



De gauche à droite : Dominique GRAND, Fanny MARZOCCA, Catherine TROTIN, Alain MAEDER, Bruno RENARD, Francis PILLOT, Hans VAN EIBERGEN, Jean-Claude PEYRIN, Jean-Benoît CARREAU, Thibaud COMBE, Aymeric DE VALON, Marie-Pierre FLECHON, Luc SATRE, Thomas VIRON

Atelier du 13 décembre 2018 à Grenoble

- **ENSEIGNEMENT ET FORMATION : LES GÉNÉRATIONS FUTURES ET LES MOBILITÉS**
- **TRANSPORTS PENDULAIRES ET INFRASTRUCTURES EN ISÈRE**

Groupe de travail

Thomas COMBE, étudiant en première année d'IUT, Université Grenoble Alpes
Marie-Pierre FLECHON, Directrice des mobilités au Conseil départemental de l'Isère
Dominique GRAND, Président de l'association Grenoble à Cœur
Alain MAEDER, Groupe ECF
Fanny MARZOCCA, chargée d'affaires, membre du PDIE et de l'AFPM
Jean-Claude PEYRIN, Vice-Président du Conseil départemental de l'Isère, chargé des transports et de la mobilité et Vice-Président du SMTC
Bruno RENARD, Président du PDIE Grenoble Presqu'île
Luc SATRE, Vice-président du SEDI en charge de la transition énergétique
Catherine TROTIN, Groupe ECF
Hans VAN EIBERGEN, consultant en Mobilité et Transports
Thomas VIRON, directeur IMT, IST, ISCO et IFMT (CCI de Grenoble)

Animation

Jean-Benoît CARREAU, Président de CitElec
Aymeric DE VALON, Directeur général du SEDI, membre du bureau de CitElec
Francis PILLOT, EDF, membre du bureau de CitElec

TOUR DE TABLE DE PRÉSENTATION DES PARTICIPANTS



Hans VAN EIBERGEN, Consultant en mobilité et transports

Je suis consultant indépendant après avoir exercé durant une vingtaine d'années dans l'agglomération sur les mobilités route-rail auprès Grenoble Alpes Métropole et du SMTC dont je suis l'ancien directeur général délégué.



Jean-Claude PEYRIN, Vice-Président du Conseil départemental de l'Isère chargé des transports et de la mobilité

Je suis également premier vice-président du SMTC, en charge du matériel roulant.

Marie-Pierre FLECHON, Directrice des Mobilités au Conseil départemental de l'Isère

www.isere.fr



Thibaud COMBE, Etudiant en première année d'IUT Métiers du multimédia et de l'Internet - Université Grenoble Alpes

Les sujets que nous allons traiter me touchent en tant qu'utilisateur des transports et étudiant.



Alain MAEDER, Groupe ECF

Je dirige le Centre d'Education à la Sécurité Routière à Saint-Egrève, société du Groupe ECF qui compte 5000 personnes.

Catherine TROTIN, Groupe ECF & Mov'Easy

Je remplace Jean-Pierre MARTIN, fondateur du groupe ECF, et je représente Mov'Easy, structure qui porte la R&D du groupe ECF pour les jeunes générations.

www.ecf.asso.fr



Ensemble pour une mobilité responsable et durable



Bruno RENARD, coordonnateur de la responsabilité sociétale du CEA, président du PDIE Grenoble Presqu'île/GIANT

Mon objectif : atteindre 20% d'autosolistes en 2015, en s'obligeant à tous les moyens pour un report modal adapté.

Fanny MARZOCCA, Chargée d'affaires, CEA

J'accompagne Bruno RENARD dans le cadre du PDIE Grenoble Presqu'île/Giant et de la FAPM (Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité).

<http://pdiegrenoblepresquile.fr>



Luc SATRE, Vice-président du SEDI en charge de la transition énergétique

Ancien enseignant, retraité, je suis maire de la petite commune rurale Ville-sous-Anjou et Vice-président du Pays Roussillonnais, mais je participe à l'atelier en tant que vice-président du SEDI.

www.sedi.fr



Dominique GRAND, Grenoble à Cœur

En retraite depuis 5 à 6 ans du CEA, où j'étais adjoint au directeur pour le développement régional, je participe à l'atelier en tant que président de Grenoble à Cœur, association fondée sur les questions de mobilité et d'attractivité de Grenoble.

<http://grenoble-coeur.blogspot.com>



une école



Thomas VIRON, Directeur IMT, IST, ISCO et IFMT (CCI de Grenoble)

Je dirige des établissements de formation de la CCI de Grenoble qui forment 2500 apprentis. Mes apports concernent cette population de jeunes de 16 à 25 ans dont je vais être le porte-parole.

www.imt-grenoble.fr

Equipe d'animation



Jean-Benoît CARREAU, Président de CITELEC Grenoble/Isère

CitElec Grenoble/Isère est le prolongement renouvelé d'une association (loi de 1901) créée pour la promotion des mobilités électriques dans la région de Grenoble il y a près de 20 ans.

www.citelec-grenoble.fr



Aymeric DE VALON, Directeur général du SEDI – Membre du bureau de CitElec

Le SEDI, Syndicat des énergies de l'Isère, est l'autorité organisatrice des services publics de distribution d'électricité et de gaz pour ses communes, adhérentes

<http://sedi.fr>



Francis-PILLOT, retraité d'EDF, Membre du bureau de CitElec

Récemment retraité d'EDF, j'ai assuré avec Hans Van EIBERGEN pour le pilotage de Cité Lib by Ha :mo.

INTRODUCTION



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Je vous rappelle l'objectif des trois ateliers qui se tiendront de décembre 2018 à mars 2019. Il s'agit d'éditer pour la deuxième année consécutive les « Cahiers de CitElec ». Cette synthèse de nos échanges sera présentée le 3 juin 2019 lors des Assises de CitElec à tous les candidats (déclarés à cette époque) aux élections municipales de Grenoble. La finalité est de les interroger sur leur vision des mobilités urbaines, périurbaines et innovantes à l'horizon 2026. Restant dans notre logique de territoire, le Département de l'Isère, nous solliciterons aussi le Président du Conseil départemental pour qu'il nous présente sa vision des mobilités à l'horizon 2016.

L'an dernier, nous avons adopté un fonctionnement différent. Chaque intervenant faisait un exposé de son sujet. Cette année, chaque atelier traitera de deux thèmes – aujourd'hui la formation et le transport pendulaire - sur lesquels nous demandons à chaque intervenant d'émettre des recommandations et des priorités. Nous retiendrons les 10 priorités les plus importantes sur l'ensemble des ateliers.

THEME 1 - ENSEIGNEMENT ET FORMATION : LES GÉNÉRATIONS FUTURES ET LES MOBILITÉS



Aymeric DE VALON, CitElec

Nous allons traiter du premier thème consacré à la formation. Nous avons déjà eu plusieurs propositions relatives à des formations destinées aux jeunes. Je vous propose de partir de la question des types de formations, avec quelle méthode, quelle durée ?



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Le Conseil départemental de l'Isère propose le « Pass Isérois ». Nous avons des accords avec la Sécurité Routière et avec l'Education Nationale pour chaque établissement, avec un système de module dont la découverte des mobilités innovantes. L'idée est d'élargir ce Pass à la thématique de la mobilité du collégien. L'angle d'attaque est l'évolution des pratiques de déplacement et de la sécurité. Il pourrait être élargi aux lycéens, voire au-delà, en travaillant avec l'Education Nationale, les assurances, les associations et les différents acteurs de la mobilité, notamment les AOT. Il s'agit d'imaginer le service de demain, les questions de sécurité, de cohabitation des modes de déplacement, de conduite responsable, les modes doux, et d'envisager l'attractivité de ces thèmes auprès des enseignants car ce sont eux qui choisissent les modules dans le Pass.



Bruno RENARD, PDIE Grenoble Presqu'île/Giant

L'ASSR est-elle toujours obligatoire ?



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Notre Pass se situe dans la complémentarité. Nous réfléchissons avec notre âge (il n'y a qu'à regarder la pyramide des âges des autosolistes) et sur des modes traditionnels. Il faut envisager des modes innovants.



Bruno RENARD, PDIE

Nous avons dans l'entreprise des jeunes qui ont juste l'ASSR, ou qui ne l'ont pas, qui ne connaissent que le vélo et qui sont hyper-dangereux. Nous, entreprise, avons besoin du Code de la Route associé à l'ASSR. C'est vital d'avoir des jeunes formés (notamment au Code de la route et au Code de la Rue) car beaucoup ne voient pas l'intérêt du permis.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Ce que l'on a développé avec la SEMITAG est le Code de la Rue, c'est-à-dire comment se comporter avec un vélo, une trottinette, etc.



