



**GRENOBLEALPES
MÉTROPOLE**



L'offre de mobilité du territoire

ZFE 2023

Zone à Faibles Émissions - Mobilité

Il est temps
de changer d'ère !



**GRENOBLEALPES
MÉTROPOLE**

La mise en place de la Zone à faibles émissions pour les voitures particulières s'insère dans une politique globale de développement d'une mobilité moins polluante et moins émettrice de gaz à effet de serre. Selon les déplacements à effectuer, différentes solutions de déplacements sont disponibles, seules ou combinées. Train, transports en commun, vélo, covoiturage, pôle d'échanges multimodaux, trottinettes, marche, etc.

Ce document présente une synthèse de l'offre actuelle de mobilité du territoire mise en œuvre par le SMMAG, la Métropole et leurs partenaires.



Elaboration d'un nouveau Plan de Mobilité

Le SMMAG a engagé, par délibération du 14 avril 2022, l'élaboration d'un nouveau Plan de Mobilité, qui a vocation à déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement, pour la période 2025-2035. Le plan d'actions, qui couvrira les territoires de la Métropole et du Grésivaudan, poursuivra les objectifs suivants :

- mieux prendre en compte les pratiques de déplacements et leur évolution à l'échelle de l'aire grenobloise
 - favoriser et accompagner l'évolution des comportements de mobilité les transports en communs, le vélo, la marche et les usages partagés de la voiture
 - bien articuler l'offre de mobilité en tenant compte de la diversité des territoires, des centralités denses jusqu'aux secteurs périurbains, de montagne, et ruraux
 - garantir une accessibilité efficace pour tous aux pôles d'emploi, d'équipements et de services
 - réduire le volume du trafic routier, fiabiliser les conditions de déplacements pour les différents modes et améliorer la sécurité des déplacements
 - participer à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et à la lutte contre le réchauffement climatique.
-

POUR LES DEPLACEMENTS INTERNES AU PERIMETRE DE LA ZFE

De nombreuses alternatives à la voiture

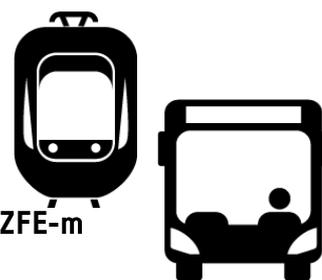
Les déplacements s'y effectuent sur des distances relativement courtes, à l'échelle d'un territoire largement plat et de taille assez limitée : environ 15 km du nord au sud et 10 km d'est en ouest pour l'ensemble du cœur métropolitain¹.

Les transports en commun

Ce territoire bénéficie d'une grande variété d'alternatives à la voiture :

- **5 lignes de tramway et 7 lignes de bus « Chrono » du réseau M TAG**, qui circulent avec une fréquence soutenue (3 à 10 minutes en heure de pointe selon les lignes) sur une amplitude horaire élargie (de 5h à 5h30 à 21h ou 2h selon les lignes).
- **8 lignes de bus « Proximo » du réseau M TAG** qui complètent l'offre avec des fréquences qui restent importantes (7 à 15 minutes en heure de pointe) sur une amplitude horaire de 5h30 à 21h30.

Cf. cartes des lignes en annexe



Les lignes de transports collectifs présentes sur le périmètre de la ZFE-m

Tram : ☉ De 5 h à 2 h | ↔ de 3 à 10 min en heure de pointe



Chrono : ☉ De 5 h 30 à 1 h | ↔ de 5 à 10 min en heure de pointe



Proximo : ☉ De 5 h 30 à 20 h 30 | ↔ de 7 à 15 min en heure de pointe



Transports scolaires Sacado :



La desserte des établissements scolaires est assurée par des lignes régulières ou par les dessertes scolaires Sacado

¹ Périmètre ZFE + communes de Bresson, Correnc, Le Fontanil-Cornillon, Poisat, Sassenage.

Le vélo et ses services associés

Un réseau maillé d'aménagements cyclables : sur les 450 km d'itinéraires cyclables existants sur le territoire, 200 km sont physiquement séparés du trafic motorisé (pistes cyclables et voies vertes).

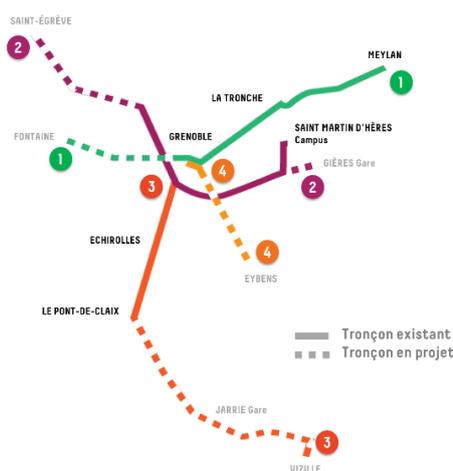
Consultez la carte des aménagements cyclables sur <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/635-plan-des-pistes-cyclables.htm>

Ce réseau est amené à fortement s'étendre dans les années à venir avec **a minima 49 km d'axes « Chronovélo »** (contre 26 km actuellement) et **70 km de pistes cyclables et voies vertes supplémentaires** (en cours d'étude). Le long du réseau Chronovélo ont été créées 12 stations de services (comprenant une pompe, un banc de réparation et de gonflage un plan), sur la trentaine de prévues à terme.



Chronovélos : Cours Berriat (en haut, à gauche) et boulevard Agutte-Semba, à Grenoble (en haut, à droite) (source : AURG)

Plan des chronovélos (enbas, à droite)



Un système public de location de plus de 9 000 vélos de moyenne et longue durée Mvélo+ accessible pour tous les habitants de la Métropole avec des Agences mobilité fixes et mobiles (à l'échelle du SMMAG, même si les agences de location sont avant tout présentes dans le cœur métropolitain). Ces agences participent à la sensibilisation à la pratique du vélo et permettent d'apporter le service au plus près des habitants. Sont proposés de nombreux services au-delà de la location autour d'animation variées : marquage, cours de vélo (stage de remise en selle, réparation...).

De nombreuses solutions de stationnement des vélos : des consignes pour les accessoires vélo ou pour stationner les vélos sont proposées sur l'ensemble de l'aire grenobloise via **Mvélo+ et Park'GAM**. 2 300 places de stationnement Mvélo+ sont disposées plus de 100 sites sur la métropole. 13 parkings voitures en ouvrage sont équipés de garages à vélo et proposent ainsi 1 000 places supplémentaires. Au sein de la métropole, le service « Minibox » est pérennisé depuis juin 2018. Complémentaire aux dispositifs de consignes déjà existants, la Minibox, installée dans la rue ou les espaces publics, se présente sous la forme d'une petite boîte métallique capable d'accueillir cinq vélos. Elle s'adresse à des cyclistes qui ne disposent pas d'une place de stationnement en consigne, à proximité de leur domicile ou lieu de travail.

Le covélotage a été lancé en octobre 2020 par Mvélo+et le SMMAG pour partager un itinéraire commun entre cyclistes, dans l'entraide et la convivialité.

Trottinettes et vélo en libre-service

En dehors des services hébergés par Mvélo+, des espaces de stationnement dédiés ont été mis en place pour les trottinettes et vélos électriques en libre-service Dott. Depuis le 1er juillet 2022 est mis en place **un système de trottinettes et de vélos à assistance électrique en libre-service (VAE)** sur 17 communes avec 2 100 VAE, 2 100 trottinettes et 10 vélo-cargos sur 17 communes (dans le périmètre de la ZFE-m).



Des projets qui conforteront les alternatives à la voiture pour les déplacements internes au cœur métropolitain

- Transport par câble entre Fontaine et Saint-Martin-le-Vinoux et réorganisation associée de l'offre TC (prolongement de la ligne de bus Chrono C6 vers Sassenage) ; mise en service 2026.
- Amélioration de la ligne de bus C1, avec notamment la création d'une voie nouvelle à Meylan permettant d'assurer la desserte de Meylan et de Montbonnot à pleine fréquence (actuellement 1 bus sur 2 seulement à Montbonnot) ; mise en service 2026.
- Prolongement de la ligne de tramway D vers la gare de Grenoble, en utilisant les infrastructures de la ligne B ; mise en service 2027.
- Création d'une halte ferroviaire et d'un pôle d'échanges multimodal associé à Domène ; mise en service 2027.
- Etude en cours d'un schéma directeur des parcs relais à l'échelle de l'aire grenobloise (11 EPCI du Sud-Isère). Création de parcs-relais d'aujourd'hui jusqu'en 2030.
- Extensions court-terme des axes structurants cycles : en 2023 le réseau Chronovélo s'étendra sur Saint-Egrève et Pont-de-Claix, des pistes cyclables classiques seront créées sur Fontaine (rue de la Sure) et sur Saint Martin d'Hères (rue Massenet). A noter que les axes Chronovélo Grenoble-Eybens et Grenoble-Fontaine feront l'objet de concertations cet automne/hiver 2022-2023.
- Schéma directeur cyclable à l'étude, avec inscription du doublement du réseau Chronovélo.

POUR LES ECHANGES ENTRE LE PERIMETRE DE LA ZFE ET LES TERRITOIRES PERIURBAINS

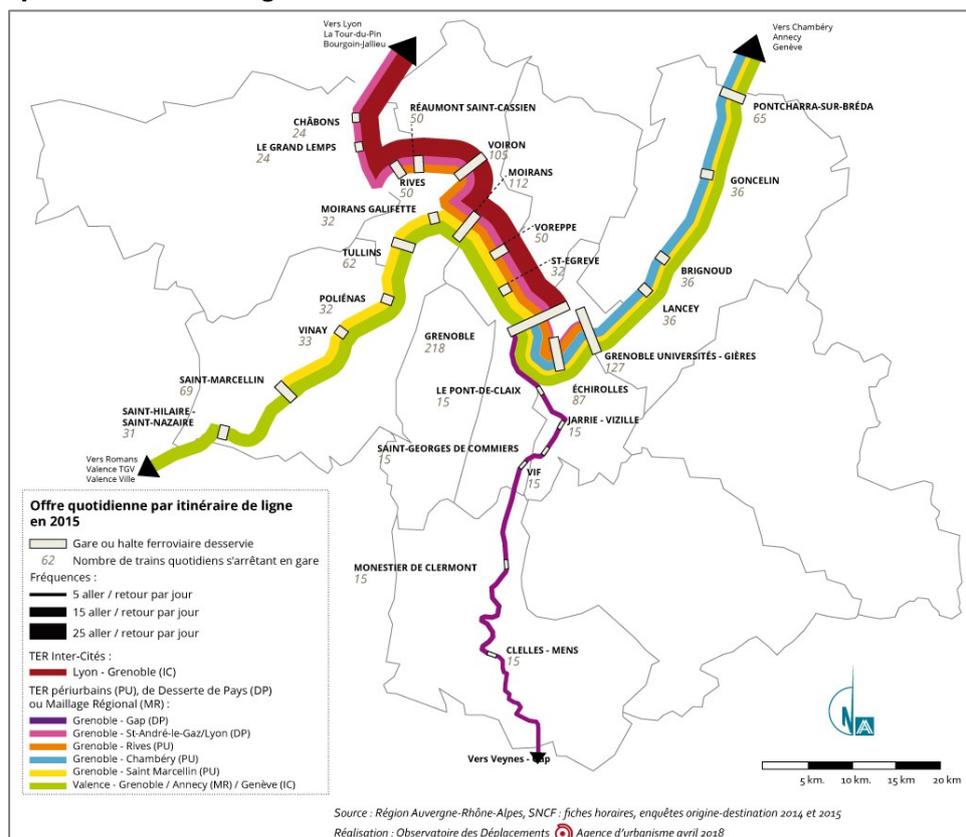
Des alternatives à la voiture concentrées sur les grands corridors de déplacement

