

M Réso : le nouveau réseau de transports en commun dans la Métropole et le Grésivaudan, avec une tarification unifiée, zonale, et solidaire

(Pages 14 à 16)

Retour sur le Congrès 2024 de la FUB
(pages 4 à 6)

Les TER sur de bons rails ?
(pages 18 et 19)

Avis défavorable de la commission d'enquête sur le Métrocâble : Conclusions et propositions alternatives de l'ADTC
(pages 9 à 13)





Discours du Président de l'ADTC à l'ouverture du Congrès FUB.

Bonjour à toutes et tous,

En tant que Président de l'ADTC - Se déplacer autrement, je vous souhaite la bienvenue à Grenoble pour ce Congrès 2024 de la FUB. Je remercie la FUB d'avoir choisi Grenoble pour son Congrès 2024, 16 ans après celui de 2008.

Je remercie la Métropole, le SMMAG et la Ville de Grenoble pour le soutien qu'elles ont apporté à la tenue du congrès à Grenoble dès l'émergence de la candidature.

Cet événement d'importance entre en résonance avec les 50 ans de la création de l'ADTC et ce n'est pas un hasard, associations de cyclistes, de piétons et piétonnes, d'usagers et usagères des transports en commun.



Je salue Nathalie Teppe, Monique Giroud et Antoine Jammes, trois anciens président et présidentes de l'ADTC présents aujourd'hui. Je souhaite également remercier Jean Sivardière, fondateur de l'ADTC pour son esprit visionnaire et grâce auquel j'ai connu l'association dans les

années 1980.

Bien que Grenoble soit historiquement une terre de vélo, avec la présence de la fabrique Liberia et d'autres artisans du cycle qui ont ancré la culture vélo dans la ville, les travaux et revendications de l'association ont favorisé un développement massif de la pratique. Par exemple, nos prédécesseurs et prédécesseuses au sein de l'ADTC ont organisé le 25 mai 1974 la première vélorution grenobloise, évènement qui a rassemblé 3000 cyclistes. Ils et elles ont également réalisé en 1975 un livre blanc vélo titré "Vélo un véhicule d'avenir" avec déjà la préconisation d'aménagements séparés pour les cyclistes, de plans de circulation limitant le transit automobile dans les quartiers et de carrefours à la hollandaise. Ce travail continu, les revendications répétées, la collaboration avec les services ont abouti à ce que Grenoble obtienne la tête du classement des villes cyclables de la FUB.

Il reste encore à développer les infrastructures en zones périphériques et des franchissements ainsi que l'apprentissage

du vélo à grande échelle, ainsi que renforcer le lien entre vélo et transports collectifs, pour que la pratique devienne une évidence. Des sujets qui font partie intégrante du Congrès qui s'ouvre aujourd'hui. Les contraintes liées aux problèmes de pollution, celles dues au changement climatique ainsi que celles dues au manque d'exercice physique, notamment chez les enfants, imposent un changement de braquet dans la réalisation d'infrastructures dédiées aux cyclistes.

Ce temps de transition est compliqué car il fait cohabiter l'ancien monde et le nouveau avec parfois la tentation de ne pas heurter les habitudes. Or le temps presse si nous voulons que tous les élèves de primaires, les collégiens et collégiennes, les lycéens et lycéennes puissent faire le choix du vélo comme mode de déplacement. Lors de la réflexion sur l'actualisation de son projet associatif en 2023, l'ADTC a réaffirmé son souhait d'aider aux changements de comportement. Cela concerne aussi bien les institutions que le public. Tâche que nous menons avec notre vélo-école, avec des animations à destination des élèves des écoles élémentaires avec le soutien de la Métropole, du SMMAG et de la Ville de Grenoble ainsi que des événements comme la convergence vélo qui se déroulera cette année en septembre.

Au-delà du Congrès, je vous invite à découvrir et profiter des aménagements cyclables du territoire, dont certains sont excellents, je pense en particulier au nouvel aménagement avenue Marcellin Berthelot à Grenoble, et d'autres plus anciens.

Merci à toutes celles et tous ceux qui au sein de la FUB, des collectivités et de l'ADTC ont organisé ce Congrès, et au sein de l'ADTC, je tenais à remercier particulièrement pour leur implication dans l'organisation et leur soutien au président : Valérie, Carole, Philippe, Alric, Anne, Monique ainsi que les bénévoles de la commission animation, dont l'énergie est vivifiante. Merci encore une fois, bienvenue à Grenoble et vivement 2030 pour une France cyclable.

Emmanuel Colin de Verdière ■

Le discours est visible sur la page YouTube de la FUB, à l'adresse suivante : <https://www.youtube.com/watch?v=LXjji9XVWww> (à partir de 37'30").

P 02	Edito
P 03	L'Assemblée Générale 2024 : L'ADTC a 50 ans
P 04-05	Retour sur le 24 ^e Congrès de la FUB à Grenoble
P 06-07	Compter pour prendre conscience, et surtout pour progresser : le réseau FUB en route pour l'égalité de genre
P 08	Brèves Vélos/Piétons
P 09-12	Liaison par câble Fontaine – St Martin le Vinoux. Les conclusions de l'enquête publique
P 13	Liaison par câble Fontaine – St Martin le Vinoux. Des solutions alternatives
P 14-16	M Réso : Le nouveau réseau du SMMAG avec une nouvelle tarification solidaire, zonale, et unifiée
P 17	Brèves Transports
P 18-19	Actualités des TER
P 20	L'actualité en images

Bulletin trimestriel publié par :

ADTC, se déplacer autrement

5 place Bir Hakeim - 38000 GRENOBLE
Tél. 04 76 63 80 55

Contact : contact@adtc-grenoble.org

Directeur de la publication : Alexis Grabit

N° de CPPAP : 0913 G 82982

Tiré à 600 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame 80, rue Vaucanson - 38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : Alexis Grabit

ADHÉREZ à l'ADTC		ADTC INFOS	
Adhésion « une personne »	17 €	Vente au numéro	4 €
Adhésion « couple »	23 €	Abonnement annuel	
Adhésion « étudiant »	3 €	sans adhésion	16 €
Adhésion « petits revenus »	3 €		

L'Assemblée Générale 2024 : L'ADTC a 50 ans

L'assemblée générale de l'ADTC s'est déroulée le mardi 28 mai 2024, à la Maison de la Nature et de l'Environnement, à Grenoble. Cette année, la parole aux adhérents a été mise en avant, en leur permettant de poser toutes questions sur l'association, sur ses instances et sur ses actions (Vélo Ecole, sensibilisations, activités des commissions, etc...).



La salle Robert Beck était comble car de nombreux adhérents ont répondu à l'invitation et ont ainsi pu échanger sur les rapports moral, financier et d'activités de l'association présentés par les membres du bureau.

La commission animation a fait preuve d'inventivité pour créer de la convivialité et faciliter la prise de parole. Une sélection de photos de skiclistes (concours de skieuses et skieurs utilisant le vélo pour se rendre en montagne) a illustré l'AG.

Un nouveau Conseil d'Administration, qui accueille huit nouveaux membres (en gras), a été élu, avec par ordre alphabétique : **Jonathan Arevalo, Swan Auvergne**, Michel Barnier, Bernard Bouvier, Bertrand Christian, Nicolas Clech, Emmanuel Colin de Verdière, Christian Cotte, **Paul Desgranges**, Monique Giroud, Alexis Grabit, Colette Grossiord, **Michel Lecorsier, Pascal Lefort**, François Lemaire, Christophe Leuridan, **Guillaume Perrin, Jennifer Pouillard**, Eleonora Sartori, Mehdi Tadjine, Nathalie Teppe, **Anne Tourmen**, Françoise Vivet, Philippe Zanolla.

Claude Béguin et Suzanne Dathe n'ont pas continué. L'ADTC les

remercie pour leur investissement dans le Conseil d'Administration pendant plusieurs années.

Le 3 juin, le nouveau Conseil d'Administration s'est réuni et a élu un nouveau bureau :

- Emmanuel Colin de Verdière (Président),
- Nathalie Teppe (Vice-Présidente), François Lemaire (Vice-Président), Mehdi Tadjine (Vice-Président),
- Monique Giroud (Secrétaire), Michel Lecorsier (Secrétaire adjoint),
- Colette Grossiord (Trésorière), et Swan Auvergne (Trésorier adjoint).

