

# Le tramway, un succès de l'ADTC

(page 14)

• On disjoncte sur  
la rue Ampère  
(page 5)

• Mieux desservir Inovalée :  
les propositions de l'ADTC  
(pages 9 à 13)

• TER Grenoble - Gap,  
de pire en pire  
(page 17)





# un schéma directeur cyclable en panne

Le nombre de cyclistes grenoblois augmente... Nous sommes tout juste derrière Strasbourg pour le nombre de déplacements quotidiens par ce mode. Même si nous semblons avoir des problèmes d'enfants gâtés au regard d'autres métropoles françaises, nous espérons que les infrastructures accompagneraient rapidement cette progression.

Force est de constater que dans la réalité, ça n'avance pas à la vitesse escomptée. Pourtant, les conflits d'usage sont de plus en plus importants et démontrent la nécessité de séparer les modes.



Le schéma réalisé par l'agence TTK (sans aucune concertation avec les associations d'usagers), classe les axes en trois catégories :

- Vert = tout est OK, rien à faire
- Orange = légère adaptation / amélioration
- Rouge = tout à faire

Ce schéma nous semble dès lors déconnecté des réalités. Pour l'ADTC certains de ces axes classés « vert » seraient orange, comme le boulevard Clémenceau à Grenoble ou le chemin du Vieux Chêne à Meylan.

Qu'en est-il de ChronoVélo (anciennement Réseau Express Vélo, abusivement appelé autoroute à vélos) ? Après 3 ans de mandature, seuls 700 m de ChronoVélo ont été réalisés. Cette opération a fait la vitrine des journaux nationaux, mais en dehors de quelques améliorations de l'existant (la chicane MC2 enfin !) et des travaux déjà engagés auparavant, on a juste choisi la couleur de la peinture, entrevu la présence d'une station de gonflage... Bref, moins de 4 km réalisés sur les 40 km annoncés d'ici la fin du mandat (2020) !

Et sorti de Grenoble intra-muros, il ne s'est pas passé grand-chose dans le reste de la Métropole. On n'a vu aucun aménagement sur les communes de Saint Martin d'Hères, Echirolles ou Gières, là où les besoins sont les plus criants. Le plan Métro ne serait-il qu'un plan grenoblois ? Est-ce que des Communes bloquent le réseau cyclable ?

Il est vrai qu'on bute ici sur les limites des compétences : le pouvoir politique est partagé entre la Métro pour les voiries et les Communes pour le pouvoir de police. Le développement de ChronoVélo nécessiterait le déplacement de places de stationnement sur certains axes, ce qui est loin d'être « électoralement » correct. Mais toutes les Communes sont-elles prêtes à accepter le vélo comme un mode de déplacement à part entière ? Ou juste comme un loisir le week-end ?

Le schéma directeur cyclable est présenté lors des comités de déplacements de cet automne. Mais aucune date, ni aucun agenda, n'accompagne ce schéma. Nous sommes dans le flou complet concernant sa concrétisation avant fin 2020.

Le plan papier des itinéraires cyclables de Grenoble-Alpes-Métropole n'a pas été réédité depuis 2014. Les mauvaises langues disent qu'il n'y a pas grand-chose de nouveau. Sont-elles loin de la réalité ?

Nathalie Teppe ■

P 02	Editorial
P 03	Zoom sur le Mouv'2017
P 04	Les coupures urbaines, un encouragement aux déplacements en voiture !
P 05	Les travaux de l'été 2017 dans la Métropole
P 06	Brèves Vélos
P 07	Coupe Icare 2017
P 08	Un nouveau réseau Bus à Dunkerque Et le tram de la côte belge
P 09-13	Propositions de l'ADTC pour la desserte d'Innovallée
P 14	Le tramway grenoblois, un succès de l'ADTC
P 15	Péage Urbain : l'exemple de Stockholm
P 16	Septembre en Viroironnais : Le nouveau réseau est arrivé
P 17	TER Grenoble – Gap, le Service 2018
P 18	Brèves Transports
P 19	Revue de presse
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

Photo de couverture : Jean-Marie Guétat - Standard 216, Espace Histo Bus Dauphinois

ADHÉREZ à l'ADTC		ADTC INFOS	
Adhésion « une personne »	17 €	Vente au numéro	3,75 €
Adhésion « couple »	23 €	Abonnement annuel	
Adhésion « étudiant »	3 €	sans adhésion	15 €
Adhésion « petits revenus »	3 €		

# Zoom sur le Mouv'2017

La 3<sup>ème</sup> édition des Journées de la Mobilité Durable s'est déroulée les 28-29-30 septembre sur le site de Minatec, rebaptisé Mouv'2017 (Move On Urban Velocity).

Les deux premières éditions regroupaient les associations, entreprises, constructeurs de véhicules électriques dans un grand village de la mobilité. L'événement s'est recentré cette année autour d'un village de la sécurité routière [voir encart] et d'un programme de conférences, tables rondes et ateliers. Comme toujours, Bruno Renard (président du Plan de Déplacement Inter-Entreprises (PDIE) Grenoble Presqu'île/Giant et de la Fédération des Acteurs des Plans de Mobilité (FAPM)), son équipe et l'agence Mon Universt ont fait de ces journées une réussite.

## Les Plans de Mobilité

Le 1<sup>er</sup> jour était consacré aux Assises des Plans de Mobilité (PDM), évolution naturelle des Plans de Déplacements d'Entreprises/Administrations (PDE/PDA). Au 1<sup>er</sup> janvier 2018, le PDM sera obligatoire pour les entreprises de plus de 100 salariés.

Pour l'occasion, des acteurs de la mobilité ont planché toute une journée sur quelques-unes de ses composantes :

- Travail à distance,
- Voiture partagée,
- Animer et communiquer son PDM,
- Infrastructures et électromobilité,
- Prévention et sécurité routière,
- Vélo et législation.

Les travaux issus de ces ateliers seront retranscrits dans un cahier qui sera remis au gouvernement, pour enrichir le débat

des Assises nationales de la Mobilité. La FAPM et le GART ont réalisé le Guide national des Plans de Mobilité, présenté pour la première fois lors de cette journée.

## Creatives mobilities

Le 2<sup>ème</sup> jour était consacré à un forum international. Près d'une centaine d'invités de standing (chercheurs, usagers, acteurs & opérateurs de mobilité, « simples » citoyens) ont pu échanger sur leur vision de la mobilité. C'était l'occasion de s'inspirer des bonnes pratiques ailleurs dans le monde et de développer l'imaginaire des mobilités de demain.

Les déplacements ont été l'occasion de croiser diverses thématiques : arts, culture, lien social, insertion dans la cité, outils numériques, gouvernance politique, sociologie ...

## Place à la fête !

Le 3<sup>ème</sup> jour était l'occasion de fêter 2 anniversaires :

- Les 40 ans de la piétonisation du centre de Grenoble, avec une exposition rue Félix Poulat, couplée à une présentation de 3 véhicules de Standard 216,
- Les 30 ans du tram (voir aussi page 14). A cette occasion, une rame de tram « Disco » a circulé « en boucle » autour du centre de Grenoble.

Ces deux événements ont eu un large succès auprès des grenoblois.

Nathalie Teppe ■



©utopikphoto

## Action de sensibilisation et prévention : Angles morts des véhicules longs

Axée sur la sensibilisation des scolaires cette année, notre opération a accueilli plusieurs classes d'établissements du second degré : collégiens, lycéens et même apprentis en alternance. Des jeunes autonomes dans leurs déplacements et donc public cible privilégié pour cette prise de conscience des dangers des angles morts autour des véhicules de grand gabarit. Au-delà des créneaux scolaires, le stand était ouvert aux personnels des entreprises de la presqu'île scientifique, comme chaque année.

Un grand merci aux bénévoles de l'ADTC-Se Déplacer Autrement qui ont participé à cette action, aux côtés de nos salariés.

Geneviève Peffen ■



# Les travaux de l'été 2017 dans la Métropole

Le cœur de Grenoble, qui est aussi celui de la Métropole, vient de vivre plusieurs mois difficiles suite à de gros chantiers, pour la rénovation du réseau de chauffage urbain, du réseau d'eau potable, mais aussi pour la mise en place du nouveau plan de circulation préalable à la mise en œuvre du projet grenoblois cœur de ville.

Le boulevard Gambetta a été aménagé en double sens général, sans aménagement cyclable, de la rue Hoche à l'avenue F. Viallet, pour recevoir la circulation déviée de l'axe Lyautey - Agutte-Sembaat réservé aux lignes de TC, et pour la desserte du centre-ville. Pour cela, le boulevard E. Rey a été aussi mis en double sens général de l'avenue F. Viallet à la rue Clot-Bey.

L'avenue F. Viallet a été mise en double sens général, avec aménagement cyclable, du cours J. Jaurès à la rue de Belgrade, pour faciliter l'accès au parking Philippeville. A noter, en venant de la gare, un étranglement avec l'îlot piéton central à l'entrée sur F. Viallet après J. Jaurès, dangereux pour les cyclistes placés dans l'angle mort des bus et PL.

Enfin, la rue Lesdiguières a été mise en double sens général de Verdun à Championnet, avec des tronçons de voie réservée mixte bus-cycles avant les carrefours à feux dans lesquels les bus ont la priorité. A noter à l'angle de Lesdiguières et Gambetta, une avancée de trottoir inacceptable sur Lesdiguières qui renvoie les cyclistes sur la voie des motorisés avant qu'ils puissent rentrer sur la bande.