Ces échanges se font sur des distances qui peuvent être importantes à l'échelle d'un vaste territoire : l'aire grenobloise. La concentration des flux et des infrastructures sur quelques corridors – correspondant aux grandes vallées – est favorable au report modal grâce au développement de **l'offre ferroviaire, des lignes périurbaines de car ou de bus, des lignes de covoiturage, des parkings-relais** et, pour le proche périurbain, **d'itinéraires cyclables** permettant de miser sur l'essor du vélo à assistance électrique comme solution de report modal.

Une offre ferroviaire structurante

L'offre ferroviaire périurbaine est importante sur les axes vers Voiron / Rives, Saint-Marcellin et Chambéry. Ces trains desservent trois gares principales dans le cœur métropolitain : Grenoble, Echirolles et Grenoble Université Gières. Articulées au tramway, elles constituent les portes d'entrées des grandes polarités métropolitaines que sont le centre-ville de Grenoble, la polarité nord-ouest, la centralité sud et la polarité nord-est. **Toutefois, vers le Sud (axe Grenoble – Clelles - Gap), l'offre ferroviaire reste limitée** en raison des contraintes d'exploitation de l'infrastructure.

Offre quotidienne par itinéraire de ligne en 2015



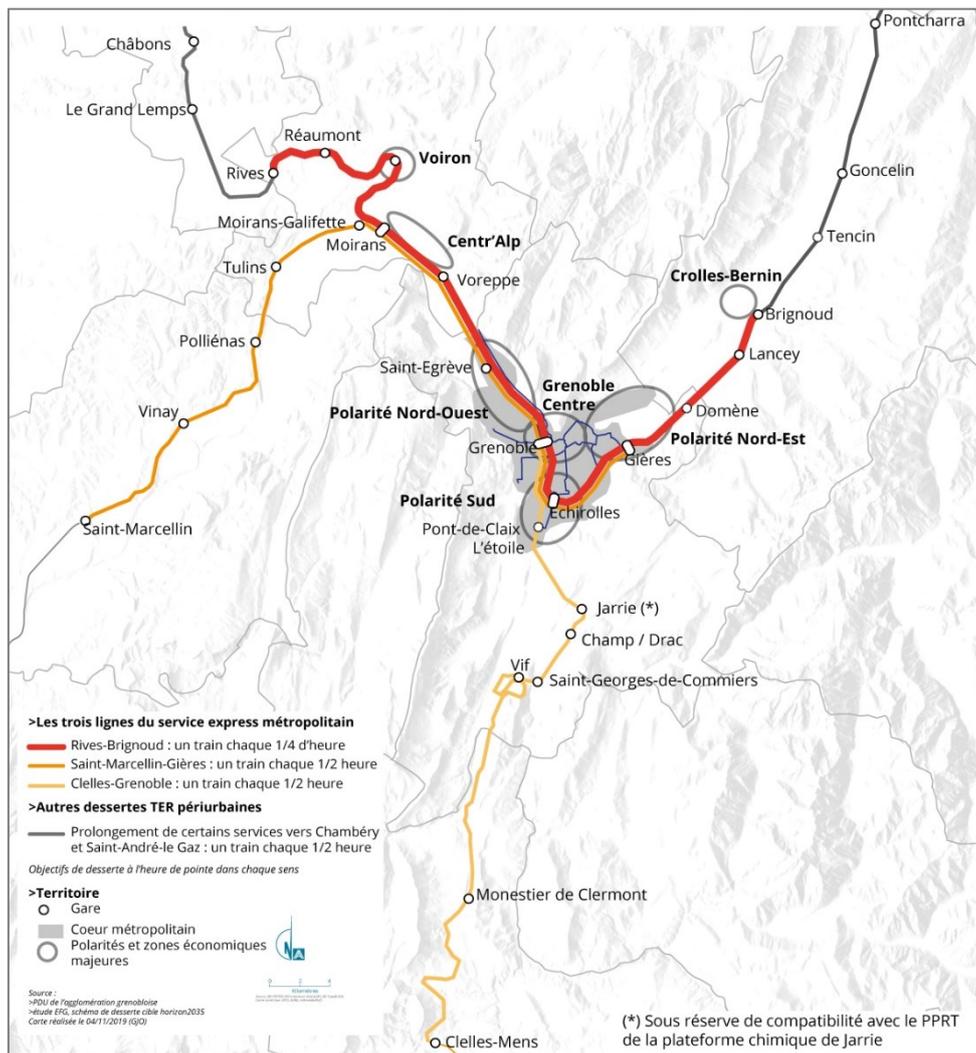
Le projet de RER à la grenobloise

Ce projet ambitionne une amélioration globale de l'offre ferroviaire à l'échelle de toute l'aire grenobloise avec une première étape programmée à l'horizon 2027 et des développements ultérieurs horizon 2035-2040, conditionnés à l'étude d'importants aménagements pour renforcer les capacités de l'infrastructure.

Le concept de RER repose sur :

- Une augmentation du nombre de trains en pointe sur les axes Grenoble-Brignoud (2027), Grenoble - Clelles (horizon 2035) et Grenoble - Rives - Saint-André-le-Gaz (horizon 2035).
- Une augmentation du nombre de trains en heures creuses, en soirée, le week-end, etc.
- L'ouverture de nouvelles haltes : Domène (2027), Pont-de-Claix- l'Etoile (pôle d'échanges entre la ligne Grenoble-Clelles/ Gap et le tramway : 2023), Tencin, ...
- Une articulation renforcée avec les autres modes de transport : intégrations tarifaires avec les autres réseaux de transports collectifs, rabattements sur les gares, parkings-relais, ...
- Des gares plus attractives en termes de services, d'intégration urbaine, ...Schéma directeur cyclable à l'étude, avec inscription du doublement du réseau Chronovélo.

Concept de service express métropolitain de la région grenobloise



Une quarantaine de lignes périurbaines de car ou bus

Les lignes de bus périurbaines complètent l'offre ferroviaire. Elles sont organisées par le SMMAG, la Région Auvergne-Rhône-Alpes ou le Pays Voironnais sous des marques commerciales et avec des gammes tarifaires différentes : réseaux, M TAG, M TouGo, Cars Région et Pays Voironnais. =>Cf. cartes des lignes en annexe

Plus de 40 lignes périurbaines convergent vers Grenoble ou le cœur métropolitain en correspondance sur le tramway. L'offre est soutenue en pointe sur les lignes :

- X01 Voiron / Montbonnot-Pré-de-l'Eau - Crolles - Lumbin (par autoroute)
- T80 Grenoble / Crolles (par RD1090)
- X02 Voiron / Grenoble / Champ-prés-Frogès (partiellement par autoroute)
- X03 Voreppe / Grenoble / Vizille



Vers une amélioration des lignes périurbaines au sein du périmètre du SMMAG

L'amélioration de la desserte des lignes périurbaines et des liaisons entre les territoires du Grésivaudan et de la Métropole figurent parmi les objectifs prioritaires du SMMAG.

Ce dernier vient de confier à l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise une étude sur le réseau de transports en commun à l'échéance 2024 dont un des objectifs est de renforcer les liaisons vers les territoires pour lesquels le réseau de transports en commun est l'unique alternative à la voiture. Quelles nouvelles liaisons entre le Grésivaudan et la Métropole ? Comment renforcer les liaisons entre les territoires périphériques de la Métropole et le cœur de cette dernière ?

Par ailleurs, le SMMAG soutient les projets d'aménagements de VRTC (Voies réservées aux transports collectifs) sur les autoroutes A480 (au Sud du Rondeau) et A41 qui permettront d'améliorer la fiabilité des dessertes en heures de pointe sur le modèle de celle qui existe déjà sur l'A48. Ces projets, dont l'étude fait partie des mesures d'accompagnement du projet A480/Rondeau, sont portés par AREA (concessionnaire autoroutier) en lien avec l'Etat.



Aller en montagne ou se baigner au Bois Français sans voiture : c'est possible !

Certaines lignes périurbaines donnent accès aux massifs proches et sont très utilisées le week-end ou pendant les vacances notamment par les habitants du cœur métropolitain : Flexo 62 vers le Col de Porte, T64-65 vers le Vercors, T87 vers Chamrousse, ...

Pour répondre aux besoins d'évasion des habitants certaines destinations bénéficient de renforts saisonniers en été (opération Destination Nature intégrant une desserte saisonnière de la base nautique du Bois Français, aussi accessible à vélo via les voies vertes le long des berges de l'Isère, voies interdites aux véhicules motorisés) ou en hiver (accès aux stations de ski).

Un développement des **parkings-relais** pour faciliter le rabattement sur les transports en commun ou le covoiturage

Les parkings-relais sont des aires de stationnement permettant de laisser sa voiture pour continuer son trajet en transports collectifs, en covoiturage ou en vélo.

P+R

45 parkings-relais sont en service sur le territoire du SMMAG (métropole Voironnais et Grésivaudan) offrant un total de **5 300 places**, dont 2 300 dans la Métropole (23 P+R). En outre, **une quinzaine de projets d'extension de P+R existants ou de création de nouveaux P+R** dont la mise en service est prévue entre 2022 et 2026 permettront d'offrir environ **1 400 places supplémentaires**.

En dehors du territoire couvert par le SMMAG, une vingtaine de parkings-relais existent sur les territoires du Trièves, de Bièvre Est, de Bièvre-Isère Communauté et de Saint-Marcellin-Vercors-Isère-Communauté. Ils offrent un **total cumulé de près de 1 000 places**.

