



- ChronoVélo
- (page 5)



Les propositions de l'ADTC pour le PDU

- Tram A à Pont-de-Claix, l'ADTC est «favorable»
- (page 17)



(pages 9 à 15)

- TER Grenoble Gap, une optimisation de la desserte est possible
- (page 18)



Pour la route on élargit, pour le rail on « fléchit »

L'actualité est riche en ce moment dans l'agglomération grenobloise : PDU, A480, Rondeau, étoile ferroviaire grenobloise : faisons le point sur ces projets.

Un PDU qui risque de manquer d'ambition

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) doit fixer les grandes lignes et les priorités des projets concernant les déplacements. À ce jour, les projets manquent d'ambition pour les infrastructures de transports en commun. En effet, le PDU ne prévoit aucune extension du réseau de tramway mais seulement un maillage de l'existant (en créant de nouvelles lignes sur les voies existantes par échange de terminus). Notre métropole voisine, Lyon, n'envisage pas ce genre de « pause ». Pour continuer à offrir un haut niveau de service à tous ses habitants, elle prévoit de prolonger des lignes de métro et créer de nouvelles lignes de tramway. À Grenoble, on préfère conforter les zones centrales déjà bien desservies en négligeant les autres.



A480, un projet qui ne respecte pas le protocole

Ce projet contient des formulations suffisamment ambiguës, voire contradictoires, laissant craindre de voir s'évaporer toutes les bonnes intentions qui ont fait consensus lors du protocole d'accord. Extraits choisis :

1 - « Le projet s'attachera à ne pas favoriser l'augmentation des flux d'échanges et de transit dans la section urbaine de l'A480 en conservant les portes actuelles à 2x2 voies ». En fait, le projet prévoit un élargissement à 2x3 voies dès l'échangeur « ZA St Egrève », avec un élargissement du pont sur l'Isère, ce qui favoriserait l'augmentation du trafic.

2 - « Le projet s'attachera à adapter les profils de voies pour respecter l'emprise du domaine autoroutier préexistant ». En fait, le projet prévoit un élargissement de l'emprise autoroutière.

3 - « Le projet s'attachera à aménager l'A480 à 2x3 voies entre les portes définies [...] en facilitant les entrecroisements par voie dédiée »

En fait, le projet prévoit un élargissement complet à 2x3 voies et pas uniquement par des voies d'entrecroisements.

On note également que la limitation de vitesse à 70 km/h n'est pas incluse dans le projet et remise à une hypothétique décision réglementaire, et que la possibilité d'une voie de covoiturage est absente du projet.

Le TER sacrifié

Il ne viendrait à l'idée de personne de sabrer une route au détriment d'une autre, au prétexte que l'une draine plus de trafic que l'autre. Et pourtant c'est ce qui se passe pour le rail !

Pour le Conseil départemental de l'Isère, la priorité va aux lignes TER à fort trafic. Et même si l'expression « fermeture de ligne » n'est pas employée, les éléments de langage semblent vouloir préparer les esprits à un futur abandon de la ligne Grenoble-Gap. Dans le même temps, arguant de leurs compétences sur les routes, les Conseils départementaux de l'Isère et des Hautes Alpes envisagent d'améliorer les axes routiers (RD 1075 et RN 85).

En 2016, le Département parlait d'un objectif de réduire le temps de trajet en train à 0h30 entre Grenoble et Lyon (St Exupéry en fait) et à 2h30 entre Grenoble et Paris.

Le « vœu » du Conseil départemental de l'Isère voté le 30 juin appelle un trajet Grenoble - Lyon en 45 minutes, à grand coup de shunts et de quadruplement des voies, dans un délai irréaliste. Tant qu'on y est, pourquoi ne pas vanter Grenoble - Lyon en 10 minutes grâce à l'hyperloop ?

Comment vont s'articuler ces phasages de travaux ? Entre les projets de piétonisation des centres-villes, les projets autoroutiers et les hypothétiques prolongements de lignes de tramway, on peut craindre une augmentation et non une évaporation du trafic automobile.

Nathalie Teppe ■

P 02	Editorial
P 03	Zoom sur les usagers « quotidiens » du vélo
P 04	« Faites du vélo » 2017
P 05	ChronoVélo
P 06	Ils l'ont fait !
P 07	Brèves Vélos
P 08	Challenge « Au travail, à l'école, j'y vais autrement »
P 09-15	Contribution ADTC sur le Plan de Déplacements Urbains de la Métropole
P 16	Du nouveau sur le Grand Sud et des évolutions sur le réseau TAG
P 17	Contribution à l'enquête publique préalable à la DUP du projet d'extension de la ligne A de tram à Pont de Claix-Flottibulle
P 18	TER Grenoble - Gap, une optimisation de la desserte est possible
P 19	Brèves Transports
P 20	L'actualité en images

Bulletin trimestriel publié par :

ADTC, se déplacer autrement

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

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne »	17 €
Adhésion « couple »	23 €
Adhésion « étudiant »	3 €
Adhésion « petits revenus »	3 €

ADTC INFOS

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

Zoom sur les usagers « quotidiens » du vélo

Depuis janvier 2017, une grande enquête a été mise en œuvre auprès des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, avec l'objectif de mieux les connaître, eux et leurs déplacements. Il est entendu par usagers « quotidiens » du vélo l'ensemble des usagers utilisant le vélo pour des déplacements n'ayant pas un but de loisir, c'est-à-dire des déplacements « domicile-travail », « travail-travail », achats et visites et sorties ».

La part du vélo progresse à Grenoble ! Comme nous l'avons mis en avant, dans le précédent ADTC – Infos (N°151), 15,2% des habitants de Grenoble utilisent le vélo pour se rendre au travail, d'après l'INSEE. Selon l'Observatoire des déplacements de Grenoble-Alpes Métropole, entre 2009 et 2015, la part des déplacements en vélo a augmenté de 32%. De plus, cette hausse est due en grande partie à une pratique « quotidienne ». C'est pour cela que cet étude porte sur cette population en particulier. Ainsi, un questionnaire a été établi, dans le but notamment d'appréhender le profil de ces nouveaux usagers.

Cette enquête s'est organisée autour de la ville-centre de la métropole, que représente Grenoble. En effet, selon des données métropolitaines et des observations internes à l'ADTC – Se déplacer autrement, l'usage du vélo sur ce territoire se concentre autour de Grenoble.

Le recueil des questionnaires s'est effectué durant le mois

de mars, selon un sondage auprès d'usagers traversant ces lieux, par un groupe de bénévoles et de salariés de l'association. De là, les résultats – qui seront publiés ultérieurement – ne pourront donc pas être généralisables à l'ensemble des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, mais uniquement aux personnes ayant répondu au questionnaire.

Cinq lieux ont été choisis pour sonder ces usagers, en raison de la forte fréquentation d'usagers du vélo dans ces secteurs et de leur position comme portes d'entrée à Grenoble et/ou son centre-ville.

Ainsi, 200 usagers « quotidiens » du vélo ont été questionné dans la métropole grenobloise, dont :

77 femmes et 123 hommes,

185 personnes possèdent un permis de conduire et 12 personnes sans permis de conduire,

36 personnes utilisent le vélo selon la saison et 164 personnes l'utilisent toute l'année,

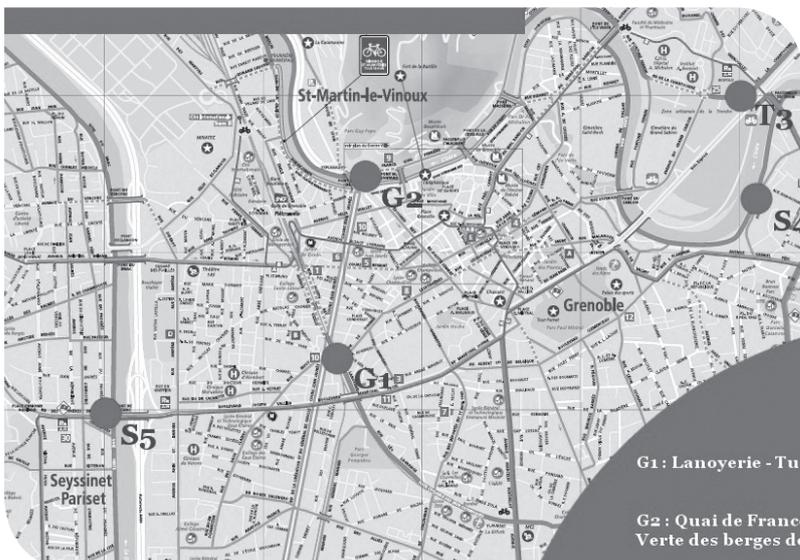
193 personnes possèdent un vélo sans assistance électrique et 7 personnes circulent avec un vélo à assistance électrique.

Prolongement :

Ce même questionnaire a été diffusé en ligne, en avril, recueillant 1474 réponses.

Les données issues de ces deux enquêtes sont en cours de traitement et les premiers résultats seront diffusés fin juillet sur le site internet <http://www.adtc-grenoble.org/>.

