

# ADTC *infos*

*Se déplacer autrement*



## *Bus, Vélos : L'oxygène du cœur de métropole*

*dossier central : pages 9 à 12*

N° 150 - Décembre 2016 - 3,75 euros

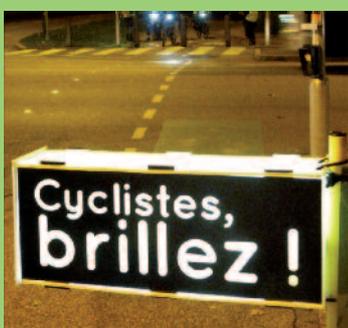


## *Vade Rétro Proximo ?*

*page 14*

*Des cyclistes de plus en plus brillants*

*Page 6*



*Grenoble - Gap, le sursis prolongé*

*Page 17*



# EDITORIAL - Ticket Vert FNAUT pour Grenoble Alpes Métropole



Lors de son Congrès à Strasbourg fin octobre 2016, la FNAUT a attribué son seul et unique Ticket Vert 2016 à Grenoble Alpes Métropole pour l'instauration du 30 km/h dans 43 communes (sur 49) dans le cadre de l'opération « Métropole apaisée ».

Fixer la vitesse limite à 30 km/h (50 km/h étant maintenu sur les grands axes) est une mesure d'avenir exemplaire qui devrait inspirer d'autres collectivités. Cette mesure est soutenue par l'ADTC et Rue de l'Avenir.

Ce Ticket Vert récompense le travail conjoint de Christophe Ferrari, président de Grenoble Alpes Métropole, Yann Mongaburu, vice-président délégué aux déplacements, Ludovic Bustos, vice-président délégué aux Espaces Publics et à la Voirie et Eric Piolle, Maire de Grenoble, ville centre de cette Métropole. Il représente un encouragement certain à cette métropole pour impulser le changement. Maintenant, il faut changer de braquet et passer à la vitesse supérieure. Les projets Cœurs de Ville, Cœurs de Métropole sont dans cette mouvance.

Mais ce seul et unique ticket vert de la FNAUT est inquiétant : il démontre qu'il n'y a plus de projet digne de ce nom en matière de transports en commun en France.

Dans notre agglomération, si l'on peut se féliciter de la façon dont sont traités les villes-centre, on s'interroge sur les solutions pour les relier entre elles.

La situation s'est dégradée sur les lignes de bus qui ont limitées aux bordures du cœur d'agglomération et avec des correspondances obligées pour accéder au

centre (comme la ligne 6020). Le projet de desserte du Sud agglomération couperait encore d'autres lignes fortes (lignes 17 Grenoble - Claix - Varcis - Vif - le Gua et Express 3 Grenoble - Jarrie - Vizille) aux portes du cœur du centre.

Le schéma directeur de tram est au point mort.

La ligne Grenoble - Gap est de nouveau menacée, SNCF Réseau présente un devis de travaux de maintenance qui a mystérieusement triplé au changement de majorité régionale.

On se dirige vers une fracture entre les citoyens du dedans, qui peuvent tout faire à pied ou à vélo, et ceux du dehors, pour qui ça se complique.

Pourtant, seuls des transports en commun efficaces à l'échelle de la grande région urbaine grenobloise peuvent offrir une alternative crédible à la voiture.

Il ne faudrait pas opposer une métropole apaisée à une métropole accessible. Pour rendre acceptable la réduction de la place de la voiture, il faut offrir des alternatives crédibles. Les transports en commun doivent être efficaces et performants.

Comment traduire en actes l'intention de regrouper les divers réseaux de transports pour offrir un service et une tarification uniques ? Comment inciter ceux qui sont les plus éloignés à se garer dans des parking-relais sans doubler leur temps de transport ?

Bref, pour 2017, souhaitons une politique cohérente des déplacements pour tous les citoyens de la grande région urbaine grenobloise.

Nathalie Teppe

## Sommaire

- P 02 **Editorial – Ticket Vert FNAUT pour Grenoble Alpes Métropole**
- P 03 **Zoom sur les 50 derniers numéros ADTC Infos (1<sup>ère</sup> partie)**
- P 04 **Evolution des mobilités actives**
- P 05 **Deux mois sans ma voiture : le bilan**
- P 06 **Cyclistes, brillez !**
- P 07 **Des Ateliers Vélos dans toute l'agglomération !**
- P 08 **Réaménagement de la plateforme multimodale du Pré de l'Eau à Montbonnot**
- P 09-12 **Contribution ADTC sur le projet Cœur de Ville – Cœur de Métropole**
- P 13 **Les parkings des gares de Moirans et Rives : un feuilleton à rebondissements**
- P 14 **Les bus du Grand Sud chassés du cœur de Grenoble ?**
- P 15 **Un téléphérique à Brest**
- P 16 **Le réseau Voironnais en 2017 (et 2019)**
- P 17 **L'avenir incertain de la ligne Grenoble – Gap**
- P 18 **Expérience ferroviaire en Allemagne**
- P 19 **Actualités des TER**
- P 20 **Revue de Presse**

# Zoom sur les 50 derniers ADTC-Infos

Dans ce numéro 150, nous allons faire un zoom sur quelques événements publiés dans les 50 derniers numéros d'ADTC-Infos. Deux grands sujets ont été très présents dans ces bulletins :

- Le Trolleybus (n°100 à 103, 105 et 106, 109, 111, 114 et 115, 118, 120 et 121, 144), et
- La Rocade Nord (n°110 à 113, 116 à 122, 124 et 125, 139)

Pour l'anecdote, le numéro 100 titrait : « Grenoble – Moirans, un tramway nommé Ysis ». A l'époque, l'ADTC fêtait déjà ses 30 ans d'existence.

Voici une petite rétrospective des informations publiées ces douze dernières années sur les Transports en commun et les TER (les vélos et piétons auront toute leur place dans l'ADTC-Infos n°151).

## Intermodalité

Le prolongement de la ligne B le 20 mars 2006 a fait de la gare de Gières la seconde gare de l'agglomération et un pôle multimodal majeur pour la Métropole (n°107 et 108).

Tout le monde connaît le téléphérique de la Bastille et son magnifique point de vue sur Grenoble. Le transport par câble fait son retour en juin 2012 avec le projet Fontaine – Vercors (n°132, 133, 138) abandonné depuis. Maintenant, on parle d'un projet Fontaine – Saint-Martin-le-Vinoux via la Presqu'île de Grenoble reliant trois lignes de tramway (n°146).

## Transports Urbains

En 2004, alors que les grands travaux de Tram 3 (lignes C et D) se poursuivaient avec notamment le 17 juillet 2004 la destruction de l'autopont sur les grands boulevards (n°101), on parlait déjà d'un tramway Ysis Grenoble – Moirans (n°100).

Le 1<sup>er</sup> septembre 2004, Voiron inaugure un nouveau réseau d'autobus (n°103).

L'année 2005 apporte une bonne nouvelle aux usagers du tramway avec l'arrivée des premières rames Citadis (n°103-104) suivies en 2014 des anciennes rames TFS rénovées qui circulent notamment sur la ligne E.

Le 20 mai 2006 (déjà 10 ans), la ligne C est inaugurée (n°108) renouvelant le paysage des grands boulevards de Grenoble et de l'agglomération d'Est en Ouest.

Octobre 2007, la ligne D du réseau tramway est inaugurée à Saint-Martin-d'Hères (n°114).

Au printemps 2008, grâce à une très bonne desserte, le nouveau Stade des Alpes est facilement accessible en transports en commun grâce à la mise en place d'une opération tranquille « ostade » (n°116) qui permet aux spectateurs d'y venir en TC gratuitement avec leur billet d'entrée.

27 novembre 2009, le Grésivaudan inaugure son nouveau réseau de transports en commun (n°122).

Le 1<sup>er</sup> septembre 2016 (n°148), il propose un nouveau réseau avec des lignes fortes (la G2 par exemple).

16 janvier 2012, le réseau Nord-Est est restructuré (n°131) avec création de la première ligne Chrono C0 entre Grenoble et Meylan.

28 juin 2014, la partie Sud de la ligne E de tramway (n°140) est mise en service, suivie le 1<sup>er</sup> septembre de la restructuration globale du réseau bus TAG (n°140 et 141, 143) avec la mise en place des lignes Chrono, Proximo et Flexo.

13 juillet 2015, mise en service de la partie Nord de la ligne E (n°144).

## Transports Périurbains

L'ADTC a réalisé un livre blanc pour les déplacements dans le Grésivaudan (n°107)

3 septembre 2007, mise en service de la Voie Spécialisée Partagée sur l'A48 (n°113) pour favoriser les cars des lignes Express, prolongée jusqu'à Voreppe début 2014 (n°139)

Octobre 2010, l'ADTC présente son projet de tramway périurbain (n°125), les TC pour les secteurs périurbains.

Le succès des navettes de la Coupe Icare se confirme (n°134, 137, 144).

Nous vous faisons grâce de toutes les péripéties du réseau Transisère avec le succès des lignes Express, la réduction d'offre sur certaines lignes et les terminus de ligne relégués à l'écart des grands pôles intermodaux comme les Gares de Grenoble (ligne 6020 limitée à Verdun).

## Ferroviaire

L'ouverture le 30 août 2004 de la halte ferroviaire d'Echirolles (n°101) fut un bond en avant pour le développement des TER autour de Grenoble.

À l'automne 2005, de nouvelles rames TER à 2 étages (n°105) font leur apparition sur la ligne Lyon – Grenoble.

Le 9, décembre 2007, le cadencement (n°114) se met en place, augmentant de 15 % l'offre de trains. 7 septembre 2009, retour des trains sur le sillon alpin sud avant ?

Le petit train de la Mure, s'arrête en 2010 suite à un éboulement et n'a toujours pas été remis en service (n°129).

15 décembre 2013 : mise en service du sillon alpin doublé et électrifié.

La ligne Grenoble – Gap, qui est le sujet chaud du moment, est l'objet d'inquiétudes (n°139, 140)

De nombreux travaux et changements de service ont fait les joies et les malheurs des usagers des TER.

## Et après ?

Voici quelques sujets qui pourraient bien être abordés dans d'autres ADTC-Infos : Un PDU pour la Métropole ? Le prolongement de la ligne E à Pont-de-Claix ? Un tram-train pour le Grand Sud ? Une grande autorité organisatrice des mobilités ?

Alexis Grabit

## « Ils l'ont fait »

### Echirolles :

- À l'occasion du déplacement sur le cours Jean Jaurès de certains arrêts de la ligne C2, des traversées piétonnes avec feux tricolores ont été aménagées. A l'arrêt Navis, une traversée a été également marquée pour que les cyclistes puissent traverser en sécurité le cours depuis la contrallée Est vers l'allée du Rondeau qui mène à la digue du Drac et à la passerelle.

### Grenoble :

- Le revêtement de la chaussée de la rue N. Chorier vient d'être refait par la Métropole, entre la rue d'Alembert et la rue Ampère, au grand bonheur des usagers et des riverains. A cette occasion, un marquage expérimental sur chaussée a été fait, à base de pictos vélos et de chevrons, pour souligner la présence de cyclistes sur cet axe, et leur plein droit à y circuler malgré la largeur inchangée de cette rue. Espérons qu'il contribuera au respect des cyclistes sur la chaussée.

- Rue J. Prévost : de même sur cette rue, le revêtement a été refait et sa déformation a été corrigée. Elle a enfin été mise en double-sens cyclable.

- Rue A. Pupin aussi, le revêtement de la partie sud de la rue a été refait, la voie réservée aux bus sur la chaussée Ouest coté IMT a été allongée depuis le Nord, et la bande cyclable sur la chaussée Est a été élargie.

