



*Schéma de mobilité du territoire Grand Sud
de la métropole Grenobloise*

AVIS DU PANEL CITOYENS

Octobre-novembre 2016





ONT PARTICIPÉ À CET ATELIER CITOYEN

Patricia Atlani de Champ-sur-Drac, **Véronique Blanc-Marquis** de Monestier-de-Clermont, **Jacqueline Blanchard** de Claix, **Jean-Pierre Bonardi** de Claix, **Bruno Brazzotto** de Le Gua, **Denis Buttard** de Claix, **Jean-Paul Causse** de Gresse-en-Vercors, **Florent Cholat** de Champagnier, **Cédric Cluzel** de Vaulnaveys-le-Bas, **Violetta Cossou** de Saint-Pierre-de-Mésage, **Étienne Cossou** de Saint-Pierre-de-Mésage, **Laure Dammaretz** de Vaulnaveys-le-Haut, **David Elvira** de Champagnier, **Emmanuel Faynot** de Vif, **Magdalena Foissac** de Jarrie, **Victoria Froment** de Vaulnaveys-le-Haut, **Stéphanie Gimenez** de Vif, **Chantal Klemans** de Saint-Georges-de-Commiers, **Thomas Lahure** de Vizille, **Florent Lapierre** de Vaulnaveys-le-Bas, **Olivier Le Veugle** de Vizille, **Magali Lefebvre** de Saint-Martin-de-la-Cluze, **Pascale Lemièrre** de Claix, **Edward Mitchell** de Vif, **Romain Oliva** de Vizille, **Jean-Lou Paulin-Pichand** de Vaulnaveys-le-Haut, **Julie Perronnet** de Champagnier, **Charly Perrot** de La Mure d'Isère, **Jean-Jacques Poulat** de Saint-Jean-de-Vaulx, **Francis Pramotton** de Notre-Dame-de-Mésage, **Oriane Rebaia** de Vizille, **Valérie Roche** du Bourg d'Oisans, **Nathalie Rochet** de Claix, **Sylvie Rouge** de Vif, **Pascal Sabatier** de Saint-Martin d'Uriage, **Bernadette Sappey** de Séchillienne, **Didier Scattolin** de Vif, **Alain Seite** de Vif, **Emmanuel Villegas** de Vizille et **Jean-Claude Villegier** de Claix.

SOMMAIRE

OBJET DE L'ATELIER CITOYEN ET CONSTITUTION DU PANEL	4
PRÉAMBULE.....	5
1. LE TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ DE SES HABITANTS TELS QUE NOUS LES COMPRENONS	6
2. NOS RECOMMANDATIONS	7
2.1. Introduction	7
2.2. Un schéma de mobilité multipolaire et intermodal	8
2.2.1. <i>Les points nodaux majeurs.....</i>	<i>8</i>
2.2.2. <i>Les points d'interconnexion secondaires</i>	<i>8</i>
2.2.3. <i>Les axes structurants.....</i>	<i>8</i>
2.3. Renforcer l'efficacité, crédibiliser et valoriser les modes alternatifs	9
2.3.1. <i>Renforcer l'efficacité des transports en commun</i>	<i>9</i>
2.3.2. <i>Crédibiliser et valoriser les modes alternatifs.....</i>	<i>10</i>
3. NOTRE SYNTHÈSE ET NOS ATTENTES.....	13
3.1. Tableau des recommandations	14
ANNEXE 1 -	
LA MOBILITÉ TELLE QUE NOUS L'AVONS OBSERVÉE	16
ANNEXE 2 -	
MISE EN PERSPECTIVE AVEC LES OPTIONS ET HYPOTHÈSES DU SCÉNARIO DE MOBILITÉ	20
ANNEXE 3 -	
LA MOBILITÉ TELLE QUE NOUS PENSONS LA CONNAÎTRE, LA RESSENTONS, LA DÉSIRONS.....	22



OBJET DE L'ATELIER CITOYEN ET CONSTITUTION DU PANEL

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma de mobilité du secteur Grand Sud de la Métropole grenobloise, une trentaine de personnes habitant ce territoire ont été sollicitées sur la base d'un tirage au sort, pour participer à un exercice de réflexion visant à formuler collectivement un avis et des recommandations au SMTC (Syndicat mixte des transports en commun) et à la Métropole grenobloise.

Femmes et hommes à parité, ils résident dans 16 communes de ce territoire appelé le Grand Sud grenoblois et, pour 6 d'entre eux, dans des communes plus éloignées des territoires adjacents. Ils sont jeunes ou moins jeunes et montrent une grande diversité de profils socio-professionnels et familiaux.

Tous volontaires pour cet exercice, ils ont en commun un réel intérêt pour le sujet qui leur est soumis puisqu'ils pratiquent tous, à l'instar de leurs concitoyens, une mobilité du quotidien. Si celle-ci les amène à se déplacer, pour la plupart, en voiture, plusieurs font le choix des transports en commun, du vélo et, fréquemment, d'une combinaison de différents modes de transport.

Ces citoyennes et ces citoyens ont accepté de consacrer trois sessions de travail réparties sur trois samedis de 9 h à 17 h.

Ils ont été invités à contribuer à l'élaboration du schéma de déplacement pour le secteur Grand Sud de la Métropole grenobloise, par la remise au SMTC d'un avis citoyen sur l'évolution souhaitable des déplacements dans le territoire.

Au cours de la première session dite d'information, le samedi 15 octobre 2016, le panel s'est interrogé sur ses pratiques de mobilité et a débattu des conditions d'usages des différents modes de déplacement. Un état des lieux tant du territoire Grand Sud Métropolitain que des mobilités qui s'y exercent, exposé par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, a nourri ses réflexions.

La seconde session, le samedi 5 novembre, a été consacrée aux observations *in situ*. Les citoyens se sont répartis en plusieurs ateliers qui ont exploré simultanément les conditions d'un recours à l'intermodalité à partir de Vif ainsi que de Vizille, la pratique du vélo sur route autour des Vaulnaveys, et enfin la recherche d'informations sur le covoiturage et autres formes de mobilité alternatives à « l'autosolisme » via internet. Ces ateliers ont été suivis d'une présentation, par le SMTC, du schéma vélo tel que décidé à l'échelle de la Métropole (délibération-cadre du 19 décembre 2014), ainsi que d'un faisceau d'hypothèses pour une meilleure fréquentation des transports en commun, comprenant notamment un développement de la « voiture partagée » (covoiturage et auto-stops organisés).

La troisième et dernière session, le samedi 19 novembre a été consacrée à la rédaction collective du présent avis.

Il est important de noter que deux membres du panel citoyens souffrent d'une mobilité réduite. Leur participation a permis à tous de mieux prendre conscience des difficultés qu'ils rencontrent au quotidien dans leurs déplacements.





PRÉAMBULE

Notre vie est pleine de déplacements.

Nous habitons seize des vingt communes du Grand Sud grenoblois. Six d'entre nous vivent au-delà, dans le Grésivaudan, la Matheysine, l'Oisans et le Trièves. Nous sommes, nous fûmes ou nous serons étudiants, actifs, retraités.

Nous avons pour trait commun de multiples activités, une famille, des amis, un travail, des loisirs et des obligations diverses. Comme une immense majorité de nos concitoyens, nous jonglons au quotidien avec des impératifs qui, sur le plan géographique, sont plus ou moins dispersés.

Pour rallier les différents points de notre quotidien, nous n'allons pas qu'à pieds. Comme une majorité d'habitants, nombre d'entre nous prenons la voiture. Mais aussi les transports en commun que sont le TER, le tramway, le car, le bus. Certains font du vélo, parfois au quotidien. D'autres pratiquent ou ont pratiqué le covoiturage, l'auto-stop et prennent occasionnellement le taxi.

Choisis ou subis, les parcours que nous empruntons sont tour à tour agréables, efficaces, utiles, fastidieux ou éreintants, parfois dangereux et par moments un peu de tout cela à la fois. Ils nous confrontent à des conditions de circulation variables, selon la densité du trafic, l'état du réseau, une météo changeante et notre propre perception de ce qui nous entoure. Peu ou prou nous avons tous été confrontés aux encombrements des heures de pointe, et nous savons particulièrement ce qu'il en est aux abords immédiats de Grenoble, parfois même au-delà, au sein de nos cités qui sont d'ordinaire tranquilles.

En tant qu'utilisateur, conducteur ou passager, nous avons tous de multiples avis sur la question, ses causes et la manière d'améliorer la situation. En tant que membres de cet atelier-citoyen, nous formulons collectivement le présent avis, étayé et légitimé par notre pratique au quotidien.



1. LE TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ DE SES HABITANTS TELS QUE NOUS LES COMPRENONS

Nous reproduisons ci-dessous les principaux enseignements de l'état des lieux tels qu'il nous a été exposé par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise.

Vingt communes, soixante-cinq mille habitants, deux cent soixante-quatorze kilomètres carrés : le Grand Sud Métropolitain « pèse » 15 % des habitants, un emploi sur dix, et couvre la moitié de la superficie du territoire de Grenoble-Alpes Métropole.

Si la croissance de sa population est modérée, le secteur oriental (Vizille et ses environs) connaît un certain vieillissement puisque les seniors constituent un quart de la population.

Six collèges, un lycée, deux grands sites industriels et un site touristique majeur (le château de Vizille) sont pourvoyeurs de déplacements internes, tandis que le territoire s'ouvre sur plusieurs destinations importantes : la cuvette grenobloise bien entendu, mais aussi le tourisme d'hiver et de nature qui font qu'on s'y déplace toute l'année.

Il est cependant une caractéristique topographique qui conditionne grandement l'écoulement des flux de transport : le Drac, la Romanche et leur système associé de vallées parfois encaissées, coteaux et plateaux, ainsi qu'une autoroute, une voie ferrée et les sites industriels constituent autant de coupures naturelles ou artificielles desquelles on ne peut guère s'affranchir.

S'en écoulent au quotidien plusieurs dizaines de milliers de véhicules dont près de trente mille à destination du reste de l'agglomération grenobloise par trois itinéraires principaux, fort encombrés aux heures de pointe ; situation que connaît le territoire en saison hivernale et lors des pics de circulation liés aux loisirs et au tourisme.

