SMMAG

Syndicat Mixte
des Mobilités
de l'Aire Grenobloise

COMPTE-RENDU

Objet **[Mobilités Nord-Ouest] Micro-PDU**
Comité de concertation 1

Date 18/03/21 de 17h à 19h30 en visioconférence
Rédacteur SMMAG / Planète Citoyenne

Objectifs

- Partager et enrichir le diagnostic et les enjeux de mobilités du territoire
- Partager et préciser la stratégie et les grandes actions inscrites au Plan de Déplacements Urbains sur le territoire nord-ouest
- Informer sur le dispositif de concertation prévu en 2021 : Micro-PDU, réaménagement du pôle d'échanges multimodal de Fontaine-La-Poya, liaison par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux

Interventions et Animation

- Tiphaine Bretin, Cheffe de projet PDU et développement des transports collectifs urbains
- Janig Mouro, Chargée de mission Participation Mobilité
- Margaux Monin, Chargée de mission Participation Aménagement
- Cyprien Callet, Chef de projet Qualité des Espaces Publics, référent nord-ouest
- Thierry Hamernig, Chef de projet circulation
- Jérôme Fourches, Chef de projet exploitation des transports collectifs, référent nord-ouest,
- Lionel Faure, Chef de projet modes actifs
- Julie Blais, Cheffe de service Projets Prospective Transports chez Grenoble-Alpes Métropole

Animatrices de Planète Citoyenne : Marieke Verbrugghe, Elodie Degay, Eléonore Amari

Participants

Organismes	*Nom*
ADTC	Emmanuel Colin de Verdière
ADTC	Alexis Grabit
Association pour Transition Écologique et Solidaire à Sassenage	Farid Benzakour
Association pour Transition Écologique et Solidaire à Sassenage	Jacques Tondeur
Association Valentin Hauy de l'Isère	Marylène Scordilis
Automobile Club Dauphinois	Alain Freyssinet
Bien Vivre à la Monta	Annie Gaubert
CIVIPOLE - Les Associations d'Habitants du Grand Grenoble	Najoua Rached
Côtes de Sassenage	Jean Jacques Puech
CRIDEV	Marie-Laure Fenech
FNAUT	François Lemaire
Handi-Réseaux 38	Fleur Herbin
Le Chaînon Manquant	Jean Hirigoyen

PDIE Presqu'île	Bruno Renard
PEEP	Laurence Brescia
Rectorat Académie de Grenoble	Delphine Brun
Réseau des CD	Ernest Druon
Rue de l'Avenir	Philippe Zanolla
Union de Quartier Confluences	Alain Lauriot
Union de Quartier Confluences	Sébastien Rogez
Université Grenoble Alpes	Jérôme Paret
Université Grenoble Alpes	Pascal Louvet
Université Grenoble Alpes	Marie Cambonne

Communes/SMMAG	*Elu.e.s*	*Services*
Fontaine	Laurent Thoviste	Virginie Clet
Saint Martin le Vinoux	Virginie Lopez	
Sassenage	Hervé Madinier	
SMMAG		Damien Favier, projet câble Aurélie Perret, projet câble

1- Introduction par Laurent Thoviste, conseiller délégué en charge de la participation au SMMAG et élu de la commune de Fontaine

Monsieur Thoviste a, en premier lieu, souhaité la bienvenue aux participants pour cette première étape de concertation sur les mobilités de demain pour le territoire nord-ouest.

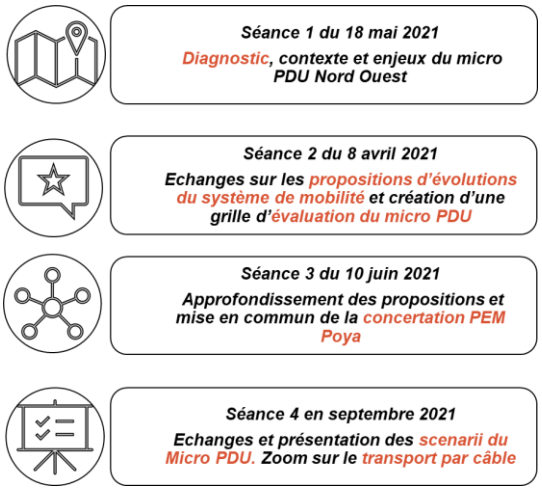
Il a souligné la complexité de ce territoire en termes de mobilité, au regard de son positionnement par rapport aux massifs et des coupures urbaines pour les déplacements transversaux que forment le Drac, l'Isère, l'autoroute et la RN481.