Un deuxième grand évènement va marquer l'année 2024. Après l'accueil du Congrès et de l'AG de la FUB en mars, l'ADTC - Se déplacer autrement - fêtera ses 50 ans le samedi 5 octobre, à l'occasion d'une Convergence Mobilités, et d'une soirée anniversaire au Musée Histobus à Pont-de-Claix.

JOYEUX ANNIVERSAIRE et LONGUE VIE A L'ADTC !

Alexis Grabit ■



enjeux et ses limites. Le REV est un modèle de réseau continu, sécurisé et structurant qui doit se répandre partout en France. Au centre de l'élaboration de ces réseaux, les besoins des cyclistes - les différentes catégories d'usager-ères et leurs différents usages - doivent être le fruit de consultations.

Et quid des milieux ruraux ? Les enjeux n'y sont pas les mêmes, les problèmes d'usages, non plus. Pour des circulations apaisées, c'est l'importance d'établir des plans de circulation qui ressort des échanges. Il faut se baser sur les infrastructures existantes et prioriser la concertation entre les élu-es, les associations, les agriculteur-rices et les habitant-es. Pour un territoire, le vélo n'est donc pas qu'un projet d'infrastructures, c'est un projet de société.

Compte rendu du parcours 3 :
<https://urlr.me/KXkGW>

Un salon des exposants

Les congressistes ont également pu profiter de l'espace d'exposition du Congrès.

Les 35 exposants ont présenté leurs innovations, produits et services sur les deux jours de l'évènement. Ces professionnelles et

partenaires provenaient d'univers variés mais tous convergeaient vers l'enjeu des mobilités actives, durables et inclusives : stationnement vélos, concepteurs-fabricants, offre de services, accessoires, ... Tous-toutes ont permis de nombreux échanges aux stands et des démonstrations.

Olivier Schneider, président de la FUB, a clôturé ce congrès en évoquant une nécessité : « *De la collégialité dans la réflexion et la prise de décision : faites confiance aux associations locales et soutenez la création de collectifs régionaux pour avoir, partout, accès à de l'expertise d'usage* ». En termes d'échéance d'ici à la France cyclable de 2030, on sait que l'édition de 2025 sera l'occasion de lancer le quatrième Baromètre des villes cyclables et sera suivie des élections municipales de 2026. Les rendez-vous sont pris !

Louise Bruyère
 Chargée de mission Plaidoyer
 à la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)
 Extrait du magazine Vélocité n°171,
 la revue de la FUB ■



Compter pour prendre conscience, et surtout pour progresser : le réseau FUB en route pour l'égalité de genre

Au sujet du vélo, on parle souvent sécurité, qualité, coût. Mais on pourrait aussi évaluer la réussite des politiques publiques en matière de vélo à la présence d'usagères : sa pratique pour ces dernières est en effet liée à de nombreux freins qui sont tout autant liés à l'aménagement qu'à la place de la femme dans notre société (75% des accompagnants sont des accompagnantes). Les femmes se déplacent avec des publics plus vulnérables (jeunes ou seniors, avec ou sans handicap, maladies...).

Permettre à toutes les femmes une alternative "mobilité à vélo", c'est aussi penser aux populations qu'elles accompagnent, c'est penser à adapter l'outil vélo et la route pour les besoins de ces populations. C'est pourquoi, pour booster le développement du vélo dans nos territoires, pour tous les âges, il est crucial de **prendre en compte la parole des usagères et qu'elles soient représentées dans toutes les instances du système vélo.**

Aussi, si à l'ADTC-Se déplacer autrement, on fait régulièrement du comptage de vélos lorsqu'il faut justifier un aménagement spécifique, à la FUB, c'est la répartition de la parole et du genre qui fut observée attentivement lors du congrès et de l'AG.

Sortir du tout-voiture est en effet indéniablement lié à l'évolution des mentalités vis à vis du vélo : *"Pour déconstruire l'imaginaire voiture et participer au développement d'un système vélo accessible à toutes et tous, il est nécessaire de sortir de l'image « masculine et sportive du vélo » et de construire un système vélo adapté à tous·tes."* (Carole Kaouane - Administratrice de la FUB 2018/2024, référente Inclusivité et pilote de l'Égalité Femme-Homme 2022-2024) **Sortir de l'autosolisme n'est donc pas uniquement une question de technique ou de système, c'est également une évolution culturelle.**

Après Tours en 2022, Rennes en 2023, l'opération de comptage du temps de parole a été renouvelée à Grenoble en 2024. Cette opération permet de mettre en lumière la représentativité de la FUB sur l'aspect du genre à travers les personnes qu'elle appelle à s'exprimer pendant ses événements.

Au-delà de cette représentativité, l'action de comptage permet de sensibiliser le public et les intervenant·es à la qualité de leur prise de parole pour que celle-ci soit au maximum claire, concise et avec un apport au débat. Tout le monde est invité à laisser parler "celles et ceux qu'on entend moins". Au début de chaque journée, un discours était réalisé en ce sens : pour alimenter correctement un débat et les décisions, il est en effet indispensable que tout le monde soit inclus.

Concrètement cette année, c'est une vingtaine de bénévoles de l'ADTC ainsi qu'une vingtaine de salariées FUB qui s'étaient portés volontaires pour ce comptage.

Les bénévoles avaient deux missions :

- compter le nombre de prises de paroles féminines et masculines (indépendamment de leur durée)
 - chronométrer la durée des interventions féminines et masculines
- Ces comptages se sont déroulés lors des conférences plénières, des ateliers et de l'AG.



Veille du congrès, Carole et des bénévoles au comptage

En complément, la FUB a fait appel au cabinet professionnel EGAE* et à l'association grenobloise Patriarchie** pour réaliser une analyse qualitative des prises de parole (répartition en fonction des thématiques, prises de parole "hors sujet", personnes en interrompant d'autres par exemple). Deux rapports seront soumis respectivement par EGAE pour le congrès et Patriarchie pour l'AG. A l'heure de la mise sous presse de ce numéro d'ADTC-Infos, l'analyse 2024 n'est pas terminée.

On peut déjà dévoiler que dans les grandes lignes, le congrès a été presque paritaire en termes de répartition mais que cette moyenne couvre des extrêmes (exemple d'un atelier : 1 heure de parole masculine contre 5 min de parole féminine).

Concernant l'AG, organe représentatif de la gouvernance du réseau FUB, il y a eu 30% de temps de parole féminin et 70% de temps de parole masculin.

Pour mémoire, tous les résultats complets de l'édition 2023 sont à retrouver là : <https://www.fub.fr/fub/actualites/egalite-femmehomme-durant-congres-fub-2023-analyse-complete>.



Ouverture de l'édition 2024 : 6 hommes sur scène, zéro femme

Cette opération d'observation sert aujourd'hui d'indice d'évolution pour la FUB. Sa méthodologie est amenée à évoluer mais l'objectif sera toujours le même : faire partie de sa grille d'évaluation de sa politique inclusivité, qui comporte un volet égalité femme/homme : <https://www.fub.fr/egalite-femme-homme>

Les bénévoles qui se sont impliquées dans cette action ne sont pas spécialement féministes, juste de bonne volonté. C'était leur première fois et le hasard a voulu que l'équipe ADTC était plutôt paritaire.

Deux témoignages de bénévoles ADTC :

Agnès : Je m'attendais à ce que les prises de paroles masculines soient les plus nombreuses. Je suis déjà sensibilisée, à ce sujet, donc là-dessus ce n'est pas une surprise.

J'ai constaté que la façon de poser les questions, de s'exprimer, n'est pas la même. Les questions des femmes étaient plus courtes. On a souvent l'idée reçue que les femmes sont plus bavardes.

En tout cas, après ces journées de comptage, je ne suis plus autant dans l'optique "comment donner la parole aux femmes". Mais plutôt "comment apprendre aux hommes à parler moins et mieux". Guillaume : ce qui m'a frappé c'est la différence de concision dans le public.

Les femmes ont eu tendance à poser strictement leur question quand les hommes les amenaient par le prisme de leur expérience ou de leur opinion, rallongeant de facto leur temps de parole et donc l'inéquité homme/femme. Cela m'a d'ailleurs permis de constater que je faisais souvent la même chose ce que j'essaye de corriger.

En plus d'avoir donné de leur temps et de leur concentration, ces bénévoles doivent maintenant faire face à la réalité de leur observation. Merci pour leur implication rigoureuse dans ce changement culturel !