Bruno RENARD, PDIE

Lors de l'AG du PDIE, nous avons soulevé une problématique. Hier, on nous a dit que l'on faisait un flyer sur les handicapés et la Métropole apaisée, dont les règles se différencient de celles du Code de la Route.



Catherine TROTIN, ECF

Dans beaucoup de villes, on peut emprunter à vélo à contre-sens les voies en sens uniques. Ces circulations qui sont appelées doubles sens cyclables sont autorisées ou non selon les villes.



Bruno RENARD, PDIE

Le problème est que dans les collèges, selon que l'on sera d'une ville ou d'une autre, on n'aura pas la même information.



Catherine TROTIN, ECF

A l'ECF, nous travaillons sur la mobilité inclusive et citoyenne et sur la « motilité », c'est-à-dire la mobilité psychique pour utiliser la règle dans les meilleures conditions. Il s'agit de motivation physique, culturelle et psychique, qui concerne non pas uniquement les déplacements mais également la manière de s'en servir, de les

appréhender etc. Le référentiel national est basé sur cette notion de motilité. Le problème est que les auto-écoles ont du mal à transmettre cette notion car le permis coûte cher, elles se basent donc sur l'essentiel.

Il y a urgence car il s'agit de transmettre, en plus de la capacité de se déplacer, celle de penser son déplacement avec les contraintes sociétales, environnementales et économiques. Nous avons un modèle basé sur la conduite accompagnée que nous développons à Grenoble, à Paris et dans le Nord. Être capable de bien penser et réaliser son déplacement permet d'intégrer d'autres compétences « de vie » très importantes. Nous proposons de la conduite accompagnée utile au territoire avec l'autopartage et le covoiturage (nous ne faisons pas en revanche durant les cours). Cette pratique permet d'économiser sur le coût du permis et de participer à la société d'aujourd'hui. Nous sommes à l'aube d'un montage sous la forme d'une certification professionnelle. Le fait d'acquérir des capacités de mobilité est important pour l'inclusion dans l'emploi. Réfléchir à son déplacement permet de développer des compétences bio-et psychosociales. La certification sur laquelle nous travaillons inclut le permis et ces compétences.



Thomas VIRON, IMT, IST, ISCO, IFMT (CCI Grenoble)

Il y a la partie outil, des parcours et des normes de formation, mais j'aimerais revenir sur la construction du parcours éducatif. Je déplore le cloisonnement primaire / collège / lycée, qui oublie les apprentis généralement invisibles. De mon point de vue, il s'agit d'intégrer la totalité des jeunes en utilisant l'existant plutôt que des parcours spécifiques, en prenant en considération (c'est plus éducatif que formatif) le besoin (ou pas), le souhait, l'envie, le plaisir des jeunes de se déplacer. Sur la question du plaisir notamment, des changements sont en cours, les jeunes les plus éduqués montrent qu'ils veulent aller d'un point A à un point B en ne faisant rien, ou en faisant autre chose que conduire. Sur la question de la mobilité, on est face à la nécessité de replacer cela dans un contexte : d'aménagement du territoire, de mobilité, d'éducation et d'information. Il faut agir sur ces quatre piliers, sans être donneur de leçons envers les jeunes, mais en étant plus constructif qu'éducatif. Chaque fois qu'on sollicite les jeunes sur la mobilité, ils ont des choses concrètes à dire, qui ne sont pas les mêmes choses ce que nous disons en termes de besoins et de réponses.



Luc SATRE, SEDI

Je voudrais revenir sur la proposition de formation théorique. Peut-on lier à cela des actions concrètes dans le déplacement collégien/lycéen et dans les déplacements plus lointains ? Comment peut-on coupler cette formation théorique et pratique ?



Jean-Claude PEYRIN, Conseil départemental de l'Isère

Ce n'est pas forcément théorique. Pour le primaire, et la maternelle ça peut être plus court, mais l'école primaire en territoire dispersé peut aussi être loin du domicile. L'idée est aujourd'hui de construire un cadre et de l'adapter au contexte et à la demande des enseignants et des élèves. Il faut apprendre aux jeunes à utiliser les nouveaux outils.



Luc SATRE, SEDI

Pendant le déplacement, il est important de pouvoir trouver un intérêt à réaliser quelque chose. Il faut penser les déplacements de manière différente selon l'usage. Les écoles primaires et maternelles sont généralement situées à proximité immédiate et peuvent favoriser des déplacements à pied ou à vélo, ce qui est différent du collège ou du lycée généralement. Les parents doivent aussi être formés, et il faut commencer la formation très jeune (maternelles / primaires).



Bruno RENARD, CEA et PDIE

Nous avons réalisé des flyers avec des humoristes. Ce qui est intéressant, c'est que les jeunes les ramènent dans leur famille pour les montrer. Il est indispensable de parler de la même manière aux enfants et aux parents, avec un glossaire commun.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Il faut réorienter le débat. Les parents ne sont pas impulseurs de nouveauté, d'où l'idée de former les jeunes le plus tôt possible, avec la question des apprentis à traiter également puisqu'ils sont « entre deux chaises ». La démarche de Mov'Easy est intéressante car elle sort d'un cadre et s'intéresse à la totalité. Et elle s'adresse aux jeunes pour avoir un impact sur les autres, pour des mobilités mieux conçues.



Hans VAN EIBERGEN, consultant

Pour aller dans le sens de la mobilisation à tous les niveaux, la proposition du Département me paraît intéressante et pourrait concerner les plus jeunes encore. Il y a 20 ans, une étude sur la pratique cyclable montrait que beaucoup de jeunes ne savaient pas faire du vélo. A Saint-Egrève, mes enfants allaient au collège à vélo et je dormais sur mes deux oreilles. Mais il existe des endroits où les gens ont peur et emmènent leurs enfants en voiture sur 350 m. Les transports scolaires étaient à l'époque rustiques et les jeunes n'avaient qu'une idée en tête : conduire une voiture. Aujourd'hui, le transport scolaire est nettement plus agréable. J'ai également vu des gamins apprendre à faire du vélo avec les quilles de la Sécurité Routière !

Les communes ont fait un gros travail pour sécuriser les trajets des scolaires et le stationnement. Il faut rendre le tout ludique, agréable et sécurisé. De cette manière, les parents sont impliqués et motivés, et cela devient une matière en tant que telle.

Il est à noter que dans les écoles d'ingénieurs ou dans les grandes écoles universitaires, la mobilité est très peu enseignée : il y a là aussi un travail à faire pour des villes apaisées et actives, favorisant les mobilités douces. Enfin, il y a 20 ans on parlait de la marche et des mobilités douces dans un cadre environnemental, tandis qu'aujourd'hui des médecins vantent la marche et la trottinette. Il ne faut donc pas opposer le tout à la voiture, mais maîtriser la voiture et lui laisser une « juste » place.



Dominique GRAND, Grenoble à Cœur

Il est intéressant de voir la diversité des situations et des contextes. Mais plus on augmente la diversité des populations au cœur des agglomérations, plus les difficultés croissent car il faut alors gérer les différents modes de déplacement. La marche à pied reste le premier moyen de déplacement en milieu dense. Or on commence à voir que ces milieux denses deviennent conflictuels entre les différents modes. Il faut anticiper pour que ça ne devienne pas la loi de la jungle, avec un référentiel simple et compris par tous. Au départ, on connaît le Code de la Route, et Bruno Renard nous dit que la Métropole Apaisée a encore des référentiels différents. A mon avis, pour aller vers une pacification, le Code de la Route devrait rester le Code auquel se raccrocheront les autres, alors que j'ai vu s'opposer les codes Route/Rue.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

La question de la cohabitation des modes sera l'un des thèmes de notre deuxième atelier du 31 janvier. Écoutons maintenant Thibaud sur la question de la formation.



Thibaud COMBE, étudiant

Je suis étudiant depuis la rentrée en première année d'IUT. J'habite à Saint-Martin de la Cluze, à 30 km de Grenoble et avec deux passages de bus par jour. Lorsque je faisais les trajets quotidiennement, j'avais souvent recours à l'auto-stop. Lorsqu'on habite à plus de 20 km de la ville, on est concerné par les bus, y compris le samedi : il faut descendre au maximum à 13h, sinon on n'a plus de transport. J'habite désormais à Grenoble et je suis concerné par les déplacements urbains... et par la marche à pied puisque je n'ai pas de voiture.