(à suivre p.04)

**« Ils l'ont fait ici aussi »**

- Place L. Néel : coté Minatec, la bande cyclable descendant de la place Mandela a été prolongée sur chaussée jusqu'à l'avenue Esclangon.
- Av Mal Randon et à l'Île verte : de même, la place des vélos a été marquée sur la chaussée par des pictos vélos pour légitimer leur présence comme tout autre véhicule malgré la chaussée étroite de part et d'autre de la plateforme du tram. Sur la place Dr Girard, des pictos vélos ont été marqués sur la voie de droite.
- Pont des Sablons : les cyclistes sont désormais invités à prendre la chaussée là aussi, même si les motorisés devront attendre un peu pour les dépasser. Les cyclistes qui préfèrent le trottoir pourront toujours y passer avec priorité aux piétons.
- Chemin de ronde : à l'Île verte, eu égard aux boulistes qui le traversent pour aller à la buvette et en revenir..., une zone de rencontre a été aménagée. Cependant malgré la priorité sur la chaussée dont les piétons bénéficient dans une telle zone, des marquages de cheminements piétons et de traversées piétonnes rendent le message peu compréhensible.

**Fontaine :**

- Avec la consolidation du parcours de la ligne 19 (Sassenage Ovalie - Fontaine - Seyssinet-Pariset Village), le SMTC a mis en accessibilité le 2<sup>ème</sup> quai de l'arrêt « marché Cachin », les 2 quais de « Ecrins » et les 2 de « Pasteur ».

On notera avec plaisir la multiplication des chantiers en cette fin d'année.

Christian Cotte

Tout occupée à relayer des informations parfois secondaires, la presse a passé sous silence deux récentes annonces concernant les déplacements. Dans un ordre chronologique la parution d'une nouvelle édition du code de la rue et l'annonce par le gouvernement d'une prochaine instruction ministérielle sur les déplacements actifs.

**Le Code de la Rue**

Publié une première fois en 2005 un an après la sortie du Code de la Rue Belge, ce document faisait le point sur la réglementation française en matière de déplacements urbains. Grâce à cette première parution, les pouvoirs publics ont pris conscience de la spécificité du milieu urbain en termes de déplacements et d'espaces de vie. La mise en place d'une large concertation entre associations, fédérations, et le CERTU a abouti :

- Dès 2008 à l'amendement du Code de la route, en intégrant le principe du respect du plus faible, à la création des zones de rencontre et des doubles-sens cyclables,
- En 2010 à l'instauration de nouvelles règles favorables à la traversée des piétons, au « cédez le passage » pour les cyclistes à certains feux rouges,
- En 2015 au durcissement des pénalités en cas de stationnement illicite sur trottoir ou aménagement cyclable et à la possibilité pour les communes de généraliser le 30 km/h.

Ces mesures visent à rééquilibrer le partage de l'espace public au profit des modes actifs et ainsi à favoriser l'attractivité des centres-villes. Cette nouvelle édition 2016 intègre ces modifications, les commente, et donne des conseils à tous les usagers de l'espace public pour une cohabitation respectueuse et apaisée.

Cette brochure est téléchargeable sur le site de Rue de l'Avenir.

[www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)

**Développement des mobilités actives**

Lors du conseil des ministres du 2 novembre 2016, le gouvernement a affirmé sa



volonté d'encourager le développement des mobilités actives. En application de la Loi de transition énergétique, la stratégie de développement de la mobilité propre a été publiée le 28 octobre 2016. Des décisions ont été prises pour favoriser l'usage du vélo et pour partager l'espace public plus équitablement. Parmi les mesures annoncées :

- La concertation pour étendre l'indemnité kilométrique vélo aux collectivités territoriales,
- La réflexion sur le statut du trottoir ainsi que la réglementation du partage de la voirie en agglomération compte tenu des nouveaux engins de déplacement personnel,
- La généralisation des sas vélos aux feux,
- Le développement du gravage des vélos avant leur mise en vente,
- La reconnaissance du Certificat de Qualification Professionnelle « éducateur mobilité vélo » pour favoriser l'usage du vélo en milieu scolaire et périscolaire,
- La mise en place de consultations mobilité-santé,
- L'introduction d'un item vélo dans le barème fiscal après étude d'impact.

Toutes ces préconisations devraient faire partie des discussions du PAMUV (Plan d'Action pour la Marche et l'Utilisation du Vélo) qui vont s'ouvrir prochainement.

Œuvrant depuis des décennies à cette sensibilisation, nos associations ne peuvent que se réjouir de ces annonces. Nous veillerons à ce que la mise en place de ces avancées se fasse dans des délais rapides.

Philippe Zanolla

**Grenoble Alpes Métropole et le SMTC ont donné l'occasion à 100 foyers de tenter le pari de vivre sans leurs voitures. Bilan de l'opération après deux mois de désaccoutumance.**

### Pour quel public ?

Même si le dispositif était ouvert à tous les habitants de l'agglomération, les candidats étaient à 95% grenoblois.

Qu'ils soient actifs ou retraités, seuls ou en couple, avec ou sans enfants, tous avaient en commun fait le choix de réaliser la plupart de leurs déplacements dans une zone accessible en transports en commun ou en vélo. En complément, ils pouvaient utiliser l'autopartage.

Le plus difficile a semble-t-il été le regard de l'entourage. Certains se sont inquiétés de probables ennuis financiers : dans l'esprit de beaucoup, la possession d'un véhicule est encore corrélée à la bonne santé financière d'un ménage ! Et comment allaient-ils vivre pendant 2 mois ? Sortir ? Faire les courses pour 5 personnes ? Tout bonnement inconcevable !

### Le vélo

Le grand gagnant de cette expérimentation est sans surprise le vélo. Pour un temps de trajet équivalent à celui de la voiture en ville, la même souplesse, les déplacements sont plus agréables, il donne le plaisir en plus !

L'opération de « remise en selle » proposée par l'ADTC a (re)donné la confiance nécessaire aux personnes qui n'osaient pas s'y (re)mettre. Les enfants l'ont particulièrement apprécié, malgré l'appréhension de certains parents.

Le revers de la médaille, c'est qu'on a remarqué les manques en termes d'infra-

structure. Les pistes sur trottoirs, pis-aller acceptable lorsque les cyclistes étaient rares, sont complètement inadaptées aujourd'hui et provoquent de sérieux conflits avec les piétons. Il manque des continuités cyclables et des axes structurants sécurisés pour les trajets de 7 à 8 km : le Réseau Express Vélo devrait combler ces lacunes.

### Les transports en commun

Les transports en commun ont été appréciés par les personnes ne pouvant se déplacer à vélo (trajets trop longs, froid de l'hiver, santé). Ils sont efficaces dans le centre de l'agglomération mais en dehors et/ou en soirée, cela demande un peu d'organisation. Dès que l'on veut sortir de l'agglomération avec le réseau Transisère, il faut bien calculer son coup !

De plus, il faut compter avec les retards et les incidents, mais au final, pas plus que les embouteillages et les accidents de la circulation.

Les transports en commun révèlent aussi l'identité sociologique d'un territoire : selon les lignes, on a croisé diverses catégories de populations (jeunes, actifs, retraités ...) dont on partage l'univers.

### La voiture

Tous se sont rendus compte que la voiture était un réflexe plus qu'un besoin. Quand on en a une, garée devant sa porte ou son garage, on ne se pose pas de question, on prend les clés et on y va.

Le fait de ne plus posséder de voiture amène à se poser la question : en ai-je vraiment besoin pour faire ce déplacement ? puis-je faire autrement ? Évidemment, cela demande un peu d'organisation et d'anticipation, loin de la solution de facilité offerte par la voiture.

À l'issue de l'expérience, certains se sont rendus compte qu'ils n'avaient utilisé les services d'autopartage qu'une ou deux fois, voire pas du tout ! Une personne a même avoué angoisser à l'idée de reprendre son véhicule.

Le besoin apparaît surtout pour les sorties le week-end, aller à la campagne ou au ski. Le choix du lieu d'habitation est aussi un critère important pour pouvoir se passer d'un véhicule au quotidien.

### Le vivre ensemble

Cette expérience a mis en évidence la nécessité du « bien vivre ensemble ». Les questions d'éducation, de partage de l'espace public, de mésusages, d'incivilité, du respect du code de la rue ont émergé. Elles prouvent que les éléments immatériels sont au moins aussi importants que les éléments matériels pour encourager le report modal.

### Que vont-ils faire ?

Sur 200 candidats au départ et 100 foyers sélectionnés, 99 ont terminé l'aventure. Au bout de ces deux mois, 5 souhaitent se débarrasser définitivement de leur véhicule, 50 y réfléchissent.

Mais tous ont convenu qu'il fallait raisonner l'usage de la voiture. Ils ont pris plaisir à de déplacer autrement.

L'expérimentation sera sans doute reconduite en 2017.

Le meilleur témoignage ? Celui d'un enfant à qui on a posé la question : « Ça t'a fait quoi deux mois sans voiture ? ». Réponse : « Ça m'a fait de la joie ! »

Nathalie Teppe

## Le Pôle en direct

Le Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la gare de Grenoble est maintenant accessible en direct et en ligne droite pour les cyclistes venant des quais de l'Isère. En effet, en cette fin d'année, une piste bidirectionnelle vient d'être ouverte rue Casimir Brenier, entre la place Hubert Dubedout et la place de la gare. Outre les gares, SNCF et routière, elle dessert les IUT, le CROUS d'Arsonval, l'INPG, le silo vélos Est, et la Maison du vélo.

Ainsi le trajet pour rejoindre l'hôpital Couple-Enfants et le CHU à La Tronche depuis la gare est maintenant entièrement en site propre (rue C. Brenier - pl. Dubedout - pont de la Porte de France - quais rive droite de l'Isère).

L'axe cyclable en rive gauche de l'Isère vient de gagner un maillon de plus.

Plus au Sud, le réseau Express Vélos vient d'être prolongé par un autre maillon, en direction du Pôle d'Echange Multimodal également : la piste bidirectionnelle Est - Ouest venant du Campus qui se terminait à Grenoble à l'estacade de l'Aigle, a été prolongée jusqu'au cours Jean Jaurès. Là aussi le Pôle en ligne droite se rapproche.

Noël est décidément une période de cadeaux aux cyclistes. Y arriverons-nous à Noël 2017 ?

Christian Cotte

**L'ADTC - Se déplacer autrement, en partenariat avec Grenoble-Alpes-Métropole, relaye chaque année la campagne nationale FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) de sensibilisation sur le thème de l'éclairage des cyclistes : "Cyclistes, brillez !".**

Rouler à vélo bien éclairé est indispensable, et il faut voir et être vu. En effet, trop nombreux sont les cyclistes qui roulent, la nuit tombée, sans dispositif d'éclairage, souvent sans se rendre compte qu'ils augmentent sensiblement les risques d'être victimes d'un accident. Le passage à l'heure d'hiver augmente ces risques, et en plus, aux heures d'affluence.

Mais l'ADTC ne veut pas en rester à ce constat !

Pour convaincre les cyclistes de l'intérêt qu'ils ont à se procurer des équipements de qualité, l'ADTC a mené plusieurs actions de sensibilisation les 15 et 17 novembre 2016, sur six lieux de l'agglomération. Cette année, les conseillers MétroMobilité et des Intervenants Départementaux Sécurité Routière étaient présents aux côtés de l'ADTC, et nous les en remercions !

Il s'agissait de conseiller les cyclistes mal éclairés, distribuer des bons de réduction pour l'achat de matériel d'éclairage chez plusieurs vélocistes de l'agglomération, de distribuer une plaquette de sensibilisation et différents matériels réfléchissants fournis par la Métro : brassards, gilets, catadioptrés lumineux.



Dispositif à St Martin d'Hères, le 15 novembre (photo A. Grabit)

En complément, des comptages ont permis de faire notre relevé annuel sur l'état de l'équipement en éclairage des cyclistes circulant dans l'agglomération.

