



Nouvelle édition enrichie du livre blanc des mobilités alternatives à la voiture individuelle

Se déplacer autrement vient de sortir une nouvelle édition de son livre blanc des mobilités alternatives à la voiture individuelle. Il s'agit d'une actualisation de l'édition de 2015 qui élargit la réflexion sur l'ensemble des mobilités alternatives en incluant notamment les transports en commun (bus, tramway, cars, trains) en plus de la marche et du vélo. Avec l'extension du SMMAG (Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise), le périmètre géographique concerné touche désormais les 123 communes.

La nouvelle édition du livre blanc se décline en deux versions :

- **Les 20 préconisations**

La première déclinaison du livre blanc vise à présenter nos 20 préconisations de manière rapide et succincte. Ce format est adapté pour une lecture rapide allant directement à l'essentiel de nos demandes.

- **Le livre blanc complet**

La seconde déclinaison plus longue permet de rentrer plus en détail dans nos demandes et ajoute une analyse sur l'environnement dans lequel les mobilités alternatives sont amenées à se développer. L'ouvrage se compose de quatre grandes parties. La première amène à se questionner sur pourquoi il faut massifier davantage la pratique des mobilités alternatives. La deuxième tâchera d'analyser les freins qui peuvent exister pour faire changer les comportements. La troisième proposera un diagnostic de l'aire grenobloise du point de vue de la marche, du vélo et des transports en commun. Enfin, la dernière partie comprendra nos 20 mesures préconisées pour la période 2025-2035 afin de répondre au mieux aux enjeux actuels.

Dans les deux versions nous avons choisi de présenter ce qui fonctionne et qu'il faut poursuivre, mais aussi ce qui manque et les points à améliorer pour favoriser le report modal.

Un travail collectif

Cette nouvelle édition est le fruit d'un travail collectif réalisé par les commissions « Vélos – Piétons » et « Transports en commun ». Tout au long de l'année, ces commissions proposent des moments d'échanges aux adhérents sur des thématiques diverses dont le but est de contribuer à l'amélioration des réseaux. Par exemple, pour les transports en commun, cela peut être un ajustement des dessertes, une demande de meilleure fréquence, ... Du côté des cyclistes et piétons, on retrouve des demandes sur l'avancement du schéma directeur cyclable, du développement des zones piétonnes, la construction du plaidoyer ...

La construction du livre blanc a également été possible grâce aux sections locales qui ont pu remonter les tops et les flops au niveau des aménagements afin d'obtenir une vision d'ensemble du territoire.





En 10 ans les mobilités ont évolué positivement ...

En 10 ans, de nombreux aspects des mobilités ont évolué positivement sur le territoire. On peut citer par exemple la mise en place du réseau Chronovélo qui offre des pistes cyclables bidirectionnelles sécurisées, la création de M Réso en 2024 qui a permis d'unifier les réseaux de transports de la Métropole, du Grésivaudan et du Pays Voironnais, la mise en place de la limitation à 30 km/h dans les villes de la Métropole, la création de rues aux écoles et places aux enfants, etc.

... mais il reste du chemin à parcourir

Cependant, il reste encore de nombreux projets pour lesquels les usagers ont des attentes fortes. On peut par exemple évoquer les prolongements de lignes de tramway, les dessertes en soirée et le week-end dans certains territoires notamment Grésivaudan et Pays Voironnais, les prolongements des Chronovélo prévus par le schéma directeur cyclable ainsi que la réalisation de plusieurs passerelles, le développement du train en vue du projet de RER métropolitain (SERM), l'intégration tarifaire complète des différents modes de transports (bus, tramways, cars M Réso, trains, Cars Région, lignes Neige et Nature) dans l'aire du SMMAG, l'extension des lignes du réseau de tramway, ... L'ensemble de ces sujets fait l'objet d'un traitement dans les livres blancs.

Réduire la place de la voiture

L'idée des propositions faites au travers du livre blanc n'est pas d'interdire la voiture comme on peut parfois l'entendre mais plutôt de réorganiser l'espace public afin qu'elle prenne moins de place aux autres modes de transport. Les mobilités alternatives présentent de nombreux avantages que ce soit pour les individus, la collectivité ou les commerces.