Les parkings-relais sont principalement localisés :

- **Dans les territoires périurbains**, autour des gares, des échangeurs autoroutiers et de certains arrêts des lignes périurbaines de car ou de bus. Ces parkings-relais périurbains permettent aux usagers de se rabattre sur un axe structurant de transports collectifs ou de covoiturage au plus près de leur domicile et en amont des secteurs congestionnés. Ils sont généralement très utilisés.
- **Aux limites du cœur métropolitain**, en lien avec des arrêts de tramway ou de bus « chrono ». Ces parkings-relais permettent aux usagers issus des massifs, des coteaux, des zones peu denses ... de se rabattre sur les lignes TC structurantes du cœur métropolitain ou de laisser sa voiture pour continuer à vélo. Ils sont généralement très utilisés.
- Quelques parkings relais sont localisés à l'intérieur du cœur métropolitain ou en aval des zones congestionnées (ex : P+R Catane, Echirolles Gare, Gières Plaine des Sports). Leur taux de remplissage est faible ou moyen.



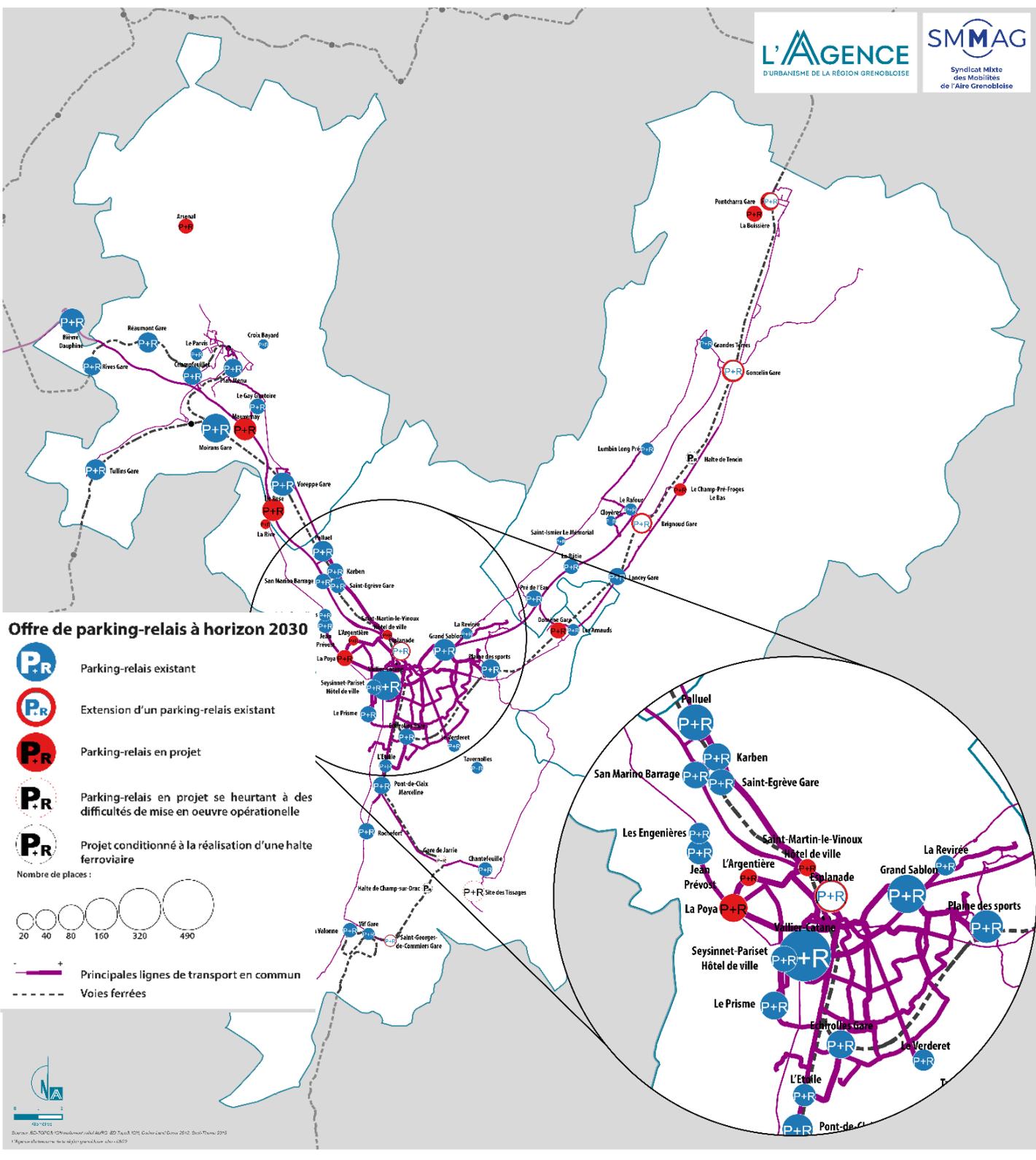
Le schéma directeur des parkings-relais du SMMAG

Ce schéma directeur (dont les études ont été lancées fin 2021) doit permettre d'évaluer les besoins de développement des P+R à l'horizon 2025 et 2030-35 à l'échelle du SMMAG notamment pour accompagner le projet de ZFE, le développement de l'offre de transports en commun et du covoiturage entre les territoires périurbains et le cœur métropolitain.

Dans une seconde phase, il permettra d'identifier des sites susceptibles d'accueillir les besoins de places identifiés : mobilisation de places sur des parkings existants (ex : équipements publics, centres commerciaux) bien localisés, extension de parkings-relais existants, création de nouveaux P+R, ...

Sur cette base, le SMMAG lancera les démarches et études opérationnelles pour que ces projets soient réalisés.

L'offre de parking-relais à horizon 2030



Des lignes de **covoiturage** sur les principaux corridors de flux, et de **l'autostop organisé** pour desservir les axes moins denses

1 voie de covoiturage ouverte en 2020

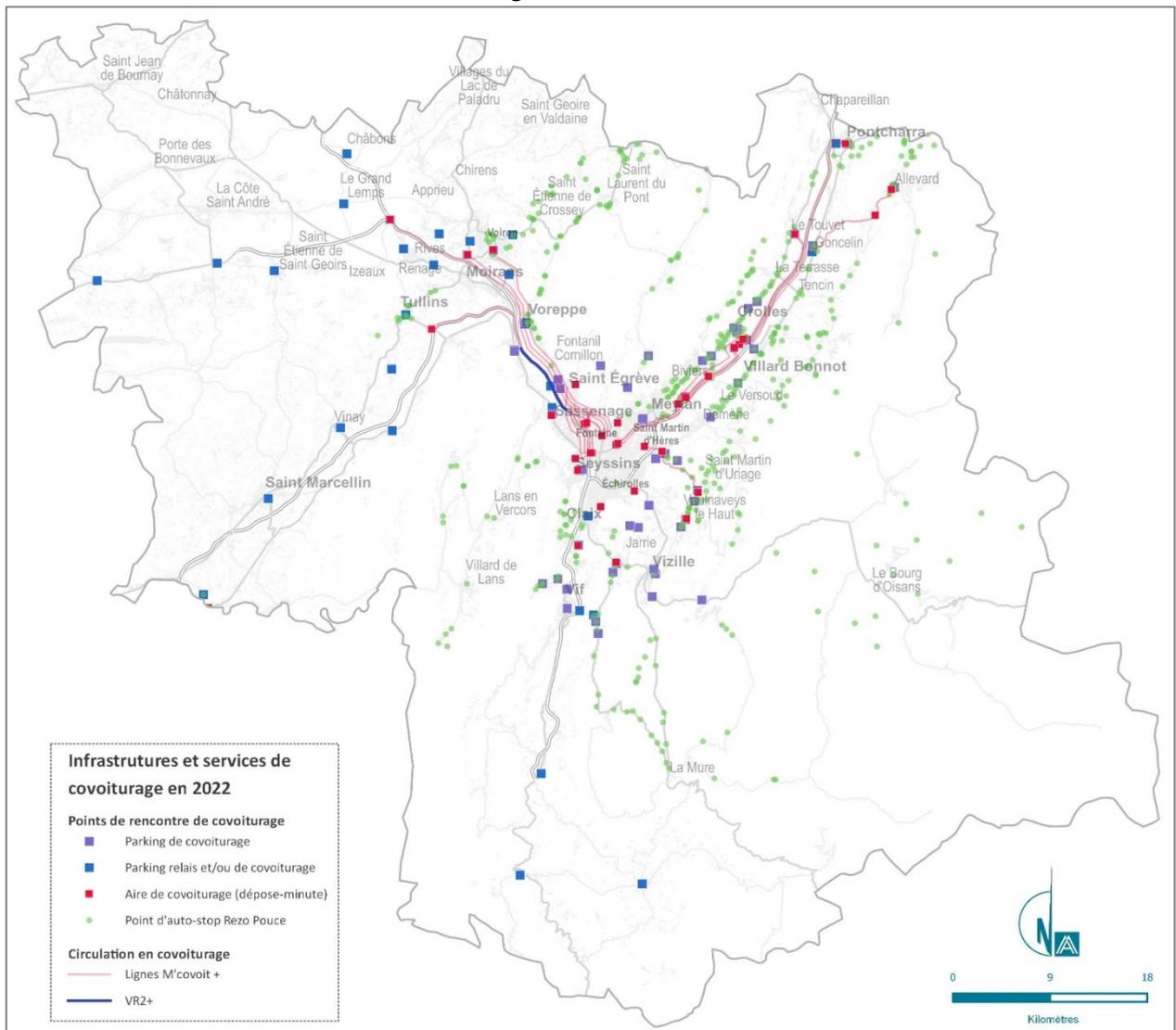
7 lignes de covoiturage M'Covoit'Ligne +

15 bornes à boutons poussoirs de covoiturage dans la métropole grenobloise et sur le plateau du Vercors

100 points d'arrêts de covoiturage spontané « RézoPouce »



