

Grenoble, le 30 octobre 2019

## **Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur les projets de BHNS Grenoble - Montbonnot et de Pôle d'Echanges de Charmeyran**

**Le SMTC et le Grésivaudan proposent un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) pour améliorer la ligne de bus C1, la solution du tramway doit aussi être étudiée**

**La desserte en transport public Grenoble - Meylan - Montbonnot mérite mieux qu'une ligne de bus pour offrir une alternative attractive à la voiture**

Le SMTC et le Grésivaudan ont ouvert une concertation pour un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Grenoble et Montbonnot du 16 septembre au 31 octobre 2019. Le tramway n'y est envisagé qu'à très long terme (2040 ?). Seule la solution bus est présentée alors que le tramway serait bien plus efficace pour desservir tout ce secteur de l'agglomération qui connaît une circulation routière intense.

### **1. BHNS ou tramway, un choix important qui engage l'avenir**

Le choix d'un mode de transport lourd est un investissement pour l'avenir, qui aura des répercussions importantes à long terme.

La transformation d'une ligne de bus en ligne de BHNS entraîne une augmentation de la fréquentation de l'ordre 30 à 40 %. En revanche, elle est de l'ordre de 130 % lors de la transformation d'une ligne de bus ligne de tramway, **autrement dit le tramway fait plus que doubler la fréquentation**. Ces chiffres sont une moyenne établie sur une dizaine de cas d'après l'expertise TransMissions-TTK

Dans la population, le tramway bénéficie en effet d'une meilleure image et suscite un **report de la voiture vers le tram** bien plus important, surtout dans un secteur comme celui de Meylan – Montbonnot, où la population a le choix entre plusieurs modes de transport.

De plus, le tramway rend les mesures de réduction du trafic automobile et de la vitesse plus faciles à accepter.

**Le tramway est aussi la meilleure solution** pour répondre aux enjeux climatiques, de qualité de l'air, d'économie du foncier, de préservation du cadre de vie.

**C'est enfin la solution la plus économique à long terme**. En effet, avec des temps de parcours réduits, une plus grande capacité, une plus grande longévité du matériel roulant, ce mode réduit le coût de fonctionnement par passager transporté.



**Le tramway a une emprise moins large permettant une meilleure insertion** car il est moins large que le bus, a une trajectoire fixe et l'intervalle entre les deux voies dans chaque sens est plus réduit.

## **2. Le potentiel de trafic entre Grenoble et Montbonnot justifie le choix du tramway**

La ligne C1 transporte 10 800 voyageurs par jour (v/j). (source comité de déplacements 2019 du SMTC)

- Le prolongement vers Montbonnot en 2020 devrait amener 2000 v/j supplémentaires. (source réunion publique de présentation du prolongement de la ligne C1 à Meylan en 2018)

- La future station d'échanges « Charmeyran » à La Tronche, projetée à l'intersection avec la ligne B de tramway devrait apporter nombreux voyageurs supplémentaires en facilitant l'accès au campus et au CHU (les deux pôles principaux générateurs de déplacements après le centre ville de Grenoble).(source pré-dossier de concertation du BHNS)

- Enfin, le prolongement de la ligne C1 vers la Presqu'île est également envisagé.

**Ces seules mesures devraient porter la fréquentation de la C1 à 15 000 v/j . Avec la transformation en BHNS, elle devrait atteindre 20 000 v/j, et avec la transformation en ligne de tramway, elle devrait dépasser largement 30 000 v/j.**

Notons que la population qui est desservie par la ligne C1 est comparable à celle desservie par la ligne E entre Alsace-Lorraine et Le Fontanil, mais elle dessert un nombre d'emplois très supérieur. Or la ligne E enregistre déjà plus de 9000 montées par jour entre l'Esplanade et le Fontanil d'après l'enquête Origine-Destination 2016 du SMTC, soit une hausse de 80 % par rapport à la ligne 3 qu'elle a remplacée. Aujourd'hui 4500 personnes par jour empruntent les TC chaque jour sur cette branche contre 2500 auparavant (sur la base d'un aller-retour par jour, cela représente plus d'un habitant sur 5 du secteur !)

