ADTC infos
Se déplacer autrement
N°157 - Octobre 2018 - 4 €

PDU 2018-2030 : Le tramway, grand oublié

(pages 7 à 15)

Projet Grand'Place : L'ADTC donne son avis (page 5)

La SNCF supprime un Aller/Retour TGV entre Grenoble et Paris (page 17)

Editorial

quand les militants font bouger les lignes

Nous sommes tous des militants

Militantisme, bénévolat, … Comme dans toute association, les membres actifs de *l'ADTC Se déplacer autrement* se démènent pour faire bouger les lignes, et passent des heures en réunions, rédaction de documents (comme le bulletin que vous êtes en train de lire), à assurer notre présence dans les médias et sur les réseaux sociaux …

Il faut acquérir une certaine notoriété pour se faire entendre. Mais ce n'est pas suffisant. Il faut également avoir une sérieuse expertise reconnue. Il en va de notre crédibilité et de notre légitimité. Est-ce suffisant pour que les décideurs prennent les bonnes décisions qui vont engager l'avenir des déplacements pour les années à venir ? Même avec des oreilles bienveillantes, on a parfois du mal à être réellement écoutés. Certes il existe des contraintes techniques et financières (plus ou moins discutables) mais il s'agit de surtout de contraintes politiques.

L'union fait la force, et l'expertise partagée dans un réseau d'associations similaires permettent de partager les bonnes pratiques, de forger nos positions et de mettre en place des actions.

Les tickets vert et rouge de la FNAUT

La **FNAUT** décerne lors de son congrès biannuel des tickets verts et des tickets rouges qui confortent (ou pas) nos actions.

Ainsi, en 2016, nous nous sommes réjouis de remettre à Grenoble-Alpes Métropole un ticket vert pour la Métropole apaisée avec la généralisation du 30 km/h. Cette vision de la ville est portée par **Rue de l'Avenir.**

Hélas, en 2018, ce sont 3 tickets rouges que nous récoltons pour notre Région Auvergne-Rhône-Alpes :

- Fermeture de « petites » lignes ferroviaires (et bientôt Clelles-Veynes ?),
- Gare d'Allan : projet d'une gare TGV « champ de lavande » à proximité de Montélimar (l'Etat vient d'annoncer qu'il ne soutiendra pas son éventuel réalisation),
- Relance partielle d'un ancien projet autoroutier entre Machilly et Thonon (Haute-Savoie) dont la déclaration d'utilité publique avait été cassée en 1997 par le Conseil d'État, alors qu'une liaison ferroviaire transfrontalière va ouvrir en 2020 dans le secteur **(CEVA)**.

La FUB et le Plan Vélo

Le Plan Vélo entérine une évolution bien réelle : la pratique cyclable n'est plus réservée aux loisirs, aux coureurs du Tour de France ou aux « bobos ». Elle fait désormais partie intégrante des solutions de déplacement au quotidien. Le vélo est rentré dans les mœurs. On ne se moque plus du collègue qui vient au travail à vélo : on l'imite de plus en plus !

Les années de militantisme (les derniers en date : « Baromètre des villes cyclables » et « Parlons Vélo ») de la **FUB** ont sans aucun doute contribué à l'émergence de ce Plan National Vélo. Aux collectivités locales de s'en emparer et de le décliner à l'échelle des territoires, au plus proche des citoyens.

PDU 2030

C'est le gros dossier de la rentrée. L'ADTC considère qu'il va dans le bon sens mais qu'il manque d'ambition. L'objectif de « seulement » 6% de baisse des kilomètres parcourus en véhicule motorisé d'ici 2030 est ridiculement faible.

Le PDU manque de clarté et de précision sur les réalisations à achever. Ainsi, le choix et la programmation des investissements en transports collectifs est à revoir complètement : le tramway est le grand oublié de ce PDU. Les outils financiers comme le péage urbain (en passe d'être inscrit à la LOM) n'y sont pas abordés.

Vous trouverez notre avis complet sur ce PDU en cahier central et sur notre site internet.

Nathalie Teppe ●

FUB : Fédération des Usagers de la Bicyclette, dont l'ADTC est membre
FNAUT : Fédération des Associations d'Usagers des Transports, dont l'ADTC est membre
Rue de l'Avenir : Association loi 1901 « piétons » (mais pas que), dont l'ADTC est membre
PDU : Plan de Déplacement Urbain
LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
CEVA : liaison ferroviaire Genève Cornavin / Eaux-Vives / Annemasse

Sommaire

P 02	Editorial
P 03	Zoom sur Street Art et les déplacements
P 04	Et si on essayait le vélo couché ?
P 05	Projet Grand'Place : La contribution de l'ADTC
P 06	Brèves Vélos/Piétons
P 07-15	Contribution de l'ADTC - Se Déplacer Autrement à l'Enquête Publique portant sur le Plan de Déplacements Urbains 2030 (PDU) de l'agglomération grenobloise
P 16	Coupe Icare 2018 – Le Bilan
P 17	La SNCF supprime 1 A/R TGV entre Paris et Grenoble à partir de Décembre
P 18	Alerte sur la ligne Grenoble - Gap
P 19	Brèves Transports
P 20	L'actualité en images

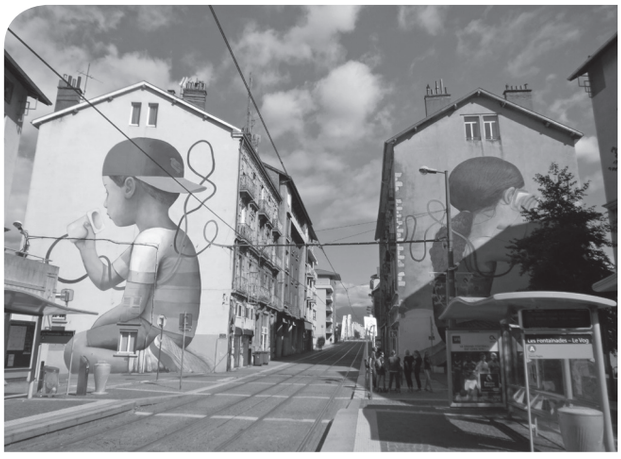
Bulletin trimestriel publié par :
ADTC, se déplacer autrement
MNEI, 5 place Bir Hakeim - 38000 GRENOBLE
Tél. 04 76 63 80 55 - Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)
Directeur de la publication : Alexis Grabit
N° de CPPAP : 0913 G 82982
Tiré à 700 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame
80, rue Vaucanson - 38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : Alexis Grabit

ADHÉREZ à l'ADTC		ADTC INFOS	
Adhésion « une personne »	17 €	Vente au numéro	4 €
Adhésion « couple »	23 €	Abonnement annuel sans adhésion	16 €
Adhésion « étudiant »	3 €		
Adhésion « petits revenus»	3 €		

Street Art et déplacements

A l'instar du Land Art dans la nature, le Street Art égaye notre environnement urbain. En donnant des couleurs à la ville, on se joue de la grisaille associée à la couleur du béton.