Thomas VIRON, IMT, IST, ISCO, IFMT (CCI Grenoble)

De Saint-Martin de la Cluze, ton besoin n'est donc pas d'avoir un bus, mais de pouvoir descendre à Grenoble quand tu veux.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Un bus de 50 places avec 2 personnes dedans, ce n'est effectivement pas ce qu'il faut faire.



Thibaud COMBE, étudiant

On passe l'ASSR en 5^eème A l'époque, on n'en voit pas l'utilité bien que l'ASSR soit important au collège. Et au moment du permis, on n'a plus à le passer. J'ai aussi passé le permis vélo en primaire et le permis piéton, ce qui est essentiel. C'est notamment indispensable de sensibiliser au lycée sur les vélos qui appliquent à Grenoble un Code de la route très différent, que j'applique moi-même.



Catherine TROTIN, Groupe ECF

On n'attend pas des jeunes qu'ils connaissent les panneaux. Ta réaction est représentative de ce qu'on t'a appris, de la manière dont on t'a éduqué à la mobilité. Lorsqu'on se préoccupe trop du Code de la Route, on empêche la création d'autres moyens de transport. Toi tu as trouvé un autre moyen, c'est le stop. Mais quand on parle trop référentiel, ASSR, permis piéton, permis voiture, on apprend à utiliser des règles alors que les jeunes devraient être capables de comprendre que oui, on autorise un vélo à prendre un sens interdit mais les autres ne le savent peut-être pas. Il faut une créativité de ses propres solutions et de la gestion des différents référentiels.



Thomas VIRON, IMT, IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

L'usage lui-même fait évoluer le cadre, prendre à droite au rouge à vélo par exemple.



Marie-Pierre FLECHON, Département de l'Isère

Il faut sensibiliser les jeunes à l'analyse du risque.



Catherine TROTIN, Groupe ECF

Sensibiliser, c'est insuffisant avec ces générations noyées dans l'information, il faut leur faire pratiquer, vivre des expériences. Leur cerveau va acquérir de nouvelles compétences parce qu'il les aura pratiquées.



Fanny MAZORCCA, CEA et PDIE

Jeune, j'ai été contrainte par les horaires de bus lorsque j'habitais à Saint-Ismier, et j'ai rapidement eu le réflexe voiture, ou transports en commun pour Grenoble où il est difficile de se garer.



Catherine TROTIN, groupe ECF

Mais par rapport à Thibaud, vous êtes plutôt de la génération précédente.



Fanny MAZORCCA, CEA et PDIE

Oui, j'ai passé mon permis il y a 12 ans.



Hans VAN EIBERGEN, consultant

L'usage familiarise les différents usagers de la route avec les nouvelles mobilités. Il y a 20 ans, on voyait peu de vélos en ville. En raison de cette augmentation, l'automobiliste est concerné par la circulation cyclable et depuis une dizaine d'années, on a des doubles sens cyclables dont l'automobiliste a maintenant l'habitude.

Mais sur le Boulevard Foch, par exemple, il faut être prudent ! Tout cela est une question de pratique mais nécessite une discipline de la part des cyclistes, un meilleur respect des feux et des lieux où ils circulent.



Thomas VIRON, IMT- IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

Et de la régulation de leur vitesse !



Hans VAN EIBERGEN, consultant

En termes de formation, le permis cyclable à l'école primaire est intéressant, il est important de commencer très jeune et la pratique est la clé. On peut espérer aussi que les jeunes soient transportés dans des transports scolaires de qualité pour qu'ils ne répugnent pas ensuite à prendre les transports en commun. Mais Fanny, vous étiez pourtant sur la ligne 602, la meilleure que j'aie exploitée...



Fanny MAZORCCA, CEA et PDIE

Oui, et j'ai fait aussi la conduite accompagnée. Mais la voiture, c'était la liberté !



Thomas VIRON, IMT- IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

Lorsqu'on va à Saint-Exupéry, on ne se pose pas la question de savoir si le parking éloigné est à 2 ou 5 km. L'important est d'être sûr de prendre à temps une navette qui rejoint l'aéroport.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

C'est aussi un sujet dont nous traiterons en janvier.

Que faire pour que le plus vite possible ceux qui ont besoin de se déplacer sachent comment et avec quoi ?



Bruno Renard, CEA et PDIE

Il faut relier les deux. Les collégiens font à la fois la découverte des mobilités innovantes et de leur cohabitation, d'où l'intérêt de les écouter. Il faut trouver une séduction d'écoute pour ces jeunes en couplant l'entreprise et le collège, faire le même module qu'on adaptera à chaque public. Les employeurs mettront de l'argent là-dessus parce qu'ils en ont besoin.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Nous sommes d'accord : Code la Route, Code de la Rue, Code Piéton, Code Vélo, il faut connaître tous les codes au plus tôt pour choisir son moyen de transport adapté à l'endroit où l'on veut se rendre. Mais par quel canal passer ? Ça ne peut être que politique, et ça ne peut pas venir que du Conseil départemental. Faut-il passer par les entreprises, par le système éducatif ?



Bruno Renard, CEA et PDIE

L'exemple date de 2017. On a voulu faire un parcours citoyen dans le cadre de notre journée de mobilité durable. Pour l'Académie, ce n'est pas non. Je suis parrain d'Entreprendre pour Apprendre, où on a une totale liberté. On tient juste le rectorat au courant et c'est génial. Pour nous, entreprises, il s'agit d'un enjeu de RSE auprès des jeunes, et CitElec pourrait en être la chambre d'écho. Autre exemple, nous organisons des stages de remise en selle pour les salariés qui ont peur de faire du vélo.

EN CONCLUSION- LES IDÉES A RETENIR



Francis-PILLOT, CitElec

Je rappelle qu'il s'agit pour nous de faire des propositions d'innovations partagées qui complètent ce qui existe. Il faudrait faire un brainstorming sur ce que l'on a entendu depuis une heure. Est-ce que par exemple il n'y a pas, durant la période où on prend le bus, le moyen de passer des messages ? La deuxième idée est de créer sa propre mobilité sous la forme d'un challenge. Il y a des choses qui se passent lorsqu'on motive les gens autour d'un challenge un peu construit.



Dominique GRAND, Grenoble à Coeur

C'est une chose à laquelle j'adhère. On apprend mieux par la pratique et par rapport à la diversité des mobilités. Il faudrait qu'au niveau des collègues commence une formation sur toutes les formes de mobilité et pas sur une seule. Une proposition : un jeu vidéo permettant une simulation de différents points de vue. Ne pourrait-on pas initier quelque chose avec les entreprises de la région ?



Thomas VIRON, IMT- IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

Je propose une application pour smartphone avec des jeux consistant à trouver des solutions, ou qui peuvent faire partie d'un challenge. Ça décroquerait le collège, le lycée et les apprentis, il n'y aurait pas besoin d'un formateur et on pourrait aussi mettre cet outil à la disposition des entreprises.



Catherine TROTIN, Groupe ECF

Il existe sur certains territoires des applis où l'on lance des challenges aux gamins comme aux adultes. Mais il faut créer un intérêt pour participer : gagner une place de ciné, etc.



Thibaud COMBE, étudiant

Oui, il faudrait une motivation.



Luc SATRE, SEDI

Le directeur d'Osiris à Péage de Roussillon, pour aller à la gare à 600 m, a proposé des vélos électriques. Mais le patron a refusé tant qu'il n'y a pas de parcours sécurisé. Quant au challenge, il doit être très cadré. Cela s'est fait avec la consommation d'énergie des familles qui n'a pas bien marché pour des questions de logistique.



Hans VAN EIBERGEN, Consultant

C'est une obligation que les questions de mobilité soient prises en compte dès l'école primaire dans les programmes. Ma fille a eu un instituteur qui sensibilisait les gamins à ça avec des jeux de piste, etc... Je trouve à ce titre le Pass du Département très intéressant mais il faudrait le prendre en compte plus jeune et qu'il soit poussé par l'Education Nationale. Si l'Académie dit que ça ne nous concerne pas, c'est inadmissible : il faut commencer à l'école primaire pour que des automatismes puissent s'acquérir.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

En primaire il y a d'autres dispositifs tels que les Pedibus mais c'est adapté au milieu dense, en milieu rural ça ne marche pas. Mais nous avons des services (jeunesse, sport, etc...) intéressés par ces sujets. Nous avons la possibilité de fournir une infrastructure et des moyens humains pour qu'un groupe de travail notamment issu de CitElec puisse tester avec des collégiens ce qui a été dit aujourd'hui.