En attendant les travaux d'aménagement piétonnier, les rues Millet et du sud du square Dr Martin, ont été réservées aux piétons, et les chaussées d'Agutte-Sembaat (de la rue Hoche à la rue Clot-Bey), des rues Guétal, de Sault, Corneille, Blanc-Fontaine (en sens inversé), et sud de V. Hugo ont été placées en zone de circulation restreinte (limitée aux cyclistes, TC, riverains et livraisons).

**La piste des Jeux olympiques** est devenue l'axe ChronoVélo n° 2 jusqu'à l'avenue J. Vallès. Des améliorations significatives ont été apportées à cet axe cyclable historique : la circulation piétonne a été déportée, la largeur de la piste a été normalisée, l'identité visuelle choisie pour le réseau structurant métropolitain a été appliquée, et le confort de roulement a été très sensiblement accru. Des améliorations sont encore possibles, si on le veut bien... L'ADTC a déjà remonté sans succès que les bandes jaunes latérales réduisent la largeur utile et gênent de fait le croisement de 2 cyclistes dans un sens avec un cycliste dans l'autre sens.

**La rue Ampère** a enfin bénéficié de la réfection de chaussée attendue depuis 2013 fin des travaux de construction du front bâti de la Zac Bouchayer-Viallet. Le réaménagement a été également l'occasion d'intégrer un projet destiné à favoriser les mobilités actives et l'usage des TC. Des études, 2 réunions publiques, et un questionnaire ont précédé cette opération associant les usagers et les habitants. Avec l'arrivée de la « métropole apaisée » en 2016, l'objectif de la Métro était de faire de cette artère passée à 30 un itinéraire apaisé avec un aménagement cyclable décent et un rétrécissement de chaussée pour provoquer la baisse des vitesses. Pour les bandes, l'ADTC avait demandé sans succès une sur-largeur pour que le risque ouverture de portières soit réduit.



Rue Lesdiguières. - Photo Christian Cotte

Si la fréquentation des TC semble avoir enregistré une hausse, force est de constater que les objectifs d'apaisement et de sécurité pour les piétons et les cyclistes, par abaissement des vitesses, ne sont pas atteints. Le marquage expérimental laisse une largeur excessive de chaussée qui ne bénéficie ni aux cyclistes, ni ne provoque le rétrécissement visuel voulu. La perspective donnée est celle d'une piste d'envol, bordée par 2 rives continues, sans marquage transversal habituel, ce qui est incompris des piétons qui hésitent à traverser, et qui n'incite pas à baisser sa vitesse. Beaucoup d'énergie a été dépensée pour peu de résultat. Sur le linéaire, 2 intersections ont perdu leurs feux tricolores ce qui fluidifie les flux.

Chacun peut donner son avis sur cet aménagement sur le site internet [www.chronoenmarche.fr](http://www.chronoenmarche.fr)

**La passerelle St Laurent** qui franchit l'Isère à Grenoble est fermée au public pour permettre sa rénovation complète pendant 1 an.

**A Pont de Claix**, comme le prévoit le Code en zone 30, toutes les chaussées sont maintenant marquées et signalées en double sens-cyclable.

**A St Martin le Vinoux**, la reconstruction du pont Bergonzoli sur la voie ferrée a débuté. L'ADTC salue la passerelle provisoire qui permet aux piétons et cyclistes de franchir cette coupure pendant les travaux prévus pour durer 1 an.

Christian Cotte ■



## Fin de la prime VAE

Cette prime à l'achat d'un VAE (Vélo à Assistance Electrique) n'aura été que de courte durée et prendra fin le 30 janvier 2018 après seulement 1 an d'existence (voir ADTC infos 151, page 7).

D'un montant de 200 euros, elle aura permis l'acquisition de 250 000 VAE et coûté à l'Etat 50 millions d'euros. D'après le gouvernement, cette prime n'était pas adaptée et un autre dispositif devrait être discuté pour 2018.

Il est vrai que cette prime était destinée à ceux qui avaient les moyens de s'acheter un VAE (1750 euros en moyenne) mais étrangement, les primes pour l'achat des voitures « propres », largement plus onéreuses, ont été maintenues.

Et pourtant, ces VAE ont évité de nombreux déplacements en voiture. Même si, au début, ce sont surtout des retraités « qui ont le temps » qui s'y sont mis, l'attractivité s'est étendue peu à peu auprès des actifs pour les trajets domicile-travail.

Ce mauvais signal donne un coup de frein à un élan qui commençait vraiment à émerger dans les consciences pour ce mode de déplacement vertueux, adapté aux moyennes distances.

Nathalie Teppe

## C'est la rentrée des Pédibus ! A Poizat, par exemple...

Plusieurs Pédibus ont repris dans l'agglomération cette année. Il s'agit de s'organiser afin que quelques parents accompagnent des groupes d'enfants pour aller à l'école.

A Poizat, on connaissait bien le pédibus même s'il avait disparu dernièrement. Ce vendredi 22 septembre, une relance a été proposée aux parents et élèves de l'école Jean Mermoz, à l'initiative de l'Association des Parents d'Elèves (APE).

La Mairie a contribué au projet par une aide à la coordination et à la communication, et par la présence de plusieurs élus lors de la matinée de lancement. Une écoute attentive sera apportée pour la réalisation éventuelle d'aménagements associés (logos, marquages au sol...).

En soutien de la démarche, l'association Prévention Routière mettra à disposition des kits pédagogiques et l'ADTC – Se déplacer autrement a été sollicitée pour une aide à la mise en œuvre des inscriptions et de la logistique des lignes de trajets (informations aux parents, gilets fluos...).

Concrètement, trois trajets ont été organisés le 22 septembre, sur la base des anciennes lignes Pédibus (au nombre de quatre en tout).



photo H.Fanton

Sur les lignes Verte, Bleue et Rouge, des enfants et leurs parents ont été invités à se joindre aux accompagnateurs pour un trajet convivial, se terminant par un café offert aux parents devant l'école, par l'APE.

Geneviève Peffen

## Baromètre des villes cyclables : une enquête auprès des usagers du vélo

Cette enquête est disponible en ligne sur le site [www.parlons-velo.fr](http://www.parlons-velo.fr) jusqu'au 30 novembre 2017 et s'adresse à toutes les personnes se déplaçant à vélo en ville, peu importe l'âge, le genre ou la fréquence des déplacements. Elle comporte une quarantaine de questions classées en cinq catégories : ressenti général, sécurité des déplacements, confort des déplacements, importance accordée au vélo et stationnement et services vélo.

## RD1090 entre Montbonnot et Saint-Ismier

Le Conseil départemental et les communes de Biviers et Montbonnot ont entrepris des travaux de réaménagement de la partie de la RD1090 située entre les entrées de Saint-Ismier et de Montbonnot : reprise de la chaussée, créations de nouveaux îlots centraux, et surtout de bandes cyclables du côté de Biviers. Deux abris bus ont été déplacés et reconstruits.

L'ADTC-Se déplacer autrement se félicite de la continuité cyclable enfin obtenue, mais regrette que ces collectivités n'aient pas pris l'habitude de consulter les usagers, ou leurs représentants, avant le début des travaux. Par exemple, ici, nous aurions suggéré d'installer des attache-vélos auprès des abribus. Et proposé de réduire – ou d'enlever- les îlots centraux qui, par le rétrécissement brutal de la voie, mettent en danger les cyclistes les automobilistes ne respectant guère la vitesse de 50km/h...

Colette Grossiord



Les très larges îlots centraux forcent les cars à se déporter sur la bande cyclable



# Coupe Icare 2017

Pour la 44<sup>ème</sup> édition de cet événement qui rassemble le monde du vol libre, l'ADTC a une fois encore coordonné le dispositif de transports. Quand on parle d'intermodalité, on pense à train, bus, vélo, marche à pied et covoiturage. Pour la Coupe Icare, il faudrait rajouter parapente et deltaplane ! La prise d'assaut des parkings vélos a été l'élément le plus marquant de cette édition.

Depuis plusieurs années, l'organisation de la Coupe Icare confie à l'ADTC la coordination du dispositif de transports pour cet événement qui attire entre 80 000 et 100 000 spectateurs sur quatre jours.

## Venir en train

Pendant le week-end, tous les trains TER Anancy-Valence s'arrêtaient en gare de Brignoud, d'où il était possible de rejoindre le site d'atterrissage de Lumbin par les navettes Icarebus. Malgré un week-end où la plupart des trains étaient annulés pour cause de travaux à Grenoble, plusieurs dizaines de personnes ont profité de cet arrêt exceptionnel. Nous comptons sur la Région en 2018 pour redynamiser ce dispositif avec une tarification attractive et une information à la hauteur.



## Icarebus et Icarexpress

Le Conseil départemental a mis en place la ligne Icarexpress reliant la gare de Grenoble à Lumbin. Ce fut une nouvelle fois, un dispositif parfaitement huilé avec 12 bus (un bus toutes les 10 minutes) et plus de 3300 voyageurs.

Les Icarebus, gérés par Le Grésivaudan, ont relié la gare de Brignoud, les parkings relais (Crolles, La Terrasse) à Lumbin et au site de décollage de Saint-Hilaire-du-Touvet. Malgré 31 bus en service, il y a eu de longues attentes notamment le samedi, en raison d'une très forte affluence. Pour 2018, des

idées d'améliorations sont déjà envisagées.