Marius Pugeat ■



Agenda

Calendrier des Commissions (18h30)

Transports en commun

11 septembre, 9 octobre et 13 novembre

Vélos-Piétons

18 septembre, 16 octobre et 20 novembre

« Faites du vélo 2017 »

Lors de la Fête du vélo 2017, l'ADTC – Se déplacer autrement a participé activement, tout au long du programme (18 mai – 11 juin).

Pour commencer, le traditionnel Concours des écoles et collèges à vélo a roulé pour sa 14^{ème} édition, le jeudi 18 mai. Cet événement annuel propose aux écoliers et collégiens de la métropole et du Grésivaudan de relever le défi d'aller à l'école ou au collège à vélo, lors de cette journée. Résultats sur adtc-grenoble.org



Triporteur de parole



S'Cool Bus



Fête des Tuiles

Les écoles et le collège gagnants comptant le plus fort pourcentage d'élèves cyclistes, sont récompensés début juillet au cours d'un événement organisé dans l'établissement afin que tous les élèves participent.

Du NOUVEAU pour les récompenses : une fresque sur le thème du vélo ornera un mur de l'établissement ou du préau : l'artiste, Nessé, la réalisera en collaboration avec les élèves à la rentrée de septembre.

Les enseignants ont accueilli la nouvelle avec enthousiasme. Quant aux élèves, on imagine bien que ce projet d'art plastique grandeur nature saura les séduire !

Des photos, c'est promis, dans un prochain bulletin...

Dans le cadre du festival **Vélopolis**, le samedi 20 mai, l'ADTC – Se déplacer autrement a proposé de mettre en œuvre trois activités auprès des festivaliers – usagers et futurs usagers du vélo dans la métropole grenobloise et ailleurs :

- Se déplacer autrement : Un stand pour promouvoir les actions de l'ADTC – Se déplacer autrement, avec comme objet les moyens de déplacement alternatifs à l'autosolisme, dont le vélo bien sûr !

- **Le triporteur de parole** : Toute la journée pour petits et grands, l'ADTC – Se déplacer autrement a placé pour les festivaliers un « mur » d'expression : « Quelle image avez-vous du vélo ? En une minute, comme en une heure, venez exprimer votre vision du vélo ! Ecrivez, papotez, dessinez, échangez, sur ce qu'est pour vous le vélo. »

soutenu localement l'association S'CoolBus, pour l'organisation des balades-découvertes en rosalias (vélobus collectifs), du mardi 6 au vendredi 9 juin. Ainsi, nous avons communiqué auprès des écoles de l'agglomération pour leur proposer les services de cette association le temps d'une matinée : accompagnement de certains élèves de leur domicile jusqu'à l'école en S'CoolBus et essais dans la cour de l'école pour les autres.

Balade Rosalie « Familles et nature », le mercredi 7 juin : L'ADTC – Se déplacer autrement a diffusé l'information de cette prestation proposée par l'association S'CoolBus, en partenariat avec Métrovélo et l'association « Jeunes et Nature ». Toute une épopée, encadrée par notre éducateur mobilité vélo ! Se promener en famille, en S'CoolBus ou en Métrovélo cargo, sur un parcours depuis le campus le long des berges de l'Isère, avec arrêt au parc de l'Île d'Amour, le temps d'une halte découverte de la nature et d'activités de musique verte... pour la joie des petits et des grands !

Le lendemain jeudi 8 juin, le **Challenge mobilité régional** a permis de valoriser les alternatives à la voiture sans passager(s) pour les trajets domicile-travail, dont la pratique du vélo ! Lire notre article page 8.

La Fête des tuiles s'est déroulée le samedi 10 juin, veille de la clôture de la période « Faites du vélo », et l'ADTC – Se déplacer autrement a tenu un stand sous les couleurs de sa vélo-école pour communiquer sur les cours pour adultes débutants et ceux de remise en selle.

D'autre part, en partenariat avec Métrovélo, il était proposé aux amateurs, de tester la nouvelle flotte de Métrovélos cargos sur un petit parcours de maniabilité.

En complément de ces actions jalonnées dans le temps, une autre activité a été proposée aux classes élémentaires, sur volontariat : passer le **Permis Vélo**. L'ADTC – Se déplacer autrement a diffusé l'information de cette prestation aux écoles qui étaient ensuite contactées par Naturavélo pour la concrétisation du projet.

Une seule conclusion : vive le « vélo déplacement » au sein de toutes les autres cultures du vélo !

Geneviève Peffen et Marius Peugeot ■

- Récit-cliste : Un espace de recueil de témoignages des usagers « quotidiens » du vélo dans la métropole grenobloise, pour les connaître et comprendre leurs usages.

S'Cool Bus : l'ADTC – Se déplacer autrement a

Chronovélo

Le verdict est tombé début juin. Dorénavant, il faudra parler de « ChronoVélo » pour parler des axes structurants rapides.

Certes ce vocable est plus adapté que le maladroit « autoroute à vélos » qui a tant fait réagir lors des premières communications sur ce sujet, mais il garde une connotation de rapidité qui correspond mal à l'usage du vélo.

Identité visuelle du réseau

En parallèle avec le réseau bus et ses lignes Chrono, la couleur jaune a été reprise pour marquer les bandes de rives des aménagements. Si ce marquage est utile pour jalonner les parcours, on peut déplorer, sur la partie entre le cours Jean Jaurès et la rue Lanoyerie, qu'il ait été placé un peu trop loin des bords, ce qui, par effet visuel, tend à rétrécir la partie utile de la piste. Les prochains tronçons devront être marqués plus près des bords.

L'axe médian est marqué avec une alternance de ronds jaunes et de tiretés bleus.

Les intersections ont elles aussi fait l'objet d'une attention particulière. De l'expérimentation de marquage réalisée cet hiver ne reste que quelques traits de couleur pour attirer l'attention des automobilistes.

L'autre élément intéressant est le marquage du numéro de l'axe et de l'indication de la direction, renseignements très utiles pour un cycliste de passage.

Aires de services

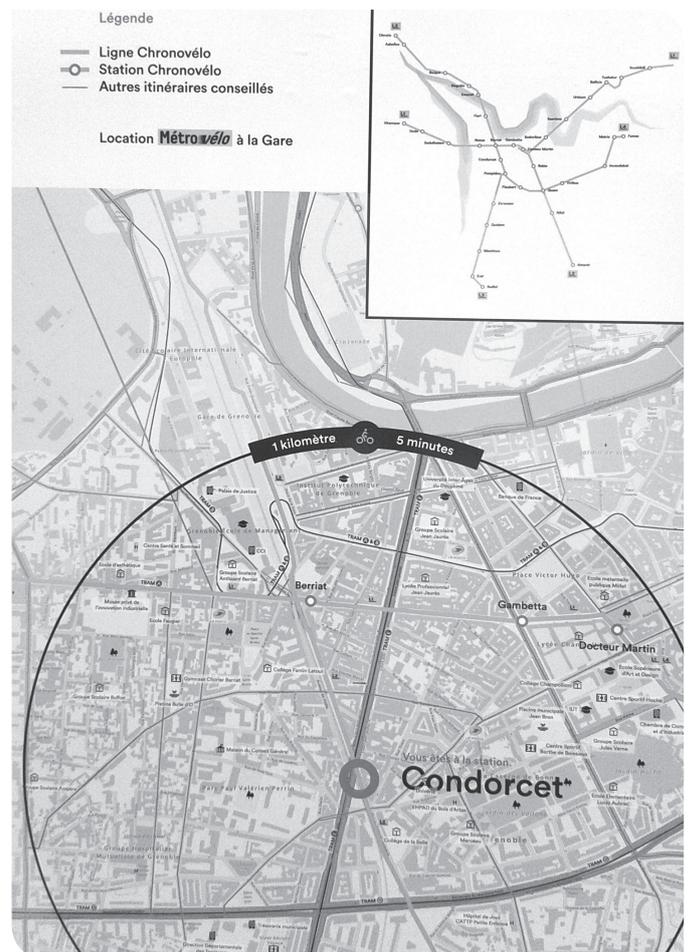
Tout au long de ces itinéraires, des stations services seront déployées. Mobilier métallique rustique, composé d'une pompe, d'un banc et d'un totem mentionnant la position de la station sur le réseau et du plan du quartier, avec indication des distances et temps de parcours.

Réseau Chronovélo

Le futur réseau Chronovélo a été dévoilé lors de cette inauguration. A l'horizon 2020, ce sont 40 kilomètres de pistes qui seront en service sur les 4 axes composant le réseau.

Les 4 axes ChronoVélo prévus à l'horizon 2020 :

- Fontaine / Grenoble Centre / La Tronche / Meylan,
- Saint-Egrève / Grenoble Centre / Saint-Martin-d'Hères / Campus,
- Grenoble / Capuche / Echirolles / Pont de Claix / Jarrige / Vizille,
- Grenoble Centre / Eybens.



Ce réseau est intéressant car il va permettre des liaisons sécurisées, rapides, entre les différents pôles de vie ou de travail de la Métropole.

Souhaitons qu'une majorité de métropolitains saisisse cette nouvelle opportunité pour se déplacer à vélo en grand nombre.