Il n'est guère étonnant que dans ce contexte, la voiture se soit affirmée comme mode de déplacement d'une majorité de la population. C'est qu'au-delà du choix personnel, les origines-destinations des transports au quotidien l'imposent bien souvent, avec pour corollaire une ponction réelle dans le budget des ménages et une pollution persistante des fonds de vallée dont la réglementation se charge régulièrement de nous rappeler le dépassement des normes.

Certes, les modes alternatifs à la voiture existent dans le Grand Sud métropolitain. Un TER tout d'abord, équipement performant mais à la fréquence inappropriée ; des cars et des bus, qui finissent par se connecter sur le réseau urbain mais avec deux limites à leur appropriation effective : une dispersion de la population dans un grand territoire qui exige du discernement dans la mise en œuvre des offres de transport en commun ; un engluement fréquent dans les bouchons des heures de pointe en arrivant à proximité de Grenoble ; un réseau cyclable encore partiel qui certes, ne dissuade pas les « roule-toujours » mais écarte de sa pratique quotidienne de nombreux adeptes putatifs ; un recours à la voiture partagée, mélange de covoiturage spontané (entre voisins, entre collègues de travail) et d'auto-stops (ce dernier disposant de l'atout d'une pratique qui ne s'est jamais tarie en territoire de montagne).

Pourtant, davantage peut-être que dans certains autres territoires qui composent la Métropole, un système de transport soutenable propre au Grand Sud repose sur une déclinaison d'une offre multimodale, basée sur une conjugaison des atouts des différents modes. À ceci près qu'il y a loin de la coupe aux lèvres : si l'objectif est effectivement de désaturer le réseau routier des voitures qui le fréquentent, encore faut-il que les conditions soient réunies pour y parvenir en recourant aux transports en commun, voitures partagées et autres « modes actifs » que sont le vélo et la marche à pied.



2. NOS RECOMMANDATIONS

2.1. INTRODUCTION

Nous croyons utile d'introduire le chapitre de nos propositions par le rappel de quelques fondamentaux bâtis sur nos propres pratiques de mobilité au sein d'un territoire auquel nous sommes profondément attachés.

Pourquoi nous déplaçons-nous ? Pour répondre à la nécessité de rallier différents lieux dans lesquels nous exerçons nos activités. Cette mobilité est donc l'expression au moins partielle de l'activité sociale et économique qui règne dans notre territoire, et au-delà.

Symétriquement, nous estimons qu'un schéma de mobilité doit projeter une nouvelle vision de l'organisation du territoire. Sa vocation est certes de répondre à la demande actuelle comme future, mais pas seulement. Il peut également susciter, offrir et faciliter des déplacements non plus seulement suivants les itinéraires les plus fréquentés jusqu'à saturation d'aujourd'hui, mais aussi suivant des voies nouvelles anticipées avec les usagers, favorisant l'évolution des grands équilibres du territoire.

Dit autrement, un schéma de mobilité doit prévoir les aménagements et développements futurs du territoire tout en répondant aux besoins du présent, dans l'objectif de concourir à l'amélioration du vivre ensemble pour tous, y compris par conséquent les personnes à mobilité réduite.

Telle qu'observée aujourd'hui dans le Grand Sud, la somme des déplacements se distingue par un va-et-vient spectaculaire à destination ou en provenance des autres secteurs de

l'agglomération grenobloise, mais aussi par une part tout aussi importante qui reflète d'activité intrinsèque au Grand Sud.

Ainsi, « tout ne passe pas par Grenoble », et les liens sont forts entre les différentes localités.

Nous faisons le constat que des usagers du système de transports, aujourd'hui perfectible, trouvent spontanément, par leurs propres moyens, les prémices de réponses adaptées à leurs besoins : covoiturage entre voisins ou collègues de travail, auto-stop, aires de stationnement assimilées à des parkings relais en sont la démonstration, mais des difficultés subsistent pour rendre ces réponses souples et pérennes.

Nous estimons par conséquent que le futur schéma de mobilité du Grand Sud Métropolitain doit poursuivre simultanément les objectifs suivants :

- **Contribuer à désaturer les flux pour réduire la congestion et la pollution routière.**
- **Concourir à l'attractivité humaine et économique du territoire en renforçant les liens multipolaires internes.**
- **Replacer l'humain au cœur du dispositif en mettant des « vraies gens » à disposition des usagers et pas seulement des équipements automatisés et des applications numériques.**
- **Tenir compte intelligemment du « flux naturel », des réponses spontanées apportées par les citoyens.**
- **S'en servir pour choisir stratégiquement les emplacements des nouvelles implantations.**

2.2. UN SCHÉMA DE MOBILITÉ MULTIPOLAIRE ET INTERMODAL

Le schéma de mobilité que nous proposons s'établit autour de trois points nodaux majeurs, reliés par des axes structurants à des points d'interconnexion secondaires sur lesquels viennent se rabattre les déplacements du premier – et du dernier kilomètre.

2.2.1. Les points nodaux majeurs

Ils sont au nombre de trois : **Vif, Vizille et Pont-de-Claix**. Il n'y a pas à épiloguer sur ce choix : c'est celui des centralités internes au Grand Sud et celui des gares TER. Ces points nodaux présentent cependant des vocations particulières. Si ceux de Vif et Vizille répondent aux enjeux des déplacements massifs aux heures de pointe et de la multipolarité socio-économique du territoire, celui de Pont-de-Claix présente de surcroît une connexion stratégique au réseau de transports collectifs de haute capacité de la métropole, constitué des TER, lignes de tramway et bus Chrono.

Dans notre vision, **ces points nodaux sont obligatoirement multimodaux** : TER, TC sur route, voitures (partagées ou non), vélos et piétons doivent pouvoir s'y rencontrer. Cela implique :

- Que la planification de chaque site le permette sur le plan physique (arrêt et / ou stationnement possible de chaque mode, accès et cheminements correctement indiqués).
- Que les fréquences de circulation des différents modes collectifs répondent effectivement aux besoins des usagers.
- Que les correspondances intermodales soient assurées dans des délais convenables, rendant l'ensemble du parcours compétitif comparé à celui qu'effectuerait une voiture particulière.
- Que les usagers y trouvent un ensemble d'équipements et de services susceptibles de faciliter la vie (ce point est explicité plus bas).

Pour des raisons qui lui appartiennent, chacun de ces sites est à la fois bien et mal placé dans son environnement immédiat :

- Dans son emplacement actuel, la gare de Pont-de-Claix ne peut pas répondre à sa vocation d'embranchement direct sur le réseau TC de haute capacité.

➔ **Pour cette raison, nous souscrivons à l'hypothèse que nous a présenté le SMTC de la déplacer à Flottibulles (connexion au réseau ferroviaire vers Grenoble-gare, Échirolles et Gières ; au tram E et aux bus Chrono ; une connexion renforcée devra être assurée sur Claix Pont Rouge).**

- L'éloignement des gares de Vif de son centre-ville et de Jarrie par rapport à Vizille, et de Flottibulles des centres de Pont de Claix et de Claix pose clairement la question du lien entre ces points nodaux et ces centralités géographiques. Il n'est pas utile d'encombrer les bourgs avec un flot de véhicules qui ne font que charger ou décharger des voyageurs en correspondance ou stationner des voitures dont les occupants prennent un autre mode de transports.

A contrario :

- Si une localisation excentrée n'est pas un problème en soi, une localisation excentrée n'a de sens que si elle est correctement reliée au centre-ville, ce qu'elles ne sont pas. Ce point est donc à améliorer impérativement.

2.2.2. Les points d'interconnexion secondaires

À l'exception du ferroviaire, ceux-ci voient converger tous les autres modes : TC, voitures partagées (auto-stop, covoiturage, taxi), cyclistes et piétons. Comme pour les points nodaux majeurs, chaque point d'interconnexion secondaire doit mettre à disposition :

- ➔ **Un accès sécurisé et parfaitement indiqué (signalétique, affichage vertical, cheminement au sol, etc.) pour chaque usager, y compris PMR, quel que soit son mode d'accès et de mobilité.**
- ➔ **Une aire de stationnement dédiée aux voitures particulières (au risque de se répéter, avec un emplacement réservé PMR bien conçu).**
- ➔ **Un box à vélo fermé et protégé.**
- ➔ **Une salle d'attente et non un simple abri contre les intempéries, disposant de toilettes.**
- ➔ **Des indications claires et visibles sur les horaires des lignes TC, l'heure du prochain passage.**
- ➔ **Un distributeur automatique de titres de transport.**
- ➔ **Le tout devra être bien éclairé, vidéosurveillé, etc.**

En définitive, on reprend l'idée originale des P+R, qui ont plutôt perdu de l'attractivité ces dernières années, et on la développe.

Où placer ces points d'interconnexion secondaires dans le territoire du Grand sud ?

- ➔ **En lieu et place des P+R existants (Tavernolles, gare de Gières, etc.).**
- ➔ **En reconsidérant certains d'entre eux à l'aune de leur efficacité (Chantefeuille par exemple).**
- ➔ **En aménageant de façon pérenne les « P+R spontanés » du rond-point Muzet (Vizille), Uriage, Condillac-Université (campus), Claix Pont-Rouge et autres sites (Prisme, Brié...).**
- ➔ **Par création *ex nihilo* de nouveaux équipements et voies d'accès, (de Claix-centre à Claix Pont-Rouge par exemple) à proximité de localités ou sur des nœuds de communication qui en sont encore dépourvus.**

2.2.3. Les axes structurants

Ceux-ci sont connus par le grand trafic qu'ils supportent, en majorité routier. Ils ont pour vocation de conduire les usagers d'un point nodal à un autre ainsi qu'aux portes sud de l'agglomération de Grenoble. Ils desservent ou sont susceptibles de desservir rapidement des zones de grandes densités d'usages (zones d'emplois, zones d'activités, centres commerciaux, campus...) aux heures de pointe.

Les itinéraires sont bien évidemment connus puisqu'ils relient :

- Vif, Vizille à Pont-de-Claix puis Échirolles et Grenoble,
- Vizille à Échirolles via Eybens,
- Vizille à Gières via Uriage.