Il a également mentionné la réalisation en cours de grands projets urbains (notamment sur la Presqu'île de Grenoble, l'Esplanade, les Portes du Vercors …) lesquels mêlent habitats et activités, qu'il conviendra de bien prendre en compte et d'anticiper, afin d'éviter toute difficulté supplémentaire liée à l'augmentation à venir des flux de déplacements.

Enfin, il a précisé que ce comité de concertation, qui se réunira pour une série de 4 ateliers, a pour objectif de s'interroger sur les mobilités de demain, les freins et les opportunités pour encourager les alternatives à l'usage individuel de la voiture spécifiquement sur le territoire nord-ouest Ouest, en prenant en compte les grandes actions d'ores et déjà en cours ou à l'étude (RER ferroviaire, projet A480, arrivée du câble …). Il constate que ce travail doit forcément porter sur l'ensemble des modes de déplacements, avec des solutions qui peuvent être multiples et qu'il conviendra de coordonner.
Il a ensuite remercié tous les participants d'avoir répondu présents et souhaité une bonne séance de discussion à tous.

2- Le comité de concertation

Les sessions du comité de concertation sont prévues pour échanger tout au long de la concertation sur les projets de mobilités Nord-Ouest :



3- Partage du diagnostic et des pistes d'évolution du territoire en matière de mobilité

Afin de réaliser ce diagnostic de manière partagée, les participants ont été répartis en 4 sous-groupes afin de s'exprimer successivement sur les différents thèmes à aborder : à pied, à vélo, en transports en commun et en voiture. Pour chacun d'entre eux, les atouts, faiblesses, opportunités et menaces ont été recueillies auprès des personnes présentes.
Ce document a pour vocation de présenter la synthèse des observations émises par ces derniers.

Plusieurs grands enjeux se dégagent ainsi, qui sont déclinés dans la suite du compte-rendu :

- **Sécuriser et encourager à l'usage du vélo**
- **Encourager la marche à pied**
- **Faciliter l'intermodalité, mais aussi le covoiturage et l'autostop**
- **Développer le maillage de transports en commun, augmenter la fréquence, l'offre en heure creuse et les amplitudes horaires des lignes existantes**
- **Supprimer les shunts de l'autoroute A48 à la suite de la mise en service de l'A480**

A pied	**Remarques des participants**
Ce qu'il faut garder	• Le feu à bouton poussoir affirme la priorité des piétons par rapport aux autres modes
Ce qu'il faut changer	L'environnement urbain est surchargé (plusieurs stimuli : sonores, visuels, etc.) : ce qui est défavorable pour le confort piéton <u>Une cohabitation piéton/vélo/voiture difficile et insécurisante dans l'espace public :</u> • Notamment dans le cas des pistes cyclables sur trottoirs (comme sur le Pont d'Oxford) ou de la circulation des trottinettes sur les trottoirs. • Le stationnement sauvage de voitures sur les trottoirs est une pratique courante, qui bénéficie de peu de sanctions • L'absence de trottoir dans les centres anciens Ainsi il faudrait modifier le ratio espace dédié à la voiture / mode de déplacement le plus utilisé que constitue la marche à pied. Il faut faire attention