Grâce au Grenoble Street Art Festival, Grenoble est devenu un musée à ciel ouvert avec une collection de 130 œuvres !

L'urbanisme et les déplacements sont étroitement liés. L'art est un moyen de renforcer ce lien en offrant une identité visuelle et culturelle à la ville.

Les œuvres sont judicieusement situées pour pouvoir se visiter à pied, à vélo ou en tramway. Des visites sont organisées toute l'année par l'Office du Tourisme.

A Fontaine, en guise de clin d'œil, le fil du tramway est partie intégrante d'une œuvre.

Grâce à l'art, on peut délimiter des espaces piétonniers ou des zones de rencontre.

Ainsi, un coup de pinceau sur la rue du Drac adoucit visuellement la voirie pour modérer la circulation des véhicules. A condition que le revêtement choisi ne rende pas la chaussée glissante pour les cyclistes !

Dans d'autres villes, des passages piétons donnent l'illusion d'être en trois dimensions.

Les réalisations des rues Guétal & Millet incitent les piétons et cyclistes à se réapproprier l'espace public.
La rue Ampère sert de terrain d'expérimentation pour délimiter les espaces de la voirie avec des couleurs.

Les pistes Chronovélo bénéficient d'un traitement spécial avec une identité visuelle forte (voir couverture de l'ADTC Infos n°156).

La Semitag joue également le jeu : cette année, deux rames de tramway ont été graffées par des artistes de Street Art (voir la 4ème de couverture de l'ADTC Infos n°156) et des tickets de bus reproduisent quatre œuvres emblématiques de la ville.

Les gares SNCF ne sont pas en reste.

Dans notre région, plusieurs gares ont fait appel à des professionnels pour égayer les souterrains d'accès aux voies.

La gare de Moirans a récemment aménagé un coin stationnement vélo qui ne passe pas inaperçu (voir 4ème de couverture).

Pour aller plus loin :

http://www.petit-bulletin.fr/grenoble/patrimoine-article-61819-Zoom+sur+quinze+fresques+street+art+emblematiques+de+Grenoble+et+de+son+agglo.html

Nathalie Teppe ●

Rue Guétal : Parlez-moi d'amour

Et si on essayait le vélo couché ?

Ce 22 septembre 2018, la journée mondiale sans voiture est passée totalement inaperçue dans l'agglomération grenobloise, comme dans tant d'autres agglomérations. Cependant, en ce chaud samedi, un rassemblement d'engins curieux a eu lieu sur l'anneau de vitesse du parc Paul Mistral.

Que voyait-on ? Des trucs avec 2 roues, avec 3 roues, des perchés, des bas, des fait-mains, des taillés pour la route, d'autres pour la randonnée ou encore le vélotaf, à une place, en tandem, avec assistance électrique ou pas. Il ne manquait finalement que ceux recouverts d'une coque. Mais qu'était-ce ? Tout simplement une vingtaine de vélos couchés et autres tricycles (on dit trikes dans le jargon) présentés par leur propriétaire respectif et par un revendeur de Crolles spécialisé dans ces drôles d'engins. Après une balade dans les rues de Grenoble où il a fait tourner les têtes des passant(e)s et automobilistes, le cortège est venu s'installer sur l'anneau de vitesse afin que les personnes intéressées puissent découvrir et essayer différentes montures.

Quels peuvent-être les intérêts de tels vélos ? Pour ma part, je mettrais le confort en premier. Adieu les maux de dos et de fesses, les poignets douloureux et la nuque raide. Ensuite, dans nos vallées ventées, la moindre prise au vent de ces vélos, qui permet de gagner au choix pour une même puissance musculaire fournie, soit une augmentation de la vitesse, soit une augmentation de la distance de déplacement. Et sans douleur ! Viennent ensuite tout un tas d'autres avantages dont le plaisir de redécouvrir une autre façon « fun » de faire du vélo.

Alors, le vélo couché ou trike sont-il solubles dans le cadre de déplacements utilitaires comme des trajets domicile-travail ? La réponse est assurément oui avec, selon le type de trajet, un choix du vélo plus ou moins couché ou du trike caréné ou pas (on parle alors de vélomobile) différent. Pour les trajets purement urbains et relativement courts, on préférera une position moins couchée et haute sur deux roues. A l'inverse, pour des trajets plus longs sans trop d'agglomérations à traverser (typiquement les voies sur berge ou voies vertes dans notre région), un vélo couché bas, un trike ou un vélomobile seront parfaits. Ainsi, on se rend compte que de tels vélos sur deux ou trois roues permettent, à des personnes pas forcément sportives, d'effectuer de grandes distances (jusqu'à 15 kilomètres voire au-delà pour ceux et celles plus en forme) en des temps relativement courts de l'ordre de 30 minutes. Ceci permet d'augmenter considérablement la distance parcourue avec un vélo droit et même avec un vélo à assistance électrique (cette dernière décroît avec la vitesse et n'agit plus au-delà de 25 km/h).

Si vous avez des démangeaisons pour tenter l'aventure, n'hésitez pas à aller faire un tour sur le forum des vélos couchés (http://velorizontal.bbfr.net/forum puis dans la catégorie « Régions » / « Le post des Grenoblois »). On vous prêtera volontiers nos montures pour que vous puissiez vous faire une idée.