Pour conclure, rappelons qu'il y a 43% d'adhérentes en moyenne dans les associations du réseau FUB (mais plutôt 30% à l'ADTC), et 35% de femmes dans les conseils d'administration de ces mêmes associations (idem à l'ADTC).

Tendre vers la parité est donc un bel objectif, vers lequel la FUB est en route avec le vote de nouveaux statuts en ce sens. Avec une commission Animation déjà presque paritaire et des bénévoles sensibilisés au congrès FUB, l'ADTC-Se déplacer autrement fait également son bout de chemin.

Anne Tourmen et Carole Kaouane
Commission Animation ■



*EGAE : <https://groupe-egae.fr/>

**Patriarchie : <https://patriarchie.com/>

Une piste ordinaire encore provisoire ?

Personne n'a pas oublié le rôle des pistes TempoVélos pour les déplacements au moment de l'épidémie de la Covid. On a tous bien vu leur utilité et certaines ont été pérennisées avec raison, même si les autres n'étaient pas moins utiles.

Parmi celles qui ont été pérennisées, il y a la piste bidirectionnelle de l'avenue Vaillant-Couturier à Echirolles qui relie utilement la zone commerciale de Comboire et la digue du Drac à l'axe du Cours Jean Jaurès.

Pourtant, on ne peut pas dire que son aménagement, réalisé seulement à l'aide de balises blanches très légères et non entretenues, soit durable et sérieux. Pourquoi cette piste qui a bien trouvé sa place n'est-elle pas encore aménagée simplement et définitivement ? Les élus auraient-ils encore des doutes sur son utilité ou bien y a-t-il d'autres pistes à privilégier ?

La piste bidirectionnelle avenue Vaillant-Couturier à Echirolles doit être aménagée simplement et définitivement au plus vite

par la Métropole pour que les cyclistes circulent en sécurité ici comme ailleurs.

Christian Cotte ■



Un nouveau plan de circulation pour le centre de Gières

Lors d'une réunion publique le 2 mai, la Ville de Gières et Grenoble-Alpes Métropole ont présenté un nouveau plan de circulation pour le secteur « Village ». L'objectif est d'apaiser la circulation, développer le réseau cyclable jusqu'au centre de Gières et d'anticiper la fermeture, du passage à niveau SNCF.

En pratique, les rues de la Plaine et de l'Isère seront intégralement mises en sens unique. Les sens uniques existants seront inversés.

Le passage à niveau sera mis à sens unique en direction du centre pour offrir plus d'espace aux piétons et cyclistes. Sa suppression est envisagée à moyen terme compte tenu de l'augmentation de la fréquence du SERM grenoblois et de l'allongement conséquent des temps de fermeture des barrières en sortie de gare. Des dépose-minute et parkings déportés seront créés pour mieux gérer le stationnement des véhicules de parents d'élèves. Ces aménagements rendront le quartier et l'école « Don Bosco » bien plus accessibles à pied et à vélo, encourageant ainsi l'utilisation des modes actifs de déplacement.

Ce plan de circulation devrait entrer en vigueur cet automne pour une durée expérimentale d'un an.

Michel Lecorsier et Alexis Grabit ■

Cœur de ville, cœur de métropole

Le budget de la Métropole permet de programmer chaque année un certain nombre d'opérations « cœur de ville, cœur de métropole » dans les communes métropolitaines pour améliorer les lieux de vie et de favoriser les mobilités, en particulier pour les piétons.

Toutefois, il faudrait aussi prévoir de terminer celle pour le centre de Grenoble. Les réaménagements des rues Corneille, Lamartine, des Bons enfants et Cujas, qui ont fait l'objet de projets, n'ont pas été mis en œuvre pour diverses raisons. Pour le bien de tous les usagers de l'espace public, il faudrait penser à reprogrammer ces projets de petite taille.

Christian Cotte ■

Un plan marche à Meylan

La Ville de Meylan a décidé en 2023 d'élaborer un plan marche pour faciliter et favoriser les déplacements à pied, aussi bien utilitaires que pour les loisirs. Après le passage à « Ville à 30 », sauf sur certains axes, cela s'est déjà traduit par l'installation de bancs (le long des principaux axes et près des arrêts de bus) et l'amélioration de certains cheminements, et l'installation de toilettes sèches parc du Bruchet.

La Ville de Meylan a associé les habitants et associations à ce plan. Plusieurs ateliers ont déjà eu lieu pour identifier les points noirs et trouver des solutions. De nombreux dispositifs existent :

- **Les zones de rencontre**, où la vitesse est limitée à 20 km/h et les piétons sur la chaussée sont prioritaires, comme celle qui a été mise en place avenue des Aiguinards,
- **Les rues aux enfants**, c'est-à-dire momentanément fermées à la circulation motorisée, par exemple aux heures d'entrées / sorties des écoles.
- **Les chaussées à voie centrale banalisée** ou chaucidou, c'est-à-dire à voie unique centrale de circulation, avec deux bandes de chaque côté. Les véhicules motorisés se croisent au pas en mordant sur des bandes. Cet aménagement est adapté aux voies faiblement circulantes et trop étroites pour l'implantation de trottoirs de bandes cyclables.

Une expérimentation a été faite sur une portion du chemin de l'Église, ce qui apaise la circulation et améliore grandement la sécurité.

La concertation a montré que ces types d'aménagements sont encore méconnus car ils sont relativement nouveaux et peu nombreux. En revanche, ils sont efficaces et Meylan a raison de montrer l'exemple.

Christophe Leuridan ■



Liaison par câble Fontaine – St Martin le Vinoux Les conclusions de l'enquête publique

Suites à l'enquête publique sur le projet de Métrocâble, les conclusions ont été rendues publiques le 26 mars 2024. La commission d'enquête a émis un avis défavorable.

Dès 2015 (concertation réglementaire) et 2018 (PDU), l'ADTC exprimait ses réserves sur le Métrocâble, estimant que la priorité devait être donnée à d'autres projets.

En 2021 (concertation réglementaire et micro PDU), l'ADTC s'est prononcée contre, au vu de nouveaux éléments dont le SMMAG n'avait pas tenu compte. Hormis Fontaine et St Martin le Vinoux, les communes concernées directement (Sassenage et Grenoble) ou indirectement (Seyssinet-Pariset et Saint Egrève) se sont montrées réservées ou même opposées au Métrocâble.

Ni le Département de l'Isère, ni la Région AuRA, n'ont soutenu le projet et l'État s'est montré très discret. L'ADTC se réjouit de voir son analyse confortée par le rapport d'enquête, qui pointe nombre d'incohérences dans le dossier d'enquête.

L'étude socio-économique

« C'est une pièce fondamentale pour apprécier l'intérêt général du projet ». Or, cette étude datée de mai 2021 est caduque sur de nombreux points :

1. Elle s'appuie sur l'enquête ménages déplacements de 2010, alors que la dernière enquête date de 2020.

2. « Elle ne prend pas en compte la modification du périmètre des Portes du Vercors suite à l'abandon du projet sur Sassenage ». En effet, le Plan de Prévention des Risques Inondation, approuvé le 27 juillet 2023, rend inconstructible la partie de la ZAC située sur la commune de Sassenage.

Le SMMAG n'a pas anticipé cette éventualité malgré les alertes émises par les conclusions de deux enquêtes publiques : « PLUi de la métropole » en 2019, « Loi sur l'eau - ZAC des Portes du Vercors - 1^{ère} tranche opérationnelle de la phase 1 » en 2020.

3. « Le scénario de référence [...] prend en compte un grand nombre de projets qui sont considérés comme réalisés en 2025 alors qu'ils ne le sont pas, à savoir : la 1^{ère} étape du RER ferroviaire, le BHNS Grenoble Presqu'île – Montbonnot, la passerelle Berges de l'Isère rive droite - Presqu'île dans le cadre du projet A480, la création d'une passerelle Esplanade - Presqu'île, l'axe ChronoVélo Grenoble - Berges de l'Isère rive droite ».

4. « L'étude socio-économique n'intègre ni l'abandon du projet Portes du Vercors sur Sassenage, ni le développement accéléré de la presqu'île, ni l'enquête PDIE Giant pour la Presqu'île ».

5. Certaines données sont erronées : cabines passant

Dossier

toutes les minutes « alors que le dossier indique une période de 73 s ».

6. « La réalisation du câble amène une réorganisation des transports en commun existants, qui aura nécessairement des impacts sur les usagers actuels : cette information est absente des [...] deux seuls documents abordables facilement par un public non-spécialiste ».