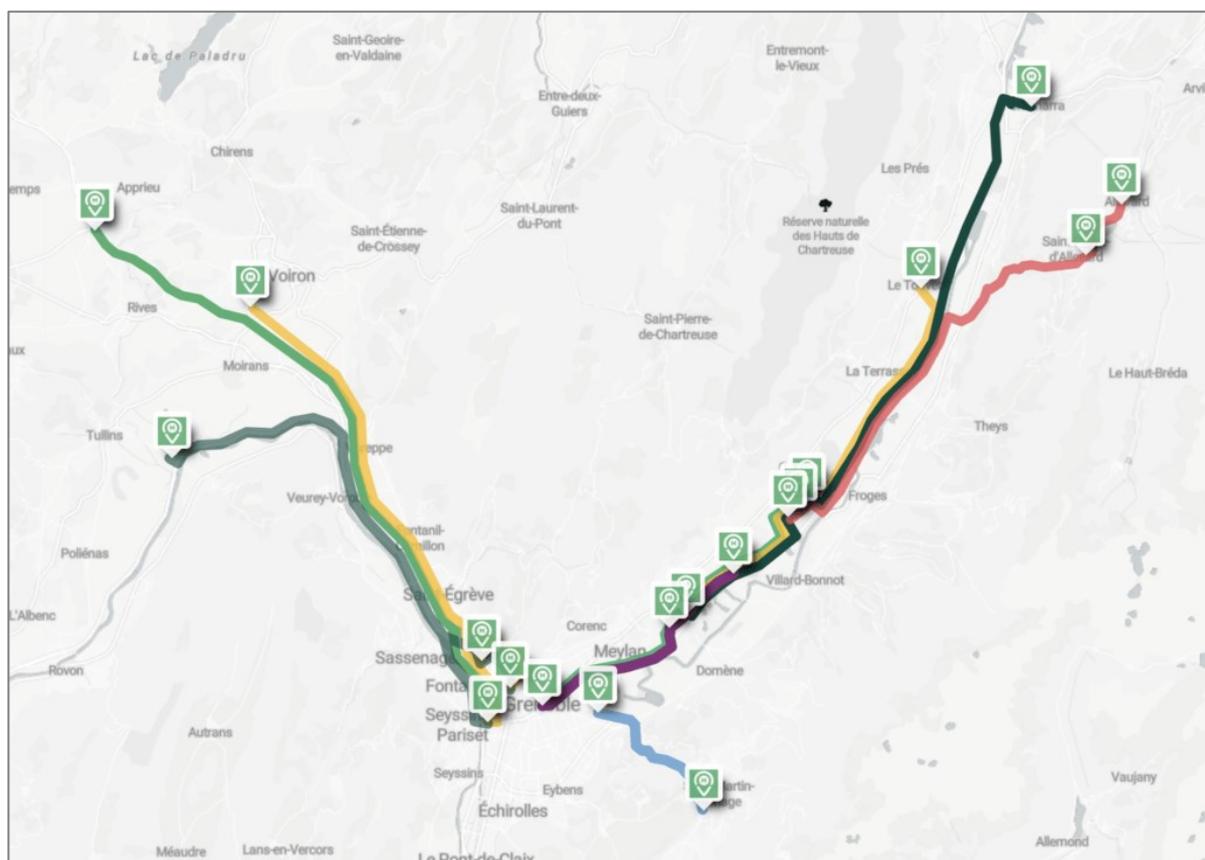
Infrastructures et services de covoiturage



Comme partout en France, le covoiturage, très largement encouragé par les collectivités, connaît ces dernières années un développement important dans l'aire grenobloise. On assiste ainsi à une multiplication d'infrastructures et de services de covoiturage dont l'objectif est de saisir l'opportunité du phénomène « Blablacar » (du covoiturage occasionnel, de moyenne et longue distance) pour créer les conditions favorables à l'émergence du covoiturage du quotidien.

Plusieurs plateformes et services ont, depuis, vu le jour sur les territoires, tels que **Mov'ici**, plateforme de mise en relation portée par la région Auvergne-Rhône-Alpes, **Rezopouce** spécialisés dans l'autostop au quotidien et **Illicov**, covoiturage spontané. La voie de covoiturage sur l'A48 mise en place l'année dernière vers Grenoble, associée aux lignes de covoiturage **M covoit' Lignes+**, viennent compléter ce panorama. L'enjeu est désormais à la lisibilité de l'offre, pour que l'usager s'y retrouve et que le covoiturage domicile-travail trouve toute sa place dans la chaîne de la mobilité.

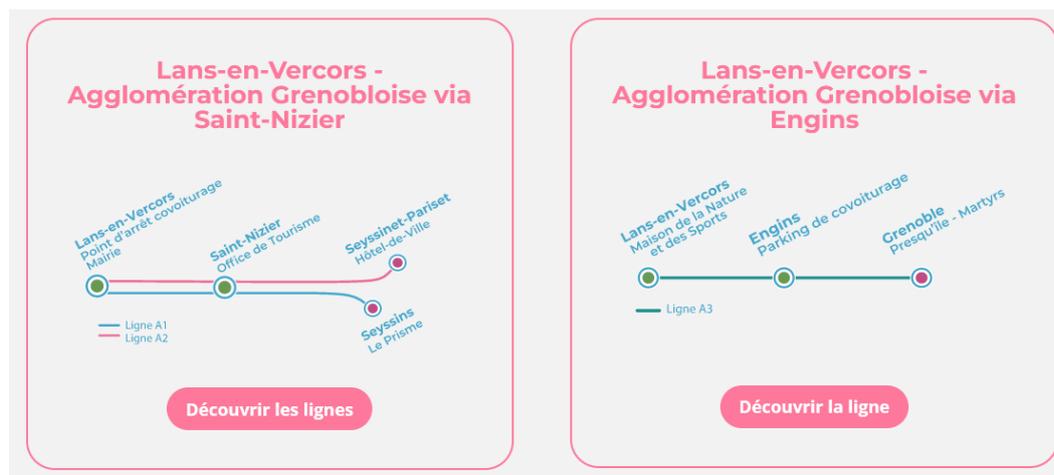
Le SMMAG propose des services de covoiturage différents sur l'ensemble de l'aire grenobloise (11 EPCI du Sud-Isère), à travers sa marque M covoit' :



1> **M covoit' Lignes+** : conçues pour faciliter les trajets quotidiens sur des axes à forte densité de flux entre le Voironnais ou le Grésivaudan et la Métropole, ces lignes de covoiturage fonctionnent sur le même principe qu'un transport en commun. Les conducteurs récupèrent les passagers aux arrêts, et ils sont indemnisés par le service, qui est sans réservation ni commission. Pour les passagers, c'est aussi simple et pratique que de prendre le bus.

Le service est principalement tourné vers les habitants des territoires périurbains qui bénéficient d'une « garantie d'acheminement » pendant les heures de pointe (vers Grenoble le matin et vers le périurbain le soir). **3 lignes fonctionnent en lien avec le Voironnais et 6 en lien avec le Grésivaudan.**

2> **M covoit' Pouce** : pour faciliter l'autostop sur les principaux axes desservant les massifs et les secteurs peu denses. Ce service fonctionne grâce à l'animation d'une communauté d'autostoppeurs réguliers sur un axe (avec l'appui de la société Rezo Pouce) et la matérialisation des arrêts de prise en charge dont certains sont équipés de panneaux lumineux à boutons poussoirs permettant au passager d'afficher sa destination souhaitée.



Carte à jour des arrêts : <https://www.mobilites-m.fr/trafic.html?autostop=true&trafic=false&eut=false>

3> **M covoit' RDV** : afin de faciliter le covoiturage domicile-travail entre salariés d'une même zone d'activité grâce à un système de mise en relation. Ce service – développé avec l'appui de la société KAROS – est pour l'instant déployé sur trois zones d'activité : Grenoble Technisud, Echirolles Les Essarts et Centr'Alp (Moirans – Voreppe). **En outre, la société privée ILLICOV propose 3 lignes de covoiturage entre le Plateau du Vercors et le cœur métropolitain** (en correspondance sur le tramway). Ces lignes fonctionnent sur le même principe que le service M covoit' Lignes+ et sont tournées vers les habitants du Vercors qui travaillent dans la métropole grenobloise.

Source : site Internet Illicov : <https://illicov.fr/avantage/vercors-grenoble/>



Une voie réservée au covoiturage sur l'A48

Ce dispositif expérimental fait partie des mesures d'accompagnement du projet A480-Rondeau. Ouverte en 2020, cette voie de covoiturage fonctionne en cas de congestion de l'A48 entre Voreppe et Grenoble. En cas de congestion, la troisième voie de l'autoroute (file de gauche) est réservée aux véhicules transportant au moins deux personnes. Les conducteurs sont avertis par les panneaux à message variable implantés tout au long du trajet et un système de capteurs permet de vérifier que les véhicules qui circulent sur la 3ème voie sont suffisamment remplis.

Source : <https://www.a48rondeau.fr/a-la-une/une-voie-dediee-au-co-voiturage-ouvre-sur-la48/>

Le développement des itinéraires cyclables entre le cœur métropolitain et le proche périurbain pour favoriser l'usage du vélo classique ou à assistance électrique

Un certain nombre d'itinéraires structurants cycles permettent déjà de relier le cœur métropolitain et les territoires périurbains situés entre 10 et 15 km de Grenoble : voies vertes des Berges de l'Isère et du Drac, axe Gières/Domène, liaison cyclable Eybens – Tavernolles, axe le long du Lavanchon, ... Le SMMAG et la Métropole étudient l'extension des axes structurants cycles périurbains vers le Sud (Vizille, Varcès / Vif, Plateau de Champagnier) et vers le Grésivaudan avec des projets de connexion inter-rives pour faciliter les liaisons de part et d'autre de la vallée du Grésivaudan (marquée par des coupures fortes de l'Isère et de l'autoroute).

Consultez la carte des aménagements cyclables sur <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/635-plan-des-pistes-cyclables.htm>

DES SECTEURS OU DES BESOINS PEU COUVERTS PAR LES OFFRES DE MOBILITE ALTERNATIVES A LA VOITURE

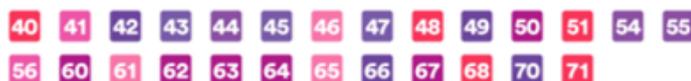
La desserte des côteaux riverains du cœur métropolitain dans la ZFE-m et hors ZFE-m

Un certain nombre de communes du cœur métropolitain au sein de la ZFE-m comportent des secteurs de côteaux : Saint-Martin-le-Vinoux, La Tronche / Corenc / Meylan, Seyssins, Seyssinet-Pariset, comptabilisant 7 000 habitants. Leurs habitants réalisent l'essentiel de leurs déplacements quotidiens en lien avec le cœur métropolitain tant pour le travail que pour l'accès à la majeure partie des commerces et services nécessaires à la vie quotidienne.

Ces secteurs sont par nature moins propices aux alternatives à la voiture, cependant **des solutions peuvent exister et certaines se développent** :

- Si l'usage des modes actifs est rendu difficile par le relief et/ ou le manque d'aménagements (trottoirs et pistes cyclables), le développement des vélos à assistance électrique commence à apporter une solution intéressante pour une partie de la population.
- Leur desserte en transport en commun est assurée principalement par des lignes de bus périurbaines de type « Flexo » combinant services réguliers ou à la demande.