Les équipements obligatoires :

- L'éclairage actif : un feu avant, blanc ou jaune, et un feu arrière rouge,
- L'éclairage passif : des catadioptrés (réflecteurs) avant, arrière, sur les roues et sur les pédales.

Les équipements conseillés : gilet fluo, pince à vélo réfléchissante, adhésif brillant à coller sur le vélo, brassard réfléchissant.



## Des changements dans le bon sens

L'impact de nos campagnes successives se fait sentir par le degré d'équipement des cyclistes qui augmente (effet dû aussi aux Métrovélos dont les éclairages sont assez souvent en bon état), mais aussi par l'attente des cyclistes pour compléter leur équipement : non seulement ils s'arrêtent bien plus volontiers auprès de nous qu'au début de ces actions de sensibilisation, mais ils ne rechignent plus du tout à porter le gilet fluo, par exemple, et ils demandent des équipements pour les membres de leur famille, etc.

## Voir, mais ne pas éblouir !

Une autre remarque faite par nos adhérents notamment, c'est que force est de constater que les vélos (dont les VAE) éclairent de mieux en mieux à l'avant... mais l'inconvénient, c'est qu'ils sont parfois presque trop puissants et surtout mal réglés : ils éclairent vers le haut et éblouissent les usagers qui les croisent. C'est le comble !

Alors, il reste encore du chemin à faire pour disposer d'éclairages homologués avec un faisceau bien focalisé pour un éclairage à 5 mètres et que chacun fasse l'effort de l'orienter vers la chaussée !

## Etre vu, mais efficacement...

Quant aux éclairages clignotants (non réglementaires en France), ils permettent d'être vu mais empêchent d'apprécier la distance précisément et la vitesse avec laquelle le cycliste arrive en face de nous... pas très satisfaisant non plus !

Geneviève Peffen

Parmi les propositions de notre livre blanc « Grenoble métropole cyclable, le plan d'action de l'ADTC pour massifier l'usage du vélo dans la métropole grenobloise », nous avons pointé la nécessité des services autour du vélo. L'essor du réseau de réparation et d'entretien est indispensable pour la démocratisation de l'usage du vélo.

### L'Heureux Cyclage

Si le « P'tit Vélo » a été la première association historique pour encourager la vélonomie sur notre agglomération, le réseau s'est bien étoffé.

Le « P'tit Vélo » s'est implanté là où les populations étaient les plus demandeuses au départ : au centre-ville et au campus.

Depuis, les besoins s'étendent ailleurs.

Le réseau national de « l'Heureux Cyclage », décliné sous le nom de « La Clavette\* » au niveau local, regroupe les ateliers fixes ou volants dans l'agglomération grenobloise :



- STÉ Vélosolidaire (Saint Egrève),
- La Brico (Fontaine),
- Atelier-vélo du 38 (Grenoble),
- Un p'tit vélo dans la tête (Grenoble et campus),
- La citrouille (ateliers-vélo nomades Grenoble et agglomération),
- L'atelier solidaire (Grenoble),
- Les déraillées (ateliers-vélo volants partout dans l'agglomération),
- Pignon sur Roue (Villeneuve).

De plus, « l'Heureux Cyclage » est un nouvel adhérent MNEI depuis octobre 2016.

Ces associations ne recherchent pas forcément de grands locaux mais juste un endroit où entreposer un peu de matériel.

Elles sont surtout à la recherche de matériaux de récupération, de boîtes pour stocker des vis et des boulons, d'outils ... et de lieux où exercer leurs talents.

Il y a encore tant de vélos à l'abandon

dans les caves. Certains propriétaires ne demandent qu'un coup de main pour avoir le déclic et s'y (re)mettre.

Ces ateliers peuvent y contribuer !

### Expérience réussie à Echirolles

Belle initiative que celle de la ville d'Echirolles qui a consisté à mettre en place 5 ateliers mobiles d'auto réparation de vélos sur différents secteurs de la ville à l'automne, avec l'appui de « La Citrouille \*\* », avec pour objectifs de :

- Favoriser la pratique du vélo au quotidien.
- Former à l'autoréparation

En tout, ce ne sont pas moins de 150 Echirollois qui ont pu réparer, sécuriser et entretenir leur vélo pour rouler dans de meilleures conditions de sécurité et d'ergonomie.



Elle démontre que désormais, le besoin existe aussi en « banlieue » et que peu de réponse y est encore apportée.

### Vélo à Assistance Electrique

Pour aller encore plus loin, il va falloir anticiper les déplacements sur de plus longues distances avec les vélos à assistance électrique.

Et dans le futur, il va y avoir de nouveaux besoins de services pour les VAE.

Avec des batteries à durée de vie limitée (2 ans), il va falloir penser à leur remplacement ou maintenance.

Cela tombe bien, une entreprise lyonnaise s'en charge\*\*\*.

Texte : Nathalie Teppe

Photo : Arnaud Letellier, La Citrouille

\* La clavette : [clavette-grenoble.heureux-cyclage.org](http://clavette-grenoble.heureux-cyclage.org)

\*\* La Citrouille :

[www.ateliercitrouille.org](http://www.ateliercitrouille.org)

\*\*\* [doctinnovation.com/fr](http://doctinnovation.com/fr)

### Un jalonnement cycles dans le Grésivaudan

La Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (Le Grésivaudan) avait réalisé il y a déjà plusieurs années un schéma directeur des itinéraires cyclables. La concrétisation de ce schéma se faisait attendre et ce n'est que récemment qu'il a décidé de jalonner les itinéraires.

Le projet consiste à jalonner les itinéraires cyclables utilitaires permettant de rejoindre les communes entre elles et les principaux pôles générateurs, ainsi que les boucles cyclo touristiques.

Il s'agit de valoriser les itinéraires existants et de les faire découvrir aux habitants et aux visiteurs du territoire, ainsi que les boucles cyclo touristiques qui traversent les villages et peuvent contribuer au tourisme local.

C'est une opération d'une certaine ampleur car il s'agit d'équiper 400 carrefours, ce qui nécessitera l'implantation de 900 mâts.

On peut saluer une particularité par la mise en œuvre d'une mutualisation des équipements entre les trajets utilitaires (le vélo pour se déplacer) et les boucles cyclo touristiques (le vélo pour les loisirs).

De plus, une partie de l'itinéraire utilitaire est commune avec la V63 (véloroute de l'Isère) en rive droite, mettant en œuvre des équipements du Pays du Grésivaudan et du Département de l'Isère.

Les travaux doivent commencer en début d'hiver 2017 avec l'objectif de fin des travaux début 2018.

Les partenaires financiers pour cette réalisation sont : l'Etat via une Convention Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV), et le Département de l'Isère sur la portion commune avec la V63.

En complément au projet, il est prévu la réalisation d'un plan des itinéraires et des animations pour faire découvrir principalement les itinéraires cyclables utilitaires...

Bertrand Christian

# Réaménagement de la plateforme multimodale du Pré de l'Eau à Montbonnot

## **Comment tuer plus sûrement un cœur de ville !**

A Chambéry, depuis peu les transports publics laissent aussi les usagers aux limites du centre-ville. Les commerçants constatent une forte baisse de fréquentation, au détriment de leur chiffre d'affaires (certains parlent d'une baisse de 20 à 40 % selon les spécialités), ce qui n'est guère surprenant. Grenoble, connaît depuis 10 ans ce phénomène.

Quand les bus desservait le centre-ville, les usagers des transports publics représentaient environ une moitié du chiffre d'affaires du commerce, ce qui n'est plus le cas puisqu'aujourd'hui le tiers de la population de la Métro n'a plus d'accès direct au centre-ville.

Ceux-ci sont contraints à des « correspondances » mal commodes et non gérées qui sont définitivement dissuasives pour tout usager pouvant faire autrement. Les aberrations à propos du centre-ville se font au détriment des habitants de la banlieue déjà pénalisés par des lignes « Proximo » d'offre dissuasive.

La baisse significative de fréquentation engendrée par cette conception absurde du fonctionnement des transports publics plombe probablement le commerce du centre-ville de près de 20 % de son chiffre d'affaire.

Jean-Yves Guéraud

**Porte du Grésivaudan, entrée de la ville de Montbonnot, le Pré de l'Eau reçoit actuellement les bus des lignes Transisère Express 1 et 2, 6060, 6070 et 6200 et G2 et Citadine A du réseau TouGo du Grésivaudan.**

En 2018, on devrait voir arriver, quand les différentes collectivités le valideront enfin, ceux de la ligne C1 depuis Grenoble, dont le terminus actuel est à Meylan Maupertuis. Ce seront alors plusieurs centaines de bus qui desserviront cette plateforme chaque jour.

Le développement des transports en commun rend nécessaire le réaménagement du Pré de l'Eau en véritable pôle multimodal : création d'un terminus pour la C1 et aménagement pour les lignes de TouGo, augmentation importante du nombre de places de stationnement automobiles, stationnements sécurisés pour 27 vélos avec extension possible, accès handicapés.

Une salle d'attente avec sanitaires et une agence de mobilité du Grésivaudan (MobiG) seront également créées.

## **Un parking plus grand**

Le projet prévoit un parking en étage au-dessus d'une partie du parking actuel. L'accès au niveau supérieur se fera soit par le niveau zéro, soit par une voie venant directement de la voie en S, pour les véhicules arrivant de Saint-Ismier. Par ailleurs, il y aura une augmentation des places de parking pour les usagers du gymnase.

La capacité totale sera de 242 places.

## **Des voiries retravaillées**

Réaménagement des accès des voiries : nouvelle sortie du parking, plus éloignée du

carrefour, nouvel aménagement de la sortie de la jardinerie et de l'hôtel, création de plateaux surélevés sur la route RD11b, pour sécuriser les traversées piétons ou cycles, feux tricolores pour faciliter le passage des bus.

## **Réunion de présentation du projet**

L'ADTC a été associée au Comité de pilotage du projet.

Le projet a été présenté en réunion publique le 9 novembre à Montbonnot. De nombreuses questions ont été posées, par exemple sur la gratuité, ou pas, de ce parking, et sur les services annexes autour du projet.

Le coût des travaux est estimé à 5,8 M€ qui seront partagés entre la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan, la Commune de Montbonnot, et, certainement, une contribution du Département de l'Isère.

Le début des travaux est envisagé en juillet 2017, pour une mise en service à l'automne 2018, avec l'arrivée très attendue de la ligne C1.

Pour l'ADTC, la desserte du Pré de l'Eau par la ligne 6070 doit être confortée par ce projet. Cette ligne est indispensable à la liaison entre les rives gauche et droite de l'Isère, entre la gare de Gières, le Campus, Inovallée et la RD1090 à Saint-Ismier pour permettre la correspondance avec la ligne 6020 Grenoble – Crolles.

Colette Grossiord

# Contribution de l'ADTC à la concertation

## Sur le projet Cœurs de Ville - Cœurs de Métropole à Grenoble

L'ADTC est très favorable au projet Cœurs de Ville - Cœurs de Métropole à Grenoble qui comprend deux aspects principaux pour les déplacements :

- L'extension de la zone piétonne, inchangée depuis les années 1970
- La réservation de l'axe Maréchal Lyautey - Agutte Sembat – Édouard Rey à la circulation des transports en commun et des vélos.

La réalisation de ce projet permettra une amélioration des déplacements aujourd'hui très pénalisés, des piétons, des cyclistes et des usagers des transports en commun dans le centre-ville de Grenoble. Il redonnera une nouvelle attractivité au centre-ville de Grenoble et bénéficiera ainsi à l'ensemble des activités : commerces, bars et restaurants, lieux culturels...

Les propositions pour la partie au sud de la rue Lesdiguières sont seulement esquissées à ce jour et l'ADTC sera vigilante à ce que la démarche de concertation se poursuive avec les différents acteurs au fil de l'affinement du projet.

