piétons sont cités comme importants pour améliorer leur visibilité. Ils proposent que l'éclairage des passages piétons soit clignotant ou coloré la nuit pour inciter les automobilistes à anticiper et optimiser le freinage de leur véhicule. Ralentir les voitures est aussi une préoccupation à l'approche des arrêts de bus, notamment sur la commune d'Engins au niveau de la traversée de la

	<p>route nationale.</p> <p>Les feux, boutons-poussoirs et radars sont des outils identifiés comme utiles à la protection des passages piétons, comme dans la commune de Fontanil-Cornillon où ont été réalisés de manière sécurisée des cheminements piétons à proximité des écoles.</p> <p>Au niveau de Fontaine La Poya, la traversée difficile du parking actuel de Géant Casino pour rejoindre le tramway a été pointée, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. Un aménagement accessible est souhaité pour l'accès piéton à l'ensemble des stations de transport par câble et au terminus tramway de Fontaine-La-Poya, depuis Sassenage et depuis l'entrée du centre commercial. Sur ce dernier sujet, l'ADTC demande le maintien de la position actuelle du terminus tramway à La Poya, de façon à ne pas l'éloigner de Sassenage et du Géant Casino comme le prévoit le projet de réaménagement du pôle d'échanges, ainsi que pour éviter des coûts importants.</p> <p>Côté Saint-Egrève, l'ADTC demande par ailleurs de créer un accès piétons côté sud permettant une liaison de moins de 500 m entre la gare de St Egrève et la zone commerciale CAP38.</p> <p>Des participants proposent par ailleurs de placer les déposes - reprise automobiles utilisées pour déposer les enfants à l'école un peu plus loin des portails d'entrée, pour inciter à la marche sur les derniers mètres et sécuriser les voies devant les entrées d'écoles (exemple de l'école des Pies).</p> <p>La valorisation du sentier du parc de l'Ovalie et des cuves de Sassenage le long du Furon a été citée comme une action importante.</p>
<p>Créer des perméabilités piétonnes au sein des grands îlots infranchissables</p>	<p>Les participants mettent en avant l'importance de limiter les grands îlots infranchissables (grandes copropriétés, zones d'activité, ...). Par exemple sur Saint-Egrève, il a été dit que les orientations d'aménagement du PLUi imposent aux promoteurs de prévoir des cheminements modes doux au travers des copropriétés, mais que rien ne permet d'assurer que l'association syndicale qui gèrera ultérieurement la copropriété ne ferme pas ces cheminements par des portillons badgés. Pour assurer le bon fonctionnement des espaces publics et la perméabilité des quartiers, il a été suggéré de mettre en place des servitudes de passage.</p>
<p>Aménager de nouveaux franchissements des rivières</p>	<p>Les associations d'usagers et un participant sur la plateforme ont notamment demandé que soit réalisée la passerelle piétonne inscrite au PDU à mi-chemin entre le pont des Martyrs et le pont du Vercors, ainsi que la passerelle située entre la Presqu'île et l'Esplanade, d'ici 2025. Les franchissements actuels (pont du Vercors au sud et pont des Martyrs au nord) sont distants de 2,2kms, ce qui impose un détour important depuis Fontaine pour rejoindre la Presqu'île (ce qui élimine de facto presque tous les trajets piétons). De plus, le pont du Vercors est très routier (c'est un accès autoroutier) ce qui décourage beaucoup de cyclistes.</p>

Communiquer et cartographier l'existant des cheminements piétons

Les participants demandent de **réaliser et mettre à disposition une cartographie des cheminements agréables et sécurisés** dans Grenoble et en périphérie pour mieux faire connaître les chemins piétons selon différents critères (sécurité le soir, balades possibles, éloignés des voies de circulation denses et bruyantes, etc.) pour encourager les itinéraires de marches « récréatives ». Il est en effet difficile de savoir comment accéder à une voie verte ou à un parc à pied lorsqu'on descend du bus. Cette cartographie pourrait se matérialiser par une signalétique dans l'espace public, aux arrêts de transports, des documents pédagogiques papiers ou numériques ou encore sur l'application Mobilités-M.

Des participants indiquent que la cartographie existante des cheminements autour de Grenoble pourrait être modernisée pour encourager son usage. Son téléchargement en ligne devrait également être facilité.

3) Encourager l'usage du vélo

Ressentis et constats des participants :

Plusieurs pistes cyclables ou bandes existantes sont appréciées par les participants dans les secteurs suivants :

- entre Fontanil-Cornillon et Grenoble, que ce soit sur la voie verte le long de l'Isère ou le long du tramway E;
- sur les berges entre Seyssinet-Pariset et Veurey-Voroize : des pistes bien aménagées et une bonne cohabitation avec les piétons le long du Drac. L'accès aux berges à Fontaine est également cité comme un bon exemple ;
- dans la descente de Seyssins ;
- entre le centre-ville de Grenoble et Meylan (piste Chronovélo) ;
- la voie verte continue entre le Pont de Veurey et Voreppe, le long de la Roize.

Néanmoins, les participants constatent que **les pistes cyclables pâtissent des temps de travaux**. Ils trouvent regrettable que l'on ne les « **sacralise** » **pas pendant ces périodes**. En ce qui concerne le chantier A48, par exemple, les fermetures de pistes cyclables leur sont apparues comme brutales et les déviations tardives.

Par ailleurs, les participants ont identifié des secteurs qui leur semblent **insécurisés** pour les cyclistes :

- **Les avenues** de Romans et Valence à Sassenage et plus globalement l'ex-RD1532 jusqu'à Noyarey, ainsi que les routes des massifs du Vercors et de la Chartreuse, qui ne sont pas aménagées pour les cyclistes ;
- La rue de l'Argentière qui relie Sassenage / Fontaine au pont des Martyrs au nord de la Presqu'île Scientifique. Il est impossible de rejoindre le secteur de la Poya depuis les voies sur berges ou bien le pont des Martyrs en toute sécurité.
- Les **traversées cyclables des giratoires d'entrée et de sortie des bretelles d'autoroute au niveau de Veurey** ;
- La **zone d'activités de Saint-Egrève** : les sorties des zones d'activités et lotissements sont sources de conflits entre usagers ;
- Certaines bandes cyclables comme à St Egrève sont en descente et étroites avec parfois beaucoup de gravillons : la descente est donc dangereuse.
- Le passage sous l'autoroute le long de la Vence à Saint-Egrève qui est étroit et sale donc impraticable aux yeux des cyclistes qui optent donc pour la route principale ;
- La rue des Buissières à Sassenage, qui a fait l'objet d'un réaménagement qui aurait aggravé l'inconfort des cyclistes puisqu'ils sont désormais obligés de slalomer entre les voitures ;

En règle générale, les participants cyclistes **déplorent le manque d'entretien des pistes cyclables où des objets, de la végétation dépassent**. Les berges du Drac ont également été citées car y poussent des ronces très hautes, accidentogènes.

De plus, ils ont constaté d'autres types de menaces à l'usage serein du vélo dans l'espace public :

- Les **vols et dégradations des cycles**. Cela serait dû selon certains à un manque de surveillance des parkings ou box à vélos. « Sur le P+R de l'Esplanade, et malgré la présence d'un local sécurisé et très pratique quand on vient de Quaix en Chartreuse, celui-ci a été vandalisé ! ». Si le cœur de la Métropole semble bien doté en parkings et espaces sécurisés, il semblerait que cela soit moins le cas sur le territoire Nord-Ouest, notamment à St Egrève ;
- Le **non-respect des règles du code de la route par les automobilistes à l'égard des cyclistes**. Par exemple en Chartreuse, il n'y a pas de panneaux sensibilisant les automobilistes à la présence de cyclistes ;
- Un **manque d'accompagnement à la pratique** du vélo sur le secteur Nord-Ouest. Par exemple, certains participants disent manquer d'informations ou de conseils pour choisir leur vélo lors de l'achat, notamment pour un vélo électrique.

