

## Annexe 2 : CONVENTION CITOYENNE POUR LE CLIMAT

Examen des propositions d'actions sur la thématique 3 : mobilité des personnes

Récapitulatif des actions par acteur compétent (NB. certaines actions peuvent relever de plusieurs acteurs)

Leviers	Nb de propositions	GAM	Suite à donner	SMMAG	Région	Département	Communes	Etat	EP Scot
3.1 Agir pour diminuer la demande de mobilité	6	4	En cours bien dimensionné	4	1	2	1	1	1
3.2 Favoriser l'usage de la marche et du vélo 3.9 Favoriser l'enseignement et la pratique du vélo dès le plus jeune âge	11	8	6 en cours à renforcer / à démarrer immédiatement 1 à étudier 1 à ne pas retenir	9	2	3	5	4	
3.3 Limiter le nombre de voitures individuelles 3.4 Favoriser l'usage partagé des automobiles	7			6	1		2	1	
3.5 : Accélérer et faciliter l'usage, pour les véhicules motorisés, d'énergie décarbonée	4	1	Programmé					4	
3.6 Renforcer les infrastructures TC (tram, bus, autocar, train), notamment en tenant compte des disparités géographiques d'équipement	9			9	6	4		2	
3.7 Gratuité des TC soumis à des règles économiques et sociales 3.8 Favoriser l'usage des TC en réduisant les tarifs Lever transversal identifié : Financement	5			3				3	
<b>Total</b>	<b>42</b>	<b>13</b>		<b>31</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>1</b>

Formulation finale	Quelle institution est compétente?	Analyse et suites données	Typologie de proposition pour la Métropole
<b>Levier 3.1 : Agir pour diminuer la demande de mobilité</b>			
<p>3.1.1 Communiquer et informer sous la forme d'ateliers au niveau individuel et des entreprises du sens de la mobilité carbonée ainsi que les solutions avantageuses pour diminuer celle-ci. Sensibiliser les associations de quartier afin de démultiplier ce qui existe déjà. Poursuivre les actions entreprises par Grenoble Alpes Métropole.</p> <p style="text-align: center;"><i>[Action existante soutenue par la convention citoyenne pour le climat]</i></p>	<p>SMMAG : information et conseil en mobilité</p>	<p>Saisine du <b>SMMAG</b> Sollicitation du <b>Département</b> et saisine des <b>communes</b> en accompagnement (relais auprès des publics fragiles)</p> <p><b>La Métropole accompagne</b> dans ses propres compétences (ex. action 59 de la stratégie économique, programme FAST avec un appel à projet axé sur la mobilité en 2023 et dispositif d'accompagnement de la ZFE-m en lien avec le SMMAG), et en tant qu'employeur (Plan de mobilité employeur)</p>	<p>En cours bien dimensionné</p>
<p>3.1.2 Prôner le télétravail. Encourager les entreprises et les administrations à proposer du télétravail.</p>	<p>SMMAG : information et conseil en mobilité, politique tarifaire</p>	<p>NB. Le télétravail est déjà incontournable dans le dialogue interne des entreprises ou administrations. Le SMMAG a déjà mis en place une tarification adaptée. Certaines formes de télétravail peuvent mener à un étalement urbain, un allongement des distances et des difficultés d'adaptation du réseau de transports.</p> <p>Saisine du <b>SMMAG</b>, en proposant d'intégrer plus largement une réflexion « bureau des temps » (yc horaires décalés) dans le prochain plan de mobilité.</p> <p><b>La Métropole accompagne</b> dans ses propres compétences (ex. la thématique télétravail est envisagée pour le temps fort du Pacte économique de septembre 2023), et en tant qu'employeur (réflexion pour étendre les possibilités de télétravail)</p>	<p>En cours bien dimensionné</p>