Rappelons aussi que le rapport environnemental du PDU jugeait « pertinent » le tramway Grenoble – Meylan, et que dans les conclusions du rapport d'enquête sur le PDU, paru en janvier 2019, la commission d'enquête « *s'inquiète de la faible ambition du PDU en matière d'extension du réseau de tramway* » (page 10) et formule la recommandation 5 suivante :

*« La commission d'enquête souhaite que la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée, et mise en regard, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030 ».*

## **3. Un BHNS est insuffisant et compromet l'avenir, le tram est plus ambitieux**

La saturation de la ligne C1 est déjà une réalité quotidienne aux heures de pointe, avec des usagers qui ne peuvent pas monter dans les bus pleins. **Compte tenu du potentiel de clientèle, ce problème a toutes les chances de perdurer et de s'aggraver avec un BHNS**, alors qu'un tramway le réglerait durablement.

L'idée d'un BHNS pouvant être transformé ultérieurement en tram comporte deux inconvénients majeurs :

- **les travaux effectués en deux fois seraient beaucoup plus coûteux.**

- **comment transporter les usagers pendant les travaux** de transformation de la plateforme ?

Évitons les surcoûts que l'agglomération de Caen a connu en réalisant un TVR en 2002, puis l'a arrêté en 2017 pour 18 mois de transformation en tramway et un coût de plus de 230 M€.

Évitons l'impasse où se trouve le BUSWAY de Nantes, mis en service en 2006 et saturé malgré une desserte toutes les 2 minutes 1/2 en heures de pointe, et malgré le renouvellement intégral du matériel roulant bus qui vient d'avoir lieu, il ne peut pas être transformé en tramway faute de solution pour transporter les 39000 v/j pendant les travaux.

Le tramway pourrait être mis en service avant 2030, En attendant, des améliorations sont possibles sur la ligne C1, en mettant en œuvre un certain nombre de travaux prévus ou non dans le cadre du projet de BHNS :

- voie réservée bus sur l'avenue de Verdun à Meylan,
- station de correspondance avec la ligne B de tramway à La Tronche Charmeyran,
- mesures pour dissuader le trafic de transit dans le quartier Est des gares de Grenoble et sur les avenues du Granier et du Vercors à Meylan.

Le rétablissement de la desserte des gares et du centre-ville de Grenoble par la ligne 6020 (Grenoble – Crolles), supprimée par le Département en 2014, est également indispensable.

#### **4. une ligne de tram qui contribuerait à une bonne desserte de Grenoble**

L'ADTC propose l'itinéraire suivant pour la ligne de tram Grenoble - Meylan - Montbonnot : Gares de Grenoble - Alsace-Lorraine – Jean Jaurès - Vallier-Libération - Mal Foch - Chavant - La Tronche-Charmeyran - Meylan - Montbonnot. Cet itinéraire permet des connexions avec les 4 autres principales lignes de tram (A, B, C et E) ainsi que 3 lignes Chrono (C3, C4 et C5). Il dessert les gares et le pôle multimodal (amenés à se développer avec le projet d'un RER à la grenobloise). Il offre un accès efficace au pôle administratif (Métropole, Département, Hôtel de Ville de Grenoble, Préfecture, Rectorat), à l'hypercentre de Grenoble, au CHU, et au campus, grâce aux correspondances avec les lignes A ou B aux stations Chavant, Alsace-Lorraine et La Tronche-Charmeyran.

Dans l'autre sens, les multiples connexions possibles rendent les transports publics particulièrement attractifs pour se rendre à Inovalée, zone d'activités où les déplacements en voiture restent encore aujourd'hui très majoritaires.

Cet itinéraire contribue à une meilleure utilisation du réseau de tram en renforçant les lignes C et E de tram sur leurs tronçons les plus chargés, à l'image de la ligne E de tram à Strasbourg.