	à ne pas reporter la responsabilité sur les usagers les plus "faibles" (piétons). <u>Plusieurs discontinuités piétonnes identifiées, qui compliquent et rallongent les déplacements à pied :</u> • Les coupures urbaines (franchissement de voies, trottoirs coupés…) et le mobilier urbain empêchent la continuité des piétons (bancs, poubelles, potelets, panneaux ...). • Le phasage des feux sont non coordonnés et allongent les temps de traversée des piétons (exemple de l'Estacade).
Ce qui pourrait aider le changement	<u>Un environnement et des services favorisant la marche à pied</u> • Un environnement agréable qui favoriserait la marche à pied, aménagé avec du mobilier urbain qui permette des pauses sur longs trajets <u>Des aménagements de l'espace public pour sécuriser la marche à pied</u> • Repenser l'espace dédié à chaque mode en fonction de la vitesse de circulation en nivelant les espaces dédiés aux différents modes (3 niveaux idéalement voiture/cycle/piéton). Il faut dissocier les piétons, des vélos et les vélos des voitures. • Modifier le plan de circulation, sur les rues étroites ou courtes distances pour réduire la place de la voiture (sens unique, passages prioritaires) • Faciliter la traversée des coupures urbaines • Donner une meilleure visibilité aux potelets, (ajouter du blanc sur la partie haute par exemple). Voire diminuer le nombre de potelets <u>Sécuriser les sorties d'écoles, dans le cadre d'un travail au cas par cas sur les écoles (démarche "rues-écoles")</u> • Sensibiliser les parents à venir à pied à l'école (individuellement ou en groupe type pédibus) • Interdire les voitures aux heures d'école ? <u>Sécuriser les traversées piétonnes</u> • Activer les feux par les piétons • Mettre en place davantage de feux sonores tout en prévoyant leur entretien • Supprimer les feux de circulation permettrait peut-être d'augmenter l'attention des automobilistes. Mais cela reste dangereux, notamment pour personnes en situation d'handicap ou de mobilité réduite. Cette proposition fait débat : il faut garder le feu piéton pour les personnes à problème cognitifs. • Proposer un phasage des feux pour les piétons : il existe à l'étranger des phasages tels que tous les feux piétons d'un carrefour sont verts en même temps en permettant de traverser le carrefour en diagonal. Est-ce que ce serait à étudier sur certains carrefours ? <u>Sanctionner davantage les infractions gênant les circulations piétonnes</u> • La police municipale devrait aussi passer sur les zones gratuites pour éviter le stationnement sur les trottoirs ou l'encombrement des trottoirs par les terrasses de café, chevalets, etc... <u>Signaler les piétons</u> • Développer un marquage au sol piéton pour légitimer la place du piéton • Inverser le marquage sur le pont d'Oxford et préférer une zone

	piétonne sur laquelle le cycle est accueilli. • Améliorer le balisage à destination des piétons <u>Sensibiliser les citoyens sur le code de route, mais aussi l'évolution des pratiques ou la priorité aux piétons</u> • Communiquer et rappeler que le code de la route donne la priorité au piéton, notamment dans les zones de stationnement voitures (parking par exemple) • Communiquer davantage sur les trottinettes électriques considérées par le code de la route comme des cycles • Communiquer sur les formations ou tests pour les automobilistes pour s'acculturer aux évolutions des règles et du système de déplacement. Ces formations sont à développer • Développer l'apprentissage des enfants du code de la route : dessiner les panneaux dans les cours d'école
Ce qui pourrait le freiner	• De trop grandes distances à parcourir constituent une problématique pour les personnes en situation de handicap moteur

