

mobilités NORD-OUEST

MICRO-PDU

TERRITOIRE NORD-OUEST DE L'AGGLOMERATION
GRENOBLOISE

SMMAG

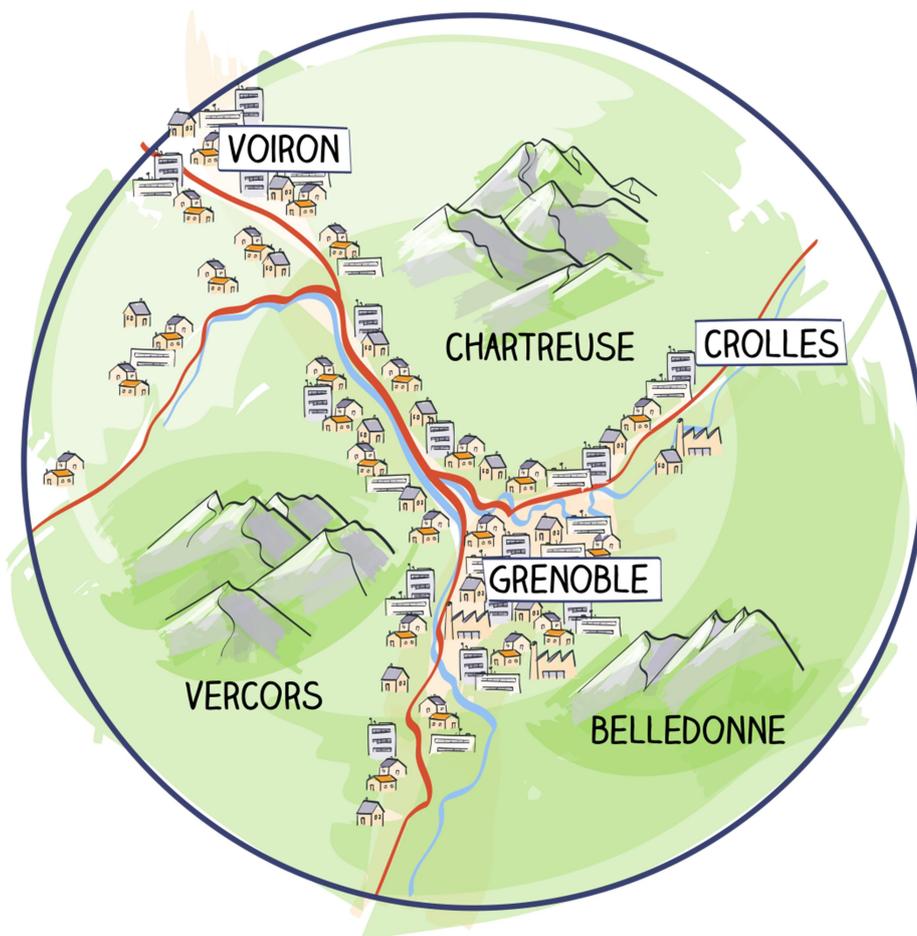
Avis du panel citoyen

« Comment nous déplacerons-nous en 2025 sur le
territoire nord-ouest ? »

Version finale - juin 2021

Réalisé avec le concours de





1. La démarche	3
2. Le diagnostic du panel citoyen.....	5
3. Les recommandations du panel citoyen	12
4. En conclusion, quels points clés pour mieux nous déplacer en 2025 sur le territoire nord-ouest ?	23

1. La démarche

Vers un Micro-PDU horizon 2025 pour le territoire Nord-Ouest de l'agglomération grenobloise

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 forts enjeux 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.



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 ?** », en s'inscrivant dans les objectifs du PDU, à savoir **se libérer de la pollution et des énergies fossiles, réduire l'utilisation de la voiture solo et développer des alternatives à celle-ci**.

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.

¹ Les communes métropolitaines 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.

Les 4 séances du panel citoyen et les ressources mises à disposition des citoyens

Pour rédiger ce présent avis citoyen, quatre sessions ont réuni le panel citoyen. Ces sessions ont été animées par les services du SMMAG et de Grenoble-Alpes Métropole, avec le soutien de Planète Citoyenne.

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 adjoint au Maire de 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 été d'ouvrir la réflexion à des nouvelles idées sans se préoccuper initialement de leurs faisabilités.

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 Sallet, Responsable de l'Unité Observation et Évaluation des déplacements, SMMAG / 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 **samedi 8 mai** a été l'occasion de rédiger le présent 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](#).



2. Le diagnostic du panel citoyen

Pour la marche à pied



La marche : un mode de déplacement fiable et agréable ...

Deux types de déplacements sont identifiés sur le territoire Nord-Ouest par le panel : la marche à pied dite de « besoin » pour se rendre d'un endroit à un autre et la marche « balade », « plaisir ». Lorsqu'un trajet peut être fait à pied, celui-ci ne déçoit jamais : le temps de parcours reste généralement toujours le même.

C'est un mode de déplacement qui peut être bon pour la santé, et qui peut se révéler agréable lorsque le cheminement est bordé de verdure ou de parcs, comme cela peut se faire dans certaines communes de la zone Nord-Ouest entre le Fontanil et St 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 cependant les conflits fréquents entre piétons et cycles.

Certains exemples positifs sont soulignés comme les passages sécurisés à proximité des écoles du Fontanil et la séparation des cheminements piétons avec la route.

En revanche, tout le monde n'éprouve pas le même attrait pour ce mode de déplacement : le temps que chacun souhaite y consacrer chaque jour est variable.

... notamment s'il est couplé à d'autres modes de déplacement performants

Sur les trajets longs, la marche peut être envisagée en complémentarité d'une offre en transports en commun relativement développée et rapide qui permette de se rendre facilement vers sa destination sans perdre trop de temps. En ce sens, la ligne de Tram E est considérée comme intéressante, car couplée avec la marche à pied et des parkings, comme celui de l'Esplanade à Grenoble. Ce quartier est cité pour exemple : bien desservi, les trottoirs sont assez grands pour laisser une place aux piétons et aux cyclistes,



Globalement, les participants font cependant le constat que la marche est peu praticable sur la zone Nord-Ouest.