#### **5. Une ligne de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot finançable dans le cadre du PDU 2030**

**Le projet de PDU 2018 – 2030 prévoit 380 M€ (1) d'investissements dans les transports** en commun non ferroviaires :

- 40,2 M€ : prolongement de la ligne A à Pont de Claix, qui ouvrira le 21 décembre 2019
- 54,3 M€ : BHNS Grenoble - Meylan - Montbonnot prévu pour 2023
- 58,0 M€ : maillage du réseau de tramway, prévu pour 2023
- 68,5 M€ : transport par câble entre St Martin le Vinoux, la presqu'île de Grenoble et Fontaine, prévu pour 2023
- 145 M€ : prolongement de la ligne E de tram à Pont de Claix, ou tram-train Grenoble – Vizille, en 2030
- 10,0 M€ : amélioration des temps de parcours des TC
- 5,2 M€ : accessibilité des TC.

**L'ADTC propose de réorienter** les investissements dans les transports en commun tout en restant dans l'enveloppe des 380 M€. Ces propositions reposent sur le décalage d'opérations peu utiles : report au-delà de 2030 du projet de métrocâble compte-tenu de la faiblesse du trafic attendu à court et moyen terme, abandon du maillage du réseau tram qui apporte peu de bénéfices aux usagers), pour engager les opérations les plus efficaces pour répondre aux besoins et favoriser le report modal :

- prolongement de la ligne E à Pont de Claix Papeteries, dès 2025, qui apparaît comme le prolongement prioritaire
- création de la ligne F de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot en 2030 au lieu d'un BHNS.

Cette réorientation permettrait de dégager une enveloppe de 180 M€ pour le tram Grenoble – Meylan - Montbonnot.

L'itinéraire proposé par l'ADTC limite les investissements car il nécessite seulement un aménagement de 10 km sur une ligne de 14 km. Cet aménagement rectiligne entre le stade des Alpes et l'arrêt Revirée, avenue de Verdun à Meylan, ne présente pas de difficultés particulières.

L'ADTC estime à 200 M€ le coût d'une ligne de tram Grenoble-Meylan-Montbonnot. Ce montant, que les études devront préciser, est compatible avec l'enveloppe dégagée par la réorientation des investissements.

La meilleure desserte de Montbonnot, située sur le territoire de la communauté de communes du Grésivaudan, permettrait des financements complémentaires.

L'ADTC fait remarquer que les financements pour les transports publics restent cependant insuffisants (380 M€ alors que les opérations routières vont mobiliser pendant la même période 516 M€ avec la grande opération A480-Rondeau). Elle rappelle que depuis 2015, les financements annuels des transports publics par la Métropole (31,35 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014) et le Département (26,75 M€ en 2019 contre 37,5 M€ en 2014), ont en effet chuté de manière significative. (Ces montants pour 2019 incluent les participations au titre des sorties d'actifs, les contributions forfaitaires et la participation de la Métropole aux investissements). Un retour aux participations du niveau de 2014 permettrait d'aller plus loin en réalisant également d'autres investissements comme des créations ou prolongements des lignes de tramway.

## **Conclusions :**

**L'urgence climatique impose de prendre des mesures ambitieuses.** Les élus arrivant en poste au printemps prochain auront à effectuer ce choix décisif pour les prochaines décennies, entre une solution pérenne (le tramway) générant un report modal massif, et une demi-mesure (le BHNS) se contentant de suivre les tendances actuelles.

Il s'agit d'un choix politique fort, comparable à celui fait par les élus de l'époque pour la ligne C de tramway, qui doit être éclairé par des données fiables.

**Pour cette raison, l'ADTC demande au SMTC et au Grésivaudan de faire réaliser d'ici au printemps 2020 une étude indépendante portant sur la solution d'une ligne de tramway entre Grenoble et Montbonnot, avec différentes hypothèses de tracé. L'ADTC souhaite être associé au cahier des charges de cette étude ainsi qu'à son suivi.**

## Avis de l'ADTC sur les différentes variantes du projet

- Tracé et Variantes

L'ADTC se prononce pour la variante 2 de prolongement à la presqu'île de la ligne C1 permettant un lien direct entre les pôles d'activités et d'innovation : Inovalée et la presqu'île scientifique

La réalisation de ce point de passage pourra également être utilisé par les lignes Transisère, Aéroports ainsi que les lignes de cars librement organisées (dit cars Macron). Ce lien direct évitera le passage de centaines de cars chaque jour au sein des voiries du quartier Jean Macé qui doivent être réservées à la circulation locale.