Par contre, il ne faudrait pas que la collectivité ne se concentre que sur ce réseau et délaisse le réseau secondaire.

Philippe Zanolla ■



Ils l'ont fait

Eybens

Par arrêté du président de la Métropole du 31 janvier 2017, 3 nouvelles zones de rencontre ont été créées à Eybens, d'une part sur les rues du Trièves, Mont Aiguille et de l'Oisans, d'autre part sur les rues Cézanne, Renoir, Bel Air (en partie), et enfin rue J.J. Mounier.

Grenoble :

- Rue Très Cloîtres, le marquage au sol du double-sens cyclable par pictos vélos a été renforcé par des chevrons verts qui sont peu visibles.
- Rue H. Tarze : dans le cadre de la ZAC Presqu'île, la Sem Innovia a aménagé le prolongement de la rue H. Tarze jusqu'à l'Isère pour la desserte des nouveaux bâtiments de Schneider. A cette occasion une piste bidirectionnelle a été aménagée le long des voies SNCF, permettant la jonction avec la voie verte rive gauche de l'Isère et l'accès à la passerelle le long du pont ferroviaire vers St Martin le Vinoux.
- Cours Berriat : il a été mis en double sens cyclable, du Bd Gambetta jusqu'au cours J. Jaurès, dans l'attente de la réalisation d'une piste bidirectionnelle, branche Ouest du réseau ChronoVélo, vers Fontaine. Même provisoire, cet aménagement présente un grand intérêt pour les cyclistes et apaise la circulation.
- République, Grenette, Montorge : avec la mise en œuvre du projet Cœur de ville-Cœur de Métropole-Grenoble, les rues de la République (partie), Montorge (partie), et la place Grenette sont désormais intégrées dans la zone piétonne. Les rues St François et Bressieux restent en zone de rencontre.
- Piste des JO : la piste Est-ouest, dite des Jeux Olympiques, a fait l'objet d'un certain nombre d'améliorations pour en faire l'un des itinéraires du réseau ChronoVélo de l'agglomération. A cette occasion, le revêtement dégradé a été refait sur un certain nombre de tronçons, et au niveau de la MC2, les 3 points noirs du revêtement, des carrés en stabilisé, sur lesquels un grand nombre de cyclistes de l'agglomération a des souvenirs cuisants, ont été résolus. Soit l'itinéraire a été dévié, soit il a été refait en enrobé. Depuis le 1er signalement reçu à l'ADTC le 5 octobre 2004, nous n'avons eu de cesse, en fonction des transferts successifs de compétences au fil des années, de réclamer l'adaptation de ce revêtement au passage répété des cyclistes dans ce double virage. C'est enfin fait, Champagne.



- Quais Cl Bernard / de la Graille : à partir de la place H. Dubedout, en direction de la rue Durand-Savoyat, les cyclistes sont invités à circuler sur la chaussée par des pictos vélos. Du même coup leur place est ainsi légitimée sur la chaussée. Une préfiguration pour la suite avec des bandes cyclables ?

La Tronche :

- Quai Ferrini : la piste bidirectionnelle a été prolongée le long de l'Isère jusqu'au pont des Sablons.
- Carronnerie - Ile d'Amour : un nouvel arrêt sur la ligne C1 a été créé à l'Est du carrefour de l'Europe en direction de Meylan. L'arrêt de la ligne C1 en direction de Grenoble a été déplacé vers l'Est et mis en accessibilité. L'arrêt des lignes 41 et 42 direction Meylan et Corenc a été rendu compatible. La traversée du carrefour de l'Europe se fait maintenant uniquement par l'Est du carrefour.

St Martin le Vinoux :

Depuis plusieurs mois, la Sem Innovia aménage la Zac d'Oxford, entre la voie ferrée et la RN481, au pied du pont du même nom. Déjà accessible par la ligne E de tram (station Horloge), cette Zac, qui voit pousser des bâtiments destinés au pôle hydraulique d'EDF, est traversée par une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle raccordée aux voies vertes de l'Isère, à la place de la Résistance sur la Presqu'île, et à l'itinéraire cyclable de l'avenue Général De Gaulle, le long de la ligne E, par le pont Bergonzoli (qui va être refait).

Christian Cotte ■

Services et numéros utiles dans la Métropole

Pour l'entretien du mobilier urbain (barrières, potelets), de la voirie (revêtement de chaussée, nids de poule, trottoirs, bordures cassées, marquages), de la signalisation verticale (feux défaillants, panneaux cassés ou disparus), le contact est :

L'accueil de la mairie de chaque Commune (à Grenoble, à l'une des 6 antennes de secteur, ou au Fil de la Ville : n° 0 800 12 13 14, fildelaville@grenoble.fr), ou directement à : Grenoble-Alpes Métropole, n° vert : 0 800 805 807, mail : accueil.espace-public-voirie@lametro.fr

Pour la propreté urbaine (balayage des voiries et trottoirs, effacement des tags), le déneigement, les espaces verts, l'éclairage public, le contact est :

L'accueil de la mairie de chaque Commune (à Grenoble, à l'une des 6 antennes de secteur, ou au Fil de la Ville n° 0 800 12 13 14, fildelaville@grenoble.fr)

Pour les déplacements, les 3 agences de Mobilité à Grenoble (Alsace-Lorraine, Grand Place, ou Station Mobile) Métromobilité 04 76 20 38 38 ou metromobilite.fr

La Voie Verte de la Romanche, vous connaissez ?

Située sur deux intercommunalités (la Métropole de Grenoble et la Communauté de Communes de l'Oisans, cette voie verte devrait à terme relier Grenoble à Bourg d'Oisans.

D'une part, la Communauté de Communes de l'Oisans avait décidé en 2015 d'investir 6,4 M€(avec le Conseil départemental, EDF, l'Europe, l'Etat et la Région) pour aménager 53 kilomètres de voies vertes de Livet-et-Gavet jusqu'à Venosc. Le projet doit s'étaler jusqu'en 2022.

D'autre part, la Métropole de Grenoble va engager un grand programme d'aménagement d'un réseau ChronoVélo qui doit notamment permettre de relier Grenoble à Vizille.

Dans la traversée de Vizille, et dans le cadre des travaux du Syndicat mixte des bassins hydrauliques de l'Isère (Symbhi), les berges de la Romanche ont été aménagées offrant un itinéraire sécurisé pour les cyclistes et piétons.

Alexis Grabit



Contre le vol, faites marquer votre vélo

Pour augmenter les chances de retrouver votre vélo en cas de vol, l'ADTC vous recommande fortement de le faire marquer par gravage. Développé par la FUB (Fédération nationale des associations d'Usagers de la Bicyclette), le Bicycode fait l'objet d'une convention avec le Ministère de l'Intérieur depuis 2015. C'est le seul dispositif reconnu par l'Etat pour la lutte contre le vol et le recel de vélo. Chaque année en France de nombreux vélos volés sont récupérés par la police et la gendarmerie. Seulement 3% d'entre-eux retrouvent leur propriétaire ! Pouvoir identifier le propriétaire d'un vélo volé grâce à une base de données nationale, c'est le service proposé par la FUB avec le marquage Bicycode.

Comment faire graver votre vélo ?

Ce service vous est proposé chez certains professionnels du vélo de l'agglomération, et dans l'atelier Métrovélo de la gare de Grenoble, aux horaires suivants :

- Du lundi au vendredi, de 9h à 18h30 sans rendez-vous
- Samedi, dimanche et jours fériés, de 14h à 17h (sur rendez-vous uniquement)

Modalités de marquage :

- Se munir d'une pièce d'identité et de la facture d'achat du vélo
 - Coût du marquage Bicycode chez Métrovélo : 5 € €
- Attention, le marquage n'est pas possible sur les cadres en carbone.

Christian Cotte

Randonnée militante sur la Véloroute Anney - Valence

Du 13 au 17 juillet 2017, Roue Libre, relais local en Savoie de l'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V), a organisé une randonnée touristique et militante d'Anney à Valence pour demander l'aménagement dans sa totalité de la Véloroute des Préalpes / Sillon Alpin ou V62 - V63 qui traverse 4 départements. Aujourd'hui la Véloroute est ouverte d'Anney à Grésy-sur-Isère (Savoie), de Saint-Nazaire-les-Eymes à Saint-Gervais (Isère), et de Saint-Nazaire-en-Royans à la ViaRhôna (Drôme).

L'objectif est de faire la promotion d'une véloroute en cours d'aménagement. Les cyclo-randonneurs ont pu également découvrir les territoires par des visites culturelles ou rencontres.

La randonnée est passé par l'Isère le 15 juillet :

- Rencontres de cyclistes à l'approche de Crolles vers midi
- Pique-nique près du Marais de Montfort
- Trajet de Crolles à Grenoble guidés par l'ADTC. Arrivée derrière l'hôtel de ville de Grenoble
- Visite de la ville

Et le 16 juillet :

- Le cortège s'est élancé le long de l'Isère, direction Saint-Nazaire-en-Royans.