Jean-Marc Bouché ●

Vélos Couchés.
Photo : Bernard et Claire Navet

Projet Grand'Place : la contribution de l'ADTC

La situation actuelle

Pour arriver aux Granges (Echirolles) depuis l'avenue M. Reynoard (Grenoble), les piétons doivent circuler sur la chaussée des contrallées avenue M. Reynoard, franchir l'avenue de l'Europe avec plusieurs phases de feux, et passer soit sous la galerie commerciale, soit la traverser.

Pour arriver à Grand'Place depuis la rue M. Dodero, les piétons doivent traverser le pôle d'échanges.

L'aménagement cyclable actuel sur l'avenue M. Reynoard permet seulement aux cyclistes de passer au-dessus de l'avenue de l'Europe pour rejoindre Echirolles. De fait, la piste bidirectionnelle, qui ne dessert que les quartiers Ouest, Village Olympique, Vigny-Musset, conduit les cyclistes sur le pont. Au carrefour avec l'avenue S. Allende, ils doivent choisir, soit de contourner le quartier des Granges par la droite où ils cohabitent avec les piétons le long de la ligne de tram s'ils veulent pouvoir aller franchir la rocade sud, soit de passer par la gauche vers Grand'Place par le tunnel, puis Eybens. Il n'y a pas d'accès cyclable possible vers Grand'Place depuis la rue M. Dodero.

Les objectifs à réaliser

La circulation des piétons doit pouvoir se faire sur des trottoirs aussi larges que possible, où il sera possible d'aller à pied jusqu'aux espaces du centre commercial. Il faut que les aménagements soient de qualité pour les y inciter.

Pour pouvoir accéder aux Granges d'un côté et à Grand place de l'autre, des trottoirs peuvent être créés sur les espaces réaménagés des 2 contrallées de l'avenue M. Reynoard.

Les cyclistes doivent pouvoir circuler en sécurité sur un site propre bidirectionnel, des 2 côtés pour ne pas avoir à traverser 2 fois selon leur point de départ et leur destination. La piste bidirectionnelle côté Ouest de l'avenue M. Reynoard doit continuer le long de la voirie nouvelle après destruction du pont jusqu'à l'avenue de l'Europe, et être prolongée jusqu'à l'avenue S. Allende, pour retrouver l'itinéraire actuel à Echirolles.

Côté Est de l'avenue M. Reynoard, la liaison entre les quartiers Est, Malherbe, Village Olympique, et Arlequin, et le nouveau parvis doit être prévue pour éviter les doubles traversées.

Des stationnements pour les vélos doivent être prévus sur le nouveau parvis, en bordure de la piste cyclable.

Ultérieurement, il serait intéressant que cet itinéraire cyclable continue vers le sud, pour être raccordé à la rue de Lorraine et le sud du quartier des Granges reconfiguré par la rue J. Vilar ouverte aux modes actifs, et la rue d'Aquitaine, le long d'un mail piéton, pour créer la continuité vers Artélia et l'avenue des FTPF.

Les itinéraires des lignes de transport public, en provenance et à destination du pôle de Grand'Place, doivent être traités en site propre central autant que possible, et en préfiguration du réaménagement de l'axe Europe / Esmonin.

Le réseau viaire de desserte et les espaces publics du sud de la Villeneuve de Grenoble, rue M. Dodero, et avenue de Constantine, doivent être complétés et ouverts sur les artères avenue de l'Europe et avenue M. Reynoard pour faciliter les déplacements quel que soit le mode.

Sur les solutions proposées (plan)

Côté Grenoble :

- La géométrie de l'intersection de l'avenue M. Reynoard avec la rue des 3 quartiers devrait être revue pour réduire les chaussées, faciliter les traversées piétonnes et réduire les vitesses.
- Sur la chaussée Est de l'avenue M. Reynoard, la bande cyclable en direction du Nord qui commence après la rue des 3 quartiers devrait commencer à partir de l'avenue de l'Europe, et même depuis l'avenue S. Allende côté Echirolles le long du nouveau parvis. Elle pourrait être utilement élargie en piste bidirectionnelle.
- En sortie de l'avenue M. Reynoard, rien ne justifie le maintien des 3 voies et de l'ilot central.
- Sur l'avenue de l'Europe, le réaménagement de la sortie de la rue M. Dodero devrait permettre tous les mouvements pour tous les modes de déplacement.
- Sur l'avenue de l'Europe, les bandes cyclables bilatérales prévues doivent être des pistes séparées (site propre de 2,20 m pour permettre la circulation à 2 de fronts) en préfiguration d'un futur axe ChronoVélo Seyssins / Grenoble Bachelard / Grand Place / Eybens / St Martin d'Hères.
- Sur le pôle d'échanges, le basculement des Voies Réservées aux Bus et des quais bus du côté S du pôle d'échanges consécutivement au basculement des 2 sens de circulation du côté N, dégraderait le transit des usagers des TC qui font des correspondances bus / bus et tram / bus en les faisant traverser les voies des bus. Ils seraient obligés de traverser la chaussée entre, devant, ou derrière les bus, ce qui ne se produit pas dans la configuration actuelle de rotation horaire des bus autour du pôle, et la sécurité des usagers serait dégradée. Il y a la place pour maintenir une Voie Réservée aux Bus O/E coté N avec la circulation générale.

Vu le nombre de lignes et de bus, il ne serait pas acceptable que les VP doivent circuler sur les Voies Réservées aux Bus pour accéder aux parkings de Grand'Place.

Côté Echirolles :

- Il ne doit pas y avoir de chaussée entre Carrefour et Grand'Place mais un grand parvis avec un revêtement uniforme, qui serait traversé par les véhicules à vitesse réduite, où les piétons seraient prioritaires (Zone de Rencontre).
- La passerelle Valmy pour les accès piétons directement depuis le quartier des Granges n'a pas de raison d'être supprimée. Il vaudrait mieux traiter les problèmes soulevés.

Contribution de l'ADTC à la concertation ouverte sur la transformation des espaces publics aux abords du centre commercial Grand'Place

Du nouveau ... pour les cyclistes

De nouvelles rues ont été mises en conformité, c'est à dire mises en double-sens cyclable : à Grenoble, dans le quartier Bajatière (chemins du Rhin, de la Moselle, des écoliers), et dans le quartier Chorier-Berriat (sud de l'avenue de Vizille), à St Martin d'Hères (rues du Pont Carpin et Normandie-Niemen), ainsi que 11 rues à Echirolles.