Flexo : service régulier ou sur réservation



- Les habitants peuvent aussi s'appuyer sur le réseau des parkings-relais (qui s'étoffe) pour avoir accès à des lignes structurantes de transports en commun.

A ces secteurs de côteaux métropolitains, **on peut ajouter les côteaux des communes hors ZFE-m** : Bresson, Sassenage, hauts de Claix, le Plateau de Champagnier (Champagnier, Haute-Jarrie, Brié-et-Angonne, Herbeys), les hauts d'Uriage, les Vaulnaveys, Venon, et les Balcons de Chartreuse (Mont-Saint-Martin, Proveysieux, Quaix-en-Chartreuse, Le Sappey-en-Chartreuse, Sarcenas). **Ces communes accueillent environ 23 000 habitants.** Elles sont confrontées aux mêmes types de problématiques que les communes ci-dessus.

La problématique de la desserte de certaines zones d'activité économiques et commerciales du cœur métropolitain

L'accès à certaines zones d'activité économiques ou commerciales du cœur métropolitain à l'écart des lignes structurantes de transports en commun se fait de manière privilégiée en voiture voire en cycle. Les travaux liés aux infrastructures cyclables et notamment aux Chronovélos permettent de résorber progressivement les discontinuités liées aux grandes coupures urbaines et favorisent les accès à vélo. On peut notamment citer : les espaces d'activité situés entre l'autoroute et la voie ferrée à Saint-Martin-le-Vinoux, Saint-Egrève et Le Fontanil-Cornillon ou la zone d'activités des îles et la Plateforme Chimique de Pont-de-Claix...

Les besoins de mobilité des actifs qui vivent dans le périmètre de la ZFE mais travaillent en dehors de ce dernier

L'offre TC périurbaine et les lignes de covoiturage sont pensées principalement pour les habitants du périurbain qui vont travailler dans le cœur métropolitain. Elle répond moins aux besoins des habitants du cœur métropolitain qui travaillent dans le périurbain, à l'exception notable de la desserte des pôles d'emplois d'Inovalée (lignes Chrono C1 et cars Région T81), Crolles-Bernin (ligne cars Région X01), Voiron (TER et réseau de bus urbain de Voiron Coublevie) et, dans une moindre mesure Centr'Alp (train ou cars Région + navette).

Le succès des liaisons en transports collectifs vers les massifs et plans d'eau pendant les périodes de ski ou de canicules

Une desserte intéressante existe, mais, victime de son succès, elle est régulièrement saturée en période hivernale (vers les stations) ou estivale (vers les montagnes, les lacs et plans d'eau), malgré les renforts et doublages mis en place.

Exemple de très grosse affluence sur la Flexo 62 de 11h20 à destination du Sappey-en-Chartreuse et du Col de Porte un samedi de janvier 2021.

Le bus régulier (en seconde position) et son doublage ont été nécessaires pour embarquer tous les passagers présents à l'arrêt Grenoble-Notre Dame Musée, point de départ de la ligne.

Source : AURG



L'Autopartage : une solution pour donner accès à tous à des véhicules moins polluants



Le développement de l'autopartage est une orientation du Plan de déplacements urbains (PDU) du SMTC (voté en 2019) : il propose une alternative à la possession de la voiture individuelle pour ceux qui roulent peu en ville. L'autopartage peut se définir comme la mise en commun d'un véhicule permettant ainsi d'optimiser l'usage d'une voiture. C'est un levier pour réduire l'équipement et l'usage automobile des ménages. C'est aussi une solution intéressante pour offrir un accès à des véhicules moins polluants au plus grand nombre et sans condition de ressources ce qui en fait un outil très intéressant en accompagnement de la ZFE.

Dans l'agglomération, un opérateur (Citiz) propose deux services distincts qui répondent à des besoins légèrement différents :

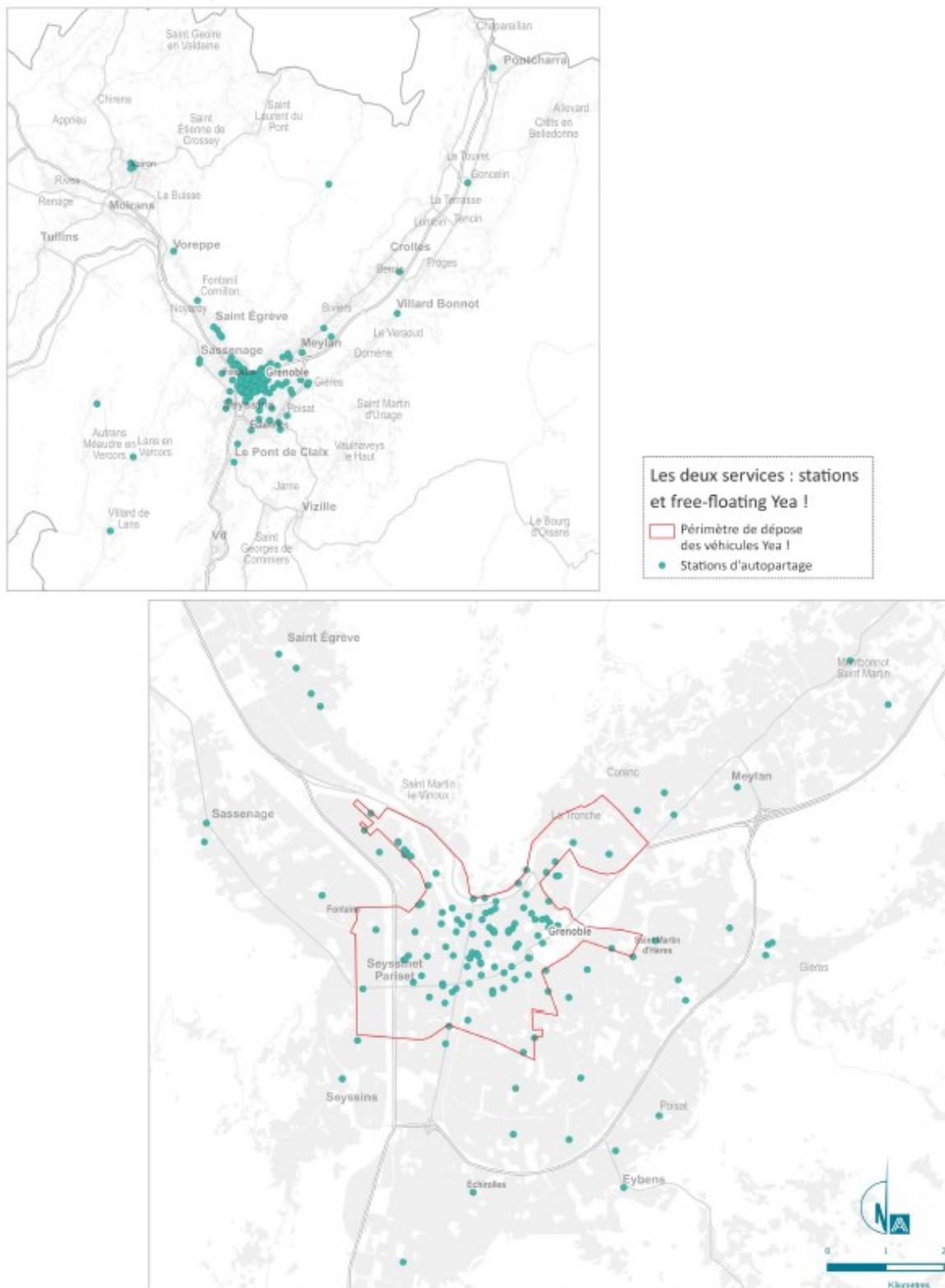
- L'autopartage en boucle (Citiz classique) s'appuie sur des véhicules stationnés sur un emplacement réservé et qu'il faut ramener à sa station en fin d'utilisation. Les véhicules se réservent à l'avance et les trajets sont payés selon la durée de location et la distance parcourue, avec ou sans abonnement ;
- L'autopartage en one way (Yea !) est une flotte de véhicules disposée librement par ses usagers dans un périmètre limité au centre-ville et quelques quartiers autour (cf. périmètre ci-contre). Les véhicules se réservent au dernier moment (30 minutes avant), ce qui donne plus de souplesse pour les déplacements moins organisés.

Aujourd'hui, le territoire de la Métropole compte environ 150 véhicules Citiz classiques et une vingtaine de véhicules Yea ! Citiz projette de développer sa flotte de véhicules électriques, au nombre de 7 en septembre 2022, prévus à 15 d'ici fin 2022, mais les freins sont encore nombreux. La Métropole dédie un point de charge à Citiz pour chacun de ses véhicules électriques.

Au-delà de ces services, il existe des plateformes web d'autopartage entre particuliers comme Oucar et Geta round.



Stations d'autopartage en 2022



Source : chiffres clés des déplacements, 2021 ; Agence d'urbanisme de la région grenobloise

L'application M, une seule application pour toutes vos mobilités

Cette application web mobile développée par le SMMAG (disponible sur les stores Android et Apple) permet de retrouver toutes les informations utiles aux déplacements et plusieurs services de mobilités directement accessibles depuis l'appli :

- Le service Citiz/Yeal ;
- Le stationnement dans les parkings publics Park GAM ;
- Le service M covoit' Lignes+ ;
- Bientôt le réseau M TAG ;
- Les informations voyageurs (temps d'attente des prochains tram et bus, calculateur multimodal, perturbations en temps réelles... et le service libre-service Dott.

Retrouvez aussi toutes les informations utiles aux déplacements sur <https://www.mobilites-m.fr/>

L'accompagnement du développement du parc de véhicules électriques

Informations et carte des bornes de recharge du territoire métropolitain à consulter ici : <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/876-les-stations-de-recharge.htm>

La politique de la Métropole en matière de bornes de recharge s'appuie sur le principe suivant : les bornes de recharge publique ont vocation à assurer une recharge dite de réassurance ou de complément (récupérer quelques dizaines de kilomètres d'autonomie pour finir sa journée ou rentrer chez soi). Les bornes publiques sont prévues pour la recharge principale (recharger sa batterie à plein) uniquement pour les usagers qui n'ont pas de parking à domicile. La recharge principale des autres usagers doit plutôt être effectuée à domicile ou sur le lieu de travail, et doit être prise en charge par le privé. La recharge rapide est laissée aux opérateurs privés. La Métropole propose en parallèle un accompagnement pour aider les copropriétés et les entreprises à s'équiper en bornes de recharge.