Selon nous, ces axes doivent être réaménagés dans le triple objectif de la multimodalité (les différents modes s'y côtoient), de la rapidité (il s'agit de relier des points relativement éloignés entre eux notamment aux heures de pointe), et de la continuité (pas de rupture de charge, pas de discontinuité dans les itinéraires cyclistes notamment). Ces impératifs impliquent des voies séparées pour les différents modes et plus spécifiquement :

- Des voies réservées aux TC et voitures partagées en tout ou partie des itinéraires A 51 et RN85 ; des créneaux de dépassement réservés aux TC et voitures partagées pour les combes d'Eybens et de Gières, puisque rien ne sert d'ajouter des TC en circulation aux heures de pointe s'ils se retrouvent immobilisés dans les encombrements.
- Des pistes cyclables (et non de simples bandes cyclables) : voie express vélo entre Vif, Vizille et Pont de Claix puis Grenoble ; Vizille-Eybens & Vizille-Gières en sens montant et descendant.

Cette séparation des modes / des flux implique à son tour :

- Pour les voies réservées sur autoroute et 2x2 voies, de prévoir des correspondances aux sorties autoroutières avec les autres lignes TC desservant d'autres points d'interconnexions.
- Pour la voie express vélo et les pistes cyclables, de considérer qu'elles sont utilisées par des cyclistes « grands rouleurs » et qu'y circulent par conséquent des cyclistes pressés. Leur implantation et la signalétique doivent en tenir compte, afin de limiter le risque de collision (piétons, chiens) ou la présence d'obstacles (véhicules à l'arrêt).

Certains d'entre nous proposent de mettre à l'étude le transport par câble. Par exemple, nous avons conscience que l'encaissement de la combe de Gières rend difficile un élargissement des voies ; le transport par câble dans ou par-dessus la combe pourrait constituer une solution alternative.

De façon plus générale, des solutions innovantes telles que : câble, monorail béton, métro suspendu, pourraient être relativement rapides à implémenter, face au problème du lien entre les centres-villes et les points d'interconnexion (exemple Vizille-Muzet-Jarrie, Vaulnaveys-Uriage-Gières).

➔ Mettre à l'étude le transport par câble

La liaison actuelle (routière et bus) Claix Pont Rouge <> Claix - Seyssins Pré Nouvel - Seyssins Le Prisme via le col de Comboire pose également de gros problèmes de traversées de centres-villes étroits proches de zones de forte urbanisation (PLUi) et de flux locaux ou détournés de l'autoroute déjà saturants et en forte croissance qui nécessitent de mettre à l'étude des solutions radicalement alternatives.

➔ Mettre à l'étude les solutions innovantes, adaptées à la situation que connaît l'itinéraire Claix Pont Rouge <> Claix - Seyssins Pré Nouvel - Seyssins Le Prisme via le col de Comboire.

2.3. RENFORCER L'EFFICACITÉ, CRÉDIBILISER ET VALORISER LES MODES ALTERNATIFS

Nous sommes des usagers au quotidien du système de transport actuel, dont nous subissons chaque jour les limites. Nous comprenons parfaitement qu'une réduction de la place de la voiture individuelle implique de renforcer l'attractivité des alternatives. Ce truisme renvoie d'une part à l'amélioration des performances intrinsèques aux TC et d'autre part à un traitement spécifique à chaque mode de transport, dans l'objectif d'améliorer l'image et d'attirer de nouveaux adeptes.

Pourtant, au-delà de ces considérations générales et dans l'hypothèse où nos recommandations des paragraphes précédents se mettraient en place, **pour quelles raisons changerions-nous nos pratiques ?**

Nous avons élaboré les propositions suivantes en débattant collectivement des conditions de réussite d'une future politique de mobilité pour le territoire du Grand Sud Métropolitain qui soit synonyme de réponse à nos besoins et à ceux de nos concitoyens. Jeunes et moins jeunes, actifs ou non, urbains ou ruraux, tous, à un moment donné, sommes mis en condition de choisir la manière dont nous allons nous rendre ailleurs, à côté ou plus loin.

Dans l'idéal, nous souhaiterions y parvenir sans voiture. Mais notre qualité de vie tient aussi aux villages et à l'habitat dispersé. Si nous devons prendre la voiture, la question devient : « où la laisser » ?

2.3.1. Renforcer l'efficacité des transports en commun

Tout mode de transport peut gagner en efficacité. Nous nous focalisons dans cette première partie sur les transports en commun.

UNE EFFICACITÉ RENFORCÉE POUR LE FERROVIAIRE

Disposer d'un équipement ferroviaire est une chance pour notre territoire, à ceci près qu'il n'est pas à la hauteur des besoins : si les temps de parcours ferroviaires sont attractifs, les fréquences sont faibles, tandis que l'implantation des gares et leur niveau d'équipement ne correspondent pas à la nécessité du moment.

Nous avons proposé plus haut de déplacer la gare TER de Pont-de-Claix afin qu'elle permette un embranchement direct sur la ligne Grenoble-Grésivaudan, et nous insistons sur la qualité des liens à créer entre les gares de Vif et Jarrie et leurs centres urbains de proximité (centre de Vizille dans le cas de la gare de Jarrie).

L'efficacité du TER ne dépend pas que du bon positionnement des gares et du lien aux centres-villes. Nous proposons :

- Des circulations plus fréquentes quelle que soit la période (scolaire ou pas).
- Des horaires respectés (et surtout pas de trains annulés au dernier moment !).
- Une gestion souple et efficace des correspondances train-cars « le car attend le train ».
- Des trains modernes, qui donnent envie de les emprunter, accessibles à tous et notamment aux PMR et aux vélos.
- Des gares disposant d'un minimum de confort pour l'attente, avec des informations sur les autres modes de transports et non pas seulement ferroviaire.
- Une harmonisation tarifaire avec les autres TC (tarif unique aligné sur TAG et Grésivaudan).

UNE EFFICACITÉ RENFORCÉE POUR LES BUS ET LES CARS

Nous ne sommes pas entrés dans le détail des lignes. Nous insistons cependant sur les éléments suivants :

- L'offre partagée entre différents opérateurs (TAG, Transisère et même SNCF concernant le TER) est incompréhensible.
- Les conditions offertes aux voyageurs en attente sont perfectibles.
- Aux heures des pointes, les cars et bus sont attractifs si leurs capacités, cadencements et vitesse de circulation sont élevés.

- Aux heures creuses, nous comprenons fort bien que le maintien d'un même niveau de service n'a guère de sens.
- La qualité de vie des riverains est parfois impactée par la circulation des bus, dans les rues étroites de nos villages en particulier.

Nos propositions sont dès lors les suivantes :

➔ **Offre unifiée quels que soient les opérateurs : horaires simplifiés, tarifs homogénéisés, coordination réelle entre la Métro et la communauté du Grésivaudan (cas de Meylan-Corenc, de Saint-Martin d'Uriage...).**

➔ **« Traitement » des arrêts de bus avec un affichage des horaires lisible quelles que soient les conditions (impression en caractères plus grands, panneaux lumineux) ; un confort minimum pour les temps d'attente (éclairage, sièges, protection contre les intempéries).**

➔ **Traitement spécifique des arrêts de bus en zone rurale : sécuriser les montées / descentes lorsqu'elles sont en pleine circulation.**

➔ **Garantir la ponctualité et la rapidité des parcours aux heures de pointe en mettant à disposition des bus des voies (ou portions de voies, créneaux de dépassement...) réservées aux TC sur les routes à grande circulation (A51, RN 85, combes d'Eybens et de Gières).**

➔ **Dimensionner les véhicules et moduler les cadencements en fonction des besoins (grande capacité aux heures de pointe ; capacités plus faibles aux heures creuses ; bus adaptés à leur environnement après recensement et / ou mise en évidence de nuisances objectives ; rues étroites dans les villages, par exemple).**

DESSERVIR LE TERRITOIRE PAR LES TC : ORGANISATION DU RABATEMENT, PREMIER ET DERNIER KILOMÈTRE

De multiples trajets du quotidien s'opèrent en dehors des axes majeurs de circulation, entre des points du territoire plus excentrés et moins bien desservis. S'il nous apparaît que l'offre TC n'a pas à présenter la même densité, nous croyons utile que des cars et bus circulent dans l'objectif de capter des voyageurs qui sans cela se déplaceraient en voiture (s'ils en possèdent une...). La question des lieux à l'écart, mais aussi du vieillissement de la population et des changements de comportement est également posée. En tout état de cause, nous faisons les constats suivants :

- Une majorité d'entre nous méconnaissent les Flexo et autres Transports à la demande.
- Nous prenons acte que les transports scolaires sont accessibles à tous (mais par définition, ils circulent dans des tranches horaires bien déterminées).
- Selon les conditions, les premier et dernier kilomètres peuvent s'effectuer à pied, à vélo, en auto-stops, en voiture avec son voisin, etc.

En conséquence de quoi, nos propositions sont les suivantes :

➔ **Améliorer l'information sur les conditions d'accès aux dispositifs Flexo et transports scolaires.**

➔ **Travailler avec les communes pour proposer des offres TC répondant à des besoins... et en faire la promotion auprès de leurs administrés.**

➔ **Promouvoir à cette même échelle du territoire les réflexes de partage et de solidarité à l'instar de réseaux de voisins qui s'organisent entre eux.**

➔ **Créer les conditions d'une (ré)appropriation des modes suivants : auto-stop, vélo, marche à pied (ces éléments sont développés plus bas).**

2.3.2. Crédibiliser et valoriser les modes alternatifs

Certains d'entre nous n'ont pas de voiture ou bien en possèdent une et la laissent au garage. Et pourtant ils se déplacent chaque jour. C'est donc qu'ils ont trouvé la bonne combinaison, et que celle-ci leur procure un cumul d'avantages supérieur à ceux qu'offre une mobilité tout-voiture.

Nous nous sommes donc interrogés sur les critères qui nous apparaissent les plus importants pour rendre « appétant » cette alter mobilité. S'en détachent des propositions d'ordre général et des propositions spécifiques aux différents modes.