La sécurisation des piétons et un partage de la voirie parfois problématiques

Les cheminements piétons existants le long de l'avenue de Romans et de la rue de l'Argentière à Sassenage ne sont pas faits pour une cohabitation entre les modes, selon les participants (discontinuité des pistes cyclables, discontinuité des cheminements piétons, cohabitation avec nouvelles mobilités de type trottinettes). Le trajet domicile-école sur Proveysieux semble être un gros point noir du fait de l'absence de continuités de cheminements piétons. C'est également le cas entre le cours Jean Jaurès à Grenoble et les voies sur berge. Par ailleurs, la marche à pied pour la descente des massifs est considérée comme peu praticable et peu sécurisée, comme entre le col de Clémencières et Grenoble, ou pour descendre du Vercors.

Le maillage du territoire en transports en commun et en pôles multimodaux est insuffisant

Les distances et les cheminements non sécurisés n'incitent pas à marcher jusqu'à un arrêt de transport en commun.

- Il est dangereux, en particulier pour les enfants, de rejoindre les arrêts transports en commun le long de la descente du Vercors (arrêts de la 5100).
- De même, 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.

Pour le vélo



Un bon fonctionnement des pistes cyclables existantes.

En effet, plusieurs pistes cyclables semblent être appréciées des riverains sur la zone Nord-Ouest :

- entre le Fontanil et Grenoble par la voie verte (ou sur la rive droite en générale) ;
- à Seyssins, la piste cyclable dans la montée est très bien faite
- Sur les berges entre Seyssinet-Pariset et Veurey-Voroize : les pistes sont bien aménagées et la cohabitation avec les piétons est relativement bonne le long du Drac.
- La continuité des pistes cyclables entre Mont St Martin, Le Fontanil et Grenoble a également été soulignée

Les pistes Chronovélos sont estimées agréables, rapides et sécurisantes (notamment celle du centre-ville de Grenoble vers Meylan).

Des espaces de stockage sécurisés incitatifs à la pratique du vélo. ...

Les habitants sont plus enclins à réaliser leur trajet à vélo ou en trottinette là où existent des endroits suffisamment sûrs pour y laisser son vélo ou sa trottinette, comme au Château de Sassenage ou à l'Esplanade.

... notamment avec le développement des vélos à assistance électrique.



Néanmoins des dysfonctionnements constatés pour le vélo

Le panel déplore le vol et la dégradation des vélos dans l'espace public.

Beaucoup de vols et dégradations sont constatés par les détenteurs de vélos. Certains soulignent 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 la zone Nord-Ouest, notamment à St Egrève.

La qualité de l'aménagement et du revêtement des pistes cyclables en plaine et en massif.



Certaines pistes cyclables comme celle de St Egrève sont en descente, très raides, très étroites avec parfois beaucoup de gravillons : la descente est donc dangereuse.

Dans certains lieux, notamment à proximité de la voie ferrée, des objets peuvent parfois « dépasser » des barrières et peuvent facilement blesser un cycliste qui pourrait s'y accrocher. Par exemple sur les berges du Drac des ronces sont très hautes.

Le revêtement du sol sur les berges comporte parfois trop de racines, de trous, ... par manque d'entretien. Ici encore, cela peut se révéler très accidentogène.

Un manque de signalétique autour des espaces mélangeant différents modes de déplacement

De nombreux participants ont signalé que certains croisements sont dangereux en raison d'une signalisation parfois peu claire pour délimiter le partage de la voirie entre piétons, cyclistes et voitures.

Le manque de pistes cyclables et leur discontinuité

La discontinuité des pistes cyclables a également été largement évoquée dans le groupe, avec notamment les cas suivants :

- rue de l'Argentière et avenue de Romans à Sassenage
- ex-RD1532 jusqu'à Noyarey
- certains ronds-points de St Egrève

L'absence de pistes cyclables pour aller dans les massifs est aussi citée : « *pas de piste cyclable pour monter dans le Vercors et en Chartreuse.* ». Les routes sont trop étroites pour faire cohabiter les différents modes en sécurité.

Une absence d'accompagnement à la pratique du vélo sur le secteur Nord-Ouest

Certains membres du panel disent manquer d'informations ou de conseils pour faire leur choix dans l'achat de vélo, notamment pour un vélo électrique.

Par ailleurs, ils soulignent que le système de caution de 200€ (100€ pour les tarifs solidaires) mis en place sur la métropole dans le cadre de la location Métrovélo est relativement dissuasif pour les citoyens au regard du nombre de vols constatés sur Grenoble. Pour ce prix, il est possible d'acheter un bon vélo d'occasion. Le panel fait la proposition d'une assurance pour protéger de cette caution si la preuve peut être apportée que le vélo a bien été accroché et plainte déposée sur un vol.

Pour les transports en commun



Des transports en communs utilisés, efficaces et accessibles

Le panel citoyen souligne que certaines lignes de transport en commun, en particulier les tramways, sont bien utilisés, ce qui permet de réduire le nombre de voitures et la pollution. Certaines lignes de bus comme les lignes Flexo sont également estimées efficaces, ainsi les lignes dont l'amplitude horaire permet de rentrer tard le soir (l'exemple de la ligne C6 a été cité) ou les lignes bénéficiant des voies de bus réservées sur l'A48. Ils apprécient que les correspondances soient facilitées entre les trains et les bus, lorsque les bus attendent les TER.

Le temps d'attente aux arrêts en journée est jugé raisonnable. Par ailleurs, si l'application Mobilités-M est perfectible (notamment au niveau de son ergonomie), son fonctionnement est salué.

Enfin, les participants ont souligné l'accessibilité des transports en commun à Grenoble ainsi que la sociabilité que ces derniers permettent.



Cependant des dysfonctionnements sont constatés.

La période COVID n'est pas favorable au transport en commun.

En effet, depuis l'apparition de cette pandémie, certains panelistes qui utilisaient les TC préfèrent prendre le vélo.

Ils soulignent que l'achat des titres de transports en cette période est compliqué : plus de vente à bord, sticker de validation mal posé au fond du bus. Il faut trouver des moyens pour faciliter les achats des titres de transports dans les bus : faut-il des monnayeurs en plus ? C'est en particulier difficile pour les personnes intellectuellement déficientes.