A Grenoble, une courte piste cyclable a été ouverte au Nord de l'avenue M. Reynoard, dans le prolongement de la bidirectionnelle, pour la relier à la rue des Alliés par la rue Lecomte de Lisle, évitant en cela le détour par le carrefour Alliés / Malherbe. La rue M. Dodero, le long de la plateforme du tram, a été ouverte en double sens entre la rue de l'Arlequin et la rue des 3 quartiers, et mise en zone de rencontre.

A La Tronche, la piste qui part du boulevard de la Chantourne vers Meylan été réhabilitée, améliorée, et mise à la norme Chronovélo jusqu'à Meylan. Avenue du grand sablon, le revêtement de la chaussée a enfin été refait entre le pont et le carrefour des PFI. Ouf.

Christian Cotte

Indigo Weel

Si vous avez cheminé dans Grenoble ces dernières semaines, vous aurez noté la présence de ces vélos blancs et indigo.

Ce sont des vélos en « free floating », comprendre en libre-service, que l'on peut prendre et déposer n'importe où. Enfin, pas tout à fait n'importe où. La zone concernée englobe Grenoble et le campus de Saint Martin d'Hères pour le moment. Et il faut le stationner dans une des 20 zones dédiées (à proximité d'arceaux vélos, sans gêner la circulation des piétons/vélos/voiture). Sinon, une pénalité de 15 euros sera appliquée.

Contrairement au service Métrovélo qui propose de la location (7000 vélos) à temps plein sur une période (jour/mois/année), Indigo Weel propose un service ponctuel pour un trajet.

Les deux systèmes sont donc plus complémentaires que concurrents.

Ils concourent tous deux à l'appropriation du vélo comme mode de transport urbain pour tout un chacun.

Pour pouvoir débloquer le vélo, il faut au préalable télécharger l'application et donc disposer d'un smartphone.

600 vélos sont à votre disposition à Grenoble et le service existe aussi dans d'autres villes.

Le tarif est de 50 centimes par demi-heure (limité à 5 euros par jour). Des forfaits pour un usage de 2 heures par jour maximum sont proposés (1 mois = 15 euros, 6 mois = 59 euros, 1 an = 79 euros).

Malheureusement, la flotte n'est pas toujours disponible en totalité : il y a de la casse (volontaire ou non).

N'hésitez pas à signaler à Indigo Weel l'emplacement d'un vélo dégradé pour en faciliter la réparation.

Plus d'info sur : www.indigoweel.fr

Nathalie Teppe

Contribution de l'ADTC

Se déplacer autrement à l'Enquête Publique portant sur le Plan de Déplacements Urbains 2030 (PDU) de l'agglomération grenobloise

Le PDU est un document de planification et de programmation sur l'organisation des déplacements. Pour l'ADTC, qui regroupe 800 adhérents sur la région grenobloise, c'est un document essentiel pour mettre en œuvre une politique de développement des transports publics, des modes actifs (vélos, marche à pied) et de l'intermodalité, qui sont au centre des préoccupations de l'association. L'ADTC a donc examiné ce document avec beaucoup d'attention et d'attentes pour formuler son avis.

D'une manière générale, l'ADTC a trouvé dans les premiers chapitres - point sur l'existant et objectifs - de bons éléments qui vont dans le sens de l'action de l'association.

L'ADTC apprécie les choix volontaristes sur le développement des modes actifs (piétons et vélos) et la mise en place de mesures d'accompagnement pour faire évoluer les comportements.

L'ADTC déplore cependant le manque d'ambition de ce PDU en matière de kilomètres parcourus en véhicules motorisés entre 2015 et 2030 : objectif d'une baisse de 6 % seulement (alors que le nombre de déplacements faits au volant d'une voiture a diminué globalement ces dernières années (-20 % en interne au cœur métropolitain entre 2002 et 2010), ce dont l'ADTC se félicite) ; cette dynamique doit absolument être amplifiée.

De manière plus précise, la stratégie et le plan d'action comportent plusieurs lacunes ou manques d'ambitions qui font l'objet de plusieurs et sérieuses réserves dont les plus importantes sont les suivantes :

› La gouvernance des politiques de mobilité (action 1.1)

Compte-tenu de l'importance de la prise en compte des déplacements à l'échelle des territoires de vie, dépassant les limites institutionnelles, la gouvernance de la mobilité doit impérativement s'exercer dans le cadre d'une collaboration institutionnalisée entre les différents acteurs de la mobilité.

Le Schéma Directeur de 2000 intégrait déjà plusieurs des propositions que développe le SCoT en 2012 dans son DOO au chapitre 4.5.1.7 et entre autres « mettre en place une structure de type syndicat mixte de coordination des transports… envisager la fusion des autorités organisatrices de transport urbain au moins à l'échelle de la partie centrale de la région grenobloise. »

Puis en juillet 2016 la Métropole et Le Grésivaudan ont adopté une délibération de collaboration interterritoriale et le Voironnais suit pour le volet déplacements : « affirmer le principe de la création, qui fera l'objet d'une délibération là encore au cours du second semestre de l'année 2016, d'un syndicat mixte SRU rassemblant, la communauté de communes Le Grésivaudan, Grenoble-Alpes Métropole et la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais » et puis plus rien.

Aujourd'hui le PDU de la Métropole identifie en premier item (action1.1), « mettre en place une structure de gouvernance des mobilités à l'échelle du bassin de déplacements ».

Ce rapide historique nous révèle toute la complexité qui semble se cacher dans la réalisation d'une coordination institutionnelle entre les acteurs à l'échelle de la grande région grenobloise.

Enfin Le Grésivaudan porte dans son projet de territoire adopté le 24 septembre 2018 une autorité organisatrice de la mobilité unique avec la Métropole. C'est là une fusion de deux autorités de la mobilité, une étape vers une collaboration plus large. Nous appuyons cette fusion car c'est le Grésivaudan qui totalise le plus d'échanges avec la Métropole. Cette démarche est et doit rester ouverte aux autres acteurs de la grande région grenobloise.