<p>3.1.3 Interdire l'installation de nouvelles grandes surfaces commerciales et centres commerciaux en périphérie des centres-villes, sauf les commerces alimentaires s'ils sont nécessaires.</p>	<p>Métropole  EP SCOT</p>	<p>NB. Le cadre est déjà strict dans le PLUi, le SCOT, et le ZAN à venir. Si besoin de faire évoluer, il sera possible de le faire dans les prochaines modifications du PLUi. Vigilance sur la capacité à différencier les commerces alimentaires, selon un critère de nécessité.</p> <p>Saisine de l'<b>EP SCOT</b> pour maintenir une thématique Aménagement commercial dans le prochain SCOT (le Schéma directeur aménagement commercial SDAC n'étant plus obligatoire).</p>	<p>En cours bien dimensionné (exceptée la différenciation pour l'alimentaire)</p>
<p>3.1.4 Diagnostiquer les motifs de déplacement des territoires périphériques vers les aire d'attraction pour aider les collectivités à trouver des solutions locales adaptées. Mise en place d'un questionnaire destiné aux actifs concernant leurs difficultés de transports afin d'identifier les besoins et les problèmes pour leur apporter des solutions.</p>	<p>SMMAG</p>	<p>NB. Le territoire peut s'appuyer sur des outils et une expertise de longue date en matière d'analyse des déplacements à l'échelle de la région grenobloise : observatoire des déplacements, enquêtes mobilité, enquêtes complémentaires y compris dans le cadre de la démarche M'PRO auprès des employeurs... Les analyses qualitatives et le lien régulier aux habitants sont en effet essentiels pour comprendre les comportements en matière de mobilité et les problèmes qui se posent au quotidien, pas seulement pour les actifs.</p> <p>Saisine du <b>SMMAG</b></p>	
<p>3.1.5 Imposer à l'aéroport de Grenoble-Alpes-Isère une réduction de ses émissions de CO2 de 10% par an en prenant en compte les vols/appareils, la structure des bâtiments, et les transports pour venir à l'aéroport.</p>	<p>Département Région (autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire de Bièvre Isère et pour le maillage entre territoires)</p>	<p>Sollicitation du <b>Département</b> Sollicitation de la <b>Région</b></p>	
<p>3.1.6 Accompagner les personnes qui souhaitent se rapprocher de leur lieu de travail avec des actions de sensibilisation, des aides financières et un encadrement</p>	<p>Etat pour l'encadrement des loyers  Métropole pour la politique de</p>	<p>Sollicitation de l'<b>Etat</b> (déjà saisi)</p> <p>NB. La Métropole a délibéré puis sollicité l'Etat fin 2022 pour expérimenter le dispositif d'encadrement des</p>	<p>En cours bien dimensionné</p>

des loyers.	logement et d'aménagement du territoire  SMMAG pour l'offre de mobilité, la politique tarifaire, l'information et le conseil en mobilité, la planification des mobilités	loyers. Néanmoins cet encadrement ne répond pas seul au besoin sous-jacent de rapprocher activités et logements. La Métropole porte une attention continue à l'accès au logement, à la mixité habitat / économie à travers ses politiques foncier, habitat, urbanisme (SCOT, PLUI, PLH).  Saisine du <b>SMMAG</b>	
-------------	--	--	--

Pour mémoire

<b>Levier 8.1 : Mettre en œuvre des actions qui facilitent les changements de comportement des habitants (achat, mode de vie, etc.), quel que soit leur âge</b>		
8.1.3 : Encourager une consommation et des modes de vie plus "responsables" utiliser le système bien connu de la "carotte" plutôt que celui du "bâton" ! dans l'idée plus globale d'éduquer les individus à un mode de vie plus responsable par la création d'avantages et non de contraintes. Cette proposition est déclinable dans plusieurs thématiques. Exemples : - Alimentation : je m'engage à manger moins de produits carnés - Habitat : je fais des travaux dans mon logement (passoires thermiques) - Habitat : je m'engage à diminuer la température de mon logement en hiver (vérifiable via la conso gaz/elec) - Mobilité : je m'engage à utiliser moins un véhicule carboné (type voiture thermique, avion, ...). "Et si, à la façon des Miles octroyées par les compagnies aériennes à leurs passagers les plus réguliers, on mettait la « loyalty » au service des mobilités durables ? C'est le pari fait par Rob ou Transway. Plutôt que d'encourager à brûler du kérosène, ces entreprises françaises développent des programmes de fidélité pour encourager l'adoption de transports décarbonés. Vélo, trottinette, métro, covoiturage, etc. À chaque trajet, on cumule des points à échanger en cadeaux, avantages chez les commerçants partenaires, ou dons à des associations, selon les acteurs.	Saisine du <b>SMMAG</b> –information et conseil en mobilité, politique tarifaire, Pass'Mobilités, communication	