Pour les individus, le coût d'utilisation des transports en commun (690 € pour un pass annuel) peut être pris en charge à au moins 50% par l'employeur. L'utilisation d'un vélo ne coûte presque plus rien après l'achat de celui-ci ainsi que de quelques accessoires. Pour la marche, il suffit d'une paire de chaussures. En comparaison, le club automobile ROOLE estime à 4992 € le coût d'utilisation d'une voiture à l'année. D'un point de vue santé, le vélo et la marche à pied permettent de pratiquer un exercice physique au quotidien. Enfin ces modes permettent aussi de gagner du temps en évitant d'être coincé dans les embouteillages.

Pour la collectivité, les avantages sont multiples également. Le réaménagement de l'espace public permet de rendre ce dernier plus accessible à toutes et à tous. Les déplacements réalisés à pied, à vélo ou en transports en commun contribuent également à réduire le nombre de voitures en circulation ce qui est bénéfique pour diminuer la pollution de l'air et la congestion routière. Enfin les investissements à réaliser pour développer des pistes cyclables, des voies bus en site propre, des voies de tramway sont nettement inférieurs à des projets routiers.

Pour finir, les commerçants ont tout à gagner avec les piétons, les cyclistes et les usagers des transports en commun. Ces derniers ont plutôt tendance à se rendre dans des commerces de proximité. Une étude réalisée par le CEREMA en 2020 montre que « dans les grandes agglomérations métropolitaines, 64% des clients des petits et moyens commerces de centre-ville



Se déplacer autrement

Dossier de presse

s'y rendent à pied et dans une moindre mesure à vélo, 10% en transports en commun, et seulement 24% en voiture ».

Les mobilités alternatives : une réponse à l'augmentation des prix du carburant

Avec l'augmentation des prix du carburant, le développement des solutions de mobilités alternatives permet de limiter l'impact de cette hausse sur le budget des ménages. De plus, de nombreux dispositifs permettent de réduire le tarif des abonnements de transports que ce soit grâce à la prise en charge d'au moins 50% par l'employeur mais aussi par l'existence de tarifs solidaires pour les personnes ayant de faibles revenus. Le vélo constitue également une alternative peu coûteuse et rapidement rentabilisée. De plus, le SMMAG propose des aides à l'achat d'un vélo qu'il soit neuf ou d'occasion, musculaire ou électrique.

Communiquer autour des alternatives

Un point essentiel pour aider le changement de comportement est le fait de communiquer régulièrement sur l'offre disponible à l'instant T à proximité du lieu de vie et de travail mais aussi à destination des sites de loisirs. Nous avons par exemple la chance d'être entourés de montagnes avec des lignes de cars qui permettent de pratiquer de nombreux sports de plein air en été ou en hiver mais ces lignes ne sont pas toutes référencées sur les plans et peuvent donc paraître invisibles aux usagers.

Des freins à la pratique qui persistent

Les mobilités alternatives souffrent d'un certain nombre de freins limitant leur adoption par de nouveaux usagers. Ces freins sont souvent le résultat d'idées reçues sur ces mobilités. Parmi les freins identifiés régulièrement, on retrouve : le sentiment d'insécurité dans la rue, à vélo ou dans les transports, la crainte du vol notamment de vélo lors des stationnements ainsi que les représentations sociales et culturelles liées aux mobilités alternatives.



Nos 20 préconisations pour les 10 prochaines années

A la suite des élections municipales de 2026, puis du renouvellement du Conseil métropolitain et du Comité syndical du SMMAG, nous souhaitons mettre en avant 20 mesures prioritaires à mettre en place pour continuer le développement des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle. Vous en trouverez la liste ci-dessous, avec neuf mesures concernant les vélos et piétons, sept pour les transports en commun et quatre qui concernent l'ensemble des modes de déplacements.

Cyclistes – piétons

1. Supprimer le trafic de transit dans les quartiers

Agir sur le plan de circulation permet de limiter le trafic de transit dans les quartiers. Le plan de circulation « en marguerite » permet aux véhicules motorisés de desservir un quartier, mais empêche de le traverser.

Une attention particulière doit être apportée aux abords des écoles. Cela peut passer par la mise en place de rues scolaires fermées aux heures d'entrée et sortie, voire de « places aux enfants » comme à Grenoble qui offrent un réaménagement complet de la rue.

Enfin, il est également possible de mettre en place des zones de rencontre ou des zones piétonnes.

2. Étendre le réseau cyclable et créer de nouvelles passerelles

Depuis 2016, le réseau cyclable Chronovélo s'étend dans la métropole. À l'origine, quatre axes étaient prévus mais ces derniers ne sont pas encore entièrement réalisés à ce jour. En 2023, un nouveau schéma directeur cyclable commun à la Métropole et au Grésivaudan a permis d'identifier 10 axes. Ces projets sont très attendus par les cyclistes même si beaucoup sont encore en phase d'étude.

