LIVRE BLANC

Les mobilités alternatives à la voiture individuelle dans l'aire grenobloise

Nos 20 préconisations

Se déplacer autrement

Édito

Dans la région grenobloise, une politique de développement des alternatives à la voiture individuelle est mise en œuvre depuis plus de 50 ans.

Les premières piétonnisations apparaissent à Grenoble dans les années 1970, le tramway est réintroduit en 1987 puis étendu de 1990 à 2010, les premières pistes cyclables et les voies vertes le long de l'Isère et du Drac sont créées dès les années 1970 et 1980. Dans les années 1980, les premières lignes TER préfigurant le RER sont mises en place entre Rives et Grenoble. Dans les années 1990 apparaissent les premiers ateliers vélo d'auto-réparation (Le P'tit vélo dans la Tête dans la Métropole de Grenoble). Dans les années 2000, des réseaux urbains dans le Voironnais et le Grésivaudan sont créés et le réseau de cars entre la métropole et les zones périurbaines se développe (réseau des lignes express). Au même moment, les premiers PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise) sont élaborés sur la Presqu'île et des politiques de promotion active du vélo apparaissent : challenge « Allons à l'école à vélo », vélo-école, stationnements vélo sécurisés dans les gares.

Ces actions ont permis à la région grenobloise d'être pionnière en France avec une part modale de la voiture la plus basse hors Île-de-France : 53% dans la région grenobloise, 42% dans la métropole et 23% à Grenoble d'après l'Enquête Mobilité (EM) faite en 2019 dans l'ensemble du territoire. Cependant, la marche, le vélo et le transport public sont loin de donner accès à tout le Sud Isère toute la journée. Pour Se déplacer autrement, ces déplacements alternatifs doivent être la priorité pour des enjeux de santé, de pouvoir d'achat et environnementaux (pollution de l'air, bruit, changement climatique).

Parmi les priorités, la marche à pied est souvent oubliée, bien qu'elle représente 30% des déplacements d'après l'EM 2019. L'aménagement de l'espace public en faveur de la marche à pied doit être étendu. La réalisation du réseau Chronovélo de la région grenobloise doit être accélérée. L'extension du réseau de tramway, quasiment arrêtée depuis 2015, doit reprendre. La fréquence des TC doit être améliorée sur toute la semaine et y compris le week-end dans toute la région grenobloise. Sur le train, un premier niveau de RER doit être mis en place avec au minimum un train par heure pour toutes les destinations de 5h à minuit et avec la tarification M Réso. Cela peut être réalisé sans attendre d'importants travaux d'infrastructures !

L'information doit être diffusée de façon plus importante sur Internet et dans les journaux des collectivités. Qui sait aujourd'hui qu'on peut aller en transports en commun de Voiron à Crolles pour 2 € ou qu'on peut faire un déplacement totalement sécurisé à vélo de Saint-Gervais-le Port (dans la communauté de communes de St Marcellin Vercors Isère) au Saut du Moine à Champagnier (dans le sud de Grenoble Alpes Métropole) ?

La concertation avec les habitantes et habitants reste trop souvent insuffisante, voire absente, dans les différents projets mis en œuvre dans le territoire. Elle permet pourtant de profiter de leur expérience et d'améliorer les projets. Il est donc important de pratiquer une vraie concertation en amont.

Emmanuel Colin de Verdière
Co-président de Se déplacer autrement

Nos 20 préconisations pour les10 prochaines années

Piétons - cyclistes

1 Supprimer le trafic de transit dans les quartiers
Page 6

2 Étendre le réseau cyclable et créer de nouvelles passerelles
Page 8

3 Traiter les points noirs pour piétons et cyclistes
Page 10

4 Stationner son vélo simplement et en sécurité
Page 12

5 Mettre en application le principe du 50/50 pour le partage de l'espace public
Page 14

6 Appliquer les guides autour des aménagements cyclables et piétons
Page 15

7 Communiquer autour des perturbations
Page 16

8 Accentuer les initiatives pour diffuser la culture cycliste
Page 18

9 Sanctionner d'abord les infractions mettant en danger piétons et cyclistes
Page 20

Transports en commun

1 Développer et étendre le réseau ferroviaire, de cars et de bus
Page 22

2 Améliorer les conditions de déplacements : commande de matériel et informations voyageurs
Page 23

3 Transporter les vélos dans les TER et les cars
Page 24

4 Développer l'offre urbaine cars et bus
Page 26

5 Développer l'offre ferroviaire
Page 28

6 Tarification unique, solidaire et billettique simplifiée
Page 30

7 Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité
Page 32

Mesures communes à l'ensemble des modes de déplacements

1 Mettre en place le projet de SERM
Page 34

2 Promouvoir les modes alternatifs
Page 36

3 Donner la priorité absolue aux modes de déplacements alternatifs dans les budgets
Page 38

4 Organiser la concertation entre usagers et aménageurs de manière systématique
Page 39

1 Supprimer le trafic de transit dans les quartiers

La circulation apaisée doit être mise en place en développant les plans « marguerite », les zones piétonnes et de rencontre et les rues aux enfants

Plan de circulation en marguerite

Le plan de circulation marguerite est un dispositif qui permet de limiter la circulation de transit. Le transit motorisé est réservé à quelques axes pourvus d'aménagements cyclables séparés.

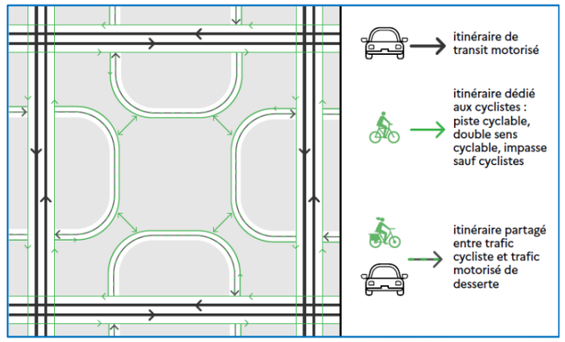


Schéma de plan de circulation en marguerite. CEREMA.

Multiplier les zones piétonnes dans les espaces de centralité de l'aire grenobloise

Pour favoriser la vie locale et l'activité commerciale, le nombre de zones piétonnes pourrait être fortement augmenté dans la majorité des communes possédant un centre-ville animé, comme Moirans, Sassenage, La Buisse, Pontcharra, Rives, Monestier-de-Clermont...

De nombreuses villes disposant déjà d'un espace piétonnier pourraient bénéficier d'une extension de l'aire réservée aux piétons : Voreppe, Tullins, Voiron... Enfin, il est indispensable d'apaiser les artères bordant ces espaces piétons pour les rendre réellement attractifs. C'est le cas notamment à Vif, Voiron, Saint-Égrève...

Zone piétonne dans le centre de Saint-Égrève.

En 2020, le CEREMA a publié une étude qui montre que « dans les grandes agglomérations métropolitaines, 64% des clients des petits et moyens commerces de centre-ville s'y rendent à pied et dans une moindre mesure à vélo, 10% en transports en commun, et seulement 24% en voiture »

Multiplier les vraies zones de rencontre partout dans l'aire grenobloise

Une zone de rencontre est une zone de voirie où l'ensemble des usagers partagent le même espace d'une chaussée où la vitesse est réglementairement limitée à 20 km/h. Le piéton y est prioritaire, devant les cyclistes et les véhicules motorisés.

En pratique, le flux motorisé est censé y être faible pour que l'aménagement fonctionne. Une zone de rencontre se réalise en réaménageant la rue de façade à façade de manière à obtenir une unique chaussée :

- Partagée, sans ségrégation de l'espace (pas de trottoir ni de passages piétons, pas de potelets pour séparer une bande piétonne, etc.),
- À l'aspect non routier par un aménagement qui casse la linéarité de la rue,
- Installation de mobilier urbain : pots de fleurs, bancs, arceaux, etc,
- Utilisation d'un revêtement d'une couleur différente du bitume habituel pour marquer visuellement la singularité de l'espace, voire des pavés,
- Limitation (voire suppression) du stationnement à des zones bien identifiées qui ne constituent pas de gêne pour les usagers ni masquent de visibilité.

Multiplier les rues scolaires

Les rues scolaires sont fermées à la circulation soit de manière permanente soit aux heures de rentrée et sortie scolaire pendant 30 minutes environ. Ces aménagements répondent à des enjeux de sécurité et de santé. Depuis 2019, l'association Respire[1] alarme sur la qualité de l'air aux abords des écoles où les enfants sont les plus vulnérables et l'air pollué a de graves conséquences sur leur santé et leur développement intellectuel et physique.

La rue scolaire aux heures de rentrée et de sortie d'école est une première étape à expérimenter et à élaborer avec tous les usagers.
Les associations Respire[2] et Rue de l'Avenir[3] ont édité chacune un guide pour aider les communes à mettre en place les rues scolaires :

Cela nous ramène au schéma du CEREMA qui résume l'esprit de l'apaisement de la circulation et du développement des modes de déplacement actifs :

La mise en place de « rues scolaires » est le premier pas pour l'aménagement de réelles « rues aux enfants », dont le réaménagement permet d'y instaurer une piétonnisation définitive, du mobilier urbain dédié aux enfants, de la végétalisation… À ce titre, les projets réalisés sur les communes de Grenoble et de Poisat sont exemplaires.

