

Avis et remarques de l'ADTC sur le projet de réseau TAG 2015

L'ADTC a participé aux 5 comités de ligne organisées par le SMTC au mois de mai 2013. L'ADTC approuve les grands principes qui ont guidé cette réorganisation :

- un intervalle de 10 minutes maximum entre deux passages de bus ou tram en semaine comme le samedi et de 20 minutes le dimanche sur les lignes du réseau magistral
- réseau de soirée 7 jours sur 7
- les trois horaires d'hiver (lundi-vendredi, samedi, dimanche et fériés). Nous demandons que ce principe soit appliqué sur toutes les lignes du réseau tram/chrono/proximo (pas de réduction de service pendant les vacances scolaires)

L'ADTC souhaite que le réseau TAG puisse permettre de réaliser une majorité des déplacements avec au plus une correspondance (réseau Tram / Chrono / Proximo)

REMARQUES GENERALES SUR LE RESEAU ET SA HIERARCHISATION :

Horaires, fréquences et amplitudes :

- Offre du dimanche : les lignes tram / Chrono doivent être cadencées avec un intervalle entre deux passages constant à vingt minutes. Pour les lignes Proximo, le cadencement le dimanche est également une nécessité avec un sous-multiple de 60 minutes (20, 30 ou 60 minutes d'intervalle entre deux passages) pour faciliter la mémorisation par les usagers.
- Horaires de soirée : Pour permettre des correspondances crédibles en soirée entre les 12 lignes (Tram / Chrono) fonctionnant au delà de 21 h, il serait indispensable d'avoir un intervalle entre deux passages constant à vingt minutes jusqu'à fin de service. La fin de service à 1h30 nous semble bien adaptée les vendredi et samedi soir, mais les autres jours, une fin de service à 0h30 serait peut-être suffisante.
- La clôture du réseau Proximo ne doit pas intervenir avant 21 h (dernier départ de chacun des 2 terminus de ces lignes) notamment en raison des nouveaux besoins des travailleurs.
- L'expérience des autres réseaux montre que le besoin en déplacements le samedi et en période de petites vacances scolaires est au moins équivalent à celui des jours de semaine en période scolaire. L'offre des lignes Proximo ne doit pas être réduite sous prétexte de samedi ou petites vacances scolaires.
- Sur les lignes Proximo dont l'intervalle entre 2 passages consécutifs est supérieur à 10 minutes, l'intervalle doit être constant et à la même minute de chaque heure dans toute l'amplitude (hormis les premières et dernières courses). Un « cadencement » à 14 ou 27 minutes n'a pas d'intérêt. Des passages toutes les 10, 12, 15, 20 ou 30 minutes sont préférables car facilement mémorisés par les usagers potentiels. Si nécessaire des renforts peuvent être engagés entrelacés au service cadencé aux heures chargées, et être suspendus dès lors qu'ils ne sont plus indispensables, comme il est fait sur le tramway.

Modifications du réseau :

- Vu l'extension de la ligne A à Flottibulle prévue en 2017, l'ensemble des lignes desservant ce secteur doivent être maintenues en l'état jusqu'à la mise en service de ce prolongement (lignes 13, 16 et 43)
- l'ADTC soutient les études de prolongement du couloir bus à contresens boulevard Gambetta à Grenoble pour permettre le passage des lignes C3 et 17 ainsi que les lignes Transisère ayant pour origine et destination le sud-Isère. Cela permettrait de décharger sensiblement l'axe E. Rey/A. Sembat.
- L'utilisation de la technologie trolleybus est à étudier pour l'ensemble des lignes Chrono.

Billétique et information des voyageurs :

- Les BIV (Borne d'Informations Voyageurs) prévues aux arrêts des lignes Chrono et Proximo doivent être de même fiabilité que les BIV utilisées sur les lignes de tramway.
- Pour améliorer la vitesse commerciale, les arrêts des lignes Chrono devront être majoritairement équipés de DAB (Distributeur Automatique de Billets).