Propositions des participants



Propositions des participants pour encourager l'usage du vélo

Développer des

Afin de sécuriser le vélo, les participants proposent de **développer le**

réseau de pistes cyclables monodirectionnelles ou bidirectionnelles séparées du trafic motorisé et améliorer les continuités cycles aux endroits suivants :

- L'accès à Fontanil-Cornillon depuis Voreppe sur la RD1075, un axe perçu comme une priorité avec l'augmentation de la circulation automobile ;
- Dans Saint-Egrève :
 - pour l'accès aux pôles générateurs de déplacements, comme les collèges Barnave et Chartreuse ou l'ensemble Sportif des Brieux
 - au niveau des ronds-points
 - en intégrant la voie verte de la Priola dans un maillage plus large
 - sur l'axe Jomardière Visancourt, sur l'avenue de la Monta très fréquentée par les collégiens, qui sont mal protégés en particulier au niveau de la Vence
 - l'ADTC demande notamment de prévoir un axe de « rocade » vélo relié à la Chronovélo Grenoble - St Egrève (avenue de San Marino - avenue Karben, boulevard de Jomardière - rue de Visancourt - avenue de la Monta - rue de l'Isère). L'association souhaite également la connexion de la Chronovélo Grenoble - St Egrève au réseau du Pays Voironnais.
- L'accès à La Poya depuis Grenoble et depuis Sassenage ;
- Sur Sassenage :
 - la rue de l'Argentière pour l'accès à la Presqu'île, avec la sécurisation du carrefour et des aménagements secondaires au niveau de la rue du Taillefer « pour éviter des détours et rejoindre directement Sassenage ou Fontaine sans aller jusqu'à la Poya » depuis la Presqu'île. L'ADTC propose un itinéraire vers la presqu'île et la voie verte, par le boulevard Joliot-Curie et la rue de la Sure avec connexion au pont des Martyrs.
 - l'avenue de Romans et de Valence ;
 - entre le secteur de Pra-Paris au nord de la commune pour relier la ZAC de Hyparc, le P+R des Engenières et les digues du Drac.
 - entre le parc de l'Ovalie, via le chemin du Paget/Néron, débouchant sur la rue François Blumet et reliant les digues du Drac vers centre de tri et METRO.

- Plus globalement toute l'ex-RD1532 entre Fontaine et Noyarey avec une piste bi-directionnelle et protégée ;
- Les traversées cyclables des ronds-points d'entrée et de sortie de la bretelle d'autoroute au niveau de Veurey-Voroize ;
- les routes des massifs du Vercors et de la Chartreuse (les routes étant trop étroites pour faire cohabiter plusieurs modes en sécurité) : En particulier, il s'agit d'étudier des solutions pour sécuriser la descente de Quaix vers Saint-Egrève et Grenoble, la descente du Vercors d'Engins à Sassenage.
- Sur la Presqu'île, en créant une piste cyclable le long de la contre-allée de la Presqu'île : cette voirie nouvelle pourrait intégrer une piste bidirectionnelle de 4m.



Illustration d'un itinéraire Chronovélo

L'association ADTC préconise également d'intégrer la desserte des collèges et lycées au schéma des aménagements cyclables.

Pour **sécuriser les déplacements à vélo depuis et vers les massifs**, il paraît important de développer la coordination entre le SMMAG, la Métropole, les Communautés de Communes et les PNR Chartreuse et Vercors.

Des participants ont également proposé **un axe Chronovélo, distinct de la voie verte, qui relierait Seyssins et Seyssinet-Pariset** via le boulevard Paul Langevin.

Comme indiqué dans le PDU, la **création d'une passerelle** au-dessus du Drac et de l'A48 est souhaitée par de nombreux participants et l'ADTC afin de relier, sur le modèle de la passerelle de Seyssins, le centre-ville de Fontaine et la Presqu'île, (au niveau du quartier Bastille ou de la rue Jules Horowitz). Les liaisons actuelles via le Pont du Vercors au sud ou le Pont des Martyrs au nord imposent un détour qui multiplie la distance par deux. Une situation qui élimine de facto la majorité des trajets piétons et décourage beaucoup de cyclistes.

L'ADTC demande aussi la réalisation rapide de la **passerelle piétons-cycles Esplanade - Jean Macé**, programmée dans le cadre du contrat d'axe, pour relier la Presqu'île à la ligne E de tramway.

	<p>Le comptage des vélos sur les axes Chronovélo excentrés et l'évolution de ces comptages à la hausse a été cité comme un critère de réussite du micro-PDU par le comité de concertation.</p>
<p>Développer le service M Vélo +, ainsi que d'autres services utiles aux cyclistes</p>	<p>Les participants demandent que soient développées l'offre M Vélo+ de location de vélos à assistance électrique (VAE). Ils proposent d'actualiser les coûts et modalités de location de VAE du service M vélo+ : les 6 mois maximum et les 550€ par trimestre sont des modalités dissuasives pour utiliser ce moyen de déplacement pourtant idéal pour les personnes qui réalisent des déplacements pendulaires depuis les villes périphériques de la Métropole.</p> <p>En complément, ils souhaitent que soit implantée une agence M Vélo + sur le nord-ouest ou des ateliers de réparation vélos, pour pouvoir effectuer l'entretien et la réparation des vélos. Cette agence pourrait avoir Fontaine - La Poya pour base. Ils trouvent intéressante l'idée d'une agence M Vélo+ itinérante pour faire connaître le service et donner envie aux gens de tester (les VAE, les vélos cargos etc., sans avoir à aller en gare de Grenoble). Les participants considèrent d'ailleurs qu'il serait bien de disposer d'une assurance pour éviter de payer la caution M Vélo + si la preuve peut être apportée que le vélo a bien été accroché et une plainte déposée suite à un vol.</p> <p>Un meilleur accès à des ressources permettant de transformer son vélo en VAE (prestataire, coûts, etc.) semble également requis.</p> <p>Certains participants estiment que les entreprises devraient attribuer des bonus pour l'achat d'équipements vélos tels que des capes de pluie, des lampes, un gilet, voire proposer des services comme des locaux de stockage sécurisés et des douches.</p> <p>Enfin, un participant propose de développer d'autres services aux cyclistes pour réduire leur temps de trajet en extérieur (récupération de colis, de paniers d'AMAP, etc.), ce qui aurait pour avantage de réduire les trajets des camions chargés des livraisons individuelles.</p>
<p>Accompagner à la pratique cycliste et sensibiliser, communiquer</p>	<p>A l'instar du dispositif « Savoir rouler à l'école » qui gagnerait à être déployé selon les avis recueillis, la pédagogie au sujet de la pratique du vélo est plébiscitée. Les participants citent pêle-mêle les stages de remise en selle, de formation sur la conduite à tenir à vélo (notamment en montagne), de sensibilisation des clubs de cyclistes, de sensibilisation aux angles morts, etc. Plus spécifiquement, inciter à la formation pourrait être assorti de gratifications telles qu'une location ou un essai gratuit. Il apparaît intéressant d'encourager le vélo comme pratique sportive scolaire via les programmes d'éducation physique et sportive et de l'Union nationale du sport scolaire (UNSS). Des flottes de vélos publiques destinées au prêt par les enseignants et leurs élèves pourraient participer à cet objectif.</p> <p>Il a été demandé également de communiquer plus efficacement sur les aides financières mobilisables et les offres d'équipements vélos, pour</p>

	aider les usagers à mieux s'équiper.
Mieux prévenir les vols de vélos	<p>Les participants ont proposé de mieux informer sur les pratiques de marquage des pièces des vélos et de pose de traceurs GPS et des lieux où l'on peut faire marquer son vélo, qui ont l'avantage de dissuader de potentiels vols. Une coordination efficace entre acteurs-ressources (SMMAG, police, enseignes, communes, etc.) est également nécessaire pour intervenir en cas de vols et dégradations.</p> <p>L'objectif est aussi de diversifier les zones de parking sécurisés pour les vélos, avec accès par code et/ou carte bleue, notamment pour les vélos-cargos, les vélos à assistance électrique (VAE), les vélos avec sacoches, etc. Des consignes individuelles, mini-box, consignes collectives sont attendues dans des lieux variés (pieds de massifs, départs de randonnées, établissements scolaires, centre-ville, grandes surfaces). En particulier, les participants identifient les zones suivantes : en bas des descentes de la Chartreuse ; à Porte de France ; entre Saint-Egrève et Pont de Vence; également dans le massif du Vercors (Engins, Saint-Nizier-du-Moucherotte et Lans-en-Vercors).</p>

4) Améliorer l'offre de transports en commun

Constats et ressentis des participants :

- ❖ Des fréquences actuelles peu attractives dans le péri-urbain et en heures creuses



Les participants estiment important de sortir de la logique unique de déplacements domicile – travail, afin de mieux redéfinir les stratégies de desserte : mieux prendre en compte les déplacements en journée, le soir, le week-end, pour les loisirs mais aussi pour ceux qui travaillent en horaires décalés.

Les **transports en commun actuels paraissent peu fiables** à certains usagers, surtout pour les longs trajets. Les fréquences sont jugées trop faibles pour desservir correctement le péri-urbain et les massifs, en particulier en heures creuses et les week-ends. La trop longue durée des trajets sont identifiés comme éléments peu attractifs, ainsi que l'attente en correspondance. C'est pour ces raisons que le report modal est jugé difficile, en particulier pour les habitants venant des Massifs, de Veurey-Voroize et du pays Voironnais vers le cœur de l'agglomération.