L'ADTC soutient le projet de limiter la circulation automobile du Secteur Est des gares SNCF et routière en réalisant ainsi un point d'accès pour les piétons, cyclistes et usagers des Transports en Commun apaisé et attractif (L'ensemble de ces usagers représentent 87 % des usagers du train en gare de Grenoble). Cela peut être réalisé dès maintenant sans attendre l'ensemble du projet. Pour les usagers se rendant en voiture aux gares de Grenoble, l'effort d'information et de communication pour favoriser l'accès ouest doit être accentué.

La création d'un arrêt au croisement de l'avenue Félix Viallet et du cours Jean Jaurès est particulièrement positive en rendant possible des correspondances avec la ligne E de tram. Pour être complet, une station serait à réaliser sur la ligne E de tram entre l'avenue Félix Viallet et la Place Hubert Dubedout. Lors de la réalisation de la ligne E, les mesures conservatoires ont été prises pour permettre cette création. Avec + de 800 m entre les arrêts Alsace-Lorraine et Annie Fratellini - Esplanade, la desserte de la rive gauche de l'Isère de ce secteur est mal assurée avec pourtant de nombreux pôles générateurs de déplacements : Grenoble INP, IUT1 rue d'Arsonval, IUT2 place Doyen Gosse, Université Inter-Ages du Dauphiné...

Sur les avenues F. Viallet, A. Sembat et E. Rey : l'ADTC s'interroge sur la capacité de cet axe à supporter l'augmentation du trafic bus (BHNS, C4, Express, 6020 prolongée...) notamment au carrefour Chavant.

La création d'une voie bus dans le sens sortant sur le boulevard Jean Pain à Grenoble est un besoin urgent à réaliser au plus vite à la fois pour améliorer les temps de parcours de la ligne C1 mais aussi des lignes Transisère l'empruntant.

Un nouvel arrêt pour desservir les PFI doit être créé dès la réalisation du projet pour permettre une meilleure desserte du pôle funéraire.

L'importance de placer le BHNS sur un site propre au centre de l'avenue de Verdun à Meylan est à souligner et permettrait de rendre plus urbaine cette avenue très routière et propice à la vitesse des véhicules motorisés. Dans l'hypothèse de transformation à terme en tram, Il serait nécessaire de s'assurer de l'absence de réseaux sous le site propre. Le projet devra également s'assurer de la continuité de la piste cyclable coté sud de l'avenue de la piste des Buclos au centre commercial Carrefour.

L'ADTC se prononce pour la variante 4 (passage par le quartier des Buclos avec desserte de l'arrêt Le Bret). Ce quartier d'habitations et d'activités doit continuer à bénéficier d'une desserte fréquente et permettant des liaisons rapides vers Grenoble, d'une part et Inovalée d'autre part. L'arrêt Faculté doit être desservi par une ligne

6020 desservant de nouveau l'hyper-centre et les gares de Grenoble transformée en ligne chrono avec une fréquence de 10 minutes de 7h à 19h et une desserte en soirée. Lors du passage en tramway, l'itinéraire sera à réétudier.

Une voie bus en sortie de l'avenue du Vercors sur l'avenue de Verdun peut être réalisée dès maintenant.

Sur les avenues du Vercors et du Granier, l'ADTC soutient les principes du plan de circulation proposé.

Une voie bus dans le sens Est-Ouest peut être réalisée rapidement sur l'avenue du Granier à partir de l'arrêt Malacher jusqu'à l'avenue du Taillefer.

Pour le prolongement vers Montbonnot, il est surprenant que la variante de tracé via le quartier du Charlaix ait été oubliée, alors qu'elle serait très pertinente en solution tramway. Le tracé par le chemin du Monarié et la rd11M diminue le potentiel de fréquentation dans ce secteur tout en augmentant les temps de parcours.