### Piétonisation

L'ADTC approuve le périmètre de l'extension prévue de la zone piétonne dans les différentes directions autour du centre-ville ancien, notamment vers la caserne De Bonne.

Tous les accès aux entrées de la zone piétonne devront être contrôlés par des bornes télescopiques, comme la zone piétonne nord actuelle, pour un fonctionnement satisfaisant de l'ensemble.

#### • Secteur Brocherie / Chenoise

L'ADTC se prononce pour l'hypothèse de piétonisation de l'ensemble du secteur Brocherie-Chenoise

En complément, l'ADTC demande la piétonisation de la bretelle d'accès à la place Lavalette depuis le quai C. Brosse le long de la rue A. Servien. Ce secteur sous les arbres conserve un caractère trop routier, insécurisant pour les cyclistes, et cet espace doit être restitué aux piétons.

#### • Secteur République / Montorge

L'ADTC se réjouit du projet de coupure à la circulation motorisée de transit par l'axe République - Grenette - Montorge qui aurait dû être décidée depuis longtemps.

Un accès direct au parking Lafayette depuis la rue Vicat doit être étudié pour éviter le tour inutile obligatoire pour les automobilistes souhaitant stationner dans ce parking en ouvrage. La coupure de la circulation de transit devrait permettre cette mise en place sans affecter la circulation des lignes A et B de tram.

Le côté Nord de la place Sainte Claire est aujourd'hui difficilement praticable par les piétons. La piétonisation complète de l'espace public au nord de la plateforme tram est indispensable.

Au vu de la circulation piétonne très importante dans ce secteur, l'ADTC souhaite que des coupures de circulation sur l'axe place Sainte Claire - rue du Président Carnot - place Notre Dame soient testées en après-midi et en soirée.



#### • Secteur Victor Hugo

Sur le boulevard Agutte Sombat, entre le cours Lafontaine et la rue Clôt-Bey, l'ADTC demande que l'espace soit traité de façon uniforme de façade à façade, avec absence totale de marquages au sol spécifiques bus, vélo, et piétons, et classé en « Zone de rencontre », accompagnée d'une restriction de la circulation motorisée aux seuls TC, comme par exemple sur la partie nord de la place de la République à Paris. Les mêmes principes doivent être appliqués pour l'aménagement du sud de la place V. Hugo et de la rue Béranger.

#### • Secteur Championnet

Le boulevard Gambetta constitue une coupure dans la continuité piétonne du centre-ville. La traversée des piétons au carrefour avec les cours Berriat et Lafontaine devra faire l'objet d'un traitement particulier.

L'ADTC se prononce pour la piétonisation complète de la rue Lakanal dans la cohérence des objectifs du projet. Dans la même logique, la rue L. Carnot doit être piétonnisée entièrement, ainsi que la rue Doudart de Lagrée autant que possible.

L'ADTC demande également la piétonisation des rues des Bons Enfants et du Phalanstère au regard de leur utilisation déjà quasi piétonne aujourd'hui.

## L'indispensable desserte du centre-ville de Grenoble par les transports en commun

Avec l'extension de la zone piétonne et la déviation de la circulation de l'axe Lyautey – Sombat, la place de la voiture dans le centre-ville sera inévitablement réduite et c'est une bonne chose. La desserte du centre de Grenoble doit donc être assurée autrement, et la réussite du projet Coeurs de Ville - Coeurs de Métropole à Grenoble ne peut passer que par une meilleure desserte du centre-ville de Grenoble par les transports publics. Malheureusement le projet proposé n'a pas pris en compte cette nécessité.

Aujourd'hui, avec les lignes de tram A et B et les lignes de bus C1, C3 et C4, 2/3 seulement des habitants de la Métropole ont une offre attractive d'accès au centre-ville en transports en commun.

Depuis 10 ans, l'accès en bus à Grenoble a été réduit progressivement mais sensiblement entraînant une baisse de la fréquentation du centre-ville :

- 2006 : suppression de la desserte du square Dr Martin par les lignes TAG 21 (Gières - St Martin d'Hères - Grenoble) et 23 (Grenoble Grand Place - St Martin d'Hères - Grenoble)

- 2009 : remplacement de la ligne 32 par la ligne 16 sur la partie nord-est avec baisse de fréquence (Grenoble - La Tronche - Meylan)

- 2011 : suppression de la desserte de l'hyper centre par les lignes TAG 1 (Claix - Pont de Claix - Echirolles - Grenoble) et 3 (Le Fontanil - St Egrève - St Martin le Vinoux - Grenoble)

- 2013 : suppression de la desserte du square Dr Martin par la ligne TAG 41 (Domène - Gières - St Martin d'Hères - Grenoble)

- 2014 : limitation à la place de Verdun de la ligne Transisère 6020 (Crolles - Grenoble) avec une baisse de 33 % de la fréquentation.

- 2014 : baisse de fréquence sur la ligne 13 Poisat - St Martin d'Hères - Grenoble - La Tronche Hôpital - Meylan Lycée du Grésivaudan avec la restructuration du réseau TAG.

- 2014 : dégradation de l'accès à l'hyper centre et des correspondances avec les lignes de tram A et B pour les lignes Transisère du sud-Isère et la ligne TAG 17 (Le Gua - Vif - Varcès - Claix - Grenoble) par le déplacement sur le boulevard Gambetta et rue Béranger des arrêts au centre-ville.

La baisse de la fréquentation de la ligne Chrono C2 (Grenoble Louise Michel - Echirolles - Pont de Claix - Claix Pont Rouge) depuis 2013, comparativement à la hausse importante sur les autres lignes Chronos, montre la désaffection des usagers pour les correspondances obligées. Il s'agit pourtant ici de deux lignes (lignes E et C2) à hautes fréquences dont la correspondance est organisée à Grenoble Louise Michel.

Les reports des terminus en dehors du centre-ville et la baisse des fréquences n'ont pas été accompagnés par une amélioration de l'offre, cadencement strict toute la journée, maintien de l'offre pendant les vacances scolaires, accentuant la baisse de fréquentation de ces lignes.

Aujourd'hui, dans la Métropole, la part des achats effectués par les habitants du Grésivaudan au centre-ville de Grenoble s'est réduite au profit des zones commerciales d'Echirolles - Comboire, St Martin d'Hères - Champ Roman, Grand Place et même St Egrève - Cap 38.

A Chambéry, le réseau de Transports en Commun a été restructuré le 29 août 2016 avec une suppression de la desserte de l'hyper centre par le transport public et une baisse du chiffre d'affaires de 25 à 30 % suivant les

commerces a été déjà constatée.

Pour réussir ce projet, il faut qu'une partie du report modal s'effectue vers les Transports en commun.

Pour cela, l'ADTC demande des améliorations sur le réseau bus :

- Le déplacement rue de Belgrade des terminus des lignes TAG 14 (Gières - St Martin d'Hères - Grenoble) et 15 (Domène - Gières - St Martin d'Hères - Grenoble) avec une offre cadencée, et le dernier départ des terminus au plus tôt à 21h.

- Le retour à la gare du terminus de la ligne 6020 (Crolles - Meylan - Grenoble) avec une offre cadencée stricte

- La priorité aux feux et des services de soirée pour la ligne 12 (St Martin d'Hères - Grenoble - Eybens), qui est aujourd'hui la première ligne de bus de la Métropole avec 15 000 voyages par jour et dont le passage en ligne Chrono s'impose pour répondre en particulier à l'extension du centre-ville vers le quartier Championnet.

- Une offre cadencée pour les lignes 13 (Poisat - St Martin d'Hères - Grenoble - La Tronche Hôpital - Meylan Lycée du Grésivaudan), et 16 (Meylan - La Tronche - Grenoble - Echirolles - Le Pont de Claix), avec le dernier départ des terminus au plus tôt à 21h,

- Le terminus à la gare de Grenoble pour les lignes Transisère arrivant du Sud-Isère (Express 3, 3000, 4100, 4110 et 4500), et pour la ligne TAG 17, avec passage par le cours Jean Jaurès, parcours le plus rapide pour rejoindre la gare tout en permettant des correspondances avec la ligne 12 à Condorcet et les lignes A et B à Alsace-Lorraine pour rejoindre le centre-ville.

- Le déplacement de la station de tram V. Hugo sur la place V. Hugo, afin de permettre l'arrêt simultané de 2 Citadis et de mieux réguler les feux vers le boulevard E. Rey. Ce déplacement permettrait également de ne pas trop dégrader la correspondance entre les lignes de tram A et B vers les lignes C3 et C4, les 100 m à parcourir étant déjà bien longs pour une correspondance entre des lignes à bon niveau de service.

- La modification de l'arrêt Chavant, dans le sens Rey - Agutte Sembat - Lyautey, pour éviter la dégradation inutile des temps de parcours des bus des lignes C4 et 13, pour qu'ils puissent doubler les bus des lignes C1 et Transisère. Si l'espace sur la voirie est insuffisant, on ne doit pas s'interdire de réduire le trottoir du cinéma Pathé Chavant.

## Aménagement d'itinéraires cyclables

Pour l'axe structurant vélo sur les boulevards Lyautey et Agutte Sambat, le positionnement central n'est pas idéal mais paraît le meilleur compromis au regard des contraintes notamment le nécessaire positionnement latéral des arrêts Dr Martin et Chavant pour les transports en commun.

Sans être pleinement convaincu de cette expérimentation de site central, l'ADTC se réjouit qu'enfin une proposition ne cherche pas à rabattre les cyclistes sur le trottoir ; ni en section courante, ni dans les intersections. Il s'agit d'un vrai progrès pour limiter les conflits piétons/cyclistes avec un trafic vélo en augmentation.

La proximité des voies bus et de l'axe vélo exige de sécuriser et de rassurer les cyclistes par l'aménagement de l'axe vélo en site propre protégé.

L'aménagement proposé ne saurait être considéré comme un axe structurant sans un traitement de qualité des intersections : A chacune d'entre elles les cyclistes de tous niveaux et de tous âges doivent pouvoir le rejoindre et en sortir en toute sécurité sans être contraints d'utiliser les traversées piétonnes ni les trottoirs.

Les continuités doivent être évidentes vers les axes existants ou futurs (Berriat, Jean Pain, Jean Perrot) et sur les traversées (Lesdiguières, Gambetta). Elles doivent être matérialisées par un aménagement ou un revêtement de chaussée continu qui les rendent lisibles pour les autres usagers et ce quel que soit le régime de priorité.

Au vu des reports de circulation importants attendus sur le boulevard Gambetta, la rue Lesdiguières et l'avenue F. Viallet, l'ADTC demande la création de bandes cyclables dans les 2 sens sur le boulevard Gambetta entre la rue Hoche et l'avenue F. Viallet, sur la rue Lesdiguières de la place Championnet à la place de Verdun, et sur l'avenue F. Viallet du cours Jean Jaurès à la rue de Belgrade, pour que les cyclistes circulent sans entraves sur la chaussée et pas sur les trottoirs.

Sur le cours Berriat (entre le boulevard Gambetta et l'Estacade), l'ADTC demande la mise en place de l'axe structurant vélo dès la mise en place du nouveau plan de circulation avec du mobilier provisoire. Au minimum, des bandes cyclables dont une à contre sens doivent être mises en place.

Pour assurer la continuité cyclable entre le cours Berriat et le CHU, il est indispensable de conserver le double-sens cyclable sur l'axe Dr Martin / Vaucanson / Condillac / Abbé de la Salle / Alma.

Les cyclistes en transit Nord – Sud et inversement, sur l'axe Lyautey - Agutte Sambat - Rey, entre la place V. Hugo et la place H. Dubedout devront être incités à utiliser la rue Dr Mazet plutôt que la voie Est de la place V. Hugo.