Les participants soulignent également l'absence d'une réelle offre de train péri-urbain en dehors des heures de pointe.

A l'inverse, certains participants soulignent que des bus ne trouvent pas leur clientèle en soirée, et **qu'il ne paraît pas opportun en termes d'argent public et d'environnement de faire circuler des bus vides ou quasi-vides**. L'enjeu serait plutôt de trouver un équilibre entre le manque et le trop plein d'offre en heures creuses, au cas par cas. Ils admettent qu'il n'est pas possible d'avoir le même niveau d'offre dans le péri-urbain et dans le centre de l'agglomération grenobloise.

Les participants identifient en particulier des manques au niveau de :

- La ligne Transisère 5100 qui dessert le Vercors depuis Grenoble : le dernier départ se fait à 19h45 de la gare routière de Grenoble. Un horaire est supprimé les jours d'été malgré l'intérêt pour les loisirs, ce qui induit un manque de places sur ces périodes ;
- La ligne E du tramway, dont la fréquence est réduite en soirée (1 passage toutes les 30 minutes) : cela peut être contraignant pour rentrer le soir et certains participants indiquent préférer la voiture dans ce cas.
- La ligne n°20 *Proximo* qui dessert Seyssinet-Pariset, Sassenage et Veurey-Voroize : le dernier horaire aux alentours de 21h est perçu comme trop tôt ;
- La desserte de Sassenage en transports publics jugée peu attractive, avec des difficultés régulières de circulation et des correspondances obligatoires à Fontaine La Poya pour aller au centre de Grenoble et en revenir, axe majeur de trafic de ce secteur.
- La desserte de Veurey-Voroize peu attractive : la fréquence et l'amplitude horaire de ligne 20 sont perçues comme trop faibles pour lutter contre l'autosolisme ;
- La liaison avec la commune de Quaix-en-Chartreuse depuis et vers Grenoble : les habitants doivent rejoindre les bus *Flexo* au col de Clémencières (situé à 1 demi-heure à pied de Quaix en Chartreuse), distance qui apparaît comme dissuasive, d'autant plus qu'il n'existe pas de parking-relais sur place, ni de cheminements en modes actifs pour y accéder depuis Quaix-en-Chartreuse ;
- La desserte de la commune de Proveysieux : estimée comme trop faible, cela génère des contraintes horaires pour les lycéens de l'établissement de Champollion, notamment du covoiturage entre parents, voire des inégalités entre étudiants (les plus aisés utilisent des voitures sans permis pour éviter l'attente des bus) ;
- La liaison entre Fontaine et Saint-Egrève : la ligne 54 *Flexo* est la seule qui circule. Les modalités de réservation de la ligne paraissent peu claires et peu accessibles ;
- La ligne de TER entre Moirans et Grenoble : elle gagnerait à voir sa fréquence augmenter ;
- La desserte des aéroports en bus ;
- La liaison « express » de Voiron le dimanche, trop peu attractive en termes de fréquence.
- Les acteurs économiques notent que la ligne 22 qui ne peut pas passer en-dessous de la RN481 en venant de l'Est, ce qui rend son itinéraire peu lisible et pas attractif pour desservir la zone d'activité Parc d'Oxford.

❖ Une bonne desserte du centre de l'agglomération grenobloise, des difficultés pour se déplacer en périphérie

Les participants **apprécient l'accessibilité des transports en commun** à Grenoble ainsi que la **sociabilité** que ces derniers permettent.

En zone urbaine, les lignes de tramway sont notamment jugées utiles et efficaces. Ils citent à ce sujet la ligne E du tramway, notamment sur la rive droite, jusqu'à la commune de Fontanil-Cornillon. De plus, certaines lignes de bus sont également estimées comme efficaces par les participants. Ils citent en particulier les lignes dont l'amplitude horaire permet de rentrer tard le soir, comme la ligne *Chrono C6* et les lignes pouvant bénéficier des voies de bus réservées sur l'autoroute A48.

❖ Un système de billettique perfectible



Certains participants estiment que le **système de billettique est inadapté aux trajets multimodaux**. Les participants sont parfois contraints de prendre plusieurs « tickets différents entre différents transports en commun », obligeant même le voyageur à s'arrêter à plusieurs reprises pour ce faire. Les participants soulignent d'ailleurs que l'achat des titres de transports en période de crise sanitaire est compliqué notamment en raison de l'arrêt de la vente à bord. Un enjeu est donc de faciliter les achats des titres de transports dans les bus et de favoriser l'accès aux automates aux personnes en difficultés.

Le fonctionnement de l'application Mobilités-M est néanmoins salué même si elle reste perfectible sur le plan ergonomique.

❖ L'accessibilité des PMR : un point d'attention



L'accessibilité des équipements de billettique pour les personnes à mobilité réduite (PMR) a constitué un point d'attention chez les participants. Les défauts du système de billettique sont davantage ressentis chez les personnes à mobilité réduite pour lesquelles l'expérience d'achat est chronophage et peu ergonomique dans certains cas d'inadéquation des automates qui ne sont pas pensés pour être à hauteur de fauteuil roulant.

La non-ouverture des portes à l'avant des bus peut être problématique. Une pratique qui s'est accrue en cette période de crise sanitaire. Ils citent plusieurs difficultés qui complexifient les trajets en transports en commun : une absence d'alerte sonore pour détecter les arrêts ; des difficultés à se repérer lorsque plusieurs bus stationnent sur un même arrêt et que l'utilisateur est non-voyant ou lorsque les boutons ne se situent pas à des endroits « standardisés » ; des scooters PMR qui ne sont pas acceptés dans les tramways (contrairement à Toulouse, Nantes, Strasbourg) ; un délai d'attente pour obtenir un bus PMR jugé trop long.

Propositions des participants



Propositions des participants pour améliorer l'offre de transports en commun

Améliorer l'attractivité des TC structurants existants vers le cœur de l'agglomération

Il a été demandé d'**améliorer le niveau de service des** lignes structurantes vers le cœur d'agglomération :

- Renforcer la liaison ferroviaire entre Voiron, Voreppe et Grenoble, avec plus de fréquences : les acteurs économiques demandent

**grenobloise
(fréquences, temps de
parcours avec des voies
réservées, itinéraires)**

particulièrement cette **amélioration de l'offre SNCF** (régularité, horaires, ...) en provenance du Nord-Isère. Ils précisent que les horaires des trains ne sont pas forcément en adéquation avec les horaires de travail traditionnels et que les trains souffrent d'irrégularités. L'ADTC insiste sur l'importance de rendre suffisantes les fréquences en heures creuses (en particulier le matin) et en début de soirée pour capter le trafic hors des heures de bureau.

- Côté rive gauche de l'Isère, Les techniciens des communes identifient comme principal défi de renforcer les fréquences de bus sur Sassenage et plus au nord jusqu'à Veurey-Voroize en lien avec le cœur d'agglomération : ils demandent le renforcement de la ligne 20 et trouvent intéressant le projet de prolongement de la ligne Chronobus C6 sur Sassenage, à condition qu'elle ne soit pas « coincée » dans les embouteillages, ce qui nécessite des aménagements de voies réservées efficaces. Le panel citoyen va dans le même sens : le dernier horaire de la Proximo 20 aux alentours de 21h est perçu comme trop tôt pour retourner vers le nord de la cluse (Noyarey, Veurey-Voroize). L'ADTC propose également de renforcer la ligne 20 et d'augmenter son amplitude en soirée car elle donne un bon accès depuis Sassenage et au-delà vers la ligne C du tramway et donc vers le Campus ;
- Sur sa partie sud, l'ADTC a aussi souligné un besoin de voie réservée pour la ligne 20 à l'approche de Seyssinet-Pariset, pour maintenir une bonne attractivité ;
- Transisère 5100 : augmenter la fréquence, l'offre en heure creuse et les amplitudes horaires ;
- Les « Express » vers Grenoble : les techniciens des communes et l'ADTC demandent que soient mis au gabarit bus le passage Tarze-Churchill pour améliorer le temps de parcours des lignes Express en accès à la gare routière de Grenoble, et apaiser le quartier Jean Macé. Ils appellent à son financement dans le cadre de la ZAC Presqu'île et attendent un coup de pouce de la part du SMMAG et de la Région. Pour l'ADTC ce passage bus entre les rues Tarze et Churchill permettrait également un prolongement efficace de la ligne C1 jusqu'à la Presqu'île.
- Certains participants demandent à desservir Noyarey avec la ligne Express de Veurey-Voroize, car Noyarey est à l'écart des dessertes structurantes.
- Entre le Fontanil et Voreppe : créer une voie réservée aux transports en commun pour améliorer les temps de parcours des lignes qui empruntent la RD1075. Cela pose néanmoins la question des aménagements cycles, car il n'y aurait peut-être pas la place de faire les deux.
- Ligne E de tramway : quelques participants demandent une meilleure

fréquence de passage en soirée. L'ADTC demande de créer une nouvelle station sur la ligne E entre la place H. Dubedout et l'avenue Félix Viallet améliorerait l'accès à la Presqu'île en offrant une correspondance facile avec la ligne C1 et les lignes Transisère (en fusionnant les arrêts F. Viallet et Dr Mazet en un seul proche du cours Jean Jaurès) ;