Les amplitudes horaires et les fréquences de certains bus sont jugées trop faibles

Un participant souligne qu'il est compliqué de jongler entre transport, vie professionnelle et vie personnelle. L'acceptation de la perte de temps générée en prenant les transports en commun est une vraie question. Le manque de liberté et la dépendance aux horaires sont des freins à l'utilisation des TC pour certains tandis que d'autres estiment qu'il est compliqué de prendre en compte tous les besoins individuels. Ils admettent qu'il n'est pas possible d'avoir un haut niveau d'offre dans le périurbain.

Notamment, il est difficile de s'appuyer sur les TC pour avoir une vie sociale en soirée autour de Grenoble, en raison du manque de desserte pour revenir chez soi.

Quelques points sont précisés :

- La mauvaise desserte de Veurey-Voroize est soulignée ce qui explique que tout le monde se déplace en voiture, avec une ou deux voitures par ménage. Le manque de transports oblige parfois à prendre les taxis (pour information, un taxi de Veurey à la gare de Grenoble coûte 50 euros).
- Concernant la ligne Transisère 5100 qui remonte dans le Vercors depuis Grenoble, la dernière course part à 19h45 de la gare routière mais est supprimée les jours d'été alors que

les usagers voudraient davantage l'utiliser. Cette ligne est beaucoup utilisée pendant les périodes de vacances scolaires, induisant un manque de places pour les usagers réguliers sur ces périodes.

- La fréquence du tramway une fois toutes les demi-heures en soirée est contraignante. La fréquence des trams E n'est pas suffisante tard le soir.
- La ligne 20 s'arrête trop tôt.

Un manque de liaisons entre Quaix en Chartreuse et Grenoble ...

- Pour les habitants de Quaix-en-Chartreuse qui souhaiteraient prendre les transports en commun, il faut rejoindre les bus Flexo au Col de Clémencières, qui se situe à une demi-heure de Quaix à pied. Cette distance est trop dissuasive.
- Il n'est pas possible de rejoindre le col de Clémencières en voiture car il n'y a pas de stationnements au col.
- L'offre de transports en commun depuis Quaix et Proveyszieux est trop réduite, elle génère de gros problèmes d'organisation pour les élèves du lycée Champollion. Des covoiturages entre parents sont organisés, tandis que les plus aisés peuvent s'offrir une voiture sans permis pour les enfants pour remonter sans devoir attendre 2h ou 3h.
- Il n'est pas possible de déclencher l'offre Flexo vers Grenoble depuis le cœur du village de Quaix, mais depuis le col de Clémencières. Lorsque le Flexo est plein, un deuxième bus n'est pas alloué, même s'il est commandé à l'avance.

... et en transversal Est-Ouest entre Fontaine La Poya et St Egrève.

Entre Fontaine La Poya et St Egrève une seule ligne circule, la 54, qui passe au Château de Sassenage. Pour le transport à la demande de ligne 54, il est compliqué d'avoir les modalités de réservation et les horaires.

Les voies bus en entrée de Sassenage ne permettent pas d'éviter les bouchons.

L'importance de la circulation de la rocade crée des bouchons et en conséquence des shunts par Sassenage. Cette situation contribue régulièrement aux retards des bus venant de Veurey : les collégiens de Sassenage par exemple sont en retard pour le collège.

La dangerosité de certains arrêts de bus.

Une des participantes aimerait réduire son utilisation de la voiture mais elle est obligée de déplacer ses enfants en voiture car le cheminement jusqu'à l'arrêt de bus est dangereux.

Pour remonter le soir à Engins en Transisère, l'arrêt de bus de Pont Jallat sur la 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.

Aux Jaux, il est dangereux de marcher le soir en hiver. Une des participantes se demande : « *Qu'est-ce qu'on peut demander au Département quand cela concerne seulement 10 enfants ?* »

Pour la voiture



Un bon fonctionnement de l'offre d'autopartage CITIZ, du covoiturage Blablacar et des parkings payants en centre-ville

Pour le covoiturage, l'offre Blablacar permet un déplacement ponctuel pour les grandes distances, mais c'est plus difficile pour les déplacements du quotidien.

L'intérêt des parkings payants en centre-ville est la tranquillité d'esprit, à la différence du stationnement sur voirie où la durée de stationnement est limitée.



Des freins à l'utilisation des parkings relais ...

Les parkings relais ne sont pas visibles, difficiles d'accès ou sont pleins (comme celui de la Casamaures ou du Fontanil).

- Le P+R de Palluel ou Karben est compliqué d'accès depuis l'autoroute. Les usagers peuvent être découragés par les feux, le manque de place, le temps d'attente du tram E. Ils continuent en voiture jusqu'à l'Esplanade plutôt que de laisser leur voiture en amont, ce qui alimente les bouchons de la Porte de France.
- Pour passer une soirée à Grenoble, un participant de Saint-Egrève indique préférer aller en voiture jusqu'à l'Esplanade plutôt que d'utiliser le P+R de Karben, au cas où il n'y ait plus de tram pour le retour.
- En venant des massifs, les automobilistes cherchent à se garer au plus proche du centre de Grenoble plutôt que de se garer dans un P+R et de prendre le tram, par facilité et gain de temps/financier. Parfois, des usagers du tram ne se garent pas dans les P+R, mais à proximité des stations et perturbent le stationnement local, notamment ceux des écoles.
- Des habitants de Chartreuse louent un parking fermé dans le quartier de l'Esplanade pour être sûrs de pouvoir se garer tous les jours.

Il est regrettable pour certains participants que les parkings 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 au covoiturage

- Le manque de visibilité des arrêts de covoiturage à Sassenage Château et au Pont d'Oxford pénalise cette pratique. A Sassenage, les automobilistes ne voient pas la borne à temps 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 y fonctionner.
- les habitants des massifs, notamment en Chartreuse, manquent globalement d'information et d'offre de covoiturage
- La voie de covoiturage sur A480 est vécue par certains participants comme une injustice, tous ne peuvent pas forcément covoiturer.