LES RUPTURES DE CHARGE ET LE FACTEUR TEMPS

Au-delà de combien de changements de modes – ou de correspondances au sein d'un mode – serions-nous découragés de changer nos habitudes ? La question ne se pose pas exactement comme cela. Tout dépend du temps de parcours. Celui-ci nous paraît le critère principal à prendre en compte. La « bonne combinaison » reflète donc, selon un avis majoritaire, un trajet agréable et économe en temps de déplacement quel(s) que soient le(s) mode(s) emprunté(s). D'autant que certains de ces modes ne sont pas des corvées : faire du vélo dans de bonnes conditions procure un grand plaisir ; de même qu'échanger avec son voisin dans un bus ou une « voiture partagée », rendre service en embarquant un auto-stoppeur, mettre à profit un trajet en car ou en train pour bouquiner, rêvasser, terminer sa nuit bref, autant d'activités peu compatibles avec l'autosolisme, même empêtré dans les bouchons. (Ceci dit, loin de nous de rejeter la pratique de l'automobile, qui présente aussi son lot d'avantages et de plaisirs).

Notre proposition :

➔ **Mettre en ligne un calculateur comparatif de trajets tous modes comme il en existe auprès d'opérateurs dans certaines grandes villes (la RATP en région parisienne, par exemple).**

LA GARANTIE-RETOUR (« PLAN B »)

La crainte de « rester en plan » sans bénéficier de la moindre solution autre qu'aléatoire pour retourner chez soi dissuade plus d'un voyageur de recourir aux modes de déplacement alternatifs. Cette évidence posée, nous nous sommes accordés sur la nécessité de mettre en œuvre ce que l'un d'entre nous nomme « la garantie-retour ». Il s'agirait d'un dispositif de mise en relation, par exemple avec des conducteurs adeptes du covoiturage susceptibles de circuler à proximité. Cette « garantie-retour » inspirée de la « borne taxi », d'un grand secours lorsqu'on a raté sa dernière correspondance, trouverait sa place dans chaque espace multimodal. Nous lui avons trouvé un nom : le « plan B ».

➔ **Mise en œuvre d'un dispositif de « garantie-retour » comprenant notamment des bornes interactives dans les points d'interconnexion.**

L'INFORMATION, LA COMMUNICATION

Les visites de terrain que nous avons effectuées à Vif et à Vizille, ainsi que nos investigations sur internet nous l'ont montré : pas si simple de trouver la « bonne » information pour construire le « bon » trajet !

- Concernant les TC : les informations mises à disposition des usagers, sous les abris bus, en gare ou en ligne sont fragmentaires, parfois contradictoires (le coût d'un même trajet diffère d'un site internet à l'autre !), complexes à déchiffrer (plusieurs opérateurs, des horaires différents selon le jour de la semaine, les périodes scolaires), parfois peu lisibles (caractères écrits trop petit, éclairage défaillant)...
- Concernant la voiture partagée : l'offre de covoiturage disponible en ligne concerne principalement les grands trajets ; pratiquement pas d'offres sur les trajets du quotidien, avec une maille territoriale et une garantie de ponctualité appropriées.
- Pratiquement rien n'est dit ou écrit concernant les avantages de recourir à tel mode, chose peu compréhensible dans un monde (notre monde) gouverné par la promotion systématique et le slogan publicitaire.

Nos propositions :

- ➔ **Une meilleure coordination entre les opérateurs du transport.**
- ➔ **Un système d'information partagé, obligatoirement multimodal.**
- ➔ **Un site internet facile d'accès de covoiturage consacré au moins en partie à la mobilité des petits trajets du quotidien et orienté en particulier vers les personnes âgées.**
- ➔ **Une simplification des brochures, fiches horaires et autres affiches d'information, plus lisibles.**
- ➔ **Un affichage également plus lisible aux points d'arrêts (affichage lumineux dans les points nodaux majeurs et les points d'interconnexion secondaires).**
- ➔ **Une campagne de communication mettant en avant les avantages procurés par les différents modes (à condition toutefois que ceux-ci aient résolu leurs difficultés).**

HUMANISER LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

Nous rappelons notre attachement envers des modalités de transports qui nous facilitent la vie. Force est de reconnaître cependant qu'il nous arrive d'être confrontés à des situations plutôt déconcertantes, à l'instar d'un P+R plongé dans l'obscurité, une gare TER fermée, un quai trop haut pour monter à bord du train, un chauffeur de bus irascible, des équipements vélo inadaptés, une information incompréhensible bref, des situations parfois anxiogènes ou antipathiques. De quoi décourager les usagers.

Nous avons déjà signalé certains de ces problèmes, auxquels nous avons opposé des solutions. Celles-ci restent partielles et techniques alors qu'à notre sens, le substrat qu'elles expriment est bien plus profond car il s'agit de notre rapport à l'autre.

Cette situation, les personnes en situation de handicap la prennent « en pleine figure » dans leur quotidien des transports. Les concernant, la réponse coule de source même si nous savons bien qu'elle manque parfois de mise en pratique : que tout aménageur public, dans sa phase d'étude, prévoit de soumettre son projet à un représentant des PMR, et le fasse tester in situ dès sa réalisation. À défaut de tout régler, ce rappel à la loi

commune permettrait probablement d'éviter ce que nous devons bien considérer comme une forme d'humiliation (de rejet, de mépris, d'indifférence...) à leur égard ; à notre égard serait-il plus juste d'écrire, car multiples sont les situations dans lesquelles nous sommes susceptibles de connaître une mobilité réduite.

Mais à nouveau, il nous faut voir plus large. Nos échanges montrent que les modes alternatifs à la voiture souffrent, au-delà d'un problème d'image ou d'un dysfonctionnement technique, d'un déficit de confiance. Or, restaurer la confiance exige des qualités humaines que ne présentent guère un distributeur automatique ou une appli smartphone.

Nous ne contestons pas l'apport de l'automatisation et du numérique, qui nous simplifient la vie courante et mettent à notre disposition des quantités inouïes d'informations. Nous nous adressons à la « sécurité affective » et insistons sur le facteur humain : cette présence « au cas où » qui peut être déclinée de plusieurs formes : la baraque à frite, le vendeur de journaux, le fleuriste, le loueur de vélos, le « gilet rouge » prêt à conseiller le voyageur en correspondance sont autant d'éléments propres à restaurer la confiance.

Nous croyons très sérieusement qu'il s'agit là d'une piste d'amélioration fondamentale : que chaque point nodal majeur intègre une manière d'humaniser son site d'implantation, sous la forme par exemple d'un « **ambassadeur de la mobilité** » dont la figure incarnerait une mobilité différente, moins autosolisme et donc moins individualiste, plus conviviale...

La proposition qui en découle est donc la suivante :

➔ **Intégrer une dimension humaine au schéma de mobilité sous les formes indicatives suivantes :**

- **Personnel dédié à l'information des voyageurs tous modes,**
- **Gardiennage des aires de stationnement et équipements,**
- **Boîtes à bouquins (distributeurs de livres de petit format),**
- **Penser les points nodaux majeurs comme des lieux de vie : inciter au sein ou à proximité immédiate l'installation d'activités connexes telles que kiosque à journaux, location de vélos, vente à emporter ; aménager une aire de jeux, etc.**

Reste que cette présence humaine est impossible, *in situ*, 24 heures sur 24 ; ce constat nous amène au paragraphe suivant.

CONDITIONS ESSENTIELLES DE RÉUSSITES DES MODES ALTERNATIFS

Les éléments suivants sont connus. Nous en avons également débattu ; il nous semble juste de les intégrer sous forme de propositions additionnelles à celles que nous avons déjà présentées plus haut. Elles sont reprises dans notre tableau général des propositions.

À PIED

La marche à pied est fort utile pour couvrir quelques centaines de mètres entre le domicile, l'arrêt de bus, les commerces de proximité, l'école. La condition première de son usage est la sécurité ; nos propositions sont les suivantes :

- ➔ **Sécuriser les itinéraires dans leur continuité : trottoirs suffisamment larges et conçu pour la circulation des PMR, poussettes, etc. ; escaliers évités, accotements stabilisés, franchissements signalés, etc.**

- ➔ Signaler les « chemins de traverse » qui permettent d'éviter la circulation routière.
- ➔ Renforcer la pratique du pédibus [campagne de communication dans les communes, en milieu scolaire].

À VÉLO

- ➔ « Penser l'itinéraire cyclable avant la route » ; autrement dit, se préoccuper systématiquement du mode cycliste lorsque l'on envisage un aménagement / réaménagement routier.
- ➔ Sécuriser les itinéraires (voir infra : pistes cyclables, axes structurant vélo), y compris pour le franchissement des ronds-points.
- ➔ Établir une continuité effective des itinéraires vélos principaux (axes structurants).
- ➔ Étendre la possibilité d'embarquer les vélos dans les TC aux heures de pointe notamment.
- ➔ Installer des box à vélo dans les points d'interconnexion (fermés, éclairés, antivols, etc.).
- ➔ Installer des points de recharge des Vélos à Assistance Électrique (VAE).
- ➔ Disséminer des box à vélo dans l'agglo, en nombre suffisant.
- ➔ Prévoir un local à vélo lors de chaque aménagement / réaménagement de locaux professionnels, commerciaux, équipements de loisirs, etc.
- ➔ Encourager l'organisation de sorties à vélo (milieu scolaire).
- ➔ Campagne de promotion du vélo (avantages, code de bonne conduite, sécurité), et soutien à l'acquisition notamment vélos à assistance électrique.
- ➔ Aménager une véloroute le long du torrent de la Gresse : Le Gua-Vif-Varces...

EN COVOITURAGE

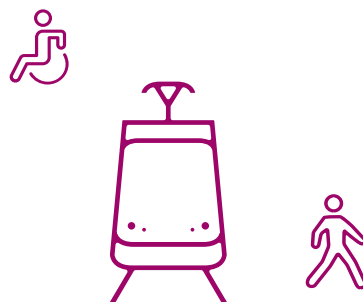
- ➔ Simplifier l'offre internet ; inclure une promotion des trajets du quotidien.
- ➔ Appli nomade de mise en relation conducteur-voyageur s'inspirant de l'expérimentation SEMITAG.
- ➔ Campagne d'information dans les communes pour constituer des « communautés locales » de covoitureurs et d'auto-stoppeurs.
- ➔ Mise en œuvre d'une « garantie retour » s'inspirant des « bornes taxi », qui trouverait sa place dans les espaces multimodaux lorsqu'on a raté sa dernière correspondance (équipements interactifs d'information / mise en relation avec TC et covoiturage).
- ➔ Étudier un système de récompense des adeptes du covoiturage s'inspirant de l'expérimentation SEMITAG.
- ➔ Rétablir la tarification des P+R au véhicule, ce qui permettrait à l'ensemble des passagers de bénéficier d'un accès aux TC à coût réduit.