Formulation finale	Quelle institution est compétente?	Analyse et propositions du service sur suites à donner	Typologie de proposition pour la Métropole
<b>Levier 3.2 : Favoriser l'usage de la marche et du vélo</b> <b>Levier 3.9 : Favoriser l'enseignement et la pratique du vélo dès le plus jeune âge</b>			
<p>3.2.1 Ajouter des parkings à vélo sécurisés et des arceaux, pour limiter les risques de vol. Les parkings sécurisés de MétroVélo ne sont accessibles que sur abonnement (et il faut un abonnement pour chaque parking). Un système de parkings sécurisés pour les vélos fournirait une solution pour les trajets occasionnels.</p> <p><i>[Action existante soutenue par la convention citoyenne pour le climat]</i></p>	<p>Métropole (espace public et parkings PGAM)</p> <p>SMMAG (consignes et box Mvélo+)</p>	<p>Le plan vélo métropolitain prévoit la pose d'au minimum 500 arceaux vélos par an. Une réflexion est par ailleurs en cours pour adapter l'offre de stationnement vélo des parkings « Park'GAM » à la courte durée (à la journée, voire à l'heure), la demande étant forte pour les VAE.</p> <p>NB. Environ 20 000 places vélos existent sur l'espace public, et 1000 dans les parkings « Park'GAM ».</p> <p>La Métropole étudiera des leviers pour inciter à renforcer l'offre de stationnement vélo dans les domaines privés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans les grands équipements recevant du public,</li> <li>- Dans les établissements scolaires,</li> <li>- Dans les copropriétés et les logements sociaux,</li> <li>- Au sein des zones commerciales et d'activité,</li> <li>- Sur les lieux de travail.</li> </ul> <p>Saisine des <b>Communes</b> (pouvoir de police) pour permettre d'ajouter des arceaux ou box, avec éventuellement de la vidéosurveillance dans les zones où les vols de vélos sont les plus récurrents.</p> <p>Saisine des <b>Communes</b> et sollicitations du <b>Département</b> et de la <b>Région</b> pour les établissements scolaires</p>	<p>En cours à renforcer</p>

		Saisine du <b>SMMAG</b> pour les consignes « Mvélo+ » et le dialogue avec les employeurs via la démarche M'PRO.	
3.2.2 Communiquer sur les bienfaits de la mobilité douce : communiquer au niveau individuel sous la forme publicitaire et d'ateliers d'information des bienfaits de la marche et de l'usage du vélo sur la santé ainsi que de ses avantages économiques <i>[Action existante soutenue par la convention citoyenne pour le climat]</i>	SMMAG	Saisine du <b>SMMAG</b>  Sollicitation de l' <b>Etat</b> (campagnes nationales, promotion du forfait mobilités durables)	
3.2.3 <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Renforcer la pratique du vélo et de la trottinette engagée par la Métropole en soutenant l'extension des voies cyclables, la pratique du vélo et de la trottinette. Renforcer la mise à disposition de cycles et trottinettes partagées.</li> <li>○ Continuer le développement du vélo et de la trottinette au même rythme que le mandat précédent. Continuer le développement des stationnements vélo et trottinettes aux lieux d'affluence pour avoir un meilleur maillage du territoire. Poursuivre la sécurisation des voies.</li> <li>○ Réalisation d'une chrono vélo périphérique afin de créer des voies pour relier les villes périurbaines entre elles, sans que les cyclistes aient besoin de repasser par le centre de la Métropole.</li> <li>○ Faire en sorte que tous les établissements publics (école, poste, mairie, soins...) ou commerces essentiels soient accessibles</li> </ul>	Métropole  SMMAG pour l'AMI Free floating et le schéma directeur des itinéraires cyclables	Le plan vélo métropolitain 2021-2025 prévoit le déploiement des aménagements cyclables : environ 70 km de linéaires supplémentaires sont aujourd'hui à l'étude, dont 20 km d'axes « Chronovélo ».  Il est proposé de lancer les études opérationnelles pour la création d'un nouvel axe Chronovélo, qui reliera les communes de première couronne, avec un objectif de d'un premier tronçon de travaux pour début 2024.  Saisine du <b>SMMAG</b>  Sollicitation de l' <b>Etat</b> sur les aides financières pour accélérer les réalisations sur les territoires, dans le cadre du plan vélo national.  NB. L'action « Soutenir et communiquer sur les formations à destination des adultes proposées par la "Vélo Ecole" de la plateforme Mobilité de Grenoble Alpes Métropole. » est intégrée dans la proposition 3.9.1.	En cours à renforcer  A démarrer immédiatement