Cette année, le service d'organisation de la coupe Icare a rajouté des navettes pour relier St Bernard-du-Touvet et les parkings situés sur le plateau au site de décollage.

## Covoiturage

Une tentative de covoiturage pour se rendre aux séances des « Icares du Cinéma » en soirée à Saint-Hilaire depuis Grenoble n'a pas fonctionné : absence de communication, peu d'incitations, pas de parking réservé. En 2018, nous ferons mieux avec l'aide de l'association Movewiz !

## Vélo

Cette année, un nouvel itinéraire depuis Le Touvet complétait les itinéraires fléchés depuis Grenoble, Gières, Brignoud et Saint-Ismier.

Les bénévoles de l'ADTC se sont mobilisés une semaine avant l'événement pour poser plus de 150 panneaux, malgré des conditions météo peu favorables. Ce fléchage présent plus d'une semaine a incité de nombreux habitants de l'agglomération à se rendre à vélo à la Coupe...

A l'arrivée, deux parkings avaient été aménagés avec les stationnements vélos mobiles prêtés par La Métro, soit 500 places prévues...Le parking côté Crolles a été complètement saturé et très bien apprécié par les utilisateurs.

Antoine Jammes ■





# Un nouveau réseau bus à Dunkerque Et le tramway de la côte belge

Les journées d'échanges organisées par « Rue de l'Avenir » (lire p.4) ont permis de découvrir les travaux du futur réseau bus de Dunkerque et le tram de la côte belge.

## Le projet DK'plus de Mobilité

Le réseau bus de Dunkerque quasi inchangé dans sa structure depuis 40 ans voyait sa fréquentation chuter depuis plusieurs années. La dernière Enquête Ménages Déplacements menée à Dunkerque a montré que la part d'utilisation des transports en commun est tombée à moins de 5% (contre 17% à Grenoble) tandis la part des déplacements en voiture est montée à 67% (contre 48% à Grenoble). Ces mauvais chiffres ont amené l'agglomération de Dunkerque à revoir complètement le réseau bus.

Le nouveau réseau au 1er septembre 2018 sera structuré sur la base de 5 lignes principales cadencées aux 10 minutes de 7h à 19h, donnant accès en 20 minutes au plus à la gare et au centre de Dunkerque pour 2/3 des 200 000 habitants de l'agglomération.



Photo des travaux de transformation de l'autoroute urbaine.

Début septembre 2016, les travaux pour permettre une bonne efficacité de ce nouveau réseau ont débuté. Les aménagements consistent notamment à transformer une autoroute urbaine de 3 km en boulevard urbain à

2x1 ou 2x2 voies sur la rive du canal qui était couverte par l'autoroute et la création d'une voie verte vélo - piétons et d'une voirie à 2x1 voie réservée aux bus sur l'autre rive, avec la création de passerelles pour traverser le canal à pied ou à vélo. La gare de Dunkerque est transformée en pôle multimodal en favorisant les échanges avec les transports en commun.

Cette restructuration du réseau bus s'accompagne de la gratuité pour les usagers sachant que les recettes commerciales représentent moins de 10% des dépenses. La gratuité sera-t-elle tenable dans le temps si le succès est au rendez-vous et nécessite une augmentation des fréquences ? L'objectif très ambitieux est en effet de doubler la fréquentation.



Pôle de correspondance bus-tram-train à La Panne, Belgique

## Le tramway de la côte belge

Un tramway parcourt la côte belge des Pays-Bas à la France sur 70 Km. La 1<sup>ère</sup> section de cette ligne date de 1885. Le parcours intégral est parcouru depuis 1926.

L'intervalle entre deux véhicules varie entre 10 minutes pendant l'été, 15 minutes au printemps et en septembre-octobre, et 20 minutes de novembre à mars. Le matériel est non accessible et assez ancien et son renouvellement avec du matériel moderne fabriqué par CAF va débuter en 2018.

Il n'y a pas de distributeurs automatiques de billets. Des guichets dans les principales stations permettent d'acheter son titre de transport.

A La Panne, proche de la frontière française, un pôle de correspondance bus-tram-train existe. Il est desservi par des trains cadencés à l'heure vers Gand et Bruxelles (à la demi-heure en pointe la semaine), par les trams de la côte belge, une ligne de bus arrivant de Dunkerque et une ligne Flixbus reliant Londres, Bruges, Anvers et Dortmund.

Emmanuel Colin de Verdière ■

PS : les informations sur le nouveau réseau bus de Dunkerque sont téléchargeables sur le lien [www.dk-mobilite.fr](http://www.dk-mobilite.fr)

# Propositions de l'ADTC pour la desserte d'Inovallée

Lors de l'Assemblée générale de l'association Inovallée, en octobre 2017, son président a clairement indiqué que l'attractivité d'Inovallée était très liée à la desserte de cette zone d'activités.

Inovallée ce sont 375 entreprises et près de 12 000 salariés, dont 900 chercheurs. Cette zone d'activités se caractérise par la multiplicité de petites entreprises réparties sur deux communes, Meylan et Montbonnot-Saint-Martin, la première faisant partie de Grenoble-Alpes-Métropole et la seconde de la Communauté de Communes Le Grésivaudan.

La majorité des salariés d'Inovallée se déplace en voiture individuelle, du fait d'une bonne accessibilité routière et autoroutière et d'une grande facilité de stationnement. L'accès en transports en commun est complexe, avec trois autorités organisatrices différentes, ayant chacune son propre réseau de bus, sans compter la Région Auvergne-Rhône-Alpes avec la desserte TER. Enfin, malgré un éloignement relativement important du cœur de l'agglomération grenobloise, les salariés sont de plus en plus nombreux à faire leurs déplacements domicile-travail en vélo. Le développement des vélos à assistance électrique ne peut qu'augmenter la part modale du vélo.

L'amélioration de la qualité de la desserte d'Inovallée comprend trois axes prioritaires :

- L'amélioration de la desserte en transports en commun,
- L'amélioration de la desserte en vélos,
- La mise en place et l'animation permanente d'un Plan de Mobilité pour l'ensemble des entreprises.

Après un rapide diagnostic vu par des usagers, ce dossier central apporte des propositions destinées à être portées par les différentes collectivités concernées par cette zone d'activités, l'une des plus importantes de la région grenobloise.

## 1. Transports en commun

Le moins qu'on peut dire est que l'offre de transports en commun est complexe avec :

- Quatre autorités organisatrices distinctes, gérant quatre réseaux différents (en incluant le train) et desservant tout ou partie des deux secteurs d'Inovallée (Meylan et Montbonnot) : le SMTC (réseau TAG), le Grésivaudan (réseau TouGo), le Conseil départemental (réseau TransIsère) et la Région Auvergne-Rhône-Alpes (réseau TER).
- Des horaires plus ou moins adaptés aux besoins des personnes travaillant dans Inovallée (plages horaires, fréquences...).
- Et enfin des tarifications différentes.

Le secteur de Meylan est bien desservi par la ligne C1 pour les salariés habitant le cœur de l'agglomération grenobloise ou arrivant en gare de Grenoble. Cette ligne donne correspondance avec de nombreuses lignes du réseau TAG, à l'exception notable de la ligne E de tramway desservant le Nord-Ouest (Saint-Egrève). Cependant, pour les habitants du sud de l'agglomération, les temps de parcours sont trop longs par rapport à la voiture individuelle pour être attractifs (d'Echirolles, il faut compter presque une heure de trajet).

Les personnes travaillant sur le secteur de Montbonnot sont pour la plupart tenues d'effectuer une correspondance soit au Pré de l'Eau entre les lignes Express (1 et 2) et la ligne 6070 ou la ligne G2 soit au campus entre les lignes de tram B et C ou les lignes de bus C5 et 11 et la ligne 6070, avec des problèmes d'attente notamment le soir en direction de Grenoble, les cars Express étant souvent saturés ou pour le retour avec la ligne 6070 vers le campus, les embouteillages sur le chemin du Vieux Chêne et la rocade sud.

Pour les salariés habitant dans le Nord du Grésivaudan (Pontcharra...) ou dans le Voironnais, la solution TER + ligne 6070 est intéressante ; malheureusement la fréquence de la ligne 6070 ne permet pas une bonne correspondance avec les TER.

# Dossier

Pour les salariés habitant dans le Moyen Grésivaudan, zone géographiquement proche, les solutions de transports en commun sont souvent dissuasives : la G2 d'une faible fréquence desservant la rive gauche de l'Isère de Villard-Bonnot à Domène ne vient qu'aborder la frontière d'Inovalée Meylan.