Place aux enfants devant le groupe scolaire Anthoard Berriat. Ici la rue est coupée à la circulation des véhicules motorisés par des barrières. Les artisans et services de secours peuvent toujours passer

1 Écoles. (s. d.). Association Respire, https://respire-asso.org/projets/ecoles/
2 https://respire-asso.org/wp-content/uploads/2025/01/RESPIRE-guide_WEB-page_ADEME.pdf
3 https://www.ruedelavenir.com/?s=guide+rues+scolaires

2 Étendre le réseau cyclable et créer de nouvelles passerelles

Lancé en 2017, le réseau Chronovélo, qui se caractérise par la réalisation d'aménagements cyclables sécurisés et séparés, doit permettre le développement de la pratique du vélo pour tous. Ce réseau s'articulait sur quatre premiers axes (pour 49 km) :

- Fontaine – Grenoble – La Tronche – Meylan,
- Saint-Egrève – Grenoble – Saint-Martin-d'Hères – Campus,
- Grenoble – Échirolles – Pont-de-Claix – Jarrie – Vizille,
- Grenoble – Eybens.

En 2021, moins de la moitié de ce programme était réalisé, soit 22 km. Des « stations services » ont été implantées le long de ces axes pour offrir du repos, un plan (avec notamment les points d'eau à proximité), des outils de réparation et une station de gonflage.

Depuis 2023, le schéma directeur vélo du SMMAG prévoit 10 axes Chronovélo, numérotés ainsi :

Axe	Réalisé	En cours de réalisation	Études lancées ou en cours
1. Sassenage – Fontaine – Grenoble – La Tronche – Meylan – Saint-Ismier – Crolles	• De Fontaine à Grenoble, place Firmin Gautier, • De Grenoble cours Jean Jaurès à Meylan	A Grenoble, de place Firmin Gautier au Cours Berriat	De Meylan à Crolles
2. Saint-Egrève – Grenoble – Saint-Martin-d'Hères – Gare de Gières/Campus – Meylan	De Saint-Egrève à Gare de Gières et au Campus		
3. Grenoble – Échirolles – Pont-de-Claix – Jarrie – Vizille/Varces – Vif	De Grenoble à Champagnier, Saut du Moine	Entrée nord de Varces	De Champagnier, Saut du Moine à Vizille
4. Grenoble – Eybens	De Grenoble Chavant à Clémenceau		
5. « Petite rocade » Presqu'île – Bachelard – Grand'Place – Neyrpic – Campus – Hôpital – Quais de l'Isère	• Le sud de l'avenue Rhin et Danube, • Avenues Edmond Esmonin et de l'Europe, le long de Grand'Place		
6. « Grande rocade » Saint-Martin-le-Vinoux – Fontaine – Seyssins – Échirolles – Eybens – Saint-Martin-d'Hères – Gières – Meylan – La Tronche – Quais de l'Isère	De Échirolles à Poisat		
7. Grenoble – Échirolles, sur le même axe que le tram A	• Le nord de l'avenue Marcellin Berthelot • La traversée de Grand'Place		
8. Seyssinet-Partiset – Grands Boulevards – Grenoble Clémenceau – Saint-Martin d'Hères Gabriel Péri – Gières – Domène - Villard-Bonnot			Entre Domène et Villard-Bonnot
9. Biviers – Montbonnot – Domène			Etude de tout l'axe
10. Crolles – Villard-Bonnot.			Etude de tout l'axe

Ces 10 axes doivent être réalisés pour offrir confort, sécurité et permettre à tous de circuler à vélo. L'entretien de ces axes doit être du même niveau que les voiries (nettoyage des feuilles, viabilité hivernale, entretien régulier) ainsi que sur les voies vertes le long de l'Isère et du Drac. Le réseau Chronovélo de la Métropole et Grésivaudan doit être en interface avec les schémas cyclables des autres intercommunalités.

Réaliser les passerelles cycles / piétons

Le 18 novembre 2022, la Métropole de Grenoble votait la mise en œuvre du plan d'action en faveur de la politique cyclable, avec une priorisation des projets de créations de passerelles. Sur les 15 passerelles identifiées, seules quatre ont été retenues pour renforcer la continuité des itinéraires cyclables structurants (Chronovélo et véloroutes nationales en particulier) :

1. **Une passerelle sur le Drac, entre Claix et Pont de Claix. Les études sont lancées.**

Une concertation a eu lieu, en juin 2025. Des aménagements sont également en cours de réalisation sur le pont Lesdiguières, à proximité.

2. **Une liaison sur l'Isère et la RN481, entre la Presqu'île de Grenoble et Saint-Egrève.**

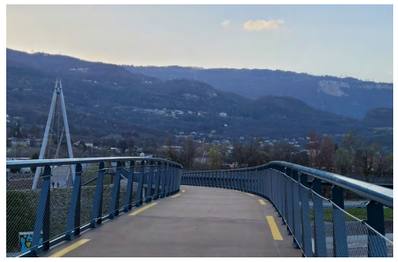
Les études sont en cours pour la passerelle sur l'Isère, mais toujours rien sur la passerelle sur la RN481.

3. **Un passage inférieur sous l'ex-D1091, à Vizille.**

Les études semblent en cours, mais rien de concret n'est connu à ce jour.

4. **Une passerelle sur l'Isère, entre Gières et Meylan, pour relier notamment Inovallée à la gare de Gières.**

Les études de faisabilité et de coûts sont en cours.



La nouvelle passerelle du Rondeau.

La Chronovélo 2 à proximité de la gare de Grenoble.

3 Traiter les points noirs pour piétons et cyclistes

Le réseau vélo de l'aire grenobloise s'améliore au fil du temps, mais il reste des points noirs qui freinent l'utilisation de ce mode de déplacement. Il en va de même pour la marche à pied. Le baromètre vélo de la FUB réalisé en 2025 a mis en avant ces points signalés par les usagers.

Des trottoirs trop étroits

Trottoir trop étroit dans une rue de Voiron.

La largeur minimale d'un trottoir doit être d'au moins 1,40 m. Les trottoirs sont souvent encombrés d'obstacles fixes, de poubelles, voire de véhicules mal stationnés. Même si une personne valide « peut contourner » (c'est-à-dire marcher sur la chaussée des véhicules), c'est impossible notamment pour les personnes à mobilité réduite ainsi que pour les personnes ayant des poussettes.
Lors de certains réaménagement de certaines rues comme l'avenue du Vercors à Fontaine ou l'avenue de Vizille à Grenoble, des zones matérialisées sur la chaussée permettent de sortir les poubelles sans empiéter sur le trottoir ou sur une piste cyclable.

Des filtres modaux qui filtrent trop

L'entrée de cette voie verte à Montbonnot-Saint-Martin, oblige à passer dans le petit espace entre ces deux barrières.

Pour empêcher l'accès des voitures et scooters à des parcs ou à des aménagements cyclables, des filtres modaux sont régulièrement installés. Cependant, ces derniers peuvent être difficiles à passer pour les personnes à mobilité réduite, et impossibles à franchir pour certains types de vélos comme les vélos cargo.

Les pistes cyclables sur trottoir

Sur l'avenue du 8 mail 1945 à Échirolles, la piste cyclable occupe une partie importante du trottoir.

Dans de nombreux endroits, des pistes cyclables placées sur trottoir occasionnent des conflits entre cyclistes et piétons devant cohabiter sur un même espace. De plus, ces aménagements envoient un mauvais signal aux cyclistes en autorisant un comportement normalement interdit. Le code de la route indique que tout cycliste de plus de 8 ans n'a pas le droit de circuler sur un trottoir. Le vélo et les EDPM (Engin de déplacement personnel motorisé) sont malheureusement perçus par de nombreux piétons comme des ennemis plutôt que comme des alliés face aux véhicules motorisés qui restent de très loin le principal danger en ville.

Manque de largeur des bandes et pistes cyclables

A la sortie du Campus, difficile de se croiser pour rejoindre l'Isère.

Au sein de l'aire grenobloise, il reste encore pas mal de bandes cyclables de largeur insuffisante, exposant souvent les cyclistes au risque d'ouverture intempestive de portières.
Beaucoup de pistes offrent une largeur ne permettant pas un croisement confortable entre les usagers.

Des discontinuités de parcours

Le parcours des piétons et cyclistes est souvent coupé par différents obstacles obligeant de grands détours. Certaines coupures sont naturelles comme la traversée des rivières, d'autres sont liées à d'autres infrastructures : autoroutes, voies ferrées, échangeurs… Si les piétons et cyclistes doivent effectuer un long détour, la probabilité qu'ils abandonnent ces solutions augmente.

Un balisage des itinéraires existant mais incomplet

Les itinéraires piétons de Grenoble sont indiqués par des panneaux violets indiquant les directions et le temps de marche vers des points d'intérêts spécifiques. Cette disposition pourrait être reprise dans l'ensemble des communes de l'aire grenobloise. En complément dans les centre-villes, il serait intéressant de faire un maillage piéton entre les différents points d'intérêts proches (musées, marchés, jardins publics, mairies, salles de spectacle…)

Concernant les itinéraires cyclables, l'indication des directions est assez variable. Sur certains secteurs les panneaux verts sont réguliers alors qu'ils manquent clairement à d'autres endroits.
Sur le réseau Chronovélo, le marquage des directions au sol s'efface avec le temps.

- Il vaudrait mieux utiliser un enrobé de couleur spécifique plutôt que des marquages qui ne sont pas forcément connus.
- La logique d'indiquer seulement les « terminus » et une destination intermédiaire ne permet pas de représenter toute la diversité des lieux accessibles sur son parcours.
- Une signalisation verticale régulière avec temps et distance permet de clarifier les itinéraires à emprunter et renforce la logique de réseau.