Les difficultés de circulation génèrent des shunts, notamment au niveau de Sassenage et de St Egrève

- Les bouchons sur Sassenage/Noyarey sont nombreux amenant les automobilistes à prendre les routes transverses, les shunts, par exemple pour atteindre le Grésivaudan via la Chartreuse depuis Saint Egrève/Saint Martin Le Vinoux. Cela s'explique en particulier par les travaux de l'A480 ; les participants font état de beaucoup de ralentissements pour traverser ces secteurs.
- Les feux sur la voirie le long du tramway entre le Fontanil et Grenoble ne sont pas optimisés. Les automobilistes sont frustrés de devoir attendre au feu rouge, lorsqu'ils vont tout droit et que le tram va également tout droit.
- Les panelistes du Vercors ne vont plus faire leurs courses en centre-ville de Grenoble mais dans les commerces en périphérie à cause du temps de parcours en voiture ou des freins au transport en commun (arrêts dangereux à Engins, horaires...).
- La réglementation des limitations est assez déconcertante pour les automobilistes dans certaines rues (rue de l'Argentière, entrée de Sassenage à 30 km/h, un radar pédagogique est limité à 50 km/h et les rues annexes sont à 30 km/h, mais pas de panneaux)

La dangerosité de la cohabitation vélo-voiture

La cohabitation entre vélos et voitures sur les routes de montagne est difficile en raison du nombre important de cyclistes, des virages et des différences de vitesses entre les véhicules. Rien n'est aménagé pour les vélos et la situation semble difficile à améliorer aux dires des experts.

- En particulier, les automobilistes ont peur d'accrocher les cyclistes, entre Engins et Sassenage ou entre le Col de Vence et Corenc.

De manière générale, ce sentiment d'insécurité provient aussi des cyclistes circulant sur les passages piétons ; les contresens cyclistes peuvent être effrayants pour les automobilistes.

Le projet de ZFE tous véhicules (Zone à Faibles Emissions) est jugé injuste

Elle risque de contribuer aux inégalités sociales : cela voudrait dire qu'un propriétaire d'une voiture de luxe pourrait rentrer dans la métropole tandis qu'une personne qui ne peut pas changer de voiture ne pourrait pas y rentrer.

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.

3. Les recommandations du panel citoyen

Pour redonner de la place et sécuriser les modes actifs en plaine et vers les massifs

Quand on parle de modes actifs, on ne parle pas que de piétons et cyclistes. Mais également de trottinettes, rollers, skates, (petits, faciles à ranger, ... et plein de petits avantages)



[1] Mieux partager l'espace public et améliorer la signalétique pour sécuriser les modes actifs.

- **Faire respecter, mieux signaler, réguler la vitesse des voitures** (synchronisation des feux selon l'état du trafic) **ou voire interdire** l'accès aux véhicules dans certains secteurs des communes Nord-Ouest de l'agglomération grenobloise (centres-villes, abords d'équipements, zones commerciales de Noyarey, St-Egrève par exemple) pour laisser davantage de place aux piétons. Des déviations aux véhicules pourraient peut-être être envisagées lorsque cela est possible.
- **Séparer les piétons, des cyclistes et des voitures en élargissant les trottoirs** quand c'est possible, en **installant des potelets** (Avenue de Valence, Route de Sassenage, au niveau du Pra Paris, à Noyarey...). A Fontaine et St-Egrève, les aménagements des espaces publics sont bien faits sur les grands axes selon le panel citoyen.
- **Mettre en place une signalétique ou un balisage plus clair** 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 pour la Métropole

Ce balisage des voies (entre piste cyclable / route) est également à repenser lorsque les pistes s'arrêtent brutalement. Ce balisage pourrait aussi permettre d'instaurer des zones avec des vitesses de circulation différentes pour les cyclistes voire pour les trottinettes.
- **Utiliser les nudges** (incitation douce, coup de pouce) **pour renforcer la sécurité 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 ...)
- **Sécuriser les passages piétons et renforcer leur visibilité**, notamment au niveau des arrêts de bus sur les axes principaux (dans les virages comme à l'arrêt Transisère Pont Jallat à Engins, à Sassenage sur l'avenue de Romans..) ou au niveau du tram C à Seyssinet-Pariset vers Hôtel de Ville par exemple.

Proposer des systèmes pour ralentir les voitures à l'approche des arrêts de bus, notamment sur la commune d'Engins au niveau de la traversée de la nationale.

Mettre en place des passages piétons protégés par des feux, des boutons-poussoirs et des radars. Par exemple, au Fontanil ont été réalisés des chemins piétons traversant les voies de circulation de manière sécurisée pour aller aux écoles.



- **Assurer l'éclairage et la signalétique des cheminements et des passages piétons.** Des détecteurs de présence peuvent être installés pour limiter la pollution lumineuse. La nuit, l'éclairage peut être clignotant ou plus coloré pour inciter les automobilistes à ralentir à l'approche des passages piétons.

[2] Favoriser la communication sur la sécurité routière

- **Rendre public et communiquer les données d'accidents** dans un objectif pédagogique et d'information des citoyens
- **mieux faire comprendre le partage de la route entre cyclistes et automobilistes** : la vidéo peut être un bon moyen, information sur les droits des vélos dans le code de la route, installation de signalétique sur les routes rappelant les règles pour doubler.
- **Créer un espace de partage numérique d'expérience des citoyens sur les points noirs identifiés** (avoir des remontées directes du terrain) en termes d'aménagement ou des comportements dangereux des usagers. Cela permet d'avoir des retours citoyens réguliers pour que la Métropole et le SMMAG améliorent les points dangereux identifiés. Il faudrait que ce soit possible sur l'application Mobilités-M, sur les applications des communes ou par écrit (une boîte aux lettres au SMMAG)

[3] Porter une attention particulière sur l'aménagement de La Poya et du PEM

- **Améliorer l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)** à Fontaine La Poya (la traversée du parking actuel pour rejoindre le tram est difficile). L'accessibilité doit être généralisée pour l'accès piéton à l'ensemble des stations de transport par câble.
- **Anticiper l'augmentation du besoin en stationnement pour les rabattements vers le tram, le transport par câble et les bus en créant des parkings relais sur la place.** Il n'est pas possible de compter 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 à destination des clients). Aujourd'hui, ce parking de supermarché est utilisé pour prendre le tram (à défaut du P+R de Sassenage, jugé trop loin des modes lourds de transports)

Pour développer et favoriser la marche à pied



[4] Améliorer la continuité des cheminements piétons

- **Veiller à la continuité des trottoirs**, notamment pour les ruelles adjacentes, généralement moins aménagées que les grands axes de fréquentation. Par exemple remédier aux portions sans trottoirs sur l'avenue de Romans ou la rue de l'Argentière à Sassenage.