Toutes les informations sur cette randonnée sont disponibles sur www.rouelibre.net

Bertrand Christian



7^{ème} édition du Challenge mobilité régional

Le challenge mobilité est organisé depuis 2011 par la Région Auvergne – Rhône-Alpes, avec le soutien financier de l'ADEME. En 2017 c'est donc la 7^{ème} édition.

Rappel des objectifs : Chaque jour, en Auvergne Rhône-Alpes, 3,5 millions d'actifs parcourent des millions de kilomètres pour aller travailler. 75 % de ce kilométrage est effectué en voiture individuelle, les 25% restants étant effectués en covoiturage, bus, train, vélo, marche à pied, ou tout cela combiné.

Le but du Challenge est de mobiliser, de sensibiliser et d'informer les entreprises et les salariés aux enjeux des déplacements pour inverser cette tendance.

Son objectif est aussi de promouvoir les transports en commun, l'autopartage, le covoiturage, les modes doux et le télétravail sur l'ensemble du territoire régional.

Et tout ceci dans la convivialité.

L'édition 2017 du Challenge Mobilité a été particulièrement remarquable car 500 établissements de plus se sont inscrits par rapport à l'édition précédente.

Près de 50 établissements de plus de 1.000 salariés ont participé.

Mais les grandes métropoles ne sont pas les seules à avoir participé. Partout en Auvergne-Rhône-Alpes, jusque dans les territoires les plus isolés, les établissements se sont mobilisés. En territoire rural, la hausse a été très forte par rapport à 2016 (plus de 80%) car ce sont 770 établissements qui ont joué le jeu et montré que se déplacer autrement est possible.

Le succès de ce challenge, porté par la Région et ses partenaires, est très important par rapport aux nombreux autres qui se sont développés dans d'autres régions de France. C'est aussi grâce à la répartition du travail entre les relais locaux sur chacun des territoires régionaux.

Le prestataire de communication de la Région est l'Agence Mon UniVert et son rôle est également déterminant dans la réussite de cet événement. Sans oublier le prestataire informatique Go-on-web, qui supervise la plateforme internet du Challenge !

Les résultats, petit comparatif régional et local

Résultats régionaux 2017 Auvergne – Rhône-Alpes	Résultats territoire grenoblois 2017 Grenoble-Alpes Métropole, Voironnais et Grésivaudan
<ul style="list-style-type: none"> - 50 000 participants (stabilité par rapport à 2016) - 1 700 établissements inscrits (+40% par rapport à 2016) - 680 000 km (17 fois le tour du monde) à l'aide d'un mode de transport alternatif à la voiture utilisée en solo - l'équivalent de 38 tonnes d'équivalent CO2 économisées 	<ul style="list-style-type: none"> - 18.000 participants : (35 % d'alternatifs sur les présents) - 250 établissements participants (11 de plus qu'en 2016) - 218.800 km parcourus alternatifs à la voiture utilisée en solo - l'équivalent de 12 tonnes d'équivalent CO2 économisées
Répartition des modes pour les 680 000 km effectués :	Répartition des modes pour les 218 800 km effectués :
<ul style="list-style-type: none"> 27 % Transport en commun 27 % Vélo 19 % Covoiturage 10 % Marche 8 % Plusieurs modes 7 % Train 1 % Télétravail 1 % Autre mode (skateboard, trottinette, rollers, cheval, kayak...) 	<ul style="list-style-type: none"> 26 % Transports en Commun (bus, car, tram) 24 % Covoiturage 17 % Train 16 % Vélo 13 % Plusieurs modes 3 % Télétravail 1 % Marche 1 % Autre mode sur tout leur trajet (roller, skate, trottinette, skis à roulettes, cheval...)

Les lauréats du territoire grenoblois :

L'ADTC – Se déplacer autrement et ses partenaires ont récompensé les lauréats le 27 juin 2017 à 17h dans les locaux de Grenoble-Alpes Métropole, en présence de Yann Mongaburu, vice-président de Grenoble-Alpes Métropole aux Déplacements, Président du SMTC, et de Nathalie Teppe, présidente de l'ADTC – Se déplacer autrement.

Voici le palmarès grenoblois dans les différentes catégories d'établissement :

5-49 salariés	H3C énergies Meylan ; Médiane Système Grenoble ; Naturavélo Charavines
50-249 salariés	Département de l'Isère Direction éducation, jeunesse et sports ; Galeries Lafayette Grenoble ; Eolas groupe Business & Decision
250-999 salariés	Polytec Grenoble ; Campus CNRS Alpes Grenoble ; Atos Echirolles
1.000 salariés et plus	Polytec Grenoble ; Campus CNRS Alpes Grenoble ; Atos Echirolles
Coups de cœur	Première participation au Challenge : Becton Dickinson, Pont de Claix Villes moyennes : Cap Gemini Sogeti, Montbonnot-Saint-Martin

Longue vie à cet événement qui reflète beaucoup de dynamisme de la part des participants... pour des déplacements efficaces et pour le bien-être de tous. Rendez-vous en 2018 !

Les propositions de l'ADTC pour le PDU

Le SMTC est en train d'élaborer le plan de déplacement urbain (PDU) à l'horizon 2030 pour la métropole grenobloise. Le PDU est un document de planification qui traite de l'organisation des déplacements à court et moyen terme et à ce titre, il ne concerne pas uniquement les transports en commun mais bien l'ensemble des modes de déplacements tels que le vélo, la marche à pied, la voiture, la moto ou encore le train. Le SMTC a souhaité que l'élaboration de ce PDU soit l'objet d'une concertation. Le présent document représente la contribution de l'ADTC à ce PDU.

L'ADTC a construit ses propositions suivant 2 axes :

- Les modes actifs que sont le vélo et la marche à pied.
- Les transports publics

Complétées par une série d'actions sur les changements de comportements.

Voici en détail ces propositions :

1 - Le développement des modes actifs (piétons, vélos)

1.1 - Une ambition à renforcer

Depuis 60 ans, au fil des aménagements, la voiture a pris la majorité de l'espace non bâti pour circuler et stationner. Ce développement inconsidéré de l'usage de l'automobile est aujourd'hui source d'embouteillages, de pollution, et d'envahissement de l'espace public. Un des objectifs de ce PDU sera de passer d'une ville utilitaire et pensée pour la circulation des automobiles à une ville façonnée pour tous.

En raison de l'urgence environnementale et sanitaire associée aux contraintes financières actuelles, les modes actifs sont plus que jamais des solutions à privilégier. Encore à ce jour, il est

regrettable que ces modes, qui nécessitent des investissements moindres et peu de frais de fonctionnement, soient encore trop peu pris en compte dans notre métropole.

Ce nouveau PDU doit impérativement faire de la marche et du vélo des solutions de première classe dans les années qui viennent, ce qui requiert une amélioration significative, des itinéraires sécurisés et confortables, en quantité et surtout en qualité.

La démarche engagée de réduction des vitesses des véhicules motorisés, parce qu'elle est un gage avéré de réduction de l'accidentologie, doit être amplifiée, en intégrant les communes non présentes à ce jour, en l'étendant à de nouveaux axes, et en assurant son respect, par des aménagements spécifiques comme par des dispositifs de verbalisation.

Un meilleur partage de l'espace public est nécessaire, il est inconcevable de voir encore en 2017 des projets de rénovation réservant plus de 85% de l'espace à l'automobile. Une simple "amélioration" n'est pas suffisante. Ce PDU doit imposer un maximum de 50% de l'espace public dédié à l'automobile sur chaque opération. Cet espace doit être repris en priorité sur le stationnement des véhicules.



La marche doit être rendue pratique et sûre pour aller à l'école. Nous souhaitons voir inscrit dans ce PDU un plan complet pour sécuriser les accès à pied aux écoles et pour décourager les déposes en véhicule motorisés : l'enjeu n'est pas de rajouter un peu de signalétique mais bien de fermer définitivement ou ponctuellement des rues autour des écoles à desserte motorisée.

Certains itinéraires désagréables pour les piétons sont parfois inévitables. Ce PDU doit s'engager à un traitement pour les sécuriser tout en renforçant le caractère prioritaire des piétons sans rajouter des détours inacceptables, par exemple pour le giratoire Didcot, l'échangeur de la Carronnerie, le pont du Vercors, celui d'Eybens sur la rocade sud, etc.

De nombreux passages à niveau sont franchis à pied dans l'agglomération, y compris en zone urbaine dense (Echirolles, St-Egrève, ...). Faute de pouvoir les supprimer à court terme, et parce que les passerelles au-dessus des voies ne peuvent être que complémentaires, le PDU doit prévoir des engagements de rénovation des traversées piétonnes, à niveau, distinctes de la chaussée et avec une signalisation renforcée.

1.3 - Le vélo partout, le vélo pour tous

Les objectifs internationaux et nationaux imposent une réduction majeure du nombre de véhicules motorisés, et le vélo est un outil puissant pour y parvenir. Des efforts notables ont été faits, mais un investissement conséquent dans la qualité et la sécurité des itinéraires est nécessaire pour attirer des usagers actuels de l'automobile et tripler la part modale du vélo. Les opérations de communications ne seront pas suffisantes.