EN AUTO-STOP

- ➔ Sécuriser et signaler les points d'arrêts, y compris les arrêts de bus, pour permettre l'arrêt des véhicules, sans oublier que les nouveaux arrêts de bus surélevés ne permettent pas d'ouvrir une portière de voiture.
- ➔ Ces points d'arrêt devraient être pensés, équipés et placés comme « points d'interconnexion tertiaires » et non seulement comme une aire de pose-dépose. Tous ne seront pas équipés à 100 % mais la liste des possibilités d'équipements et de services est large : éclairage, garage à vélos, vidéo-surveillance, point d'eau, proximité des TC, banc ou abri, toilettes, panneau d'information, WI-FI, borne taxi « plan B »...
- ➔ Étudier un principe de reconnaissance mutuelle « conducteurs volontaires » et « auto-stoppeurs » pour aider à la mise en confiance et à terme « faire communauté ».

EN TRANSPORTS EN COMMUN

- ➔ Adapter la flotte de véhicules à l'environnement local : du minibus en zone peu dense au car de 55 places pour les axes majeurs.
- ➔ Équiper les points d'interconnexions de manière appropriée (salle d'attente ou abris bien protégés, bien éclairés, affichage lisible dans toutes les conditions, etc. – voir infra).
- ➔ Identifier les points où la cohabitation « grands cars » et « riverains » est sensible (rues étroites dans les villages par exemple) et les traiter en conséquence (fréquence des passages, modifications d'itinéraires, véhicules adaptés).
- ➔ PMR : prise en compte obligatoire et systématique tout au long du parcours : du P+R (places réservées, rampes d'accès, éclairage), aux abribus (correctement dimensionnés, accessibles en fauteuil), aux trains et cars (quais à niveau, dispositifs de levage, etc.).
- ➔ Poursuivre le renouvellement de la flotte avec des véhicules peu polluants (bus électriques, gaz naturel pour véhicules).
- ➔ Poursuivre et étendre le transport à la demande, à l'appui d'une information régulière par des canaux d'information locaux (échelle communale).





3. NOTRE SYNTHÈSE ET NOS ATTENTES

À ce qu'il nous apparaît au vu du contexte territorial, nous estimons qu'un schéma de mobilité doit être à la fois structurant (et donc structuré) et flexible.

C'est dans cet esprit que nous avons construit notre cadre logique : un assemblage entre des éléments (trois points nodaux liés entre eux et avec l'agglomération grenobloise par des axes principaux) auxquels se greffe un réseau susceptible de rabattre le plus grand nombre.

Dans l'espace, dans le temps aussi, la mise en œuvre de ce rabattement doit intégrer une dose de flexibilité : aller chercher les gens où ils sont pour les mener où ils veulent nécessite de s'adapter à l'évolution des activités et des comportements. Ceci dit, on peut proposer un compromis en vertu duquel la collectivité propose un certain niveau de service, à charge pour l'usager-citoyen d'en compléter l'offre, en quelque sorte, par les modalités de déplacement appropriées.

Nous souscrivons au principe de l'intermodalité. Nous avons donc débattu des conditions nécessaires à la pratique de chaque mode de transport, avec en filigrane l'interrogation suivante : qu'est-ce qui nous inciterait à passer à l'acte ?

Nous pressentons que la réponse n'est pas seulement d'ordre technique. Elle interpelle des notions aussi profondes que l'individualisation des modes de vie et la résistance au changement, la solidarité et l'envie d'agir collectivement.

C'est ainsi **qu'il nous semble important d'humaniser ce schéma de mobilité en y ajoutant en quelque sorte une médiation chargée d'aider les gens à s'emparer des nouveaux outils**. Nous militons pour que cette médiation soit une personne physique chargée d'incarner cette intermodalité en dispensant une information sur les horaires, les possibilités offertes par les différents modes, etc.

Ce qui va avec ce « supplément d'humain », c'est le lien au territoire et sa population : l'école, les associations, la mairie, les moyens d'information locaux, assurent une relation de proximité au citoyen et ont donc un rôle à jouer. En matière de changement, un effort de pédagogie est toujours nécessaire, non tant sur le « comment faire ? » (Les horaires et autres éléments techniques par exemple) que sur le « pourquoi faire ? » (les avantages à pratiquer le transport autrement que l'autosolisme).

En fait, **nous pensons que parvenir à établir la confiance ou, en tout cas, à inciter les gens à utiliser les modes de transports alternatifs exigera un effort de changement d'image et une campagne de communication, car le principal problème n'est pas tant technique que psychologique.**

Certes, ces propositions ont un coût que nous n'avons pas évalué. Mais nous n'oublions pas qu'un schéma de mobilité n'est pas un centre de profit, sinon un ensemble d'infrastructures, d'équipements et de services mis à la disposition de la communauté.

3.1. TABLEAU DES RECOMMANDATIONS

RÉF.	INTITULÉ
221	POINTS NODAUX MAJEURS
2211	Déplacement de la gare TER de Pont-de-Claix à Flottibulles (assurer sa liaison à Pont de Claix et à Claix centres)
2212	Aménagement des sites des gares de Vif et de Jarrie en tenant compte des impératifs suivants :
2213	Intermodalité (arrêt et /ou stationnement de chaque mode (TC, voitures partagées, vélo), accès et cheminements correctement indiqués)
2214	Fréquences de circulation répondant effectivement aux besoins des usagers
2215	Correspondances intermodales assurées dans des délais optimaux
2216	Lien TC entre les gares excentrées et les centres des localités proches
222	POINTS NODAUX MAJEURS ET POINTS D'INTERCONNEXION SECONDAIRES
2221	Accès sécurisés et signalétique, affichage vertical, cheminement au sol, etc. pour tous y compris PMR
2222	Aires de stationnement dédiées aux voitures particulières (avec un emplacement réservé PMR bien conçu !)
2223	Box à vélo fermés et protégés
2224	Salles d'attente et non simples abris contre les intempéries
2225	Indications claires et visibles sur les horaires des lignes TC, l'heure du prochain passage, etc.
2226	Distributeur automatique de titres de transport
2227	Éclairage, vidéosurveillance, etc.
2228	Emplacements des points d'interconnexion secondaires dans le Grand sud :
22281	En lieu et place des P+R existants (Tavernolles, Uriage, gare de Gières, etc.)
22282	En reconsidérant certains d'entre eux selon leur efficacité (Chantefeuille par exemple)
22283	En aménageant de façon pérenne les « P+R spontanés » du rond-point Muzet (Vizille), Condillac-Université (campus), Claix Pont-Rouge, et autres sites (Prisme, Pont-Rouge, Brié...)
22284	Par création d'équipements proches de localités ou nœuds de communication qui en sont dépourvus
223	LES AXES STRUCTURANTS
2231	Prévoir des voies réservées TC et voitures partagées en tout ou partie des itinéraires A 51 et RN85, avec correspondances TC, vélo aux sorties, et accès piétons
2232	Prévoir des créneaux de dépassement pour TC et voitures partagées dans les combes d'Eybens et de Gières
2233	Mettre à l'étude : transport par câble dans ou par-dessus la combe de Gières
2234	Mettre à l'étude des solutions innovantes, adaptées à la situation que connaît l'itinéraire Claix Pont Rouge <> Claix - Seyssins Pré Nouvel - Seyssins Le Prisme via le col de Comboire
2235	Aménager des pistes cyclables (et non de simples bandes cyclables) : autoroute à vélo entre Vif, Vizille et Pont de Claix puis Grenoble ; Vizille-Eybens & Vizille-Gières en sens montant et descendant.
2236	Limiter le risque de collision (piétons, chiens) ou d'obstacles (véhicules à l'arrêt) par une implantation et une signalétique appropriées
231	RENFORCER L'EFFICACITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN
2311	Une efficacité renforcée pour le ferroviaire
23111	Circulations plus fréquentes quelle que soit la période (scolaire ou pas)
23112	Horaires respectés (et surtout pas de trains annulés au dernier moment !)
23113	Trains modernes, qui donnent envie de les emprunter, accessibles à tous et notamment aux PMR
23114	Gares disposant d'un minimum de confort pour l'attente, avec des informations sur les autres modes de transports et non pas seulement ferroviaire
23115	Harmonisation tarifaire avec les autres TC (tarif unique aligné sur TAG)
2312	Une efficacité renforcée pour les bus et les cars
23121	Offre unifiée quels que soient les opérateurs : horaires coordonnés et simplifiés, tarifs homogénéisés
23122	« Traitement » des arrêts de bus avec affichage des horaires lisible en toutes circonstances (caractères plus grands, panneaux lumineux) ; confort minimum pour les temps d'attente (éclairage, sièges, intempéries)
23123	Sécurisation des arrêts de bus en zone rurale : protéger les montées/descentes lorsqu'elles sont en pleine circulation
23124	Garantir la ponctualité et la rapidité des parcours aux heures de pointe en mettant à disposition des bus des voies (portions de voies, créneaux de dépassement...) réservées TC sur A51, RN 85, combes d'Eybens et Gières
23125	Dimensionner les véhicules et moduler les cadencements en fonction des besoins et de leur environnement lorsque mise en évidence de nuisances objectives (rues étroites dans les villages, par exemple)
2313	Desservir le territoire par les TC : organisation du rabattement, premier et dernier kilomètre
23131	Améliorer l'information sur les conditions d'accès aux dispositifs Flexo et transports scolaires
23132	Travailler avec les communes pour proposer des offres TC répondant aux besoins et en faire la promotion localement
23133	Promouvoir à cette même échelle du territoire les réflexes de partage et de solidarité à l'instar de réseaux de voisins qui s'organisent entre eux et permettent notamment de faciliter les déplacements locaux des personnes âgées