[5] Communiquer autour des bienfaits de la marche et des cheminements intéressants à emprunter en périphérie de Grenoble

- **Faire 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 ...), pour encourager les itinéraires de marches «récréatives». Il est en effet difficile de savoir comment accéder à une voie verte, 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, sur l'appli Mobilités-M.
- **Pérenniser et moderniser la [cartographie existante](#) des cheminements autour de Grenoble** pour encourager son usage (actuellement prévue pour un poster imprimable en office de tourisme), en lien avec le balisage sur le terrain. **Faciliter le téléchargement par des fichiers moins lourds**
- **Développer les pédibus** pour inciter les familles à **accompagner les enfants de leur quartier à l'école à pied**

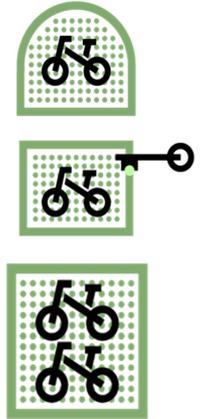
Pour développer, faciliter et sécuriser la pratique du vélo

[6] Améliorer la pratique du vélo en plaine ou en accès aux massifs

- **Mettre en place une coordination entre le SMMAG, la Métropole, les Communautés de Communes et les PNR Chartreuse et Vercors pour sécuriser les déplacements à vélo depuis et vers les massifs.**

En particulier, **étudier des solutions pour sécuriser les zones accidentogènes à vélo** (ex de la descente de Quaix vers St Egrève, de Quaix à Grenoble, du col de Vence à Corenc, de Engins à Sassenage, ...), **les documenter et faire connaître les approches déjà étudiées.**

- **Améliorer la continuité des pistes cyclables, leur sécurisation et la signalétique** afin d'éviter que les cyclistes slaloment entre les voiries, trottoirs, zones de bus, et circulent en toute sécurité. En particulier rue de l'Argentière et avenue de Romans à Sassenage ; ex-RD1532 jusqu'à Noyarey ; certains ronds-points de St Egrève.
- **Proposer des itinéraires récréatifs vélos pour les montées des massifs empruntant des voies secondaires avec un fléchage associé sur la voie.** Par exemple, la montée Quaix depuis Grenoble via Narbonne, ou descente via Col de Vence



[7] Sécuriser les stationnements vélos contre les vols

- **Installer davantage d'espaces de stockage sécurisés de vélos et de trottinettes** (consignes individuelles, minibox, consignes collectives) pour des utilisations régulières (domicile-travail ou école) ou ponctuelles (achats, visites, ...) ; à proximité des arrêts de bus, des pieds de massifs, des départs de randonnées, des établissements scolaires, en centre-ville, En particulier :
 - côté Chartreuse, à Porte de France et entre St Egrève - Pont de Vence, côté Muret
 - côté Vercors : en venant d'Engins, de St- Nizier du Moucherotte et de Lans en Vercors
- **Créer des zones de parking sécurisées avec code/carte bleue** pour les vélos-cargos, les VAE les vélos avec sacoches, ... **dans les parkings en ouvrage, notamment en centre-ville**
- **Mettre en place un système d'alarme et de vidéo-surveillance à proximité des consignes vélos ou relais-colis** (biens de valeur) pour rassurer les usagers et avoir un effet éventuellement dissuasif
- **Communiquer sur le marquage des pièces des vélos et la pose de traceurs** pour dissuader davantage les vols (tarifs, prestataires, lieux)
- **Organiser une coordination des intervenants sur les questions de vols et dégradations** (SMMAG, Police, Communes, Enseignes, ...)

[8] Soutenir les initiatives permettant aux cyclistes de faciliter leur trajet

- **Développer la pédagogie autour du vélo** : stage de remise en selle, formation sur la conduite à tenir à vélo sur la route (notamment en montagne), sensibilisation des clubs de cyclistes, sensibilisation aux angles morts, déploiement de dispositif comme "Savoir Rouler à l'Ecole". En particulier ces incitations à la formation sont à assortir de gratifications et non de sanctions (droit à une location ou essai gratuit)
- **Renforcer la possibilité de mettre un vélo ou son matériel de loisirs** (ski) sur ou dans les bus. En particulier en lien avec les massifs, dans les lignes Flexo (vers Proveysieux, par ex) ; prévoir cette possibilité dans le transport par câble
- **Inciter les entreprises à donner des bonus d'achat d'équipements** (cape de pluie, lumière, gilet, ...) ou de location de vélos et à **proposer des services** : des locaux de stockage sécurisés et des douches
- **Inciter à la création de parkings vélos sur les parkings des grandes surfaces et proposer des partenariats avec les enseignes qui favorisent les déplacements à pied ou à vélo.**
- **Encourager le vélo comme pratique sportive scolaire** (EPS/ UNSS) via des flottes de vélos publics en prêt pour les enseignants et leurs élèves.
- **Proposer une offre Métrovélo pour l'entretien, la réparation et la location sur le territoire nord-ouest.** La Poya pourrait être une base. **Compléter par une offre régulière de Métrovélo itinérant sur tout le territoire** (rive gauche et droite et au nord)

[9] Faciliter l'accès à des vélos et du matériel d'équipements

- **Communiquer plus efficacement sur les conseils autour des aides financières mobilisables** ou des offres d'équipements pour aider les usagers à mieux s'équiper
- **Développer les offres de VAE ou de trottinettes en libre-service dans la périphérie grenobloise.** En particulier, implanter cette offre vers les entreprises ou sur les trajets des étudiants.
- **Favoriser l'accès à l'information pour transformer son vélo en VAE** (prestataire, coûts, ...)
- **Proposer des aides financières et kits spéciaux pour convertir son vélo en VAE**, en lien avec les massifs
- **Développer les prêts ou d'essais de matériel pour transporter des courses** pour quelques heures (remorque, vélo-cargo). En particulier proposer une offre de proximité pour ces prêts

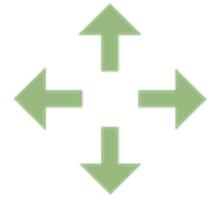
[10] Améliorer la qualité des pistes cyclables, en cherchant à végétaliser les abords

- **Entretien des pistes cyclables et favoriser des revêtements multi-usages**, plus perméables, plus souples (mais compatibles avec rollers et trottinettes) et désimperméabiliser au maximum leurs abords
- **Intégrer la présence des vélos dans les aménagements des espaces publics visant à diminuer les vitesses** (gendarmes couchés, en centre de chaussée ...)

