



Après le succès du retour du tramway dans l'agglomération grenobloise, celui encore modeste du TER pour les communes fortement peuplées de la région grenobloise, le tram-train apparaît aujourd'hui comme le maillon manquant de l'offre ferroviaire destiné à desservir les secteurs péri-urbains peu denses.

**La complémentarité RER/tram-train : une option gagnante pour absorber l'augmentation prévisible des pendulaires**

RER	Tram-train
Communes ayant une population importante : Rives, Voiron, Pontcharra...	Communes moins importantes ou peu denses : Tullins, Crolles, Vif, Vizille
Matériel à 2 étages	Matériel léger
>2 500 personnes/heure	1000 personnes/heure
Peu d'arrêts	Nombreux arrêts, permettant une desserte fine
Utilisation des Infrastructures ferroviaires existantes	Utilisation des infrastructures ferroviaires et tramway existantes et création d'infrastructures légères pour les dessertes terminales
Le RER contourne l'agglomération	Le tram-train dessert directement les principaux pôles de l'agglomération : centre-ville, hôpital, universités.

# une place pour chacun, chacun a sa place : En RER ou en tram-train

## Pour l'agglomération : le tramway

Les habitants de l'agglomération grenobloise apprécient le tramway depuis près de 15 ans : confortable, rapide, fréquent, non polluant, il a donné aux transports en commun urbains une image positive et moderne.

**Résultat : une augmentation remarquable des usagers des transports publics : +60% de voyages depuis sa mise en service en 1986\*, +9% en 2000 ! Pendant ce temps, le nombre d'habitants augmentait seulement de 3%.**



## Pour les communes les plus denses de la Région Urbaine Grenobloise : le Réseau Express Régional (RER)

**Distinguer les trains inter-cités des liaisons internes à la région urbaine :**

Les Trains Express Régionaux, TER, offrent deux types de services : les liaisons inter-cités (avec Chambéry, Lyon, Valence...) et les liaisons entre les principales villes de la région urbaine grenobloise (Rives, Pontcharra...).

Ces deux types de dessertes répondent à des attentes différentes qu'il faut gérer séparément. Nous nous intéresserons par la suite à ce second type de desserte que nous appellerons RER par analogie avec le système francilien.

**Les RER : il répond à une demande forte... et peut encore s'améliorer**

La ligne Rives -Grenoble offre un bon exemple de desserte RER : bien que le service offert soit encore médiocre (retards, correspondances, matériel dépassé), chaque augmentation de l'offre (fréquence) s'est traduite par une augmentation du nombre d'usagers toujours supérieure aux prévisions les plus optimistes.

	Augmentation de l'offre	Augmentation du nombre de voyageurs
1989 à 1991	+ 57 %	+ 72 %
1991 à 1993	+ 36 %	+ 58 %

## Pour les secteurs périurbains moins denses : le tram-train

Le tram train doit desservir les secteurs périurbains d'urbanisation diffuse où le RER n'est pas adapté : un RER n'a pas les capacités d'accélération d'un tram-train et serait trop ralenti s'il devait assurer des arrêts fréquents.

Seul le tram train peut assurer des temps de parcours compétitifs tout en s'arrêtant souvent, grâce à ses capacités d'accélération et de freinage.

### EXEMPLE DE LA LIGNE RIVES-GRENOBLE

Exemple de la ligne Rives-Grenoble à l'heure de pointe du matin (80 places assises par voiture) :

- **Lundi : 8 voitures** ce qui correspond à l'équivalent de trois rames de tram-train
- **Mardi : 6 voitures**
- **Mercredi : 4 voitures**
- **Jeudi : 4 voitures**
- **Vendredi : 7 voitures**

**Le RER : une grande flexibilité de la capacité offerte**

A la différence des voiries routières, la capacité du RER s'adapte facilement à une demande élastique : on peut faire varier la fréquence et le nombre de voitures.

### EXEMPLE DE LA BRANCHE VOIRONNAISE

- RER pour desservir Rives et Voiron
- tram-train pour Tullins, voire Vinay

	2 000	Objectif 2010	capacité infrastructures
TC	2 000	4 000	> 7 000
VP	11 000	11 000	< 12 000
TOTAL	13 000	15 000	