232	CRÉDIBILISER ET VALORISER LES MODES ALTERNATIFS		
2321	Les ruptures de charge et le facteur temps :		
23211	Mettre en ligne un calculateur comparatif de trajets tous modes comme il en existe auprès d'opérateurs dans certaines grandes villes (la RATP en région parisienne, par exemple).		
2322	La garantie-retour « Plan B »		
23221	Mise en œuvre d'un dispositif de « garantie-retour » comprenant notamment des bornes interactives dans les points d'interconnexion		
2323	L'information, la communication :		
23231	Améliorer la coordination entre les opérateurs du transport		
23232	Prévoir un système d'information partagé, obligatoirement multimodal		
23233	Site internet de covoiturage consacré au moins en partie à la mobilité des petits trajets du quotidien		
23234	Simplification des brochures, fiches horaires et autres affiches d'information, plus lisibles		
	Campagne de communication mettant en avant les avantages procurés par les différents modes		
2324	Humaniser la mobilité du quotidien		
	Intégrer une dimension humaine au schéma de mobilité sous les formes indicatives suivantes :		
23242	Personnel dédié à l'information des voyageurs tous modes		
23243	Gardiennage des aires de stationnement et équipements		
23244	Inciter au sein ou à proximité immédiate des points nodaux majeurs l'installation d'activités connexes telles que kiosque à journaux, location de vélos, vente à emporter, etc.		
2325	Conditions essentielles de réussites des modes alternatifs		
	À pied :		
23251	Créer et sécuriser les itinéraires : franchissements de l'autoroute A51 pour accéder aux nœuds intermodaux, trottoirs suffisamment larges, escaliers et marches évitées, accotements stabilisés, franchissements signalés		
23252	Signaler les « chemins de traverse » qui permettent d'éviter la circulation routière		
23253	Renforcer la pratique du pédibus (campagne de communication dans les communes, en milieu scolaire)		
	À vélo :		
23254	Prendre en compte systématiquement le mode cycliste lors d'un réaménagement routier		
23255	Sécuriser les itinéraires, y compris pour le franchissement des giratoires		
23256	Établir une continuité effective des itinéraires vélos principaux (axes structurants)		
23257	Étendre la possibilité d'embarquer les vélos dans les TC (aux heures de pointe notamment)		
23258	Installer des box à vélo dans les points d'interconnexion (fermés, éclairés, antivols, etc.)		
23259	Disséminer des box à vélo dans l'agglomération, en nombre suffisant		
23260	Prévoir un local à vélo lors de chaque aménagement / réaménagement de locaux professionnels, commerciaux, équipements de loisirs, etc.		
23261	Encourager l'organisation de sorties à vélo (milieu scolaire) et plus largement :		
23262	Campagne de promotion du vélo (avantages, code de bonne conduite, campagnes de sécurité), et soutien à l'acquisition notamment de Vélos à Assistance Électrique (VAE)		
	En covoiturage :		
23263	Simplifier l'offre internet ; inclure une promotion des trajets du quotidien		
23264	Appli nomade de mise en relation conducteur-voyageur s'inspirant de l'expérimentation SEMITAG		
23265	Campagne d'information dans les communes pour constituer des « communautés locales » (covoiturage et auto-stops)		
23266	Mise en œuvre d'une « garantie retour » s'inspirant des « bornes taxi », qui trouverait sa place dans les espaces multimodaux (équipements interactifs d'information / mise en relation avec TC et covoiturage)		
23267	Étudier un système de récompense des adeptes du covoiturage s'inspirant de l'expérimentation SEMITAG		
23268	Rétablir la tarification des P+R au véhicule, ce qui permettrait à l'ensemble des passagers de bénéficier d'un accès aux TC à coût réduit		
	En auto-stop :		
23269	Sécuriser et signaler les points d'arrêts, y compris les arrêts de bus, pour permettre l'arrêt des véhicules (ces points d'arrêts doivent être éclairés)		
23270	Étudier un principe de reconnaissance mutuelle « conducteurs volontaires » et « auto-stoppeurs » pour aider à la mise en confiance et à terme « faire communauté »		
	En transports en commun :		
23271	PMR : prise en compte obligatoire et systématique tout au long du parcours : P+R (places réservées, rampes d'accès, éclairage), abribus (bien dimensionnés, accessibles en fauteuil), trains et cars (quais à niveau ou dispositifs de levage)		
23272	Poursuivre le renouvellement de la flotte avec des véhicules peu polluants (bus électriques, gaz naturel pour véhicules)		
23273	Poursuivre et étendre le transport à la demande, à l'appui d'une information régulière par des canaux d'information locaux (échelle communale)		

ANNEXE 1

ANNEXE 1 - LA MOBILITÉ TELLE QUE NOUS L'AVONS OBSERVÉE

La session d'investigation du samedi 5 novembre a été consacrée aux observations *in situ*. Les citoyens se sont répartis en plusieurs ateliers qui ont exploré simultanément les conditions d'un recours à l'intermodalité à partir de Vif ainsi que de Vizille, la pratique du vélo sur route autour des Vaulnaveys, et enfin la recherche d'informations sur le covoiturage et autres formes de mobilité alternatives à « l'autosolisme » via internet. En témoignent les observations suivantes.

ATELIER 1

OBSERVATION DE L'INTERCONNEXION DES MODES DE DÉPLACEMENTS – VIZILLE

L'objectif de cet atelier visait à observer *in situ* les conditions de connexions intermodales (interconnexions) à Vizille. Les accès piétons, vélo, transports en commun et covoiturage, les conditions de stationnement et les équipements annexes ont donc fait l'objet d'une investigation menée sur place par les panélistes, qui ont par la suite confronté leurs observations.

Les participants ont visité les sites suivants :

- Gare routière et parking relais de Chantefeuille (prolongé jusqu'au collège des Mattons),
- Rond-point Muzet,
- Place du château.

Gare routière et parking relais de Chantefeuille

Il s'agit d'un site qui cumule les fonctions de gare routière et parking relais, et dont l'équipement se poursuit.

Accès, signalétique, équipements :

Les piétons, vélos, voitures et cars y ont accès.

Le site est éloigné de 500 m de la place du Château (donc relativement éloigné à pied, voir plus bas).

Aucune barrière ne ferme le site. C'est un point positif, puisque cet accès libre permet de récupérer sa voiture quelles que soient les circonstances (de retour d'un spectacle nocturne par exemple).

Un distributeur automatique de tickets est en cours d'installation, ce qui est important même s'il est toujours possible d'acheter un titre de transport à bord des bus (à un prix supérieur néanmoins).

L'affichage des n° des lignes de bus n'est pas clairement visible sur les abribus (il l'est évidemment à l'avant des bus), ce qui implique d'attendre l'arrivée du bus pour se rendre au bon endroit.

Les indications horaires sont portées sur un tableau dont l'impression et la taille des caractères exigent une excellente vue. Par mauvaises conditions, ce doit être encore pire (nous l'avons constaté à chaque arrêt de bus). Bref, ces tableaux sont compliqués et pas facile à lire.

Le totem signalant l'entrée du site est placé juste après l'entrée, un peu masqué par les frondaisons d'un grand arbre ; il devrait

être implanté avant pour éviter que les automobilistes le dépassent par mégarde (et disposer d'une présignalisation). Le totem pour le vélo n'est pas non plus bien placé.

Ce sont encore les anciens panneaux Transisère (alors que c'est la TAG qui gère le site).

Le garage à vélo ne dispose que d'un rack de fixation au sol et d'un abri simple (toit en polycarbonate) : par suite de vandalisme / vol, il n'est guère utilisé.

Toutes les lignes de bus traversant ou au départ de Vizille n'y accèdent pas. Cette gare routière n'est donc qu'un site d'interconnexion partiel (on rappelle la distance de 500 m avec la place du Château).

Il serait souhaitable d'avoir une meilleure fréquence de passage des bus, et notamment que les horaires de correspondance entre les différentes lignes (et parfois différents opérateurs ?) soit plus efficient.

[Collège des Mattons : pas d'abris bus, signalisation défaillante, un malheureux rack à vélo de 6 arceaux à l'intérieur de l'enceinte du collège].

Rond-point Muzet

Ce site, qui est un rond-point routier en périphérie immédiate de Vizille et contigu d'une zone commerciale est en lien avec le premier. Il est stratégique en ce qu'il connaît une grosse fréquentation, laquelle induit de fréquents encombrements (heures de pointe en semaine et en saison de ski).

C'est un carrefour dangereux : les véhicules qui cherchent à sortir de Vizille doivent forcer le passage dans un flux déboulant d'une 2x2 voies. Il est difficilement franchissable et comporte des risques à pied, à vélo et même à moto pour ces raisons.

Or le réseau cyclable qui vient de Grenoble s'interrompt là : comment faire pour traverser ou contourner ?

Le covoiturage s'y est organisé spontanément : sur une partie du terre-plein latéral (danger donc), mais aussi sur les places de parking des commerces à tel point qu'un panneau l'interdit (devant la boulangerie). Or, s'il doit exister un site de covoiturage à Vizille, c'est avant tout ici.

Il s'agit d'un point noir et pourtant stratégique, où les solutions imaginées ont toutes été abandonnées (bretelle d'évitement par exemple) ou difficiles à mettre en œuvre (inondations) ; mais ça reste à faire.

Place du château

Ancienne gare routière jusqu'au déplacement à Chantefeuille, la place du château voit 2 lignes de bus s'y arrêter.

Des navettes ViziBus s'y arrêtaient auparavant, mais le service a été réduit aux scolaires (vers le lycée et le collège des Mattons) faute de fréquentation autre.

Les indications horaires sont très difficiles à lire (caractères de petite taille).

Il n'y a pas d'abri bus pour se protéger des intempéries, pas de bancs pour se reposer, et trois arceaux à vélo masqué par le taxi en attente...

Les correspondances (entre la 3 000 et la 69) sont assurées en général par les conducteurs qui attendent en cas de retard.

Plus généralement à Vizille, l'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite) est en amélioration, même si l'étréitesse de la traversée sous tunnel est patente.

Une amélioration du réseau cyclable est également en projet.

L'interconnexion des modes voitures/TC et covoiturage pose cependant problème en raison de l'éloignement relatif des 3 sites Chantefeuille, Muzet et Château.