LIGNES CHRONO

Ligne C0 GRENOBLE Jean Macé – MEYLAN Maupertuis

Il faudrait que cette ligne ait son terminus à la place de la Résistance tant que la ligne de tram B ne traverse pas les voies ferrées au droit des rues Arago et des martyrs. Les voies réservées bus sur la rue des Martyrs permettent le passage rapide et fiable de la C0. Cette liaison est importante pour relier directement les pôles d'innovation et de recherche que sont le polygone scientifique et Inovallée Meylan et Montbonnot.

Ligne C2 : EYBENS Verderet – GRENOBLE Centre

L'ADTC s'étonne du choix de cette ligne comme une Chrono par rapport à la ligne 41 structurante Grenoble-Domène par exemple. Du fait des correspondances à assurer avec la ligne E et les gares SNCF et routière son terminus doit être placée aux gares de Grenoble.

Ligne C3 : ECHIROLLES Hôpital Sud – GRENOBLE Trois Dauphins

Dans l'attente du prolongement de la ligne A à Flottibulle, il est indispensable que le parcours de la ligne C3 reste celui de la ligne 13 actuelle, Echirolles La Luire – Grenoble Trois Dauphins, avec les aides à la circulation d'une ligne Chrono.

Ligne C4 : GIERES U. Biologie – GRENOBLE Cité internationale

Cette ligne transformée en Chrono devrait avec ces caractéristiques voir sa fréquentation fortement augmentée.

La ligne doit faire son terminus rue de la Frise (terminus de la ligne 30 actuelle) pour assurer une correspondance avec les gares routière et SNCF de Grenoble indispensable à son attractivité. La spécificité de l'arrêt Gares avec des usagers souvent chargés de bagages imposent un arrêt au plus près. La desserte de Fontaine, qui serait abandonnée, doit être restituée par un autre moyen.

Ligne C5 : SAINT MARTIN D'HERES Pablo Neruda – SEYSSINS le Prisme – GRENOBLE polygone scientifique

Cette ligne est très longue, emprunte des rues étroites et tortueuse entre Grand-Place et Pablo Neruda. La très faible fréquentation du Polygone scientifique après 21 h aujourd'hui ne justifie par une desserte de soirée de type « ligne Chrono » de ce secteur, qui sera desservi par le tram B.

Le tiroir du Prisme très couteux en temps ne semble pas indispensable. La correspondance avec le tram C peut se faire à Seyssinet Mairie ou Grand pré. Pour la ligne 58, il est plus facile pour la correspondance de la prolonger au contact de la C5.

L'ADTC propose deux lignes distinctes au départ de Grand-Place :

- l'une en direction du Prisme et via rive gauche du Drac le polygone scientifique où son terminus doit être placé à l'arrêt polygone scientifique actuelle de la ligne 34 et non place de la résistance.
- L'autre en direction du Campus de St Martin d'Hères-Gières.

Ligne C 6 : ECHIROLLES Comboire – GIERES Université IUT / Biologie

La transformation de la ligne 11 en Chrono ne serait prévue que pour 2018 alors qu'il s'agit d'une ligne de rocade déjà très fréquentée. Sa création doit être anticipée dès 2014, éventuellement à la place de la C5.

En effet, elle dessert de nombreux générateurs de clientèle : Campus, Rocheplane, Lycée Pablo Neruda, l'Odyssée, Hôpital Sud, Clinique des Cèdres, cinémas Pathé Echirolles, la Rampe, piscine d'Echirolles, bowling, Caterpillar, ciné Théâtre la Ponatière, Musée Géo Charles et Centre commercial de Comboire.

LIGNES PROXIMO

Ligne P 16 : ECHIROLLES La Luire – CORENC Montfleury – MEYLAN Lycée du Grésivaudan

Dans l'attente du prolongement de la ligne A à Flottibulle, il est indispensable que le parcours et l'offre de la 16 restent celui d'aujourd'hui.

