



Contribution de l'ADTC-Se déplacer autrement à la consultation du public relative au projet d'avenant mobilités 2023-2027 au CPER 2021-2027

L'ADTC-Se déplacer autrement est une association d'usagers qui œuvre au développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle depuis plus de 50 ans, et en particulier aux déplacements à pied, à vélo, et en transports en commun. À ce titre, elle donne un avis sur cet avenant mobilités 2023-2027 pour l'ensemble des projets qui touchent le fonctionnement du système des mobilités dans le périmètre de la Grande région grenobloise.

Des avancées intéressantes

Des études et premières réalisations pour le SERM grenoblois... en attendant un premier saut d'offre (SERM niveau 1)

Le projet d'avenant mobilités au CPER prévoit (ou confirme) des financements pour la réalisation du dossier d'obtention du statut de SERM ainsi que d'études pour une première phase de développement du SERM, en parallèle de la création de la troisième voie de la gare de Brignoud et de l'optimisation de la bifurcation de Veynes (pour desserte au ¼ d'heure entre Rives et Brignoud) ainsi que du déplacement de la gare de Pont-de-Claix au niveau du PEM de l'Étoile.

Pour l'ADTC-Se déplacer autrement, la participation de l'État au financement de ces études est un signal fort pour le développement à court terme de la desserte ferroviaire de la Grande région grenobloise.

Nous demandons que la phase 1 permette une densification de l'offre, dès décembre 2028, répondant aux critères suivants :

- Amplitude large (de 5h à 0h).
- En heure creuse : 1 train/heure tout au long de la journée sur les trois branches (Saint-Marcellin, Saint-André-le-Gaz, Chambéry-Challes-les-Eaux) avec une complémentarité des horaires avec les trains Annecy – Valence et Lyon – Grenoble
(ex. : départ de Grenoble pour Saint-André-le-Gaz à H+55 et pour Saint-Marcellin à H+10, permettant de répartir les départs pour Moirans avec le TER pour Valence à H+30)
- En heure de pointe :
 - À l'ouest : 2 trains/heure pour Saint-Marcellin, 3 trains/heure pour Rives dont 1 prolongé à Saint-André-le-Gaz.
 - À l'est : 4 trains/heure pour Brignoud dont 1 sur 2 prolongé jusqu'à Chambéry-Challes-les-Eaux.

Nous demandons également l'intégration tarifaire des trains du SERM dans le périmètre du SMMAG afin que cette nouvelle offre soit construite, non pas en concurrence, mais en complémentarité du réseau M Rés.

Des financements encore insuffisants pour la ligne des Alpes malgré des signes encourageants

L'ADTC-Se déplacer autrement se félicite des montants provisionnés pour maintenir le trafic ferroviaire sur la ligne des Alpes entre Grenoble, Veynes et Gap. Ces sommes sont indispensables pour maintenir la

desserte ferroviaire entre Grenoble et les Alpes du Sud, un axe de plus en plus fréquenté, notamment pour les loisirs et le cyclotourisme où les usagers attendent plus de trains, avec une plus grande capacité et des temps de trajet réduits (retour à une circulation à vitesse nominale).

Après des années à financer des travaux d'urgence de maintien en l'état de l'infrastructure, le CPER prévoit bien des crédits pour maintenir cette ligne en service.

Pour l'ADTC, il manque dans ce projet d'avenant la modernisation de la signalisation pour augmenter le nombre de trains en circulation (actuellement la signalisation très ancienne limite à 16 le nombre de circulations par jour) et télécommander l'ensemble des gares pour donner plus de souplesse à l'exploitation.

C'est à cette condition que l'offre pourra enfin être améliorée pour répondre aux besoins des usagers sur la future branche sud du SERM grenoblois (Grenoble – Clelles-Mens) ainsi que ceux souhaitant rejoindre Gap et la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Mise en accessibilité des gares de Rives et Montmélian

L'ADTC-Se déplacer autrement se réjouit de la mise en accessibilité de la gare de Montmélian dans les années à venir qui permettra enfin de supprimer la traversée planchifiée sur les voies de la ligne Grenoble-Montmélian. Cet aménagement permettra de gagner en sécurité pour les nombreux passagers utilisant cette gare et pour la circulation des trains en provenance de Grenoble.

