

Nouvelle DSP pour la SEMITAG et projet de nouveau réseau TAG

Extension du tram A à Pont de Claix Flottibule

La concertation préalable sur le projet d'extension de la ligne de tram A d'Echirolles Denis Papin jusqu'à Pont de Claix Flottibule s'est tenue du 18 mars au 18 avril.

L'ADTC a déposé un avis favorable à ce projet indispensable au maillage du réseau de Transports en Commun du sud de l'agglomération.

Trois points spécifiques étaient soumis à concertation :

1) Position du terminus : l'ADTC préconise une station parallèle à la voie ferrée afin de faciliter (en minimisant les distances) les correspondances avec les TER à la gare de Pont de Claix déplacée à Flottibule et avec les lignes de bus et cars qui circulent cours Saint André.

2) Insertion de la plateforme du tramway sur l'avenue du général de Gaulle à Pont de Claix : l'ADTC demande une plateforme en position centrale sur l'avenue. Ce choix permet d'éviter que la circulation du tram soit perturbée par les entrées et sorties de véhicules de parkings, immeubles ou locaux commerciaux.

3) Choix d'implantation de la station intermédiaire Grand Galet : l'ADTC privilégie un positionnement à mi-chemin des stations D. Papin et Flottibule.

Emmanuel Colin de Verdière

Le Syndical Mixte de Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise a validé lors de sa séance du 22 avril dernier le choix du groupement Transdev/Semitag pour exploiter le réseau TAG à partir du 1er juillet 2013.

Deux entreprises avaient remis une offre : le groupement Transdev/Semitag et Kéolis. La Délégation de Service Public (DSP) du réseau TAG couvre une durée de 7 ans et 6 mois, jusqu'au 31 décembre 2020.

L'architecture du réseau

Parmi les éléments majeurs proposés par cette DSP, on retiendra la mise en place d'un réseau « magistral » comprenant 5 lignes de tram et 7 lignes de bus Chrono circulant jusqu'à 1h30 du matin avec au moins un véhicule toutes les 10 minutes du lundi au samedi en journée. Trois de ces lignes Chrono seront des lignes de rocade. Ce réseau magistral couvrira 75% de la population de l'agglomération grenobloise.

Pour les horaires de soirée, l'ADTC se réjouit de l'extension au réseau bus d'un fonctionnement 7 jours sur 7 et a demandé que l'ensemble de ces lignes circule toutes les 20 minutes jusqu'à la fin de service pour rendre les correspondances crédibles. Du dimanche au jeudi soir, la fin de service pourrait être anticipée à 0h30.

Le réseau « secondaire » comprendra 20 lignes Proximo et 17 lignes Flexo. Les lignes Proximo seront desservies par des services réguliers. Sur les lignes Flexo, certains services seront « à la demande », par réservation téléphonique avec un délai de 2 heures, voire 1 heure sur certaines lignes. Pour les lignes Proximo, le dernier départ de chaque terminus doit être fixé au moins à 21h pour répondre aux besoins des travailleurs.

L'exploitant s'engage à rendre accessible aux PMR l'ensemble du réseau pour février 2015.

L'ADTC veillera à ce que le nouveau réseau ne pénalise pas les usagers qui ne sont pas desservis par une ligne du réseau magistral.

L'exploitation du réseau

Les objectifs fixés par le SMTC incluent « l'adaptation du réseau aux nouvelles habitudes de déplacement (tout au long de la journée, durant les vacances scolaires...) » et « l'organisation des services pour améliorer l'attractivité commerciale du réseau auprès de la population et la qualité du service rendu (adaptation des amplitudes horaires et des fréquences de passage...) ».

La simplification des fiches horaires par réduction du nombre de périodes avec notamment la suppression de celle pour les « petites vacances scolaires » est actée mais uniquement sur les lignes du réseau magistral. L'ADTC demande que le cadencement (passage aux mêmes minutes chaque heure permettant une mémorisation facile par les usagers) soit généralisé pour les lignes dont l'intervalle entre 2 passages est de 10 minutes ou plus.

L'ADTC regrette que la délibération du SMTC ne mentionne à aucun moment l'amélioration du processus de concertation avec les habitants et les associations représentatives...