Les mesures mises en avant dans le cadre de cette contribution au PDU ne sont qu'un appui à une politique vélo plus complète décrite en détail dans notre livre blanc (<http://www.adtc-grenoble.org/IMG/pdf/livre-blanc-velo-adtc-avril2015.pdf>).

- Alliés naturels des transports en commun, les modes actifs doivent être mieux intégrés pour se rabattre vers ceux-ci : Des stationnements cycles doivent être placés près de chaque point d'arrêt et des itinéraires piétons et vélos confortables doivent permettre de rejoindre en toute sécurité les lignes majeures de l'agglomération.
- Pour permettre la grande desserte métropolitaine comme pour sécuriser les nouveaux cyclistes, le développement

complet du Réseau Express Vélo est nécessaire sur tout le territoire métropolitain. Ce PDU doit s'engager dès les premières années sur la réalisation - en continuité - des branches Nord-Sud (St Egrève - Vizille - Séchilienne et Grenoble - Eybens), Est-Ouest (Fontaine - Meylan) et sur des itinéraires de rocade.

- Afin d'accueillir l'augmentation déjà engagée des flux cyclistes, il convient dès à présent de prévoir un travail de réaménagement de la totalité des axes desservant les deux premiers pôles de déplacements à vélo de l'agglomération : le campus universitaire et la presqu'île scientifique (dont le secteur Europole).
- Même en dehors des itinéraires labellisés Réseau Vélo Express, ce PDU doit programmer l'aménagement de certains tronçons routiers majeurs non ou mal aménagés, en particulier l'avenue Gabriel Péri à St Martin d'Hères, l'avenue de Romans et Valence à Sassenage et l'avenue de la combe à Gières.
- En zone urbaine dense, le développement du réseau cyclable secondaire doit être achevé au terme de ce PDU : toute rue accueillant un trafic motorisé à 50km/h doit être pourvue d'un aménagement cyclable en 2030.
- Les cyclistes pâtissent trop des aménagements ratés. Des engagements précis du PDU sur les modalités de concertation sont souhaitables ainsi que des engagements chiffrés sur un programme de travaux pour corriger les erreurs et rétablir les continuités.
- Le développement des consignes sécurisées est à poursuivre près des lieux d'échanges multimodaux. Mais en priorité, c'est le rythme de pose de nouveaux arceaux, par la visibilité qu'ils apportent, qui doit être maintenu en particulier hors de Grenoble et dans le sud de l'agglomération.
- Pour améliorer la visibilité du vélo comme mode de déplacement dans toute l'agglomération, ce PDU doit prévoir - à moins que ce ne soit réalisé auparavant - une rénovation en profondeur du jalonnement des itinéraires sur la métropole incluant les temps de trajet, le type de revêtement, la sécurité de l'itinéraire et l'éventuel dénivelé positif.
- Les dispositifs d'apprentissage du vélo pour les enfants comme pour les adultes sont à développer.
- Enfin, il paraît indispensable de travailler sur l'image du cycliste avec une campagne de communication pertinente et appropriée.



2.4 - Une extension du réseau de tramways

Le réseau de tramway assure les 2/3 des voyages en transports urbains dans la Métropole grenobloise. Avec le réseau Chrono, il constitue l'armature du réseau de transports en commun, contrairement aux autres lignes, Proximo notamment, qui n'ont pas une attractivité suffisante (vitesse commerciale, fréquence ou amplitude horaire insuffisante ou/et absence de cadencement).

Mais hélas, le SMTC ne semble pas avoir de projet d'extension du réseau tramway, en dehors du prolongement de la ligne A à Flottibulle, dont l'enquête publique a lieu depuis le 19 juin. L'absence de projet à court ou moyen terme est telle que si l'Etat lançait un appel à projets (procédure qui permet aux collectivités d'obtenir des subventions d'Etat), le SMTC n'aurait aucun dossier à proposer !

L'ADTC pense non seulement aux coûts de réalisation de lignes de tramway, mais aussi aux coûts d'exploitation. Grâce à sa capacité très élevée (200 voyageurs pour un TFS de 30 m, 300 pour un Citadis de 45 m), le tramway peut transporter autant de monde avec une fréquence moindre qu'un bus. Sur les lignes fortes de bus dont la fréquentation nécessite d'engager au moins un bus toutes les 5 minutes, le tramway permet ainsi des économies de fonctionnement. L'ADTC a bien conscience que le contexte financier actuel limite les projets d'infrastructures. C'est pourquoi parmi les nombreux projets qui seraient intéressants, l'ADTC n'en retient que deux prioritaires : le prolongement de la ligne E vers Le Pont de Claix Papeteries, et une nouvelle ligne F vers Meylan - Montbonnot.

Les deux projets de tramway à réaliser

Ligne E : Prolongement vers Le Pont de Claix Papeteries (6 km)

Le prolongement de la ligne E vers le Sud, jusqu'à Pont de Claix Papeteries fait partie sans aucun doute des priorités à engager dès maintenant. Les études déjà réalisées (résumées dans le numéro 146 de ADTC Infos) montrent bien son intérêt.

Le terminus actuel de la ligne E à Louise Michel nécessite une correspondance avec la ligne C2 (Grenoble Louise Michel - Echirolles - Le Pont de Claix - Claix Pont Rouge). Cette rupture de charge est coûteuse pour la SEMITAG, avec des bus articulés sur un petit parcours, et dissuasive pour les usagers. La ligne C2 est d'ailleurs une des rares lignes à connaître une baisse de fréquentation.

De plus, l'axe Libération - Jean Jaurès - Cours St André permet une insertion facile avec déjà une bonne densité de logements. L'incertitude qui se pose sur le franchissement du Rondeau sera levée dès 2022 avec les travaux routiers de remaniement de l'échangeur qui viennent d'être décidés.

Une nouvelle ligne F : Grenoble - Meylan - Montbonnot (10 km)

Entre Meylan et Crolles, le nombre d'habitants le long de la RD 1090 est le même que le long de la ligne C à Grenoble sur une longueur double. La zone d'activités d'Inovalée, sur Meylan et Montbonnot, a dépassé les 12 000 emplois. Ces chiffres montrent le potentiel d'usagers pour une ligne de tram vers le Grésivaudan. La ligne C1 Grenoble - Meylan créée en 2012 ne cesse d'ailleurs de monter en charge au point de refuser parfois des usagers le matin en direction de Meylan.

Au vu des populations et emplois existants à desservir, la réalisation d'une ligne Grenoble - Meylan - Montbonnot Pré de l'Eau s'impose. A terme, cette ligne pourrait être prolongée vers Crolles et Brignoud.

À Grenoble, cette nouvelle ligne F pourrait partir de la gare, rejoindre le cours Jean Jaurès puis emprunter les Grands Boulevards à partir de Vallier-Libération. Ce parcours permettrait de doubler la fréquence sur les tronçons les plus chargés de la ligne C (entre Grenoble-Hôtel de Ville et Vallier-Libération) et de la ligne E (entre Vallier-Libération et Alsace-Lorraine) en offrant de nouvelles possibilités de destinations.

2.5 - Des liaisons TER desservant la Métropole

La configuration de la région grenobloise, où l'urbanisation se concentre principalement le long de trois vallées, est particulièrement favorable à la mise en place de dessertes TER qui pourraient être renforcées pour devenir une véritable RER. En offrant une véritable alternative à de nombreux déplacements en véhicules particuliers, une desserte fréquente entre Rives et Brignoud fait partie des solutions pour limiter les engorgements des autoroutes d'accès comme l'A48 et l'A41.

L'ADTC a identifié ainsi quelques mesures prioritaires :

- Réalisation d'une voie de retournement à Brignoud en site central, pour étendre la desserte périurbaine actuellement limitée à Gières. Cette voie était prévue et financée dans le cadre de la modernisation du sillon alpin sud.



correspondances, la tarification doit être unifiée pour éviter la multiplication des titres de transport lorsqu'un déplacement traverse plusieurs territoires, l'information et la promotion doivent permettre une compréhension facile de l'offre, les Parkings Relais (P+R), ou les consignes vélos, doivent être pensés et financés pour offrir un service sur l'ensemble des territoires.

En attendant une intégration plus poussée, une planification à long terme s'avère indispensable pour coordonner les actions des différentes AOM.

6 - En guise de conclusion

Pour conclure, nous avons voulu faire un parallèle avec ce qui a été accompli depuis 2004 (cf. encadré).

On est surpris par l'ensemble des évolutions depuis ces 13 dernières années lorsque l'on constate par exemple le doublement du réseau tramway, mais il reste beaucoup de choses à faire comme le montre cette contribution pour rendre la ville plus agréable à vivre et pour réduire la part modale de la voiture et diminuer la pollution.

Reste la question du financement qui est à examiner au

vu des recettes et de la dette du SMTC. La capacité de désendettement du SMTC est de 6,5 années, si on retire la dette prise en charge sur 10 ans par l'accord entre le Département et la Métro d'octobre 2015, ce qui pour des investissements lourds sur plusieurs années, laisse des possibilités non négligeables.