Pour le confort des usagers et l'amélioration des temps de parcours, le percement prévu des Giratoires à Montbonnot doit être étendu au giratoire de Bavière à Meylan.

- Fréquence, desserte

La desserte d'Inovalée doit au minimum être faite sur la plage 6h-21h pour les travailleurs du secteur. Pour attirer pleinement de nouveaux usagers, la fréquence doit être au moins d'un passage toutes les 10 minutes de 7h à 19h sur l'ensemble du parcours de la ligne et circuler en soirée et le week-end.

- Motorisation

Dans l'objectif d'une desserte tramway d'ici 2030, l'ADTC se prononce pour une motorisation GNV, matériel simple à mettre en oeuvre et respectant les nécessités environnementales. Alors que la solution électrique (trolleybus ou biberonnage) générerait des investissements qui ne pourrait être amorti à l'horizon du passage en mode tramway. Ces bus GNV pourront alors être utilisés sur d'autres lignes du réseau.

- Pôle d'Echanges Charmeyran

L'ADTC soutient la réalisation du scénario 2 qui permet des correspondances rapides entre la ligne B de tram et les lignes de bus circulant avenue de Verdun. Ce scénario a le plus important potentiel d'augmentation du nombre d'usagers.

La chronovélo doit continuer d'emprunter le passage Ricou. Le passage piétons / cycles doit dissocier les 2 usages pour éviter les conflits.

## **Annexe : des propositions de l'ADTC pour un réseau de Transport Public efficace dans le Grésivaudan**

Depuis plus de 20 ans, le besoin d'organiser les déplacements au niveau de l'ensemble de la région grenobloise a été diagnostiqué. Sous l'impulsion des collectivités territoriales, des échanges sont en cours pour enfin aboutir.

C'est l'occasion pour l'ADTC de faire des propositions pour avoir un réseau de transport public efficace dans le Grésivaudan.

### **Diagnostic**

Aujourd'hui 100 000 habitants résident dans le Grésivaudan dont plus de la moitié dans la partie sud le long de l'Isère, dont :

- 30 000 habitants de Montbonnot à Lumbin le long de la RD1090, rive droite de l'Isère sur 13 km.
- 23 000 habitants de Domène à Champ-près-Frogès le long de la RD523, rive gauche de l'Isère sur 13 km.

Au nord du Grésivaudan, la densité est moins importante avec cependant des pôles forts comme Pontcharra (7 200 habitants) et Allevard (4 100 habitants).

Les principaux pôles générateurs de déplacements sont les suivants :

- Zone d'Activités de Bernin – Crolles : emplois, commerces et services (notamment santé)
- Inovallée Montbonnot - Meylan : zone d'emplois
- Collèges d'Allevard, Pontcharra, Goncelin, Le Touvet, Villard-Bonnot, Crolles, Saint-Ismier et Meylan
- Lycées d'Allevard, Pontcharra, Villard-Bonnot et Meylan, Lycée Horticole de Saint-Ismier
- Centre-ville et gares de Grenoble
- CHU La Tronche
- Campus de St Martin d'Hères – Gières

D'après l'Enquête Ménages Déplacements de 2010, la part des déplacements réalisés en transport public est de 9 % dans le Grésivaudan. Les déplacements se font très majoritairement en voiture avec 71 %. La marche à pied représente 18 % des déplacements, le vélo est très minoritaire avec 1 % des déplacements.

Les transports publics mis en place sont peu attractifs et d'emploi compliqué. En dehors du TER et des cars sur l'axe Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - ZA Bernin-Crolles, les transports publics se résument essentiellement à du transport scolaire ou pour les captifs.