Le financement du réseau

Avec le nouveau réseau proposé, l'exploitant s'engage à augmenter de 7 % des kilomètres commerciaux pour augmenter de 27 % la fréquentation.

Les recettes devraient augmenter de 21 % par rapport à 2011, permettant une amélioration du taux de couverture des charges par les recettes à 36% (en 2011, ce taux de couverture était de 31,6%).

La contribution versée par le SMTC à l'exploitant pour couvrir le manque de recettes devrait être en moyenne de 78,6 M€/an contre 72,5 M€ en 2011.

Analyse de ce projet de réseau TAG

L'ADTC a mis sur son site internet ses observations sur ce projet. Voici un résumé des principales demandes.

La ligne C0 Grenoble Jean Macé – Meylan Maupertuis devrait être prolongée

au Polygone scientifique pour offrir une relation directe en TC avec Inovallée.

La ligne C2 Eybens Verderet – Grenoble 3 Dauphins devrait être prolongée jusqu'à la gare du fait des correspondances à assurer avec le tram E et les gares SNCF et routière.

Dans l'attente du prolongement de la ligne A à Flottibule, la ligne C3 ligne Grenoble Trois Dauphins – Echirolles Hôpital Sud doit garder l'ensemble du parcours actuel de la ligne 13 jusqu'à Echirolles La Luire.

Le terminus de la ligne C4 Gières Universités Biologie – Grenoble Malherbe – Grenoble Palais de Justice doit être placé rue de la Frise dans le quartier Europole pour faciliter le plus possible les correspondances avec les gares SNCF et routière.

La ligne C5 Saint Martin d'Hères Pablo Neruda – Seyssins le Prisme – Grenoble Polygone Scientifique devrait être scindée en deux, vu sa longueur et le caractère étroit et tortueux des rues entre Grand Place et Pablo Neruda :

- une ligne Grenoble Grand Place – Seyssins le Prisme – Grenoble Polygone Scientifique,

- une ligne Grenoble Grand Place – Saint Martin d'Hères Pablo Neruda - Gières Universités Biologie.

La création de la ligne C6 Gières IUT – Echirolles Comboire prévue en 2018 doit être anticipée, et précéder éventuellement la création de la ligne C5.

L'ADTC est favorable au passage de la ligne 17 par Claix Pont Rouge et demande que l'intervalle en journée entre les bus soit ramené de 30 à 20 minutes.

La ligne structurante 41 Grenoble - Domène en direction du Grésivaudan mérite d'être transformée rapidement en ligne Chrono.

Antoine Jammes
et Emmanuel Colin de Verdière
(schéma projet réseau TAG : Sylvain Blanchard)

Tout sur le réseau tag !

Le 2 avril 2013, les horaires de la ligne 13 ont été de nouveau modifiés avec un gain de quelques minutes sur le temps de parcours.

Interruption du tram C entre Foch-Ferrié et Le Prisme

Du 21 mai au 23 août, une substitution par bus est mise en place pour permettre les travaux de raccordement du tram C au futur tram E au carrefour Vallier-Jaurés. L'ADTC regrette que la navette bus de substitution n'aille pas jusque Chavant, premier pôle de correspondance de l'agglomération, pour éviter de multiplier les correspondances pénalisant les usagers.

Pour la période estivale, le SMTC prévoit :

- l'amélioration de la fréquence de la ligne 34 en semaine, pour répondre notamment aux besoins des salariés de la presque île scientifique,
- l'amélioration de la fréquence de la ligne 11,
- la création d'un quatrième retour de la navette du bois français.

Pour la prochaine rentrée, le SMTC prévoit quelques évolutions sur le secteur Nord-Est :

- l'élargissement de la période de pointe le matin et le soir sur la ligne Chrono en semaine,
- le prolongement via le lycée du Grésivaudan (à titre expérimental) de la ligne 16 à la Détourbe, au lieu de la maison de la musique de Meylan. L'ADTC rappelle que la desserte de ce secteur de Meylan ne sera pérenne qu'avec la ligne 6020 améliorée !
- la modification de la ligne Proximo dans le Haut Meylan pour améliorer la desserte.
- la suppression du tronçon quasiment inutilisé de la ligne Flexo entre le Grand Sablon et la mairie de La Tronche.

Antoine Jammes