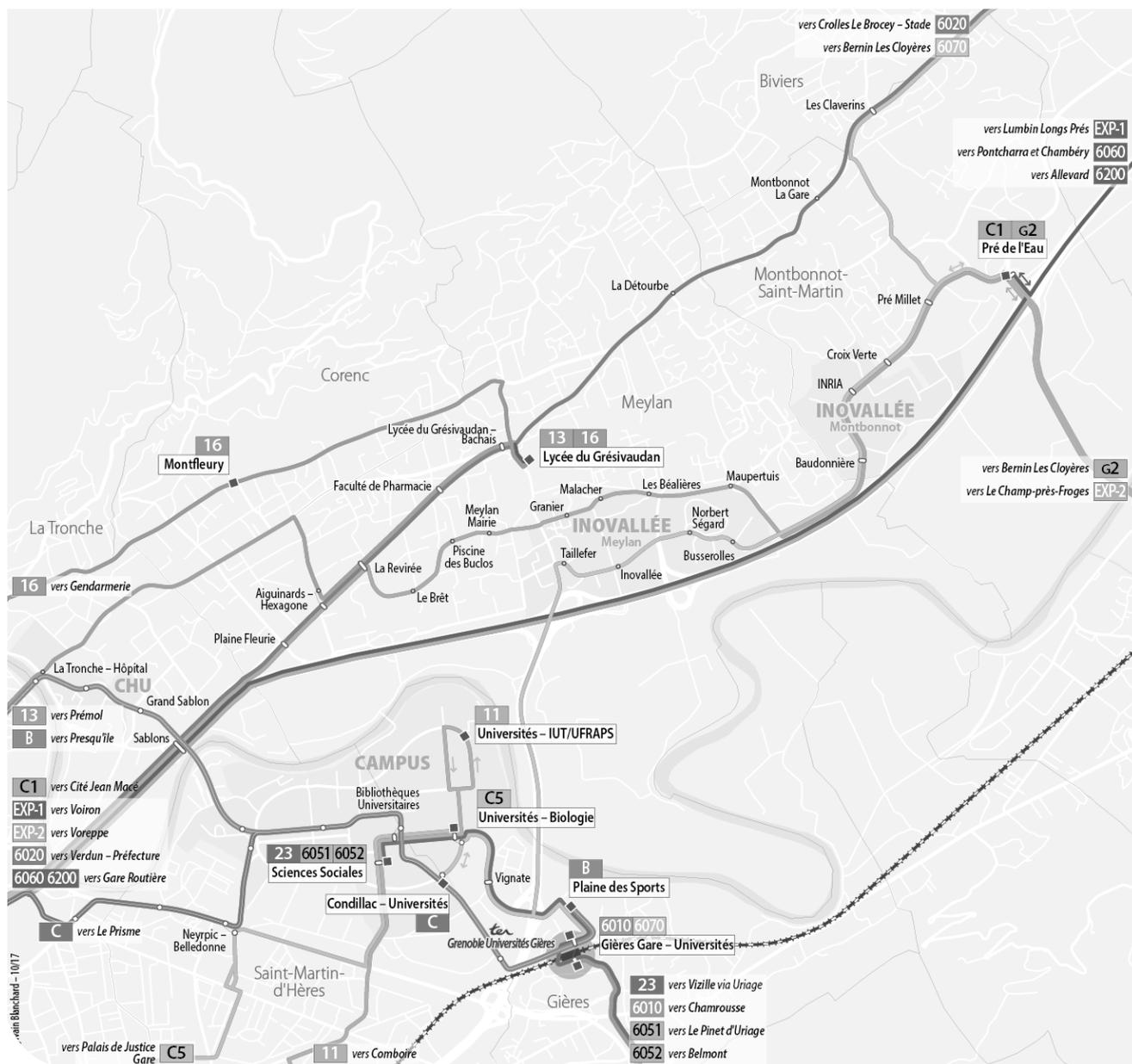
Seule la ligne C1 offre des plages horaires correspondant aux besoins des salariés d'Inovalée : certains terminent leur journée de travail après 20h00 et les sous-traitants (nettoyage...) travaillent souvent en horaires décalés.

Enfin, la tarification entre les quatre réseaux (si l'on inclut la SNCF) est loin d'être unifiée. De plus en plus, les besoins de mobilité évoluent, et les salariés peuvent être amenés

à utiliser les différentes offres en fonction de leur besoin (exemple : utilisation d'un bus Express le matin et retour le soir via le TER). Les contraintes de tarification actuelles les en dissuadent aujourd'hui.

## Propositions de l'ADTC

Depuis de nombreuses années, l'ADTC a émis des propositions pour améliorer la desserte d'Inovalée. Nous avons notamment travaillé pour que la ligne 6070 assure une desserte de qualité avec Inovalée pour les salariés empruntant le TER, et pour diffuser l'information auprès des salariés...





À long terme, une réorganisation des réseaux de bus et de cars pour simplifier l'offre et améliorer la desserte d'Inovalée paraît indispensable. Cela passe par la création d'une structure réunissant le SMTC, le Grésivaudan, le Conseil départemental et la Région.

Pour le court terme, le prolongement de la ligne C1 à Montbonnot (Pré de l'eau) est à l'étude. Pour l'ADTC, cette évolution améliorera nettement la desserte de l'ensemble de cette zone d'activités économique : cette ligne structurante desservira directement l'ensemble d'Inovalée depuis le cœur de l'agglomération grenobloise et offrira une correspondance de qualité avec les lignes Express au Pré de l'eau.

Ce prolongement doit s'accompagner de mesures complémentaires :

- Pour la ligne 6070 : conserver son parcours Sud (gare de Gières, domaine universitaire) ; maintenir son terminus dans le Grésivaudan sur la RD1090 (à Saint-Ismier ?) pour offrir une desserte directe de ce secteur très urbanisé le long de la RD1090 et donner correspondance avec la ligne structurante 6020) ; étudier enfin la réalisation d'un pont sur l'Isère réservé aux transports en commun au droit de l'IUT pour éviter le passage par la rocade Sud et fiabiliser les temps de parcours.

- Transférer la gestion des lignes 6020 et 6070 à un syndicat regroupant le SMTC et la Communauté de Communes du Grésivaudan (en attendant la structure regroupant l'ensemble des collectivités du bassin de vie grenoblois)

- Mettre en place une tarification avec recouvrement de zones permettant aux habitants du Grésivaudan de bénéficier de la desserte de Meylan avec la tarification Grésivaudan et inversement pour les habitants de l'agglomération grenobloise de bénéficier de la tarification TAG pour la desserte de Montbonnot.

- Adapter les horaires (plages horaires, maintien des fréquences pendant les petites vacances, cadencement, correspondances avec les TER) ...

A moyen terme, avec la création d'une halte ferroviaire à Domène avec une fréquence des TER au 1/4 d'heure, l'ADTC propose que la ligne C1 y soit prolongée.

Enfin, l'ensemble des acteurs économiques d'Inovalée doit se mobiliser pour que les mesures d'améliorations de la ligne C1 (transformation en ligne BHNS – Bus à Haut Niveau de Service ; prolongement à la Presqu'île ; station de correspondance à Sablons...) deviennent une priorité pour les collectivités concernées : Métropole grenobloise et Communauté de Communes du Grésivaudan. Pour l'ADTC, cette ligne est destinée à moyen terme à être transformée en ligne de tramway.

## 2. Vélo

Le vélo est de plus en plus utilisé par les salariés venant sur Inovalée, il suffit de voir le nombre de vélos le matin ou le soir sur les différents axes desservant cette zone d'activités. Cet accroissement du nombre de cyclistes est en particulier dû au développement des offres de Vélos à Assistance Electrique, attractifs pour cette population constituée en majorité de cadres, dont certains doivent parcourir près de 10 Km entre leur domicile et leur lieu de travail.

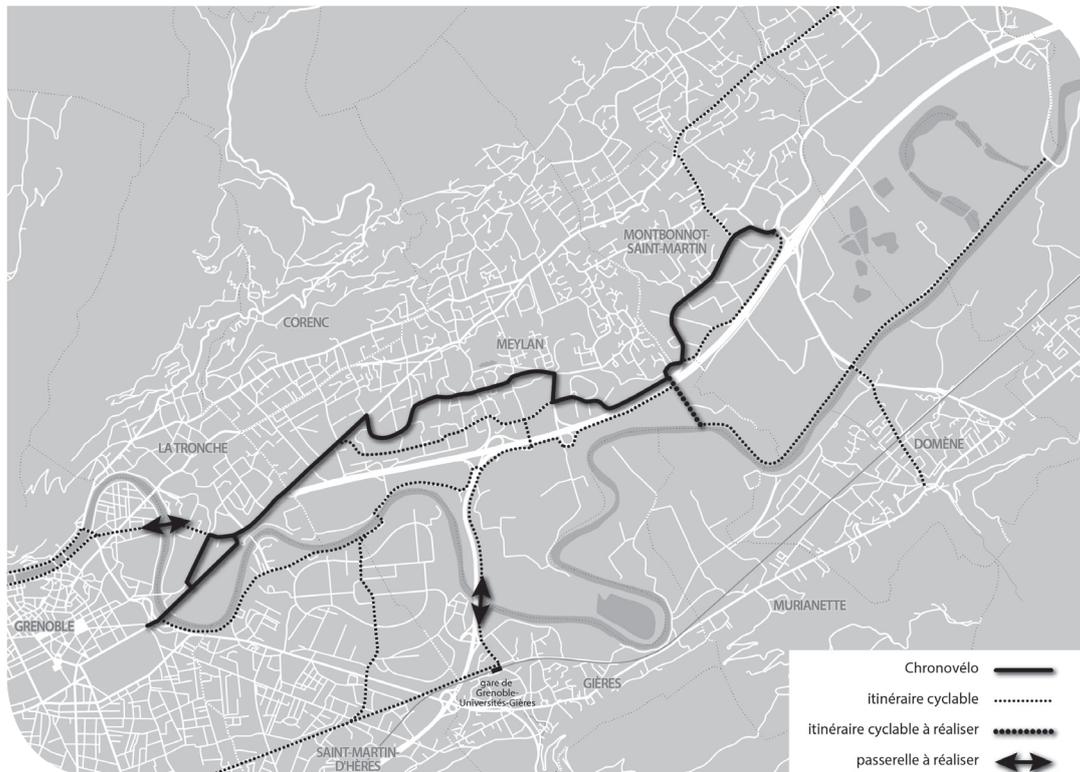
La carte en illustration montre que les cyclistes ont plusieurs itinéraires possibles. Venant du cœur de l'agglomération, ils peuvent traverser la commune de Meylan ou longer l'Isère via le chemin des Agriculteurs. La réalisation d'une ligne ChronoVélo reliant Fontaine – Grenoble – Meylan rendra ce parcours plus attractif pour bien des salariés. Reste une interrogation : comment se fera l'extension de cet axe vers Montbonnot ?