A vélo	**Remarques des participants**
Ce qu'il faut garder	• Les axes bien définis dans la vallée : l'accès aux berges à Fontaine et la véloroute et voies vertes le long de l'Isère. La cohabitation entre les piétons et les cyclistes est bonne. • Le passage au nord de Veurey pour accéder à Voreppe • La piste cyclable qui traverse St Egrève et Saint-Martin-Le-Vinoux car bonne visibilité
	<u>Des problématiques de sécurité en général pour les cyclistes dues à plusieurs causes</u> • Le non-respect des cyclistes par les automobilistes, les règles de civilité ne sont pas respectées • Une augmentation générale de la circulation. Les routes du quartier Plaine à Sassenage sont devenues des itinéraires voitures bis (grâce aux applications Waze) et génèrent des excès de vitesse. • Selon le niveau du cycliste, il bascule sur la voirie ou sur le trottoir. Les trottinettes gênent les piétons en roulant sur les trottoirs • Les sorties de lotissement sont des conflits potentiels qui génèrent un sentiment d'insécurité pas constaté dans les chiffres • Une difficulté de consensus est constatée entre la sortie de résidence, le stationnement et les cycles. Des voies partagées sont en concertation avec services Métro. • Les routes sont glissantes par temps de pluie • En temps de travaux, les pistes cyclables sont coupées : il est regrettable que l'on ne sacralise pas les pistes durant ces travaux. Comme pour le chantier A48, les fermetures de pistes cyclables ont été brutales et les déviations tardives. Comment gérer les pistes cyclables pendant toute la durée des travaux ?

	• Le traitement des intersections est difficile à comprendre pour les cyclistes, notamment celles de Sassenage <u>Des secteurs cyclables insécurisés identifiés, tels que :</u> • Les traversées de la vallée, dont notamment celle de l'Isère, de l'autoroute et de la voie ferrée • Les ronds-points dangereux de l'entrée et de sortie de bretelle autoroute entre Veurey et Voreppe • L'avenue de Romans et de Valence pour rejoindre le rond-point point J. Prévot • La zone d'activités de St Egrève n'est pas adaptée pour pédaler • Le passage sous l'autoroute est évité par les cyclistes, qui préfèrent revenir sur la nationale. Il est sale. • La réfection de la rue des Buissières à Sassenage a été refaite et le résultat a aggravé la circulation pour les cyclistes qui doivent faire des zigzags devant les voitures. • Les aménagements non prévus sur pont d'Oxford <u>Des stationnements vélos gênants pour les piétons sur les trottoirs</u> <u>Une intermodalité difficile dans les transports en commun.</u> Il n'est pas possible de mettre les vélos dans le tram, y compris en heure creuse. Il n'y a pas d'adaptation possible y compris quand peu de fréquentation • Une surcharge importante des trains est constatée avec des difficultés à rentrer des vélos.
Ce qui pourrait aider le changement	<u>Créer une continuité entre les PDU de Métropole et du Voironnais</u> <u>Sécuriser les pistes cyclables</u> • Séparer les voies vélo et piétons, mais aussi protéger les pistes cyclables de la circulation (exemple de la piste cyclable cité Jean Macé avec des risques au niveau de la circulation des camions) • Nettoyer le passage souterrain sous l'A48, qui ne bénéficie pas d'entretien spécifique. • Améliorer le passage vélo sur le carrefour devant l'allée du château et Avenue de Valence <u>Créer des voies cyclables structurantes sur le territoire Nord-Ouest :</u> • Prolonger les Chronovélos • Créer une Chronovélo sur St Egrève et une entre la Poya et Sassenage • Faciliter les traversées de vallées, notamment la traversée de l'Isère, de l'autoroute et de la voie ferrée. Réaliser des accès aux berges de l'Isère et du Drac. • Créer passerelle à vélo entre Fontaine et la presqu'ile <u>Modifier la signalisation</u> • Améliorer la signalisation pour les vélos au niveau de la Porte de France <u>Sensibiliser au vélo</u> • Eduquer au vélo dès la maternelle

	<u>Faciliter l'intermodalité</u> • Augmenter la capacité des fréquences et du matériel des TER pour le vélo-train quotidien • Pouvoir mettre le vélo dans un TER aménagé, comme en Alsace, d St Egrève, vers Grenoble • Accepter des vélos à l'arrière des bus <u>Stationner les vélos</u> • Créer des stationnements vélo sur des places de parkings supprimées à proximité des passages pour piétons • Permettre de transporter les vélos en heure creuse dans le tram <u>Concerter les projets d'aménagements cyclables</u> • Développer davantage la concertation avec les associations spécialisées
Ce qui pourrait le freiner	• Les lycées sont très bien desservis et pourtant il n'y a pas beaucoup de pratique cycliste.