Marie-Pierre FLECHON

Il s'agirait d'une co-construction, basée sur l'écoute des jeunes et la participation, à l'image du « Pack rentrée ».



Catherine TROTIN, Groupe ECF

Pourquoi ne pas se saisir de la semaine de mobilité pour les collèges comme pour les entreprises ?



Bruno Renard, CEA et PDIE

Le problème est la date (mi-septembre).



Catherine TROTIN, Groupe ECF

Ou plutôt la semaine du développement durable (début juin). L'idée serait de lancer un projet de territoire (on parle de citoyenneté) à une date opportune dans les collèges, lycées, IUT, BTS et les entreprises pour collecter les propositions.



Alain MAEDER, Groupe ECF

J'ai retenu la problématique relative aux référentiels, notamment pour expliquer des spécificités aux personnes qui fréquentent l'agglomération. J'habite moi-même le Nord-Isère et je suis quelquefois dérouté. Il faudrait créer un fascicule pour, dans un premier temps, apporter la connaissance. Par exemple dans nos formations, on fait conduire un camion, on fait expérimenter le centre de sécurité... c'est une autre connaissance à apporter.



Bruno Renard, CEA et PDIE

Nous parlons d'innovation mais il faut penser que nous sommes ici des extraterrestres...

Pour le Challenge Mobilité Auvergne Rhône-Alpes (<https://challengemobilite.auvergnerhonealpes.fr/>) qui s'est tenu en juin le rectorat nous a laissé le champ libre. Le projet pédagogique a commencé en septembre. On va dans les collèges. Pourquoi ? Parce que c'est l'année de la mobilité, et parce que le collège est le moment de l'autonomie.



Thomas VIRON, IMT- IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

Il ne faut pas oublier les 5000 apprentis du bassin grenoblois qui doivent être impliqués, dont 2500 entre 16 et 25 ans fréquentent un seul établissement. Il y a là un terrain d'expérimentation pour tester des outils sur une population très variée se préparant à exercer dans les métiers de bouche, le bâtiment, la santé, etc. C'est une véritable petite ville d'adolescents.



Francis-PILLOT, CitElec

Seriez-vous prêt à inscrire un module à l'IMT ?



Thomas VIRON, IMT- IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

Si c'est un module de formation, c'est compliqué mais si c'est une appli avec un challenge c'est mieux car c'est utilisable par tous. Cela permettrait aussi de générer des données pour voir comment l'outil (l'application) est utilisé.



Fanny MAZORCCA, CEA et PDIE

Je suis d'accord avec la proposition ECF : mixer les jeunes, les plus âgés et les entreprises. La notion de challenge est très intéressante.



Thibaud COMBE, étudiant

Si c'est pour des jeunes, il faut qu'il y ait quelque chose derrière, une incitation (des bons de réduction, des tickets de cinéma...) pour suivre les ateliers de sensibilisation, et surtout qu'il y ait de la pratique derrière, du concret, pour que ce ne soit pas perdu. Les stages de sensibilisation sont souvent trop théoriques : en 5^{ème}, l'affiche ou la conférence ne sont pas adaptés. Il faut allier aspect ludique et formation, et avoir un gain.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Est-ce que tu as manqué d'incitation en 5^{ème} ou est-ce que tu es rentré dans quelque chose de trop traditionnel ?



Thibaud COMBE, étudiant

Les deux.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Est-ce qu'une appli est une bonne idée ?



Thibaud COMBE, étudiant

C'est une bonne idée s'il y a la possibilité de gagner quelque chose.



Aymeric DE VALON, CitElec

Nous allons arrêter là pour ce thème. Nous vous enverrons le document pour que vous puissiez ajouter ce que vous souhaitez.



Bruno Renard, CEA et PDIE

Au niveau de la temporalité : nous devons mettre en place un module de permis de mode actif. J'ai modifié le règlement intérieur pour autoriser les trottinettes sur le site. Je vais avancer avec toutes les entreprises qui me demandent de régler la question des EDP (engins de déplacements personnels).

CONTRIBUTIONS ÉCRITES AU THÈME 1



ENSEIGNEMENT ET FORMATION - Contribution écrite du Département de l'Isère

Le Département de l'Isère propose aux collèges isérois le dispositif « Pass isérois du collégien citoyen », en lien avec le projet éducatif de chaque établissement. Il correspond à une mise à disposition de moyens financiers, matériels et humains, pour accompagner des projets où le collégien est acteur et qui vise à développer la conscience citoyenne des élèves.

Il pourrait être élargi à la thématique des mobilités, sous l'angle de l'évolution des pratiques de déplacements et de la sécurité. Une dimension sport/santé pourrait être intégrée.

On pourrait imaginer un module « clé en mains », obligatoire ou non, dans tous les cas à rendre attractif pour une meilleure efficacité pédagogique.

Le module pourrait émerger d'un projet éducatif, et naître ainsi d'une co-construction avec des jeunes.

Il faudra le concevoir en étroite collaboration avec l'Éducation Nationale, les acteurs de la mobilité (autorités organisatrices, assurances, associations...), en complémentarité et cohérence avec les attestations scolaires de sécurité routière, obtenues dans le cadre d'enseignement obligatoire.

Un tel dispositif pourrait être élargi aux lycéens, sujet à évoquer avec la Région.

Des exemples de thèmes à traiter :

- Faire découvrir les différents services de mobilité et imaginer les services de demain avec les jeunes
- Inciter à la pratique des modes doux
- Sensibiliser aux problèmes de sécurité : atelier angle-mort, alcool, ceintures, risques propres à chaque engin...
- Sensibiliser à la cohabitation des modes
- Prôner une conduite responsable : sensibilisation à l'impact environnemental ...

Des exemples de supports :

- Vidéos
- Parcours ludiques
- Expositions réalisées par les élèves
- Ateliers de créativité...



ENSEIGNEMENT ET FORMATION

Contribution écrite du PDIE

Les nouvelles mobilités engendrent certains risques alors peu présents jusqu'alors (utilisation des applications smartphone pendant la conduite, cohabitation entre les modes de transport, code de la rue, ...). Il est important de se préoccuper des jeunes générations, de les former et de faire la promotion de la sécurité routière.

Quelques exemples d'actions à mettre en place :

- Rappel des règles de base du code de la route
- Ateliers de remise en selle pour les cyclistes
- Atelier angle-mort
- Atelier éco-conduite
- Sensibilisation de la nouvelle génération de cyclistes qui n'ont pas le permis et ne connaissent pas le code de la route
- Permis de rouler en mode actif (EDP : engin de déplacement personnel)



ENSEIGNEMENT ET FORMATION

Contribution écrite du SEDI

- Challenge à mettre en place type « ma famille 0km en voiture », sponsorisé par ?, comme les challenges « je réduis mes déchets » qui fonctionnent bien, font prendre conscience et impliquent du monde. En contrepartie de l'inscription au challenge, prêt d'une mobilité durable pour l'essayer ? (trottinette / vélo électrique ?)
- Enseignement : primaires et maternelles : pour quasiment toutes, l'accès à pied ou en vélo est possible. Même type de challenge « je viens à l'école à pied ou à vélo » en concours par classe en expliquant les raisons pour l'environnement et la santé physique.
- Passer un brevet de mobilité durable au collège ? comme le BSR (Brevet de Sécurité Routière qui permet de conduire un scooter).

ENSEIGNEMENT ET FORMATION

Contribution écrite de Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Les mobilités innovantes, autopartage électrique, plans de mobilité inter-entreprises, co-voiturage dynamique, etc. doivent participer à ce savant mélange qui nous permettra de nous déplacer quotidiennement dans une région urbaine respectueuse de l'environnement et de la santé de ses habitants. Enseigner ces questions dès le plus jeune âge à nos enfants, permettrait de les préparer aux différents choix qu'ils auront à faire dans ce domaine. Au-delà de cette sensibilisation de nos enfants, il est à noter que la compétence déplacements n'est que peu enseigné dans les grandes écoles ou universités à l'heure actuelle...



ENSEIGNEMENT ET FORMATION

Contribution écrite du Groupe ECF

La sécurité routière s'organise toujours autour du triptyque : L'humain (usager de la route) – Le véhicule – L'infrastructure

Le facteur humain étant retenu dans plus de 95% des accidents de la circulation (source INRETS) justifie pleinement qu'une partie des échanges à venir lui soit consacré.