Que l'on passe par la plaine agricole ou les pistes cyclables venant de l'agglomération, la qualité du revêtement des voiries laisse à désirer et s'est bien dégradée depuis plusieurs années par manque d'entretien.



L'une des principales difficultés concerne la liaison avec la rive gauche de l'Isère :

- L'axe routier Montbonnot - Domène est très dangereux avec une circulation intense aux heures de pointe. La réalisation de bandes cyclables sur une partie de la liaison n'est pas à la hauteur des enjeux et ne permet pas d'assurer une



desserte sûre d'Inovalée depuis la rive gauche. L'ADTC propose la création d'une liaison sur 100 m entre la voie verte de la rive droite de l'Isère et le chemin des cantines à Meylan permettant un accès sécurisé à vélo depuis la rive gauche.

- Depuis le sud de l'agglomération, il manque manifestement une passerelle piétons-cycles entre Gières et la boucle de la Taillat, qui permettrait de réduire sensiblement la distance entre Gières et Inovalée (4 Km au lieu de 6 pour Meylan, 5 Km au lieu de 8 pour Montbonnot). Une telle passerelle serait aussi très utile pour les loisirs le week-end.

Le problème du stationnement des vélos est un frein majeur à leur usage. Des garages sécurisés dans l'enceinte, ou devant l'entrée, de chaque entreprise n'est pas encore

systématique. De même, il serait nécessaire de faire la promotion des consignes à vélos aux arrêts de bus de la C1 et au Pré de l'eau pour permettre aux salariés prenant

#### Extraits d'un article de Isabelle Baraud-Serfaty dans la « revue foncière » sept.-oct. 2014

Le stationnement, un poste clé du bilan promoteur en zone dense  
Les promoteurs le savent : la question du parking peut conditionner la faisabilité financière d'une opération immobilière en zone dense. Le coût d'une place de parking est élevé. Pour du stationnement enterré en ouvrage, les ratios habituels oscillent entre 15 000 euros et 20 000 euros HT la place. Ils peuvent atteindre les 30 000 euros HT dans des cas complexes, par exemple en zone inondable (1)

Encore s'agit-il d'un coût n'incluant pas les charges foncières. Le coût d'un parking silo aérien, sera plus faible (de l'ordre de 11 000 à 18 000 euros HT par place), mais il gêne le foncier qui aurait pu accueillir des programmes de logements ou d'activités. Au final, le coût du stationnement peut facilement représenter le quart du coût de construction du bâtiment hors parking. Et souvent plus de 10 % du prix de revient total du bâtiment

(1) Source : Focus Parkings CBRE juin 2010. À noter que l'estimation moyenne retenue par la FMVM est de 30 000 à 40 000 euros HT par place (source : « Le stationnement, enjeu de mobilité urbaine », FMVM, Effia, février 2013).

NDLR : 1500 à 2500 €: c'est le prix d'investissement pour une place de parking en surface (25 m<sup>2</sup>, hors investissement foncier)



Pour aller au Pré de l'eau (Montbonnot) suivre « Chantourne ». Il y a plus explicite...



le bus d'avoir une solution rapide pour rejoindre cet arrêt de bus depuis leur entreprise.

Enfin, rappelons que l'ADTC réclame depuis des années un fléchage des itinéraires vélos pour desservir cette zone d'activités : à Meylan, le dossier a été enterré dans un placard des services. Pour la liaison Meylan - Montbonnot, un fléchage est indispensable !

### 3. Marche à pied

Tout déplacement commence et se termine à pied, quel que soit le mode de déplacement principal utilisé. Les voiries meylanaises ont été conçues pour les automobiles, et dans certains cas pour les vélos, mais plusieurs voiries sont encore dépourvues de trottoirs !

La desserte à pied du « bas » d'Inovalée-Meylan depuis les arrêts de la ligne C1 pourrait être améliorée, ce que l'ADTC réclame depuis plusieurs années : trottoirs dégradés, envahis par des poubelles ou des voitures, mal éclairés. La porosité de ce secteur pour les piétons



*Chemin des Clos à Meylan – peut-on parler de trottoirs ?*

doit être préservée, pour qu'ils puissent rejoindre le plus directement les arrêts de bus.

De plus, sur certains secteurs (exemple : chemin du vieux chêne), à l'heure de midi, l'aménagement mixte piétons-cycles fonctionne très mal.

### 4. Véhicule individuel

Les difficultés de circulation vécues par les salariés le matin et le soir se réduiront au-fur-et-à-mesure que les salariés changeront de mode de déplacement et pratiqueront le télétravail ou le covoiturage. Encourager le covoiturage consiste à créer dans chaque parking des places à proximité de l'entrée de l'entreprise réservées aux



*Grand parking sur Montbonnot*

covoitureurs.

Le transfert modal est d'autant plus facile qu'on offre des alternatives crédibles à l'automobile et que le stationnement automobile est « découragé ». Réduire la place du stationnement au sol permet de récupérer des surfaces pour construire des bâtiments, ou pour d'autres usages, redonnant de la qualité de vie aux salariés (espaces verts notamment). Réduire le nombre de places de stationnement permet également aux entreprises de faire des économies et d'utiliser plus efficacement ces m<sup>2</sup> coûteux.

### 5. Plan de Mobilité Inovalée

Voilà plus de dix ans que les Plans de Déplacements d'Entreprise ont vu le jour. Sur Inovalée, la multiplicité d'entreprises, dont beaucoup de TPE et PME, et l'absence de volonté forte de la part du Conseil d'Administration de l'association Inovalée n'ont pas permis de réaliser un Plan de Déplacements à l'échelle de la Zone d'Activités. Quelques actions ponctuelles d'information ont été menées, avec l'ADTC notamment, mais sans suivi.

La loi de 2015 a remplacé ces Plans de Déplacements par des Plans de Mobilité avec des objectifs plus ambitieux. Le changement de comportement des salariés d'Inovalée passe par une amélioration des infrastructures (transports en commun, vélo, marche à pied) et aussi par la mise en place d'un Plan de Mobilités ambitieux couvrant l'ensemble de cette zone d'activités.

Dossier réalisé par Nathalie Teppe, Emmanuel Colin de Verdière, Jean-Yves Guéraud, Christophe Leuridan et Bertrand Christiann. Schémas réalisés par Sylvain Blanchard ■



# Le tramway grenoblois : un succès de l'ADTC

A l'occasion des 30 ans du tramway grenoblois, l'ADTC rappelle son rôle décisif dans la réintroduction de ce mode de transport dans l'agglomération grenobloise.

## Une situation à débloquer

Au début des années 1970, la situation des transports en commun était désastreuse dans l'agglomération. Les collectivités locales décidèrent de réagir en créant le SMTC et la SEMITAG. C'est au même moment, en 1974, que l'ADTC fut créée, avec pour principal objectif l'introduction du tramway moderne, utilisé avec succès dans les villes suisses et allemandes. L'ADTC a rapidement rassemblé un millier d'adhérents.

La première mesure d'importance prise par le SMTC pour améliorer la circulation des bus et trolleybus fut d'instaurer un « tronc commun » sur voie réservée, entre la gare et le centre, mais ce dispositif atteignit vite ses limites : des files de bus nuisaient à la régularité et il était impossible d'augmenter la capacité et la régularité de ce transport public. Le recours au tramway, préconisé par l'ADTC, aurait dû alors s'imposer.

## Trois obstacles à franchir

L'image de marque du tramway, disparu dans l'agglomération grenobloise depuis 1952, était alors déplorable : d'une part le tramway était perçu comme un engin « brinquebalant », inconfortable, lent, bruyant, dangereux pour les piétons et les cyclistes, d'autre part, la municipalité grenobloise de l'époque ne s'intéressait qu'au Poma 2000, un système de transport prétendu « innovant » mais dont les coûts de construction et d'exploitation étaient inconnus et l'insertion en milieu urbain dense très difficile.

Enfin, à l'époque, il était difficilement imaginable de réduire l'espace accessible à l'automobile pour faire circuler un tramway en site propre.

## L'action pédagogique de l'ADTC

Pour vaincre ces obstacles, l'ADTC a fait preuve de pédagogie auprès des élus, des associations et syndicats, des décideurs économiques et du grand public. Un voyage à Zürich a permis de montrer l'intérêt et l'efficacité du tramway moderne, au plancher surbaissé. Cet effort pédagogique intense a été efficace : les élus du SMTC ont accepté de faire étudier l'hypothèse du tramway : l'étude réalisée par l'Agence d'urbanisme et le SMTC a vite démontré sa pertinence.