7. « La réalisation du câble entraîne le déplacement du terminus du tram A au niveau de la gare de la Poya. Cela se traduit par la diminution de 180 m de ligne de tram, éloignant les usagers du tram du centre commercial Casino, et des lycées Jacques Prévert et Roger Deschaux.

Pour trouver cette information, il faut étudier attentivement, dans la pièce A, un schéma annexe minuscule du futur PEM [Pôle d'Échanges Multimodal] La Poya et déchiffrer dans la légende : nouveau terminus du tram A. »

8. « Le budget présenté néglige ou sous-évalue des dépenses importantes qui font partie intégrante du projet. Par exemple, l'enfouissement et la réhausse des lignes à très haute tension [...]. Ou le déplacement du terminus du tram A [...]. »

De plus, « le plan de financement annonce, pour le projet, des subventions attendues à hauteur de 17,5M€ (hors subvention de GAM), alors que le SMMAG dans son mémoire en réponse indique qu'il subsiste uniquement une subvention de l'État de 5,11M€ ».

En fin de compte, « le dossier n'a pas permis au public de se forger une opinion en toute connaissance de cause ».

Un tracé complexe et coûteux

Le tracé retenu pose plusieurs problèmes.

« Pour franchir le Drac, entre les stations de l'Argentière et Presqu'île Ouest, le tracé flirte avec le cercle de rayon 300 m, centré sur le réacteur nucléaire de l'ILL, de zone de danger immédiat (ZDI-évacuation), et de ce fait la station presqu'île est rejetée vers le Sud.

Ce tracé a conduit à un avis « très réservé » de l'Autorité de Sécurité Nucléaire (ASN) [...]. Malgré son positionnement central sur la presqu'île et son intérêt pour des milliers d'employés travaillant à proximité (ST Microelectronics, ILL, CNRS, etc.), l'ouverture au public de la station Presqu'île est rendue impossible aujourd'hui par l'avis défavorable de l'ASN. Quant au terminus Est de la liaison par câble, il a été positionné à proximité de la mairie de Saint-Martin-Le-Vinoux, alors que le cœur vivant de cette commune se

situe plutôt vers le quartier de l'horloge, à 1 km plus au Nord ».

En rive gauche du Drac, le tracé comporte des détours pour épouser l'urbanisation du projet des Portes du Vercors, imposant des pylônes et stations supplémentaires qui augmentent les coûts du projet (construction, exploitation, maintenance).

Ces détours augmentent aussi la consommation électrique. « Un passager utilisant le transport par câble est consommateur en moyenne d'au moins 7 à 8 fois plus d'énergie électrique par km parcouru qu'un passager utilisateur du tram [...]

Contrairement à l'idée véhiculée par le dossier, le projet est gourmand en énergie électrique, et cette consommation énergétique impacte le bilan carbone du projet. [...] Le faible gain en CO2 annuel du projet ne contribue pas à compenser ces émissions sur une durée de vie raisonnable. Le projet envisagé ne peut être ainsi être qualifié de décarboné. »

NDLR : même l'association *Le Chaînon Manquant* – qui promeut le transport par câble – s'est prononcée contre ce « projet mal conçu », d'abord à cause des détours qui augmentent la consommation d'électricité et les temps de trajet, et des prévisions de débit « qui semblent largement surévaluées ».

Des solutions alternatives insuffisamment approfondies

« L'étude d'une solution s'appuyant sur l'amélioration ou sur des modifications mineures de tracé de lignes existantes aurait paru de bon sens mais a été écartée par le maître d'ouvrage ».

La seule alternative étudiée est un bus à Haut Niveau de Service (BHNS) circulant sur un trajet plus long (Sassenage Les Engenières – Saint Martin le Vinoux L'Horloge). Son étude est « incomplète et superficielle » et la comparaison avec le câble néglige de nombreux points :

Le dossier d'enquête indique un gain de temps moyen de 10 minutes 48 secondes par usager du câble sans donner de chiffre pour le BHNS.

Les budgets d'investissement annoncés sont proches : 65 M€ pour le câble contre 69 M€ plus 2,8 à 4,2 M€ pour le BHNS.



« Les coûts d'exploitation et de maintenance sont affichés à 2,4 M€ par an pour la solution câble, et 1,5 M€ par an pour le BHNS ». Le différentiel de 0,9 M€ n'a pas été pris en compte alors que « 1 M€ représente entre le tiers et le quart de l'annuité d'une dette de 65 M€ sur 25 ans ».

« La comparaison [...] n'a porté que sur la partie de son parcours située entre ses arrêts La Poya et Presqu'île-Oxford ».

Pourtant, avec son parcours direct plus long, le BHNS « apporte d'autres services de transport », est « capable de répondre à des besoins plus importants » pouvant intéresser davantage d'usagers de Sassenage et au-delà, et « se substituerait probablement, et pour un certain temps, à un prolongement du tram A, pour un montant d'investissement moindre ».

Côté Saint-Martin-Le-Vinoux, le terminus du BHNS à l'Horloge offrirait de meilleures perspectives de fréquentation. « Ces impacts de la solution BHNS C8 ne sont pas traités ».

« Certains aménagements sont comptabilisés dans le montant d'investissement du BHNS, comme [...] le réaménagement du terminus de l'Horloge [...], alors qu'aucun aspect de l'aménagement de la Poya n'est en compte dans le budget d'investissement du câble ».

« Des points bloquants sur les ouvrages de franchissement (pont sur le Drac, pont sur l'Isère, ouvrage inférieur N 481...), renchérissent l'investissement du BHNS. [Pourtant]

l'Autorité environnementale avait indiqué `Des alternatives sur ces points bloquants auraient dû être étudiées pour confirmer ou non leur faisabilité [...].

Même si l'on était convaincu de la pertinence des interventions sur les ouvrages de franchissement pour ce scénario BHNS, [...] à la différence du câble, on n'est pas obligé de réaliser la solution BHNS C8 en une seule fois. Elle peut être réalisée par modifications de lignes et améliorations successives [...] ».

Contrairement au câble, « le parcours du BHNS pourra toujours être modifié à un coût raisonnable pour s'adapter à l'évolution de l'urbanisation ».

Un intérêt pour tous les publics ?

Un report modal négligé. Le maître d'ouvrage prévoit [seulement] un report d'usagers issus de 150 véhicules vers le câble à la mise en service et de 400 véhicules en 2035, la très grande majorité des utilisateurs du câble provenant des transports en commun (93% des usagers à la mise en service et 87% en 2035).

Des ruptures de charge induites. « Actuellement plusieurs bus (C6, 54, P22) amènent directement les voyageurs sur la Presqu'île. A la mise en œuvre du câble, les trajets des bus actuels seront modifiés afin d'éviter les doublons [...]

De ce fait, les voyageurs subiront une ou deux ruptures de charge qu'ils n'ont pas aujourd'hui. [...] Les ruptures de charge ont un impact très négatif sur le comportement

Dossier

des usagers des transports en commun et les amènent souvent à reprendre leur voiture, comme cela est constaté encore aujourd'hui avec la rupture de charge liée à l'extension du tram E, à Louise Michel, avec la ligne [C2]. D'autant que le transfert entre le tram ou les bus vers le câble ne sera pas aisé, il ne pourra pas se faire de quai à quai, comme dans l'exemple cité ci-dessus ».

Une fréquentation incertaine « L'estimation de fréquentation du câble en 2025 est basée sur le fait que 93 % des usagers du câble seraient reportés depuis les transports en commun. Ce chiffre (4255 voyages) est étonnant au regard de la fréquentation actuelle des lignes de transport en commun desservant la presqu'île et dont les usagers seraient susceptibles d'utiliser le câble. [...] La synthèse de l'enquête PDIE Giant de 2022 [montre que] seulement 2% des salariés ayant répondu à l'enquête pensent utiliser le transport par câble, ce qui représente seulement 400 personnes ».

Une restructuration des transports en commun pas toujours avantageuse. « La réalisation du câble amène à déplacer le terminus du tram A au niveau de la gare de la Poya du fait de l'éloignement entre l'arrivée du tram et l'accès aux cabines du câble [...]. Ce déplacement conduit à la suppression de 180 m de ligne de tram, éloignant les usagers du tram du centre commercial Casino, et des lycées Jacques Prévert et Roger Deschaux ».