- « Express » de Voiron, notamment le dimanche (demande de plus de fréquence) ;
- n°54 *Flexo* (à compléter avec d'autres possibilités pour améliorer la liaison entre Fontaine et Saint-Egrève) ;
- Desserte de la Presqu'île : créer des voies réservées aux TC entre l'arrêt « Martyrs-Résistance » et le giratoire Est de l'échangeur des Martyrs jusqu'à l'entrée sur le pont, pour les lignes C6, 54 et 5100 (renumérotée T64) ;
- L'ADTC propose également de créer des voies réservées aux lignes C6, 54 et 5100 (bientôt renumérotée T64), entre l'arrêt « Martyrs-Résistance » sur la Presqu'île et le giratoire Est de l'échangeur des Martyrs jusqu'à l'entrée sur le pont, de façon à fiabiliser le temps de parcours de ces lignes.

Enfin, les participants proposent de **mieux coordonner les offres de mobilité entre les territoires** (Métropole Grenobloise, Pays Voironnais, Vercors). Cela implique de réaliser une étude de transports en commun coordonnée entre la Région, le TAG et la Communauté d'agglomération du Voironnais pour mieux coordonner l'offre de transports en commun et améliorer la lisibilité globale. De ce fait, créer une vision globale sur les mobilités de type PDU incluant les territoires Métropole et Voironnais a été identifié comme un facteur qui pourrait aider.

Créer de nouvelles dessertes TC

Les **besoins de nouvelles dessertes en transports en commun** exprimés concernent en particulier :

- le **prolongement au plus vite de la ligne A vers Sassenage**, prévue post-2030 dans le PDU de l'agglomération grenobloise. Elle pourrait s'étendre jusqu'au Engenières avec un parc-relais renforcé par rapport à celui prévu (mis en service fin 2021). L'ADTC propose un tramway en voie unique sur les avenues de Romans et de Valence.
- **L'ajout d'un arrêt TC pour les lignes Express au niveau du péage de Voreppe**, qui serait utile pour les habitants du nord de la cluse.
- **La création du câble**, qui permettra de mieux desservir la presqu'île et les 2 rives de la cluse. Néanmoins, sur cette thématique, du point de vue de l'ADTC, les sommes allouées au projet de transport par câble devraient être réaffectées sur des aménagements plus efficaces en matière de report modal : L'association considère qu'il s'agit d'un aménagement lourd et

coûteux sur un axe (Fontaine La Poya à St Martin le Vinoux via la presqu'île de Grenoble) où les trafics sont aujourd'hui modestes.

- **La ligne 22**, qui pourrait utilement être prolongée à Sassenage Engenières offrant ainsi un large éventail d'origines-destinations sans correspondance, comme le propose l'ADTC. Plusieurs participants évoquent aussi la nécessité de faire passer la ligne 22 par le parc Oxford dans les 2 sens de circulation, ce qui implique d'élargir le passage sous la RN481.
- Un participant a par ailleurs demandé la mise en place d'un **arrêt TER supplémentaire sur la Presqu'île** pour mieux la desservir : néanmoins, d'autres participants ont fait remarquer que cela ferait un arrêt très proche de la gare de Grenoble et une perte de temps pour tous les usagers qui font des trajets plus longs.
- Quelques participants ont demandé le **prolongement jusqu'à Voreppe de la ligne E**, bien qu'elle serait alors sur un itinéraire parallèle au train.
- Quelques participants ont demandé la mise en place de liaisons bus régulières aux horaires de pointe entre Veurey / Noyarey et le tramway E à Karben ;
- Des participants souhaitent que les communes de Proveysieux et Quaix-en-Chartreuse soient desservies en bus.

Adapter les bus pour accompagner la mise en service du transport par câble

Par rapport aux hypothèses d'adaptation du réseau bus présentées par les services du SMMAG en accompagnement de la mise en service du câble, les participants ont émis plusieurs recommandations et remarques :

- L'augmentation de la desserte de Sassenage avec le passage d'une ligne Chronobus (C6) paraît très intéressante pour les habitants ;

- **Si l'itinéraire de la C6 est adaptée dans Fontaine**, cela nécessitera une signalétique piétonne afin de rendre visible l'existence de cette ligne dans les lieux situés à proximité.

- Certains participants trouveraient intéressant que la **C6 puisse relier directement au câble à l'Argentière** depuis Seyssinet-Pariset et Fontaine, sans faire le détour par La Poya ;

- Certains participants trouveraient intéressant que la C6 soit adaptée pour desservir plus directement la ligne C depuis Sassenage, en empruntant le boulevard Langevin jusqu'à Seyssinet. S'il est vrai que cela permettrait une desserte très directe pour les habitants de Sassenage vers les lignes A et C du tramway, cela serait néanmoins très pénalisant pour les nombreux usagers actuels qui opèrent une correspondance entre le tramway A et la ligne C6 à l'arrêt Louis Maisonnat pour se rendre à Seyssinet. De plus, la densité de population au niveau du boulevard Langevin paraît faible pour proposer un niveau d'offre *Chrono*.

- L'ADTC craint que le SMMAG doive compenser le coût d'exploitation du

câble en économisant sur les circulations des lignes de bus, ce qui impacterait l'attractivité globale des transports publics.

- Du point de vue des techniciens des territoires voisins, si la **suppression de la ligne 54 Flexo et le changement de terminus de la ligne 22 Proximo sont retenues, cela modifiera les habitudes des usagers**. Ils insistent sur le fait de bien présenter clairement les usagers impactés et les données de fréquentation afin d'en déduire les potentiels effets négatifs.

- L'adaptation du réseau bus devra conserver une bonne **desserte des équipements publics, notamment sur Sassenage (Ovalie, centre sportif, etc.)**

- Les techniciens de la ville de Saint-Martin-le-Vinoux trouveraient intéressant que **la ligne 22 Proximo circule dans les deux sens sur le même itinéraire, ce qui implique de modifier le gabarit sous la RN 481**, afin de pouvoir desservir la ZAC des Sagnes et ZAC d'Oxford. Certains techniciens souhaitent le cadencement et l'augmentation de la fréquence de la ligne 22 au ¼ d'heure en heures de pointe. En heures creuse, cela fait sens à leurs yeux de prévoir qu'une partie des usagers de la ligne 22 pourront prendre la ligne E du tramway et le câble pour l'accès à la presqu'île, sans bénéficier forcément d'une desserte directe.

- En lien avec l'amélioration de la desserte de la Presqu'île, certains participants proposent de **prolonger l'itinéraire Chronobus C1** de Jean Macé jusqu'à Oxford, via le passage Tarze-Churchill à mettre au gabarit bus.

Améliorer la desserte des zones d'activités

- Des participants demandent que la desserte de transports en commun entre Noyarey et Saint-Egrève soit améliorée : **la population souhaite notamment pouvoir se rendre dans les zones commerciales de Saint-Egrève**. Les usagers se trouvant loin du câble ne vont pas se rabattre sur le câble pour traverser la rive. Une seconde liaison inter-rives semble nécessaire de ce point de vue.
- Les usagers souhaitent **que des navettes soient mises en place entre les zones d'activités, qui sont des pôles attractifs** (Noyarey, Centrale, Voreppe, ZI Argentière et Fontaine, La Poya, Presqu'île) en utilisant autant que possible les voies routières existantes (pour éviter des travaux) et réservées pour minimiser les temps de trajet (via A48/A480 par exemple et la voie réservée). En particulier, il a été suggéré d'intensifier les liaisons bus aux horaires de pointe entre Veurey / Noyarey et Karben (tram E).