L'ADTC note avec satisfaction que le PDU de la Métropole cite dans son orientation 1.1 le souhait d'une collaboration à l'échelle du bassin de vie d'ici 2023 mais cette collaboration devrait être bien mieux développée pour montrer une vraie ambition d'aboutir notamment par la création d'une autorité unique de mobilité avec le Grésivaudan dès 2019.

› Mettre en œuvre les orientations du guide métropolitain des espaces publics et de la voirie (action 5.1)

L'ADTC partage les orientations du guide métropolitain mais regrette son caractère simplement incitatif.

Pour apaiser, diminuer la circulation automobile dans les quartiers et sécuriser les déplacements à pied et à vélo, il faut mettre en place des plans de circulation dits « en marguerite » qui empêchent la circulation de transit : ces plans de circulation obligent l'entrée et la sortie en voiture d'un quartier par les mêmes rues. Dans le même objectif, la priorité à droite en intersection doit redevenir une règle de base dans la Métropole. Le recours aux feux tricolores, stop ou cédez le passage pour régler les priorités en carrefour est une fausse bonne solution qui induit des comportements accidentogènes.

De nombreux quartiers sont encore séparés entre eux par des boulevards à 2x2 voies. Ce sont de véritables coupures urbaines accidentogènes, propices à la vitesse et favorisant les déplacements en voiture. Le PDU doit se donner pour objectif la mise à 2x1 voie de ces boulevards d'ici 2030. L'espace gagné doit être rendu aux piétons, cyclistes, usagers des transports publics, ou végétalisé (grands boulevards, boulevards Mal Leclerc, Clemenceau, avenues de l'Europe, Marie Reynoard, Esmonin, Verlaine et Reynier, rue F. Esclangon à Grenoble, avenues Gabriel Péri à St Martin d'Hères, de Verdun à Meylan, des Etats Généraux à Echirolles et boulevard de l'Europe à Seyssinet-Pariset).

Pour l'ADTC, les orientations du guide métropolitain doivent s'imposer à tous les aménagements des espaces publics et cela doit être inscrit dans le PDU.

› Développer les franchissements des grandes infrastructures et des rivières (action 5.3)

L'absence de franchissements sécurisés pour les piétons et cyclistes est un frein majeur pour leurs déplacements. L'ADTC approuve l'action 5.3 de développer des franchissements de grandes infrastructures et de rivières.

Parmi les franchissements programmés, l'ADTC demande que la continuité cyclable avec la passerelle Gières - Meylan soit placée à l'Est de la rocade sud, en prolongement des cheminements issus de la gare de Gières. Cela constitue un trajet direct, évitant un long détour.

L'ADTC demande qu'un franchissement soit ajouté dans le programme de réalisation du PDU : une passerelle reliant le CHU à La Tronche, à la rue Bizanet à Grenoble, est indispensable pour un itinéraire direct à vélo St Egrève - Quais de l'Isère - CHU - Campus ou Meylan. L'absence de cette passerelle impose le détour par l'avenue Maréchal Randon et le pont de l'hôpital, non sécurisés à vélo.

L'ADT C demande que ce franchissement soit inscrit dès maintenant dans le PDU.

› Mettre en œuvre le plan piéton (orientation 6)

De nombreux déplacements quotidiens se font sur de courtes distances (50 % font moins de 3 km) et d'après l'Enquête Ménages Déplacements de 2010, 30 % de ces déplacements se font à pied. La part des déplacements à pied doit croître de façon significative avec un plan d'actions ambitieux.

L'accès à chaque groupe scolaire doit être sécurisé, fiable et agréable. Il faut décourager les déposes d'enfant en voiture, sources de pollution et d'insécurité aux abords des écoles ; instituer par exemple la fermeture aux automobiles des rues des écoles aux heures d'entrée et sortie des élèves comme à Miribel-Lanchâtre.

La population est vieillissante. Pour permettre à nos aînés de conserver un lien avec la population et sortir de l'isolement, il faut prévoir des cheminements piétons sûrs, agrémentés d'espaces de repos (squares, bancs...).

Ce PDU prévoit le réaménagement des cœurs de villes, villages. C'est bien, mais il ne doit pas oublier les quartiers périphériques, domaines où l'automobile est reine en raison des réaménagements de voiries opérés au fil des décennies précédentes. Dans ces quartiers, beaucoup de trottoirs ne sont plus accessibles aux PMR, aux parents avec poussette et aux personnes ayant des difficultés à marcher. L'objectif devrait être que dans chaque rue, au moins l'un des deux trottoirs soit aux normes accessibilité PMR à l'issue de ce PDU. Pour ce faire, et pour limiter la dépense publique, il est impératif qu'à l'occasion de l'instruction des permis de construire, le pétitionnaire se voit notifier l'obligation de rendre le trottoir conforme aux normes PMR devant la nouvelle construction. Cela nécessite au préalable de prévoir les élargissements de trottoirs par un plan d'alignement dans chaque rue.

La part de financement dévolue à l'orientation 6 est de 0,12% du budget dédié dans le projet de PDU. C'est très insuffisant eu égard à la nécessité de développer ce mode de déplacement.

Les actions de l'orientation 6 sont à compléter pour confirmer la vraie place donnée aux piétons.

› Aménager le réseau Chronovélo, développer et jalonner les itinéraires cyclables (action 7.1)

Dans le projet de PDU, à l'issue de la réalisation des 40 km de Chronovélo planifiée d'ici 2022, aucune extension du réseau Chronovélo n'est vraiment identifiée entre 2023 et 2030. Ce type d'aménagement de 4m de large en piste bidirectionnelle ou 2,20 m en monodirectionnelle est pourtant indispensable au développement des déplacements à vélo.

L'ADTC demande que l'extension du réseau Chronovélo soit mise à l'étude dès 2019 pour une réalisation à partir de 2023. L'ADTC a identifié plusieurs axes pour cette extension :
- Seyssins - Grenoble Gd Place - St Martin d'Hères (au nord de la rocade sud)

- Echirolles Comboire - Echirolles Centre-Ville - Eybens - Poisat - St Martin d'Hères - Gières (au sud de la rocade sud)
- Chronovélo vers Claix, Varces et Vif
- connexion du réseau Chronovélo avec les territoires voisins (Grésivaudan, Voironnais et sud-Isère)

Par ailleurs, l'entretien du réseau existant laisse souvent à désirer, les réparations ne sont pas toujours effectuées correctement.