Un bilan socio-économique négatif

« La pièce D se conclut par un bilan socio-économique qui fait apparaître que le projet présente des avantages supérieurs aux inconvénients qu'il génère, monétarisé sous la forme de sa valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) à hauteur de + 2,4 M€ [...]. [Compte tenu d'une

erreur signalée par le SMMAG] le bilan positif passerait donc à +3,3 M€, soit +3% de la VAN-SE totale [de l'ordre de 110 M€]. Cette marge très faible avait déjà été pointée par l'Autorité environnementale ».

En fait, ce bilan est incertain. Le gain de temps moyen de chaque usager du câble reporté depuis les transports en commun est estimé à 10 minutes 48 secondes.

Mais « tous calculs faits, on s'aperçoit qu'un écart de 3% sur les gains de temps des usagers, soit de 20 secondes ou de 3% sur le nombre d'usagers du câble reportés depuis les transports en commun, impactent de 3% la somme des VAN annuelles sur la période d'évaluation, soit de 3 M€ ».

Surtout, les investissements, qui contribuent négativement à la VAN-SE du projet sont sous-évalués. En particulier, « le coût des modifications du tram à la Poya, estimé à 8 M€, est lié à la réalisation du câble et doit être intégré à son budget, comme cela a été fait dans l'alternative BHNS pour l'aménagement de la place de l'Horloge ».

Et compte tenu des coûts d'enfouissement et de surélévation des lignes à Haute Tension, le poste investissement « devrait être augmenté à minima de 10 M€ et très probablement de beaucoup plus. La prise en compte de cette augmentation rend à elle seule largement négatif le bilan socio-économique du projet ».

[...] « En vérité, l'approche ci-dessus montre que la VAN-SE du projet est très négative ».

Christophe Leuridan ■



Des solutions alternatives

En 2021, l'ADTC avait proposé une série de solutions alternatives dans le cadre de la concertation sur le micro-PDU Nord-Ouest. La plupart de ces propositions restent d'actualité et nous rappelons celles qui concernent la Presqu'île scientifique.

Maîtrise de la capacité routière et du stationnement

La mise à 2 x 3 voies de l'A480 est l'occasion de réduire la capacité routière sur les avenues de Romans et Valence pour libérer de l'espace au profit des transports en commun et des modes actifs. La maîtrise du stationnement est un levier important pour générer le report modal.

Mesures pour les transports en commun

- La création de voies réservées aux TC entre l'arrêt « Martyrs-Résistance » et le giratoire Est de l'échangeur des Martyrs jusqu'à l'entrée sur le pont apporterait des gains importants, dont bénéficieraient les bus des lignes C6, 54 et T64.

- La réalisation d'un shunt sous la voie ferrée entre les rues Tarze et Churchill permettrait un prolongement efficace de la ligne C1 et bénéficierait aussi aux nombreuses lignes Cars Région et dessertes de la gare routière avec des gains de temps et de fluidité.

- La réalisation d'une station sur la ligne E entre la place H. Dubedout et l'avenue Félix Viallet améliorerait l'accès à la Presqu'île en offrant une correspondance facile avec la ligne C1 et les lignes Cars Région (en fusionnant les arrêts F. Viallet et Dr Mazet en un seul proche du cours Jean Jaurès).

Elle réduirait aussi la surcharge à la station Alsace-Lorraine - La ligne 22 (Saint Egrève - Grenoble Oxford) pourrait utilement être prolongée à Sassenage Engenières offrant ainsi un large éventail d'origines - destinations sans correspondance.

- À terme, le prolongement de la ligne A jusqu'à Engenières est une nécessité tant le trafic potentiel est important.

- L'accès par TER + tram B peut être rendu plus attractif avec une tarification unifiée (un déplacement = un titre de transport) et une desserte TER fonctionnant toute la journée jusqu'en soirée, sans trou le matin.

- Ajoutons qu'à la rentrée 2024, il est prévu qu'un tram sur trois circulant sur la ligne B soit remplacé par un tram D circulant de la gare de Grenoble, l'Hôpital Nord et Saint Martin d'Hères (Etienne Grappe). Il est malvenu de réduire la desserte de la Presqu'île après avoir répété qu'elle était insuffisante. Les tram D devraient donc être prolongés jusqu'à Grenoble Oxford.

Mesures pour les modes actifs

Le passage par le pont des Martyrs ou le pont du Vercors impose des détours conséquents. Une passerelle piétons-vélos débouchant sur la rue Horowitz intéresserait un large public, serait efficace en termes de report modal et économique en coûts de fonctionnement et d'entretien. Cette passerelle, à connecter à la ChronoVélo Fontaine - Grenoble - Meylan offrirait un itinéraire direct et sécurisé à vélo entre St Martin Le Vinoux et Fontaine.

La passerelle piétons-cycles Esplanade - Jean Macé, programmée dans le cadre du contrat d'axe, doit être réalisée rapidement pour relier la Presqu'île à la ligne E de tram.

Christophe Leuridan ■



M Réso : Le nouveau réseau du S avec une nouvelle tarification solidaire, z



Le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) a présenté le nouveau réseau unifié M Réso, sur les territoires de la Métropole et du Grésivaudan, qui remplacera les réseaux MTAG et M Tougo (voir ADTC-Infos 176, pages 13 et 14). La mise en service est prévue pour le 1er septembre. Le SMMAG a communiqué de nouvelles informations sur ce nouveau réseau et présenté la tarification zonale unifiée entre les deux territoires.

Changements de numérotation des lignes de bus et de cars

La nouvelle numérotation des lignes cars Région Isère transférées au SMMAG a été présentée. Des lignes vont simplement perdre leur lettre T et devenir des lignes Proximo et non Flexo comme initialement annoncée (exemple : la ligne T80 Crolles – Grenoble deviendra la ligne Proximo 80. La ligne T84 deviendra la ligne Proximo 84), tandis que d'autres vont évoluer vers une autre catégorie.

Une nouvelle catégorie est créée, pour les lignes Neige et Nature (numérotées en Nxx) vers les stations de montagne (Exemples : N62 pour la ligne Col de Porte – Grenoble, N93 pour la ligne Chamrousse – Grenoble, et N95 Prapoutel – Crolles). Ces lignes resteront soumises à réservation, pour pouvoir adapter au mieux les capacités d'emport (ajout d'un second car, si besoin).

Des lignes M Tougo deviennent des lignes Proximo. La ligne G4 Goncelin – Brignoud s'appellera Proximo 34. La ligne G6 Allevard – Goncelin s'appellera Proximo 36. Les lignes G3 et G5 sont fusionnées en une ligne Proximo 35 Pontcharra – Goncelin – Le Touvet – Crolles – Bernin, qui circulera toutes les 30 à 60 minutes de 6h à 20h.

D'autres lignes M Tougo G40, G50, G60, G51, G61 deviennent des lignes Flexo respectivement Flexo 74, 75, 76, 77 et 78.

Les trois navettes Nav Pro A, B et C du Grésivaudan deviennent des lignes Proximo, respectivement Proximo 89, 91 et 92. La ligne Proximo 90 est la nouvelle ligne Saint-Ismier – Inovalée – Gare de Gières (complétée avec la nouvelle ligne Chrono C10 remplaçant la ligne T81). Contrairement à ce qui a été annoncé

dans un premier temps (dans le Bulletin 176), pages 14 et 15, la numérotation de deux lignes a été modifiée. La nouvelle ligne Chrono qui remplacera la ligne G2 sera prolongée à Grenoble. Ce sera finalement la ligne Chrono C9 Brignoud, Gare, Domène – Montbonnot, Pré de l'Eau – Grenoble Verdun.

La ligne Proximo 26 Le Gua/Saint-Georges-de-Commiers – Vif – Grenoble, Gares deviendra finalement la Chrono C14.

Dans la Métropole, deux lignes Proximo vont voir leur numéro modifié : la ligne Proximo 13 Meylan – Grenoble - Poisat deviendra la Proximo 18, et la ligne Proximo 14 Gières - Grenoble deviendra la Proximo 24.

Et le tramway dans tout ça ?