Améliorer la desserte des zones peu denses et le lien avec les massifs



Penser l'accès aux massifs pour des raisons de loisirs et pas uniquement pour le domicile – travail : d'un point de vue plus général, les techniciens des territoires voisins notent le besoin de **repenser les modalités des lignes en direction des massifs afin de les rendre plus attractives**. Une telle réorganisation pourrait inclure une nouvelle cadence ou encore des changements de tarif, en lien avec Transisère. La communauté de

	<p>communes de la Chartreuse et le Parc naturel régional pourraient y être associés. En effet, comme l'ont souligné les élus lors du webinaire, cela implique notamment de pouvoir échanger sur la modification du tracé et sur sur l'adéquation des horaires et de l'augmentation des cadences des transports en commun (ligne 62, Transisère vers le Vercors...).</p> <p>Les participants imaginent une offre de transport qui concerne les loisirs du week-end ou des mercredis, vers la Chartreuse, depuis Saint Egrève ou encore vers le Col de la Charmette et Le Col de Porte. Par exemple, un départ à 13h30 et un retour à 16h30 le mercredi ; des horaires spécifiques les samedi et dimanche : 9h30, 10h30, 12h30, 13h30, 15h30.</p> <p><u>Améliorer la desserte de Quaix en Chartreuse et de Proveysieux : une ligne de bus <i>Flexo</i> qui assurerait la liaison entre Grenoble et Quaix via le Col de Clémencières en desservant L'Aragnat est attendue.</u> Il s'agit notamment de cibler des horaires spécifiques aux métiers de bureau et de services (par exemple, du lundi au vendredi entre 6h et 8h et 17h et 19h).</p>
<p>Mieux desservir les écoles, collèges, lycées</p>	<p>La desserte des établissements scolaires est également un enjeu partagé. Les participants demandent d'organiser une meilleure desserte en intégrant les cartes scolaires des collèges et des lycées. Cela nécessite de rapprocher les arrêts de bus des écoles, par exemple pour l'école des Pies à Sassenage, d'autoriser les chauffeurs des lignes scolaires à déposer des enfants-passagers hors des arrêts.</p>
<p>Simplifier les trajets par une tarification intégrée et proposer des tarifs incitatifs</p>	<p>La mise en place d'une tarification intégrée est un besoin pour l'ensemble de la Région porté par la très grande majorité des participants.</p> <p>Actuellement gérées par le Département, les lignes Express seront gérées par La Région à compter de septembre 2021. Il est possible d'imaginer comment intégrer ces lignes dans le schéma global de transport en commun et d'optimiser la complémentarité des réseaux gérés par le SMMAG et par la Région.</p> <p>Il a été proposé que les droits de réductions soient les mêmes d'un opérateur à un autre. De même, que les cartes TER Illico solidaire réservée aux personnes en recherche d'emploi, en insertion professionnelle, en contrat aidé et du SMMAG ne forment plus qu'une afin de répondre à l'enjeu de simplifier la tarification. <i>En réaction, le SMMAG a rappelé les problèmes d'interopérabilité et d'incompatibilité des tarifications entre TER et SMMAG. Par exemple, le profil « tarification solidaire » n'est pas reconnu par la Région.</i></p> <p>Les tarifs des lignes Transisère pourraient être revus pour permettre d'aller d'une zone à une autre à des coûts raisonnables. Cela montre l'importance de clarifier les tarifs entre les différentes zones pour rassurer les usagers. Le CD38 rajoute que les usagers ne comprennent pas comment fonctionne les valideurs pour prendre un titre de transport traversant</p>

plusieurs zones.

Un participant est d'avis qu'il faille proposer des **tarifs réduits à la gare de Grenoble pour les stationnements des voyageurs de semi-longue durée (< 7 jours)** pour permettre l'emprunt des transports en commun. 1 semaine au parking de la gare de Grenoble coûte environ 160 euros aujourd'hui.

5) Faciliter l'intermodalité



Constats et ressentis des participants :

L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

❖ Vélo – Transports en commun : une intermodalité difficile

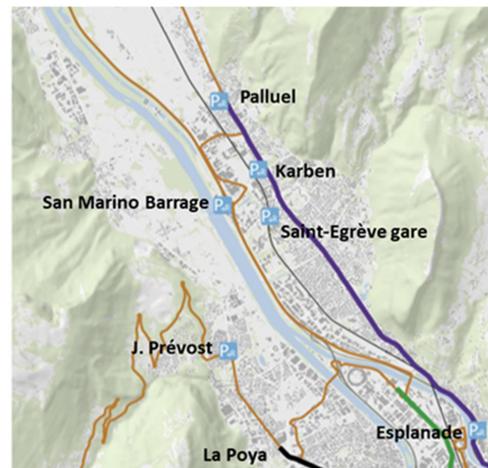
Les participants constatent qu'il est **difficile pour les cyclistes d'opérer des changements de modes en conservant leur vélo avec eux**. Les usagers déplorent d'avoir rarement la capacité de placer leur vélo dans le tramway², quelle que soit l'heure de la journée. Le tramway est en particulier perçu comme peu adapté à l'intermodalité vélo, même en cas de faible fréquentation. Une problématique rencontrée dans une moindre mesure par les usagers des trains : en cas de surcharge importante, ils rencontrent des difficultés à placer leur vélo.

Ils trouvent intéressants les portes-vélos qui sont installés progressivement sur les lignes Flexo en lien avec les massifs.

❖ Des freins à l'utilisation des parcs-relais

Selon les participants, **les parcs-relais manquent de visibilité, d'accessibilité ou de places**.

En venant de Chartreuse, les automobilistes louent un parking fermé dans le quartier de l'Esplanade pour être sûrs de pouvoir se garer tous les jours, car le P+R de l'Esplanade est saturé.



² Le **transport des vélos** est autorisé dans les tramways, avant 7 h 30 et après 19 h 30 en semaine ; toute la journée les dimanches et les jours fériés (sous réserve de ne pas gêner les voyageurs et de tenir l'espace devant les portes dégagé) et dans les bus des lignes 23, 41, 43, 62, 65 et 67 équipées d'un dispositif de porte-vélo, dans les conditions précisées ci-dessous. Si le vélo est pliable, sans condition horaire dans les bus et trams TAG. Les vélos non pliables ne sont pas admis dans les bus TAG ;

Le P+R de Fontanil-Cornillon Palluel et celui de Saint-Egrève Karben sont compliqués d'accès depuis l'autoroute. Les usagers peuvent être découragés d'y accéder et ils préfèrent continuer en voiture jusqu'au grand parking de l'Esplanade plutôt que de stationner leur voiture en amont. Une situation qui alimente les embouteillages de la Porte de France à Grenoble.

Certains participants trouvent regrettable que **les parcs-relais ne soient utilisables qu'avec un ticket de transport ou un abonnement**. Ils voudraient **pouvoir les utiliser pour ensuite se rendre à destination en marchant ou à vélo**. Cela implique des consignes sécurisées au niveau de ces parkings et que l'accès soit autorisé même sans titre de transport en commun (*NB : c'est déjà le cas lorsque l'usager a un abonnement en consigne*).

❖ Un manque de coordination des correspondances entre transports en commun

Des problématiques sont identifiées au sujet des **correspondances entre transports en commun**, notamment **dans les zones peu desservies, entre Transisère et TAG**. Le temps d'attente peut être perçu comme **trop long entre deux correspondances** (surtout en soirée) ou les horaires mal coordonnés.

Propositions des participants :

Propositions des participants pour faciliter l'intermodalité	
Mieux coordonner les correspondances	<p>Les participants apprécieraient que les horaires de départ bus vers le péri-urbain s'adaptent à l'arrivée des tramways tôt le matin, tard le soir et le week-end, pour ne pas louper son bus à quelques minutes et devoir attendre 30min ou 1h. Cela se fait entre les bus et les trains : lorsque le train a du retard, le bus attend. L'usage d'une application leur apparaît utile pour ce faire : « il serait possible de signaler les retards et de demander au chauffeur d'attendre 1 à 2 min afin de gagner du temps ».</p> <p>Selon les élus, faciliter l'intermodalité implique de mieux prendre en compte et coordonner le train dans les déplacements entre Voiron, Grenoble et le Grésivaudan.</p>
Développer l'accueil du vélo dans les trains et les bus, et prévoir du stationnement sécurisé au niveau des pôles d'échanges	<p>Le transport de vélos (en particulier sur les derniers km d'un trajet) dans les trains ou sur des porte-vélos sur les bus (vers les massifs par exemple) est plébiscité.</p> <p>Les participants demandent à augmenter la capacité d'accueil des vélos dans les TER : il n'y a plus de places vélo en heures de pointe.</p> <p>De même, accepter les vélos à l'arrière des bus est une pratique déjà mise en œuvre par le SMMAG et les Cars Région, mais elle reste à développer et</p>

à **généraliser**, vers les massifs notamment.

Il est nécessaire que le transport de vélo soit prévu dans le futur câble.

En complément, les participants souhaitent aussi pouvoir laisser leur vélo de manière sûre et protégée dans des espaces dédiés au niveau des gares, s'il n'existe pas de possibilité de transporter les vélos, et au niveau des arrêts bus dans le péri-urbain.