Mais il faudra solliciter d'autres collectivités, Département ou Région, ou trouver des accords pour créer une autorité organisatrice avec une assiette plus large et plus conforme à la réalité des territoires. D'autres pistes sont à étudier comme le péage urbain qui nécessite encore une évolution des esprits pour être accepté et la prise de conscience au niveau national de la nécessité d'offrir aux transports publics des financements stables (à commencer par le retour à une TVA à 5,5%)

Mais c'est surtout la volonté politique et l'engagement des décideurs qui seront déterminants pour faire avancer l'ensemble de ces projets.

C'est ce que l'ADTC attend de ce PDU.

Un regard vers le passé pour éclairer l'avenir

Le PDU va fixer le cadre des déplacements jusqu'en 2030 c'est-à-dire pour les 13 prochaines années. Alors regardons quelle était la situation il y a 13 ans et examinons le chemin accompli depuis 2004.

En 2004, la ligne B de tramway était prolongée vers Gières, les lignes C et D étaient en construction. Elles ont été mises en service en 2006 et 2007. La ligne B a été prolongée sur la presqu'île en 2014. La ligne E, dont le tracé n'était pas encore figé, a été mise en service en 2014 et 2015. De 2006 à 2015, plus de 25 km seront ainsi été mis en service, ce qui représente plus de la moitié du réseau actuel ! Dans le même temps, le parc de 53 tramways TFS a été complété par 50 tramways longs type Citadis.

Côté TER, il y a eu de gros changements. Dès 2004, la gare d'Echirrolles était inaugurée offrant de nouvelles dessertes pour l'agglomération. La plus grande opération a été la modernisation du sillon alpin comportant plusieurs aménagements : voie centrale de Gières pour le trafic périurbain (2007), saut de mouton de Moirans pour autoriser l'augmentation des fréquences (2009),

doublement de la voie entre St Marcellin et Moirans pour développer le trafic dans cette partie du Grésivaudan (2011) et électrification complète de la ligne supprimant les tractions diesel (2014). En 2007, le cadencement des TER de l'ensemble des lignes desservant Grenoble a permis un développement de l'offre, la fréquentation a alors fortement progressé. En 2017, le pôle d'échanges multimodal rénové de la gare de Grenoble a été inauguré.

Le réseau Transisère a connu aussi un important développement avec les lignes Express et la mise en service en 2007 d'une voie réservée aux cars sur l'A48, prolongée en 2014.

Les lignes de bus ont connu plusieurs évolutions pour s'adapter aux nouvelles lignes de tramways et une importante restructuration a été menée en 2014 avec la création de 6 lignes Chrono.

Les aménagements pour les piétons et cyclistes ont progressé également. L'opération Cœur de Ville - Cœur d'Agglomération a vu notamment la requalification de la rive droite de l'Isère à Grenoble entre 2011 et 2013. En 2016, 45 des 49 communes de la Métropole ont généralisé la limitation de vitesse à 30 km/h pour favoriser en les sécurisant

les déplacements à pied et à vélo. Le service de location de vélo Métrovélo s'est fortement développé passant de quelques centaines de vélos en location en 2004 à 7000 vélos en 2017. Deux passerelles pour les piétons et cyclistes ont été réalisées (passerelle des Ruies à Eybens en 2007, passerelle du Rondeau en 2010).

Entre 2004 et 2017, le paysage des déplacements a ainsi profondément changé : doublement du réseau tramway, complété par les réseaux bus et Transisère, développement des services TER, aménagements pour les piétons et vélos. Le résultat a été une diminution de la part modale des déplacements en voiture qui est passé en dessous de 50 % dans l'Enquête Ménage Déplacements de 2010.

Quelle sera la situation en 2030 au terme du nouveau PDU ?

On peut espérer que l'amélioration sera aussi ambitieuse que celle qu'on a connue depuis 2004 et qu'elle ne se limitera pas au passage à 2x3 voies de l'A480 et au remaniement de l'échangeur du Rondeau ! Le présent dossier qui présente les propositions de l'ADTC montre qu'il reste beaucoup à faire.



Du nouveau sur le Grand Sud et des évolutions sur le réseau TAG

Retour sur les comités de déplacements SMTC de mars/avril. Globalement, la fréquentation du réseau a augmenté de 2,4% entre 2015 et 2016 pour atteindre 87,7 millions de voyages. L'offre de transport a diminué de 1,2% grâce à la mise en service de la ligne E (et la suppression de la ligne E bus).

Quelques chiffres

Le réseau tramway perd 2% de fréquentation (228 000 voyages en 2016). La baisse est plus marquée sur la ligne A, avec - 5%, qui reste la première ligne de tramway avec 81 603 voyages pour un jour moyen de semaine.

Les lignes Chrono continuent leur progression (+4% avec 63 058 voyages). Un point noir, la ligne C2, d'une part, avec la correspondance imposée à Louise Michel avec la ligne E, et d'autre part, avec sa réorganisation qui lui fait perdre 5% d'usagers.

Les lignes Proximo baissent légèrement (-2% avec 57 274 voyages). La ligne Proximo 12 reste la ligne de bus la plus fréquentée du réseau avec 14 579 voyages (suivi par la Chrono C5 avec 14 029 voyages).

Le bilan des aménagements et des adaptations réalisés et les projets.

Secteur Nord-Ouest

- Chrono C6 : Modification du terminus à Presqu'île. Perte d'usagers et gain de 3 points sur la ponctualité à 83,47%.
- De nombreux arrêts ont été rendus accessibles à Fontaine et un Chaucidou (plus d'infos sur le principe dans ADTC-Infos 151) a été créé Bd Joliot Curie,
- Le parking relais au terminus de la ligne E au Fontanil a été doublé passant à 200 places.

Projets :

- Chrono C1 : Modification d'arrêts dans le quartier Jean Macé avec la création d'un axe vélos rue Henri Tarze,
- Chrono C5 : Création de voies bus rue Ampère à Grenoble,
- Proximo 22 : Expérimentation d'un an d'un dévoiement (vers Saint-Egrève) par la ZA d'Oxford et de St Martin le Vinoux et mise en accessibilité d'arrêts,
- Aménagement d'un terminus à Sassenage, Les Engenières,
- Proximo 12 : En direction d'Eybens Maisons Neuves, déplacement de l'arrêt Vallier Docteur Calmette au sud du boulevard J. Vallier, création d'un arrêt devant l'entrée de la clinique mutualiste,
- Proximo 20 : Etude pour prolonger des courses de Sassenage, Château aux Engenières,
- Etudes d'aménagement pour l'amélioration d des lignes 19 et 20 sur la RD1532 à Sassenage et Fontaine.

Secteur Nord-Est

- Chrono C1 : Déplacement de l'arrêt Carronnerie (vers Grenoble) et création d'un arrêt (direction Meylan),
- Modification du fonctionnement du carrefour Neyrpic-Belledonne (la ligne 15 n'emprunte plus la plateforme tramway à hauteur de la station tramway) et création de voies bus (vers Grenoble),
- Nouveau P+R à Domène les Arnauds.

Projets :

- Chrono C1 : Etude globale sur la ligne dans Inovalée et du prolongement jusqu'à Montbonnot Pré de l'Eau,
- Proximo 13 : Etude pour la création d'un site propre chemin Fortuné Ferrini et d'un arrêt Institut des Neurosciences à La Tronche,
- Proximo 15 : Mise en place de la priorité aux feux.

Secteur Sud

- Chrono C2 : Modification des points d'arrêt, aménagements de traversées et de cheminements piétons (qui préfigurent un éventuel prolongement de la ligne E à Pont-de-Claix). Gain de temps de parcours, mais seulement 85% de report sur les arrêts proches,
- Chrono C3 : Reprise de l'itinéraire jusqu'au Centre du Graphisme à Echirolles avec aménagement d'un terminus,
- Flexo 65, 67 : Mise en accessibilité d'arrêts à Brié et Angonnes.

Projets :

- Flexo 65, 67 : Etude pour l'amélioration des temps de parcours sur la RD5.

Secteur Grand Sud

- Installation d'un éclairage au pôle d'échanges de Vizille, Chantefeuille
- Nombreux aménagements d'arrêts,
- Flexo 64 : Des services prolongés aux heures de pointe pour desservir la ZI des Iles,
- Transisère a mis en place une nouvelle offre avec des services express sur les lignes 3000 et 4110 (cette dernière ligne ne passe plus par la gare de Saint-Georges-de-Commiers).

Projets :

- Proximo 17 : Mise en place de la priorité aux feux,
- Nombreux aménagements prévus : installation d'abris voyageurs, marquage, sécurisation et repositionnement de points d'arrêts, et reprise de cheminements piétons.