<p>par au moins une voie sécurisée pour piétons ou cyclistes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Sécuriser les pistes cyclables.</li> </ul>			
<p>3.2.4 Réserver les artères commerçantes aux mobilités douces</p> <p><i>[Action existante soutenue par la convention citoyenne pour le climat]</i></p>	<p>Communes (pouvoir de police)</p> <p>Compétence Métropole dans les communes où le pouvoir de police circulation et stationnement a été transféré</p>	<p>Saisine des <b>Communes. La Métropole propose d'accompagner</b> en listant, avec les communes, l'ensemble des artères commerçantes pouvant donner lieu à une « préférence » aux modes actifs », avec une gradation (seuls modes doux, zone de rencontre 20, zone 30...) selon les spécificités de chaque secteur : accessibilité, type de commerces (de destination, de proximité) et zones de chalandise, stationnements, fonctionnements des rues, flux, cohabitation piéton/cycles...</p> <p>Côté Métropole, plusieurs actions ont été mises en œuvre ou sont en cours pour améliorer l'accès cyclable aux zones commerciales et d'activité. Le tracé de la branche Nord-ouest de l'axe Chronovélo n°2 a par exemple été modifié pour desservir les zones commerciales de Saint-Martin-le-Vinoux et de Saint-Egrève, plutôt que les berges de l'Isère qui étaient prévues à l'origine. Le plan vélo métropolitain inscrit par ailleurs la nécessité de créer des aménagements cyclables au sein des ZIZA (Zone Industrielle Zone d'Activités). Les projets « CVCM » (Cœur de Ville, Cœur de Métropole) continuent de se multiplier au sein du territoire, avec une attention systématique à l'accessibilité cyclable de ces cœurs de villes/villages commerçants. Il sera par ailleurs vérifié que les petites/moyennes polarités commerciales soient bien pourvues de poches d'arceaux vélos.</p>	<p>En cours à renforcer</p>

<p>3.2.5 Faire une campagne de communication sur l'onde verte existante auprès des automobilistes.</p>	<p>Métropole</p>	<p>Il n'existe à ce jour aucune onde verte sur le territoire métropolitain, que ce soit pour les automobilistes ou les cyclistes. 400 carrefours à feux sont en revanche paramétrés pour donner une priorité (quasi-)systématique aux tramway et/ou aux bus, dans un souci d'efficacité des transports publics. Cela représente 70% des quelques 570 carrefours à feux du territoire. Tous les modes ne pouvant pas avoir la priorité en même temps, il ne paraît pas opportun de mettre en place une onde verte, car elle pourrait dégrader la fluidité et donc la performance des transports publics.</p>	<p>A ne pas retenir</p>
<p>3.2.6 - Sensibilisation à la pratique du vélo en toute sécurité - Apaiser la relation automobilistes et cyclistes. Actions de sensibilisation pour que les automobilistes comprennent que les cyclistes mettent leur vie en jeu et pour inciter au respect du code de la route pour les utilisateurs de vélo, trottinettes, voitures sans permis.</p>	<p>Métropole SMMAG Etat Commune</p>	<p>La Métropole propose de co-organiser, avec le SMMAG des <b>ateliers de « mises en situation »</b> illustrant les conflits entre vélos et poids lourds (angles morts et girations).</p> <p>Saisine du <b>SMMAG</b> pour sensibiliser le public à travers l'ensemble des relais et outils de promotion (ateliers de remise en selle, animations vélo...)</p> <p>Saisine des <b>Communes</b> pour la police municipale</p> <p>Sollicitation de l'<b>Etat</b> pour les équipes gendarmerie / police, et pour une évolution du programme du permis de conduire (avec mise en situation à vélo ou trottinette en ville), et pour des campagnes de communications nationales.</p>	<p>A étudier</p>
<p>3.2.7 Développer l'offre de location de vélo avec tricycles. Mettre des tricycles avec grand panier en location sur le modèle de la location des trottinettes et vélos électriques. Réserver des emplacements pour ces tricycles près des grandes enseignes.</p>	<p>SMMAG</p>	<p>Saisine du <b>SMMAG</b></p>	