Suivant ce principe, la Métropole a évalué un besoin de 340-400 points de charge (scénarios bas et haut) en 2023 et 1400-2200 (scénarios bas et haut) en 2030. **Pour répondre à ce besoin, il est prévu d'installer des bornes de recharge en voirie (puissance 22/24 kW en AC/DC), en parkings-relais (puissance 7 kW) et en parkings en ouvrage P-GAM.**

Il est donc prévu une augmentation importante du nombre de points de charge :

- pour le centre-ville de Grenoble, ils seront installés en priorité dans les parkings en ouvrage P-GAM,
- pour les autres communes, ils seront installés dans les parkings-relais, de façon à ne pas démultiplier les bornes et encombrer l'espace public en voirie.

La Métropole a la compétence pour installer les bornes en voirie et dans les parkings P-GAM, le SMMAG installe les bornes dans les parkings-relais. Territoire d'Énergie 38 installe des bornes (le réseau « e-born ») sur le Département de l'Isère, en dehors de la Métropole.

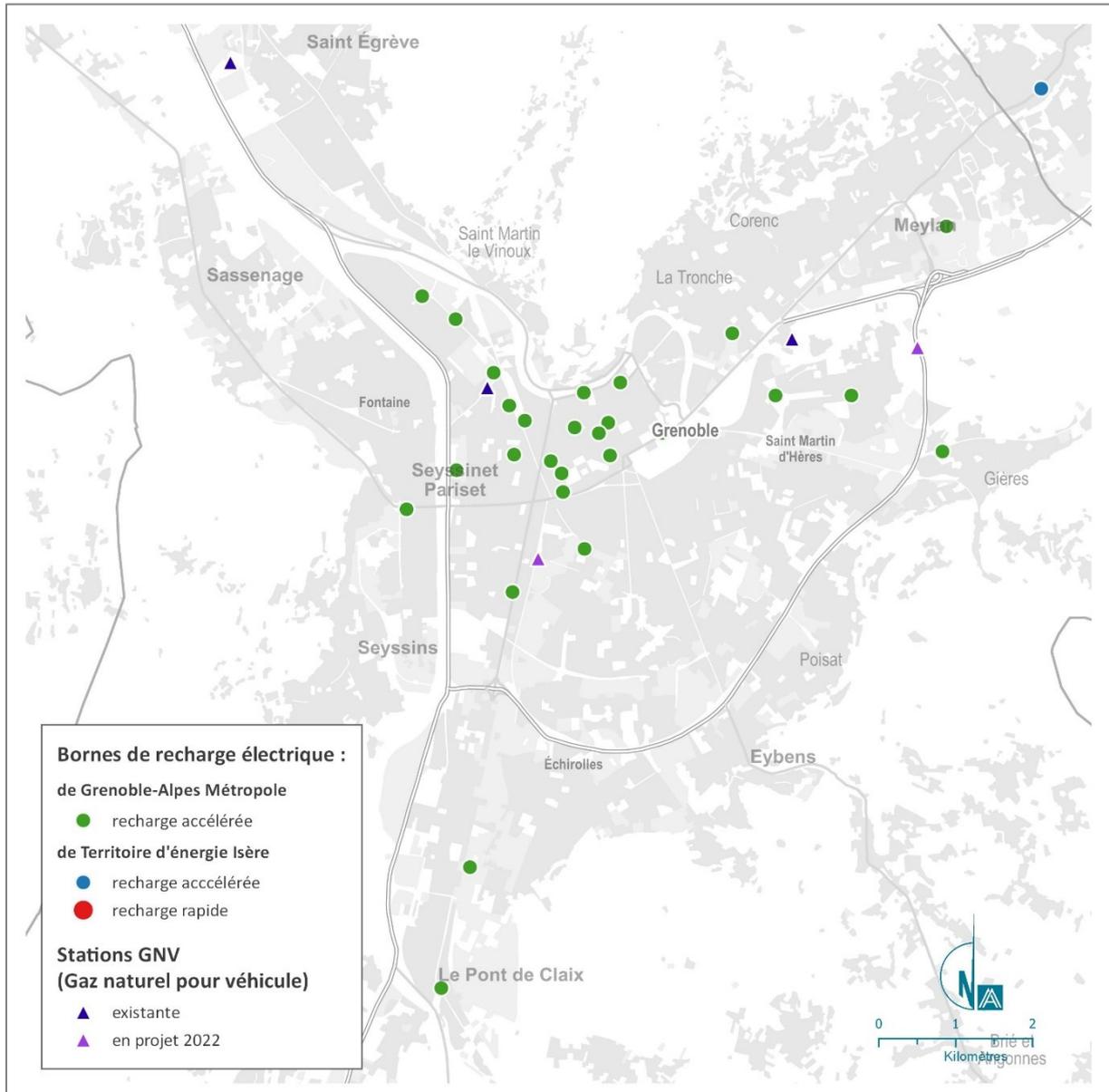
Fin 2022, 15 bornes à 2 points de charge doivent être installées en voirie et 41 (à 1 ou 2 points de charge) en parkings-relais. En 2023, une quarantaine de points de charge devraient être installés en voirie, 70 en parkings-relais, ainsi que dans les parkings en ouvrage P-GAM.



340 points de charge prévus en 2023, dont ;

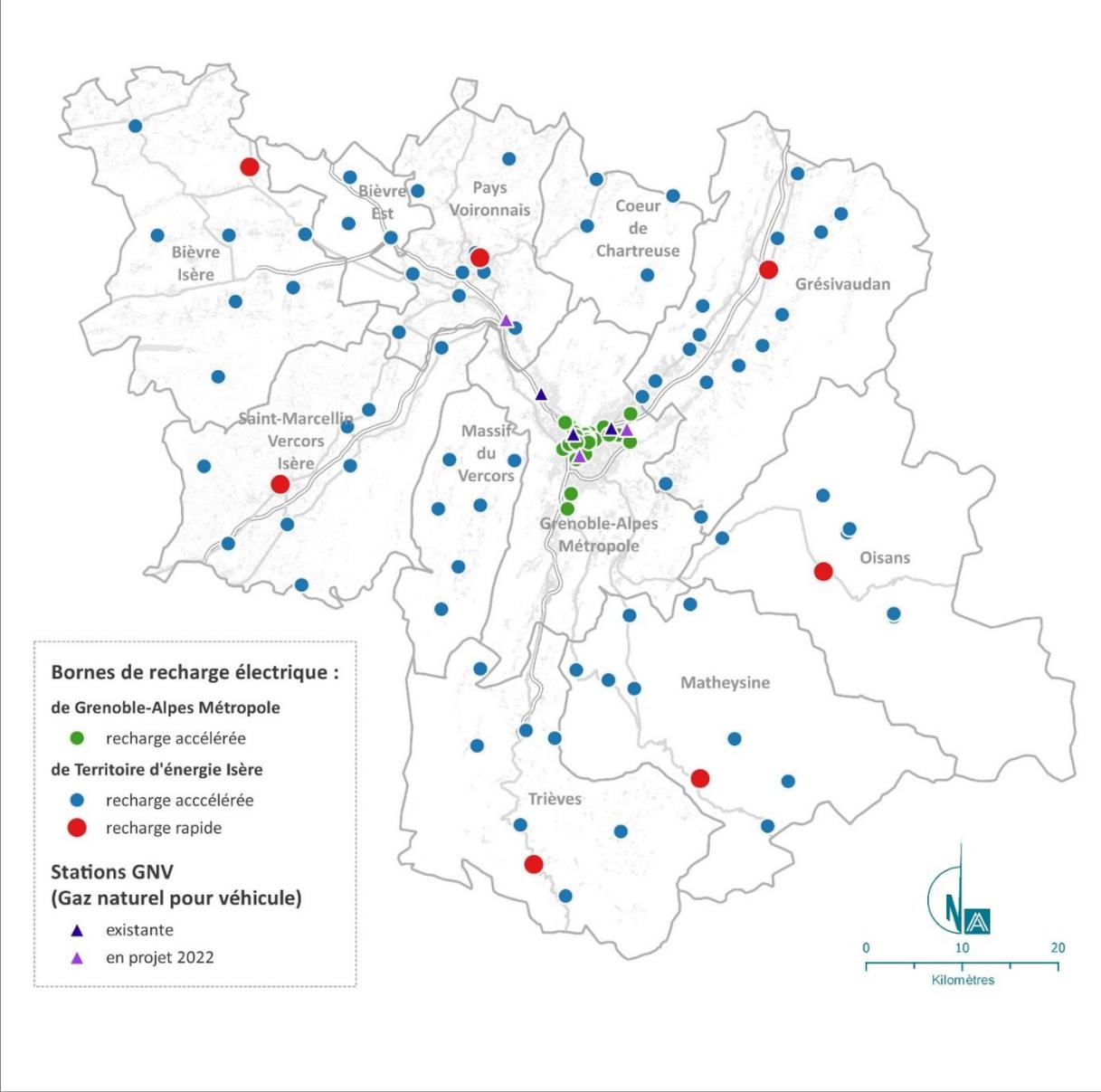
- Environ 110 points de charge en voirie,
- Environ 140 points de charge en parking-relais,
- Le reste en P-GAM (étude en cours).