Schéma multimodal de mobilité Grand Sud

Les premiers changements seront mis en place le 4 septembre 2017 :

> La ligne Flexo 69 deviendra la ligne Proximo 23, avec un bus toutes les 20 minutes en heures de pointe. Premier départ de Vizille à 6h20. Dernier départ du Campus à 19h50 et de la Gare de Gières à 19h59,

> Les lignes Flexo 65 et 67 effectueront le même parcours entre Tavernolles et Grand'Place (Flexo 65 terminus à Grand'place), offrant 50 courses par jour, avec une expérimentation du transport de vélos par rack à vélo sur la 67 et en soute sur la 65),

> Création d'une ligne Flexo 70 entre Champ-sur-Drac, Vizille et Monchaboud,

> Création d'une ligne Flexo 71, en TAD, entre Champagnier et Jarrie-Gare (un simple prolongement de la ligne Flexo 66 était plus simple).

Plus d'infos sur le site www.tag.fr.

Contribution à l'enquête publique préalable à la DUP du projet d'extension de la ligne A de tram à Pont de Claix-Flottibulle

Le SMTC soumet au public un projet d'extension de la ligne A de tram jusqu'à Pont de Claix –Flottibulle.

Outre le prolongement de la ligne A jusqu'à Pont de Claix, le projet comprend la création d'un pôle d'échanges multimodal au nouveau terminus de la ligne avec des équipements de mobilité, parking relais, terminus de bus côté Cours St André, une réservation pour une gare ferroviaire SNCF, des stationnements vélos, l'aménagement de pistes cyclables bilatérales intégrées dans le schéma des itinéraires d'agglomération, et une passerelle piétonne pour franchir la voie ferrée.

C'est un projet qui répondra bien aux besoins du sud de l'agglomération en matière de transports collectifs, en réalisant un maillage direct avec le réseau existant de bus, et en permettant le report modal sur le transport collectif le mieux adapté selon l'origine et la destination des usagers. Dans le même temps, il accompagnera et structurera le développement du projet urbain des quartiers nord de Pont de Claix. Du terminus actuel Denis Papin à Echirolles jusqu'au passage à niveau du cours St André à Pont de Claix, la configuration retenue sur l'avenue Charles de Gaulle comportera sur 950 m. une infrastructure tram côté Sud en site propre engazonné, avec 2 stations, des trottoirs bilatéraux, une noue paysagère bordée par une ligne de gabions, une voirie à double sens, des pistes cyclables bilatérales séparées, un espace vert avec alignement d'arbres côté Nord, et un pôle d'échanges multimodal.

L'ADTC soutient la réalisation de ce projet qui prendra tout son sens dans la Métropole lors du prolongement de la ligne E de tram vers Pont de Claix et du transfert de la gare ferroviaire de Pont de Claix-ville à Flottibulle.

Un terminus de bus est prévu dans le projet au niveau de la halte ferroviaire cours St André. L'ADTC propose que le terminus de la ligne 16 soit placé à Flottibulle afin de compléter le maillage du réseau bus.

Cependant, à la lecture des documents disponibles, plusieurs points sur la section Ouest du projet sont contestables :

- Passerelle piétonne

Il est indiqué explicitement que les contraintes liées à une possible électrification et/ou doublement de la voie ferrée SNCF ne sont pas intégrées. Le gabarit et le tirant d'air de la passerelle piétonne semblent interdire la pose des caténaires pour l'électrification. Le plan de rail est à la cote NGF 236,50, la retombée de poutre de la passerelle devra être compatible avec le passage des caténaires.

Sans préjuger des délais d'éventuelle réalisation, on ne peut accepter un tel blocage. Il est absolument indispensable de réserver la possibilité d'électrification et de doublement de cette voie ferrée.

Rappel : Faute d'avoir réservé cette possibilité de doublement lors de la création de l'autoroute A49 Valence-Grenoble, 2 points de croisement avec l'A49 n'ont pas été doublés lors des travaux du sillon alpin sud :

- 1) Entre St Hilaire et St Marcellin, le pont ferroviaire construit sur l'A49 a été réalisé à une seule voie.
- 2) Entre Romans et St Hilaire, le pont réalisé pour l'A49 pour franchir l'Isère et la voie ferrée n'a pas prévu la largeur suffisante pour 2 voies. Cela gêne considérablement l'exploitation SNCF et le développement de services voyageurs.

- Piétons

Pour tenir compte de la nécessité de limiter au maximum la traversée de la voie ferrée par les piétons, en réservant le PN aux véhicules et cyclistes, il ne serait pas prévu d'aménagement de trottoir de part et d'autre de la voirie. Sur le trottoir nord, à l'arrière de la bande verte un dispositif de barrière urbaine serait implanté. De même pour le trottoir sud, à l'extrémité des quais du terminus tram. Les flux piétons seraient donc canalisés vers la passerelle piétonne aménagée au sud.

Si l'on peut comprendre les craintes de la SNCF vis-à-vis des flux piétons supplémentaires, la solution imposée au SMTC n'est sûrement pas la bonne car elle n'offre pas plus de garantie d'efficacité quant à la non utilisation de la chaussée elle-même par les piétons.

Il est toujours difficile de prévoir et d'organiser les comportements humains, il est souvent beaucoup plus risqué de vouloir les empêcher.

- Cyclistes

Les enjeux liés à la sécurité imposeraient sur cette section du passage à niveau de ne pas réaliser d'aménagements cyclables au risque qu'ils soient utilisés par les piétons pour cheminer le long de la voirie et traverser la voie ferrée avec les cyclistes. De ce fait, le profil de la chaussée serait modifié pour tenir compte des exigences de SNCF Réseau en termes de sécurité, avec 1 voie véhicules de 3,50 m. dans chaque sens, en mixité avec les cycles, avec une signalisation horizontale sous forme de pictos cycles, et limitée à 30 km/h.

Jusqu'au niveau du terminus de la ligne de tram, le projet est conforme aux dispositions de l'article L 228-2 du Code de l'environnement « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ... », mais avant et après le PN, il n'en est plus de même.

Les cyclistes devraient circuler avec les motorisés sur une chaussée à voie unique de 3,50 m. avant le PN, et sur une chaussée à 2 voies dans les mêmes conditions après le PN, sans piste ou bande cyclable, alors que les motorisés doivent respecter 1 m. pour les dépasser.

Sachant qu'un véhicule peut atteindre la largeur de 2,60 m (Art. R-312-10 du Code), ce n'est pas possible et ce n'est pas conforme dans un projet de réaménagement de voirie en 2017.

La signalisation au sol par pictos vélos indique un positionnement du cycliste sur la chaussée. Il ne constitue ni une voie réservée ni une piste cyclable.

Enfin la décision de réduction de la vitesse à 30 km/h, qui relève de l'autorité titulaire du pouvoir de police, ne dispense pas du respect des obligations du Code de l'environnement.

L'aménagement de ce secteur avant et après le passage à niveau doit donc être mis en conformité par prolongement sous la même forme des aménagements cyclables prévus sur l'avenue Charles De Gaulle jusqu'à l'intersection avec le cours St André.

- Partie Est de l'aménagement

Sur l'avenue Charles de Gaulle, l'enrobé coloré des pistes cyclables devrait être continué dans les différentes intersections pour y marquer la présence des cyclistes et améliorer leur sécurité.

La traversée cyclable de la plateforme du tramway au nord de l'intersection avec l'avenue de l'industrie doit être prévue dans les 2 sens pour éviter aux cyclistes d'avoir à traverser en 2 fois (sur le plan présenté, il n'est possible que dans le sens Est / Ouest).

L'ADTC est favorable à la déclaration d'utilité publique de ce projet d'extension de la ligne A, après mise en conformité du gabarit de la passerelle et des aménagements cyclables prévus, avant et après le PN 6.

TER Grenoble – Gap, une optimisation de la desserte est possible

La ligne Grenoble – Gap, c’est une ligne qui fait couler beaucoup d’encre sur son avenir. Des collectivités ont fait part récemment de leur désintérêt pour cette ligne. Faisant partie de l’étoile de Veynes, le réseau ferroviaire qui relie Briançon, Gap, Grenoble, Valence et Marseille, la ligne est, depuis de nombreuses années, menacée de fermeture et nécessite un important plan de rénovation qui semble ne plus être à l’ordre du jour. Malgré de nombreuses coupures pour travaux (la ligne a été coupée, du 29 mai au 30 juin, entre Grenoble et Veynes), la seule réponse donnée est le statu quo.

La ligne Grenoble – Gap est actuellement desservie par 8 A/R, dont 5 trains Grenoble – Gap, 1 train origine/destination Veynes-Dévoluy (avec correspondance pour Gap), et 2 trains Grenoble – Clelles-Mens (en semaine) pour des raisons techniques (cantonement téléphonique). Elle a deux vocations : une vocation quotidienne pour les déplacements vers la Métropole de Grenoble et une vocation touristique pour le Trièves, les Hautes-Alpes et même les Alpes-de-Haute-Provence.

Correspondances non attractives en gare de Grenoble

Il suffit de jeter un œil sur la fiche horaire actuelle pour se rendre compte que plusieurs correspondances entre les TER Gap – Grenoble et les TGV Grenoble – Paris sont dissuasives. Vers Paris, seuls 2 TER donnent des correspondances avec les TGV pour Paris en 32 minutes (contre 1h32 pour les autres correspondances). Depuis Paris, c’est le même constat, 2 TGV permettent la correspondance vers Gap en 26 minutes (1h26 dans les autres cas).