La piste cyclable sur les avenues du Général Champon et M. Berthelot est un axe vélo Nord-Sud important. Il doit être relié à l'axe structurant vélo sur le boulevard Maréchal Lyautey par exemple par la rue du 4<sup>e</sup> régiment du Génie.

L'ADTC souhaite être associée aux études d'avant-projet le plus en amont possible.

## Nouveau Plan de circulation automobile

Le nouveau plan de circulation doit éviter la possibilité de « parcours malins » notamment dans le sens Sud - Nord par les rues Dr Mazet, Clôt-Bey et par le boulevard Edouard Rey.

A l'entrée sur le boulevard Maréchal Lyautey, l'ADTC se prononce pour le premier scénario avec limitation de la circulation dès la rue Beccaria.

Les voiries de la place Paul Mistral et du dernier tronçon de l'avenue Jean Perrot devront faire rapidement l'objet d'un réaménagement (avec un itinéraire cyclable) pour détourner du carrefour Chavant le trafic motorisé en provenance du sud le plus en amont possible.

Le maintien à 3 voies automobiles en sens unique de l'avenue Albert 1<sup>er</sup> de Belgique entre la place G. Rivet et l'avenue du Général Champon est propice à des vitesses élevées sur cet axe. L'ADTC demande l'étude soit de la mise en double sens général de circulation pour éviter un détour par la place Pasteur pour rejoindre les grands boulevards depuis le boulevard Clemenceau et l'avenue Jean Perrot, soit de réduction de la largeur de la voirie pour apaiser la circulation.

Le nouveau plan de circulation devra faire l'objet d'une information (journaux et outils internet des collectivités locales, médias, ...) la plus large possible au moment de sa mise en œuvre.

# Les parkings des gares de Moirans et Rives : Un feuilleton à rebondissements

**Le parking silo de Moirans aurait dû être ouvert ce mois de décembre. Mais une gestion surprenante du projet par les élus a généré un "feuilleton à rebondissements".**

Le 26 janvier 2015 le conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais vote, sans aucune concertation avec les usagers, le principe de "mise en tarification" des parkings silo de Moirans et Rives. S'ensuit une pétition qui déclenche un processus de concertation en 6 ateliers thématiques (voir ADTC infos n° 147).

## Une concertation ouverte et constructive

Plusieurs constats émergent de cette concertation :

- Le déséquilibre entre bassin de vie et bassin d'emploi et l'incapacité de la puissance publique à inverser la tendance,
- Le rôle pivot du Pôle d'Echanges Multimodal de Moirans dans le système de déplacements de la Région Urbaine Grenobloise (deuxième gare du département en termes d'offre TER),
- La nécessité de s'organiser pour structurer une gouvernance et un financement des offres de mobilité à l'échelle de la région urbaine.

Les principaux arguments en faveur de la gratuité du parking :

- Faute d'alternative crédible pour venir en transport en commun à la gare de Moirans, la tarification risque de générer des stratégies d'évitement (stationnement sauvage, report en voiture sur d'autres gares, ou abandon du train).
- La gratuité permet une utilisation au maximum de la capacité de stationnement (des places dédiées ne sont pas forcément occupées) et une diminution des coûts de gestion.

Les principaux arguments en faveur de la tarification :

- Le principe de l'usager-payeur,
- La lutte contre la périurbanisation,
- L'incitation au report vers les modes doux,
- La garantie de trouver une place pour les abonnés et usagers occasionnels.

Les arguments développés n'ont pas permis de trancher entre gratuité et tarification.

## Comment s'asseoir sur une concertation ?

Le conseil communautaire du 29 novembre vient de voter à nouveau pour la mise en tarification des parkings silo de Moirans et Rives : aucune des solutions retenues ne tient compte

des recommandations de la concertation, l'option gratuité est passée à la trappe, et les tarifs proposés sont ceux qui ont déclenché la colère des usagers en janvier (un montant équivalent à celui de l'abonnement de train !). Et comment imaginer qu'un usager occasionnel accepte de payer 5 € pour laisser sa voiture quelques heures à Moirans ?

Même si ces tarifs restent bien moins chers que le coût du trajet en voiture, une majorité de personnes a conscience des coûts quand il s'agit de transport en commun, et pas quand il s'agit de voiture. Amener les usagers à un comportement rationnel est un travail de longue haleine ; asséner brutalement une tarification élevée n'est pas pédagogique.

## Un manque d'anticipation

À Moirans le parking silo ouvre, mais dans le même temps le parking en nappe "Coste 2" ferme : le nombre de places supplémentaires n'est finalement que de 90, pour un silo à 4,2 M€, soit 46000 €/la place ! Des comptages récents donnent plus de 600 voitures/jour, alors que les calculs financiers reposent sur le nombre de 550. D'une part, on est à saturation, d'autre part un bilan fait par le collectif d'usagers montre que l'objectif d'épargner le contribuable est complètement raté : les recettes ne couvriront pas les frais engagés par la le Pays Voironnais, sauf à augmenter de manière démesurée le tarif, de quoi tuer le report vers le train.

## La suite du feuilleton

Au Conseil du 29 novembre la 2<sup>ème</sup> délibération concernait l'attribution du marché à Indigo, seul candidat. Le président a demandé l'ajournement du vote en vue d'examiner la faisabilité financière d'une surélévation du nouveau silo (1,5 M€). Ne pouvait-on pas y penser plus tôt ? Comme nous l'écrivions dans le n° 147 : « quelle gestion de projet ! ».

L'ADTC estime que le stationnement payant est un excellent levier pour inciter au changement de mode, surtout en centre-ville... Mais à condition qu'il y ait des alternatives à la voiture solo. Ici, compte-tenu de la diversité des origines et du caractère rural du territoire, le covoiturage reste à inventer, et le transport en commun ne peut être développé sans investissements très coûteux. L'amélioration des cheminements piétons-vélos permettra de capter un certain nombre d'usagers mais limité compte-tenu de l'éloignement d'une majorité d'entre eux.

Bernard Bouvier

## Des alertes Trafic pour les trains et les cycles ?

« Bonjour, en ce jeudi 27 octobre, pas d'incident majeur sur le réseau TER autour de Grenoble. Les trains accusent quelques minutes de retard depuis et vers Lyon dus à des difficultés de gestion du trafic.

Attention, ce week-end, le trafic sera totalement interrompu entre Bourgoin-Jallieu et Lyon en raison de la mise en place d'un pont-rail à Saint-Pierre-de-Chandieu pour supprimer un passage à niveau. Des bus prennent le relais entre Bourgoin et Lyon. Renseignez-vous. »

Voilà ce qu'aurait pu être une info trafic Rails diffusée sur les médias locaux (télé et radios) pour informer au mieux les usagers des différentes perturbations affectant leur déplacement. Tous les moyens sont bons pour communiquer aux usagers (en gare, par e-mails, sms, application smartphone, presse écrite, télé et radios).

Ce type d'annonce pourrait également être diffusé à l'échelle du territoire métropolitain, où ont lieu de nombreux travaux occasionnant des coupures de voiries cyclables et des déviations plus ou moins importantes. Par exemple, les travaux sur l'A48 ont nécessité la coupure de l'accès à la voie verte à Saint-Egrève depuis le Pont de Vence pendant plusieurs semaines, mais il n'y a eu aucune communication sur les déviations possibles. Voici ce qu'aurait pu être une info trafic cycles :

« En raison de travaux sur l'A48, le passage sous l'autoroute le long de la Vence est coupé. Pour accéder à la voie verte, il vous est conseillé d'emprunter la piste cyclable du pont barrage, plus au Nord, ou le passage inférieur au niveau du Pont d'Oxford au Sud. Merci de votre compréhension. »

Si cela fonctionne pour les autos et camions, pourquoi ce service n'existe-t-il pas pour les trains et les cycles ?

Alexis Grabit

# Les bus du Grand Sud chassés du cœur de Grenoble ?

## Communication ...

### trompeuse

Lundi 17 octobre 2016, à Neyrpic-Belledonne, les BIV (Boitiers d'Informations Voyageurs) indiquent des retards sur la ligne C. Je monte dans la rame TFS 2033 direction Le Prisme. La synthèse vocale fonctionne, mais elle est complètement délocalisée. A Gustave Rivet les haut-parleurs annoncent "Péri Brossolette. ATTENTION, à cette station, OUVREMENT DES PORTES A GAUCHE".

Heureusement, ce sont bien les portes à droite qui se sont ouvertes.

Un système d'information peut être défaillant sur un système fonctionnant en temps réel et en permanence. C'est quasi inévitable au long des 364 jours de l'année. Il est tout à fait acceptable aussi qu'une BIV n'indique rien ou que la synthèse vocale se taise. Dans ce cas, au moins elles n'induisent pas les usagers en erreur.

Par contre il est absolument inadmissible que le système d'information donne des informations plausibles mais fausses aux usagers.

Mais il y a pire : les usagers reçoivent ces informations trompeuses essentiellement quand le réseau est perturbé. C'est très précisément là où on aurait besoin de renseignements exacts et fiables.

C'est globalement tout le système d'information qui est décrédibilisé.

Depuis bientôt 10 ans, l'ADTC réclame que les conducteurs puissent inhiber les annonces vocales ou autres quand la rame est délocalisée, et qu'ils puissent gérer les girouettes en situation perturbée.

Aura-t-on bientôt une information fiable en tout temps ? Merci.

Jean-Yves Guéraud

**Depuis le mois de juin 2016, le SMTC (Syndicat Mixte de Transports en Commun) a lancé l'élaboration d'un schéma de mobilités du territoire Grand Sud de la Métropole.**

Ce secteur de la Métropole couvre à la fois des zones denses (les communes de Claix, Varcès, Vif et Vizille ont chacune autour de 8 000 habitants) et des zones rurales et/ou de montagne.

Une amélioration des transports publics et des déplacements à vélo est indispensable dans ce secteur où la part des déplacements en voiture est la plus importante de la Métropole (plus de 60 % des déplacements y sont effectués en voiture contre 48 % en moyenne dans la Métropole d'après l'Enquête Ménages Déplacements faite en 2010).

Après 4 réunions du comité de déplacements et l'avis d'un panel de citoyens du secteur tiré au sort, le SMTC va décider de la mise en œuvre de mesures d'améliorations à court et moyen terme.

### Lignes Presto

Pour améliorer l'offre de transport, le SMTC propose de s'appuyer sur la ligne ferroviaire Grenoble – Gap qui offre des parcours rapides du Sud grenoblois vers la gare de Grenoble (Vif – Grenoble en 25 minutes, Jarrie-Vizille – Grenoble en 15 minutes). L'offre ferroviaire est cependant insuffisante avec un TER par heure maximum. Deux lignes « Presto » de bus (Vizille – Jarrie – Grenoble et Saint-Georges-de-Commiers – Vif – Grenoble) sont proposées. Elles complèteraient l'offre TER en étant directes jusqu'à Grenoble (sortie de l'A480 au pont de Catane avec terminus à la gare en empruntant les grands boulevards et le cours Jean Jaurès, donnant correspondance avec les lignes de tram A, B, C, E et les lignes de bus C1, C5 et 12).

Cette mise en valeur de la ligne ferroviaire serait intéressante mais la faible fréquentation des cars TER roulant aujourd'hui en complément de l'offre ferroviaire montre leur faible attractivité, due à leur trop long temps de parcours.

Il est prévu d'étudier des voies réservées aux bus mais leurs réalisations n'interviendraient au mieux qu'à moyen terme.

Leur faible fiabilité liée aux embouteillages fréquents sera aggravée avec les travaux programmés au Rondeau, et sur l'A480. Par ailleurs, le rabattement préalable en voiture ou à vélo sur les gares est un frein important au report modal sur le transport public en l'absence de la rapidité et du confort de l'offre ferroviaire.