Pour développer le réseau de transports en commun, l'intermodalité en correspondance et l'information voyageur

[11] Faciliter l'intermodalité et les correspondances

- **Réduire le temps d'attente en synchronisant mieux les correspondances** notamment dans les zones mal desservies, entre Transisère et TAG
- **Renforcer la prise en compte des retards TER pour que les bus attendent les TER et les tramways tard le soir.** Avec une application, il serait possible de signaler les retards et demander au chauffeur d'attendre 1 à 2 min afin de gagner du temps
- **Créer des hubs de parkings et de transports collectifs bien situés, faciles d'accès, en dehors de zones de congestion** pour aller en ville :
 - en bas des massifs, notamment à la Casamaures, au niveau de La Poya et du côté Saint-Martin-le-Vinoux et de Fontanil
- **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 (avec possibilité de réservation en ligne)
 - Rendre le P+R Casamaures accessible 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")
- A la Gare de Grenoble, **proposer des tarifs réduits pour les stationnements des voyageurs de semi-longue durée (< 7 jours) sur la base d'un justificatif** (Une semaine actuellement au parking de la gare de Grenoble coûte 160 euros)
- **Proposer 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.
- **Revoir la tarification TAG pour les personnes qui ne travaillent pas** (par exemple jeunes jusqu'à 28 ans)
- **Améliorer les tarifs des lignes Transisère pour permettre d'aller d'une zone à une autre à des coûts raisonnables,**
- **Améliorer le positionnement et l'aménagement des abords des arrêts**
 - Pour les PMR en particulier, recenser les arrêts à aménager
 - Mieux indiquer/flécher les sorties à bord des trams sur le tram E, notamment lorsque l'arrêt dessert un îlot central
 - Déplacer les arrêts de bus sur l'avenue de Romans à Sassenage pour les mettre dans les voies dédiées au bus et non en dehors, afin d'éviter la création de bouchons et sécuriser les traversées



[12] Développer le réseau de transport et améliorer son maillage



- **Prolonger les trams vers le territoire nord-ouest** : notamment le tram A vers Sassenage (prévu après 2030).
- **Organiser l'arrivée d'un BHNS entre La Poya et Sassenage (voire Noyarey) pour 2025**, date du lancement du transport par câble ; cela nécessite une voie réservée pour ces bus entre La Poya et Sassenage
- **Proposer un service de transports en commun fiable, régulier, fréquent, rapide, pour faire le tour de la métropole**, sans passer par le centre-ville de Grenoble
- **Proposer une offre intermédiaire entre Grenoble et le Voironnais** : tram E prolongé jusqu'à Voreppe, arrêt TER supplémentaire, Express 1 avec un arrêt supplémentaire au péage de Voreppe...
- **Proposer une offre de soirée en fin de semaine** par exemple en s'appuyant sur le transport à la demande public ou privé (taxis par exemple),
- **Compléter l'offre de transport public en Chartreuse** : améliorer l'offre pour les habitants de Quaix-en-Chartreuse et Proveysieux pour l'adapter aux besoins des adultes. Créer une ligne de bus Flexo qui desservirait Grenoble-Quaix par le Col de Clémencières aux horaires de bureau : lundi-vendredi (6h-8h ; 17h-19h) et desservant L'Aragnat - Clémencières- Grenoble.
- **Proposer une offre de transport de loisirs le week end ou les mercredis vers la Chartreuse** depuis Saint Egrève vers le Col de la Charmette et Le Col de Porte, par exemple le mercredi 13h30 retour 16h30 - samedi, dimanche : 9h30, 10h30, 12h30, 13h30, 15h30
- **Améliorer la desserte en transports en commun des établissements scolaires** : organiser la desserte en intégrant les cartes scolaires des collèges et lycées, rapprocher les arrêts de bus des écoles, par exemple pour l'école des Pies à Sassenage, autoriser les chauffeurs des lignes scolaires à déposer des enfants/passagers hors des arrêts, notamment pendant leur trajet de liaison (haut le pied)

Pour réduire l'utilisation de la voiture, adapter les modalités de stationnement, améliorer les conditions de circulation

[13] Adapter le stationnement des véhicules personnels

Le stationnement doit être régulé en tenant compte de différents types de stationnement : en journée pour le travail sur des stationnements gratuits, pour les résidents avec un disque ; pour les commerces/rendez-vous.



- **Réglementer le stationnement sur voirie par endroits**, sous réserve d'un débat préalable avec les habitants sur cette régulation, 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.

La régulation fait débat au sein du panel (disques sur zones bleues, stationnement payant avec application [Park Now](#), ...) : une solution mixte est à imaginer. Faire payer ne se justifie pas partout, notamment à Fontaine, Sassenage, St-Egrève et doit répondre à la problématique : être dissuasif pour les voitures tout en restant accessible.

- **Proposer des zones à stationnement gratuit et limité dans le temps (2h) autour des polarités commerciales**, afin qu'elles ne soient pas utilisées par des résidents. A St Egrève les zones bleues marchent bien devant les commerces si limités à 1 ou 2h.
- **Harmoniser les différences de stationnement payant et gratuit**, notamment dans les rues autour de la gare de Grenoble
- **Créer des zones de dépose-minute et des stationnements autour des écoles** (sur Sassenage notamment pour les deux écoles sur l'avenue de Romans), en anticipant les problèmes de civisme (stationnement sur trottoirs...). Il est difficile d'imposer aux parents d'accompagner leurs enfants sans voiture au vu des contraintes de transports domicile-école-travail : certaines familles ne peuvent pas faire autrement. Prévoir des stationnements pour les parents qui accompagnent les enfants de maternelle et en crèche jusque dans le bâtiment.
- **Généraliser une seule application de stationnement** sur l'ensemble du territoire Nord-Ouest. **L'application déployée sur Grenoble, [Park Now](#)**, est pratique. **Simplifier les horodateurs de stationnement dans Grenoble** et permettre de payer par carte bleue sur tous les horodateurs, y compris en zone verte.