L'ADTC demande que le PDU indique une ligne budgétaire pour l'entretien et la remise à niveau des aménagements cyclables dégradés.

› Développer les dessertes ferrovi aires (action 9.1)

Le PDU prévoit le développement des dessertes ferroviaires du territoire car elles font partie des solutions pour répondre aux besoins de déplacements dans les principales vallées.

Pour la période 2018-2023, le PDU propose d'offrir une desserte au quart d'heure entre Rives et Brignoud, ce qui apparaît nécessaire. Le PDU doit mentionner aussi explicitement la nécessité, pour qu'une desserte soit attractive, de maintenir la fréquence de cadencement toute la journée et d'assurer un service de soirée.

Les besoins de déplacements ne concernent pas uniquement les déplacements domicile-travail, dont moins de 50% se font aux heures de bureau, mais aussi tous les autres déplacements (travail décalé, courses, loisirs, administratif…) auxquels seul un cadencement permanent peut répondre. L'ADTC fait remarquer que cette amélioration de desserte peut être réalisée dès maintenant (les sillons ferroviaires comme le matériel sont disponibles) et sans attendre des travaux d'infrastructures (comme la troisième voie de Brignoud).

Le PDU devrait également mentionner le besoin de dessertes rapides inter-villes (c'est-à-dire avec des temps de parcours compétitifs avec ceux de la voiture). Ce besoin s'oppose à une desserte systématique de toutes les gares et donc impose un partage équilibré entre les dessertes périurbaines du type RER et les liaisons inter-villes (entre Grenoble et Lyon, Valence, Chambéry, Annecy, Genève, Gap…).

Pour la période 2024-2030, le PDU prévoit l'aménagement des 3e et 4e voies entre Grenoble et Moirans. L'ADTC s'interroge sur la faisabilité de cet investissement, voire son côté utopique, dans le contexte budgétaire actuel des investissements ferroviaires.

Par contre, pour l'ADTC, il est essentiel de prévoir dès maintenant la réservation des emprises dans les documents d'urbanisme. Ces travaux seront sans doute à réaliser sur le long terme.

Pour l'ADTC, le PDU doit être plus précis sur cet engagement de cadencement toute la journée des dessertes périurbaines. Il faut offrir une vraie desserte « RER » attractive et prévoir l'inscription des réservations foncières pour l'augmentation du nombre de voies entre Moirans et Grenoble.

› Le maillage du réseau tramway (action 9.4)

Le principe de mailler le réseau de tramway peut sembler une solution pour limiter les correspondances et donc augmenter l'attractivité du réseau de tramways.

Mais son application à la configuration du réseau de tramways de Grenoble se heurte à des difficultés majeures : l'existence d'un tronc commun (lignes A et B) très chargé imposerait un dé-cadencement réduisant l'attractivité et aboutirait à une surcharge sur des lignes déjà en limite de capacité. Des difficultés sont aussi à craindre dans la gestion des carrefours et la gestion de terminus communs à deux lignes, générant des problèmes de régulation et d'encombrement des voies. Il est également nécessaire de maintenir des

fréquences acceptables en extrémité de ligne, c'est-à-dire un intervalle entre passages inférieur à 10 minutes.

La baisse de fréquence en extrémité de ligne, l'irrégularité et la saturation entraîneraient une perte d'attractivité du réseau de tramway sans apporter d'avantages déterminants (cf. dossier central ADTC-Infos numéro 155 : Le maillage du réseau : une fausse bonne idée).

Le maillage du réseau tram de Grenoble apparaît comme une fausse bonne idée et l'ADTC demande l'abandon de cette action et le report des crédits sur le développement d'infrastructures nouvelles comme indiqué ci-dessous.

› Mettre en service le Métrocâble (action 9.8)

Le projet de PDU place le Métrocâble dans les actions prioritaires en visant une mise en service en 2023. Mais pour l'ADTC, même si ce projet est adapté à la configuration des lieux (franchissement du Drac et de l'Isère, de voies autoroutières ou ferrées), le trafic attendu apparaît bien faible pour un tel investissement, d'autant plus que le projet « Portes du Vercors » prend du retard.

Pour l'ADTC, il y a erreur de programmation. Le prolongement de la ligne E à Pont de Claix est bien plus utile, que ce soit en termes de trafic, de population desservie, de report modal, et même d'efficacité en termes d'exploitation. Le PDU se trompe de priorité.

L'ADTC demande le report de ce projet, qui sera à mettre en service lorsque les prévisions de trafic le justifieront et de reporter les crédits sur le développement d'infrastructures nouvelles comme indiqué ci-dessous.

› Développer les infrastructures de transports publics (actions 9.5, 9.6, 9.9)

L'ADTC souhaite rappeler que c'est grâce au tramway que l'agglomération a su réduire la part modale de la voiture, contenir la pollution et a pu requalifier des pans entiers de l'agglomération, en ôtant le caractère autoroutier des grands boulevards ou en verdissant le cours Jean Jaurès, réduisant en même temps le bruit et la circulation.

Depuis 1987, le réseau s'est étendu (1987 : ligne A, ligne B en 1990, ligne A à Echirolles 1997, ligne B à Gières 2006, ligne C en 2006, ligne D en 2007, ligne E 2014 et 2015) dopant la fréquentation du réseau de transport public à tel point que certaines lignes sont saturées. Mais cette dynamique est interrompue avec ce PDU qui planifie des projets bien réduits pour les prochaines années, se limitant à :

– un prolongement d'une station de la ligne E (de Louise Michel au stade Lesdiguières) (action 9.4)
– un tramway vers Pont de Claix ou un tram-train vers Vizille, mais avec un objectif de réalisation en 2030, c'est-à-dire dans 12 ans au mieux (action 9.5)
– Une liaison par BHNS pour desservir Meylan (action 9.6)

Ce PDU ne pourra pas respecter ses objectifs en termes de report modal sans un fort développement des infrastructures de transports collectifs.