En transports en commun	**Remarques des participants**
Ce qu'il faut garder 	<u>Plusieurs lignes de bus, de tram et de TER existantes ont été jugées utiles et efficaces par les participants parmi lesquelles (liste non exhaustive) :</u> • Le tram E notamment sur la rive droite, jusqu'au Fontanil ; • La ligne C6 qui a une fréquence jugée « intéressante », les bus « Flexo » qui permettent de monter sur les coteaux et qui constituent un service utile même si cela demande de prendre de nouvelles habitudes de voyage, la ligne 5100 (uniquement le matin et le soir) ; • Le TER entre Moirans et Grenoble et les différentes lignes existantes qui mériteraient toutefois de voir leur fréquence augmenter ; Les parkings et dispositifs de covoiturages sont également appréciés.
Ce qu'il faut changer	<u>Une desserte entre la zone Nord-Ouest et le centre de la Métropole insuffisante</u> • Notamment de Sassenage, de la presqu'île jusqu'à Saint-Martin-le-Vinoux. • Une différence de desserte notable a été soulevée par les participants entre la rive droite et la rive gauche <u>Un report modal difficile pour les habitants venant du Massif ou du Voironnais</u> • Des dispositifs actuels parfois peu « fiables » pour les longs trajets, et donc peu attractifs : pas assez de temps pour enchainer les correspondances, fréquences trop faibles, trajets prenant beaucoup de temps… • Un système de billettique inadapté aux trajets multimodaux : nécessité de prendre « plein de tickets différents entre les différents TC », obligeant même parfois le voyageur à faire des arrêts pour ce faire. Un système rendu encore plus complexe pour les personnes à mobilité réduite pour qui cela prend encore plus de temps (sans compter l'inadéquation de certains automates qui ne sont pas pensés pour être à hauteur de fauteuil).

	• Un système de covoiturage qui manque aujourd'hui de lisibilité (beaucoup d'offres disponibles) et une incertitude qui persiste pour les utilisateurs quant à la garantie de trouver un trajet retour <u>Une fréquence de passage jugée insuffisante en heures creuses (milieu de journée, soirées, week-ends)</u> • Absence d'une réelle offre de train périurbain hors heure de pointe (« parfois rien pendant 3h ») • Une offre « Proximo » trop réduite en soirée • Un contexte sanitaire (COVID19) qui accroit cette problématique en réduisant l'amplitude horaire et les fréquences A l'inverse, quelques participants soulignent que certains bus roulent à vide en soirée et que l'enjeu serait plutôt de trouver un équilibre entre pas et trop d'offre en heures creuses. <u>Un point de vigilance quant à l'accessibilité des équipements pour les personnes en situation de handicap, notamment en période de crise COVID qui a complexifié parfois les choses</u> • Une non-ouverture des portes à l'avant qui peut être problématique et qui s'est accrue en cette période de crise sanitaire • Une absence d'alerte sonore pour détecter les arrêts qui complexifie les trajets • Des difficultés à se repérer lorsque plusieurs bus stationnent sur un même arrêt et que l'usager 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 TRAM (contrairement à Toulouse, Nantes, Strasbourg) • Un délai d'attente pour obtenir un bus PMR jugé trop long
Ce qui pourrait aider le changement	<u>Améliorer la continuité et le maillage</u> • Notamment entre rive droite et rive gauche : « il faudrait que les gens qui viennent de rive gauche puissent aller jusqu'à Grenoble facilement » notamment en déployant le tram, de nouvelles infrastructures mais aussi en soutenant la réalisation du projet de TER Grenoblois, en développant un transport Express le dimanche à Voiron, les bus vers l'aéroport, le C1 de Jean Macé jusqu'à la Presqu'ile … Certains proposent également d'imaginer ce maillage sur un périmètre encore plus large en poussant côté Est, jusqu'au Grésivaudan • Remettre le multimodal au centre en facilitant le passage entre les différents modes (Vélo dans le tram, coordination des correspondances etc.) mais aussi par la billettique (système de zonage comme Paris, Londres …) à l'échelle régionale éventuellement • Un enjeu de tarification aussi souligné : idéalement, « il faudrait que le train soit intégré avec les TC » - à l'échelle de la métropole et des territoires voisins • Prolonger le tramway jusqu'à Sassenage <u>Développer la fréquence et les amplitudes horaires</u> • Sortir de la logique de déplacements domicile – travail pour mieux redéfinir les stratégies de desserte (mieux prendre en compte