### Lignes Proximo

En complément des lignes Presto, une offre fine desservant les communes serait proposée en se basant sur la ligne Express 3 (Vizille – Jarrie

– Pont-de-Claix – Echirolles – Grenoble Gares), et Proximo 17 (Le Gua – Vif – Varcès – Claix – Grenoble rue Béranger).

Les études présentées en comité de déplacements indiquent que le terminus de ces deux lignes serait implanté sur les Grands Boulevards (Vallier-Libération pour la ligne Express 3, et Foch-Ferrière pour la ligne 17).

Pour l'ADTC, ces projets de limitation de ces lignes en dehors du cœur de Grenoble sont inacceptables et ne peuvent conduire qu'à voir ces lignes utilisées uniquement par les captifs n'ayant aucune autre solution pour se déplacer : ces terminus imposeraient une, voire deux correspondances pour se rendre en hypercentre de Grenoble, à la gare, au CHU, ou encore à la presqu'île.

Depuis 10 ans, les terminus des bus ont été déportés du centre-ville (voir contribution ADTC sur le projet CVCM Grenoble en dossier central) avec les mauvais résultats que l'on peut constater.

L'ADTC demande que ces deux lignes effectuent leurs terminus à la gare de Grenoble en empruntant le cours J. Jaurès. Ainsi elles donneraient un accès le plus direct possible sans correspondance à la gare, et une bonne correspondance avec les lignes A et B pour se rendre à l'hypercentre ou au CHU. Le terminus à la gare routière de Grenoble permettrait également de profiter d'un espace d'attente fermé et chauffé.

Côté Vif, pour permettre une liaison entre Saint-Georges-de-Commiers, Vif et Varcès, l'ADTC propose l'étude d'un fonctionnement en fourche de la ligne 17 (un bus faisant terminus au Gua, l'autre à Saint-Georges-de-Commiers en desservant la gare de Vif).

Outre la réduction des temps de parcours, la mise en place d'un cadencement régulier de 6h à 21h est indispensable, pour rendre ces lignes pleinement attractives.

### Lignes Flexo

La ligne 69 (Vizille – Vaulnaveys – Uriage – Gières – Campus) dont la fréquentation augmente régulièrement serait renforcée. Pour l'ADTC, ce renforcement doit être fait en coordination avec le Grésivaudan (où se trouve la commune de Saint-Martin-d'Uriage), et le Département (qui exploite les lignes 6051 et 6052 desservant le Pinet d'Uriage et Belmont à Vaulnaveys-le-Haut). Les habitants d'Uriage pourraient enfin avoir accès aux bus de la 69.

En complément, des lignes Flexo vont être créées ou renforcées.

Enfin, des services de nouvelles mobilités dans les zones moins denses vont être expérimentés (Autostop organisé, TAG&Car et Taxi collectif).

Emmanuel Colin de Verdière

# Un téléphérique à Brest

**En inaugurant un téléphérique, le 19 novembre 2016, Brest est la première agglomération française à recourir au câble comme mode de transport urbain.**

Les débuts de ce téléphérique sont suivis avec intérêt par les nombreuses collectivités qui envisagent ce système sur leur territoire. Ils ont été marqués par une forte affluence (40 000 voyageurs en 10 jours), avant une suspension du service pour une durée indéterminée, suite à une ouverture intempestive des portes le 30 novembre vers 7h pendant la phase quotidienne de tests précédant la mise en service. Heureusement, le technicien qui se trouvait dans la cabine était assis à ce moment-là. Espérons que le problème soit réglé rapidement et définitivement !

## Une configuration particulière

Le choix d'un téléphérique dans une agglomération côtière pourrait surprendre celui qui ne connaît pas la topographie de Brest. En fait, la ville est coupée en deux par un bras de mer au débouché de la Penfeld, qui constitue une entaille large de 150 mètres abritant l'Arsenal de Brest. Deux ponts le franchissent, tous deux saturés : le pont de l'Hartelloire en amont, à 50 mètres d'altitude, et le pont de la Recouvrance, en aval, à 24 mètres d'altitude. Ce dernier est un pont levant, permettant le passage des navires militaires.

Voulant dynamiser la rive droite, la ville de Brest a projeté l'aménagement d'un éco quartier sur le plateau des Capucins et d'un nouveau franchissement de la Penfeld. Ce franchissement devait permettre aussi permettre le passage de navires à fort tirant d'air de la Marine nationale (jusqu'à 48 mètres), alors qu'à cet endroit, les rives sont à une trentaine de mètres d'altitude. Entre un pont ou une passerelle mobile, et un transport par câble, le choix s'est naturellement porté vers le câble, moins coûteux.

Le téléphérique relie ainsi la station Ateliers, sur le plateau des Capucins, à la Jean Moulin en rive gauche, à proximité de la station de tramway Château et du centre-ville. D'une longueur de 420 mètres, le téléphérique franchit la Penfeld à 65 mètres

d'altitude, en 3 minutes. Les cabines ont 60 places chacune. Elles peuvent circuler tant que le vent reste en dessous de 108 km/h. Le téléphérique devrait fonctionner 358 jours par an.

## Quelques rappels

Il convient d'être conscient des avantages et des limites du transport par câble.

Les principaux avantages sont :

- La faible consommation énergétique,
- La fiabilité
- Le franchissement d'obstacles à bas coût,
- Le tracé en ligne droite,
- La fréquence de passage élevée,
- Le site propre intégral,
- Les emprises au sol limitées,
- Le caractère attrayant pour l'utilisateur.

Les principales limites sont :

- La nécessité d'aller en ligne droite,
- Le nombre réduit d'arrêts intermédiaires possibles,
- La capacité insuffisante pour absorber une hyper pointe, due par exemple à l'arrivée d'un train de voyageurs.
- Les problèmes liés au survol des habitations.

Même si certains parlent hâtivement de « tramway aérien », le câble et le tramway sont loin d'être comparables. Ainsi, le câble est donc compétitif pour franchir des obstacles (relief, cours d'eau, routes, voies ferrées). Mais il n'assure qu'un petit nombre d'origines-destinations, ce qui impose des correspondances pour les usagers voulant emprunter le câble pour d'autres origines-destinations.

Il faut garder à l'esprit que même si le temps de parcours est inchangé, une rupture de charge est extrêmement pénalisante pour l'utilisateur, au point de dissuader une bonne partie des usagers non captifs.

Pour chaque projet, il faut étudier finement les flux des usagers, pour déterminer si le câble est pertinent ou non, au vu des coûts et des trafics attendus.

Christophe Leuridan

## La Proximo 12 déviée à Eybens

Depuis le 3 novembre, la ligne Proximo 12 est déviée à titre expérimental entre les arrêts R. Chanas et Maisons Neuves par la Rue de Cure Bourse avant son terminus. Deux arrêts ont été déplacés : place des Géants qui devient Les Géants (à 150 mètres), et Les Saules déplacé près du Collège (à 120 mètres).

Alexis Grabit

## Un nouveau moyen d'acheter son titre TAG

Désormais, il est possible d'acheter son titre TAG à un distributeur automatique de billets. En effet, depuis fin octobre, dix guichets automatiques de la Caisse d'Épargne (à Vizille, Vif, Sassenage, Saint-Egrève, Seyssinet-Pariset, Eybens et Grenoble) proposent des titres TAG. Pour l'instant, il est possible d'y acheter (si vous possédez une carte OURA) :

- Des abonnements
- Des cartes 10 ou 30 voyages
- Un ticket Visitag 3 jours.

D'autres distributeurs devraient suivre.

Petit rappel : il est toujours possible d'acheter son titre TAG via d'autres moyens de paiement, via son smartphone, avec l'application Tag&Pass ou par carte bancaire sans contact toujours en expérimentation depuis plus d'un an sur la ligne C1.

Toutes ces innovations sont mises en place pour faciliter l'accès à tous au réseau Tag, surtout pour les occasionnels, et aussi pour améliorer la fiabilité des temps de parcours et réduire les temps d'arrêt en station en réduisant au maximum le temps pour le conducteur dans la vente de tickets.

Rappel : un ticket 1 voyage acheté à bord du bus coûte 2 € au lieu de 1,60 €.

Alexis Grabit

## Comment réduire les bouchons sur les voies rapides grenobloises ?

Les voies rapides sont saturées aux heures de pointe. Pour tenter de limiter ce phénomène, les services de l'Etat (Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est) expérimentent un dispositif de régulation d'accès à la rocade.

L'idée est de fluidifier le trafic sur la rocade en réduisant les ralentissements créés par l'insertion d'un grand nombre de véhicules sur l'axe.

Concrètement, des feux de régulation bicolores sont placés aux bretelles d'accès pour laisser entrer les véhicules en goutte-à-goutte quand le risque de saturation arrive.

Le dispositif est installé :

- Sur la Rocade Sud, en direction de Chambéry sur les bretelles de Seyssins, de Grenoble-Libération, d'Echirolles, d'Alpexpo, et d'Eybens,

- Sur l'A480, en direction de Lyon, sur la bretelle Grenoble-Bachelard.

Cette gestion dynamique du trafic devrait retarder l'heure d'arrivée du bouchon de 20 minutes.

Ce système est déjà appliqué avec succès à Paris, Nantes et Bordeaux.

Pour l'ADTC, une autre façon de fluidifier le trafic serait de réellement promouvoir le covoiturage.

En effet, le taux de remplissage des voitures particulières stagne autour de 1,2 personne par véhicule. L'origine des bouchons se trouve surtout et d'abord là. Si ce chiffre était multiplié par 2, le trafic serait diminué d'autant, et il n'y aurait plus de bouchons.

Nathalie Teppe

Pour aller plus loin :

[http://transportsofutur.ademe.fr/wp-content/uploads/sites/6/2011/08/LaGestionDynamiqueDeLaRoute\\_JeromeBouillon.pdf](http://transportsofutur.ademe.fr/wp-content/uploads/sites/6/2011/08/LaGestionDynamiqueDeLaRoute_JeromeBouillon.pdf)

**Le Pays Voironnais profite de la relance de ses marchés publics de transport au 1er septembre 2017, pour optimiser son réseau en interne et en interaction avec les autres réseaux (Transisère, TER, TAG).**

## Deux modes de concertation

Le territoire est contrasté : plutôt rural et vallonné au nord et à l'est, rurbain et formé de plaines au sud. En zone dense, la concertation a privilégié l'écoute (identification des besoins, des leviers pour améliorer la fréquentation, test de recevabilité des modifications proposées) ; en zone peu dense, une démarche de co-construction (recherche de solutions avec habitants, élus et techniciens) a été suivie.

Dans chaque zone la concertation s'est déroulée sur plusieurs secteurs, sous forme de tables rondes d'environ 12 participants, sélectionnés par tirage au sort dans l'annuaire et les fichiers carte OÙRA, selon une diversité de profils (sexe, âge, lieux de résidence et de travail, usagers et non usagers des transports en commun du Pays Voironnais).

En conclusion, la voiture reste une solution incontournable pour beaucoup, mais les transports en commun et les alternatives à « l'autosolisme » suscitent de plus en plus d'intérêt (coût, "tranquillité", écologie). S'ensuit une attente accrue vis-à-vis de l'offre de mobilité des transports en commun et plus largement intermodale, qui nécessite de faire connaître le réseau, sensibiliser dans les écoles, clarifier les fiches horaires, ...

## Les lignes scolaires

La maîtrise du budget a conduit à resserrer le réseau de ces lignes sur la carte scolaire publique du Pays Voironnais et à ne pas dédier une desserte aux écoles primaires ; les lignes des collèges et lycées hors territoire sont reprises par Transisère.