La ligne D va être prolongée de St Martin d'Hères les Taillées à la gare de Grenoble. Les travaux de raccordement de la ligne D à la ligne B aux Taillées sont en cours depuis le lundi 3 juin et jusqu'au 23 août. Ces travaux isolant le dépôt de Gières du reste du réseau occasionnent des coupures ou fermetures de lignes. Le tram sur la ligne D est remplacé par un bus du 1er juin au 23 août. La ligne C est limitée à Flandrin Valmy jusqu'au 30 juin. Du 1er juillet au 23 août, la ligne B est limitée à Grand Sablon – Oxford, et les lignes C, D ne circulent pas. D'autres travaux auront lieu dans le secteur de Chavant, avec des impacts en soirée sur les tramways du 15 juillet au 14 août. Des bus relais seront mis en place pour chaque coupure. La remise en service de la ligne D, prolongée à la gare de Grenoble, est prévue le samedi 24 août. Un tram circulera toutes 15 minutes.



J SMMAG e, zonale, et unifiée

Les trois lignes Express cars Région Isère déléguées au SMMAG

Les trois lignes Express cars Région Isère X01 Lumbin – Grenoble – Voiron, X02 Goncelin/Tencin – Grenoble – Voiron et X03 Vizille – Grenoble – Voreppe, sont déléguées au SMMAG par la région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA), et intégreront le nouveau réseau M Réso, au 2 septembre.

Ce qui signifie que ces trois lignes seront accessibles avec un titre M Réso du SMMAG, y compris pour des déplacements vers/ depuis le Voironnais, et uniquement sur ces trois lignes. Elles seront également renommées en ligne Chrono C11, C12, et C13.

Une nouvelle tarification sociale, zonale et unifiée

Une nouvelle tarification harmonisée est mise en place entre le Grésivaudan et la Métropole.

Trois zones de tarification ont été définies :

- Une zone SMMAG, qui comprend le Grésivaudan ET la Métropole (et les trois lignes C11, C12 et C13 vers/depuis le Voironnais),
- Une zone exclusivement Grésivaudan,
- Une zone Pays Voironnais.

La zone SMMAG (Grésivaudan + Métropole)

C'est la grande révolution dans les transports périurbains : à partir du 2 septembre 2024, il sera possible de se déplacer du Grésivaudan à la Métropole, et inversement, avec un titre M Réso (qui correspond au titre M TAG aujourd'hui). Un aller simple de Pontcharra, Goncelin, Le Touvet, ou encore Crolles depuis/vers Grenoble, Saint-Martin-d'Hères ou aussi Echirolles, se fera au prix de 2€, au lieu de 5,40€ (tarif 2 zones A et B cars Région Isère), soit une baisse de 63%. La baisse est aussi importante sur les abonnements.

Evolutions tarifaires entre le Grésivaudan et la Métropole de Grenoble

	Cars Région Isère (Région AuRA)	M Réso (SMMAG)
	Avant le 2 septembre	A partir du 2 septembre
Occasionnels	5,40€ (titre 2 zones A+B) 3,27€ par trajet (avec un carnet 6 trajet)	2€ (titre M Réso) 1,67€ par voyage (avec un carnet 10 voyages)
Abonnés	93,70€ (abonnement 2 zones A+B)	68,70€ (zone Grésivaudan + Métropole)

Des titres scolaires, jeunes moins de 26 ans/étudiants et seniors sont également disponibles. Des réductions sont également accordées dans le cadre de la tarification solidaire. Des abonnements mensuels, avec quatre différents paliers ont été mis en œuvre pour proposer un abonnement accessibles selon le quotient familial.

La zone Grésivaudan

Le SMMAG a fait le choix de conserver une tarification spécifique pour les déplacements internes au Grésivaudan car l'offre de transports en commun y est plus faible que dans la Métropole. Un simple déplacement entre Crolles et Le Touvet restera au prix de 1€. *Exemple d'évolution tarifaire*

La zone Pays Voironnais

Aucun changement n'est mis en œuvre.

ATTENTION !

Vous ne pourrez pas prendre les TER entre les gares de Pontcharra, Goncelin, Brignoud, Lancey et Gières avec un titre M Réso (SMMAG). Il faudra prendre un billet ou un abonnement comprenant le TER.

Cependant, les TER restent accessibles dans la métropole entre les gares de Gières, Grenoble et Saint-Egrève, et entre Grenoble et Vif, avec un titre M Réso.

A l'heure où nous écrivons ces lignes, des interrogations persistent concernant la ligne T83 Chambéry – Grenoble, gérée par la Région AURA. Cette ligne sera-t-elle accessible avec titre SMMAG ?

Quelles perspectives ?

Aujourd'hui, le Pays Voironnais n'a pas transféré au SMMAG sa compétence Mobilités Urbaines ; la tarification M Réso ne s'appliquera donc pas dans les bus du Pays Voironnais, sauf pour les futures lignes C11, C12 et C13. Si à terme le Pays Voironnais transférait au SMMAG cette compétence, plusieurs lignes du réseau deviendraient accessibles, avec un titre M Réso.

La dernière étape dans les changements de tarifs sera l'intégration des TER du Grésivaudan et du Voironnais, dans la tarification SMMAG, permettant l'utilisation des TER de Pontcharra à Rives, en passant par Brignoud, Moirans ou encore Voiron, en préfiguration notamment du projet de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), dont la branche Brignoud pourrait être mis en service en 2028. Le SMMAG a initié la démarche d'une tarification unifiée et zonale : permettre à tous de se déplacer entre les territoires du SMMAG avec un seul titre, que l'on prenne, un bus urbain, un car périurbain ou un TER. L'ADTC salue le SMMAG pour toutes ces actions mises en œuvre pour proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle et accessibles à tous.



En résumé, voici les principales modifications de desserte sur le nouveau réseau M Réso au 2 septembre 2024

Réseau Tramway

- Ligne D, *prolongée* à la gare de Grenoble. Saint-Martin-d'Hères, Étienne Grappe – Grenoble, Gares. Mise en service le samedi 24 août 2024.

- Lignes A, B, C, et E inchangées.

Réseau Chrono

- C1, inchangée. La ligne évoluera en 2025, avec une nouvelle voirie entre l'avenue des Quatre Chemins et le chemin de Vieux Chêne => Tous les bus auront pour origine/terminus Montbonnot, Pré de l'Eau,
- C6, *modifiée*. Grenoble, Oxford – Eybens, Maisons Neuves (terminus 12 actuelle). La ligne retrouvera son itinéraire via Stade Lesdiguières, à la fin des travaux du Rondeau,
- C7, *modifiée*. Échirolles, Comboire – Saint-Martin-d'Hères, Henri Wallon (terminus C6 actuelle),
- C8, **nouvelle ligne**. Grenoble, Victor Hugo Belgrade – Universités, IUT UFRAPS via Grand'Place (terminus centre-ville / reprise 12 Ouest / reprise C6 Est / reprise C7 Nord),

Lignes C2, C3, C4, et C5 inchangées.

Réseau ChronoCar

- C9, **nouvelle ligne**. Brignoud, Gare – Grenoble, Verdun Préfecture (reprise G2, itinéraire modifié après Montbonnot, Pré de l'Eau),
- C10, **nouvelle ligne**. Bernin, Les Cloyères – Échirolles, Marie Curie, via le Lycée du Grésivaudan, Bibliothèques Universitaires et Hôpital Sud (1ère reprise T81-Inovallée Ouest-Campus, prolongée à Échirolles),
- C11, nouvelle numérotation de la X01. Lumbin, Long Près – Voiron, Gare Routière Sud,
- C12, *modifiée*, et nouvelle numérotation de la X02. La ligne est origine/terminus Goncelin, Gare. La ligne ne desservira plus Le Versoud et Domène, et passera par le nouveau PEM de la Bâtie et l'A41. Goncelin, Gare – Voiron, Champfeuillet,
- C13, nouvelle numérotation de la X03. Vizille, Chantefeuille – Voreppe, Gare,
- C14, nouvelle numérotation de la 26. Le Gua, Les Saillants/ Saint-Georges-de-Commiers, Gare – Grenoble, Gares.

Réseau Proximo

Dans la Métropole

- 16, *modifiée*. Pont-de-Claix, Gendarmerie – Saint-Martin-d'Hères, Les Alloves via Verdun Préfecture (reprise 12 Est),

- 17, **nouvelle ligne**. Meylan, Lycée du Grésivaudan/Corenc, Montfleury – Grenoble, Verdun Préfecture (reprise 16 Nord),
- 18, nouvelle numérotation de la 13. Meylan, Lycée du Grésivaudan – Poisat, Cimetière Intercommunal,
- 24, nouvelle numérotation de la 14. Gières Gare Universités – Grenoble, Verdun Préfecture,
- 25, inchangée.