Que ce soit des actions de prévention, de sensibilisation ou de formation, celles-ci devront intégrer bien sûr :

- La connaissance de la règle afférente au moyen de mobilité
- La maîtrise technique de ce moyen de mobilité et (mais) surtout l'adoption d'une attitude évoluée, permettant un comportement raisonné, citoyen et adapté. Les accidents sont trop souvent provoqués alors que la règle est connue de l'usager responsable.

Lorsque des actions de formations sont envisagées, il conviendra de s'interroger en vue d'établir des propositions :

- A quel moment proposer une /des actions (notions sur continuum éducatif et sécurité routière)
- A qui seront confiées les actions de formation ? Quels acteurs y seront associés (Etablissements scolaires, universités, entreprises...)
- Où formera-t-on (infrastructures de type plateforme, en session e-learning, directement sur le lieu de vie professionnelle/ sociale /scolaire... ?)



une école



ENSEIGNEMENT ET FORMATION - Contribution écrite IMT-IST-ISCO-IFTM (CCI Grenoble) *« L'Essentiel dans l'éducation ce n'est pas la doctrine enseignée, mais l'éveil. » Ernest Renan*

L'éducation (ou la formation) sur le sujet des mobilités passe d'après moi par 3 étapes :

La première est la contextualisation. C'est-à-dire pourquoi y a-t-il nécessité de faire évoluer les mobilités ? Les principales raisons sont assez simples à identifier.

- La croissance démographique, notamment urbaine à travers le monde, qui crée de nouvelles contraintes et inégalités en matière de mobilité
- Les considérations environnementales et sociales, réelles
- Le temps passé dans les transports et l'iniquité de traitement entre les populations (jeunes)

Remettre le sujet dans son contexte, simplement, à l'aide d'exemples concrets me paraît répondre à cet objectif :

- Comment se déplacer, être mobile au quotidien, tant pour des raisons professionnelles, sociales ou personnelles alors que les encombrements vont croissant ? Pour aller plus loin, sur le sujet, faut-il toujours se déplacer ? Peut-on socialiser, communiquer, travailler, se concerter, se former à distance (blended learning) ? Quelles en sont les limites ?
- La mobilité se fait aujourd'hui très majoritairement à l'aide de véhicules individuels ou collectifs polluants. Quel est leur avenir ? Quel est notre avenir si nous continuons sur cette trajectoire ?
- Le temps passé dans les transports individuels (auto, deux roues) est un temps « perdu » qui pourrait être utilisé pour travailler, avoir des loisirs, se reposer.... Le temps moyen consacré aux trajets professionnels est en France de plus d'une heure par jour, soit environ 15% du temps travaillé.

La deuxième étape est la présentation des offres alternatives : Comment peut-on répondre au besoin de mobilité sans dégrader le contexte ?

La troisième pourrait être de contribuer à tester et développer de nouvelles habitudes (c'est quand on est jeune qu'on peut plus facilement changer ses habitudes)

La population de l'IMT, centre de Formation d'Apprentis est particulièrement intéressante car elle est à la croisée des chemins. Ceux du lycéen ou collégien, de l'étudiant universitaire et du jeune travailleur : L'apprenti, parfois mineur, n'a généralement pas encore son autonomie (hébergement et/ou véhicule), mais contrairement aux collégiens et lycéens, il n'est pas rattaché à un « établissement » de secteur. Il doit donc parfois faire des kilomètres pour se rendre en formation (comme les étudiants). En revanche, en tant que jeune salarié, il a une (petite) rémunération. Il peut donc potentiellement assumer une partie du coût de ses transports, mais comme n'importe quel salarié, il peut être amené à se déplacer pour se rendre au boulot. Une sorte de double peine, assortie d'une difficulté supplémentaire car il doit en plus jongler avec deux lieux de travail et formation et donc parfois deux lieux de vie. Son cas est particulièrement intéressant à observer et l'accompagnement éducatif sur le sujet des mobilités n'en est que plus déterminant. : sociale /scolaire... ?)

THEME 2 - TRANSPORTS PENDULAIRES ET INFRASTRUCTURES EN ISÈRE



Aymeric DE VALON, CitElec

Nous allons maintenant débattre sur la question du transport domicile/ travail, en pensant à des améliorations concrètes à proposer. Nous raisonnons à l'échelle de l'Isère, même si pour beaucoup d'usagers la question intéresse surtout la métropole.



Luc SATRE, SEDI

Première question : pour moi qui arrive de loin, comment faire pour entrer dans Grenoble ?



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Attention, tous nos thèmes se recoupent mais je voudrais que nous restions concentrés sur des propositions permettant de mieux appréhender le transport pendulaire.



Luc SATRE, SEDI

La clé du sujet est de bien définir et augmenter l'apport personnel du temps de transport, qui permet de sortir de la contrainte transport. Les apports peuvent être vus selon 2 types : loisirs (ce qu'on peut faire pendant le transport (travailler, radio, lecture), ou activité physique du transport (vélo, marche), agissant sur la santé et la motivation. Qu'est-ce que je fais pendant mon trajet ? Le parking-relais dans l'agglomération ne m'intéresse pas car il me reste 1 km pour me rendre au SEDI. En revanche, si j'ai un parking-relais à Saint-Jean de Moirans, je peux faire quelque chose, et j'arriverai plus vite si j'utilise un moyen de transport collectif en voie prioritaire. Les tramways par exemple pourraient aller plus loin, pour qu'on puisse laisser sa voiture en amont.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Il n'y a pas de problème de mobilité dans le cadre de la métropole. Le vrai sujet est comment on fait pour y rentrer et pour en sortir. La solution réside dans la multimodalité et dans les infrastructures. L'aménagement de l'A480 est à ce titre une bonne réponse. Mais si l'on veut un grand mall à hauteur de l'échangeur de Voreppe, où on pourrait même travailler, alors on offre une nouvelle possibilité aux usagers. Il faudrait aménager des pôles aux entrées pour que les gens changent de mode lorsqu'ils y rentrent (sauf, bien sûr, s'ils prennent le train). Il faut créer dans ces malls des services attractifs qui seront la récompense. Les chiffres sont là : presque 100 000 véhicules passent quotidiennement à Voreppe. A Crolles, c'est la moitié. A Voreppe, les véhicules ont en moyenne, 1,17 personne à bord. Il faut lutter contre cet autosolisme.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Pourquoi est-ce si compliqué d'utiliser les parkings-relais ?



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

A Catane comme à Athanor, les parkings-relais ont été aménagés après les bouchons. Il aurait fallu les mettre avant.



Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Il y a un parking-relais qui marche bien au pont-barrage, mais il est presque trop près de l'agglomération.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Nous allons doubler celui de Rives qui marche très bien.



Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Le flux continue d'augmenter. Je rappelle le rapport datant de 29 ans sur les « nouveaux pauvres » qui habitent à plus de 30 km des cœurs urbains. Ça deviendra problématique quand les coûts de transport dépasseront leur budget logement. Il est clair qu'on a beaucoup de problèmes à résoudre au cœur de l'agglomération. Mais malgré tout, dans le périmètre dense de la métropole, on se déplace bien. Les express Transisère et le

cadencement ferroviaire sont de très bonnes solutions. Mais le bouchon de l'A48 vient du taux d'occupation des véhicules. Par ailleurs Blablacar n'existait pas il y a 5 ans. Mais ça ne marche pas sur les distances domicile-travail.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Blablacar ne rapporte pas assez sur les petites distances.



Catherine TROTIN, Groupe ECF

Lors des assises du covoiturage qui se sont tenues à Lyon la semaine dernière, on soulignait que les difficultés du covoiturage tiennent au manque d'infrastructure et à la crainte de ne pas avoir de solution de secours, c'est-à-dire un « plan B » si le covoiturage ne marche pas. Ce sont des solutions à trouver avec le changement des comportements. Par exemple Chambéry, une solution ambivalente a été trouvée, montrant que les gens utilisaient plus le covoiturage quand il existait une solution de secours donc une moindre crainte de ne pas avoir de retour.



Thomas VIRON, IMT- IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

Il faut aussi une taille critique. 1000 personnes sur une plateforme de covoiturage, ça commence à marcher.