[14] Améliorer les conditions de circulation tout en limitant la vitesse

- **Aménager les points noirs de circulation** (St Egrève, Fontaine, Sassenage)
- **Fluidifier les conditions de circulation pour réduire la vitesse des voitures** : entre St Egrève et Fontanil. sur les routes à faible circulation, déclencher les feux verts à l'arrivée des voitures
- **Évaluer l'impact environnemental de la limitation à 30km/h et communiquer sur ces bénéfices auprès des usagers** (ex : panneaux lumineux).

[15] Développer le covoiturage et l'autopartage



- **Développer et faire connaître la plateforme de covoiturage et les initiatives liées** : aller au-delà des transports entre collègues et communiquer via les entreprises.
- **Informé de la possibilité de covoiturage entre familles des lycéens et collégiens** (via l'établissement). Le covoiturage pour les écoliers de maternelle ou d'élémentaire n'est pas forcément le plus pertinent.
- **Encourager les citoyens qui font du covoiturage en leur proposant des gratifications et récompenses**. Les questions de coûts ne vont pas forcément convaincre les automobilistes de limiter l'utilisation de leur voiture et miser sur la fibre écologique des individus n'est pas suffisant. Il faut accentuer le lien avec les employeurs importants pour faciliter le covoiturage (subventions, partenariats et dialogue)
- **Proposer davantage d'aires de stationnement pour le covoiturage** (à Sassenage, à St Egrève et à Voreppe...) et donner des priorités au stationnement pour les covoitureurs.
- **Améliorer la visibilité des panneaux de covoiturage pour les automobilistes**, notamment ceux qui fonctionnent avec des boutons poussoirs.
- **Permettre le covoiturage en dehors des deux lignes proposées par M-Covoit Ligne+**, en exploitant (au moins transitoirement) l'offre commerciale existante "M-Covoit rendez-vous" pour permettre de desservir les zones non couvertes par M-Covoit Ligne+ (seulement quelques lignes fixes) par des partenariats public/privés. Par exemple, il est possible de proposer une participation financière publique à l'indemnisation des conducteurs dans Blablalines similaire à celle proposée dans l'offre publique M-covoit Ligne+
- **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
- **Faire connaître l'offre de taxi sur la Métropole** (plateforme...) et **inciter UBER à s'implanter en périphérie de Grenoble** pour permettre de se déplacer de façon occasionnelle ou en soirée

[16] Réduire la place de la voiture et son utilisation

Attention : 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)

- **Développer des alternatives pour gérer les courses volumineuses et/ou lourdes afin de favoriser la démotorisation** (aménagement vélos ou par drive, livraison à domicile... mais attention aux conséquences sur la pollution)
- **Développer l'offre de services utiles aux cyclistes pour réduire leur temps de trajet en extérieur** (récupération de colis, de paniers d'AMAP, etc.). Cela aurait pour avantage de réduire les trajets des camions chargés des livraisons individuelles
- **Encourager les usagers d'une zone commerciale à ne pas reprendre leur véhicule lorsqu'ils vont d'un magasin à l'autre** : cela peut passer par des récompenses (bon d'achats..)

- **Réduire la place de la voiture au profit des modes actifs et de navettes bus adaptées aux circuits internes dans les zones commerciales** à St Egrève et Fontaine La Poya.
- **Inciter au stationnement des voitures utilisées occasionnellement en périphérie de la Métropole grenobloise** (cela concerne ceux qui habitent en centre qui se garent en ville pour une utilisation loisirs, exceptionnelle et pourraient se garer en périphérie, dans des parkings à proximité des transports)
- **Tenir compte des convois exceptionnels dans le réaménagement des voiries.** Sur l'avenue de Romans, cela limite les aménagements sécurisés pour les modes actifs.

[17] Adapter la ville aux nouveaux véhicules, électriques ou autres

L'enjeu est d'intégrer l'innovation des véhicules électriques, des mini-véhicules, des trottinettes et mono-roues, à la ville et d'anticiper leur impact sur la ville

- **Aider à choisir le véhicule électrique adapté selon les utilisations et la situation géographique**, notamment en prenant en compte le dénivelé et la taille adaptée aux besoins. **Certains panélistes nuancent** et conseillent une incitation raisonnable, prenant en compte l'impact écologique de certains transports électriques individuels (éphémères, faible recyclage des batteries)
- **Favoriser la recharge des véhicules électriques** : il manque des bornes en ville et il faut harmoniser les bornes (adaptables à tous véhicules, même système de paiement/d'abonnement...) Systématiser une borne de rechargement dans les parkings relais
- **Faire connaître les tarifs pour faciliter la recharge électrique**
- **Imposer une régulation automatique des vitesses sur des zones tests dans le futur** (la limite des 30 km/h qui serait imposée par une balise/boitier)

Pour développer et perfectionner les services numériques d'information aux usagers

[18] Mieux communiquer sur l'offre multimodale complémentaire proposée sur le territoire et s'ouvrir à d'autres systèmes

- **Faciliter l'utilisation de <https://www.mobilites-m.fr>** en rendant le site et l'application ludiques, simples d'accès et d'usage :
 - permettre la superposition des différentes lignes et modes sur une même carte (pour découvrir plus facilement l'ensemble des lignes couvrant une zone)
 - améliorer la mise à jour des horaires sur les applications lors des changements mais aussi entre le pass Mobilité et TAG
 - Intégrer l'offre de covoiturage de façon effective
- **Imaginer une mutualisation du développement logiciel des applications entre différentes villes** (avec la Région pour partager les coûts). Tenir compte de la variété de performance des téléphone/smartphones
- **Développer davantage l'information en temps réel**
- **Fournir les données des transports publics aux plateformes de navigation internet pour compléter l'offre "Info voyageurs" Mobilités-M**, qui n'atteint clairement pas encore le même niveau de qualité/performance/fonctionnalités. En particulier, compléter la publication open data existante avec les offres de transports scolaires et les flexos.
- **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'itinéraire





4. En conclusion, quels points clés pour mieux nous déplacer en 2025 sur le territoire nord-ouest ?

Globalement, **nous sommes d'accord avec l'orientation** du Plan de Déplacements Urbains (PDU) pour la réduction de la place de la voiture, même si certains d'entre nous estiment qu'il s'agit **d'une vraie contrainte que les citoyens vont être obligés d'intégrer pour améliorer la qualité de l'air**. Néanmoins, le groupe a travaillé ensemble autour de cette orientation.