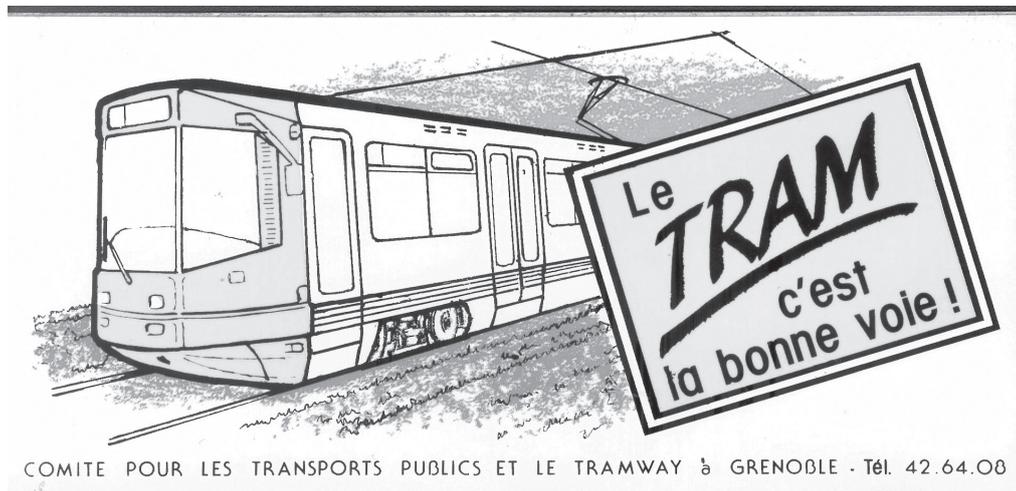
## Une évolution spectaculaire de l'opinion

En 1974, l'opinion était très majoritairement hostile au tramway. Mais lors du référendum de juin 1983, 53% de la population grenobloise s'est prononcée en faveur du projet (lignes A et B). Et aujourd'hui, la plupart des habitants de l'agglomération réclament que leur commune soit desservie par le tramway.

## Un succès commercial remarquable

Dans les 25 villes françaises où il a été adopté, le tramway est plébiscité. Alors que la fréquentation du transport public augmente de 30% à 50% avec un bus à haut niveau de service, elle augmente de 100% au moins quand on construit un tramway. Le tramway a montré son efficacité pour provoquer le report modal en diminuant l'usage de la voiture pour les déplacements dans l'agglomération grenobloise.

L'ADTC souligne la nécessité de poursuivre le développement du réseau tram. Les besoins restent importants, et le nouveau PDU (Plan de Déplacements Urbains) doit être l'occasion de relancer le développement du réseau de tramways, en particulier, d'une part en direction de Pont de Claix et d'autre part en direction de Meylan et Montbonnot - St Martin.



Autocollant édité en juin 1983 par 22 associations dont l'ADTC et FRAPNA-Isère, tiré à 7000 exemplaires

# Péage Urbain : l'exemple de Stockhölrm



Pour lutter contre les embouteillages, les politiciens à Stockholm ont mis en place un système de péages urbains en 2006. Une décision qui a suscité beaucoup de commentaires négatifs de citoyens et de commerçants. Il a même fallu un referendum. Une fois en place, les péages urbains ont fait diminuer la circulation de 20%. L'effet est durable : aujourd'hui les péages sont acceptés et font partie de la vie de tous les jours. Une voie possible aussi pour Grenoble, une des villes les plus polluées et touchées par les embouteillages en France ?

## Stockholm, une région attractive

Stockholm, la capitale de la Suède, est une ville de 940 000 habitants. La région de Stockholm compte environ 2 millions de personnes avec une population qui augmente d'environ 3000 personnes par jour (solde naturel et migratoire). Les politiciens dans la région travaillent pour que la Région de Stockholm soit la Région la plus attractive de l'Europe. Stockholm est aussi considérée comme une ville agréable à vivre avec beaucoup d'espaces aquatiques, des îles et des espaces verts. Mais une ville agréable est aussi une ville sans trop de voitures.

A Stockholm les embouteillages étaient un sujet de discussion et les nombreuses solutions proposées consistaient à la création de nouvelles routes, autoroutes, rocades, tunnels, etc. qui allaient résoudre le problème de la circulation des voitures une fois pour toute. Quelques-uns de ces projets été réalisés, d'autres ont été annulés après des manifestations massives des habitants et de nouveaux projets sont en cours de réalisation après des débats sans fin.

## Un enjeu électoral

Suite aux élections de septembre 2002, les socialistes (au niveau national) avaient demandé le soutien du parti vert pour leur budget. En échange, ils ont promis de mettre des péages urbains à Stockholm. Le maire socialiste de Stockholm avait, avant les élections, promis de ne pas mettre des péages. On peut dire que l'opinion pour les péages n'était pas favorable. Pour apaiser la discussion, les élus ont lancé un référendum « pour ou contre les péages » en même temps que les élections en septembre 2006. Afin que les Stockholmlois aient une idée de l'effet des péages urbains, un système complet a été mis en place et a fonctionné pendant six mois avant le référendum. Le « test » a été suivi par les politiciens mais aussi par des chercheurs et les médias.

Les Stockholmlois ont voté pour les péages urbains à 51,5% et contre à 45,8%. Ce vote a eu lieu uniquement dans la ville centre de Stockholm. Si tous les habitants de la région (26 communes) avaient eu le droit de voter, le résultat aurait probablement donné le « contre » gagnant. Les péages urbains ont donc été mis en place dans leurs versions définitives le 1er janvier 2007.

## Des résultats positifs

Pendant le test le nombre de voitures au niveau des péages avait déjà diminué de 20%. L'effet était plus important au

centre-ville et aux alentours de la commune de Stockholm. Mais la plupart des communes autour ont aussi constaté un changement. Priorité a été donnée à une information intelligible aux habitants pendant toute la durée le test. La Région, responsable des transports en commun, avait mis des bus directs supplémentaires. En parallèle, les utilisateurs des transports en communs et conducteurs des voitures ont répondu à des enquêtes. Après le test, il n'y a pas eu d'augmentation des transports en commun, hormis la croissance normale annuelle.

Chaque passage coûtait entre 1 et 2 euros suivant la période. Le passage était gratuit avant 6h30 et après 18h30, ainsi que le week-end et l'été. Le tarif maximum par jour était de 6 euros, quel que soit le nombre de passages. Le tarif par passage n'a pas évolué pendant 10 ans, de 2006 à 2016. L'opinion était pourtant pour les péages et les habitants voyaient l'effet dans leur vie de tous les jours.

Cependant, après 2006 les élections ont fait basculer à droite au niveau national, régional et communal. On n'osait pas augmenter les péages urbains pour régler la circulation. Les péages urbains sont devenus une taxe de plus, parmi beaucoup d'autres taxes. En janvier 2016 le tarif a augmenté, avec un tarif allant de 1 à 3,5 euros suivant l'heure de la journée, plafonné à 10 euro et 10 centimes. Et le périmètre étendu à une autoroute.

Les chercheurs qui ont suivi le « test » puis le système permanent des péages urbains concluent que les conducteurs des voitures à Stockholm se sont adaptés au changement. Ils ont rapidement trouvé d'autres routes et d'autres périodes pour faire leurs trajets nécessaires, les trajets « inutiles » ayant « disparu ». Les médias ont également conclu que l'opinion a favorablement évolué dès la mise en place du système avec ses effets visibles.

## Et Grenoble ?

Pour Grenoble, une ville embouteillée et polluée, les péages urbains pourraient être une solution. Les habitants sont déjà habitués aux péages des autoroutes. Sans trop de difficultés, chaque sortie de la rocade pourrait être munie d'une barrière de péage ou, comme à Stockholm, être équipée de caméras qui prennent une photo de la plaque d'immatriculation. La technique existe sur le marché. Il faut juste le courage politique pour prendre la décision de commencer une étude sur de futurs péages urbains à Grenoble.

Anna Sehlin ■



# Septembre en Voironnais : le nouveau réseau est arrivé

La refonte du réseau de transport du Pays Voironnais au 1<sup>er</sup> septembre coïncide avec le renouvellement de ses marchés publics. Pour 7 lots, les exploitants sont locaux et sont quasiment les mêmes que pour le précédent marché (pour plus de détails sur la conduite du projet, voir ADTC Infos n°150 - p16).

Pour concevoir un nouveau réseau à coût constant (coût de fonctionnement annuel du service Mobilité 9 M€ dont 7,5 M€ pour le transport) en créant de nouvelles lignes urbaines sur Voiron et Centr'Alp et en améliorant les lignes existantes, il a fallu économiser sur d'autres postes, notamment sur la desserte des établissements hors sectorisation publique et sur la possibilité d'arriver ou de quitter les établissements scolaires hors des horaires officiels du matin et du soir (cette possibilité n'existait que sur certains trajets domicile-études). L'économie est de l'ordre de 0,5 M€.

Le nouveau réseau prend en compte la nouvelle organisation des gares routières de Voiron, avec une prédominance de la gare sud (voir ADTC Infos n°149 - p16), et les horaires ne sont plus strictement cadencés afin de réduire les aléas dus aux encombrements.