<i>[Action existante soutenue par la convention citoyenne pour le climat]</i>			
3.2.8 Mieux gérer le parc de location de vélos de la métropole pour optimiser la disponibilité des vélos à louer.	SMMAG	Saisine du <b>SMMAG</b>	
3.2.9 Développement des mobilités douces : Développement des mobilités type vélos-taxis et des livraisons à vélo, à partir de plateformes extérieures à l'espace urbain.	Métropole (compétence activité économique)  SMMAG (compétence logistique urbaine, en cas de carence de l'offre privée)	La Métropole va finaliser dans les prochains mois un schéma d'accueil des activités logistiques du dernier kilomètre, permettant d'identifier les opportunités de création d'espaces logistiques urbains, indispensables pour développer la cyclo-logistique. Elle fournit par ailleurs un soutien à la création d'activité en lien avec l'Economie Sociale et Solidaire, comme cela a été le cas pour la coopérative « Sicklo » de livreurs à vélo par exemple. La communication autour des subventions accordées aux particuliers et aux professionnels pour l'achat de vélos-cargos, via le fonds air véhicule, sera renforcée.  Saisine du <b>SMMAG</b> NB. Le SMMAG propose déjà un service de vélo taxi pour les plus de 75 ans, et soutient le développement des livraisons à vélo du dernier kilomètre via le programme Colis ACTIV.	En cours à renforcer
3.2.10 Développer le concept de Pedibus et vélobus pour éviter que les parents accompagnent leurs enfants à l'école en voiture.	Établissements scolaires (Communes, Département) SMMAG Métropole	NB. L'entreprise Ecoco2, qui propose le programme Moby accompagnant les collectivités et les établissements scolaires, a lancé en février dernier au niveau national un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour l'écomobilité scolaire, financé par les CEE. Parmi les 33 communes lauréates figurent 3 communes de la métropole : Echirrolles, Varcès et Vizille.	

		<p>Pour aller plus loin, il est proposé d'étudier rapidement la mise en place d'un AMI métropolitain pour l'ensemble des communes du territoire afin d'encourager les vélobus/ pédibus vers les écoles, et de travailler avec le Département pour un équivalent dans les collèges. Cette démarche pourra intégrer la création de garages à vélo bien dimensionnés et sécurisés dans les établissements scolaires.</p> <p>Par ailleurs la Métropole continuera d'accompagner l'ensemble des institutions compétentes en matière d'enseignement (communes, Département, Région) dans l'accessibilité cyclable de leurs établissements scolaires.</p> <p>Saisine des <b>Communes</b> et sollicitation du <b>Département</b> pour les établissements scolaires : conseils d'établissements, associations de parents</p> <p>Saisine du <b>SMMAG</b> vis-à-vis d'outils et de guides</p>	<p>À démarrer immédiatement</p>
<p>3.9.1 S'assurer que l'apprentissage du vélo soit accessible à tous sur tout le territoire.</p> <p>+ Soutenir et communiquer sur les formations à destination des adultes proposées par la "Vélo Ecole" de la plateforme Mobilité de Grenoble Alpes Métropole (action 3.2.3)</p>	<p>Établissements scolaires (Communes, Département, Région) Etat (éducation nationale)</p> <p>Communes (CCAS / MJC) SMMAG</p> <p>Métropole</p>	<p>La plateforme mobilité de la Métropole propose des cours de (re)mise en selle. Le SMMAG via « Mvélo+ », 7 MDH (Maisons des Habitants) grenobloises, des associations telles que l'ADTC, ainsi que des professionnels titulaires du CQP « animateur mobilité à vélo », proposent aussi des cours de vélo-école sur la métropole grenobloise.</p> <p>Le vélodrome intercommunal constitue un espace de pratique du vélo sécurisé, qui pourrait faire l'objet de stage d'apprentissage du "savoir rouler" dédiés aux scolaires et/ou aux adultes. Un réseau de <b>pistes d'éducation routière</b> pourrait par ailleurs être déployé dans plusieurs communes du territoire, via un <b>Appel à manifestation d'intérêt (AMI)</b>.</p>	<p>En cours à renforcer</p>

		<p>Que ce soit pour l'apprentissage du vélo mais aussi bien au-delà (aide à l'achat, réparations, etc.), il existe d'ores et déjà de très nombreux dispositifs qui sont développés tantôt par la Métropole, le SMMAG ainsi que l'ensemble de « l'écosystème vélo » local. Faisant le constat qu'ils ne sont pas assez connus, une <b>page web dédiée au vélo</b> pourrait être créée pour faciliter la pratique cyclable au quotidien : achat, réparation, aides financières...</p> <p>Saisine des <b>Communes, sollicitations</b> du <b>Département</b> et de la <b>Région</b> pour les établissements scolaires Sollicitation de <b>l'Etat</b> pour des financements et une intégration du vélo dans les programmes de l'éducation nationale Saisine du <b>SMMAG</b> vis-à-vis d'outils, de guides, et de stages de remise en selle</p>	
--	--	---	--