Sécuriser les traversées des carrefours

L'édition 2025 du baromètre vélo réalisé par la FUB met particulièrement en avant les carrefours dangereux grâce aux signalements des usagers. On retrouve encore de nombreuses intersections où les aménagements s'arrêtent à l'entrée de ces dernières avec des traversées au mieux matérialisées par des pictogrammes vélos au sol.
Pour corriger ce problème, l'idéal serait d'aménager des carrefours à la hollandaise qui évitent les conflits de trajectoire. Grâce à des îlots en amande, les conducteurs de véhicules motorisés sont obligés de ralentir ce qui leur laisse plus de temps pour voir un cycliste en train de traverser. Ce type de carrefour permet également de tourner à droite sans avoir à s'arrêter.

Des priorités claires aux intersections

Sur les pistes cyclables, le système de priorité reste trop souvent variable. Certaines intersections donnent la priorité aux cyclistes par rapport aux voitures, mais d'autres vont les contraindre à céder le passage alors que le passage piéton contigu donne de facto la priorité aux piétons.
Les pistes cyclables attenantes à un passage piéton doivent offrir la priorité sur le trafic routier.

L'entretien des itinéraires

Alors que la route est propre, les traversées piétonnes et cycles sont couvertes de feuilles.

Pour que les itinéraires soient confortables à utiliser, un entretien régulier est nécessaire, notamment dans les périodes automnales et hivernales où les feuilles s'accumulent. Les feuilles et parfois la neige réduisent la largeur de certaines voies vertes, nuisant au confort des usagers et engendrant des conflits entre cyclistes et piétons. On peut également citer les dénivellations causées par des racines ou des travaux. Le nettoyage rapide des bris de verre est important, car des crevaisons fréquentes dissuadent de prendre le vélo.

4 Stationner son vélo simplement et en sécurité

Pouvoir stationner son vélo de manière fiable et sécurisée est un enjeu important pour les cyclistes, que ce soit chez soi, pour se rendre au travail, réaliser des achats, des actes administratifs, se rendre sur des sites de loisirs,… Pour répondre à ces besoins, on retrouve différentes offres sur le territoire.

Améliorer l'offre de stationnement privé

Le SMMAG propose aux particuliers et aux entreprises n'ayant pas de solutions de stationnement en interne ni de consignes à moins de 200 m, l'installation de box fermées et couvertes. Cependant, le délai de mise en œuvre est assez long et peut durer de 4 mois à 1 an en comptant la phase d'étude, de préparation de l'installation, puis les travaux définitifs.

Une Minibox peut accueillir jusqu'à 5 vélos.

Le stationnement sur voirie

Sur le territoire de la métropole on retrouve 15 000[1] arceaux dans les rues. Malgré ce nombre, les résultats du baromètre vélo de la FUB en 2025 montrent qu'il y a encore de fortes attentes des cyclistes en ville et en périphérie en matière de stationnement. Afin d'éviter les conflits d'usage avec les piétons, il est essentiel que les arceaux soient installés sur la voirie et non sur le trottoir. La mise en place d'arceaux sur voirie répond à l'objectif de visibilité de 5 m en amont des passages piétons défini par la loi LOM en 2019.

4 ou 5 arceaux dans la rue permettent d'accueillir 8 à 10 vélos Photo prise aux Pays Bas, Rue de l'Avenir

Un autre point important à prendre en compte serait l'obligation d'installer des arceaux éphémères pour tous les événements (foires, concerts , festivals, ...) au-delà de 500 personnes attendues. Par exemple cela se fait pour la Coupe Icare ou les rencontres Ciné Montagne.

Stationnement et commerces

Le stationnement des cycles dans les zones commerciales ou à proximité de certains commerces est de qualité très variable. Certains magasins bénéficient d'arceaux mais d'autres sont seulement équipés de râteliers aussi appelés « pince-roues » qui offrent un niveau de sécurité insuffisant pour y laisser son vélo. Pour être efficace, un système d'attache des vélos doit permettre d'accrocher le cadre et la roue. Cette mesure est mise en avant par l'article R.113-13 du code de la construction et de l'habitation qui indique qu'un établissement possédant plus de 10 places de stationnement automobiles, doit respecter un nombre minimal d'emplacements obligatoires pour les vélos correspondant à 10% de la capacité du parc de stationnement. L'obligation s'applique jusqu'à un maximum de 100 emplacements.

1 Métropole, G. A. (s. d.). Garer mon vélo. https://www.grenoblealpesmetropole.fr/122-garer-mon-velo.htm

Stationnement en consigne

Au sein de l'aire grenobloise, on retrouve trois systèmes de consigne qui fonctionnent de manière indépendante les uns des autres :

- Les offres MVélo+ gérées par le SMMAG,
- Certains parkings en ouvrage de Grenoble Alpes Métropole,
- Les consignes en gare gérées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes qui nécessitent la possession d'une carte OùRA.

Pour utiliser une consigne, le fonctionnement est à peu près similaire aux trois systèmes :

- La prise d'abonnement se fait principalement en ligne,
- Un abonnement donne accès à une seule consigne.

L'offre régionale en gare se distingue par la proposition d'un abonnement à deux consignes à un tarif avantageux. Cela permet d'avoir un vélo de son domicile à la gare de départ et de récupérer un autre vélo à l'arrivée pour se rendre à son travail par exemple et évite l'emport de son vélo dans le train.

Pour faciliter l'usage des consignes, plusieurs mesures pourraient être adoptées :

- Installer des distributeurs de titre à l'entrée des consignes comme on en retrouve pour les parkings en ouvrage pour les voitures.
- Faciliter l'utilisation de plusieurs consignes sans devoir payer un abonnement plein tarif systématiquement.
- Installer les consignes dans des endroits stratégiques : gares, pôles d'échanges, parkings relais.

Si on sort de l'aire grenobloise, le parking vélo Béraudier situé sous la gare de Lyon Part Dieu accueille tous les cyclistes directement avec leur carte bleue depuis le 1er décembre 2025.
À Dijon par exemple, les consignes DiviaVéloPark fonctionnent avec un abonnement annuel ou mensuel qui donne accès à l'ensemble des consignes pendant la durée d'abonnement choisie.

Prise en compte de tous les vélos

L'offre de stationnement doit également s'adapter aux usages avec la prise en compte des vélos spéciaux comme les longtails, vélos cargo, vélos couchés, … et ne pas se limiter au gabarit classique des vélos traditionnels. Cette prise en compte permettrait de combler le fait que les vélos spéciaux ne sont pas acceptés à bord des trains.

Responsabilité des usagers en cas de vol

En cas de vol ou de dégradation à l'intérieur d'une consigne, l'usager est responsable de la sécurité de son vélo. Les conditions d'utilisation des différents services indiquent que l'usager paye un droit de stationnement et non de gardiennage.

Cela vient contredire le message de sécurité qui est souvent mis en avant par la communication autour des consignes.

Le parking silo Ouest de la Gare de Grenoble peut accueillir 550 vélos.

Consigne gérée par la région en gare de Moirans.

Consigne de type Mvélobox à Murianette.

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

L'espace public, une denrée rare et chère

La principale ressource dont dispose une ville est son espace public. Celui-ci est mis sous tension par les nombreux usages qui y cohabitent, parfois difficilement. Cette cohabitation est plus complexe lorsque la ville est dense, car l'espace y est plus contraint. À moins de démolir de vastes ensembles bâtis anciens, l'espace public n'est pas extensible. Cela doit amener les responsables politiques à choisir entre des options parfois incompatibles.

Il est bon de rappeler que de tous les moyens de transport, la voiture est de loin le plus consommateur d'espace. La mise en place d'une grosse artère de transit automobile sur une avenue empêche le développement de couloirs de bus, de pistes cyclables, de trottoirs larges. De plus, pour viser une certaine fluidité, la voiture a besoin d'espaces larges, de bretelles, de voies de tourne-à-gauche, … qui consomment beaucoup d'espace public et compliquent les traversées piétonnes, notamment pour les enfants, personnes handicapées, personnes âgées, … C'est vrai aussi pour le stationnement. Une voiture stationnée occupe 10 m² d'espace public et est en moyenne stationnée 90 % de son temps. Elle occupe un espace précieux au détriment d'autres besoins : espaces verts, jeux d'enfants, des lieux de convivialité…
Lorsque le trafic automobile occupe la majorité de l'espace public, il complique les autres usages. Cela rend inaudible le discours souvent répété « il ne faut pas opposer les modes ».

Crolles : l'entrée de ville donne le ton, c'est la voiture qui a pensé l'espace urbain de la commune.
Photo Géoportail 2025.

Imposer un ratio maximum d'espace dédié à la voiture

Nous défendons au contraire une priorisation claire : la marche à pied doit être le mode prioritaire dans la conception de l'espace public, puis viennent le vélo et les transports collectifs, et en dernier lieu la voiture (partagée, utilitaire et enfin individuelle). Nous préconisons que lors d'un réaménagement de voirie, 50 % de l'espace public au minimum soit dédié à la vie locale, aux modes actifs et aux transports collectifs, et que la circulation et le stationnement automobiles ne représentent que 50 % maximum.
La loi LAURE de 1996 impose de créer des aménagements cyclables pour toute reprise de voirie en zone agglomérée. Mais trop souvent, le vélo est « oublié » , malgré ses avantages indéniables. La peur de supprimer les stationnements ou un sens de circulation reste très forte, même dans des communes très urbaines. Lors de la rénovation de l'avenue de Paviot à Voiron en 2016, le maintien de places de parking a été préféré à la création d'une piste cyclable.. Pour la sécurité des modes actifs, nous demandons le respect de la loi LAURE.