Ligne P 17 : LE GUA Les Saillants – GRENOBLE Trois Dauphins

Le passage par Pont Rouge donne des opportunités pour les usagers à destination de Pont de Claix et Echirolles. Tout doit être fait pour que le temps de parcours ne soient pas allongé par ce nouvel itinéraire.

Pour restituer l'offre de la 1 à Varcès, la ligne 17 doit passer en journée à une cadence de 20 minutes.

Ligne P 21 : Gare de GIERES – GRENOBLE Verdun

- La modification de terminus (gare de Gières à la place de Gières Japin) doit attendre que le passage par la rue de la gare soit accessible sans obstacles pour garantir la régularité.
- Quand l'offre est à 15 minutes, elle doit être parfaitement cadencée.
- Elle doit être prolongée place Victor Hugo pour permettre les correspondances avec de nombreuses lignes du réseau Magistral (tram B, C0, C2, C3)

Ligne P 30 : GRENOBLE Polygone scientifique – SAINT-EGREVE Gare

- La ligne 30 doit conserver sa fréquence actuelle (12 minutes matin et soir, 20 minutes en journée)
- Elle devrait remplacer la liaison Pl. de la résistance – Sassenage Château actuellement assurée par la 34.

Ligne P 32-33 : SAINT MARTIN D'HERES Les Alloves – GRENOBLE Verdun – EYBENS Maisons Neuves

- Le terminus doit rester à Carina pour l'instant. En effet, les usagers des Alloves viennent à pied à la 33 à la Croix du Pâtre pour profiter de la fréquence.
- Quand St Martin d'Hères urbanisera la zone des Alloves il sera temps de considérer la desserte de la zone des Alloves.

Ligne P 38 : POISAT Prémol – MEYLAN Lycée du Grésivaudan

- Le passage par l'avenue Teisseire est prévu pour permettre la correspondance avec la C2 à Teisseire. La correspondance avec la C2 à Teisseire présente peu d'intérêt au regard des destinations des 2 lignes, des travaux nécessaires et du temps perdu (rallongement, passage par une zone 30, virage très serrée).
- La desserte du CHU justifierait une fréquence à 10 minutes toute la journée.

Ligne P 41 : DOMENE Les Arnauds / Chenevières – GRENOBLE Dr Martin

- Il est urgent que le terminus Dr Martin soit modifié pour que les bus arrivent par le bd A. Sembat et partent par la rue de la Liberté ou la place de l'Etoile, pour supprimer la sortie actuelle sur A. Sembat à contresens.
- Sa fréquentation actuelle justifie un renforcement des services et son aspect structurant sur la rive gauche de l'Isère en direction du Grésivaudan symétrique de la Chrono C0 nécessite sa transformation rapide en ligne Chrono.
- Pour permettre une meilleure connexion avec le réseau Magistral, le prolongement à place V. Hugo ou 3 Dauphins doit être étudié.

Ligne P 43 : EYBENS La Grange du Château – PONT de CLAIX Flottibulle

Dans l'attente du prolongement de la ligne A à Flottibulle, il est indispensable que le parcours et l'offre de la 43 restent ceux d'aujourd'hui.

Ligne P 55 : SASSENAGE L'Ovalie – SEYSSINET-PARISSET Village

L'avenue Jean Jaurès à Fontaine entre l'avenue A. Briand et la rue de la liberté ayant été récemment aménagée en zone 30, la ligne 55 ne doit pas l'emprunter et passer par l'itinéraire actuelle de la ligne 51. Cela permet également une meilleure correspondance avec la ligne de tram A à Louis Maisonnat.

Ligne P 58 : SEYSSINS Le Prisme – CLAIX Pont rouge

La ligne devrait être prolongée au contact de la ligne C5 pour éviter à celle-ci le tiroir du Prisme, gros consommateur en km et temps pour l'utilisateur.

LIGNES FLEXO

- Il est indispensable que les services soient assurés par des véhicules accessibles aux PMR.
- la ligne Flexo Ecoparc doit partir de Fontaine La Poya. La desserte entre le Polygone et Sassenage Château devant être assurée par le prolongement de la 30.