## Une nouvelle ligne urbaine à Voiron

Les habitants de Saint-Jean de Moirans réclament depuis longtemps une desserte du centre village. C'est chose faite avec la nouvelle ligne 4, qui circule approximativement toutes les heures, et qui dessert dans l'ordre, le lycée F. Buisson, les gares routières nord et SNCF, ainsi que le collège La Garenne son terminus.

Le temps de parcours de la ligne 1 est réduit de 7 à 11 min (sur 30 min), d'une part en évitant le parcours sinueux et posant des problèmes de croisement des bus entre Le Belvédère et le faubourg Sermorens, d'autre part en supprimant le «tirailleur» viaduc-gare-viaduc en suivant un trajet déjà expérimenté passant par l'avenue Denfert-Rochereau et la médiathèque. Cet itinéraire rend crédible des correspondances entre les lignes 1 et 2 (ou 3). L'amplitude de service est allongée de 15 à 30 min le soir sur les lignes 1 et 2. La ligne 2 est prolongée jusqu'à la ZA du Roulet à Coublevie.

## Adaptation du réseau urbain pour l'ouverture du nouvel hôpital

Les lignes 3 et 4 seront modifiées en 2019. La voirie du nouvel hôpital sera ouverte et permettra à la ligne 3 de relier directement dans cet ordre, le collège La Garenne, l'Hôpital et le quartier du Faton. La fin quasi-simultanée de l'aménagement du quartier Rossignol-République, simplifiera le trajet partagé en deux de la ligne 3 dans ce secteur. La ligne 4 n'ira donc plus à la Garenne, mais passera comme la ligne 1 par l'avenue de Verdun, et desservira l'hôpital son terminus.

## Les lignes interurbaines

Sur la ligne W (Voiron - Le Fontanil), le nombre de services quotidiens passe de 16 à 20 depuis Voiron.

Sur la ligne A (Voiron-Tullins), les services scolaires sont dissociés des services commerciaux, l'amplitude et la fréquence sont augmentées.

## La desserte de Centr'Alp

Cette desserte s'étoffe avec le nouveau pôle d'échanges de Moirans et deux nouvelles lignes, en correspondance avec le

TER : la ligne 22 gare de Moirans - Rossignol, complémentaire de la ligne Transisère 5200 ; la ligne 20 (Moirans - Centr'Alp sud) existante, partait de St Jean de Moirans et part désormais de Moirans Centre, car elle était peu fréquentée entre St Jean de Moirans et Moirans. Elle fonctionne exclusivement aux heures de pointe, tous les quarts d'heure, vers Centr'Alp le matin, depuis Centr'Alp le soir.

## Une signalétique plus claire

Les lignes 1 et 2 avaient une couleur dédiée trop proche (rouge et violette), source de confusions. La différence est désormais plus marquée : la 1 et la 3 restent respectivement rouge et verte, la 2 passe au bleu, et la nouvelle 4 est jaune. À chaque arrêt, le totem indique les lignes qui le desservent par un carré coloré de grande dimension (voir photo). On regrette que ces mêmes carrés ne soient pas posés sur le fronton des abribus, où l'identification des lignes se résume à la table horaire affichée sous l'abri, certes imprimée en couleur mais de format A4 !

## Les dysfonctionnements des services scolaires

La rentrée a été mouvementée, pour les élèves, les parents, les établissements scolaires (surtout à Voiron), et le service mobilité : beaucoup de changements par rapport à la précédente année scolaire, en termes d'arrêts desservis, de n° de ligne dédiée à un établissement, de fréquence, et d'horaires. La communication imparfaite, la force de l'habitude, la mauvaise lecture, la compréhension approximative des informations, les dysfonctionnements des alertes SMS, ont créé des difficultés. Deux paramètres en ont créé aussi : la méconnaissance de provenance des élèves inscrits au moment où se prépare la rentrée, et le fait que dans un bus scolaire interurbain, tous les élèves doivent être assis. Une ligne qui fonctionne sur le papier en juin risque d'être saturée en septembre, avec les incidences sur la ponctualité et sur le comportement des élèves : reports sur un autre arrêt ou une autre ligne, qui induisent à leur tour d'autres surcharges. Avec en prime, la pression des établissements scolaires victimes de ces retards.

Après des adaptations dans l'urgence, une réunion de concertation a eu lieu avec les associations de parents d'élèves, en présence de l'ADTC. Des modifications d'horaires ont été appliquées sur la ligne 4 et sur des lignes scolaires. Certaines ont même été doublées, et certains arrêts sont desservis par deux lignes différentes. Mais il reste impossible en maîtrisant les coûts d'assurer équitablement la desserte des entrées-sorties intermédiaires des établissements.



Bernard Bouvier ■

<http://www.paysvoironnais.com/les-services/mobilites-351.html>

# TER Grenoble - Gap, le service 2018

Dès le 10 décembre prochain, un aller/retour entre Grenoble et Gap sera limité à Clelles.

En raison de la mise en place de nouveaux ralentissements sur la ligne (limitation de la vitesse à 40 km/h sur de nombreuses sections), la SNCF a modifié les horaires en conséquence. Les premiers trains du matin vers Gap et les derniers trains du soir vers Grenoble voient leur temps de parcours augmenter de 15 à 30 minutes. Dans le tableau joint, seuls les principaux points d'arrêts sont affichés.

Les horaires des trains du « quotidien », pour les trajets domicile-travail / études, ne sont pas modifiés.

## Des trous de 5h et 6h dans la desserte

Avec ces nouveaux horaires, c'est toute l'attractivité de la ligne qui est touchée.

Dans le sens Grenoble vers Gap, aucun train ne partira de Grenoble pour Gap entre 9h45 et 14h10. Le train de 12h10 est limité à Clelles.

Dans le sens Gap vers Grenoble, aucun train ne partira de Gap entre 11h20 et 17h32. Le départ de 13h30 est amorcé à Clelles à 14h45.

## Et les correspondances ?

Avec ces nouveaux horaires, l'ADTC ne peut que constater l'absence de coordination entre les horaires du TGV Paris - Grenoble et ceux du TER Grenoble - Gap.

En direction de Gap, la première correspondance (du lundi au jeudi) entre le TGV et le TER est supprimée. Il ne reste qu'une seule correspondance optimisée en fin de journée avec le dernier train.

En direction de Paris, les deux premières correspondances restent optimisées en 30 minutes.

Toutes les autres correspondances restent très longues (1h30 d'attente à Grenoble).

Alexis Grabit ■

	17420	885652	885656	885660	885664	885668	885670	885678	885680
	LàS	LàS	LàV	Q	LàS	Q	LàV	Q	Q
<b>Gap</b>	<b>5h12</b>			<b>7h18</b> Départ avancé de 11 min	<b>11h20</b> Départ inchangé	<b>CE TRAIN EST SUPPRIME ENTRE GAP ET CLELLES</b>		<b>17h32</b> Départ retardé de 5 min	<b>19h31</b> Départ retardé de 5 min
<b>Veynes</b>	5h32	<b>5h46</b> Départ inchangé		7h38/39	11h40/41			17h52/55	19h52/54
<b>Clelles</b>		6h43/44	<b>7h45</b> Départ inchangé	8h36/37	12h38/39	<b>14h45</b>	<b>16h40</b> Départ Inchangé	19h00/17	20h56/57
<b>Grenoble</b>		<b>7h45</b> Arrivée inchangée	<b>8h46</b> Arrivée inchangée	<b>9h40</b> Arrivée avancée de 5 min	<b>13h46</b> Arrivée inchangée	<b>15h47</b> Arrivée inchangée	<b>17h45</b> Arrivée inchangée	<b>20h19</b> Arrivée retardée de 34 min	<b>21h59</b> Arrivée retardée de 14 min
Correspondance pour Paris		8h16		10h16	15h16	17h16	19h16	21h16 le D	

	885601	885605	885607	885611	885613	885615	885617	885619	17409	885619
	LàS	Q	Q	Q	LàV	Q	LàV	LàV D	LàS	S
Correspondance depuis Paris		<i>Impossible avec le 9h42</i>	10h42	12h42	14h42	14h42		17h45		17h45
<b>Grenoble</b>	<b>7h56</b> Départ avancé de 14 min	<b>9h45</b> Départ avancé de 23 min	<b>12h09</b> Départ inchangé	<b>14h10</b> Départ inchangé	<b>15h11</b> Départ inchangé	<b>16h09</b> Départ inchangé	<b>17h11</b> Départ inchangé	<b>18h10</b> Départ inchangé		<b>18h10</b> Départ inchangé
<b>Clelles</b>	9h07/08	10h50/51	<b>13h11</b>	15h16/17	<b>16h21</b> Arrivée inchangée	17h10/11	<b>18h15</b> Arrivée inchangée	19h14/15		19h14/15
<b>Veynes</b>	10h04/05	11h58/59	<b>CE TRAIN EST SUPPRIM E ENTRE CLELLES ET GAP</b>	16h14/15		18h07/08		<b>20h16</b> Arrivée retardée de 12 min	20h35	20h16/17
<b>Gap</b>	<b>10h27</b> Arrivée inchangée	<b>12h20</b> Arrivée inchangée		<b>16h44</b> Arrivée retardée de 8 min		<b>18h28</b> Arrivée inchangée			<b>20h55</b>	<b>20h37</b> Arrivée retardée de 9 min

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

## Plaque ta caisse !

Sous ce vocable ô combien subversif, le SMTC lance sa campagne pour convaincre 1000 automobilistes de tester les solutions alternatives (vélo, VAE, train, bus, tramway, covoiturage). Et si d'aventure vous étiez tenté par le vélo, l'ADTC-Se déplacer autrement, partenaire de cette opération, se fera un plaisir de vous donner les clés pour vous apprendre ou vous remettre en selle pour circuler en ville en toute confiance !  
[www.jeplaquemacaisse.com/](http://www.jeplaquemacaisse.com/)

Nathalie Teppe

## Les nouveaux tarifs TAG

Le 1<sup>er</sup> septembre 2017, les tarifs TAG ont évolué. Conformément aux clauses du contrat de Délégation de Service Public passé entre le SMTC et la SEMITAG pour l'exploitation du réseau de transport urbain, l'augmentation annuelle moyenne prévue sur la durée du contrat est égale à l'inflation + 1 %.