- 15, 19, 20, 21, 22, et 23 inchangées.

Dans le Grésivaudan

- 34, nouvelle numérotation de la G4. Goncelin, Gare – Brignoud, Gare/Villard-Bonnot, Lycée,
- 35, nouvelle numérotation de la G3/G5 fusionnée. Pontcharra, Gare – Bernin, Les Cloyères, via Goncelin et Le Touvet
- 36, nouvelle numérotation de la G6. Allevard, Collège – Goncelin, Gare,
- 89, nouvelle numérotation de la Nav Pro A. Villard-Bonnot – Saint-Ismier – Montbonnot,
- 91, nouvelle numérotation de la Nav Pro B. Villard-Bonnot – Crolles – Bernin,
- 92, nouvelle numérotation de la Nav Pro C. Pontcharra – Le Cheylas – Goncelin – Crolles – Bernin, via l'A41.

Entre le Grésivaudan et la Métropole

- 80, nouvelle numérotation de la T80. Crolles, Le Brocey (Stade) – Grenoble, Verdun Préfecture,
- 82, nouvelle numérotation de la T82. Saint-Nazaire-les-Eymes, Mairie – La Tronche, Grand Sablon,
- 84, nouvelle numérotation de la T84. Le Touvet, Grandes Terres – Grenoble, Gare Routière,
- 85, nouvelle numérotation de la T85. Plateau-des-Petites-Roches, Col de Marcieu – La Tronche, Grand Sablon,
- 86, nouvelle numérotation de la T86. Allevard, Collège – Grenoble, Gare Routière,
- 88, nouvelle numérotation de la T88. Vaulnaveys-le-Haut, Belmont/Saint-Martin-d'Uriage, Le Pinet d'Uriage/Saint-Martin-d'Uriage, Mairie – Saint-Martin-d'Hères, Bibliothèques Universitaires,
- 90, **nouvelle ligne**. Saint-Ismier, Collège du Grésivaudan – Gières, Gare Universités (2ème reprise T81-Inovallée-Gare de Gières).

Des modifications sont également apportées sur le réseau Flexo. Vous pouvez retrouver l'ensemble des informations, avec des précisions sur l'offre de transport pour chaque ligne, sur le nouveau site <https://www.reso-m.fr/>.

Alexis Grabit ■

Tarification, contrôles et fraude

En 2022, le taux de fraude sur le réseau TAG a atteint un record à 13.2%. Un renforcement des contrôles a permis de faire baisser ce chiffre à 10.3% en 2023. L'objectif pour 2024 est de 9.5%.

Depuis le 1er Mai 2024, les contrôleurs peuvent travailler « en civil » comme cela se pratique déjà dans d'autres villes.

Cela peut être un moyen d'apaisement, moins dans le style « cow-boy », que peut provoquer l'uniforme. Les « étourdis » évitent une stigmatisation trop visible, tandis que les fraudeurs « professionnels » doivent revoir leur stratégie d'évitement.

Certains se sont demandé si l'effet de surprise ne risquait pas d'augmenter les agressions. Mais les autres villes qui ont adopté cette méthode n'ont pas constaté d'augmentation des agressions.

Le non-recouvrement des amendes est aussi un sujet :

À quoi sert-il de mettre des amendes si elles ne sont pas payées ? Rappelons qu'il existe sur M Réso une tarification solidaire afin que chaque voyageur paye en fonction de ses revenus. Elle est sans doute perfectible mais reste bien moins chère qu'une amende.

Au 1er septembre 2024, la tarification M Réso sera étendue au Grésivaudan (voir pages 13 et 14). Une autre bonne raison de s'abonner !

Nathalie Teppe ■

M Réso, l'abonnement « sur-mesure », vous connaissez ?

Pour vos trajets occasionnels, vous pouvez opter pour l'abonnement « sur-mesure », qui vous évite de vous soucier du nombre de voyages sur votre carte OÙRA et de devoir la recharger.

L'abonnement « sur-mesure » vous permet de voyager au même tarif unitaire que par 10 voyages (1,57 €). Vous recevez la facture détaillée chaque fin de mois, et son montant sera prélevé automatiquement sur votre compte bancaire ou postal le mois suivant.

Si vous ne voyagez pas dans le mois, il n'y aura pas de facture, et si vous voyagez beaucoup, votre facture sera plafonnée au montant de l'abonnement mensuel correspondant à votre tranche d'âge.

Vous pouvez souscrire à l'abonnement « sur-mesure » dans l'une des 4 agences de Mobilité, Alsace-Lorraine, Grand'Place, StationMobile (J. Vallier), Le Square (Dr Martin) et Crolles, avec votre carte OÙRA vide, votre Carte nationale d'identité, et un RIB. Bons voyages.

Christian Cotte ■

Trucs et astuces pour bien voyager en bus

En plus des règles de bonne conduite que tout un chacun doit connaître (dire bonjour / bonsoir au conducteur, laisser sa place aux personnes qui ont besoin de s'asseoir, attendre que les passagers soient descendus avant de monter ...), il existe quelques astuces bien pratiques :

A l'arrêt du bus

Quand plusieurs lignes passent à un arrêt, il est de bon ton de faire signe au conducteur du bus que l'on veut monter pour qu'il s'arrête. Et si vous êtes seul à l'arrêt, le conducteur appréciera tout autant que vous lui fassiez signe que vous ne voulez pas monter.

Dans le bus

Après le démarrage du bus de son arrêt, appuyez sur les boutons prévus à cet effet pour demander l'arrêt suivant. Assurez-vous de la bonne prise en compte de votre demande (signal lumineux et/ou sonore), au risque de voir le bus filer à votre arrêt !

Correspondance

Si vous voyez devant vous le bus que vous voulez prendre en correspondance, n'hésitez pas à en informer le conducteur de votre bus. Si les conditions le permettent, il donnera un léger coup de sonnette pour avertir son collègue de vous attendre.

Être à l'heure

Sur le réseau M Réso, les bus peuvent être en retard à cause de la circulation, mais ils ne peuvent pas être en avance de plus de 2 minutes. Pensez à vérifier régulièrement que votre montre ou smartphone est à l'heure si vous ne voulez pas louper votre bus !

Valider

Le message « Validez, y compris en correspondance » ne sert pas uniquement à limiter la fraude. C'est aussi un moyen pour comptabiliser les passagers sur une ligne. En le combinant avec les enquêtes ponctuelles, il donne de précieuses indications sur l'adéquation des horaires et de la fréquence d'une ligne, et permettre ainsi au SMMAG d'augmenter l'offre et l'emport des bus.

Regarder autour de soi

Nous avons l'immense privilège de vivre dans une ville entourée de nature, de montagne et de richesses patrimoniales. Alors n'hésitez pas à rêvasser en regardant le paysage. Vous pourrez contempler les écureuils dans les arbres, les lapins dans les parcs, les jeux de lumière et les nuages sur les montagnes, les arcs-en-ciel, etc.

Nathalie Teppe ■



Actualités des TER

Après l'annonce par la Région fin 2023 du plan à 5,7 milliards, l'actualité a été riche avec la signature de la convention avec SNCF Voyageurs et le projet volet mobilité du contrat Contrat de Plan État - Région (CPER) 2023-2028.

La nouvelle convention Région-SNCF Voyageurs.

Cette convention a été signée pour 10 années avec une prise d'effet au 1er janvier 2024. Elle définit les relations entre la Région et la SNCF pour les services TER. D'une manière classique, elle prévoit un ensemble de pénalités et/ou de bonus/malus en fonction des résultats en particulier sur la non réalisation de l'offre (les trains supprimés), la ponctualité, l'emport (adéquation du nombre de places offertes par rapport à l'estimation de la fréquentation maximale), la qualité de service (information, propreté...).

On peut remarquer que le calcul des pénalités concernant la ponctualité ne prend en compte que les causes SNCF Voyageurs (responsable des trains, conducteurs...) et non SNCF Réseau, qui a pourtant une responsabilité sur les retards. Une convention entre la Région et SNCF réseau avait pourtant été signée pour les années 2022 et 2023, mais elle n'a pas été renouvelée à ce jour, alors que pour l'usager ce sont toutes les composantes du ferroviaire, entreprise ferroviaire et Réseau, qui doivent travailler à améliorer la régularité des trains.