	déplacements en journée, le soir, le WE, pour les loisirs mais aussi pour ceux qui travaillent en horaires décalées…) • Une fréquence qui doit être de qualité pour rendre ce mode de déplacement attractif (notamment autour de la desserte en train depuis le Voironnais)
Ce qui pourrait le freiner 	• Le manque de recul, d'informations, de prévisions … notamment autour du projet de câble qui ne convainc pas forcément à l'heure actuelle au regard du manque de perspective souligné par certains participants • Une hiérarchisation des projets aujourd'hui manquante et la crainte que le choix qui sera fait demain n'entraine l'arrêt d'autres projets • Un axe Nord - Sud saturé à Sassenage et qui laisse craindre une impossibilité à augmenter la fréquence de la L20 ou L54 par exemple dans la configuration actuelle • La lenteur des projets : certains indiquent que la réflexion du transport par câble est lancée depuis 6 ans déjà

En voiture	**Remarques des participants**
Ce qu'il faut garder 	• Le dispositif Métropole Apaisée est une bonne initiative : il faut maintenir le 30km/h, conserver la signalétique et le faire respecter • Les aménagements qui permettent de réduire la vitesse, comme dans la rue Bayard, l'aménagement incite à ne pas aller vite.
Ce qu'il faut changer	Des comportements liés à la vitesse sont signalés (Chemin de Paget, du Néron à Sassenage). <u>La superposition de mesures limitant la vitesse de la voiture fait débat parmi les participants :</u> • Le dispositif Métropole Apaisée n'est pas forcément respecté. Il comprend des incohérences sur certains secteurs (alternance limitation entre 30 et 50km/h notamment vers la Métro à Saint-Martin d'Hères). Les changements de vitesses et de rythmes sont compliqués, aussi quand on ne connait pas. • Un seul dispositif n'est pas suffisant pour permettre de faire respecter la vitesse et obliger le respect des passages piétons. Plusieurs dispositifs sont nécessaires pour permettre aux automobilistes de se rendre compte de la dangerosité. Les plateaux traversants seront les derniers aménagements mis en place par la Ville de Sassenage si les autres dispositifs ne fonctionnent pas. • Certains ralentisseurs sont dangereux pour les voitures (notamment les petites voitures comme les SMART) <u>Le manque d'alternatives à la voiture et des aménagements qui ne vont pas forcément dans le sens de limiter la place de la voiture :</u> • La logique actuelle d'un accès de la métropole en voiture rend difficile de permettre le report modal. Il faut des verrous (exemple rendre interdit la traversée de Sassenage aux voitures. Un participant mentionne la création de la « voie urbaine des îles de Sassenage » en contournement pour permettre cela).