Faire de la place aux transports en commun et modes actifs, mais pas seulement

L'aménagement d'espaces dédiés aux modes actifs et/ou aux transports collectifs est l'occasion de réfléchir à la vocation même de l'espace public, et d'estimer le bon équilibre entre « circulation » et « vie locale ». Les décennies de tout-voiture ont fait oublier que les rues et places des tissus urbains anciens ont été pensées à l'échelle du piéton, avec d'autres besoins que le seul fait de se déplacer. Avant d'être des parkings, les places étaient surtout des lieux de marché ou d'événements festifs.
Aujourd'hui, les projets urbains doivent anticiper d'autres besoins essentiels : la végétalisation contre les îlots de chaleur, l'infiltration des eaux pluviales, le soutien aux commerces de proximité dont les clients viennent majoritairement à pied, le vieillissement de la population.
On retrouve ces enjeux aussi bien lors de la rénovation d'espaces de centralité (CVCM dans la Métropole, Mail de Voiron...) que de quartiers modernes (GrandAlpe, Champlong - Les Fleurs à Moirans...). La construction du réseau Chronovélo de la Métropole grenobloise, a permis de reprendre certains espaces publics dans leur intégralité, entraînant des transformations radicales. C'est le cas du cours Berriat à Grenoble, de l'avenue Joliot-Curie à Varces, de l'avenue des Maquis de l'Oisans à Pont-de-Claix... À chaque fois, c'est bien la réduction de l'emprise dédiée aux véhicules individuels qui a permis de développer ces usages.

Ainsi, le ratio « 50% / 50% » que nous préconisons permet de répondre à l'ensemble de ces enjeux qui sont indispensables à la ville de demain.

Avenue des Maquis de l'Oisans à Pont de Claix. L'espace est partagé entre la voie de circulation, la Chronovélo 3 et le trottoir.

6 Appliquer les guides autour des aménagements cyclables et piétons

De nombreux guides à destination des aménageurs existent autour de la conception d'aménagements piétons et cyclables. Cependant, ces derniers ne sont pas systématiquement appliqués y compris sur des aménagements récents.

Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie Grenoble Alpes Métropole

Guide de lecture et d'appréciation des projets touchant l'espace public en 5 orientations :

- Partager l'espace public en faveur des mobilités actives et des transports en commun.
- Conforter les pôles de vie.
- Garantir la place de la nature et prendre soin de l'environnement.
- Cultiver la diversité du territoire.
- Faire mieux avec moins.

Malgré son inscription dans le PDU (Plan de Déplacements Urbains il est opposable mais rarement mis en pratique.

Guide pour rendre sa voirie cyclable

Ce guide d'une cinquantaine de pages fournit éléments d'analyse, conseils et exemples pour obtenir rapidement et à moindre coût une voirie communale cyclable. L'avantage de respecter ces préconisations est d'harmoniser les aménagements et ainsi d'obtenir un réseau intercommunal homogène, gage de lisibilité et d'efficacité.

Faire place aux piétons et aux cyclistes : des clés pour une cohabitation réussie

Document réalisé en 2025 par la FUB, Réseau vélo et marche et Rue de l'Avenir.
Plaidoyer pour permettre une cohabitation apaisée entre piétons cyclistes

Les cahiers du CEREMA, Rendre sa voirie accessible. Les clés de la réussite, 2021.

7 Communiquer autour des perturbations

Les applications de navigation servent aux piétons et cyclistes pour chercher un itinéraire et se diriger sur celui-ci. En cas de situation perturbée, il est essentiel que ces applications aient l'information pour proposer une alternative aux usagers.

Guidage des piétons et cyclistes

Pour se déplacer au sein de l'aire grenobloise, les piétons et cyclistes ont plusieurs choix d'application de guidage. Parmi les plus connues, on retrouve Google Maps et Apple Plans qui sont installées par défaut sur de nombreux smartphones. A côté, on retrouve également, Via Michelin, Mappy ou encore Open Cycle Map, qui est une solution libre mise à jour par des contributeurs bénévoles. Spécifiquement pour les cyclistes, ces derniers peuvent utiliser Géovélo qui favorise les itinéraires sécurisés.
Enfin pour les déplacements sur le territoire, il est possible d'utiliser l'application L'Appli M qui sert à l'ensemble des mobilités de la région grenobloise. Connue surtout pour la recherche d'itinéraire ou des prochains temps de passages des transports en commun, l'application intègre également une fonction vélo qui comprend :

- La carte des aménagements cyclables et des stationnements en consigne,
- Les perturbations selon le mode de déplacement,
- Une recherche d'itinéraire mais elle ne permet pas d'avoir une navigation guidée.

Remontée des perturbations

Par rapport aux perturbations annoncées telles que des travaux, l'onglet vélo en affiche beaucoup moins que l'onglet destiné aux automobilistes. Pourtant, de nombreux chantiers impactent tous les modes de déplacement. Une des idées à développer serait de mettre en place un onglet « Voirie » où pour chaque perturbation annoncée, il y aurait une indication spécifique selon les modes de déplacement.
Ensuite, ces informations ne sont pas toujours remontées à l'ensemble des applications de navigation, imposant aux usagers de devoir faire des demi-tours qui allongent le trajet.

Signaler un problème

Pour signaler un problème sur leur itinéraire, les piétons ou les cyclistes peuvent remplir le formulaire de signalement de la métropole qui se charge de faire remonter l'information au service concerné. Pour le Pays Voironnais et le Grésivaudan, il faut passer par un autre formulaire. Cependant, il n'est pas toujours facile de savoir quel service contacter selon les compétences de chacun.

Pour simplifier ces démarches, il serait intéressant de pouvoir utiliser L'Appli M pour géolocaliser le problème et donner accès à un formulaire unique pour toute l'aire grenobloise. Une fois le signalement effectué, celui-ci pourrait être transféré directement au service concerné qui pourrait apporter une réponse précise à l'usager.

8 Accentuer les initiatives pour diffuser la culture cycliste

L'apprentissage du vélo

Faire du vélo, c'est comme apprendre à nager, ça s'apprend. L'ADEME a réalisé en septembre 2025 une étude importante auprès de 7 200 enfants de la maternelle au lycée pour mettre en évidence les parts modales de leur mobilité. Les pratiques de mobilité des enfants apparaissent globalement dominées par deux modes principaux : la marche et la voiture. Le vélo n'est utilisé qu'à 6 % tous les jours ou presque. La pratique du vélo se fait principalement dans le cadre du loisir et non pas de déplacement. Parmi les enfants pratiquant le vélo au moins une fois par mois, 74 % le font dans le cadre du loisir[1]. Il y a donc une forte marge de progression de la pratique du vélo pour les enfants, notamment pour rejoindre leur école. De plus, la baisse de l'équipement en vélo avec l'âge des enfants diminue le potentiel que le vélo pourrait offrir aux adolescents en termes d'autonomie.

Les formations à la pratique du vélo en milieu scolaire, dont bénéficient une large part des jeunes sont un levier d'action. Quant aux adultes, un certain nombre a besoin de (ré) apprendre cette pratique.

Poursuivre et approfondir les initiatives en faveur de l'apprentissage du vélo

Nous défendons ces programmes, indispensables au développement des bonnes pratiques à destination de tous les publics :

Le programme Savoir Rouler à Vélo

Ce programme est destiné aux enfants de 6 à 11 ans avec les objectifs suivants :

- L'autonomie à vélo,
- L'exercice physique,
- La mobilité écologique et économique.

Les vélo-écoles

Destinées aux adultes, elles permettent aux adultes de découvrir le vélo ou de ré-apprendre cette pratique. Il y en a de plusieurs types :

- Associatives (comme celle de Se déplacer autrement), avec un fort enjeu d'inclusivité : la majorité des publics sont des femmes et/ou issues de milieux populaires et défavorisés.
- Sportives : certains clubs cyclistes proposent des sessions de formation.
- À l'échelle du SMMAG : Mvélo+ propose des formations au vélo à travers la plateforme « Mobilité Emploi ».
- Communale : la ville de Grenoble dispose de sa propre École du Vélo depuis septembre 2023, une première en France.

Actions à destination des cyclistes actuels

Aujourd'hui, nous constatons encore des méconnaissances voire des mésusages du vélo, notamment :

- Manque de respect de règles du code de la route, principalement au détriment des piétons.
- Manque d'éclairage (en moyenne, un cycliste sur trois est mal éclairé),
- Manque d'informations et de bonnes pratiques pour prévenir le vol de vélo.

Ces mauvais comportements ont deux conséquences fâcheuses : ils dissuadent des cyclistes, et contribuent à donner une mauvaise image du vélo : « les cyclistes ne respectent rien… ». Nous préconisons donc le développement de programmes et d'actions à destination des cyclistes plus ou moins aguerris, allant de la sensibilisation à la répression des comportements les plus problématiques si nécessaire.

A Sassenage, une piste d'apprentissage permet aux enfants et adultes apprenant à faire du vélo, à se familiariser avec les panneaux routiers.

1 La librairie ADEME - Les pratiques de mobilité des enfants de la maternelle au lycée en France. (s. d.). https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/8535-les-pratiques-de-mobilite-des-enfants-de-la-maternelle-au-lycee-en-france.html

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

Les incivilités commises par les usagers de cycles et d'EDPM envers les piétons sont particulièrement médiatisées depuis 2020. Elles sont bien réelles et inexcusables, notamment la vitesse inadaptée en zone piétonne, l'irrespect des passages piétons et le manque d'éclairage. Cependant, les statistiques de sécurité routière montrent que la quasi-totalité des victimes décédées ou gravement blessées le sont par des véhicules motorisés.

Le comportement de certains automobilistes a des conséquences physiques graves dues à des accidents et aussi psychologiques incitant à abandonner le vélo. Il suffit de traverser la ville à vélo pour relever les infractions suivantes :

- Stationnement « sauvage » sur les aménagements cyclables et trottoirs.
- Vitesse excessive ou inadaptée que ce soit en zone 30 ou hors zone 30.
- Dépassement rasant à moins de 1 mètre en ville, moins d'1,50 m hors agglomération.
- Franchissement des feux orange et rouge.
- Non-respect des sas vélo aux feux rouges.
- Téléphone au volant.