Dominique GRAND, Grenoble à Coeur

Lorsque j'allais à la Presqu'île, j'ai toujours utilisé le vélo, et mon épouse utilisait le bus et le train pour aller à Saint-Martin d'Hères. Mais je remarque que ça devient un casse-tête même pour les personnes qui connaissent bien Grenoble, pour trouver un parcours. Ce que notre association Grenoble à Cœur avait demandé, ce n'est pas de tout interdire, même si on est d'accord pour avoir moins de voitures, mais il faut des solutions complémentaires parmi lesquelles de nouveaux parkings pour desservir les transports en commun que les gens vont prendre. Sachant que par exemple le parking des Grand Sablons près de l'hôpital est plein, les gens doivent aller à Gières. Et donc c'est frustrant depuis deux à trois ans que l'on mette plutôt des obstacles que des solutions. Il y a des solutions plus simples, c'est notamment une signalétique claire pour se déplacer dans la ville et au moins pour les personnes extérieures à la ville.



Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Pour le vivre quasiment au quotidien, ce qui a été fait a souffert du manque de concertation, avec des durées de travaux énormes, mais nous avons tous trouvé des solutions pour circuler avec de nouveaux parcours, ça reste acceptable.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Quand on arrive au centre-ville (avec sa carte OÙRA!), ça va, mais il faut 1h15 pour arriver. Il eût fallu commencer à mettre des obstacles à Grenoble (des restrictions viaires), et répondre d'abord au problème de contournement. Quant aux Sablons, ce parking est occupé principalement par les riverains, alors qu'il ne devrait servir qu'aux gens venant de Chambéry. Il n'y a jamais de place et il s'est produit un effet d'opportunité avec la carte famille (supprimée depuis) pour prendre le tram.



Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Des parking-relais de qualité avec des transports de qualité : c'est par exemple la voie réservée aux bus sur l'autoroute. C'est une bonne solution, car une bonne solution est celle qui fait gagner du temps.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

J'ajoute aussi la fiabilité de son horaire d'arrivée.



Hans VAN EIBERGEN, Consultant

C'est sur le pourtour de l'agglomération que cela se joue.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

On subventionne les parkings-relais mais il y un problème de taille critique. Quant aux grands malls de services, il faudra pour les construire raisonner en partenariats public-privé.



Luc SATRE, SEDI

Il y a aussi un problème d'information.

**Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère**

Mais Itinisére fait ça très bien lorsque vous avez l'application sur votre téléphone !

**Thibaud COMBE, étudiant**

Pour prendre les transports en commun tous les jours, les parkings-relais sont une bonne idée, il faut mettre en œuvre des moyens pour que ça attire du monde. Le parking à Vif par exemple est très pratique quand on habite mon village. Alors que le parking de Catane est payant. Pour un étudiant la voiture coûte cher et j'ai des amis motorisés qui n'utilisent pas ce parking parce qu'il est payant. Grenoble est très bien desservie par la TAG pour la couronne, Vif et Varcis le sont encore plus depuis cette rentrée.

**Thomas VIRON, IMT- IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)**

Pour un étudiant de l'IMT, c'est encore plus compliqué car il a un lieu de résidence, un lieu de travail (souvent pas loin de chez lui) et un lieu d'études, le CFA où il se rend toutes les deux ou trois semaines. Il faut qu'il se loge mais il ne trouve pas de colocation pour 1 semaine sur 2 ou 2 semaines sur 3 et il doit aussi se déplacer. On les aide à faire des arbitrages entre faire l'aller-retour tous les jours ou se loger sur le CFA trois nuits par semaine, ce qui est beaucoup moins fatigant, y compris en termes de santé, que de passer 2h à 2h30 quotidiennement dans les transports en commun. Il faut aussi imaginer de la téléformation, dans certaines situations il faut penser au non-déplacement.

**Jean-Benoît CARREAU, CitElec**

Catherine propose du covoiturage en auto-école.

**Catherine TROTIN, Groupe ECF**

Nous avons effectivement une application pour faire du covoiturage pendant les leçons de conduite. Nous portons un projet à Grenoble et dans le Nord de la France qui consiste à proposer du covoiturage sur le temps de conduite accompagnée. A Grenoble, nous proposons aussi des véhicules pour faire de la conduite accompagnée. Nous faisons également du troc d'accompagnateur contre des km : par exemple un enfant est transporté pour un match et son entraîneur sportif joue le rôle d'accompagnateur. Nous avons enfin des actions de transport solidaire avec des associations de seniors qui acceptent d'être des accompagnateurs. Dans le Nord, nous faisons du covoiturage de courte distance sur lesquels les gens peuvent s'inscrire. A Grenoble, sur la base de la Garantie Jeunes, nous proposons des voitures et des accompagnateurs qui permettent de faire passer le permis de 1800-2000 euros à 400-500 euros.

**Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère**

Parmi les solutions, il y a aussi le drive pour faire ses courses, pour coupler des déplacements personnels et professionnels.

**Thomas VIRON, IMT, IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)**

On a un problème culturel, dans nos générations, on va au travail pour exister. Quant à la formation, on a du mal à la considérer comme sérieuse sans présentiel. Mon fils est à l'Institut du Sprt et du Management, une formation sérieuse, et il a une semaine de présentiel par an sur un cursus de 4 ans. Mais il est vrai que socialiser, ça fait partie de la pédagogie.

**Thibaud COMBE, étudiant**

On pourrait mixer, faire les choses nous-mêmes, ça développe notre autonomie, On a aussi des projets personnels importants et de la théorie que l'on peut apprendre chez soi. A l'inverse, pour certains cours où on a besoin d'interaction.

**Catherine TROTIN, Groupe ECF**

C'est une pédagogie qui existe et qui s'appelle la classe inversée. Mais le système de l'Education Nationale n'est pas construit comme ça.

**Francis-PILLOT, CitElec**

Les étudiants en médecine ont des cours sur DVD.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Pour arriver à faire cela il faut avoir été sensibilisé, instruit, formé, et ça relève d'un processus éducatif.



Catherine TROTIN, Groupe ECF

Ceux qui décident sur les questions de mobilité ne fonctionnent pas comme la génération d'aujourd'hui. Je ne comprends pas qu'on ne construise pas toutes ces solutions avec eux. Ils pourraient dire si l'appli est bonne, etc... J'ai entendu par exemple Thibaud dire qu'il fallait une récompense. Ils avancent, construisent, font autre chose, ont des urgences différentes. Il faudrait que ce soit eux qui construisent ces solutions.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Il n'y pas que le problème du pendulaire étudiant. Et quand on veut faire du télétravail ou du coworking - certaines entreprises ne le veulent pas et certains métiers ne s'y prêtent pas, par exemple les artisans. J'ai discuté avec le créateur d'un espace de coworking à Voiron et j'ai vu se créer un espace de coworking au Tarmac à Inovallée : ça ne marche que si on met ces espaces à côté des gares. On parle aussi beaucoup des tiers-lieux mais je n'ai rien lu qui liste leurs chances de succès. **Lien (attendu de Mme TROTIN) vers une étude portant sur les critères de réussite du coworking dans les tiers-lieux.**



Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Concernant les parkings avec services : ces lieux-là doivent aussi offrir des espaces de coworking car certaines entreprises (hormis les entreprises de production) sont prêtes à autoriser le télétravail 1 ou 2 jours par semaine.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Le non-déplacement qui peut nous conduire au coworking ou aux parkings multiservices pour décongestionner le centre urbain, c'est un choix politique, et dans la mesure où ça l'est, y a-t-il un pouvoir, au niveau de l'autorité territoriale, pour favoriser le télétravail ?



Dominique GRAND, Grenoble à Coeur

L'autre aspect du pendulaire, c'est la vie, les courses, etc... Avec le recours à Amazon, on perd ce qu'apporte le centre urbain, on perd en opportunités de découvertes de choses auxquelles on n'avait pas pensé. Tout le monde doit pouvoir en profiter. Soit on sacrifie ça, soit on les intègre dans les déplacements pendulaires.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Les temps ne sont pas forcément les mêmes et les solutions sont différentes pour trouver le moyen de se garer intra-muros selon l'heure. Si l'on arrive en ville entre 10h et 15h, ce n'est pas un problème.



Francis PILLLOT, CitElec

Certes, mais le créneau est de plus en plus petit.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

C'est le problème du chrono-aménagement, une réflexion qui pourrait amener les musées à ouvrir tard le soir.



Dominique GRAND, Grenoble à Coeur

Cette question renvoie aussi aux grandes surfaces qui offrent des parkings gratuits.



Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Les parcs-relais pôles d'échange (à La Buisse, à Moirans) sont à bonne distance de la ville, autour des gares. Ces pôles pourraient être des centres d'activité, avec un espace de coworking. Un point non approfondi est le covoiturage sur courte distance, sur lequel on s'est tous cassé le nez. Le principe est de regrouper tous les intérêts dans un même lieu. Si le covoiturage offre des capacités de déplacement énormes, on a du mal à remplir les voitures sur 15-20 km.



Marie-Pierre FLECHON

Une expérience a été montée en 2010 avec le Vercors (à l'époque, on a fait découvrir les smartphones), puis avec le Grésivaudan, puis entre Bourgoin et Lyon. Mais on a toujours buté sur le problème de sécurité du retour. Le Département a lié sa plateforme à la plateforme Mov'ici, plus dynamique.

(<https://movici.auvergnerhonealpes.fr/>).

Sur la Bièvre, un autopartage a été expérimenté avec les lignes de covoiturage Libravoo (<https://libravoo.fr/>). L'application permet aux gens de se rencontrer et une fois qu'ils sont en contact, ils sortent de l'offre.

NB : Libravoo est un programme de fidélité permettant de gagner des points cadeaux à chacun de vos voyages avec la carte OÙRA! Les usagers valident tous leurs trajets quotidiens sur le réseau Transisère et profitent des offres exclusives en cumulant des points cadeaux. L'offre est réservée aux porteurs de la carte OÙRA!.



Catherine TROTIN, Groupe ECF

Le fait de sortir de l'offre une fois le contact établi est l'un des gros freins du covoiturage.



Marie-Pierre FLECHON

Oui, et avec le système de récompense, il faut se déclarer.



Catherine TROTIN, Groupe ECF

Une autre piste consiste à avoir des voies réservées pour le covoiturage.

EN CONCLUSION- LES IDÉES A RETENIR



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Nous allons lancer des AMI (Appels à Manifestations d'intérêt) pour tous ces sujets : les parkings-relais ; les tiers-lieux, etc. Et sur les mobilités alternatives.



Marie-Pierre FLECHON

L'idée est de croiser des opérateurs privés et publics, et d'avoir une photographie à l'instant t de tous les projets portés. **Lien (attendu de Mme FLECHON) vers la délibération du Conseil départemental.**



Luc SATRE, SEDI

Il y a aussi les liaisons Vienne-Bourgoin, vers Lyon et vers Valence à traiter, avec des solutions qui peuvent être différentes car il y a moins de concentration.



Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Il faut creuser la question du pôle d'échange multimodal éloigné du cœur de l'agglomération mais équipé (ça a marché en de nombreux endroits), avec commerces, pressing, etc...



Francis PILLOT, CitElec

C'est une sorte de conciergerie.



Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Oui, mais une conciergerie avec le choix, où l'on reste travailler parce qu'on a tout à disposition, dans un espace de coworking par exemple, et à cet endroit, il faudrait une connexion avec le covoiturage.



Jean-Claude PEYRIN, Département de l'Isère

Il y a un projet pour que l'une des trois voies soit réservée au covoiturage entre le péage de Voreppe et la bifurcation. Une étude d'opportunité est en cours pour la mettre ou non sur la DSP.



Dominique GRAND, Grenoble à Coeur

Il faut penser à intégrer la sécurisation des données dans les cahiers des charges des malls de services.



Thomas VIRON, IMT- IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

Il faudrait aussi pouvoir utiliser les espaces de coworking comme des espaces de formation pour réunir quelques élèves.



Catherine TROTIN, Groupe ECF

Ces lieux pourraient également être utilisés pour la recherche d'emploi.



Thomas VIRON, IMT, IST, ISCO, IFMT (CCI de Grenoble)

Contrairement aux étudiants fréquentant l'université, mes alternants prennent la voiture dès qu'ils sortent de formation. Il y a là un vrai enjeu. J'ai par exemple une trentaine de jeunes qui viennent de La Mure, mais le PC « covoiturage » que j'ai installé à l'entrée de l'établissement ne marche pas. Il faut une organisation qui permette de mettre en relation facilement les apprentis. L'expérimentation que je propose sera facilitée par les horaires : 8h30-17h30 pour tous les élèves. Ce qui m'intéresse est l'outil de mise en relation. Il existe en fait, c'est Blablacar, mais il n'est pas adapté.



Catherine TROTIN, ECF

Mais Blablacar existe portant... Il faut aller vers les entreprises pour expliquer l'intérêt du télétravail et accompagner ce changement culturel. Le télétravail, beaucoup d'entreprises le refusent et dans le cas d'entreprises de production, c'est impossible à mettre en place. Il en reste cependant beaucoup mais il faut que tous les moyens soient réunis, connexion, etc... Ce sont peut-être des collectifs d'entreprises qui pourraient porter ces tiers-lieux.



Luc SATRE, SEDI

Ce serait proche des parkings-relais.



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

L'évolution culturelle des lieux de travail rejoint les apprentissages de nouvelles mobilités.



Thibaud COMBE, étudiant

Le parking-relais, c'est important pour l'étudiant car on ne paye pas le parking tout en ayant la possibilité d'entrer dans le centre-ville. Concernant les lieux pour le télétravail : ils peuvent être intéressants aussi pour les études, pour se retrouver en groupe dans des espaces qui sont dédiés à ça.



Catherine TROTIN, Groupe ECF

L'avantage des tiers-lieux est de réunir différents profils, de permettre la création d'un réseau social qui peut bénéficier aux étudiants comme aux travailleurs indépendants.



Bruno Renard, CEA et PDIE

Sur ce deuxième sujet, le plus efficient ressort d'une réunion avec Elisabeth Borne, Ministre des transports, qui lance un grand plan national du covoiturage fin février. Un représentant de CitElec pourrait y participer.

CONCLUSION



Jean-Benoît CARREAU, CitElec

Merci à tous, nous nous retrouverons le 31 janvier 2019 pour traiter de la cohabitation des usages et des transports en commun.

CONTRIBUTIONS ÉCRITES AU THÈME 2



TRANSPORTS PENDULAIRES ET INFRASTRUCTURES EN ISÈRE

Contribution écrite du SEDI

Clé du sujet : quel apport personnel du temps de transport, qui permet de sortir de la contrainte du transport ? :

- **1^{er} type : apport loisirs :** ce qu'on peut faire dans le transport (radio, lecture). Dès qu'il y a une multiplication du nombre de transport, la complexité apparaît (temps d'attente, sortie entrée, qui empêchent d'utiliser le temps de transport (travailler, lire...)), alors que des temps de transports plus long avec possibilité d'utilisation du temps de transport sont nettement vus comme plus favorable.
 - **2^{ème} type : activité physique** du transport (vélo, marche), qui permet d'agir sur la santé et la motivation
- ∅ Penser le sujet en termes d'apport personnel et non uniquement en termes de déplacement.

Vigilance :

Bien intégrer dans les réflexions les contraintes des habitants en **zone rurale**.

- L'Isère ne se résume pas à la Métro, et beaucoup d'habitants font des déplacements **zone rurale / zone urbaine** pour le transport.

Idées :

- Pousser le télétravail dans les entreprises et collectivités. Ce sujet n'est surtout pas à cloisonner par une réflexion sur les mobilités
- Collaboration entre entreprises, établissements d'enseignements et service de transports en commun pour développer les transports adaptés aux horaires adaptés
- Manque du transversal banlieue - banlieue dans la Métro (obligation de passer dans le centre)
- Densité du réseau trop concentré sur la Métro, du coup pas motivant de descendre de la voiture juste pour le dernier kilomètre. Les tramways par exemple pourraient aller plus loin (Crolles – Grenoble – Voreppe en ligne express ?)
- Trouver des leviers d'actions pour favoriser le covoiturage (paiement en ticket de bus, système discussion type blabla car, réseau d'échanges de savoir (trajet à échanger contre des pommes / des cours ?)



TRANSPORTS PENDULAIRES ET INFRASTRUCTURES EN ISÈRE

Contribution écrite du PDIE Grenoble Presqu'île/Giant

Les nouvelles mobilités engendrent certains risques alors peu La gestion des infrastructures est un élément clé des déplacements pendulaires. Pour favoriser l'usage des nouvelles mobilités il faut prévoir des infrastructures adaptées et coordonner les différents modes de transport :

- Stations de covoiturage / autopartage organisé
- Partage de VAE
- Autopartage
- Parking relais
- Pôles intermodaux
- Adapter les horaires pour créer des connexions entre les TC
- Péages, voies réservées
- Horaires flexibles

TRANSPORTS PENDULAIRES ET INFRASTRUCTURES EN ISÈRE

Contribution écrite de Hans VAN EIBERGEN, Consultant

Les événements des dernières semaines, comme les grèves de la SNCF en début d'année, montrent la forte sensibilité de nos concitoyens à leur mobilité quotidienne.