Malgré l'apparition de « nouvelles mobilités », covoiturage, autopartage… le transport collectif reste l'outil fondamental pour absorber du trafic automobile. C'est particulièrement vrai du transport collectif en site propre, tramway dans notre agglomération, qui est seul capable d'attirer une clientèle non captive d'automobilistes en raison de sa vitesse, de son confort et de sa fiabilité horaire. Jamais la part modale de la voiture ne serait passée sous la barre des 50 % à Lyon, Strasbourg ou Grenoble sans métro ou tramway.

Pour l'ADTC, ce PDU ne fait pas les bons choix d'investissement et de programmation.

Compte tenu du potentiel en matière de trafic et l'importance de la population desservie, le lancement du prolongement de la ligne E doit être programmé dès le début du PDU sans attendre 2030 pour une mise en service.

La correspondance imposée entre les lignes C2 et la ligne E à Louise Michel nuit à l'attractivité du transport public sur cet axe et entraine un fonctionnement coûteux de ces deux lignes, ce qui renforce la nécessité de mettre en priorité ce prolongement.

Le choix d'un BHNS pour la desserte de Meylan est particulièrement regrettable. Il relève de la recherche d'économies à court terme. Comme l'a montré une expertise réalisée pour la Fédération FNAUT par les cabinets Trans-Missions et TTK, les coûts doivent être appréciés sur le long terme, et celui de l'investissement initial n'est pas le plus significatif.

D'autre part, le remplacement d'un bus ordinaire par un BHNS provoque une hausse moyenne de la clientèle d'environ un tiers, son remplacement par un tramway une hausse de la clientèle de 100 % et souvent bien davantage (voir le détail de ces études dans le numéro 265 de FNAUT Infos, juin 2018, disponible sur le site www.fnaut.fr).

C'est donc le mode tramway qui doit être choisi pour cette liaison.
Le budget inscrit au PDU pour la partie infrastructures de transport public s'établit à 350 M€ (hors ferroviaire). Les propositions de l'ADTC s'inscrivent dans ce budget par des investissements et une programmation plus efficace et plus pertinente pour atteindre les objectifs du PDU.

Pour l'ADTC, les crédits rendus disponibles par l'abandon du maillage du réseau de tramways et le report au-delà du PDU du projet Métrocâble permettent de dégager les moyens financiers pour :
- engager dès maintenant le prolongement de la ligne E vers Pont de Claix
- réaliser la liaison vers Meylan en choisissant le mode tramway au lieu du BHNS.

› Améliorer les lignes Proximo et Flexo (action 10.1)

L'ADTC approuve les améliorations prévues sur les lignes Proximo et Flexo.

Sur les lignes Proximo, le PDU oublie des améliorations qui doivent être mises en place dès maintenant pour que ces lignes soient pleinement attractives.

– Un fonctionnement de 6h à 21h30 mieux adapté aux nouveaux modes de vie et de travail doit être adopté pour les lignes Proximo.
– Un cadencement régulier tout au long de la journée de 7h à 19h (10, 12, 15, 20 ou 30 minutes entre chaque bus) permettant une mémorisation des horaires par l'usager, avec maintien des fréquences pendant les petites vacances scolaires.
– Les lignes Proximo radiales doivent desservir l'hyper-centre de Grenoble pour donner accès sans rupture de charge (les observations montrent qu'une correspondance imposée fait chuter de 50 % le nombre d'usagers potentiels) au premier pôle générateur de déplacements de la métropole. Cela permet également d'augmenter le nombre de destinations atteignables dans la métropole avec une seule correspondance au maximum. Dès maintenant, le terminus des lignes 14, 15 doit être ramené à l'hyper-centre. Le week-end, en l'absence de fonctionnement de la ligne 26, le terminus de la ligne 25 doit être placé à l'hyper-centre ou à la gare de Grenoble.

Pour l'ADTC, ces grands principes d'exploitation doivent être inscrits dans le PDU.

› Améliorer les pôles d'échanges (action 10.2)

Le PDU prévoit un ensemble d'aménagements des pôles d'échanges.

Pour l'ADTC, il manque la réalisation d'un pôle d'échanges au niveau de Félix Viallet - Hubert Dubedout de façon à améliorer les correspondances entre la ligne de tram E et les lignes C1 et Transisère.

Le pôle d'échanges Chavant représente un point dur au niveau de l'exploitation des lignes de tramways A et C qui limite la fréquence sur chacune de ces lignes à un tram toutes les 4 minutes environ, ce qui entraîne un manque de capacité pour absorber les pointes de trafic, comme le matin sur la ligne C vers la destination Campus.

Un réaménagement plus important pour augmenter la capacité de transit de ce nœud du réseau est donc à prévoir, avec sans doute création de nouvelles voies.

L'ADTC demande l'inscription au PDU de la création d'un pôle d'échanges à Hubert Dubedout et le remaniement du pôle d'échanges de Chavant pour augmenter la capacité de transit.

› Optimiser et fiabiliser le fonctionnement du boulevard périphérique métropolitain (action 13.2)

L'ADTC constate que le PDU inscrit le projet d'élargissement de l'A480, projet qui en favorisant la circulation routière en interne à l'agglomération, va à l'encontre des objectifs de ce PDU.

L'ADTC fait remarquer que 300 M€ de travaux vont être dépensés pour fluidifier la circulation de 100 000 véhicules par jour sur cet axe, ce qui correspondant à environ 120 000 déplacements (compte tenu du taux d'occupation des véhicules). Ceci est de l'ordre de grandeur d'une seule ligne de tramway (la ligne A transporte 100 000 voyageurs par jour à elle seule).
Ce montant est à comparer aux 350 M€ prévus pendant la durée de ce PDU pour le développement des infrastructures du réseau de transports collectifs et met un doute sur la capacité de ce PDU à respecter ses objectifs de report modal.

L'ADTC demande que des financements en matière de transports collectifs et de modes actifs soient recherchés pour rétablir un équilibre plus favorable au report modal et aux objectifs du PDU.

Pour aller plus loin et pour dégager de nouvelles ressources, le PDU devrait prévoir l'étude de la mise en place d'un péage urbain de façon à lancer un large débat sur ce sujet.