Adapter et créer des parcs-relais, notamment à destination des habitants des massifs et des territoires voisins

- Les participants souhaitent **que soient créés des hubs avec parkings et transports collectifs bien situés, faciles d'accès, en dehors de zones de congestion pour aller en centre-ville de Grenoble**. En particulier en bas des massifs, notamment à Casamaures en descendant de Chartreuse où il n'y a plus de places pour se garer, au niveau de La Poya et du côté de Saint-Martin-le-Vinoux et du Fontanil.
- **Le panel citoyen estime qu'il faut apporter des solutions incitatives pour les habitants des massifs pour qu'ils puissent descendre sur Grenoble et poursuivre à pied/vélo/transport en commun**
 - Réserver des places pour les habitants des massifs dans les P+R en bas de massifs (avec possibilité de réservation en ligne), notamment à l'Esplanade
 - Rendre les P+R accessibles aux usagers qui ne prennent pas le tramway mais qui continuent à vélo (avec un abonnement de consigne vélo sécurisée) ou à pied (avec un abonnement "carte verte pour les habitants des massifs")
- **Bien flécher les parcs-relais de St Egrève, Fontanil ou Sassenage et inciter à s'y garer**, pour que les automobilistes s'arrêtent aux portes de l'agglomération et ne continuent pas en voiture, surtout quand l'A48/A480 est congestionné et qu'ils empruntent les routes adjacentes (dans Sassenage ou dans Saint-Egrève) pour aller en voiture jusqu'à Grenoble.
- Face à la circulation venant du nord de l'agglomération sur Sassenage (avenue de Romans ou rue de l'Argentière), les participants voient bien l'intérêt **du projet de parc-relais aux Engenières** à l'entrée de Sassenage pour éviter la traversée de la commune. Il pourrait être couplé avec un départ de bus à haut niveau de service ou de tramway vers la station Argentière prévue avec le transport par câble, en passant par une voirie à créer le long de l'Isère puis du Drac (projet de voie des îles, dans une zone peu habitée).
- **L'augmentation du besoin en stationnement sur la place de La Poya doit être anticipée pour les rabattements vers le tram, le**

transport par câble et les bus en créant des parcs-relais. Certains participants trouvent dangereux de compter uniquement sur l'offre de stationnement du parking du supermarché Géant Casino pour les besoins de stationnement des usagers des TC (c'est un parking privé qui pourrait être clôturé). Aujourd'hui, ce parking de supermarché est utilisé pour prendre le tramway.

- A Saint-Egrève, des participants demandent **que soit identifié le parking Robert Fiat** comme P+R en le rendant visible via une signalétique adaptée. Les usages pourraient alors être mutualisés entre le centre Robert Fiat et le rabattement vers les TC.
- **Des participants demandent une solution de stationnement P+R au niveau de l'arrêt de transport par câble à Saint-Martin-le-Vinoux** pour les habitants de Chartreuse et du Voironnais.

Les participants trouvent que l'augmentation du besoin en stationnement devrait être régulièrement mesurée et anticipée afin de mieux organiser les rabattements vers le tramway, le transport par câble et les bus, et créer ainsi les parkings relais nécessaires.

6) Réguler le trafic automobile et poids lourd

Constats et ressentis :

- ❖ La régulation du trafic : un enjeu partagé mais néanmoins une volonté de fluidifier l'entrée nord-ouest de l'agglomération pour les voitures

L'objectif de **réguler le trafic automobile** fait sens pour les participants mais ils constatent **un manque d'alternatives et des aménagements qui ne vont pas forcément dans le sens d'une réduction de la place de la voiture**. Le panel citoyen précise également qu'il n'est pas possible de réduire l'utilisation de la voiture pour tout type de déplacements (en fonction des horaires, du motif de déplacements, des personnes concernées par le déplacement). Ils estiment que si un automobiliste commence son trajet en voiture, il va y rester par praticité (courses, enfants, temps) et ne pas changer de mode. Ainsi, il faut **chercher les automobilistes de là où ils partent en travaillant en amont sur les parkings, les gares, le vélo**. De plus, ils décrivent une tendance à **investir dans l'augmentation des capacités des autoroutes** (380 millions pour l'A480), ce qui ne semble pas aller dans le sens des objectifs du PDU.

Néanmoins, la fluidité du trafic, l'absence d'embouteillages en entrée de métropole et de Grenoble (Gambetta) sont cités comme des critères de réussite du micro-PDU par le comité de concertation. Des attendus intimement liés à l'évolution de la qualité de l'air.

Les avis recueillis expriment également l'enjeu de résoudre **des difficultés de circulation pour les automobilistes**. Par exemple, la succession de feux rouges sur le territoire de Saint-Egrève le long de la voie tramway semble souffrir de problèmes de synchronisation. Une situation peu acceptable durant les heures creuses selon certains participants. Les automobilistes sont frustrés de devoir attendre au feu rouge, lorsqu'ils vont tout droit et que le tram va également tout droit.

❖ Métropole apaisée : un premier pas pour concrètement limiter la vitesse des véhicules

Le dispositif [Métropole Apaisée](#) qui généralise la vitesse à 30km/h pour un meilleur partage de l'espace public dans 45 communes de la métropole est perçu comme **une initiative pertinente à poursuivre** pour les prochaines années. Toutefois, ce dispositif n'est pas forcément respecté et comprend des incohérences sur certains secteurs. Les changements de vitesses et de rythmes paraissent compliqués, notamment pour ceux qui ne les connaissent pas. La réglementation des limitations de vitesse est assez déconcertante pour les automobilistes dans certaines rues comme la rue de l'Argentière et l'entrée de Sassenage, limitées à 30 km/h. Un radar pédagogique est limité à 50 km/h et les rues annexes le sont à 30 km/h.

❖ Un trop-plein de circulation en traversée des villes, causé par des shunts de l'autoroute

La **multiplication des shunts de l'autoroute A48 (déviations, raccourcis pris par les automobilistes pour éviter feux et bouchons)** est au centre de l'attention. Cela est notamment dû aux embouteillages récurrents sur l'A48 et au développement des applications d'assistance d'aide à conduire. Les zones de Sassenage (exRD-1532) et de Saint-Egrève deviennent alors des itinéraires de substitution. La situation de shunt par Sassenage génère des bouchons récurrents, contribue régulièrement aux retards des bus venant de Veurey-Voroize, génère des **excès de vitesse** et un **sentiment d'insécurité pour les piétons**.

Un participant craint un **potentiel accroissement de circulation sur la rue de l'Argentière** en lien avec la construction de l'allée métropolitaine nord sur Sassenage, dans le cadre du projet de Portes du Vercors.

Des participants craignent aussi que la **rue de l'Argentière devienne une voie de délestage de l'A480** à cause d'un « appel d'air » de véhicules souhaitant rejoindre le pôle multimodal de la Poya, encouragés par l'itinéraire direct via la création de l'allée métropolitaine sud.

❖ Des restrictions pour la circulation des véhicules polluants jugées injustes

Les participants perçoivent comme **injuste le projet de zone à faible émissions pour tous les véhicules (ZFE-m)** car cela risque de **contribuer aux inégalités sociales**. Par exemple, un propriétaire d'une voiture bien dotée et peu polluante pourrait rentrer dans la métropole tandis qu'une personne qui ne peut pas changer de voiture ne pourrait pas y rentrer. Par ailleurs un participant souligne que renouveler sa voiture n'est pas forcément plus écologique si on prend en compte l'ensemble de la chaîne de fabrication.

Les résultats de l'opération « Je plaque ma caisse » lancée par le SMTC pour sensibiliser les propriétaires de véhicules polluants (Crit'Air 4 et 5) à l'usage d'autres modes que la voiture pour leurs déplacements du quotidien intéresse les participants. En 2017-2018, 1 000 automobilistes se

sont engagés à moins utiliser, voire abandonner leur voiture pendant 1 mois. En échange, ils ont bénéficié d'un accompagnement adapté à leur situation personnelle par un conseiller-mobilité.