Formulation finale	Quelle institution est compétente?	Analyse et propositions du service sur suites à donner	Typologie de propositions (à étudier, en cours à renforcer, programmé) pour la Métropole
<b>Levier 3.3 : Limiter le nombre de voitures individuelles</b> <b>Levier 3.4 : Favoriser l'usage partagé des automobiles</b>			
3.3.1 Mettre en place un système de partage de voitures (électriques ou autre) en périphérie éloignée.	SMMAG	Saisine du <b>SMMAG</b> NB. le SMMAG envisage d'expérimenter l'autopartage en zone rurale et de montagne dans le Grésivaudan notamment.	
3.3.2 Lors de la mise en place de nouvelles réglementations, communiquer, sensibiliser et mettre en place des contrôles efficaces et punitifs.	Forces de l'ordre	<b>Saisine des Communes et sollicitation de l'Etat</b> <b>Saisine du SMMAG</b> pour l'enjeu partagé de faire respecter la VR2+ sur l'A48 (site retenu pour expérimenter le dispositif national de contrôle, dossier APRR/ SMMAG/ St-Egrève)	
3.3.3 "Sensibilisation" à un bon usage de la voiture : autoriser la Police Municipale à verbaliser les automobilistes qui laissent tourner le moteur de leur voiture à l'arrêt (problème constaté fréquemment sur les parkings, devant les petits commerces, les établissements scolaires) <i>[Action existante soutenue par la convention citoyenne pour le climat]</i>	Communes	<b>Saisine des Communes</b>	
3.3.7 S'assurer que les parkings relais en périphérie sont suffisants Faire une vérification de la disponibilité des parkings relais en analysant leur fréquentation lors du test de la gratuité des transports en commun le week-end. <i>[Action non prioritaire recueillant plus de 50% des votes]</i>	SMMAG	Saisine du <b>SMMAG</b> NB. Un schéma directeur des parcs relais est en cours d'élaboration à l'échelle du territoire du syndicat.	

<p>3.3.9 Inciter et sensibiliser les ménages à n'avoir qu'une voiture carbonée par foyer.</p> <p><i>[Action non prioritaire recueillant plus de 50% des votes]</i></p>	<p>SMMAG : information et conseil en mobilité</p>	<p>Saisine du <b>SMMAG</b></p> <p>NB. L'ensemble des actions concourant à favoriser une mobilité moins dépendante de la voiture contribuent à cet objectif. C'est le cas de toute la politique SMMAG.</p> <p><b>La Métropole accompagne</b> sur ses compétences, notamment l'aide à l'achat de vélo, le dispositif d'accompagnement de la ZFE en cours d'élaboration (information, conseil individualisé, aides financières).</p>	
<p>3.4.1 Créer un abonnement unique en proposant différentes formules à la carte pour les transports en commun, le train périurbain, les vélos, les trottinettes, les vélos à assistance électrique et l'autopartage.</p>	<p>SMMAG (Pass'Mobilités) Région (TER, Cars Région + rôle de coordination des autorités organisatrices de mobilité à l'échelle du bassin)</p>	<p>Saisine du <b>SMMAG</b> et sollicitation de la <b>Région</b></p> <p>NB. Le covoiturage a tout son intérêt dans le « bouquet » de services, il répond à une demande croissante d'alternative à la voiture particulière (3 services proposés par le SMMAG: lignes fixes, covoiturage sur RDV, covoiturage spontané).</p>	
<p>3.4.2 Réduire le coût de location et soutenir le développement de Citiz (communication, financement).</p>	<p>SMMAG</p>	<p>Saisine du <b>SMMAG</b></p> <p>NB. le SMMAG a récemment augmenté sa participation au capital de l'opérateur Citiz.</p>	