La convention prévoit l'ouverture progressive de certaines lignes à la concurrence. Dès cet automne, la procédure « appel d'offres » sera lancée pour le lot Auvergne pour une mise en exploitation au Service Annuel (SA) 2029 (décembre 2028) par un nouvel opérateur, comme par exemple Transdev ou tout simplement une filiale de la SNCF. Pour les lignes autour de Grenoble, la mise en service pour les nouveaux opérateurs n'est pas prévue avant les SA 2032 à 2034.

Les suites du plan de 5,7 milliards

Fin 2023, la Région avait annoncé un plan de 5,7 milliards avec un renfort d'offres de 30 % et l'acquisition de 130 nouvelles rames. Une partie de la convention étant confidentielle, on n'a aucune visibilité sur les renforts d'offres, il ne faudrait pas que ces renforts soient liés à la mise en concurrence dont les effets ne sont prévus que dans plusieurs années.

Concernant le matériel roulant, aucune commande n'a encore été passée depuis 2019 malgré les annonces de fin 2023, 5 années sans commande de matériels nouveaux alors que l'emport est un des problèmes principaux des TER en AuRA ... Quand on connaît les délais de construction, on ne peut qu'être préoccupé pour l'avenir.

Le volet mobilité du CPER 2023-2028

Les dates peuvent surprendre, mais les volets mobilité des CPER ont été retardés par l'Etat et les négociations entre la Région et l'Etat ont semble-t-il été laborieuses ce qui explique que ce CPER ne sera signé que début 2025. Le montant global a cependant fait l'objet d'un accord et d'une annonce en présence du ministre. Il se situe à 1,38 milliard, financé par moitié par la Région et l'Etat. D'ici à la fin de l'année, le détail des opérations devrait faire l'objet de négociations avec les collectivités locales. En attendant d'avoir ce détail, il faut souligner la part très importante du volet routier - 36 % de l'enveloppe - qui dépasse largement la proportion dans les CPER des autres Régions connus à ce jour. La Région AuRA risque d'avoir le CPER le plus routier de France, ce qui ne va pas dans le sens des besoins énormes de la Région en termes

de développement des transports publics. Des enveloppes sont prévues pour les SERM (Service Express Régionaux Métropolitains, nouveau nom pour les RER régionaux). Hélas, à de rares exceptions, ces sommes vont surtout servir à faire des études, faute d'avoir préparé ou anticipé les études, concertations, enquêtes. Toutes ces phases, qui prennent beaucoup de temps, sont incontournables avant de pouvoir effectuer des travaux.

L'enquête publique pour le projet de mise à 4 voies de la section St Fons - Grenay est prévue en 2025 et pour le contournement ferroviaire de Lyon (le CFAL), la phase qui suit la déclaration d'utilité publique de 2012, l'APD (Avant-Projet Détaillé) ne va débuter que fin 2024...

De nombreuses Régions sont plus en avance. L'Occitanie vient de démarrer les travaux du SERM de Toulouse, l'Aquitaine qui est dans la phase préparatoire des travaux du SERM de Bordeaux ou PACA dont les travaux sur Marseille (en deux phases avec la gare souterraine) vont bientôt démarrer. Pour ces trois projets, des sociétés de projet ont été créées pour mettre en œuvre les financements, on en est bien loin en AuRA ! Les retards dans notre Région ne pourront pas être rattrapés, espérons simplement que les projets avancent maintenant à bon rythme.

Le point positif concerne les petites lignes, où des travaux sont annoncés pour les maintenir en service. Le problème de leur modernisation reste cependant entier, comme la signalisation sur Grenoble-Gap qui est un frein à toute évolution du trafic.

L'État avait indiqué qu'il ne financerait aucune réouverture de ligne dans le cadre du CPER. Cela serait donc à la Région de s'engager sur les projets nombreux en AuRA : réouverture de la ligne rive droite du Rhône en prolongement de la réouverture en Occitanie, réouverture du tronçon Evian - St Gingolph poussée par les Suisses suite au succès du Léman Express, réouverture de la ligne St Etienne - Clermont-Ferrand, pour laquelle plusieurs associations locales sont très actives. La Région le fera-t-elle ?



TER1



TER 2

Le RER à Grenoble

Les collectivités locales se sont toujours engagées pour développer un RER à Grenoble, qui va maintenant prendre le nom de SERM. Intégré dans le PDU 2030 adopté en 2019, il était annoncé en 3 phases s'étalant jusqu'en 2035. Les collectivités locales ayant enfin pris conscience que ce délai de 2035 était illusoire, comment financer et réaliser un tel projet dans le contexte actuel ? Une étape pourrait cependant être franchie avec la 3ème voie de Brignoud et le passage à une fréquence au ¼ heure en heures de pointe pour une mise en service en 2028 (la déclaration d'utilité publique date de 2009 ...).

Un point important est à souligner. Ce prolongement n'aura toute son efficacité que si un rabattement efficace est organisé vers cette gare et si une tarification adaptée est développée, permettant de passer du bus ou car vers le TER avec un seul titre de transport et non plusieurs comme actuellement. Et c'est à mettre en place avant 2028 !

Les paradoxes des TER

Depuis plusieurs mois, la régularité est mauvaise et les usagers de la ligne Lyon - Grenoble ont été particulièrement impactés. Malgré cette qualité de service insuffisante (trains surchargés, régularité médiocre voire mauvaise sur plusieurs lignes), le trafic augmente : + 4 % entre 2022 et 2023, + 22 % entre 2019 (année avant Covid) et 2023. C'est énorme en 4 années. Les raisons sont sans doute multiples : aspect économique avec la hausse des prix des carburants, activités touristiques, sensibilité environnementale...

Cette évolution montre le besoin de TER et implique d'accompagner et anticiper cette tendance. Cela veut dire, tout en travaillant sur le redressement de la régularité, une augmentation de l'offre et l'accroissement du nombre de rames. À ce jour malgré les annonces médiatiques du plan à 5,7 milliards, on ne voit aucune décision dans ce sens. C'est inquiétant...

François Lemaire ■

Des TER Rives – Grenoble – Gières sont de retour à partir du 26 août

Supprimés, pour certains, en fin d'année 2022, et d'autres en septembre 2023, pour des contraintes de matériel roulant, des trains aux heures de pointe, seront remis en circulation, à partir du lundi 26 août.

Voici la liste des trains remis en circulation, du lundi au vendredi :

- TER 885403 Rives 06h21 – Grenoble 06h51/07h02 – Gières 07h13,
- TER 885452 Gières 07h46 – Grenoble 07h58/08h09 – Rives 08h40,
- TER 885458 Gières 12h40 – Grenoble 12h51/54 – Rives 13h24 – Saint-André-le-Gaz 13h49,
- TER 885431 Rives 17h21 – Grenoble 17h51/18h02 – Gières 18h13 (à partir du 30 août).
- TER 885478 Gières 18h56 – Grenoble 19h07/10 – Rives 19h40 (à partir du 30 août).

Une bonne nouvelle pour les usagers.

Alexis Grabit ■



La première véloparade des enfants de l'agglomération grenobloise (2 juin) : 120 personnes dont plus de 50 enfants motivés comme jamais pour rouler ensemble On refait l'année prochaine !

Dates à retenir :
Les 50 ans de l'ADTC et la Convergence Vélos 2024 auront lieu le samedi 5 octobre.

Dates des commissions :
- Commission Transports en commun
16 septembre, 7 octobre, 18 novembre.
- Commission Vélos/Piétons
26 septembre, 17 octobre, 28 novembre.



A Voreppe ou à Gières, de Grenoble à Pont-de-Claix, du Col de Comboire au centre de Grenoble, des cyclistes de toute la France ont pu découvrir les nombreuses actions mises en place dans la grande région grenobloise autour de 3 axes clés, mis en avant lors du Congrès et de l'Assemblée Générale de la FUB : l'alliance du vélo et des transports collectifs, l'éducation à la mobilité à vélo, chemin vers l'autonomie, Le vélo : clé d'aménagement de tous territoires. Deux autres thèmes ont été présentés aux participants : Villes et Culture, Villes et montagnes. (Voir pages 4 et 5).

ADTC - Se déplacer autrement

MNEI ● 5 place Bir-Hakeim ● 38000 Grenoble ● 04 76 63 80 55 ● contact@adtc-grenoble.org

www.adtc-grenoble.org ● [f adtc.grenoble](https://www.facebook.com/adtc.grenoble) ● [ADTCgrenoble](https://www.instagram.com/ADTCgrenoble)