Trois réseaux de transport public desservent le Grésivaudan, ils s'ignorent en grande partie et pour l'utilisateur, cela complique leur utilisation :

- Le TER

L'offre TER est organisée par la Région Auvergne - Rhône - Alpes. La ligne ferroviaire Grenoble - Chambéry a été modernisée et électrifiée en 2013. En heures de pointe, Pontcharra est desservi par 3 trains par heure, Goncelin, Brignoud et Lancey sont eux desservis par 2 trains. En journée et le soir, l'offre est faible voire

inexistante avec par exemple, 3h45 sans train le matin en direction de Grenoble pour les gares de Goncelin, Brignoud et Lancey !

La tarification spécifique du TER ne permet pas d'utiliser les autres réseaux desservant le Grésivaudan.

- Le réseau TransIsère

Il est organisé par le Département de l'Isère en délégation de compétence de la Région Auvergne - Rhône – Alpes avec huit lignes.

- 6020 (Grenoble Verdun - Montbonnot – Saint-Ismier - Bernin - Crolles Le Stade). Malgré un passage toutes les 10 minutes en heures de pointe, cette ligne ne transporte guère que des scolaires et des captifs. Cette tendance s'est encore accentuée depuis sa limitation à Grenoble place Verdun sans desservir l'hyper centre de Grenoble et les gares. Cette ligne souffre également d'un manque de ponctualité.

- Express1 (Voiron - Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - ZA Bernin-Crolles - Lumbin Long Prés). C'est une des rares lignes qui transporte une majorité d'actifs en lien avec sa desserte. Elle est soumise aux embouteillages sur l'A41 et sur le boulevard Jean Pain à Grenoble en direction du Grésivaudan. Passant par l'A41, elle ignore les habitants le long de l'itinéraire, à part à Crolles et Lumbin.

- Express2 (Voreppe - Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - Le Versoud - Le Champ près Frogès – Tencin). La ligne a été complètement sacrifiée lors du renouvellement du marché par le Département en 2015. Alors qu'une fréquence à 10 minutes avait été mise en place avec une fréquentation qui suivait bien, l'offre a été diminuée. De plus, en heures de pointe, la ligne est séparée en deux trajets distincts, complexes à comprendre pour un nouvel usager. Malgré cette offre insuffisante, la ligne est régulièrement saturée en heures de pointe. Enfin, cette ligne ne circule pas le dimanche. C'est le seul exemple de ce type dans la région grenobloise avec une telle densité de population.

- 6060 (Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - A41 - Le Touvet - Chambéry) Cette ligne vient d'être modifiée, passant en direct par l'autoroute de Montbonnot au Touvet. Mais elle oublie de desservir la ZA de Bernin-Crolles, principal pôle générateur de déplacements du Grésivaudan. De plus elle ne permet pas de correspondance avec les lignes Transisère 6080 et TouGo G3 au Touvet, alors qu'elle passe à proximité du terminus de ces deux lignes.

- 6070 (Gières gare - Campus SMH et Gières - Inovalée - Montbonnot Pré de l'Eau – Saint-Ismier - Bernin - ZA Bernin-Crolles). C'est la seule ligne desservant complètement Inovalée aujourd'hui, et suite à l'action de l'ADTC, elle bénéficie d'une bonne offre aux heures de pointe, mais elle souffre des embouteillages, avenue de l'Europe à Montbonnot, chemin du Vieux Chêne à Meylan et sur la rocade Sud.

- 6080 (Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - ZA Bernin-Crolles - Lumbin - La Terrasse - Le Touvet). Cette ligne a été créée suite à la restructuration de la ligne 6060. La correspondance entre les deux lignes au Touvet a été oubliée. Le week-end, le premier départ de Grenoble est bien trop tardif (12h25).

- 6200 (Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - Tencin - Goncelin – Allevard). Cette ligne offre un bon complément au TER, mais bien que passant à proximité immédiate, elle ne dessert ni la ZA de Bernin-Crolles, ni la gare de Brignoud.

- 6550 (Plateau des Petites Roches – Saint-Ismier - Meylan - La Tronche Sablons). Cette ligne oblige à une correspondance avec la ligne B pour se rendre à l'hypercentre ou à la gare de Grenoble. Son itinéraire dans Meylan et La Tronche est lent et tortueux. En sus, il ne permet pas de faire correspondance avec la ligne TAG C1 Grenoble - Meylan.