A de nombreuses reprises, l’ADTC a demandé à la Région et à la SNCF de modifier les horaires pour améliorer les correspondances et l’attractivité de la ligne.

L’ADTC fait une nouvelle proposition

Afin d’assurer sa vocation quotidienne, les services aux heures de pointe du matin seraient conservés. Les arrivées à Grenoble resteraient à 7h44, 8h44 et 9h44. A l’heure de pointe du soir, les trains partiraient de Grenoble de 17h10 à 20h10 (toutes les heures). Les trains à destination de Clelles-Mens partiraient à 17h10 et 19h10.

Pour sa vocation touristique, ce sont également des décalages d’une heure ou deux qui sont proposés pour permettre cinq correspondances avec les TGV dans chaque sens en 30 minutes environ.

Une étude globale sur l’étoile de Veynes

La proposition faite ci-dessus pour la ligne Grenoble – Gap n’est qu’un extrait d’une étude globale de la desserte de l’étoile de Veynes. En effet, si, d’une part, les correspondances étaient améliorées en gare de Grenoble, il faudrait, d’autre part, améliorer les correspondances à Veynes (pour poursuivre un voyage vers Sisteron, Aix-en-Provence ou Marseille) et à Gap (vers Briançon). Cette proposition pour l’étoile de Veynes sera envoyée aux régions Auvergne-Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte-d’Azur et à la SNCF.

Extrait de la proposition de l’ADTC

Alexis Grabit ■

Sens Gap vers Grenoble

Numéro	885652	885656	885660	885664	885668	885670	885678	885680
Sauf jours fériés	LàS	LàV*	Q	Q	Q	Q	LàV*	Q
GAP			07:36	10:36	14:36	16:36		19:36
VEYNES	05:55		07:55	10:55	14:55	16:55		19:55
CLELLES-MENS	06:45	07:45	08:45	11:45	15:45	17:45	18:45	20:45
GRENOBLE	07:44	08:44	09:44	12:44	16:44	18:44	19:44	21:44
Correspondances vers Paris	08H16		10H16	13h16	17H16	19H16		

Sens Grenoble vers Gap

Numéro	885601	885605	885607	885611	885613	885615	885617	885619
Sauf jours fériés	Q	Q	Q	Q	LàV	LàV D	S	LàV*
Correspondances depuis Paris		10H42	12H42	14H42		17H45	17H45	19H42
GRENOBLE	08:10	11:10	13:10	15:10	17:10	18:10	18:10	19:10
CLELLES-MENS	09:15	12:15	14:15	16:15	18:14	19:15	19:15	20:14
VEYNES DEVOLUY	10:06	13:06	15:06	17:06		20:05	20:06	22:06
GAP	10:24	13:24	15:24	17:24			20:24	22:24

Légende : Q = Quotidien, LàV = Lundi au Vendredi, LàS = Lundi à Samedi, S = Samedi, D = Dimanche

Nouveaux tarifs Transisère au 1er juillet 2017

Les tarifs Transisère augmenteront au 1er juillet 2017 de 1,7 % en moyenne, mais de 7,3 % pour un billet 2 zones sur carte OURA (4,10 € à 4,40 €) !

Une nouvelle fois, le Département nous annonce que l'usager ne prend en charge en moyenne que 16 % du coût mais oublie d'indiquer qu'il intègre dans son calcul du transport scolaire gratuit qui représente les 3/4 du coût Transisère.

Dans la réalité, une personne ayant un abonnement 2 zones pour se rendre de Grenoble à Montbonnot, ou un usager se rendant de Grenoble à Villard de Lans, avec un titre 1 trajet contribue à plus de 50 % du coût du trajet.

L'ADTC note la fusion des titres 1 trajet avec ou sans carte OURA dans un souci de simplification. Le chargement du titre sur la carte OURA permet cependant les correspondances, ce qui n'est le cas sans carte OURA.

Emmanuel Colin de Verdière

Le TER sera-t-il bientôt exclu de la Métropole ?

Depuis quelques années, il est possible à tous les usagers du réseau TAG d'utiliser les TER entre deux gares de la Métropole avec un titre TAG (par exemple Grenoble – Gières en 10 minutes ou encore Gières – Saint-Egrève en 20 minutes).

Ce possibilité est offerte aux usagers suite à une convention signée entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui est l'autorité organisatrice des TER, et le SMTC qui gère les transports au niveau de la Métropole. Mais cette convention arrive à échéance le 31 Août 2017.

La fin de cette convention constituerait une véritable régression à l'usage des transports publics alors que tout doit être fait pour favoriser les alternatives aux déplacements en voiture.

Cette intégration tarifaire est montrée comme exemple au sein de la FNAUT pour les autres agglomérations françaises. La Région Auvergne-Rhône-Alpes a accepté un avenant à la convention, prolongeant ainsi son échéance au 31 décembre 2018. Et après ?

Alexis Grabit

Réseau Chrono : des bornes d'informations voyageurs installées



Fin mars, la ligne C5 a été la première ligne du réseau Chrono à être équipée de nouvelles bornes d'informations voyageurs. Déjà présentes sur le réseau tramway, ces bornes permettent aux voyageurs de connaître le temps d'attente avant le prochain bus, mais aussi l'information en temps réel en cas de situation perturbée. Les autres lignes du réseau Chrono seront prochainement équipées.

Alexis Grabit

Ligne Transisère 4500 Grenoble – Mens

Le 18 avril, Transisère a changé ses horaires entre Mens et Grenoble, et a ajouté, par exemple, deux courses à 6h15 et 7h05 au départ de Mens. Tout le monde devrait être parfaitement heureux, mais... Aucune publicité n'a été faite autour de ces changements : rien n'est affiché aux arrêts, la mairie n'a pas été mise au courant (donc n'a rien écrit dans le bulletin municipal). De plus, pour connaître les horaires, il fallait, sur le site Transisère cliquer sur « perturbations » ... Et le site Métromobilité n'était pas au courant non plus ! Et pourtant tous les Mensois qui le savent sont très heureux de ces nouveautés !

Colette Grossiord

Parkings payants en gares de Moirans et Rives

Moirans est une gare exceptionnellement bien située à l'intersection des lignes TER Grenoble – Lyon et Grenoble – Valence.

En heures de pointe, 6 trains par heure permettent de rejoindre Grenoble en 12 à 15 minutes. Et pour 10 minutes de plus, on accède à Gières, à deux pas du campus.

Ce « presque » RER est une véritable alternative à la voiture. C'est donc tout naturellement que les habitants du pays voironnais se tournent vers cette gare pour se rendre dans la Métropole de Grenoble.

Mais des changements seront mis en place au 1er juillet. Le nouveau parking silo construit à Moirans et le parking de surface existant deviendront payants, comme le parking silo de Rives (2 € pour 12 heures, 20 € mensuel, 220 € annuel). Si l'abonnement TER est bien pris en charge à 50% par l'employeur, ce n'est pas le cas du parking ! Du coup, le prix du parking dépasse celui du train ! Et psychologiquement, cela a son effet.

Malheureusement, au lieu d'inciter le plus grand nombre à se rabattre sur le TER, les habitants du secteur risquent de continuer vers la métropole en voiture ...

Nathalie Teppe





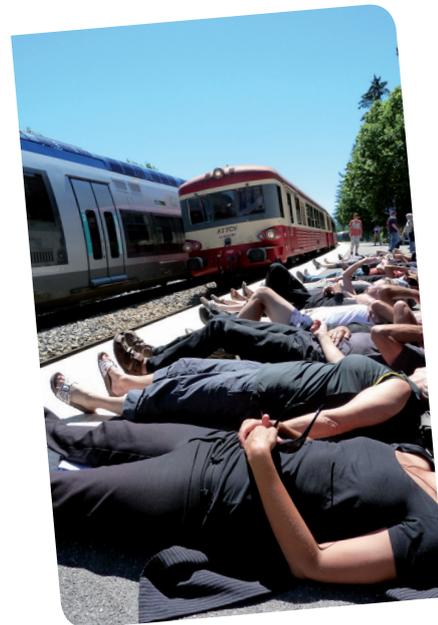
Nouveau bus GNV pour le réseau Chrono



La ligne Flexo 69 deviendra Proximo 23 (page 16)



Nouvelle passerelle en gare de Brignoud



«Très grave Traintamarre» à Veynes pour sauver la ligne ferroviaire Grenoble - Gap

L'ADTC, Se déplacer autrement est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
==> www.fnaut.fr

FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette
== > www.fubicy.org

Rue de l'Avenir,
==> www.ruedelavenir.com

FRAPNa-Isère, Fédération Rhône-Alpes de protection de la Nature
==> www.frapna.org

MNEI, Maison de la Nature et de l'Environnement
==> www.mnei.fr

AEDTF, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.
==> www.aedtf.org

AF3V, Véloroutes et Voies Vertes de France
==> www.af3v.org



Parking silo payant à Moirans

ADTC - Se déplacer autrement

MNEI ● 5 place Bir-Hakeim ● 38000 Grenoble ● 04 76 63 80 55 ● contact@adtc-grenoble.org

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