	• Sur les prochaines années entre 2014 et 2026, nous aurons investi très peu sur les transports collectifs, lancés aucun projet et investi 380 millions pour augmenter les capacités de l'A480. C'est contraire au sens des objectifs du micro-PDU • Le parking P+R n'est attractif que s'il y a un transport en commun tramway. Le bus ne l'est pas forcement, surtout s'il faut changer. <u>L'attachement de la voiture au quotidien</u> • Il faut réduire le pourcentage d'autosolistes qui viennent sur le quartier de la Presqu'Ile. Malgré l'augmentation de la population, le pourcentage ne devra pas augmenter. Tous les établissements font des efforts en ce sens pour limiter l'usage de la voiture. A Vaulnaveys, 90% des voitures qui circulent ont une personne seule à bord. • La question du covoiturage est différente selon les générations : de moins en moins de jeunes passent le permis ou ont une voiture. Les plus de 40 ans ont connu et vécu de façon dépendante de la voiture : le changement est difficile pour des questions de confort. • La circulation dans les massifs a des impacts sur les communes au pied. 600 camions passent chaque jour dans St Egrève. <u>Les comportements des différents modes génèrent des problématiques de sécurité</u> • La circulation en ville est devenue compliquée entre les différents modes (piétons, vélo, trottinettes) • Les voitures stationnées, les camions de livraison ou les camions de travaux sur les trottoirs gênent les porteurs d'handicaps, les enfants, les poussettes qui sont obligés de descendre sur la chaussée • Une augmentation de la circulation de transit dans les quartiers identifiés avec des shunts de l'autoroute A48 ou dans le centre-bourg de Sassenage depuis le Vercors <u>Les difficultés de circulation pour les automobilistes :</u> • La succession de feux rouges sur St-Egrève avec des problèmes de synchronisation, qui pendant les heures de trafic sont supportables mais pas pendant les heures creuses. • Dès qu'il y a le moyen d'échapper aux bouchons, les automobilistes qui connaissent ou utilisent des applications le font, traversant ainsi des quartiers. <u>Comment garantir une continuité écologique de l'est à l'ouest ?</u>
Ce qui pourrait aider le changement	<u>Restreindre la position hégémonique de la voiture de plusieurs manières</u> • Faciliter le covoiturage : en accompagnant mieux la voie de covoiturage et en créant davantage d'espaces d'autostop • Maitriser le stationnement, pour contribuer à limiter la place de la voiture. Si l'offre de stationnement est importante, il sera difficile d'enrayer le phénomène de voiture. Il faudrait établir la courbe sur plusieurs années du nombre de places de stationnements situées sur la Presqu'ile et le Parc Oxford, et son évolution dans le futur avec les programmes déjà engagés. • Apaiser et diminuer le trafic en ville et dans les quartiers, en s'appuyant

	notamment sur la mise en service de l'A480 pour supprimer les shunts de l'autoroute A48, fluidifier la circulation et réduire le nombre de véhicules sur les autres voies. • Limiter l'accès aux flux de transit dans les quartiers (notamment l'avenue de Romans à Sassenage). Il faut ainsi préparer la traversée de Sassenage demain (notamment l'arrivée du tramway, l'apaisement de la circulation, sécuriser, la réduction la place de la voiture en modifiant le plan de circulation pour réduire les possibilités de détournement de voitures. • Sécuriser les passages piétons en plateau surélevé et travailler avec l'éclairage. • Prévenir les incivilités des automobilistes. Les caméras font débat parmi les participants, ils préfèrent néanmoins la présence de la police ou les gendarmes à vélo <u>Limiter la circulation des poids-lourds en traversée de villes et trouver des alternatives pour l'acheminement des marchandises</u> <u>Fiabiliser les conditions de circulation des véhicules</u> • Diminuer le nombre de feux de circulation • Maintenir une cohérence et diminuer les ruptures de vitesses (70-50-30)
Ce qui pourrait le freiner	<u>Des freins identifiés au covoiturage et au stop :</u> • La signalisation de la voie de covoiturage n'est pas compréhensible • Il est difficile de prendre quelqu'un en stop avec la peur de l'inconnu. Certains automobilistes sont néanmoins prêts à prendre quelqu'un en stop, mais pas à lâcher sa voiture sans avoir la garantie de remonter chez soi dans les massifs le soir. Dans le Vercors la récompense n'a pas marché. Une démarche avec le CEA a été mise en place • Si un automobiliste commence son trajet en voiture, il va y rester par praticité (courses, enfants, temps). Il faut chercher les automobilistes de là où ils partent en travaillant en amont sur les parkings, les gares, le vélo. <u>Les limites des solutions de véhicules autonomes</u> Un trafic important de poids lourds en traversée du territoire à prendre en compte • De nombreux poids lourds montent chaque jour dans les massifs • 600 camions passent chaque jour dans St Egrève • Un trafic important de poids lourds en traversée de Sassenage et rue de l'Argentière