Dans le Grésivaudan, il est possible d'utiliser le réseau Transisère avec la tarification du Grésivaudan (1€ par trajet, abonnement mensuel de 30 €) mais la tarification présente un important effet frontière pour se rendre dans la métropole : 4,60 € pour un trajet simple, 84,40 € mensuels, plus que l'abonnement mensuel en Ile de France, 75,20 €, et sans pouvoir utiliser le TER !

- Le réseau TOUGO

Il est organisé par la communauté de communes du Grésivaudan

Ce réseau est constitué de cinq lignes principales fonctionnant du lundi au vendredi.

- G2 : Meylan Béalières - Montbonnot Pré de l'Eau - Domène - Le Versoud - Villard-Bonnot - Brignoud - ZA Bernin-Crolles
- G3 : Villard-Bonnot (Lycée) - Brignoud - Crolles Le Rafour - Lumbin - La Terrasse - Le Touvet- Goncelin
- G4 : Villard-Bonnot (Lycée) - Brignoud - Froges - Tencin - Goncelin
- G5 : Goncelin - Le Cheylas - Pontcharra
- G6 : Goncelin - Allevard

## **Les propositions de l'ADTC**

### **La Tarification**

Le diagnostic montre trois défauts principaux :

- Une tarification distincte entre le TER et les réseaux TAG/Transisère/TOUGO,
- Un effet frontière entre Montbonnot et Meylan ou Le Versoud et Domène,
- Une tarification TER ou Transisère à l'unité qui ne permet pas la correspondance avec le réseau TAG.

La nouvelle tarification doit impérativement corriger ces défauts :

- Un même titre de transport doit permettre d'emprunter indifféremment le car ou le TER sur un trajet donné,
- Un titre de transport doit permettre les correspondances entre différentes lignes,
- Les effets frontières doivent être lissés et la tarification doit être progressive, par exemple le tarif pour faire la liaison Montbonnot - Meylan ou Le Versoud - Gières doit être inférieur à celui pour faire le déplacement Allevard - Grenoble ou Pontcharra – Echirolles,
- La tarification doit préserver un niveau de recettes suffisant pour les trajets longs.

La solution que propose l'ADTC est celle utilisée en Suisse et notamment par Bâle qui est de découper le territoire desservi en un grand nombre de zones, l'utilisateur achetant alors un titre (billet ou abonnement) pour 1, 2 ou plusieurs zones, étant entendu que les titres sont valables pour tous les modes (bus, tramways, train ...)

## **La ligne TER Grenoble - Chambéry**

Dès aujourd'hui, l'offre ferroviaire peut être améliorée sans investissement ni en infrastructures ni en matériel roulant. Pour l'ADTC, cette offre doit être au minimum d'un train par heure en journée et le soir.

La modernisation du sillon alpin sud (Chambéry - Grenoble - Valence) prévoit la réalisation d'une 3<sup>ème</sup> voie en gare de Brignoud permettant, par prolongement des trains terminus à Gières, d'offrir un service au 1/4 d'heure en heures de pointe à Brignoud et Lancey. Cette 3<sup>o</sup> voie sans cesse repoussée, malgré son financement acquis dans le cadre de l'opération Sillon Alpin sud, doit être réalisée rapidement.

En complément, la réouverture d'une halte ferroviaire à Domène s'impose au vu du nombre d'habitants et d'emplois du secteur. Une ligne directe et fréquente devra effectuer la liaison entre Meylan Inovalée et la gare de Domène.

Pour que le TER soit pleinement attractif, les gares doivent être desservies par des bus mais aussi accessibles pour des piétons et cyclistes. Des accès confortables et sécurisés doivent être aménagés notamment pour les traversées de l'Isère Goncelin - Le Touvet, Brignoud - Crolles, Saint-Ismier - Lancey et Montbonnot - Domène. Au Pays-Bas, la majorité des usagers du train arrivent à la gare à vélo. L'installation de stationnements sécurisés pour les vélos en gare devra suivre également.