Propositions des participants :

Propositions des participants pour réguler le trafic automobile	
Réduire les shunts de l'autoroute (empêcher la traversée de certains secteurs par des véhicules de transit)	<p>La mise en service du projet de réaménagement de l'A480 apparaît comme un bon moyen d'apaiser et de diminuer le trafic en ville et dans les quartiers. En effet, le trafic devrait être fluidifié sur l'autoroute, et donc rendre moins intéressants les itinéraires de shunt via Sassenage et Saint-Egrève pour les automobilistes en transit. Certains participants souhaitent que des verrous soient mis en place pour décourager les automobilistes à sortir de l'autoroute pour emprunter ces itinéraires de shunt.</p> <p>Un participant mentionne la création de la « voie urbaine des îles de Sassenage » en contournement de Sassenage, qui pourrait permettre en contrepartie d'interdire la traversée de Sassenage par l'avenue de Romans aux véhicules en transit et de requalifier cette avenue en faveur des modes actifs et des bus. Néanmoins un autre participant mentionne que la création de cette voie de contournement de Sassenage pourrait encourager à nouveau l'utilisation de la voiture au détriment des modes doux et transports en commun.</p> <p>Un participant soulève un autre point : faire en sorte que les automobilistes qui descendent du Vercors soient orientés sur l'autoroute, sans traverser les zones habitées de Sassenage.</p>
Aménager les voiries en traversées de ville pour réduire les vitesses et améliorer la place des modes actifs et des bus, sensibiliser	<p>Le panel citoyen et d'autres participants demandent à faire mieux respecter les limitations de vitesse en traversée des villes (synchronisation des feux selon l'état du trafic, plateaux traversants, signalétique, éclairage des passages piétons,...), voire d'interdire l'accès aux véhicules dans certains secteurs des communes du Nord-Ouest de l'agglomération grenobloise (centre-villes, abords d'établissements scolaires et autres équipements publics, ...) pour laisser davantage de place aux piétons et aux cycles, et surtout les sécuriser.</p> <p>A Sassenage, trois secteurs ont été identifiés comme devant faire l'objet d'aménagements de sécurité : au niveau de l'école Les Pies à Sassenage, sur la rue du Vercors (où des incidents surviennent en dépit de la présence d'un radar d'affichage de vitesse) et au niveau des Côtes avec la route Villard-de-Lans. L'enjeu est de ralentir le flux des voitures et d'éviter les accidents. Il est demandé d'organiser les stationnements pour les parents en périphérie de l'école pour que ce soit apaisé devant l'école, et permettre néanmoins l'accompagnement des enfants de maternelle et crèche jusque dans le bâtiment par les parents automobilistes.</p>

	<p>Les participants trouvent qu'un seul dispositif n'est pas suffisant pour mieux partager l'espace public en faveur du respect des piétons (et des passages piétons). Outre les aménagements, il faut aussi sensibiliser les automobilistes. En ce sens, des participants soulignent qu'une évaluation de l'impact environnemental de la limitation à 30km/h serait souhaitable, dans l'objectif de communiquer sur ces bénéfices auprès des usagers. Plus généralement les élus insistent sur l'importance d'évaluer le dispositif « Métropole apaisée » et sur la nécessité de porter des indications claires et cohérentes. Par exemple, à Saint-Egrève, le panneau indicatif « zone 30 » situé à l'entrée de la commune est en contradiction avec le « 50km/h » inscrit 100 m plus loin sur la chaussée.</p>
<p>Limiter la circulation des poids-lourds en traversée des villes</p>	<p>Certains participants déplorent le trafic important de poids lourds en ville, particulièrement à Saint-Egrève (600 camions par jour montent dans les massifs) et à Sassenage (sur la rue de l'Argentière). Ils souhaitent que cette situation soit prise en compte à travers le micro-PDU. Ils proposent pour cela de limiter la circulation des poids-lourds en traversée de villes et de trouver des alternatives pour l'acheminement des marchandises.</p>
<p>Aider les particuliers à réduire l'usage de leur voiture pour les courses</p>	<p>Pour le panel citoyen, l'enjeu est de réduire l'usage de la voiture. Deux propositions sont faites : encourager les usagers d'une zone commerciale à ne pas reprendre leur véhicule lorsqu'ils vont d'un magasin à l'autre par des récompenses (bon d'achats..) ou en proposant des navettes bus adaptées aux circuits internes dans les zones commerciales de Saint-Egrève et de Fontaine La Poya.</p> <p>En complément, ils souhaitent développer des alternatives pour gérer les courses volumineuses et/ou lourdes afin de favoriser la démotorisation (aménagement vélos ou par drive, livraison à domicile sans émissions de GES).</p>
<p>Maîtriser le stationnement des véhicules personnels, pour encourager au report modal</p>	<p>Aux yeux de nombreux participants, limiter la place de la voiture est un des facteurs déterminants pour générer le report modal. Cela nécessite une meilleure maîtrise du stationnement.</p> <p>La régulation du stationnement fait débat au sein du panel citoyen (disques sur zones bleues, stationnement payant avec application telle que Park Now). La réglementation du stationnement a été évoquée comme solution par endroits, sous réserve d'un débat préalable avec les habitants, pour d'un côté, limiter les voitures ventouses sur les stationnements gratuits, et d'un autre côté, trouver le bon équilibre entre stationnement résidentiel en centre-ville et stationnement pour les salariés ou clients des commerces. Faire payer ne se justifie pas partout, notamment à Fontaine, Sassenage, St-Egrève et doit répondre à la problématique : être dissuasif pour les véhicules ventouses, tout en restant accessible.</p> <p>Le micro PDU doit agir aussi sur le stationnement en entreprise : quelques participants trouvent qu'il est beaucoup trop facile aujourd'hui de stationner sa voiture sur la Presqu'île.</p>

7) Encourager au covoiturage et à l'autopartage

Constats et ressentis :

❖ Des freins au covoiturage

Malgré la crise sanitaire, les participants estiment que le covoiturage fonctionne bien via la plateforme Blablacar ou par le stop. Des freins au covoiturage et à l'autostop ont néanmoins été identifiés par les participants sur le territoire Nord-Ouest.

A Sassenage, les automobilistes ne voient pas à temps la borne d'autostop pour pouvoir s'arrêter car sa localisation se situe trop près de l'encoche de stationnement : ils n'ont pas le temps de lire la destination à cause du positionnement. L'autostop classique avec le pouce semble mieux fonctionner.

Ils observent qu'il est **difficile de prendre quelqu'un en stop dans un contexte sociétal de défiance** et de peur de l'inconnu.

Néanmoins, la voie de covoiturage sur A480 est vécue par certains participants comme une injustice car il a été dit que tous ne peuvent pas forcément covoiturer.

Le manque de visibilité des arrêts de covoiturage au Château de Sassenage et au Pont d'Oxford pénalise cette pratique. **Les habitants des massifs, notamment en Chartreuse, manquent globalement d'information et d'offre de covoiturage au quotidien.**

❖ Des freins à l'autopartage

En général, les participants constatent un **bon fonctionnement de l'offre d'autopartage** via le réseau CITIZ. Des freins à l'autopartage ont néanmoins été identifiés par les participants sur le territoire Nord-Ouest du fait du manque d'informations du public et du manque de stations.

Propositions des participants :

Propositions des participants pour encourager au covoiturage et à l'autopartage	
Développer une meilleure visibilité des offres de covoitages et d'autopartage existants	<p>Il s'agit tout d'abord de faire connaître l'offre d'autopartage dans le Nord-Ouest et développer le réseau d'autopartage CITIZ dans le Vercors et dans les massifs : par exemple en mairie de Quaix-en-Chartreuse. Les élus trouvent qu'il est notamment nécessaire de soutenir les projets d'autopartage sur les communes rurales et péri-urbaines.</p> <p>Les participants demandent à rendre plus compréhensible la signalisation de la voie de covoiturage sur A48, afin que les usagers pratiquant le covoiturage puissent clairement savoir quand il leur est possible de circuler sur la voie réservée. Le système de covoiturage manque aujourd'hui de lisibilité (beaucoup d'offres disponibles) et une incertitude persiste pour les</p>