Les tarifs des abonnements 4-17 ans, 18-25 ans, et solidaires sont maintenus.

### Titre unitaire

Il passe à 1,60 €, et à 2,10 € acheté à bord du bus pour inciter à se procurer son billet avant son déplacement. Le temps de rendu de monnaie souvent nécessaire compromet l'amélioration du temps de parcours. Le tarif à bord du bus aurait dû être maintenu à 2 €.

### Augmentation du tarif des + de 75 ans

L'abonnement annuel passe de 36€/an à 136€/an. Ce relèvement est justifié par des niveaux de revenus plus élevés en moyenne pour cette catégorie d'âge. Cette augmentation conduira certains à moins se déplacer ou à préférer les titres 10 ou 30 voyages à l'abonnement pour se déplacer en transport public comme le prévoit d'ailleurs le SMTC. L'ADTC suivra avec attention l'évolution de la mobilité dans cette classe d'âge sachant que les 65-74 ans effectuent en moyenne 25 % de voyages par jour en TC en plus par rapport aux plus de 75 ans.

Emmanuel Colin de Verdière

## Quand une ligne régulière devient la 2<sup>ème</sup> ligne la plus fréquentée des cars « Macron »

L'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires Et Routières (ARAFER) a publié, au second semestre, un rapport analysant le marché libéralisé des services interurbains par autocar. Ô grande surprise, la ligne Grenoble – Lyon Saint-Exupéry est devenue la 2<sup>ème</sup> ligne la plus fréquentée de FRANCE derrière la ligne Lille – Paris.

Contrairement à ce que dit l'ARAFER, cette ligne n'est pas une création. C'est juste un changement de statut. Fin mars 2017, elle est passée d'une Délégation de Service Public de l'ancienne Région Rhône-Alpes à une ligne toujours exploitée par Faure Vercors sous la bannière OUIBUS. Sa fréquentation est estimée entre 77 000 et 89 000 passagers par an pour un tarif entre 15 et 20 euros pour effectuer les 93 kms. N'oubliez pas que les réservations se font sur le site internet OUIBUS.com.

Avec la forte fréquentation de cette ligne, Grenoble devient la 3<sup>ème</sup> ville la plus fréquentée de France avec 155 000 passagers par an.

Alexis Grabit



## « Au revoir, Citélib by Ha:mo »

A partir de la fin de l'année, les 70 petites voitures électriques Citélib by Ha:mo (avec leur design et leur couleur vive avec une ou deux places), qui était disponible en autopartage, vont disparaître du paysage de la métropole.

En effet, après 3 ans d'expérimentation, les cinq partenaires (Grenoble Alpes Métropole, la Ville de Grenoble, Toyota, EDF et Citélib devenue Citiz) ont tiré un bilan de cette expérience. 1 500 utilisateurs ont été tenté par cette expérience utilisant en moyenne un véhicule pendant 45 min et sur une distance moyenne de 5 Km.

Les bornes de recharges (160 bornes environ) resteront en place pour les véhicules privées.

Alexis Grabit



# La stratégie d'Oslo pour réduire, voire éliminer, les voitures personnelles

**La capitale norvégienne abandonne la notion de transport public pour se lancer dans la « mobilité comme service ». Objectif : supprimer la voiture.**

Endre Angelvik est le vice-président chargé des services de mobilité de Ruter, l'autorité du transport public de la région d'Oslo, qui correspond à la capitale et représente 50 % des transports publics de la Norvège. Il explique sa stratégie pour faire de la mobilité un service sur lequel, comme l'électricité, « on compte sans y penser ».

**Quel est l'objectif de Ruter, le service chargé des mobilités de la région d'Oslo ?**

Endre Angelvik : Ruter a pour objectif de développer et gérer la croissance des transports publics, de la marche et du vélo, et de réduire considérablement l'utilisation des voitures personnelles. Nous avançons dans ce sens en passant de la notion de transport public à celle de mobilité, qui repose, pour nous, sur quatre tendances : l'urbanisation, le développement durable, la digitalisation et l'individualisation, le point fort de la voiture.

Les deux derniers points se renforcent mutuellement. Ils permettent d'offrir des services individuels à un niveau supérieur. C'est la clé de la stratégie que nous avons définie en 2016. Le secret de la réussite se trouve dans l'intégration de ces diverses tendances. Nous élargissons notre offre en permettant à nos usagers de mener la vie de leur choix. Ce qu'il est convenu d'appeler MAAS, pour « mobility as a service ».

**Qu'entendez-vous concrètement par la « mobilité comme service » ?**

Nous parlons aussi de « mobilité combinée » [terme utilisé par la Confédération suisse]. Cela consiste à éliminer les problèmes de transport de votre vie quotidienne, à prendre en charge les problèmes logistiques de votre zone, à vous fournir les informations dont vous avez besoin. Il faut que cela soit comme l'électricité : on compte dessus sans y penser. On paye à la fin du mois et on fait confiance au système.

La digitalisation nous permet d'intégrer les différents modes de transport. Notre approche est comparable à celle de la compagnie finlandaise privée Maas Global [qui commence à offrir ses services en Grande-Bretagne après Helsinki].

Nous essayons pour notre part de reproduire une expérience réalisée à Göteborg, en Suède, par la start-up Ubigo [et qui débutera à Stockholm en mars 2018]. Quatre-vingts foyers ont mis leur voiture de côté pendant six mois en échange d'un abonnement comprenant tous les types de mobilité et un paiement forfaitaire, y compris pour la location d'une voiture, offrant par exemple la possibilité de se rendre dans sa cabane dans les bois. Personne n'a abandonné l'expérience, ce qui montre qu'il est possible de vivre sans posséder une voiture.

**Mais cela ne risque-t-il pas de coûter très cher ?**

Quand vous achetez une voiture, vous immobilisez une partie importante de votre capital. Que se passe-t-il si vous pouvez vous en servir dans un autre domaine ? Un récent rapport de l'expert Tony Seba intitulé « Repenser les transports 2020-2030 » montre que la combinaison d'un service de mobilité intégrale et de l'argent libéré par le non-achat d'une voiture peut être une incitation extrêmement puissante. Le choix des consommateurs et non l'offre d'un produit entraînera le changement et accélérera l'évolution.

**Quelle est la place de la multimodalité dans votre conception de la mobilité combinée ?**

MAAS veut dire vivre sans voiture. Cela inclut la multimodalité, qui implique que vous restiez responsable de vos trajets, et beaucoup d'autres choses. La question clé est de savoir qui est responsable du service. Aujourd'hui, c'est vous. Nous le ferons bientôt pour vous au point de vous réveiller dix minutes plus tôt s'il y a des problèmes sur votre ligne de tram ou de métro. Nous garantirons que vous aurez un véhicule dans les dix minutes après en

avoir demandé un sur notre application mobile. Nous entendons devenir une ville compétitive et, pour cela, nous n'attendons pas, nous testons.

**J'imagine que vous testez aussi les véhicules sans chauffeur ?**

Nous constituons une petite flotte de véhicules pour 2018 avec l'aide de Navya et d'EasyMile, deux entreprises françaises qui fournissent les navettes, en même temps que la législation est modifiée. Nous avons choisi d'être ambitieux et de lancer un défi au marché, aux grands constructeurs. Mais nous accordons également une grande importance aux voitures partagées. Des simulations réalisées pour Lisbonne par l'International Transport Forum de l'OCDE montrent que le recours à des véhicules autonomes et partagés, combiné à un bon réseau de métro, pourrait entraîner la disparition de 90 % des voitures en circulation sans affecter la mobilité.

Cela permet d'envisager plus de déplacements de point à point, des trajets quotidiens plus courts, ce qui changerait le marché du travail, la valeur de l'immobilier et la société tout entière. Une simple réduction de 40% des voitures en circulation entraînerait la fin des embouteillages. Même si nous n'obtenons que la moitié des bénéfices envisagés, ça vaut la peine.

<http://www.lemonde.fr>, le 03/11/17  
Le Monde, 3 novembre 2017



Pôle multimodale de la gare de Moirans



Détour obligatoire pour accéder au passage souterrain Sud de la gare de Grenoble



30 ans après les premières rames du tramway se refont une beauté

L'ADTC, Se déplacer autrement est membre de :

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

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)



Passerelle provisoire pendant la reconstruction du pont Bergonzoli

## ADTC - Se déplacer autrement

MNEI ● 5 place Bir-Hakeim ● 38000 Grenoble ● 04 76 63 80 55 ● [contact@adtc-grenoble.org](mailto:contact@adtc-grenoble.org)

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