Du côté des passerelles, la Métropole a voté en 2022, un plan en faveur du développement de 15 passerelles pour faciliter les itinéraires. Sur 15 emplacements identifiés comme prioritaires, seulement 4 ont été retenus.

3. Traiter les points noirs pour piétons et cyclistes

Même si le développement du réseau cyclable avance, il reste de nombreux points noirs qui freinent l'adoption des mobilités alternatives. Parmi les plus courants, on retrouve : des trottoirs trop étroits ou encombrés, des pistes cyclables aménagées sur trottoir, des filtres modaux sur des axes cyclables ou à l'entrée des parcs qui filtrent trop, des bandes ou des pistes cyclables trop étroites, des parcours discontinus, un balisage insuffisant des itinéraires, des carrefours dangereux, un manque d'uniformité des priorités dans les intersections, un entretien des itinéraires parfois aléatoire.

4. Stationnement sécurisé et simple des vélos

Stationner son vélo de manière fiable et sécurisée est une nécessité pour les cyclistes. Globalement, l'offre mise en place par la Métropole est assez satisfaisante avec plus de 15 000 arceaux. Mais il est parfois compliqué de stationner à proximité des commerces. Dans de



nombreux endroits, il n'y a que des « pinces - roues » qui ne permettent pas d'accrocher la roue avant et le cadre.

Du côté des consignes, l'offre est variée mais limitée. Plusieurs systèmes de consigne cohabitent dans l'aire du SMMAG mais ne sont pas compatibles entre eux. De plus, un utilisateur abonné à une consigne n'aura accès qu'à celle-ci. Il n'est pas non plus possible de prendre une place en arrivant devant une consigne comme le ferait un automobiliste à l'entrée d'un parking. Enfin, en cas de vol ou de dégradation en consigne, l'usager est responsable de la sécurité de son vélo. Il est dommage que le message commercial de sécurité mis en avant dans la communication ne soit que du marketing.

5. Mettre en application le principe du 50/50 pour le partage de l'espace public

L'espace public est une denrée rare et mise sous tension par les usages qui y cohabitent. Plus une ville est dense, plus l'espace public se retrouve contraint. Aujourd'hui, celui-ci est encore majoritairement orienté vers la voiture avec des rues larges notamment pour inclure le stationnement. Une voiture est stationnée 90% du temps mais occupe 10m². À titre de comparaison, une place voiture permet d'accueillir 10 vélos. Nous préconisons une redistribution de l'espace public avec au moins 50% de l'espace dédié à la vie locale, aux modes actifs et aux transports collectifs.

6. Appliquer les guides autour des aménagements cyclables et piétons

La Métropole possède son propre guide des espaces publics depuis 2017, mais ses principes ne sont pas toujours appliqués lors de la réalisation des nouveaux aménagements. Au niveau national, le CEREMA, la FUB ou encore Rue de l'Avenir proposent également des guides à destination des aménageurs pour favoriser le partage de l'espace public.

7. Communiquer autour des perturbations

Les applications de mobilité se sont démocratisées ces dernières années. Pour la marche et le vélo, elles aident à planifier son itinéraire, à se laisser guider par le GPS, et à être informé des perturbations. Sur ce dernier point, l'Appli M qui est l'application de référence pour les mobilités dans la métropole n'affiche pas l'ensemble des perturbations concernant les piétons et cyclistes alors que les informations sont bien remontées pour les automobilistes.

8. Accentuer les initiatives pour diffuser la culture cycliste

Apprendre à bien faire du vélo est indispensable pour que le vélo soit largement adopté. Le programme « Savoir rouler à vélo » qui concerne les 6-11 ans, est une première pierre vers l'autonomie des enfants. Pour les adultes, plusieurs initiatives sont également proposées notamment, notamment des vélos écoles comme l'Ecole du Vélo de Grenoble (EVG) où Se déplacer autrement est prestataire.

Des actions de sensibilisation auprès des cyclistes actuels sont nécessaires pour un meilleur respect des autres usages, avoir un bon éclairage, s'équiper correctement pour lutter contre le vol.