	<p>utilisateurs quant à la garantie de trouver un trajet retour.</p> <p>Une meilleure visibilité des panneaux de covoiturage pour les automobilistes est requise et en particulier pour ceux qui fonctionnent avec des boutons poussoirs. Il faut les mettre bien en amont des encoches auxquelles ils sont associés.</p> <p>Les élus proposent de mieux coordonner la communication sur les dispositifs de covoiturage : articulation entre les dispositifs de covoiturage MOVICI et celui du SMMAG sur les aspects de communication et du système d'information multimodale.</p>
<p>Agir pour mettre en relation les covoitureurs potentiels</p>	<p>Les participants estiment qu'il faudrait communiquer plus au sein des entreprises sur les lignes de covoiturage existantes et mettre en relation les personnes, pour que les salariés pratiquent plus le covoiturage. Ce serait intéressant par exemple au sein de l'usine Schneider et du centre EDF, sociétés employant beaucoup de personnes.</p> <p>Les participants trouveraient aussi intéressant que les familles soient mises en relation au sein d'un même collège ou lycée pour effectuer du covoiturage pour l'accompagnement à l'école.</p>
<p>Aménager des points de covoiturage et étendre le service organisé par le SMMAG</p>	<p>Dans l'ensemble, les participants veulent d'avantage d'aires de stationnement pour le covoiturage (à Sassenage, à St Egrève et à Voreppe). La création de bornes de covoiturage lumineuses dans les massifs, par exemple en bas de la montée vers le Col de Clémencières, est attendue par les participants.</p> <p>Ils souhaitent également une extension du service M'covoit, au-delà des deux lignes proposées par M-Covoit Ligne³. Par exemple, Karben est cité comme nouveau point souhaitable de covoiturage afin de permettre la dépose des personnes prises en charge dans le Nord Isère, travaillant sur la zone d'activité commerciale de Saint Egrève et sur la Zone d'Activité de Roche pleine (déjà engagée dans un PDME) ainsi que la prise en charge des personnes descendant de la Chartreuse, et travaillant sur Grenoble/Presqu'île.</p> <p>Plusieurs participants suggèrent également la mise en place de bornes de covoiturage spontané entre Saint-Egrève et la Chartreuse (Quaix, Proveysieux, Sarcenas).</p> <p>Pour diversifier la possibilité de rentrer tardivement, ils proposent de faire connaître l'offre de taxi sur la Métropole (plateforme...) et trouveraient intéressant de pouvoir inciter UBER à s'implanter sur Grenoble et en périphérie, pour permettre de se déplacer de façon occasionnelle ou en soirée.</p>

³ ce sont des **lignes de covoiturage sans réservation** qui vous permettent de faire facilement vos **trajets** de tous les jours vers et depuis **Grenoble**, en partant de plusieurs communes du **Grésivaudan** et du **Voironnais**.

Améliorer l'application Mobilités-M pour améliorer le covoiturage

Enfin, les participants souhaitent que soit facilitée l'utilisation de <https://www.mobilites-m.fr>, en :



- permettant la superposition des différentes lignes et modes sur une même carte (pour découvrir plus facilement l'ensemble des lignes couvrant une zone)
- améliorant la mise à jour des horaires sur les applications lors des changements mais aussi entre le pass Mobilité et TAG
- Intégrant l'offre de covoiturage de façon effective

Il est également proposé d'intégrer les offres locales de covoiturage dans les plateformes internet de navigation GPS (exemple : Google maps/ Waze / Apple maps / ...) et l'application Mobilités-M pour la recherche d'itinéraires.

8) Adapter la ville aux nouveaux véhicules électriques

Propositions des participants pour adapter la ville aux nouveaux véhicules électriques

Développer les infrastructures de recharge électrique et accompagner au choix du véhicule électrique

Un **accompagnement pour choisir un véhicule électrique adapté en fonction des utilisations et de la situation géographique** paraissent souhaitables à certains. En effet, la circulation en véhicule électrique en ville et/ou dans les massifs nécessite un conseil spécifique pour s'y retrouver dans les offres proposées.

Il est également proposé de **mettre en évidence la localisation et les tarifs des bornes de recharge électrique dans l'espace public.**

Pour certains participants, il manque **des bornes sur le territoire et elles ne sont pas harmonisées en termes de fonctionnement.** La proposition est d'**augmenter le nombre de bornes et de les rendre interopérables avec un même système de paiement et d'abonnement.**

De plus, **une borne de rechargement dans les parcs relais est un attendu systématique.** Des participants demandent l'implantation de plusieurs bornes électriques de rechargement pour les véhicules légers sur les deux P+R (Engenières et Jean Prévost), ainsi que devant l'Hôtel de Ville de Sassenage.

D'autres **nuancent et conseillent une incitation raisonnable**, prenant en compte l'impact écologique des transports électriques individuels (consommation, faible recyclage des batteries). Il s'agit à leurs yeux de travailler surtout sur la sobriété des déplacements. La voiture électrique n'est pas l'avenir pour eux : elle n'est pas si verte que cela, elle reste accessible surtout aujourd'hui via les subventions (donc nos impôts) et elle

aura forcément un impact sur la consommation électrique des ménages.

9) Mieux coordonner les offres de mobilité entre les acteurs et territoires

Propositions des participants pour mieux coordonner les offres de mobilité entre les acteurs et les territoires	
Créer une continuité entre les PDU	<p>Les participants insistent sur l'importance de créer une continuité entre les plans de déplacements urbains (PDU) de la Métropole et du Voironnais (pas de document à ce jour). Une telle coordination pourrait avoir comme effet d'uniformiser les politiques TC, la politique de stationnement et des services vélo entre ces deux territoires. En particulier, il s'agit de travailler l'harmonisation de la tarification et de simplifier la billettique à l'échelle régionale.</p> <p>L'attractivité du territoire est citée comme un critère de réussite du micro-PDU. Pour le comité de concertation, un micro-PDU réussi aura réussi à conforter voire à développer l'attractivité de l'agglomération grenobloise.</p>
Proposer un schéma directeur cyclable multipartenaires	<p>Le Parc naturel régional (PNR) de Chartreuse est en train de réaliser son schéma directeur des pistes cyclables. Le SMMAG y travaille également. Les techniciens participants souhaitent que les 2 schémas soient bien articulés.</p>
Créer un espace de dialogue interterritorial	<p>Un espace de dialogue interterritorial (département, SMMAG, PNR, CC, CAPV, GAM, etc.) semble intéressant pour maintenir un cap collectif au sujet du partage de la route, des communications, des campagnes de sensibilisation des usagers. Cela nécessite de s'appuyer sur les comités des partenaires.</p>
Booster les Plans de Déplacements Inter-entreprises	<p>Il s'agit d'une attente des acteurs économiques qui a déjà été exprimée par le biais de différentes instances (atelier des acteurs économiques réalisé en 2017 pour l'élaboration du PDU, démarche « Plan de Mobilité », pacte économique local, panel citoyen). A cela s'ajoute l'importance d'accompagner les entreprises dans la connaissance des aides disponibles. A cet effet, la chambre des métiers a demandé à la Métropole à ce que l'on aide les entreprises dans leurs démarches d'adaptation à la ZFE, ainsi que dans la connaissance des aides disponibles, lorsqu'un véhicule doit être changé par exemple.</p>



4. Conclusion et prochaines étapes

La concertation pour un micro-PDU dédié au territoire Nord-Ouest de l'agglomération grenobloise a permis aux différents contributeurs (citoyens, acteurs institutionnels, associations, entreprises,...) de **partager leurs problématiques, leurs avis et leurs propositions pour la mobilité à l'horizon 2025 sur le territoire nord-ouest, de façon à favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture.**

Que ce soit en matière de pratiques, que d'aménagements, l'amélioration de l'existant est au centre des priorités. Les participants reconnaissent les avancées de ces dernières années et n'hésitent pas à valoriser ce qui fonctionne bien à leurs yeux, mais aussi à pointer les dysfonctionnements.

Les propositions recueillies visent en particulier à :

- Réduire le trafic automobile et sécuriser les déplacements des modes actifs dans la traversée de Sassenage, le long de l'ex-RD1532 ;
- Amplifier l'attractivité du réseau ferroviaire pour l'accès au cœur d'agglomération depuis le Voironnais ;
- Améliorer la desserte en transports collectifs de la rive gauche de l'Isère (moins bien desservie que la rive droite qui bénéficie du tramway E) ;
- Désenclaver la Presqu'île en transports collectifs et en modes actifs ;
- Faciliter l'intermodalité et la multimodalité depuis les massifs du Vercors et de la Chartreuse vers le cœur d'agglomération ;
- Améliorer les continuités cycles sur tout le territoire ;
- Améliorer les possibilités de déplacements en transversal Est-Ouest (dans la largeur de la vallée) entre les polarités de la cluse, y compris les zones d'activités, en réduisant les multiples coupures urbaines formées par le Drac, l'Isère, la voie ferrée, l'autoroute, la RN481 ;
- Créer des perméabilités au sein des grands îlots infranchissables (sur la Presqu'île, au sein de la ZA de Saint-Egrève, ...) pour favoriser les modes alternatifs à la voiture pour se rendre à son travail, faire ses courses, ...

Au regard des avis exprimés, cette concertation volontaire conforte l'**enjeu de disposer d'un micro-PDU avec des actions concrètes, multithématiques et multi-partenariales.**

L'élaboration du plan d'actions du micro-PDU tiendra compte des avis exprimés, avec un objectif d'approbation du micro-PDU par les élus du comité syndical du SMMAG et les partenaires à l'été 2022, afin de pouvoir mettre en place au plus vite les actions qui y seront inscrites.

5. Annexes

- Compte-rendu des comités de concertation
- Compte-rendu de l'atelier avec les acteurs économiques
- Avis du panel citoyen
- Contributions des registres et de la plateforme numérique
- Contribution de l'ADTC au micro-PDU