## Le réseau urbain Voiron-Coublevie

Il fait l'objet des modifications les plus significatives, en profitant du réaménagement de la gare routière de Voiron (voir ADTC Infos n° 149), et en s'adaptant à la desserte du futur hôpital. Tout en conservant l'essentiel de la structure existante, l'objectif est d'améliorer la fiabilité, le temps de trajet, l'offre (fréquence des lignes 2 et 3, service en début de soirée) et le tracé de certaines lignes (Coublevie, Saint-Jean-de-Moirans, nouvel hôpital de Voiron).

Voici les principaux changements :

- Ligne 1 (Rue des Tisseuses – Paviot – Gare – Blanchisseries) : raccourcissement du tracé. Depuis Paviot : Denfert-Rochereau – Lycée La Nat, la Gare nord (suppression du tiroir "viaduc - gare nord - viaduc") – avenue de Verdun (suppression du détour par La Garenne) – Blanchisseries.

- Ligne 2 (Le Parvis – Gare – Coublevie) : prolongation jusqu'au Centre Technique de Coublevie.

- Création de la ligne 4 : (Saint-Jean-de-Moirans en option) – Divercité - Denfert-Rochereau – Mairie – La Garenne (cadence de 30 min en pointe, 1h en heures creuses).

Des adaptations sont prévues pour 2019 avec l'ouverture du pôle hospitalier :

- Ligne 3 : modification de tracé aux abords de Rossignol-République, ainsi qu'au nord (La Garenne – Hôpital – Faton).

- Ligne 4 : au nord, desserte directe de l'hôpital.

## Le réseau interurbain

Sur la partie nord, peu dense, il s'agit d'élaborer des solutions partagées pour la voiture, en particulier transport des jeunes vers diverses activités, avec le concours des associations, clubs sportifs, parents d'élèves, et d'améliorer la lisibilité et la complémentarité des lignes existantes, ou de mettre en place une offre minimale depuis les centres-bourgs vers Voiron.

Sur la partie sud, en détail :

- Utilisation du TER pour la liaison Rives – Voiron – Moirans.

- Ligne A (Tullins – Moirans – Voiron) : dissociation des services scolaires et commerciaux, amélioration de l'amplitude (jusqu'à 19h30), priorité des bus aux carrefours.

- Ligne W (Le Fontanil – Voreppe – La Buisse – Voiron) : renforcement de la correspondance avec le tram E (sous réserve de modification de l'Express 2 à Voreppe), priorité des bus aux carrefours.

- Ligne E (Saint-Geoire-en-Valdaine – Voiron) et D (Miribel – Voiron) : complémentarité avec les lignes Transisère 7110 et 7010 respectivement.

## Le Transport à la Demande (TAD)

Transformation des TAD déclenchés quotidiennement, en service régulier sur l'aller du matin et le retour du soir, (par exemple, TAD F Montferrat-Voiron). Maintien des autres services sur réservation.

## Centr'Alp

Objectifs : faire de la gare de Moirans le point d'entrée principal (navette gare de Moirans - Centr'Alp cadencée à 15 min), y compris depuis Voiron, travailler avec le département les liaisons directes depuis Grenoble (Express 1 et 2), développer des solutions internes à la zone pour le "dernier kilomètre" (vélo et auto-stop organisé), et enfin, mettre en place un tarif combiné TER/Pays Voironnais.

Bernard Bouvier

**De nombreuses déclarations et annonces amènent beaucoup de confusions sur le devenir de la ligne. L'ADTC récapitule les données connues à ce jour.**

### Les déclarations de RFF de 2013

Au comité de lignes de Clelles, en novembre 2013, les représentants de RFF déclaraient qu'il faudrait investir 11 M€ entre Grenoble et Clelles pour donner une pérennité de 30 ans à cette section de ligne, et que l'exploitation du tronçon au Sud de Clelles serait arrêtée à l'horizon 2023 s'il n'y avait pas d'investissements estimés à 12 M€ pour la partie sur le territoire de la Région Auvergne - Rhône-Alpes. Ces annonces avaient suscité de fortes réactions qui s'étaient manifestées par de fortes affluences aux comités de lignes suivants avec la participation d'élus.

### Le Contrat de Plan État Région 2015-2020 de la Région Rhône-Alpes

Le 11 mai 2015, le CPER était signé et prévoyait 76 M€ de crédits pour la régénération de 5 petites lignes en Rhône-Alpes, dont Grenoble - Gap sans indiquer, de répartition entre ces lignes.

### L'évolution de l'attitude de SNCF réseau vis-à-vis des petites lignes

SNCF Réseau a décidé que l'utilisation de son budget annuel de renouvellement serait limitée aux seules lignes importantes, et que pour les autres lignes, en particulier les petites lignes, l'État et les Régions seraient appelés à les prendre en charge (ainsi que les clients pour les lignes fret).

En pratique, sur ces petites lignes, la SNCF n'effectue donc désormais qu'une maintenance courante : surveillance, désherbage, travaux minimums. Faute de renouvellement des constituants, l'infra-

structure se dégrade alors vite, ce qui impose la mise en place de ralentissements, suivis de la fermeture de la ligne, la sécurité des circulations n'étant plus assurée.

Par contre, en cas de renouvellement, la SNCF préconise un renouvellement complet par une voie moderne pour réduire au minimum l'entretien courant, la voie étant toute neuve. Bien sûr, cette solution gonfle les budgets de renouvellement au lieu de les étaler dans le temps.

### Les propositions d'orientation pour le plan de sauvetage des petites lignes

Le diagnostic établi par SNCF Réseau en mars 2016 chiffrait les besoins de travaux à 38,6 M€ pour la période 2015-2020 et à 8,4 M€ pour 2021-2025 (répartis à peu près également entre la voie et les ouvrages d'art ou plateforme) Sans travaux, il concluait à une dégradation progressive jusqu'à la fermeture en 2025.

Mais un document de travail, diffusé dans la presse cet automne, proposait un plan de sauvetage de l'ensemble des petites lignes des anciennes Régions Auvergne et Rhône-Alpes de 254 M€, mais ce document indiquait la ligne fermeture de la ligne Grenoble - Gap en 2018 (en clair, faute d'affecter un financement pour cette ligne, elle fermerait tout de suite).

En novembre, le président de la Région annonçait que 264 millions d'euros seraient déboursés dans les quatre prochaines années pour remettre sur les rails les « petites lignes TER » sans donner plus de détails sur les lignes qui risquaient de fermer.

### Le protocole relatif à la révision du CPER signée le 25 novembre 2016 et les déclarations du président de la Région

Cette révision prévoit une faible augmentation des crédits pour la

renovation des petites lignes : + 25 M€ apportés par la Région, + 10 M€ par l'État, tandis que les montants sont de 150 M€ (Région) et 15 M€ (État) pour les travaux routiers. Avec les crédits de la première version du CPER (76 M€ pour Rhône-Alpes, 63 M€ pour Auvergne), on est loin des 264 M€ annoncés. Ce qu'il faut comprendre de tous ces chiffres, c'est qu'il est nécessaire que d'autres collectivités interviennent (et dans les limites et possibilités de la Loi NOTRE).

Lors de la séance plénière du 17 novembre 2016, le président de la Région a été très clair concernant la ligne Grenoble - Gap : estimant les travaux à 70 M€ (incluant sans doute les travaux situés sur le territoire de la Région PACA), il attend une mobilisation de la Région PACA (qui jusqu'à présent affecte seulement 15 M€ à l'étoile de Veynes), et aussi et surtout des participations du Département, de la Métropole, de la ville de Grenoble, pour des montants pour chaque partenaire de l'ordre de 10 M€ (la Métropole a annoncé une participation à hauteur de 4 M€).

### En conclusion

L'avenir de cette ligne est bien incertain. L'attitude de la Région PACA sera déterminante pour son maintien en totalité. À ce jour, cette Région n'a pas fait part de ses intentions. Sur la partie Rhône-Alpine, les montants demandés aux différentes collectivités apparaissent très élevés. Auront-elles la volonté politique et les possibilités budgétaires d'apporter des financements pour cette ligne ? SNCF réseau ne peut-il proposer des scénarios moins tranchés permettant d'étaler les travaux dans le temps ? Les prochains mois seront décisifs et la mobilisation des usagers plus qu'indispensable.

François Lemaire

## 3<sup>ème</sup> voie en gare de Brignoud... C'est (re) parti ?

Récemment, lors d'une campagne d'information organisé par SNCF Réseau sur les dangers de la traversée piétonne, en gare de Brignoud, des informations ont été annoncées sur les aménagements prévus en gare de Brignoud. Tout d'abord une passerelle piétonne sera installée au printemps, supprimant le passage planchéié. Et des études vont être (re)lancées pour supprimer le passage à niveau proche de la gare.

Malgré ces bonnes nouvelles, il n'y a aucune information sur la création d'une 3<sup>ème</sup> voie en gare de Brignoud afin de prolonger des TER périurbains de Gières jusqu'à Brignoud avec la desserte de Lancey. Initialement prévu dans le cadre du projet Sillon Alpin Sud, ce projet, financé, a été, à plusieurs reprises, reporté.

Alexis Grabit

## Retour du TGV Paris – Milan via Grenoble

Cet été, un TGV Paris – Milan avait déjà été dévié via Grenoble en raison de travaux entre Saint-André-le-Gaz et Chambéry. En cette année 2017, cette même déviation sera mise en place dès le mois d'avril. Pour rappel, le départ de Grenoble vers Milan se fera tous les jours à 12h52 (12h57 le samedi) pour une arrivée à Turin à 16h15, et à Milan à 17h50. Dans l'autre sens, une correspondance sera toujours nécessaire à Chambéry.

Alexis Grabit

Lors du Congrès de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) donc l'ADTC est membre, des visites étaient organisées sur la thématique Transports.

J'ai pour ma part participé à un déplacement en train en Allemagne au départ de Strasbourg qui s'est terminé par la visite du chantier d'extension de la ligne D de tram de Strasbourg à Kehl en Allemagne.

## Trains entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg

La visite débute à bord d'un train périurbain transfrontalier entre Strasbourg, Kehl et Offenbourg.

Cette ligne fonctionne de 6h22 à 0h05 (au départ de Strasbourg) et de 6h32 à 23h25 (au départ d'Offenbourg). Les services sont cadencés à l'heure, avec renfort à la demi-heure le matin et le soir.

La ligne est exploitée par la SNCF pour 1/3 des courses et pour 2/3 par un concurrent SWEG de la DB (Deutsche Bahn) qui a obtenu l'exploitation déléguée côté Allemand.

Après une correspondance de 7 minutes (!) en gare d'Offenbourg, nous empruntons un train régional en direction de Constance et malgré l'heure (15h), le train est plein.

Après être descendu à Hausach, ville de 6000 habitants en Forêt Noire, nous reprenons le train pour Offenbourg.

A Offenbourg (60 000 habitants), nous avons visité la gare équipée de nombreux stationnements pour les vélos (sécurisés et non-sécurisés). La gare est desservie à la fois par des trains périurbains, régionaux, Intercités et des ICE (TGV Allemand) avec un cadencement à l'heure au minimum.



Pour le billet, nous avons eu un forfait pour 2 personnes (plus 2 enfants de moins de 12 ans ou moins de 15 ans en Allemagne) à 14 € valable pour se déplacer une journée entière à la fois sur le train dans la Métropole de Strasbourg et dans la région de l'Ortenau en Allemagne mais aussi sur le réseau de transport public de Strasbourg et la majorité des réseaux de transport public dans la région d'Ortenau.



## Prolongement en Allemagne du tram de Strasbourg

Le réseau de tramway de Strasbourg Métropole est l'un des premiers de France avec 6 lignes et une ligne de bus BHNS.

Kehl, ville de 35 000 habitants est séparée de Strasbourg par le Rhin mais fait partie de l'aire urbaine de la métropole strasbourgeoise et le réseau de transport en commun de Strasbourg la dessert.