Le baromètre de la conduite responsable réalisé pour la Fondation VINCI Autoroutes en 2025 montre qu'en France, parmi les automobilistes :

- 58 % ne mettent pas leur clignotant pour doubler ou changer de direction.
- 34 % ouvrent la portière sans vérifier si un cycliste arrive.
- 29 % empiètent sur le sas vélo.
- 1 automobiliste sur 5 admet se garer en double file.

Pour lutter contre ces infractions, il est également nécessaire de former les policiers municipaux afin qu'ils puissent mieux les identifier et les sanctionner en conséquence. En même temps, il serait intéressant de mettre en place une vidéo-verbalisation systématique notamment au niveau des carrefours. La majorité est équipée de caméras, mais ces dernières servent principalement au suivi de l'évolution du trafic.

Alors qu'une place de livraison est libre, ce livreur a choisi de circuler sur la Chronovélo du Cours Berriat et de se stationner dessus le temps de livrer ses colis.

Impossible de passer pour une personne en fauteuil roulant ou avec une poussette.

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

Les lignes de tramway, structurantes pour le territoire, sont les plus attractives en termes de fréquence et confort, et celles qui induisent le plus de report modal de la voiture vers les transports en commun.

Nous demandons le prolongement des 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.

Sur le réseau bus, la priorité doit être donnée à la création de voies réservées aux bus et au déploiement d'une priorité aux feux pleinement fonctionnelle pour améliorer la vitesse moyenne.

Sur le réseau ferré, les grands projets aux bornes de la grande région grenobloise (mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay, le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise ainsi que les accès français au Lyon-Turin) doivent permettre de réduire durablement les causes d'irrégularité dans les grands nœuds ferroviaires et d'améliorer tant la régularité que la capacité des lignes ferroviaires dans les Alpes.

Une rame de la ligne B à proximité de la gare de Grenoble Universités Gières .

2 Améliorer les conditions de déplacements

Sur M Réso, la priorité doit être donnée au déploiement de nouvelles rames de tramway à grande capacité ainsi qu'à des bus articulés voire bi-articulés (y compris trolleybus) sur les lignes les plus fréquentées.

Trolley bi-articulé à proximité de la gare de Genève.

Sur le réseau ferré, les rames Corail vieillissantes sont source d'irrégularité croissante sur la ligne du sillon alpin (Valence – Grenoble – Annecy/Genève), et ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite. Nous demandons à la Région d'investir dans du matériel grande capacité, à savoir des rames longues à deux niveaux, offrant une capacité d'emport importante comprenant de nombreuses places vélo ainsi que des emplacements pour y loger des bagages.

Une rame Corail en gare de Grenoble. Les plus anciennes ont déjà 50 ans !

L'information voyageurs à bord doit contenir :

- Le plan de la ligne.
- L'annonce sonore et visuelle du prochain arrêt.
- Les horaires en temps réel dans les principaux nœuds de correspondances.

L'information voyageurs doit également être intégrée aux arrêts, en particulier la présence de fiches horaires complètes, à jour et lisibles par les malvoyants, ainsi que sur les différents dispositifs numériques : application M, site internet, applications de mobilité tierces.

Depuis septembre 2025, les fiches horaires des lignes de bus Chrono urbaines ne sont plus affichées. Les usagers se retrouvent obligés de préparer leur trajet en amont avec des moyens numériques.

3 Transporter les vélos dans les TER et les cars

Pouvoir embarquer son vélo dans le train ou dans le car est une solution d'intermodalité combinant les avantages du vélo pour faire une distance courte de chez soi à l'arrêt ou la gare puis jusqu'à sa destination en sortant du train, et les avantages du car ou du train pour les plus longues. Nous demandons de meilleures capacités d'accueil des vélos en gare et dans les trains. Les futures rames de grande longueur devront offrir plus de places pour les vélos.
Les lignes ferroviaires et routières, périurbaines comme de montagne, doivent bénéficier de meilleures capacités d'emport des vélos.

Vélos et TER

A certains horaires dans les TER, le nombre de crochets disponibles pour accrocher des vélos est trop restreint. Il se met alors en place un joli ballet entre cyclistes pour faciliter au mieux la montée et la descente de chacun. Sur 5 lignes de la région Auvergne-Rhône-Alpes en 2025, la réservation d'une place vélo payante était obligatoire du 1er mai au 28 septembre. La réservation se fait uniquement en ligne via une plateforme externe au canal de vente des billets. De plus, il vaut mieux vérifier que le train que l'on souhaite prendre dispose de places disponibles. Ce système fait perdre la flexibilité des TER où, en temps normal, un billet permet de prendre n'importe quel train dans la journée.

Deux vélos dans l'espace dédié d'une rame 2NNG. Au total ces rames disposent de 11 places.

Pour l'année 2026, la SNCF et la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont décidé d'étendre cette réservation obligatoire et payante (1 € par train emprunté) à l'ensemble des lignes les week-ends et jours fériés en mai, juin et septembre, et tous les jours en juillet, août. Cette extension est un frein à l'utilisation et au développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle et ne résoudra pas les problèmes de capacité liés à l'emport des vélos. Se Déplacer Autrement ainsi que 31 associations et collectifs de la Région s'opposent à cette mesure.

Un besoin de matériel capacitaire

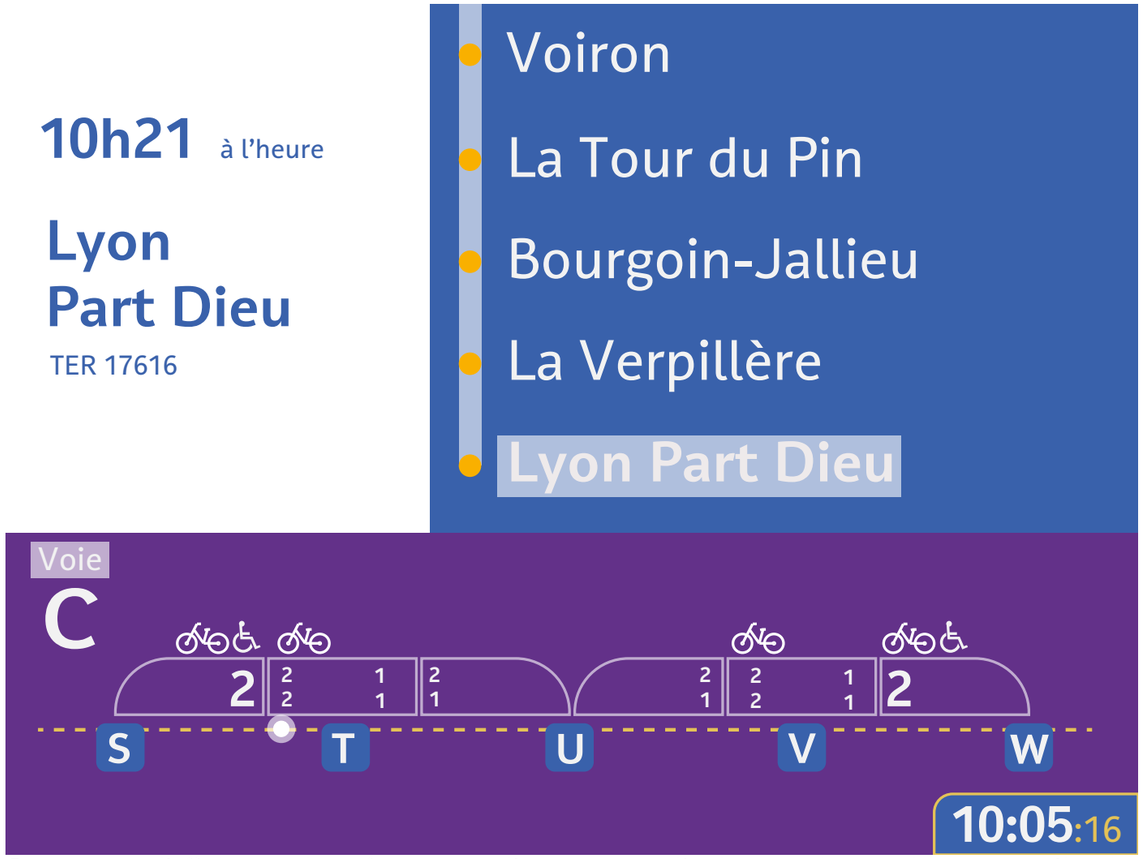
Il est indispensable de disposer de rames de grande capacité permettant d'augmenter le nombre de vélos transportés ainsi que le nombre d'usagers.

Sur la ligne Grenoble - Gap les rames nommées ATER ou X73500 ne possèdent que deux crochets pour l'emport des vélos.

Accompagner les usagers

Pour faciliter la montée des cyclistes et des usagers du TER, il serait intéressant d'avoir sur les écrans d'affichage des départs la composition de tous les trains et les emplacements des portes permettant l'accès aux emplacements vélo et aux places PMR.

Pour réduire le nombre de vélos à l'intérieur des rames, il faut offrir suffisamment de stationnements sécurisés pour les vélos en gare. C'est un prérequis pour inciter les usagers à utiliser deux vélos : un pour aller de leur domicile à leur gare de départ et un autre de la gare d'arrivée à leur lieu de travail.



Proposition d'affichages des informations d'un train avec l'indication des emplacements vélo, des accès PMR ainsi que des différentes classes.