Formulation finale	Quelle institution est compétente?	Analyse et propositions du service sur suites à donner	Typologie de propositions (à étudier, en cours à renforcer, programmé) pour la Métropole
<b>Levier 3.5 : Accélérer et faciliter l'usage, pour les véhicules motorisés, d'énergie décarbonée (bornes de recharge, priorité à l'électrique, etc...)</b>			
3.5.1 Aider à la transition vers un parc de véhicules propres. Mettre en place un dispositif d'aides sociales pour les ménages les plus pauvres sur le modèle de ce qui est mis en place pour l'isolation.	Etat  Métropole pour les IRVE et infrastructures GNV/biogaz	Sollicitation de l' <b>Etat</b> pour maintenir et renforcer le soutien aux ménages les plus précaires  350 points de charge sont installés ou en cours dans le territoire, sur les 1400 à 2185 prévus d'ici 2030 au schéma directeur de la mobilité électrique de 2020 qui est en cours de révision. GAM accompagne et conseille les copropriétés et les TPE/PME. 5 stations de biogaz sont en service et 3 en projet.  Dans le cadre de la mise en place de la ZFE, la Métropole souhaite également, de manière volontaire, aider les foyers concernés qui doivent changer de véhicule, sous critère de revenus et d'éligibilité du véhicule.	Programmé
3.5.2 Envisager l'évaluation des voitures en terme d'émissions de gaz à effet de serre avec un critère sur leur poids.	Etat	Sollicitation de l' <b>Etat</b> qui définit la classification Crit'Air. La Métropole a déjà interpellé l'Etat à ce sujet (vœu de septembre 2022).	
3.5.3 Revoir les critères d'attribution de Crit'air en ajout le critère émission de CO2.	Etat		

<p>3.5.5 Inciter les pouvoirs publics à développer des partenariats (collectivités, particuliers, fabricants, revendeurs) pour favoriser, grâce à l'achat d'un volume important de véhicules, avec fabrication locale, pour obtenir un coût d'achat plus faible / acceptable</p> <p><i>[Action non prioritaire recueillant plus de 50% des votes]</i></p>	<p>Etat</p>	<p>Sollicitation de l'<b>Etat</b> pour réduire le coût d'accès aux véhicules, en lien avec la filière industrielle.</p>	
---	-------------	---	--

Formulation finale	Quelle institution est compétente?	Analyse et propositions du service sur suites à donner	Typologie de propositions (à étudier, en cours à renforcer, programmé) pour la Métropole
<b>Levier 3.6 : Renforcer les infrastructures de transport collectif (tram, bus, autocar, train), notamment en tenant compte des disparités géographiques d'équipement</b>			
3.6.1 Renforcer et rendre plus performantes les infrastructures de transport collectif : œuvrer au niveau départemental et régional afin de permettre une politique novatrice de gratuité de mobilités collectives incluant les communautés de communes du bassin grenoblois.	SMMAG Région (TER, Cars Région + rôle de coordination des AOM à l'échelle du bassin) Département (au titre de la solidarité)	Saisine du <b>SMMAG</b> Sollicitation de la <b>Région</b> Sollicitation du <b>Département</b>	
3.6.2 Installer des porte-vélos sur tous les bus circulants hors agglomérations.	SMMAG Région (Cars Région)	Saisine du <b>SMMAG</b> Sollicitation de la <b>Région</b> NB. La vitesse commerciale doit rester performante, d'autres leviers comme le stationnement aux arrêts pouvant être activés. Une distinction selon les lignes, les horaires, les jours pourrait être faite.	
3.6.3 Établir une voie rapide de transport en commun entre Grenoble Sud et Meylan/Montbonnot.	SMMAG Région (TER, Cars Région) Etat (voie réservée aux transports en commune)	Saisine du <b>SMMAG</b> Sollicitation de la <b>Région</b> Sollicitation de <b>l'Etat</b> pour son rôle facilitateur et accélérateur dans la mise en œuvre plus générale des voies réservées pour les transports en commun (et covoiturage) sur autoroutes et voies rapides urbaines.	
3.6.4 Mise en place d'un service d'augmentation temporaire de la fréquence de transports en commun pour les organisateurs d'événements et les collectivités.	SMMAG	Saisine du <b>SMMAG</b> NB. Attention à ne pas se substituer au transport privé. Une distinction selon les flux, les horaires, le lieu (notamment desserte existante) pourrait être faite.	