## **Le réseau Bus**

L'ADTC considère que pour une large majorité des habitants du Grésivaudan, le bus doit desservir directement le centre-ville de Grenoble comme les principaux pôles générateurs de déplacements du Grésivaudan. L'observation montre que les transports publics sont d'abord empruntés lorsqu'on peut se rendre à pied aux arrêts depuis son domicile !

Cela nécessite de fusionner les réseaux Transisère et TOUGO dans le Grésivaudan dans un réseau organisé par la nouvelle autorité de mobilité.

L'ADTC propose 4 lignes principales desservant Grenoble et permettant l'accès au CHU et au campus par correspondance à la future station de La Tronche Charmeyran

- ligne 1 (6020 modifiée) : Grenoble gares - La Tronche - Meylan - Montbonnot – Saint-Ismier - Bernin - ZA Bernin et Crolles - Brignoud gare. Au vu du nombre d'habitants et d'emplois desservis, cette ligne relève d'une desserte du type chrono TAG (fréquence toutes les 10 minutes de 7h à 19h du lundi au samedi et desserte de soirée),

- ligne 2 (express 1 prolongée) : Grenoble gares - La Tronche - Montbonnot Pré de l'Eau – Saint-Ismier La Bâtie- ZA Bernin et Crolles - Lumbin - La Terrasse - Le Touvet - Goncelin gare (fréquence au moins 10 minutes en pointe jusqu'à Lumbin, 30 minutes au-delà).

L'urbanisation en cours et l'extension des zones d'emplois en bas de Saint-Ismier et Montbonnot justifierait le passage des lignes 2 et 4 hors A41 entre La Bâtie et le Pré de l'Eau avec création d'une voirie réservée reliant l'échangeur de la Bâtie à la voie en S.

- ligne 3 (express 2 modifiée côté Grésivaudan) Grenoble gares - La Tronche - Montbonnot Pré de l'Eau - Domène - Le Versoud - Villard-Bonnot - Brignoud gare - ZA Bernin et Crolles (fréquence au moins 10 minutes en pointe).

- ligne 4 (6200 modifiée) : Grenoble gares - La Tronche - Montbonnot Pré de l'Eau – Saint-Ismier La Bâtie - ZA Bernin et Crolles - Brignoud gare - Froges - Tencin - Goncelin - Allevard (fréquence au moins 30 minutes en pointe)

En complément, la ligne G5 (Goncelin - Le Cheylas - Pontcharra) serait maintenue.

La ligne 6060 serait modifiée pour assurer la desserte de la ZA de Bernin et Crolles.

L'ADTC propose que la ligne 6070 soit limitée au parcours Gières gare - Campus SMH et Gières - Montbonnot Pré de l'Eau – Saint-Ismier, avec une offre rendant les correspondances avec le TER crédibles, et celles avec les lignes TAG B et C de tram, la ligne TAG C1 et les 4 lignes principales proposées attractives. À terme, le passage de cette ligne par le Boulevard des Alpes et par un nouveau pont sur l'Isère au droit de l'IUT (pont à voie unique réservé aux bus 6070 et C7), permettrait de fiabiliser son temps de parcours et d'améliorer la desserte de la Zone d'Activité des Buclos et du campus.

Pour la ligne 6550, des études seraient à réaliser. *A minima*, cette ligne devrait emprunter un itinéraire plus direct pour rejoindre la Tronche Sablons plus rapidement, par l'avenue de Verdun à Meylan, permettant en sus la correspondance avec la ligne C1. Une limitation de la ligne au trajet Plateau des Petites Roches - St Nazaire les Eymes avec correspondance gérée avec la ligne 1 (6020 modifiée) serait à étudier avec réinjection des économies de kilomètres dans un renforcement de l'offre.

En conclusion, ces propositions doivent faire l'objet d'études plus complètes. Alors que des échanges ont lieu entre les collectivités sur la desserte et la tarification des transports publics dans le cadre d'une autorité organisatrice unique des mobilités de la région grenobloise, il est indispensable que les usagers soient associés d'urgence aux réflexions.