Bornes de recharge publiques électriques de la métropole



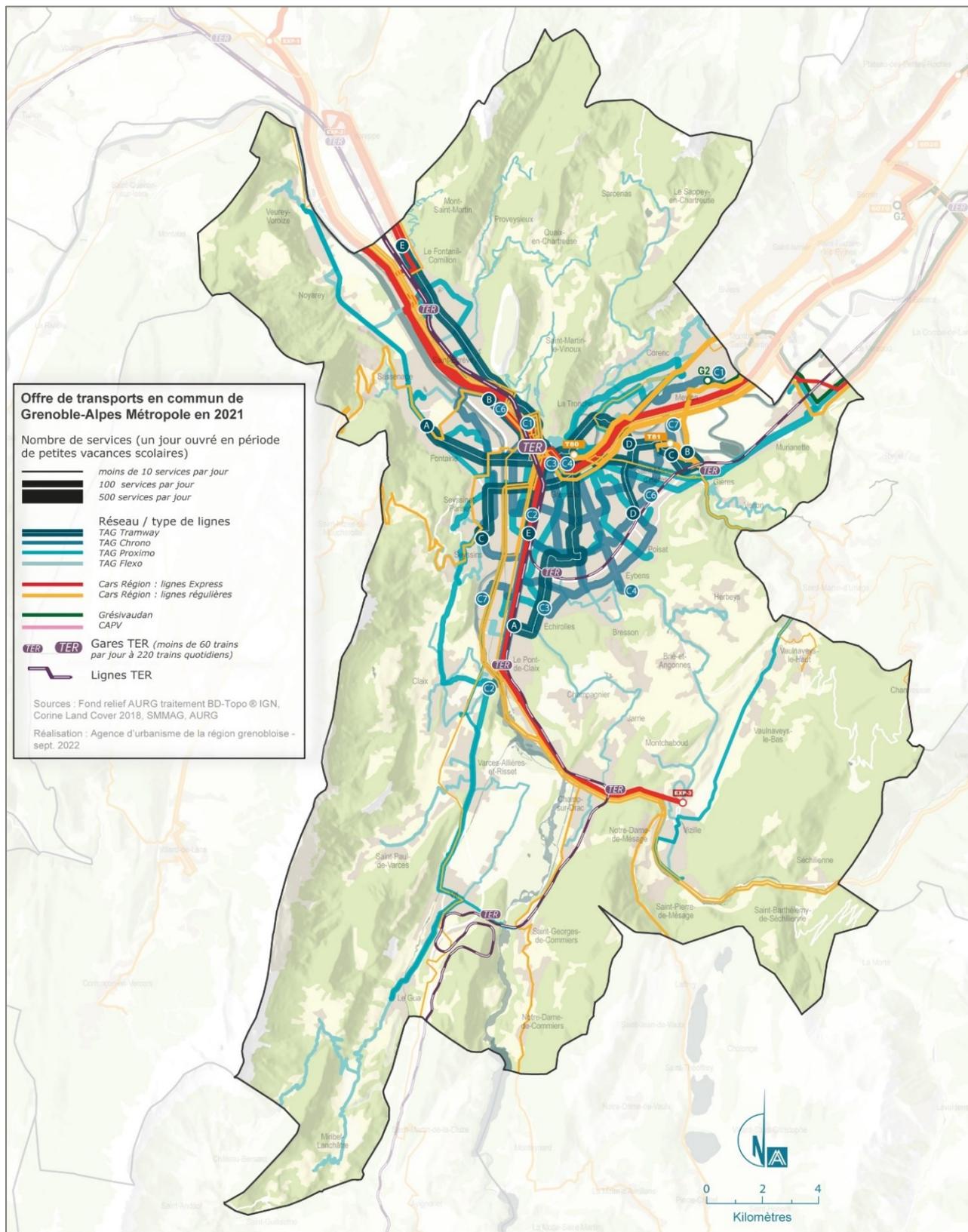
Seules les bornes publiques sont représentées ici. D'autres bornes sont accessibles, par exemple sur certains parkings de centres commerciaux.

Bornes de recharge électrique de la région grenobloise



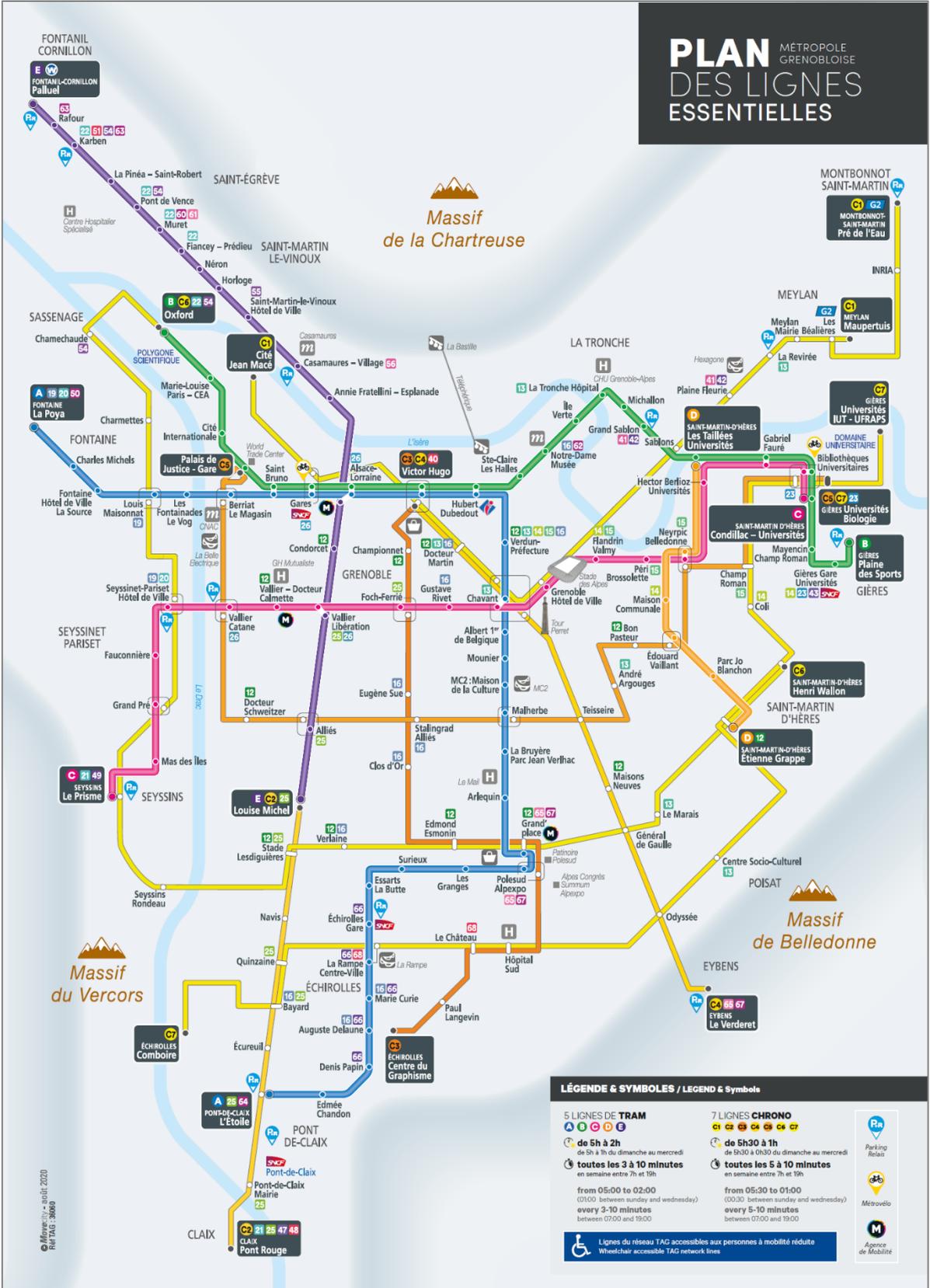
ANNEXES : PLAN DES LIGNES

Synthèse : l'offre en transports en commun de Grenoble-Alpes Métropole



PLAN DES LIGNES ESSENTIELLES

MÉTROPOLE GRENOBLOISE

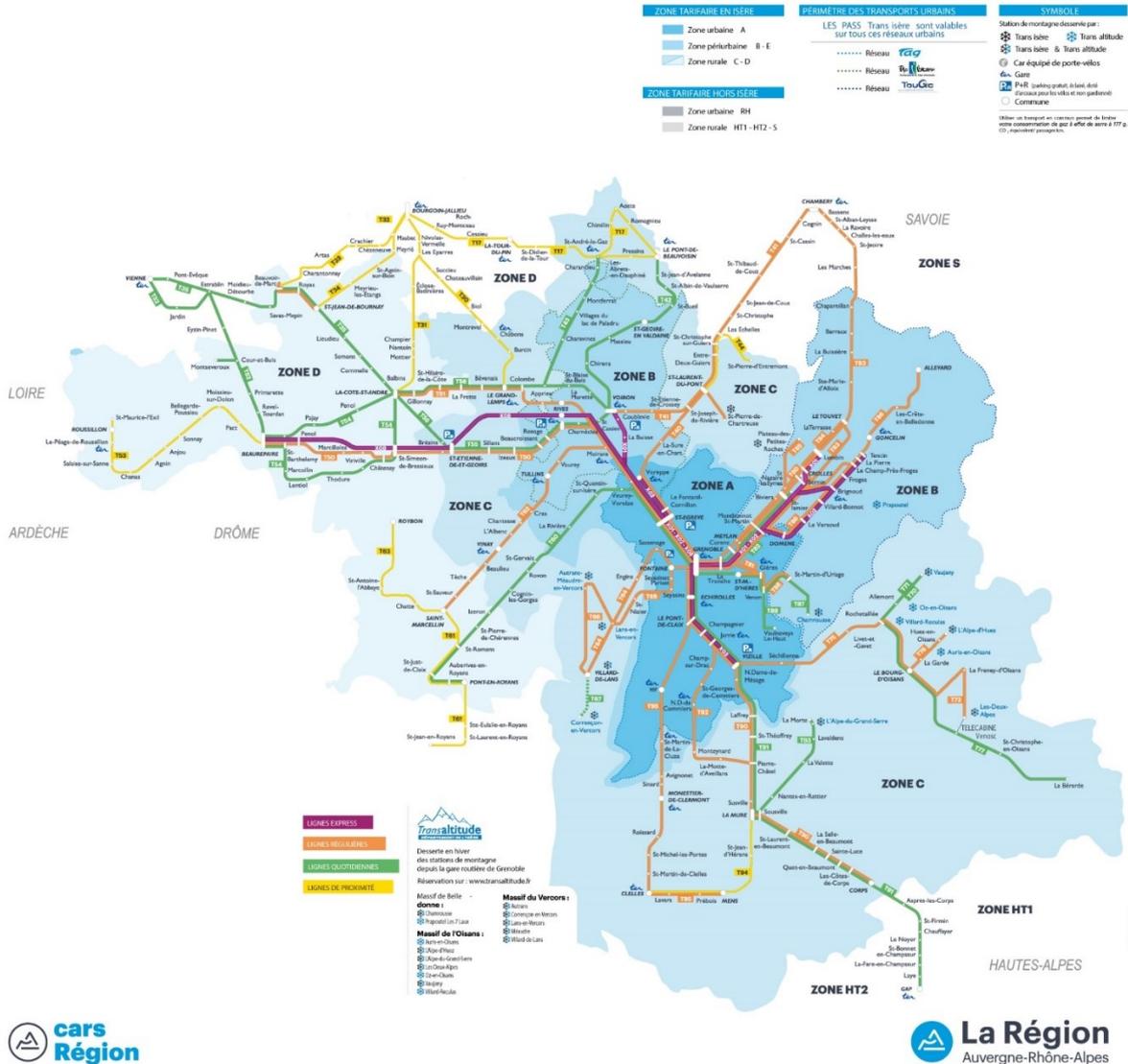


LÉGENDE & SYMBOLES / LEGEND & SYMBOLS

<p>5 LIGNES DE TRAM</p> <p>A B C D E</p> <p>de 5h à 2h de 5h à 1h du dimanche au mercredi</p> <p>toutes les 3 à 10 minutes en semaine entre 7h et 19h</p> <p>from 05:00 to 02:00 (05:00 between sunday and wednesday)</p> <p>every 3-10 minutes between 07:00 and 19:00</p>	<p>7 LIGNES CHRONO</p> <p>de 5h30 à 2h de 5h30 à 0h30 du dimanche au mercredi</p> <p>toutes les 5 à 10 minutes en semaine entre 7h et 19h</p> <p>from 05:30 to 01:00 (05:30 between sunday and wednesday)</p> <p>every 5-10 minutes between 07:00 and 19:00</p>	<p>Icons:</p> <ul style="list-style-type: none"> Parking Relais Métrobus Assise de Mobilité
--	--	---