Nos échanges ont fait apparaître que **les enjeux ne sont pas les mêmes entre les urbains et les "extra-urbains"**. Au sein du territoire nord-ouest, il est nécessaire de prendre en compte les spécificités des massifs dans le micro-PDU pour répondre aux besoins de ces habitants et permettre l'accès aux massifs par les citoyens de la vallée.

Nos recommandations s'articulent essentiellement autour de **la sécurisation des modes de déplacements et d'une meilleure cohabitation entre ces modes**. Nous avons préconisé de **renforcer la cohérence et d'améliorer l'offre de transports** sur le territoire Nord-Ouest en maillant le plus possible les transports pour passer de l'un à un autre facilement. Nous souhaitons l'amélioration de la fiabilité, de la fréquence et les amplitudes horaires des TC. **L'information et de la formation sont nécessaires** pour inciter et optimiser Le passage d'un mode de transport à un autre.

Nous avons apprécié l'intervention introductive de Laurent Thoviste, conseiller délégué en charge de la participation au SMMAG et élu à Fontaine. **Nous souhaitons que notre avis soit présenté en retour aux élus du SMMAG**, de vive voix ou sous forme de vidéo qui pourra être téléchargée en ligne sur la [plateforme participative de la Métropole de Grenoble](#).

Pour prolonger la démarche de participation citoyenne du panel, nous proposons **que le SMMAG continue à impliquer les citoyens dans les sujets de mobilités au quotidien** afin de permettre de trouver les meilleurs compromis et d'aider au changement de nos comportements. **Une cartographie participative pourrait prolonger l'avis citoyen et préciser nos propositions**, car un panel réduit comme le nôtre ne peut pas à lui seul représenter les besoins de l'ensemble des citoyens.

**Avis validé lors de la session du 8 mai 2021
par les membres du Panel Citoyen tirés au sort**

Table des Matières

1. La démarche	3
Vers un Micro-PDU horizon 2025 pour le territoire Nord-Ouest de l'agglomération grenobloise.....	3
Les 4 séances du panel citoyen et les ressources mises à disposition des citoyens	4
2. Le diagnostic du panel citoyen.....	5
Pour la marche à pied.....	5
La marche : un mode de déplacement fiable et agréable	5
... notamment s'il est couplé à d'autres modes de déplacement performants	5
La sécurisation des piétons et un partage de la voirie parfois problématiques	5
Le maillage du territoire en transports en commun et en pôles multimodaux est insuffisant	6
Pour le vélo.....	6
Un bon fonctionnement des pistes cyclables existantes.	6
Des espaces de stockage sécurisés incitatifs à la pratique du vélo.	6
... notamment avec le développement des vélos à assistance électrique.	6
Le panel déplore le vol et la dégradation des vélos dans l'espace public.....	6
La qualité de l'aménagement et du revêtement des pistes cyclables en plaine et en massif.	7
Un manque de signalétique autour des espaces mélangeant différents modes de déplacement.	7
Le manque de pistes cyclables et leur discontinuité.....	7
Une absence d'accompagnement à la pratique du vélo sur le secteur Nord-Ouest	7
Pour les transports en commun	8
Des transports en communs utilisés, efficaces et accessibles	8
La période COVID n'est pas favorable au transport en commun.....	8
Les amplitudes horaires et les fréquences de certains bus sont jugées trop faibles.....	8
Un manque de liaisons entre Quaix en Chartreuse et Grenoble	9
... et en transversal Est-Ouest entre Fontaine La Poya et St Egrève.	9
Les voies bus en entrée de Sassenage ne permettent pas d'éviter les bouchons.	9
La dangerosité de certains arrêts de bus.	9
Pour la voiture	10
Un bon fonctionnement de l'offre d'autopartage CITIZ, du covoiturage Blablacar et des parkings payants en centre-ville	10
Des freins à l'utilisation des parkings relais	10
... et au covoiturage	10
	24

Les difficultés de circulation génèrent des shunts, notamment au niveau de Sassenage et de St Egrève	11
La dangerosité de la cohabitation vélo-voiture.....	11
Le projet de ZFE tous véhicules (Zone à Faibles Emissions) est jugé injuste.....	11
3. Les recommandations du panel citoyen	12
Pour redonner de la place et sécuriser les modes actifs en plaine et vers les massifs.....	12
[1] Mieux partager l'espace public et améliorer la signalétique pour sécuriser les modes actifs.	12
[2] Favoriser la communication sur la sécurité routière	13
[3] Porter une attention particulière sur l'aménagement de La Poya et du PEM.....	13
Pour développer et favoriser la marche à pied.....	14
[4] Améliorer la continuité des cheminements piétons.....	14
[5] Communiquer autour des bienfaits de la marche et des cheminements intéressants à emprunter en périphérie de Grenoble.....	14
Pour développer, faciliter et sécuriser la pratique du vélo.....	15
.....	15
[6] Améliorer la pratique du vélo en plaine ou en accès aux massifs	15
[7] Sécuriser les stationnements vélos contre les vols.....	15
[8] Soutenir les initiatives permettant aux cyclistes de faciliter leur trajet	16
[9] Faciliter l'accès à des vélos et du matériel d'équipements	16
[10] Améliorer la qualité des pistes cyclables, en cherchant à végétaliser les abords	16
Pour développer le réseau de transports en commun, l'intermodalité en correspondance et l'information voyageur	17
[11] Faciliter l'intermodalité et les correspondances	17
[12] Développer le réseau de transport et améliorer son maillage	18
Pour réduire l'utilisation de la voiture, adapter les modalités de stationnement, améliorer les conditions de circulation	19
[13] Adapter le stationnement des véhicules personnels.....	19
[14] Améliorer les conditions de circulation tout en limitant la vitesse	19
[15] Développer le covoiturage et l'autopartage	20
[16] Réduire la place de la voiture et son utilisation.....	20
[17] Adapter la ville aux nouveaux véhicules, électriques ou autres.....	21
Pour développer et perfectionner les services numériques d'information aux usagers.....	22
[18] Mieux communiquer sur l'offre multimodale complémentaire proposée sur le territoire et s'ouvrir à d'autres systèmes.....	22
4. En conclusion, quels points clés pour mieux nous déplacer en 2025 sur le territoire nord-ouest ?	23
Table des Matières	24