Cars et vélo

La majorité des cars M Réso et des lignes Cars Région Isère sont équipés de porte-vélos, le plus souvent installés à l'arrière des véhicules. Pour les utiliser, les usagers doivent être en capacité de le faire en autonomie et doivent veiller à ce que leur vélo soit bien accroché. Cependant, pour utiliser ce service sur certaines lignes, il est conseillé de vérifier au préalable si la ligne accepte les vélos

Parmi les lignes Neige et Nature, seules les lignes N62 (Grenoble – Col de Porte) et N93 (Grenoble – Chamrousse) acceptent les vélos. Il conviendrait d'équiper également les autres lignes que les autres ne soient pas équipées.

Un car de la ligne C13 équipé d'un rack permettant l'emport de 5 vélos à l'arrière du véhicule.

4 Développer l'offre urbaine cars, bus et tramways

Pour être attractive, l'offre urbaine et périurbaine tramway, bus et car doit permettre aux usagers de connaître à tout moment le temps d'attente de leur prochain mode de transport.

Dans la métropole de Grenoble

- Sur les lignes les plus fortes (tramways et Chrono urbaines) : maximum 10 minutes d'attente de 7 h à 19 h du lundi au samedi.
- Un démarrage des lignes de bus dès 5 h et une fin au-delà de 22 h sur Proximo, 23 h sur les Chrono périurbaines et 1 h sur les Chrono urbaines et tramways.
- Renforcer le cadencement des tramways et lignes Chrono urbaines le dimanche pour qu'il descende à 15 minutes en journée.
- Faire circuler l'ensemble des lignes Chrono périurbaines le dimanche sur leur itinéraire habituel, en commençant par celles qui assurent une desserte plus fine du territoire (C9/C12, C10, C13).

Dans le Pays Voironnais

- Sur les lignes les plus fortes (Proximo urbaines), une desserte continue toutes les 15 minutes de 5 h à minuit et toutes les 30 minutes le dimanche. Dans un premier temps généraliser la fréquence au ¼ d'heure toute la matinée des mercredis et samedis, jours de marché à Voiron. Les 2 principaux parkings silo de Voiron offrent 2h de gratuité les matins de marché, il est impératif que les bus aient une offre attractive.
- Sur les Proximo périurbaines, au moins 1 car par heure avec renfort toutes les demi-heures en heures de pointe. Dans un premier temps généraliser la fréquence à la ½ heure toute la matinée des mercredis et samedis, jours de marché à Voiron.

Dans le Grésivaudan

- Les lignes Chrono périurbaines (C9, C10, C11, C12) doivent proposer une desserte continue toutes les 15 à 30 minutes de 5h à minuit, et proposer une offre le dimanche. Elles doivent être rapides, au schéma simple et identique à chaque heure de la journée, et maximiser les possibilités de correspondance. À ces titres, la C11 doit desservir le pôle d'échanges Pré de l'Eau toute la journée.
- Les lignes Proximo doivent proposer des dessertes adaptées aux territoires qu'elles desservent. L'équilibre entre rapidité, desserte locale et rabattement vers les pôles d'échanges principaux doit être défini en concertation avec les usagers, et adapté dès que nécessaire. Un enjeu concerne particulièrement les liaisons inter-rives, afin que l'Isère ne soit pas une barrière infranchissable.

Un bus articulé de la ligne C5 rue Ampère à Grenoble.

Un car M Réso de la ligne C13 sur l'avenue des Maquis de l'Oisans à Pont-de-Claix

Un bus de la ligne 24 à Gières

Deux générations de tramway au terminus de Pont-de-Claix l'étoile. A gauche une rame TFS mise en service à partir de 1987 et à droite, une rame Citadis 402 plus longue et plus capacitaire arrivée sur le réseau à partie de 2005.

5 Développer l'offre ferroviaire

Le cadencement est loin d'être généralisé sur les TER Auvergne Rhône Alpes et les TGV desservant Grenoble. Certaines lignes comme Lyon – Grenoble offrent au minimum un train par heure (voire toutes les demi-heures en heure de pointe et en semaine). D'autres lignes ont des trous de desserte de plusieurs heures dans la journée. Du côté des TGV, 5 allers-retours sont proposés chaque jour, contre 8 il y a quelques années.

Développer l'offre TER

Pour répondre aux besoins des usagers, nous demandons la mise en place d'une offre ferroviaire périurbaine au ¼ d'heure (à la ½ heure sur le sud grenoblois et vers Saint-Marcellin), circulant tous les jours de 5h à minuit.
Pour les autres lignes, l'offre devait être :

- A la ½ heure sur la ligne Lyon – Grenoble.
- A l'heure sur la ligne Valence – Grenoble – Annecy.
- Aux deux heures sur Valence – Grenoble – Genève.
- Aux deux heures sur la ligne Grenoble - Gap.

Une rame 2NNG arrive de Lyon en unité multiple.

L'offre grandes lignes à Grenoble

Grenoble a une position assez excentrée par rapport aux trains grandes lignes (TGV et Intercités). Ces lignes se limitent pour la plupart aux gares lyonnaises de Perrache ou Part-Dieu ainsi qu'à Valence TGV. Aujourd'hui, la seule liaison directe effectuée toute l'année par TGV InOui au départ de Grenoble permet de rejoindre Paris-Gare-de-Lyon via Lyon-Saint-Exupéry TGV. L'offre a été réduite depuis plusieurs années sur ce trajet : il n'y a plus que cinq trains par jour et par sens en 2026. En hiver l'offre est complétée par la filiale à bas coût OUIGO, qui assure un aller-retour quotidien entre Paris et Bourg Saint Maurice via Grenoble. Par ailleurs, les correspondances à Valence TGV en direction et en venant de Marseille sont souvent mauvaises.

Un TGV InOui partant en direction de Paris Gare de Lyon.

Se déplacer autrement demande :

Une desserte fiable des hubs de correspondance de la région avec :

- Un cadencement à la demi-heure des TER reliant Grenoble à Lyon-Part-Dieu, y compris en mi-journée et le week-end, avec une capacité d'emport suffisante pour relever les correspondances depuis/vers Lyon.
- Des correspondances optimisées à Chambéry-Challes-les-Eaux en direction de Turin et Milan depuis Grenoble.
- Au moins un train par heure entre Grenoble, Valence TGV et Valence-Ville avec des correspondances optimisées vers Marseille, Nice, Nîmes, Montpellier, Perpignan et Toulouse. En même temps, il faut davantage de TGV desservant Valence TGV.

Les élus de la métropole grenobloise et de la région Auvergne-Rhône-Alpes devraient se saisir de la question des correspondances pour faire pression sur la SNCF et le ministère.

Des liaisons directes interégionales en France

- Un train de type Intercités, ou un TER bi-régional, reliant Genève – Chambéry – Grenoble – Valence – Avignon et Marseille (par la ligne classique).
- Prolongement de la ligne Intercités Lyon – Dijon – Nancy à Grenoble

Des liaisons directes à grande vitesse en France et en Europe

- Un cadencement aux deux heures des trains à grande vitesse vers Paris-Gare-de-Lyon.
- Dans le cadre du déploiement du réseau TGV européen, positionner Grenoble comme desserte indispensable sur le corridor entre la péninsule ibérique et l'Italie / la Suisse, par exemple par un train Madrid – Milan.
- Rétablissement de TGV directs depuis Grenoble pour Nice, Marseille, Montpellier, Toulouse et Barcelone par le sillon alpin en utilisant le raccordement de Valence TGV.
- Un train toutes les deux heures vers Genève et à l'heure en pointe pour les correspondances vers la Suisse, l'Autriche et l'Allemagne.

L'ouverture à la concurrence

L'effet réseau des grandes lignes et la bonne rentabilité des lignes les plus empruntées devraient permettre de proposer des dessertes sur Paris-Grenoble ou Paris-Annecy. Mais l'ouverture à la concurrence telle qu'elle est pratiquée est un problème pour les lignes moins rentables. C'est le cas de Paris-Grenoble où aucun nouvel entrant ne s'est déclaré pour y faire circuler des TGV : les prix pour le client et l'exploitant restent alors élevés. La notion d'aménagement du territoire a disparu de la politique des trains grandes lignes. A terme, Grenoble, pourrait perdre des relations directes avec Paris, obligeant à effectuer davantage de correspondances en gare de Lyon-Part-Dieu.

Trenitalia, concurrent de la SNCF propose des relations entre Paris-Lyon-Marseille et l'Italie. En plus de Lyon Part-Dieu et Lyon Saint Exupéry, la compagnie italienne dessert Chambéry, Saint Jean de Maurienne et Modane sur sa ligne Paris Lyon Milan.

6 Tarification unique, solidaire et billettique simplifiée

La tarification M Réso permet de voyager dans les trois zones actuelles de l'aire du SMMAG (Métropole, Grésivaudan et Pays Voironnais).

- Le ticket est à 2 € ou 1,70 € avec un carnet de 10 voyages.
- Les trajets au sein des zones du Pays Voironnais et du Grésivaudan, sont moins chers.
- Des offres d'abonnement, mensuelles et annuelles sont proposées. Ces offres prennent en compte l'âge et la situation des personnes : étudiants, personnes à faibles revenus. Pour cela, une tarification solidaire a été mise en œuvre et s'ajuste en fonction des ressources de la famille. Chaque membre d'une famille bénéficiaire peut accéder à cette tarification. Par exemple, pour les plus petits revenus l'abonnement est à 2,50 € par mois.
- Pour les voyageurs occasionnels, un abonnement nommé « sur mesure » permet de payer uniquement les trajets effectués à la fin du mois au tarif de 1,70 €. Malgré son nom, il n'est pas considéré comme un abonnement sur les lignes Neige et Nature ou pour avoir droit au tarif réduit sur les locations MVélo+.