9. Sanctionner d'abord les infractions mettant en danger piétons et cyclistes

Les incivilités commises envers les piétons par les cyclistes et utilisateurs d'EDPM (engin de déplacement personnel motorisé) sont largement médiatisées depuis 2020. Même si elles sont réelles et inexcusables, les statistiques de la sécurité routière montrent que la quasi-totalité des victimes blessées ou tuées le sont par des véhicules motorisés. Certains comportements des automobilistes ont aussi été normalisés à tort au fil du temps alors qu'il s'agit toujours d'infractions : stationnement sauvage sur le trottoir ou en double file, utilisation du téléphone au volant, oubli du clignotant...

Transports en commun

1. Développer et étendre le réseau ferroviaire, de cars et de bus

Les grands projets d'infrastructures comme le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise (CFAL) ou le Lyon - Turin (ligne d'accès comprise) doivent permettre de réduire durablement les causes d'irrégularité et d'améliorer la capacité des lignes ferroviaires en direction des Alpes.

Au sein des zones urbaines, les lignes de tramway sont les plus attractives et celles qui génèrent le plus de report modal. Pour continuer le développement du réseau, nous souhaitons le prolongement de trois lignes :

- A jusqu'à Sassenage - Les Engenières.
- D jusqu'au Stade Lesdiguières via Grand'Place.
- E jusqu'à Pont-de-Claix Mairie, pour supprimer la rupture de charge à la station Louise Michel qui nuit à l'attractivité et à la fréquentation de cet axe majeur.

Pour être attractifs, les bus ont besoin de voies réservées et de prise en compte aux feux qui leur permettent de réduire les temps de parcours.

2. Améliorer les conditions de déplacements : commande de matériel et informations voyageurs

Le nouveau matériel doit permettre de répondre à une augmentation de la demande croissante. Sur M Réso, cela passe par l'achat de rames de tramway grande capacité ainsi que de bus articulés voir bi-articulés ou des trolleybus pour les lignes plus fréquentées.

Sur le TER, les rames Corail vieillissent et occasionnent de nombreux retards sur le sillon alpin (Valence – Grenoble – Annecy/Genève). Nous demandons à la Région d'investir dans du matériel neuf et capacitaire avec des espaces vélos et des emplacements pour les bagages.

Enfin, l'information voyageur est indispensable : chaque usager de savoir de façon fiable quand passera son prochain transport, les prochains arrêts, les correspondances, ...



3. Transporter les vélos dans les TER et les cars

Pouvoir embarquer son vélo dans le train offre permet de combiner les avantages du vélo sur les courtes distances et les avantages du car ou du train sur des plus longues. La réservation payante et obligatoire mise en place en 2026 sur l'ensemble des lignes TER de la région Auvergne-Rhône-Alpes ne règlera pas les problèmes des trains où le nombre de vélos est important. De plus, le système de réservation possède de nombreuses failles. Pour répondre à la demande il faudrait d'abord offrir du matériel capacitair. Sur la ligne Grenoble - Gap, les rames X73500 ou ATER circulant en unité simple ne peuvent accueillir que 2 vélos !

Sur la majorité des lignes Cars région et M Réso, les cars sont équipés d'emplacements pour les vélos. Cependant, les lignes Neige et Nature n'en sont pas toutes dotées, alors que ce serait utile par rapport aux endroits desservis.

4. Développer l'offre urbaine cars et bus

Nous demandons une extension globale de l'offre en soirée ainsi que le week-end ou de nombreuses lignes Chrono périurbaines ne circulent pas du tout (C9/C12, C10 et C13 qui circule partiellement entre Grenoble et Vizille). Pour que le réseau soit efficace, il faut également veiller aux correspondances avec les autres modes de transport, notamment les TER.

5. Développer l'offre ferroviaire

L'offre ferroviaire régionale ne propose pas un cadencement régulier des lignes TER. La ligne Grenoble - Lyon mériterait d'avoir deux trains par heure en journée, y compris le week-end. Sur beaucoup de lignes périurbaines, les horaires ont des trous de 2 ou 3h en matinée. La ligne Grenoble - Gap a des trous de desserte de plus de trois heures, voire 5h le week-end dans le sens Gap - Grenoble !

Proposer au moins un train par heure toute la journée y compris le week-end pour Valence, Saint Marcellin, Saint André le Gaz et Chambéry est réalisable dès maintenant avec l'infrastructure et le matériel roulant existants.

En dehors des 5 allers-retours quotidiens pour Paris, Grenoble est laissée à l'écart des grandes lignes, obligeant à aller à Lyon Part Dieu, Valence TGV pour prendre des trains Intercités ou TGV, ou à Chambéry ou Chambéry pour se rendre en Italie.