Les questions liées aux déplacements pendulaires touchent à l'ensemble de nos activités journalières. Les accès aux entreprises, commerces, universités, écoles, hôpitaux sont plus que jamais au cœur des préoccupations des collectivités locales.

Si dans les années soixante la réponse était recherchée dans le développement des infrastructures routières, la fin du 20^e siècle était marquée par le fort développement des axes lourds de transports en commun, tels que le tramway de notre Métropole.

Aujourd'hui, devant cette question complexe de la mobilité, les réponses doivent se chercher dans de multiples domaines dont la gestion des flux automobiles et le développement des transports en commun font partie, mais qui doivent se compléter avec des aménagements cyclables, des plans piétons, des aires de covoiturage, de l'autopartage....

TRANSPORTS PENDULAIRES ET INFRASTRUCTURES EN ISÈRE

Contribution écrite de Thibaud COMBE, étudiant

J'ai décidé de me présenter pour la participation de cette conférence car l'écologie est un sujet qui me touche et les moyens de locomotions électriques le sont aussi. J'habite à Grenoble la semaine pour mes études, je suis concerné par les transports, en communs ou non. Pour ma part, je ne me déplace que par bus, tram, marche.

Les voitures dans le centre-ville sont de moins en moins importantes et c'est déjà un pas énorme pour une meilleure qualité de vie quotidienne pour tous.

Je me sens concerné par le sujet de CitElec puisque je me sers tous les jours des transports en communs que la ville de Grenoble met en place. Je pense qu'il est urgent de pouvoir prendre des mesures en matière d'écologie surtout dans une ville comme la nôtre qui est Grenoble et qui est très touchée et susceptible d'être encore plus victime de pollution.

Cette conférence m'intéresse et prône quelque chose de très intéressant en outre d'être une chose essentielle pour notre futur et notre qualité de vie. Les moyens de locomotion sont le futur à mon avis et doivent remplacer le maximum de voiture au sein du centre-ville ou au moins dans l'enceinte de l'hyper-centre de Grenoble, ce qui est déjà presque le cas.

La conférence est importante pour tous, pour Grenoble car elle met en valeur et en avant des solutions à long terme et surtout presque immédiates pour pallier un minimum aux problèmes d'écologie sur toute la planète au ou moins pour ces problèmes de pollution sur la ville de Grenoble. Je suis donc très content de pouvoir participer à ceci et de pouvoir apporter quelque chose à un sujet aussi important.



TRANSPORTS PENDULAIRES ET INFRASTRUCTURES EN ISÈRE

Contribution écrite du Groupe ECF

Depuis 1972, le problème des déplacements des Français est devenu une préoccupation incessante de l'Etat, principalement sur le volet « diminution du nombre de tués et de blessés graves ».

Il bon de rappeler que nous sommes passés de plus de 16 000 morts par an (ce qui est effarant), à se battre aujourd'hui pour descendre en dessous des 3 000 (ce qui est encore trop). Ce pari a été réussi (même si c'est encore insuffisant) parce que nous avons compris, qu'il fallait se battre dans 3 domaines en inter-réaction : les véhicules, les usagers de la route et les infrastructures.

A l'ECF nous avons regroupé ces 3 domaines autour d'un seul mot : le mot VIE : V pour véhicule, I pour Individu, E pour environnement. Nous avons alors construit des programmes pédagogiques, que nous appelons « Les journées VIE ».

En 2018, cela n'a pas changé ! Ne pas avancer dans ces trois domaines simultanément et les résultats s'écroulent. Le plus difficile est celui de l'humain ! Au point qu'un programme international appelé « VISION ZERO », a pour objectif de suppléer le plus possible aux erreurs humaines par des améliorations importantes dans les domaines des infrastructures et des véhicules.

Nous travaillons, pour que les nouvelles mobilités se traduisent dans le « continuum éducatif du citoyen usage de la route » français, par un programme que nous appelons « MOBILITE APPRENANTE inclusive et citoyenne, et qui développe chez nos apprenants, la capacité à percevoir les risques dans les 3 domaines précités, symbolisés pour nous dans le mot V.I.E.

A l'heure où la loi d'orientation pour les mobilités (LOM) préconise la mise en place de plans de mobilité en remplacement des plans de déplacements, nous souhaitons mettre en place à partir des établissements scolaires et du domicile des jeunes, des « plans de mobilité jeunes », objet de notre intervention le 13 décembre, dans le cadre de notre programme « MOBILITE APPRENANTE ».



ENSEIGNEMENT ET FORMATION - Contribution écrite de Grenoble à Cœur

Nécessité d'une approche raisonnée et progressive de l'évolution des déplacements dans la ville, exemplifiée par la circulation à Grenoble depuis 2016.

- Grenoble à Cœur, né de la rencontre d'habitants et de commerçants à l'occasion des réunions d'information (abusivement nommées « de concertation ») du projet Cœur de Ville Cœur de Métropole accompagné d'une modification du plan de circulation.
- Avant le vote par la Métro (février 2017) :
 - Proposition d'une alternative permettant l'extension du domaine piéton et l'ouverture de nouvelles voies cyclables sans modification du plan de circulation.
 - Demande d'un moratoire, le temps d'évaluer l'alternative proposée et les conséquences des deux propositions sur la circulation, la pollution, l'accessibilité et l'activité économique.
- Après fin de non-recevoir et vote du projet initial par la Métro, observation des conséquences. Bilan après un an sur :
 - La congestion dans la ville à partir des données publiques d'INRIX et de la Métro
 - La pollution à partir des données de la station d'Atmo pertinente pour cette question et dont les données soient publiques
 - L'activité du commerce.
- Conclusion : allonger le temps de conception d'un projet sur les mobilités est un gain sur son intérêt collectif et son apport à long terme. Principe qui n'a malheureusement pas été retenu dans le cas présent.



TRANSPORTS PENDULAIRES ET INFRASTRUCTURES EN ISÈRE

Contribution écrite du Département de l'Isère

Le constat local

- Des besoins de déplacement : sur la Grande Région Grenobloise, on décompte 3 millions de déplacements quotidiens dont plus de 95% sont internes et le motif domicile-travail reste le premier motif de déplacement. Sur l'aire métropolitaine lyonnaise, on décompte 230 000 navetteurs.
- Une qualité de l'air qui se dégrade : les bassins grenoblois et lyonnais sont soumis régulièrement à des pics de pollution, posant un problème de santé publique.
- Le territoire isérois est varié avec des pôles denses et des zones où l'habitat est plus diffus mais qui sont en plein développement.

Les enjeux

- La mobilité est un facteur de bon fonctionnement entre les métropoles et les territoires voisins compte tenu de leur interdépendance emploi/habitat.
- Il faut apporter des réponses durables, améliorant la qualité de l'air, limitant la consommation de ressources naturelles.
- Il faut apporter des réponses adaptées à la géographie, dans un contexte d'optimisation de la ressource publique.
- **Des exemples d'actions à conduire en matière d'infrastructures**
- Rendre plus robuste, plus fiable et plus rapide l'offre ferroviaire, en traitant en particulier la ligne Lyon-Grenoble.
- Assurer la complémentarité des infrastructures routières et ferroviaires.
- En zone dense :
 - Décongestionner les axes routiers structurants en adaptant leur capacité et en optimisant leur usage (gestion dynamique).
 - Favoriser le report modal vers les réseaux de transports en commun existants en les rendant plus compétitifs par des aménagements améliorant leur vitesse commerciale et leur régularité.
- En zone peu dense
 - Réaliser des parkings favorisant le rabattement vers des axes lourds de transports en commun ferroviaire ou routier ou pour faciliter la pratique du covoiturage.
- Adapter les espaces pour intégrer les nouveaux engins de déplacement (vélos, trottinettes électriques...).
- Déployer les infrastructures permettant une mobilité propre : réseau de dispositifs de recharges électriques, stations GNV...
- Déployer le haut débit pour faciliter le télétravail et développer des espaces de coworking.
- Aller vers la route à énergie positive (photovoltaïque, énergie vibratoire...)
- Explorer les champs du possible offerts par les véhicules connectés et les véhicules autonomes, et leur interaction avec les infrastructures.