Dans la gamme tarifaire actuelle, il n'existe plus de forfait pour voyager en groupe sur l'ensemble de M Réso. Pourtant le tarif tribu existe toujours dans le Pays Voironnais.
L'achat des billets peut se faire de plusieurs manières :

- Distributeurs aux stations de tramway et aux principaux arrêts de bus,
- Ticket carte bancaire sans contact directement sur les valideurs,
- Application M.

En plus de ces solutions, l'application M pourrait aussi devenir une borne de recharge de sa carte OURA via le NFC, comme cela peut se faire en Île-de-France.
Pour simplifier les déplacements, il est essentiel que la tarification M Réso englobe l'ensemble des modes de transport disponibles dans l'aire du SMMAG. Un titre M Réso permet d'utiliser les lignes Cars région circulant dans l'aire grenobloise ainsi que les TER au sein de la Métropole uniquement. Pour utiliser le train, tous les titres ne sont pas acceptés. Il faut avoir un ticket ou un abonnement sur carte OURA, l'Appli M ou par SMS mais pas via le ticket QR Code qui est pourtant distribué aux automates de vente de titres.

Avec la mise en place du projet SERM qui sera présenté plus bas, Se déplacer autrement souhaite au plus tôt une intégration tarifaire complète facilitant l'accès à tous les transports publics.

Les lignes Neige et Nature une tarification spéciale

Les lignes Neige et Nature sont apparues en même temps que le nouveau réseau « unifié » M Réso le 1er septembre 2024. La promesse d'un réseau « unifié » pouvait laisser espérer pouvoir accéder à la montagne en transports en commun au même prix que pour les autres trajets réalisés dans l'aire du SMMAG. Cependant, l'offre reste trop complexe du point de vue de l'usager :

- Les titres pour un aller simple sur ces lignes varient de 5 € à 10 € et de 6 € à 12 € pour un aller-retour qui peut aussi grimper à 18 € si le jour de retour est différé.
- Pour les abonnés annuels ou mensuels, la réservation est recommandé et payante (0,50 €) pour les lignes à destination destinations de Chamrousse, Prapoutel et du Col de Porte depuis la Métropole.
- Les abonnés à l'offre « sur mesure » ne sont pas considérés comme des abonnés et doivent donc payer leurs titres Neige et Nature au tarif plein.
- La réservation des titres se fait uniquement en ligne.
- Toutes les lignes ne sont pas indiquées sur le plan du réseau Métropole ou Grésivaudan.
- Dans les calculs d'itinéraires externes à l'appli M comme Google Maps ou SNCF Connect, les lignes Neige et Nature ne sont pas systématiquement proposées.
- La réservation contraint les usagers à une perte de flexibilité dans leurs activités.
- Pour les skieurs, en revanche ces lignes sont avantageuses en proposant un titre combiné.

L'une des solutions pour réduire le coût de ces lignes Neige et Nature 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 réduisent le nombre de voitures sur leurs parkings, déjà bien saturés. La simplification de l'offre permettrait aussi de la rendre plus attractive car les usagers n'auraient plus de questions à se poser sur le titre à utiliser.

Un bus de la ligne N93 (Grenoble – Chamrousse) marque l'arrêt au Recoin de Chamrousse avant de poursuivre vers le domaine nordique.

7 Aménager des pôles d'échanges multimodaux (PEM) de qualité

Il est impossible de proposer une liaison directe pour tous les déplacements, et des correspondances sont parfois inévitables. Les correspondances ont un effet négatif sur l'utilisation des transports en commun. Il est nécessaire de réduire au maximum leur impact en développant des Pôles d'Échanges Multimodaux (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.

La desserte en transports en commun des PEM doit également être renforcée pour être pleinement attractive.

En plus des PEM existants, Se déplacer autrement demande la création de nouveaux pôles d'échanges :

Charmeyran, sur le pont au-dessus de l'avenue de Verdun (RD 1090)

- Correspondances entre les tramways B/D qui permettent d'accéder au Grenoble, au CHU de La Tronche et au campus universitaire et les lignes urbaines/périurbaines reliant Grenoble à Meylan, Inovallée et le Grésivaudan.

Place Dubedout/Viallet sur le tram E :

- Permettre les correspondances avec les lignes de bus et cars : C1 (Grenoble – Meylan – Montbonnot-Saint-Martin), C11, C12, 84, 86, T83 vers le Pays Voironnais et le Grésivaudan, aujourd'hui très complexes.
- Désaturer l'arrêt « Alsace-Lorraine », aujourd'hui surchargé notamment en heure de pointe, engendrant des temps de stationnement longs, des difficultés à circuler sur le quai et la surcharge des passages piétons pour sortir de la station.

Autocar et aménagements du pôle d'échanges de la Bâtie.

Plusieurs bus de la ligne C1 au terminus de Montbonnot Pré de l'Eau.

La partie basse de l'arrêt Pré de l'Eau est dédiée aux bus urbains, tandis que la partie haute sert d'arrêt aux cars M Réso et Cars Région Isère des lignes à destination du Grésivaudan ou de Grenoble.

1 Mettre en place le projet de SERM

Le projet de SERM grenoblois est une excellente opportunité pour rassembler les autorités organisatrices de mobilité en une seule instance, à l'échelle d'un bassin de vie, la grande région grenobloise, qui correspond en réalité à l'ensemble des intercommunalités du Sud-Isère. C'est une attente très forte des usagers pour supprimer des freins à la mobilité, dont une grande majorité constitue les préconisations citées précédemment : un seul titre de transports, une billettique unique, le choix de prendre tous les transports publics (TER, cars et bus), dans de bonnes conditions avec des véhicules capacitaires, des temps de parcours compétitifs.

En début d'année 2026, le projet de SERM de l'aire grenobloise a été déposé auprès de l'État pour sa validation. Il comprend notamment :

1. Une programmation de l'amélioration du réseau ferré, à échéance courte (2028), moyenne (2032-2035) et à long terme (2040 et au-delà).

2. Un choc d'offre sur le plan ferroviaire, avec trois paliers liés aux travaux d'amélioration du réseau ferré (2029, 2035 et 2040) .

3. Un choc d'offre sur le réseau routier Cars Région pour 2029.

4. Le déploiement de services de covoiturage (de type M Covoit +) en complément, mais aussi parfois en concurrence avec l'offre de Cars Région.

5. Le déploiement d'un réseau cyclable en complément des Schémas Directeurs de la Métropole, du Grésivaudan et du Voironnais.

6. La mise à niveau des gares et d'autres pôles d'échanges, au fil de l'eau, comprenant notamment l'offre en stationnements vélos sécurisés.

Nos attentes en matière d'offre

- Un réseau ferroviaire parfaitement cadencé sur les branches à destination de Brignoud (au quart d'heure d'ici 2028), Rives (au quart d'heure d'ici 2035), Saint-Marcellin (à la demi-heure, déjà existante), sans creux de desserte, et sur une large amplitude horaire (5h – 23h).

Une rame 2NNG s'apprêtant à marquer l'arrêt en gare de Saint Égrève - Saint Robert.

- La définition de liaisons routières structurantes (type C11, C12, C13 et C14) à la demi-heure toute la journée au minimum sur une importante amplitude horaire (5h – 22h).
- La définition de liaisons routières de desserte plus fine, avec une offre attractive (10 A/R ciblant les heures de pointe et un aller-retour le midi).
- Une offre ferroviaire plus attractive le samedi (trains à la demi-heure) et le dimanche (trains à l'heure), mais sans précisions sur le niveau d'offre routière.
- En parallèle, des lignes de covoiturage et un réseau cyclable de rabattement vers les pôles d'échange.

La tarification : une zone d'ombre qui reste à clarifier

Les objectifs de tarification n'ont pas encore été rendus publics. Pour rendre ce projet de SERM pleinement attractif, utilisé à son plein potentiel, et générer du report modal, il est primordial de proposer une tarification intégrée du début à la fin du trajet. Ainsi, à l'instar du Passe Navigo en Île-de-France, un seul et même titre de transport devrait pouvoir permettre de :

- Prendre indifféremment un train SERM/TER, un car Région, un car ou bus M Réso, sur le périmètre du SERM ;
- Accéder à 2 consignes vélo au minimum, pour favoriser l'utilisation du double vélo pour les trajets réguliers, tout en permettant l'emport dans les trains et cars dans les cas où il s'avère nécessaire ;
- Pouvoir louer un vélo dans les PEM où un tel service sera disponible ;
- Garer son véhicule sur les parkings-relais de l'ensemble de l'aire grenobloise.

La tarification unifiée par rapport à une tarification zonale supprime des effets-frontière (comme le report vers un PEM situé juste en limite d'une zone pour payer moins cher). Pour l'utilisateur, le tarif unifié facilite également l'accès aux titres de transport. L'objectif est que, in fine, l'ensemble des habitants de l'aire grenobloise dispose d'un abonnement répondant à leurs besoins de mobilité, quel que soit leur lieu d'habitation et de travail, et leur mode de transport.

Un volet ferroviaire qui mérite plus d'ambition

Le projet tel que proposé reporte à 2040, voire au-delà, des ambitions sur le réseau ferré qui renforceraient pourtant l'attractivité et la fiabilité du SERM sur son volet ferroviaire. L'argument apporté, outre le coût, est la programmation par SNCF Réseau, qui envisage un renouvellement total du mode de régulation de l'étoile ferroviaire grenobloise au-delà de 2040. Ont été ainsi reportées au-delà de cette échéance :

- Le quadruplement des voies entre Grenoble et Moirans/Voreppe ;
- La modernisation de la ligne Grenoble – Clelles – Gap et le développement de sa capacité.