Pour améliorer la liaison entre les 2 rives du Rhin, le prolongement de la ligne D du tram de Strasbourg est en cours et la mise en service jusqu'à la gare de Kehl devrait être réalisée en avril 2017 avant un second prolongement jusqu'à l'Hôtel de ville de Kehl fin 2017.

La principale réalisation pour ce prolongement est un pont sur le Rhin qui sera partagé entre le tram et les modes actifs (piétons, cyclistes).

Le financement du projet coté Allemagne a été assuré à 80 % par l'Etat allemand et à 20 % par le Lander. En France, aujourd'hui, les projets de tramway en province sont subventionnés à moins de 10 % par l'Etat. Il faut cependant noter qu'en Allemagne, le versement transport prélevé en France sur les entreprises et versé directement aux AOM (Autorités Organisatrices de Mobilité) n'existe pas.

Ce prolongement est réalisé en même temps que l'urbanisation de la rive du Rhin à Strasbourg autrefois dévolu à des activités portuaires.

Emmanuel Colin de Verdière

**SNCF Réseau et SNCF Mobilité ont convié les associations à une présentation de l'actualité des TER. Voici les principaux sujets abordés.**

### Les travaux

L'amélioration de la signalisation à Saint-André-le-Gaz en venant de Lyon est déjà effective depuis novembre 2016. Les travaux de suppression du passage à niveau de Saint-Pierre-de-Chandieu ont commencé avec la mise en place d'un pont-rail. De nombreux travaux auront encore lieu les prochaines années.

De janvier à avril 2017, plusieurs remplacements d'aiguillages vont réduire le nombre de quais disponibles en gare de Lyon-Perrache, entraînant la réduction du nombre de trains omnibus Saint-André-le-Gaz – Lyon-Perrache. Des aiguillages à Saint-Priest et autour de la gare de Grenoble seront remplacés aussi durant deux week-ends de septembre, entraînant un arrêt total des circulations Lyon – Grenoble durant 32 h avec substitution par cars.

L'année 2018 sera marquée par plusieurs renouvellements complets de voies.

Le principal chantier sera le renouvellement de la voie entre Valence et Moirans (la voie ancienne, pas la nouvelle mise en place pour de doublement entre Saint-Marcellin et Moirans !), heureusement effectué, de nuit de mai à juillet. Quelques décalages d'horaires ou suppressions seront possibles en raison des ralentissements sur la zone de travaux.

Entre Juillet et Août, la ligne Saint-André-le-Gaz – Chambéry fera l'objet d'un renouvellement avec coupure totale de la ligne et substitution par car ; la SNCF profitera de l'allègement du trafic pour traiter une zone ente Lyon et Heyrieux. En septembre une petite zone sera traitée de nuit entre Saint-André-le-Gaz et Moirans imposant quelques ralentissements.

L'année 2019 verra le début de travaux importants à Lyon-Part-Dieu, avec la création d'une douzième voie (Voie L) pour une mise en service en 2022, la création de nouveaux accès aux quais côté sud (accès Pampidou) dont les travaux concerneront 2 quais par an durant 3 ans et des travaux de régénération dans le tunnel de Caluire.

Ces travaux visant à améliorer le fonctionnement de la gare de Lyon-Part-Dieu vont générer pendant plusieurs années de nombreuses contraintes d'exploitation. En 2019, la voie K sera condamnée, ainsi que la voie J pendant 8 mois. Des suppressions de trains seront nécessaires mais les arbitrages n'ont pas encore été réalisés. La Région a demandé que ces suppressions soient équitablement réparties entre les TGV et les TER.

### Le nouveau service annuel 2017

Dans ADTC Infos n°149, nous avons déjà annoncé la suppression des arrêts prolongés des trains périurbains en gare de Grenoble et la création de services Saint-André-le-Gaz – Rives – Grenoble – Chambéry et Saint-Marcellin – Gières. L'amélioration des temps de parcours renforcera l'attractivité du TER comme alternative à la voiture. D'ailleurs, même si le trafic TER en général stagne ou régresse pour diverses raisons, le trafic périurbain pendulaire augmente autour de Grenoble et Lyon, preuve d'une forte demande autour des grandes agglomérations.

Ces évolutions très positives se font hélas à km.trains quasi constants et si Réaumont récupère des arrêts, l'amélioration de la desserte d'Echirolles est limitée (5 arrêts en plus), des trous dans les dessertes subsistent le matin : presque 3h30 sans train périurbain dans les deux sens entre Grenoble et Chambéry, alors que les contraintes techniques de maintenance qui avaient motivé la

suppression de trains en décembre 2014 ont cessé, 3h sans train périurbain entre Grenoble et St Marcellin et même 5h le samedi (!). Une meilleure répartition des trains offrirait un meilleur service pour le même coût. On peut toujours aussi déplorer le manque de trains en soirée.

### La régularité de la ligne Grenoble – Lyon

La SNCF prévoit plusieurs mesures pour améliorer la régularité de cette ligne. La généralisation du matériel à 2 étages (TER 2N) améliorera la capacité, les performances d'accélération et freinage, et un accès facilité depuis les quais permettant ainsi de réduire les temps d'arrêts dans les gares. D'autres mesures plus discrètes amélioreront l'exploitation : rames et conducteurs de réserve à la pointe du soir à Grenoble, suppression aux heures de pointe des manœuvres d'adjonction ou retrait de rames, réduction des dégarages de rames générateurs d'aléas dans le trafic, affectation pendant toute la pointe des mêmes conducteur et contrôleur à la même rame pour éviter qu'un incident sur une autre ligne vienne perturber la ligne Grenoble – Lyon (attente du conducteur par exemple) et permettre une meilleure gestion des incidents (cette mesure est appelée à être étendue toute la journée).

On ne peut qu'approuver ces mesures qui manifestent une volonté de la SNCF de traiter vraiment les problèmes de régularité de cette ligne (et représentent un coût non négligeable) sans attendre les travaux d'infrastructures nécessaires mais reportés à des délais lointains faute de financement ou par manque de moyens de SNCF réseau pour effectuer les études ou les travaux. Les prochains mois montreront si ces mesures suffisent à améliorer la piètre régularité de cette ligne.

François Lemaire

## Calendrier des commissions

**Assemblée Générale**  
8 mars 2017

**Transports en Commun (18h30)**  
16 janvier 2017  
6 février 2017

**Vélos et Piétons (18h30)**  
23 janvier 2017  
13 février 2017

### ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne » 16 €  
Adhésion « couple » 22 €  
Adhésion « étudiant » 3 €  
Adhésion « petits revenus » 3 €

### ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro 3,75 euros  
Abonnement annuel sans adhésion 15 euros

Abonnement + Adhésion : faire le total

#### L'ADTC sur internet

[www.adtc-grenoble.org](http://www.adtc-grenoble.org)  
[www.facebook.com/adtc.grenoble](https://www.facebook.com/adtc.grenoble)  
twitter : @ADTCgrenoble

Pour vous abonner à notre lettre électronique mensuelle, ou pour toute information :  
[contact@adtc-grenoble.org](mailto:contact@adtc-grenoble.org)

#### L'ADTC est membre de :

**FNAUT**, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports  
=> [www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr)

**FUB**, Fédération des Usagers de la Bicyclette  
=> [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

**Rue de l'Avenir**,  
=> [www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)

**FRAPNa-Isère**, Fédération Rhône-Alpes de protection de la Nature  
=> [www.frapna.org](http://www.frapna.org)

**MNEI**, Maison de la Nature et de l'Environnement  
=> [www.mnei.fr](http://www.mnei.fr)

**Droits du piéton**,  
=> [www.pietons.org](http://www.pietons.org)

**AEDTF**, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.  
=> [www.aedtf.org](http://www.aedtf.org)

**AF3V**, Véloroutes et Voies Vertes de France  
=> [www.af3v.org](http://www.af3v.org)

Bulletin trimestriel publié par :

**Association pour le Développement des Transports en Commun, voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise**

MNEI, 5 place Bir Hakeim  
38000 GRENOBLE  
Tél. 04 76 63 80 55  
Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)

Directeur de la publication :  
Alexis Grabit

N° de CPPAP : 0913 G 82982  
Tiré à 800 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame  
80, rue Vaucanson  
38330 MONTBONNOT

Photos de couverture :  
(Alexis Grabit)

# Revue de Presse

## L'ONU appelle à consacrer au moins 20% des budgets de transports au vélo et à la marche

Le nouveau rapport établi par le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) explique pourquoi 20% des budgets de transports au minimum devraient être consacrés aux modes actifs dans l'avenir.

« *Le manque d'investissement dans l'infrastructure sécurisée pour les piétons et cyclistes contribue à la mort de millions de personnes et néglige une immense opportunité pour contribuer à la lutte contre le changement climatique* », pointe le rapport dès son introduction pour ensuite proposer des analyses régionales expliquant pourquoi les habitudes de déplacement doivent changer. L'évaluation de 20 pays à revenus faibles et intermédiaires en Afrique, Asie et Amérique du Sud a révélé une différence remarquable par rapport aux pays à hauts revenus. Près de deux fois plus de personnes meurent dans les accidents de la route dans ces régions pauvres. On estime que 1,3 million de personnes meurent chaque année dans le monde à cause des accidents routiers, dont près de la moitié sont des usagers vulnérables de la route.

« *Il y aurait un scandale international si le monde laisserait, en toute connaissance de cause, mourir toute la population de l'Australie, du Ghana ou du Népal en 15 ans,* » indique Erick Solheim, responsable du PNUE, dans son avant-propos. « *Pourtant nous acceptons calmement que plus de personnes que cela meurent dans les accidents routiers. Pire encore, nous l'acceptons en sachant qu'il y a des alternatives. C'est pourquoi ce rapport met en évidence les risques et certaines solutions extrêmement simples. Partout dans le monde les gens dépendent de la marche et du vélo pour se déplacer. Beaucoup d'autres commencent et finissent leurs déplacements à pied. Cette mobilité humaine active peu coûteuse présente d'immenses avantages sociétaux, économiques et environnementaux pour les espaces urbains et ruraux.* »

Près d'un quart des émissions mondiales de dioxyde de carbone sont liées au transport motorisé, les Nations unies ne voient donc pas d'un bon œil le maintien du statu quo et de l'approche « business as usual » des politiques et des investissements.

Le secteur des transports motorisés est responsable d'un quart des émissions mondiales de dioxyde de carbone (CO2) et enregistre la plus forte progression d'émissions de gaz à effet de serre – s'il maintient le rythme actuel, il sera responsable d'un tiers des émissions de CO2 en 2050. Le rapport fait ressortir que ces ramifications iront au-delà des changements climatiques et auront des effets sur la politique de santé.

La mauvaise qualité de l'air, en partie due aux émissions des véhicules, entraîne la « mort prématurée » d'environ 7 millions de personnes chaque année et augmente les problèmes de santé comme les bronchites, l'asthme, les maladies de cœur et les dommages neurologiques.

En appelant les pays à mettre fin à la dépendance automobile, le PNUE propose 4 éléments clés aux décideurs politiques :

- Déterminez une politique locale et nationale en faveur des transports non-motorisés et si elle existe déjà, agissez immédiatement pour la mettre en œuvre.
- Augmentez les dépenses affectées aux projets d'infrastructure pour les piétons et les cyclistes et consacrez-y au moins 20% de vos budgets de transports.
- Menez des enquêtes auprès des utilisateurs des transports non-motorisés pour connaître leurs habitudes – mettez particulièrement l'accent sur les usagers vulnérables, tels que les femmes, enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite.
- Promouvez activement les transports non-motorisés – la politique ne se résume pas à la volonté politique. Il faut mettre le vélo et la marche à pied au même niveau avec les voitures particulières.

[departements-regions-cyclables.org](http://departements-regions-cyclables.org), le 21/10/2016