3.6.5 Création d'une ligne de bus Chrono circulaire autour de Grenoble.	SMMAG	Saisine du <b>SMMAG</b>	
3.6.6 : Envisager la création de différentes lignes de RER dans l'agglomération qui permettent de relier : Grenoble / Brignoud et Vif / Saint-Egrève. Mettre en place des lignes régulières avec une fréquence élevée.	Etat + SNCF Réseau sur les infrastructures Région sur les services TER et le matériel roulant.	Sollicitations de l' <b>Etat</b> et de la <b>Région</b> sur le RER de l'aire grenobloise et la pérennisation de la ligne des Alpes <b>Saisine du SMMAG</b> pour le système de rabattement associé, pôles d'échange etc.  En notant l'implication déjà forte des collectivités (Métropole, Grésivaudan, Voironnais, <b>Département</b> , SMMAG) y compris en financement des études et premiers travaux, l'identification du RER grenoblois dans les instances nationales, mais l'absence à ce stade d'un modèle de financement à la hauteur des enjeux.	
3.6.7 Promouvoir les modes de transport collectifs existants pour l'accès à la montagne et y placer systématiquement des racks à vélo en favorisant le remplacement des bus actuels par des bus plus performants en CO2.	SMMAG Région (Cars Région) Département (lignes Transalitude)	Saisine du <b>SMMAG</b> Sollicitations de la <b>Région</b> et du <b>Département</b> (lignes <i>Transalitude</i> dont le transfert à la Région serait envisagé).	
3.6.8 Renforcer et développer les lignes de transports en commun pour l'accès à la montagne.			
3.6.9 : Examiner le projet Urbanloop dans une perspective moyen terme.  <i>[Action non prioritaire recueillant plus de 50% des votes]</i>	SMMAG	Saisine du <b>SMMAG</b> L'opportunité d'un tel système est à apprécier, car il nécessite un maillage relativement dense d'infrastructures pour assurer du « point à point ». Il semble orienté vers des domaines fermés type campus, CHU, zones d'activité, où les modes actifs sont aussi pertinents.	

Formulation finale	Quelle institution est compétente?	Analyse et propositions du service sur suites à donner	Typologie de propositions (à étudier, en cours à renforcer, programmé) pour la Métropole
<b>Levier 3.7 : Gratuité des transports en commun soumis à des règles économiques et sociales</b> <b>Levier 3.8 : Favoriser l'usage des transports en commun en réduisant les tarifs</b> <b>Levier transversal identifié : Financement</b>			
3.7.1 Tendre vers une gratuité des transports en commun progressive, en commençant par une phase de gratuité le week-end. Avoir une prise en charge gratuite pour les enfants. Encourager la Métropole à diversifier les sources de financements mentionnées dans l'étude sur la gratuité des transports.	SMMAG  Etat	Saisine du <b>SMMAG</b>  Sollicitation de l' <b>Etat</b>	
3.8.1 Réduire le prix de l'abonnement annuel en augmentant le nombre de mois gratuits. Offrir les abonnements M vélo+, M TAG et Dott aux moins de 18 ans pour tout achat d'un abonnement adulte. Proposer des tickets à acheter en agence avec une prise en compte du quotient familial.	SMMAG	Saisine du <b>SMMAG</b>	
3.8.2 Augmenter la durée de validité des titres de 5 heures.	SMMAG	Saisine du <b>SMMAG</b>	
3.1.8 : Péage périurbain: les recettes du péage devront être utilisées pour la gratuité des transports pour une question de justice sociale, avoir une forte tarification solidaire forte, avoir une tarification différente pour les résidents de la Métropole et les personnes extérieures qui traversent (leur imposer un tarif plus élevé). Avoir une vignette annuelle de coût très modéré pour avoir le droit de circuler sur les grands axes de la Métropole. <i>[Action non prioritaire recueillant plus de 50%</i>	Etat / parlementaires (législateur)	NB. La loi ne permet pas de mettre en place un péage urbain ou périurbain, ou des vignettes payantes, ZFE ou autres. Leur acceptabilité pourrait être délicate en plus de la ZFE, en renforçant l'impact social/ territorial. Notre compréhension est que cette piste ressort comme une façon, pour la convention citoyenne, d'interpeler plus largement sur le modèle de financement du système de mobilité dont les besoins sont en effet très importants (transition énergétique du	

<i>des votes]</i>		secteur, mutation des territoires, ZFE...].  Sollicitation de l' <b>Etat</b>	
3.3.6 Vignette payante pour circulation en ZFE. Les recettes collectées grâce à cette réglementation permettront de financer la gratuité des transports en commun <i>[Action non prioritaire recueillant plus de 50% des votes]</i>			