6. Tarification unique, solidaire et billettique simplifiée

La création de M Réso a permis la mise en place d'un tarif unifié pour les déplacements dans l'aire du SMMAG (Grésivaudan, Pays Voironnais, Métropole). Cependant, il existe encore quelques exceptions à cette tarification. En dehors de la Métropole, le titre M Réso ne permet pas de prendre un TER, ni de prendre les Cars région entre la métropole et le voironnais. De, plus le ticket QR Code n'est pas accepté sur les TER.

Les lignes Neige et Nature ont une tarification spécifique bien plus élevée où un aller simple peut aller de 5 à 10€. Une des solutions pour réduire le coût de ces lignes serait de mobiliser voire d'augmenter la taxe de séjour, payée par les touristes se rendant dans les stations desservies. Cela éviterait de faire peser une partie des coûts d'exploitation sur les usagers du territoire qui y payent leurs impôts. De plus, les stations sont les premières bénéficiaires de ces lignes qui contribuent à réduire le nombre de voitures sur leurs parkings, déjà bien saturés.



7. Pôles d'échanges multimodaux (PEM) de qualité

Les correspondances peuvent avoir un effet négatif sur les usagers des transports en commun. Pour réduire leur impact, il est nécessaire d'aménager des PEM de qualité offrant :

- De l'information voyageurs de qualité et en temps réel,
- Des correspondances rapides et confortables,
- Un accès sécurisé à pied et à vélo,
- Des stationnements sécurisés.

Mesures communes à l'ensemble des modes de déplacements

1. Mettre en place le SERM

Le projet de SERM (Service express régionaux métropolitain), aussi appelé RER grenoblois, est une excellente opportunité pour rassembler les autorités organisatrices en une seule instance à l'échelle d'un bassin de vie. Le projet répond à une attente forte des usagers tout en faisant écho aux préconisations vues précédemment : augmentation de l'offre, tarification simplifiée et unifiée, possibilité de choisir son mode de transport sans coût supplémentaire, matériel renouvelé...

2. Promouvoir les modes alternatifs

Les freins liés aux représentations sociales et culturelles sont à prendre en compte : le report modal passe par une évolution de l'image des moyens de transport autres que la voiture. Pour prendre des parts à la voiture, objet de communication publicitaire massif depuis plus d'un demi-siècle, les moyens de transport ne doivent pas être associés à un type d'usager particulier (« les pauvres » ou « les bobos ») ou à un type de pratique restreint (« la balade du dimanche »). De plus la communication doit mettre en avant la complémentarité des modes alternatifs plutôt que de les isoler voire de les opposer.

3. Donner la priorité absolue aux modes de déplacements alternatifs dans les budgets

A l'heure actuelle, la voiture individuelle permet d'aller quasiment partout sans se poser de question. À pied ou à vélo, les discontinuités de parcours, dues à des obstacles naturels comme les rivières ou d'infrastructures comme les autoroutes ou voies ferrées, imposent des détours importants pour les usagers qui peuvent décourager d'emprunter un itinéraire. La fréquence des transports publics est trop souvent insuffisante pour être une alternative à la voiture individuelle. De nombreux secteurs de la région grenobloise, pourtant denses en nombre d'habitants, ne sont pas desservis en journée, soirée ou dimanche. La priorité budgétaire en faveur de ces déplacements à pied, à vélo ou en transport en commun doit être la règle. Des investissements très importants ont pourtant été réalisés récemment pour améliorer les déplacements en voiture (élargissement A480, création de voies de dépassement sur la RD1075 dans le Trièves...). Pour Se déplacer autrement, ces projets d'amélioration des routes doivent être abandonnés et l'ensemble des budgets dévolus aux alternatives !



Se déplacer autrement

Dossier de presse

4. Organiser la concertation entre usagers et aménageurs de manière systématique

L'aménagement de l'espace public est un processus long et coûteux. Quand on refait une rue, c'est pour 30 ans environ. Il est donc important que le réaménagement fasse l'objet d'un large consensus. Pour l'obtenir, il est primordial d'associer toutes les associations aux concertations, dans une optique de complémentarité entre piétons, cyclistes et usagers de transport en commun.

Contacts presse :

- Aurélien Delos, secrétaire de Se déplacer autrement – ADTC
- Emmanuel Colin de Verdière, Co-président de Se déplacer autrement