Enfin, les arrêts de bus de la route d'Uriage entre Vizille et Vaulnaveys sont particulièrement dangereux, faute d'accotements suffisamment larges. L'arrêt des bus se fait en pleine voie sur une route circulée.

ATELIER 2

OBSERVATION DE L'INTERCONNEXION DES MODES DE DÉPLACEMENTS – VIF

L'objectif de cet atelier visait à observer in situ les conditions de connexions intermodales (interconnexions) à Vif.

Les accès piétons, vélo, transports en commun et covoiturage, les conditions de stationnement et les équipements connexes ont donc fait l'objet d'une investigation menée sur place par les panélistes, qui ont par la suite confronté leurs observations. Un regard attentif a été porté sur l'accessibilité PMR.

Les participants ont visité les sites suivants :

- Gare SNCF,
- Parking relais (P+R) de La Valonne,
- Collège de La Valonne,
- Centre-ville.

Nous nous sommes vite rendu compte que nous étions dans un cas de figure où on a tout pour faire une plate-forme multimodale mais il y a plein de choses qui ne vont pas : il y a donc largement de quoi progresser.

Gare de Vif :

Éloignée du centre-ville, aucune navette pour s'y rendre ou pour gagner un arrêt de bus ou même le P+R.

Pas d'éclairage, peu accessible, nombre de places de stationnement restreint.

Présence de box à vélos, mais contigus à une place de stationnement PMR : si une voiture est garée, il est impossible d'entrer ou de sortir un vélo du box.

Aucune signalisation autre que SNCF sur place, aucune information sur ce qui se passe au P+R de La Valonne (arrêt ligne 17 notamment) : un voyageur arrivant en gare de Vif n'a aucun moyen de savoir comment continuer son périple TC.

Il existe un abri contre les intempéries situé sur le quai de la gare, une personne en fauteuil ne peut y entrer qu'au prix de plusieurs manœuvres.

La traversée des voies SNCF est laborieuse pour les PMR en fauteuil (en cause le revêtement en synthétique du passage à niveau); de toute manière, les trains ne sont pas accessibles (les quais ne sont pas à niveau).

➔ **Une gare qui présente des atouts qui ne sont absolument pas mis en valeur.**

Centre-ville et collège

Le centre de Vif paraît bien desservi ; les deux lignes de bus montrent un cadencement convenable ; rien à ajouter concernant le collège (arrêt de bus).

Parking relais de La Valonne

L'équipement est récent, mais les places de stationnement et l'accès PMR laissent à désirer : une fois le véhicule stationné, l'accès à la rampe PMR est impossible.

Le P+R dispose d'un abri bus.

Un unique éclairage est situé à proximité de la rampe PMR, mais rien plus loin ; or le P+R est tout en longueur.

L'information sur les horaires TAG et Transisère est claire, mais alors que la gare SNCF est située sur le plan affiché, aucun moyen de connexion n'est proposé pour s'y rendre.

Pas de distributeur automatique de tickets, pas de promotion particulière de TAG&Pass.

Voitures partagées : il y a matière à faire quelque chose, mais rien n'est en place pour le moment.

En conclusion, Vif a tous les atouts pour faire du multimodal, mais tout reste à faire.

ATELIER 3

PARCOURS VÉLO – VAULNAVEYS

L'objectif de cet atelier visait à permettre de prendre conscience des atouts et difficultés propres à ce mode de déplacement en suivant un parcours sur route (itinéraire de 10 km autour des Vaulnaveys). À noter que des vélos à assistance électrique ont été mis à notre disposition par l'association VIVRA Vélo.

Tout d'abord, les participants s'accordent à considérer que l'assistance électrique est idéale pour ce parcours un peu vallonné, puisque l'on n'a pas à forcer sur les pédales.

La progression est donc facile et agréable.

Cet itinéraire a permis de comparer deux types de parcours :

➔ **Un parcours constitué de petites distances** entre les bourgs, les commerces, l'école, etc., qui emprunte le réseau secondaire, sur lequel les vitesses sont limitées et les véhicules motorisés tenus de s'y astreindre. À chaque fois que nous avons croisé une voiture, celle-ci a ralenti, nous a laissé de la place. Les problèmes que nous avons rencontrés ne proviennent donc pas d'une difficulté de cohabiter entre usagers, mais plutôt de l'état du revêtement ou de la présence de gravillons, de châtaignes (c'est de saison...), etc. En conclusion, la densité du réseau secondaire montre beaucoup de potentiel, à ceci près que les routes ne sont pas vraiment aménagées dans ce sens, y compris dans l'objectif d'encourager la pratique du vélo auprès des jeunes, pour se rendre au collège ou au lycée par exemple. Il faudrait donc mieux entretenir certaines portions de routes et sécuriser les carrefours.

➔ **Un parcours péri ou même interurbain**, jusqu'à la cuvette grenobloise. Les distances sont plus grandes, les cyclistes qui l'empruntent roulent plus vite, et c'est là que les problèmes commencent. De ce que nous avons constaté ou avons connaissance, il manque une signalisation adaptée indiquant les directions à prendre et les distances à parcourir. Plusieurs gros problèmes de discontinuité d'itinéraires persistent (la piste cyclable s'arrête tout à coup et plus rien derrière); certains itinéraires ne sont pas évidents (traversée obligatoire de la zone commerciale de Comboire, tunnel du Point-Rouge peu agréable la nuit...) et, surtout, les accès principaux à Grenoble depuis le Grand Sud dégagent une impression d'insécurité routière que confirment régulièrement les accidents. Les combes d'Eybens et de Gières, tout particulièrement, nous paraissent présenter un risque routier important qui fait vraiment peur vu la proximité des voitures et leur vitesse de circulation.

Pour ces parcours, il faut vraiment prévoir une séparation des flux à la montée comme à la descente, et sécuriser les intersections et autres « points noirs ».

La pratique du vélo interpelle un autre sujet : celui du stationnement et du risque de vol. Si l'on considère que deux options s'offrent au cycliste (parcours en TC jusqu'à l'agglomération puis emprunt / location d'un vélo Métromobilité, ou bien parcours total à vélo), la seconde implique impérativement une sécurisation des points de stationnement en ville, a fortiori pour les détenteurs de vélos, électriques ou pas et dont la valeur n'est pas négligeable. La plupart des lieux de travail ou autres (commerces, loisirs...) ne sont pas équipés pour les mettre à l'abri; il faudrait donc disséminer dans la ville des équipements de stationnement vraiment sécurisés.

En conclusion, et malgré ce regard critique porté sur les conditions d'une pratique optimale, nous faisons collectivement le constat que le vélo, a fortiori à assistance électrique, est un excellent moyen de se déplacer même par temps froid-humide. Il faudrait donc en encourager l'usage, à condition d'améliorer les questions de sécurité en circulation et au stationnement. Ce sont à notre avis des conditions de réussite « non négociables ».

ATELIER 4 (EN SALLE)

NOUVELLES MOBILITÉS

Nous nous sommes attachés à explorer les sites internet existants afin de découvrir quel est le niveau d'offre pour réaliser un parcours alternatif à la voiture, en nous appuyant sur un exemple précis : l'itinéraire Saint-Martin de la Cluze-Meylan que fait régulièrement l'une d'entre nous pour son travail.

Tout d'abord, il faut reconnaître que l'on trouve beaucoup d'informations sur internet. En effet, nous avons eu accès à un bon niveau d'information sur les TC grâce notamment au site Métromobilité. Mais le lien avec la SNCF se fait mal voire pas du tout (c'est réciproque), comme si ces opérateurs avaient du mal à se parler ou du moins à faire la promotion des actions portées par l'autre. On serait en droit d'attendre une meilleure coordination entre des institutions dont le déplacement des gens est la fonction première.

Cette optimisation des sites existants concerne également le covoiturage. Plusieurs sites s'y consacrent, mais force est de reconnaître qu'on a du mal à trouver une offre vraiment diversifiée, ou d'un niveau suffisamment précis pour les déplacements du quotidien. Il y aurait certainement avantage à rassembler cette offre, ce qu'apparemment se propose de faire CovoitOura; il faudra le vérifier.

Pour conclure, nous faisons le constat que l'information est abondante, mais que celle-ci ne crée pas forcément d'incitation à l'usage ni de désir de passage à l'acte faute peut-être d'y trouver facilement la réponse à nos besoins.

Enfin, nous nous sommes penchés sur le plan antipollution de Grenoble. Indiscutablement, sa mise en œuvre imposera des obligations et autres restrictions de circulation qui forceront les usagers à découvrir d'autres moyens de se déplacer. Encore faut-il que ceux-ci existent ou qu'ils se mettent en place rapidement, afin de ne pas décourager celles et ceux qui sont prêts à faire le pas en laissant leur voiture au garage.



ANNEXE 2

ANNEXE 2 - MISE EN PERSPECTIVE AVEC LES OPTIONS ET HYPOTHÈSES DU SCÉNARIO DE MOBILITÉ

Nous reproduisons ici les principaux enseignements de la présentation qui nous a été faite par le SMTC.

Les principes généraux qui gouvernent la réflexion du SMTC et de ses partenaires reposent sur un cadre logique que l'on pourrait résumer comme suit : lutter contre la saturation du réseau routier implique d'augmenter le niveau de fréquentation des transports collectifs tout en encourageant la pratique des mobilités actives (vélo et marche à pied) et partagées (covoiturage et auto-stop). Cela répond tant aux enjeux de santé publique (lutte contre la pollution atmosphérique notamment) que d'équité économique (la voiture coûte cher) et sociale (besoins des populations non motorisées). Il faudrait cependant s'assurer que cette politique n'aura pas un impact négatif sur les accidents du travail (lors des trajets, piétons, rollers, vélos etc. domicile-travail).

LES OBJECTIFS QUI EN DÉCOULENT SONT DÈS LORS LES SUIVANTS :

- Hiérarchiser l'offre de transports collectifs afin de répondre à la diversité des besoins.
- Organiser le rabattement vers les lignes de transports collectifs structurantes, à pied, en vélo, en véhicules partagés ou non.
- Intégrer aux infrastructures les aménagements indispensables aux mobilités actives (vélo, marche à pied) et partagées pour en favoriser l'usage sécurisé.
- Expérimenter de nouveaux services de mobilité afin d'en tester la pertinence sur certains axes et portions du territoire.