Accessibilité: Lignes du réseau TAC accessibles aux personnes à mobilité réduite / Wheelchair accessible TAG network lines

PLAN DU RÉSEAU 2021 / 2022



ZONE TARIFAIRE EN ISÈRE	PÉRIMÈTRE DES TRANSPORTS URBAINS	SYMBÔLE
<ul style="list-style-type: none"> Zone urbaine A Zone périurbaine B - E Zone rurale C - D 	<p>LES PASS Trans isère sont valables sur tous ces réseaux urbains</p> <ul style="list-style-type: none"> Réseau TAG Réseau TGV Réseau TouGic 	<p>Station de montagne desservie par :</p> <ul style="list-style-type: none"> Trans isère Trans altitude Trans isère & Trans altitude Car équipé de porte-vélos Gare P+R (parking gratuit, éclairé, doté d'arceaux pour les vélos et non gardienné) Commune <p>Utiliser un transport en commun permet de limiter votre consommation de gaz à effet de serre à 177 g CO₂ équivalent/passagers.km.</p>

LIGNES EXPRESS

LIGNES RÉGULIÈRES

LIGNES QUOTIDIENNES

LIGNES DE PROXIMITÉ

Desserte en hiver des stations de montagne depuis la gare routière de Grenoble

Réservation sur : www.transalitude.fr

Massif de Belle-donne :

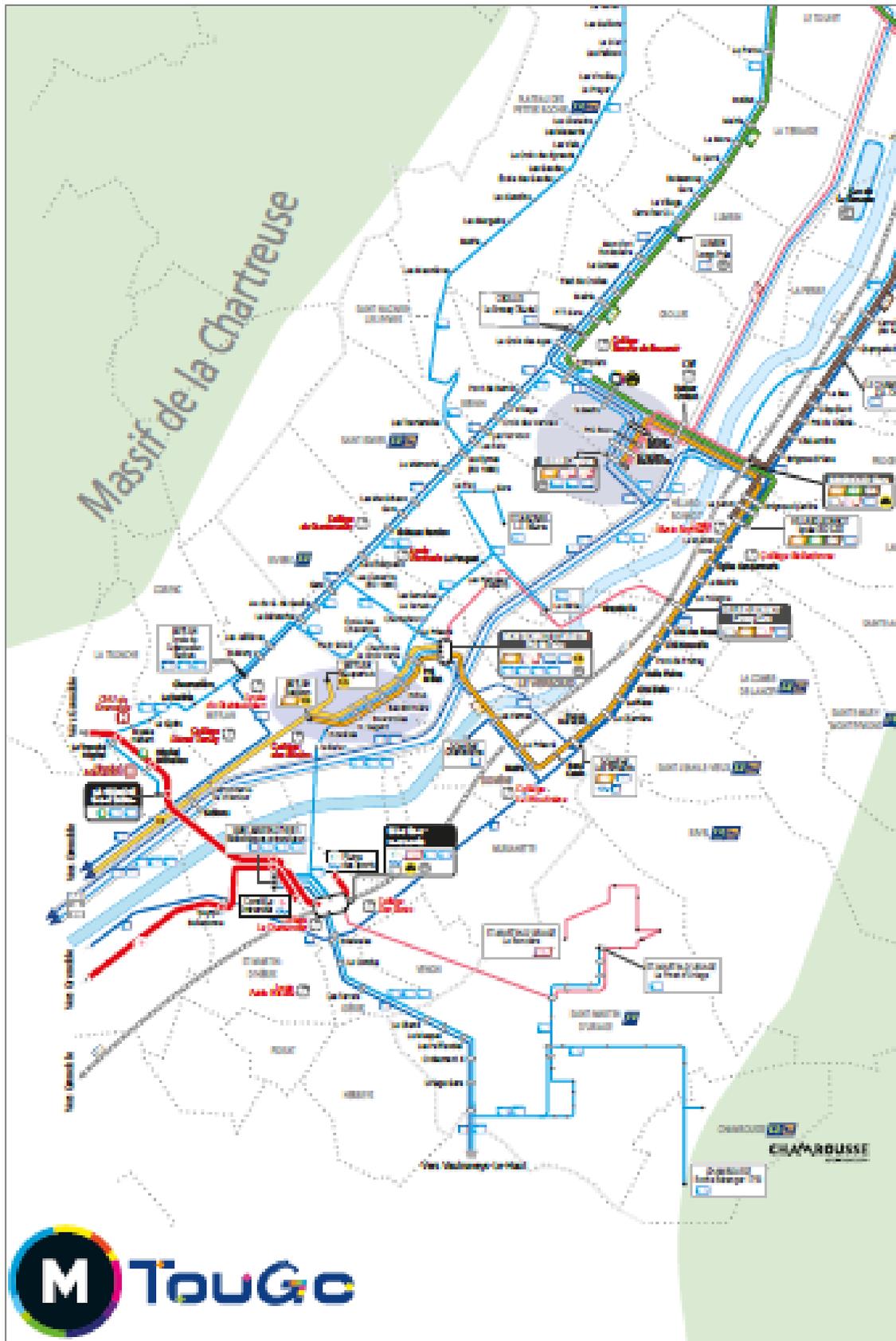
- Chamrousse
- Prapontal Les 7 Lacs

Massif de l'Oisans :

- Auris-en-Oisans
- L'Alpe-d'Huez
- L'Alpe du Grand-Serre
- Les Deux-Alpes
- Oz-en-Oisans
- Vaujany
- Willard-Reculas

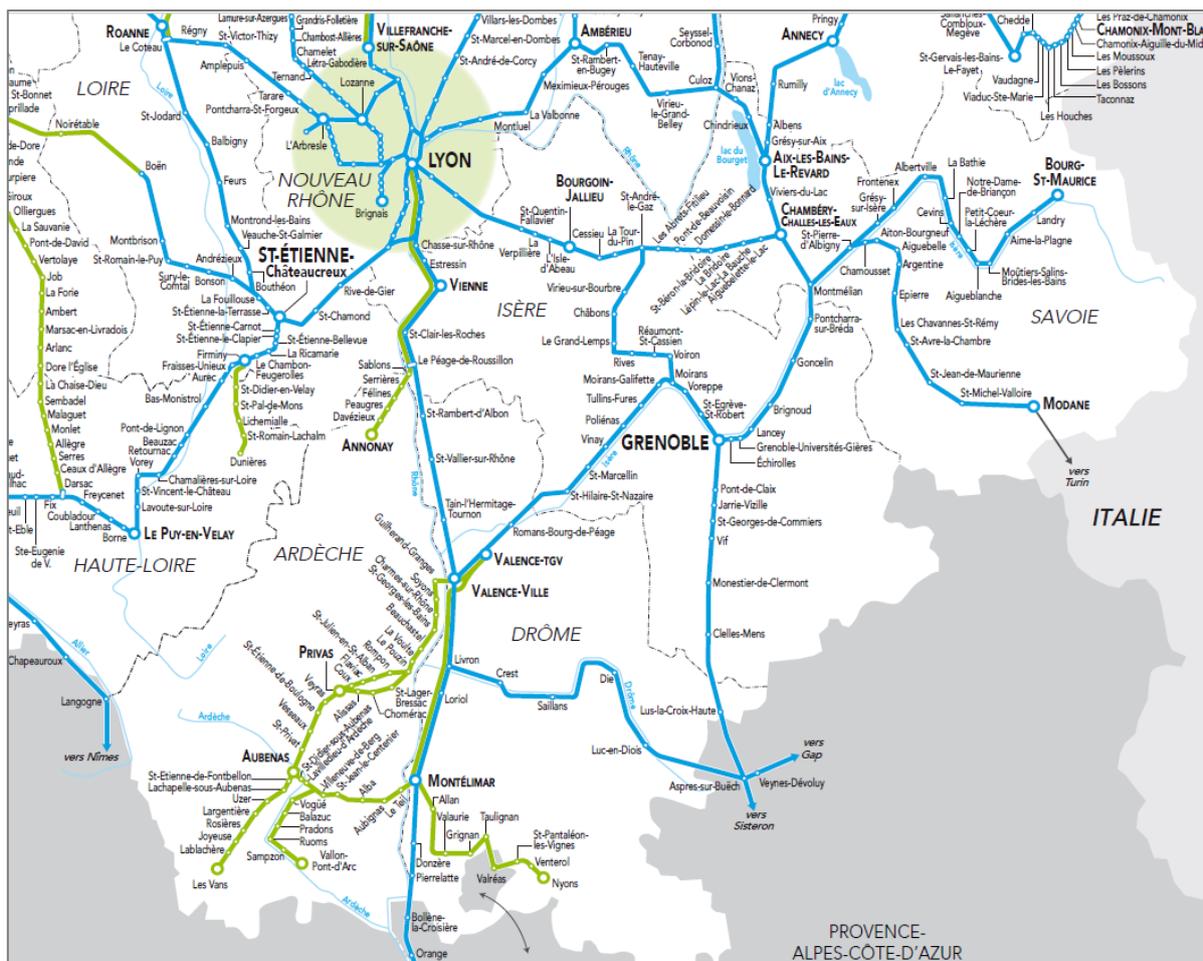
Massif du Vercors :

- Autrains
- Corrençon-en-Vercors
- Lans-en-Vercors
- Miaucine
- Willard-de-Lans



Le réseau du voironnais





Offre TER en semaine

Lyon <> Grenoble : 1 train toutes les heures (3 en heure de pointe)

Voiron <> Grenoble : 1 train (ou car) toutes les 20 minutes

Rives <> Grenoble : 1 train (ou car) toutes les 20 minutes heures de pointe, et pour le reste 1 train toutes les heures

Valence <> Grenoble : 1 train (ou car) toutes les heures

St Marcellin <> Grenoble : 1 train ou car toutes les 20 minutes

Chambéry <> Grenoble : 1 train ou car toutes les 30 minutes



**GRENOBLEALPES
MÉTROPOLE**



**Document produit par l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, Grenoble-Alpes Métropole et le Syndicat mixte des mobilités de l'aire grenobloise
Octobre 2022**