Le quadruplement des voies entre Grenoble et Voreppe aurait un apport faible sur le cadencement du SERM par rapport à son coût très élevé et sa complexité foncière, puisque les voies ferrées sont enchâssées dans un tissu très urbanisé entre Grenoble et Le Fontanil. Cependant, il renforcerait la fiabilité de la ligne et permettrait un développement d'offre, notamment Grandes Lignes et Fret. Nous préconisons de préserver cette possibilité à terme, et d'anticiper son financement.

La modernisation de la ligne Grenoble – Clelles-Mens – Gap est une urgence pour retrouver des temps parcours attractifs afin d'envisager une augmentation de l'offre. Il s'agit d'un axe principal vers les Alpes du Sud. La ligne Grenoble – Gap ne souffre pas d'un déficit d'utilité mais bel et bien d'un sous-investissement chronique nuisant à sa ponctualité, d'une desserte squelettique et inadaptée aux pendulaires (pourtant nombreux entre Clelles, Vif et Grenoble), d'un matériel roulant régulièrement sous-capacitaire, et d'une féroce concurrence routière. En plus des travailleurs pendulaires, cette ligne est attractive pour l'accès aux activités de loisirs qui sont en hausse comme la randonnée, le cyclotourisme, l'escalade,... Nous demandons le report sur cette ligne des financements envisagés pour augmenter la capacité de la RD1075 : près de 75 M€ !

La gare de Clelles-Mens devrait être un des terminus de ligne du SERM.

Enfin, le projet de SERM ne prévoit aucune réouverture de voie ferrée. Sur le périmètre du projet, la ligne traversant la Bièvre (entre Rives et St-Rambert-d'Albon dans la Drôme, reliant l'axe de la Vallée du Rhône), ainsi que l'antenne entre Jarrie et Vizille, disposent pourtant d'un important potentiel pour le report modal. Nous demandons que les emprises ferroviaires existantes soient préservées voire restaurées (notamment dans la Bièvre), et que leur réouverture soit étudiée en phase ultérieure du déploiement du SERM.

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 »).

Communiquer autour de la marche à pied

La marche est rarement mise en avant dans les campagnes de communication. Pourtant elle est souvent le premier et le dernier mode de déplacement, que ce soit pour rejoindre un arrêt de bus ou de tram, ou même sa voiture. La marche est aussi bénéfique pour la santé. Le Programme National Nutrition Santé et la Stratégie Nationale Sport-Santé préconisent au moins 30 minutes de marche par jour pour les adultes et que cela peut monter à une heure pour les enfants. En plus de cela, cette pratique peut être complétée par d'autres activités. D'un point de vue économique, la marche est intéressante car elle ne nécessite pas d'investissement en dehors d'une paire de chaussures.

Communiquer autour du vélo

A Grenoble, la pratique du vélo est bien plus démocratisée que dans d'autres villes françaises, (près de 25 % des actifs se rendent au travail en bicyclette), mais souffre encore d'une image négative, notamment depuis les communes extérieures au centre métropolitain. Les politiques cyclables affirmées depuis 10 ans ont développé l'usage de ce mode, mais la moindre qualité des aménagements en périphérie renforce le discours opposant « grenoblois privilégié » et « pauvre de périphérie contraint à la voiture ». C'est bien l'absence d'un « système vélo » complet dans nombre de territoires « périphériques » qui empêche l'accès au vélo au plus grand nombre, plus que la sociologie ou le caractère plus ou moins sportif.

De plus, ce mode de déplacement est encore trop souvent associé aux « bobos » et aux « écolos ». Son image pour faire prendre conscience à certains publics (scolaires, salariés, employeurs, commerçants) qu'il s'agit d'une vraie solution de mobilité.

Le vélo et la marche permettent de rejoindre le centre-ville.

Les bienfaits individuels de la pratique du vélo sont à souligner. On retrouve par exemple : la praticité, son coût d'utilisation faible, sa rapidité, les bienfaits pour la santé, …

Enfin, le vélo ne doit pas non plus être vu seulement comme le mode de déplacement des grandes villes. Il est essentiel que la communication porte également sur les déplacements en périphérie.

Communiquer autour des transports en commun

Les transports collectifs souffrent aussi d'une image négative ou d'idées reçues : « trop cher », « trop lent », « mal fréquenté », « souvent en retard » … C'est oublier que la voiture coûte très cher (environ 3 000 € à 5 000 € par an par utilisateur), est souvent coincée dans les bouchons aux heures de pointe, et que la route est un endroit tristement célèbre pour ses incivilités et la violence motorisée qui peut y régner !

La communication autour des transports en commun doit aussi permettre à l'usager régulier ou occasionnel de connaître facilement l'offre actuelle et les évolutions au fil du temps. Par exemple lorsqu'il y a des changements dans l'offre de transport, la mise en place d'une déviation d'une ligne de bus, un renforcement des horaires des cars, l'ajout d'un nouveau pôle d'échanges… Les différentes collectivités doivent accompagner les usagers pour leur faire découvrir les nouveautés. Cela peut passer par de l'affichage, de la communication sur les réseaux sociaux, la diffusion d'infolettres papier ou mail aux habitants, des articles dans les magazines municipaux ou de les communautés de communes.

La ligne C9 permet de relier la place de Verdun à Grenoble à la gare de Brignoud tout en desservant La Tronche, Montbonnot-Saint-Martin, Domène, Le Versoud et Villard Bonnot.

Les modifications d'horaires majeures (suppressions/ajouts de services, modification de la desserte), doivent être communiquées au plus tôt aux usagers et aux établissements scolaires lorsque ceux-ci sont touchés.

Une communication globale

Pour lutter contre ces clichés et idées reçues, nous préconisons le déploiement de campagnes redorant l'image des modes de transports alternatifs, en parallèle de la formation à la mobilité citée précédemment.

Lors de la création d'une campagne de communication globale autour des modes actifs, il est essentiel de montrer la complémentarité entre ces modes sans les opposer. Parmi les arguments à retenir, les bénéfices individuels sont à mettre en valeur car ces derniers peuvent permettre de se questionner sur ces usages. A première vue le tarif annoncé d'un abonnement annuel aux transports peut sembler élevé, cependant, il est nettement plus faible que le coût total d'utilisation d'une voiture individuelle sur une année. De plus, des dispositifs permettent aux salariés une prise en charge d'au moins 50 % par l'employeur. A titre de comparaison, le club automobile ROOLE a calculé que le budget mensuel d'une voiture individuelle revient à 416 € par mois, soit un coût annuel de 4 992 €.

Créer des événements autour de la mobilité

Pour faire découvrir les mobilités alternatives, les événements comme des journées sans voiture peuvent être une solution pour amener les citoyens à repenser leur mobilité. Cela pourrait se faire via une décision de la collectivité mais aussi par les employeurs qui proposeraient à leurs salariés de tester les solutions de mobilité disponibles depuis leur domicile pour se rendre sur leur lieu de travail.

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

Si en voiture, il est possible de se déplacer partout, avec les modes alternatifs à la voiture individuelle, c'est loin d'être le cas.

A pied ou à vélo, les discontinuités sont nombreuses et souvent les détours imposés par l'absence de franchissement des rivières ou autoroutes sont des freins importants à ces deux modes, et souvent les déplacements à pied se font dans un espace public inadapté en termes de confort et de sécurité.

La fréquence des transports publics est encore 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 !

Les aménagements et reprises de l'espace public doivent d'abord donner la priorité à la qualité des déplacements à pied.

Dans la métropole, le mandat 2020-2026 a consacré 30 M € aux aménagements vélo. Ces moyens doivent être augmentés et passer à 20 € par an et par habitant soit 48 M € sur le mandat.

Le versement mobilité payé par les collectivités, administrations et entreprises de plus de 11 salariés dans les territoires du Grésivaudan et du Voironnais doit être porté rapidement au maximum autorisé par la loi. L'ensemble du Sud-Isère doit rejoindre le SMMAG pour permettre l'extension de M Réso financée par le versement mobilité.

Cyclistes et bus se croisent au carrefour de Chavant.

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. Dès lors, il est 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.

Les aménageurs et les élus doivent avoir à l'esprit que l'influence des opposants à un projet de réaménagement s'exprime souvent de manière plus véhémente voire violente lors de réunions publiques, alors que dans le même temps, la majorité des personnes concernées par l'amélioration de leur cadre de vie est plus discrète, donnant l'impression d'un rejet du projet par la population.

Globalement, le dispositif de participation citoyenne doit être amélioré pour mieux prendre en compte la voix des usagers et leurs besoins. Dans le mandat 2020-2026, des concertations assez complètes ont eu lieu :

- Sur la définition du schéma directeur cyclable des territoires du Grésivaudan et de la Métropole,

- Sur la définition du cahier des charges pour la commande des nouvelles rames de tramway par le SMMAG et sur les projets de réaménagements importants de l'espace public (passerelle Pont-de-Claix – Claix, Chronovélo Grenoble – Fontaine, le plan de déplacement du secteur village à Gières...).

Sur d'autres projets importants comme le nouveau réseau de transport en commun unifié sur les territoires du Grésivaudan et de la Métropole en septembre 2024 ou les modifications importantes de la grille tarifaire de M Réso en 2022-2023, la concertation a été inexistante.

Le parvis situé devant le centre commercial Neyrpic livré en 2024 ne prends pas en compte la continuité cyclable venant de la rue Gabriel Péri.
Photo : Éric S – Panoramax (2024).

Ce document est le résultat d'un travail collectif réalisé par les membres de l'association Se déplacer autrement, coordonné par Aurélien Delos.

Vous pouvez nous retrouver et nous contacter via notre site web et nos différents réseaux sociaux :

www.adtc-grenoble.org

@se.deplacer.autrement

@se_deplacer_autrement

@ADTC_grenoble@piaille.fr

@sda-grenoble.bsky.social

Juin 2026

Se déplacer autrement