LES ORIENTATIONS SUIVANTES PROPOSENT D'OPTIMISER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN QUATRE NIVEAUX :

- Des liaisons TC rapides (en heure de pointe toutes les 30 min) qui s'appuient sur les TER (accès rapide et efficace à la gare de Grenoble depuis Vif et Jarrie / Vizille) complétés de cars aux temps de parcours réduit et desservant peu de points d'arrêts.
- Des lignes TC fortes (en heure de pointe toutes les 10-15 minutes) – Ossature des secteurs Est (Vizille) et Ouest (Vif), lisibles et rectilignes, elles offrent de nombreuses connexions au réseau structurant de la métropole (tramway et Chrono).
- Des lignes TC Flexo renforcées (aux fréquences et offres variables, mais renforcée aux heures de pointe) avec deux itinéraires étudiés par les combes d'Eybens et Uriage / Gières, qui permettent une desserte locale et un rabattement sur les liaisons rapides et fortes.

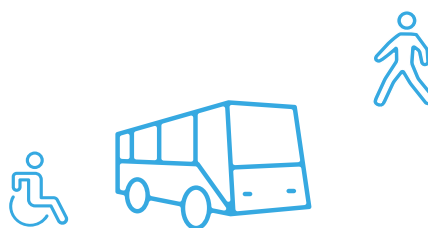
- Une desserte de proximité ou répondant à des besoins spécifiques : autres lignes Flexo et transports à la demande, navettes, itinéraires piétons et vélo depuis les points intermodaux vers les centres des communes, etc.

À CE SCHÉMA TC SERAIENT ARTICULÉS :

- Une offre en « nouvelles mobilités » reposant sur un développement de l'auto-stop organisé, une expérimentation de covoiturage intégré à l'offre de transport en commun, une incitation générale au covoiturage.
- Un schéma cyclable constitué également d'un réseau structurant et d'un réseau secondaire avec recherche de continuité et de cohérence.

ENFIN, SERAIENT IDENTIFIÉS ET ÉQUIPÉS SUR LE TERRITOIRE DU GRAND SUD MÉTROPOLITAIN DES POINTS DE CONNEXION INTERMODAUX REGROUPANT SUR UN MÊME SITE :

- Un parking voiture.
- Les arrêts TC nécessaires.
- Un point d'échange « voiture partagée ».
- Une consigne à vélo.
- Un équipement abrité de billetterie, d'information et d'attente.



ANNEXE 3

ANNEXE 3 - LA MOBILITÉ TELLE QUE NOUS PENSONS LA CONNAÎTRE, LA RESENTONS, LA DÉSIRONS...

Ici, nous reproduisons ci-dessous, pour information, les résultats de notre premier brainstorming du 15 octobre 2016. Ces propositions ont pu fortement évoluer par la suite...

Enjeux d'organisation

- Augmenter les fréquences TER entre Grenoble et Monestier.
- Encourager la pratique du télétravail (ce qui implique d'améliorer le débit des liaisons internet).
- Possibilité de charger les vélos dans les TC aux heures de pointe.
- Il faut prolonger la ligne E jusqu'à Pont-de-Claix : ça enlèverait du trafic routier.
- À quand un tram-train jusqu'à Vizille ?
- Il y a beaucoup de places libres dans les voitures, mais comment les remplir ?
- Auto-Stop organisé (plus souple que le covoiturage) : arrêts aménagés et sécurisés, appli mobile passager-conducteur.
- Rendre le covoiturage plus dynamique par le recours à une plateforme efficace, internet (et téléphonique pour ceux qui n'ont pas recours à internet).
- Comment récompenser « ceux qui partagent leur véhicule » ?

Tarifification des transports en commun

- Personnes en difficultés, villages reculés : face à la diversité des tarifs se pose une question d'équité : à Nice ou Perpignan, le ticket coûte environ 1 euro le trajet quelle que soit la destination.
- Tarifification au km ! Car pas normal que le prix du ticket soit identique quelle que soit la destination.
- Rabattement des sites isolés vers les TC : pourquoi pas des navettes (électriques) gratuites ?
- Tarifification selon les revenus : gratuit pour les faibles revenus, les PMR et leurs accompagnants.
- Dans de nombreuses entreprises, les salariés bénéficient d'une prise en charge partielle du coût du TC. Et pour les non-salariés ? C'est inéquitable.
- Baisser les prix aux heures de pointe.
- Revenir au principe de P+R gratuits avec tickets TC.
- Ouvrir le réseau à la concurrence pour tirer les prix vers le bas (et augmenter les performances).
- Gratuité totale des TC. Après tout, les recettes de billetterie ne couvrent qu'une petite part des coûts du TC. Oui mais : la gratuité ne dévalorise-t-elle pas ?
- Bref, nous ne sommes pas tous d'accord.

Prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

- Les PMR ne sont pas que des « handicapés en fauteuil » : nous sommes des parents avec poussettes, des personnes âgées, nous nous déplaçons parfois avec des béquilles, etc.
- Le mobilier urbain, les potelets anti-stationnement, la signalisation sont bien souvent mal adaptés à notre situation. Revoir leur implantation.
- Améliorer l'accessibilité des bus. Et faire en sorte que ça fonctionne lorsque l'équipement est prévu !

Information, formation

- Information (horaires) parfois illisible aux arrêts TC. Caractères plus grands !
- Difficiles de s'y retrouver entre opérateurs (TAG, Transisère), horaires en semaine, le week-end, pendant les vacances scolaires, etc. Coordonner et optimiser tout ce bazar !
- Réfléchir à une formation à la multimodalité (choix des itinéraires, des modes de transports les plus optimaux) car pas évident.
- Campagne de communication et d'information sur le covoiturage et l'auto-stop organisé.
- Mise en lien et communication via les sites des mairies.
- Multiplication des sites de covoiturage contre-productif car dilue l'offre : harmoniser les pratiques.
- Ne pas oublier que le covoiturage est une solution pour des horaires stables.
- Fusionner les systèmes d'information tarification-réservation-correspondances.

Sécurité

- C'est paradoxal : quasiment tous les modes alternatifs à la voiture paraissent souffrir d'un déficit de sécurité comparé à la voiture.
- Insécurité réelle ou impression d'insécurité ? Cela revient au même puisque c'est dissuasif.
- Insécurité et / ou incivilité des voyageurs dans les tramways mal fréquentés.
- Parfois des chauffeurs de bus mal dégrossis !
- Piétons sur les routes, vélos mal équipés et peu visibles : séparer les voiries !
- Stationnement des vélos non sécurisés.
- Sécuriser les arrêts d'auto-stop, car invisibles la nuit ou mal placés pour s'arrêter.
- Sécurité des montées et descentes des bus.

- Sécuriser les itinéraires piétons.
- Sécuriser les itinéraires cyclables Vizille-Gières et Tavernolles-Eybens à la descente.
- Véloroutes : pas de piétons, pas de chiens même tenus en laisse, pas de voitures garées, pas de bus !
- Doubler les glissières de sécurité pour protéger les 2 roues motorisées en cas de chute.
- Sorties de boîtes de nuit : information et besoins en navettes pour éviter les accidents.

Enjeux sanitaires

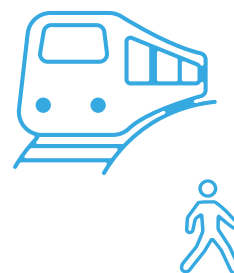
- Tout le monde le sait : la pollution atmosphérique est fortement alimentée par la voiture.
- Oui mais aussi par les vieux bus diesel.
- Il faut donc retirer des routes les vieilles bagnoles, mettre plus d'électrique (bus électriques-trolleys).
- Le problème fondamental est de réduire le trafic automobile. Mais pour le réduire il faut augmenter la part des transports alternatifs et mieux remplir les voitures.

Infrastructures et interconnexions

- Retravailler les pôles d'interconnexion car pas très efficaces. Les prévoir tous modes : voiture, covoiturage, vélo, piétons, car, tramway et demain transport par câble, à proximité des gares TER.
- Davantage de P+R y compris dans les petites villes.
- « Officialiser » les P+R spontanés à l'instar de Condillac-Université, et donc les sécuriser pour les différents modes qui s'y rejoignent.
- Signalisation claire vers les TC, avec un cheminement au sol comme dans certaines collectivités.
- Investir dans les pistes cyclables, mieux que les bandes cyclables car séparées des voitures.
- Voies vertes en continuité et non en pointillé, et prévoir l'entretien de la chaussée.
- Transport par câble sur l'axe Vizille-plateau Matheysin et pour desservir les villages d'altitude.
- Arrêts d'auto-stop, de bus, aires de covoiturage, P+R etc. : un abri contre le vent la pluie la neige, éclairage, vidéosurveillance, distributeur automatique de tickets TC, information lisible svp !
- « Et pourquoi pas une baraque à frites ? ».
- Du wifi partout et notamment dans les TC.
- « Oui mais pas trop, car on ne se parle déjà plus trop ».
« Ben oui, je sais bien... ».
- Bref, ajouter de l'humain, pas que des appli smartphone.

Performances TC

- Améliorer le matériel : choisir un matériel adapté à la région (chauffage l'hiver).
- Navettes de rabattement : des petits véhicules, pas des cars de 50 places !
- Les abribus urbains ne sont pas adaptés car quand on passe 20 min à se geler en attendant le bus, aucune envie de recommencer.
- Améliorer les grands axes mais aussi ceux du sud : Vizille-Gières, Vizille-Eybens, Vizille-Pont de Claix.
- « Il faut fluidifier l'Y grenoblois ». « Et tu fais comment ? ».
- Rapidité des TC : revoir l'Y, et privilégier / prioriser la circulation des bus (sur les voitures particulières).
- Ouvrir le marché TC aux sociétés privées pour plus de performances.
- Horaires TC à revoir : plus flexibles, davantage de bus aux heures de pointe, conserver les mêmes horaires entre périodes scolaires et vacances.





*Nous remercions les élus
du SMTC et de Grenoble-
Alpes Métropole pour la mise
en place du panel citoyen sur
le Schéma de mobilité du
territoire Grand Sud de la
Métropole grenobloise.*