Nous accueillons positivement la mise en accessibilité de la gare de Rives.

Réalisation des PEM (pôles d'échanges multimodaux)

Le projet d'avenant mobilités au CPER inclut la réalisation de trois PEM sur la ligne Grenoble-Chambéry dans le périmètre du SMMAG : Domène, Goncelin et Brignoud. Ces trois PEM permettront d'organiser le rabattement entre le futur SERM, le réseau de transports en commun, les parkings-relais de ces PEM et le réseau de pistes cyclables.

Pour le PEM de Mauvernaise (P+R dans l'échangeur n°11 de l'A48 à La Buisse), l'ADTC-Se déplacer autrement insiste sur le besoin d'un accès sécurisé et confortable à pied et à vélo depuis Centr'Alp situé à proximité ainsi que pour l'arrêt de la ligne C11 afin d'intégrer pleinement tous les modes dans ce PEM.

Pour le PEM de l'Île Rose (P+R au péage de Voreppe), nous ne voyons pas l'intérêt de réaliser un tel parking de grande capacité uniquement dédié au covoiturage, ne contribuant pas à réduire le trafic routier en amont du péage de Voreppe, qui n'est pas en correspondance avec le réseau de transports en commun et cela alors que l'offre de transport public TER ou cars est importante en amont.

Des avancées pour les voies vertes

Le projet d'avenant mobilités prévoit une participation de l'État pour le financement de deux véloroutes stratégiques pour la grande région grenobloise :

- La véloroute des Cinq Lacs qui permettra d'améliorer les déplacements à vélo dans le nord du pays Voironnais.
- L'amélioration de la V63 le long de l'Isère.

L'ADTC-Se déplacer autrement est satisfaite de voir ces engagements financiers en faveur de la réalisation du schéma directeur des voies vertes, qui permettra de bénéficier d'axes structurants cyclables sur nos territoires.

Des manques encore importants pour le ferroviaire

Renforcer la robustesse des lignes Lyon-Grenoble et Grenoble-Chambéry

Nous demandons que des investissements soient programmés pour améliorer la robustesse des lignes Lyon-Grenoble et Grenoble-Chambéry.

Ces lignes ont depuis de trop nombreuses années des indices de régularité très mauvais. Il serait nécessaire d'y installer des pas d'IPCS (Installations Permanentes de Contre-Sens) sur ces deux lignes afin de pouvoir circuler à contre-sens sur certaines sections en cas d'incident. Ainsi, une offre dégradée pourrait être conservée en cas d'incident au lieu d'une interruption de trafic.

Étude et réalisation d'une 3ème voie en aval de la gare de Moirans pour une cadence au ¼ d'heure entre Grenoble et Rives

Le présent projet d'avenant ne mentionne pas de financements pour des études afin de réaliser une 3ème voie en aval de la gare de Moirans.

Cet investissement est indispensable pour obtenir un quatrième train par heure entre Grenoble et Rives, tout en conservant un bon niveau de robustesse au niveau du nœud de Moirans.

Des inquiétudes sur le nœud de Saint-André-le-Gaz

Le nœud ferroviaire de Saint-André-le-Gaz est un point sensible du réseau ferroviaire entre Lyon et les Alpes.

Les travaux de 2021 ont permis de rajouter de la souplesse dans l'exploitation de la gare. Cependant, la nouvelle ligne d'accès au Lyon-Turin devrait rejoindre la ligne Lyon-Grenoble sur la commune de Saint-Didier-de-la-Tour, entraînant une croissance du trafic en gare de Saint-André-le-Gaz avec l'augmentation des circulations notamment TGV vers l'Italie.

Cette croissance devrait dégrader encore la régularité dans ce secteur et pourrait menacer la fiabilité des futurs SERM lyonnais et grenoblois (relations Lyon – Saint-André-le-Gaz et Grenoble – Saint-André-le-Gaz). La consistance actuelle des installations conduite d'ailleurs à « réguler l'augmentation de l'offre » comme l'indique SNCF Réseau.

Capacité de la gare de Grenoble

La capacité de la gare de Grenoble est aujourd'hui contrainte, et le sera encore plus avec l'augmentation de trafic prévisible à horizon SERM.

En plus de généraliser la diamétralisation des trains périurbains (Saint-André-le-Gaz - Chambéry et Saint-Marcellin – Brignoud), nous souhaitons que des études soient réalisées pour augmenter le nombre de voies à quai en impasse côté Lyon/Valence.

Amélioration de la capacité de la bifurcation de Montmélian

L'ADTC-Se déplacer autrement s'étonne de l'absence de financements prévus pour la réalisation d'un saut-de-mouton au niveau de la bifurcation de Montmélian (convergence des lignes Chambéry-Grenoble et Chambéry-Italie), point sensible à la confluence des SERM de Chambéry et de Grenoble, des lignes rejoignant les vallées alpines et de l'axe Chambéry-Turin.

Dans les prochaines années, le nombre de trains circulant par cette bifurcation devrait augmenter, que ce soit avec le SERM chambérien ou les trains de fret à l'horizon de l'ouverture du tunnel de base du Lyon-Turin dans les années 2030.

Dès lors, pour la robustesse des futurs SERM, des trains de fret et de voyageurs vers l'Italie ainsi que des TER vers les vallées alpines, il est indispensable d'approfondir dès maintenant les études du saut-de-mouton de Montmélian pour lever ce verrou capacitaire d'ici le développement de l'offre dans la décennie à venir.

Études pour la réouverture de la ligne de la Bièvre

L'ADTC-Se déplacer autrement souhaite que des études soient inscrites dans ce projet d'avenant pour une réouverture de la ligne de la Bièvre (ligne de Rives à Saint-Rambert-d'Albon) à long terme. Cette voie ferrée, dont l'emprise a été préservée, présente un profil favorable pour une desserte performante de la plaine de la Bièvre, afin de la relier tant à la Grande région grenobloise qu'à la vallée du Rhône, voire jusqu'à Vienne, importante polarité de l'Isère rhodanienne.

Pour l'ADTC-Se déplacer autrement, la future véloroute de la Bièvre **ne doit pas** utiliser les emprises de cette voie ferrée qui doit être préservée pour une réouverture ultérieure dans le cadre du développement du SERM grenoblois à plus long terme.

Avis général

Le projet d'avenant mobilités 2021-2027 du CPER de la Région Auvergne-Rhône-Alpes présente un déséquilibre trop important entre les projets routiers et les projets de transports en commun et de ferroviaire, alors même que l'appétence des usagers pour les mobilités durables ne fait que croître (+25% de fréquentation du TER dans la région Auvergne-Rhône-Alpes entre 2019 et 2023 !) que les besoins en financements sont importants pour assurer un niveau de service à la hauteur des attentes des usagers.

L'ADTC-Se déplacer autrement demande que les moyens soient mis prioritairement pour :

- Améliorer la robustesse de l'exploitation (infrastructure en bon état, IPCS pour circulation sur une voie en cas de trafic perturbé ou de travaux, aménagement des bifurcations pour limiter les conflits de circulation, ...).
- Pérenniser et moderniser la signalisation des lignes en souffrance pour permettre le développement de l'offre (ex. : ligne Grenoble – Gap).
- Accroître la capacité des lignes en limite de saturation pour augmenter l'offre et améliorer la robustesse, en particulier sur le nœud de Saint-André-le-Gaz qui est absent de ce CPER.
- Fiabiliser les temps de parcours des bus et cars, lorsqu'il s'agit d'investissements routiers.
- Réaliser le schéma directeur des véloroutes et voies vertes.
- Améliorer l'intermodalité par l'aménagement des PEM.

Ces investissements sont indispensables pour assurer à long terme un trafic ferroviaire optimal, clé de voûte d'un système de mobilités offrant une vraie alternative à la voiture individuelle au quotidien et assurant l'attractivité de la Grande région grenobloise à l'échelle locale, régionale et nationale.