› Renforcer le rôle multimodal des autoroutes et grandes voiries (action 13.3)

L'ADTC s'interroge sur le développement des voies réservées aux transports publics sur les autoroutes A41, A480 et A51. La Voie Spécialisée Partagée aménagée sur l'A48 entre Voreppe et Grenoble évite des retards aux usagers empruntant ces cars mais le nombre d'usagers en bénéficiant reste peu important au regard du coût d'aménagement de ces voies réservées. De plus son utilisation, comprise entre quelques minutes et 2 heures par jour, en fait un investissement coûteux (1,5 M€ par km).

Pour l'ADTC, le renforcement des lignes 6020 et Express 2 sur les rd1090 et rd523 où vivent les habitants doit être privilégié pour le Grésivaudan, avec desserte du centre-ville et de la gare de Grenoble.

L'ADTC demande qu'au préalable à la mise en place de voies réservées, une analyse coût/avantage soit réalisée, de façon à ne pas risquer de retarder des investissements plus efficaces.

› Compléter ponctuellement le maillage viaire accessible aux voitures (action 13.4)

Le PDU propose la réalisation d'une connexion entre les rues Henri Tarze et Churchill accessible en bus et en voiture. L'ADTC est favorable à cette connexion à condition qu'elle soit réservée aux bus et modes actifs. Son ouverture aux voitures serait source de développement du trafic automobile sur la presqu'île de Grenoble.

L'ADTC demande que l'aménagement de la connexion entre la rue H. Tarze et la rue W. Churchill soit réservée aux modes actifs et aux bus.

› Poursuivre la mise en place d'une zone à basses émissions pour les VUL et PL et accompagner la transition énergétique des véhicules professionnels (action 15.3)

Les aides à l'achat de véhicules non polluants doivent inclure des aides à l'achat des vélos utilitaires.

› Renouvellement du parc de bus (action 15.1)

Le PDU prévoit le renouvellement du parc de bus par des bus GNV et électriques. Les bus électriques présentent encore aujourd'hui des incertitudes sur les aspects autonomie (en intégrant les auxiliaires, le chauffage et la climatisation) comme sur le coût et l'autonomie pendant la durée de vie du matériel. De plus, leur autonomie limitée génère mécaniquement une forte augmentation des coûts d'exploitation.
Pour l'ADTC, la solution technique du trolleybus ne peut être écartée, on constate d'ailleurs que les villes de St-Etienne et Lyon ont opté pour ce type de véhicule électrique qui a fait ses preuves et dont la technologie actuelle permet de se passer de lignes aériennes au passage des points délicats (technique IMC).

L'ADTC demande que la solution Trolleybus soit une solution inscrite au PDU pour le renouvellement du parc de bus.

Source : SMTC

Avis de l'ADTC

En conclusion, l'ADTC relève un ensemble de points positifs sur les objectifs de ce PDU qui vont dans le bon sens pour améliorer les déplacements dans l'agglomération grenobloise. ***Mais l'avis favorable que donne l'ADTC est assujetti de 16 réserves dont 3 apparaissent essentielles :***

› *Gouvernance des mobilités*

L'ADTC note avec satisfaction que le PDU de la Métropole cite dans son orientation 1.1 le souhait d'une collaboration à l'échelle du bassin de vie d'ici 2023 mais cette collaboration devrait être bien mieux développée pour montrer une vraie ambition d'aboutir notamment par la création d'une autorité unique de mobilité avec le Grésivaudan dès 2019.

› *Choix et programmation des infrastructures de transports collectifs*

Le choix et la programmation des infrastructures de transports collectifs est à revoir.

L'enveloppe de 350 M€ prévue dans le PDU pour le développement du réseau de transports collectifs doit être orientée et programmée vers les investissements les plus efficaces et les plus utiles.

1 - *Le prolongement de la ligne E vers Pont-de-Claix et le Grand Sud ne peut attendre 2030 (12 années) pour voir le jour, tant les besoins dans ce secteur sont importants. Il doit être engagé dès le début de ce PDU.*
2 - *La réalisation du Métrocâble dont le trafic prévisionnel est très faible, doit être reportée jusqu'au moment où les besoins le justifieront.*
3 - *Le maillage du réseau dont les avantages apparaissent très faibles doit être abandonné compte tenu des risques de dégradation de l'exploitation du réseau de tramways et les crédits doivent être reportés vers des actions plus pertinentes.*
4 - *Le BHNS prévu vers Meylan doit être transformé en tramway dont l'attractivité permettra un meilleur report modal conforme aux objectifs de ce PDU.*

› *Apaiser et sécuriser les déplacements à pied et à vélo dans la métropole*

Le PDU doit être plus volontaire sur certains aspects des déplacements piétons et vélos.

Pour apaiser, diminuer la circulation automobile dans les quartiers et sécuriser les déplacements à pied et à vélo, il est nécessaire de mettre en place des plans de circulation dits « en marguerite » qui empêchent la circulation de transit.

*De nombreux quartiers sont encore séparés entre eux par des boulevards à 2*2 voies qui constituent de véritables coupures urbaines accidentogènes, propices à la vitesse et favorisant les déplacements en voiture. Le PDU doit avoir pour objectif la mise à 2*1 voie de ces boulevards d'ici 2030. L'espace gagné doit être rendu aux piétons, cyclistes, usagers des transports publics, ou être végétalisé.*

Annexe :

Le maillage du réseau tram: une fausse bonne idée - (ajout de « voir ADTC-Infos n°155 »)

Coupe Icare 2018 Le bilan

On connaissait la situation fragile de la ligne, le diagnostic que vient d'établir SNCF Réseau montre l'état alarmant de l'infrastructure.

Sur le site de Lumbin (aire d'atterrissage), de nombreuses solutions ont été proposées aux visiteurs pour ne pas prendre leur voiture :

– Le TER pour les habitants de la région avec des arrêts supplémentaires à Brignoud des trains Annecy – Valence offrant la possibilité de venir de Lyon, Gap ou Genève en train, avec correspondance avec les navettes bus,
– La Navette Icarexpress pour les habitants de la métropole,
– Les itinéraires et stationnements vélo pour les habitants du Grésivaudan et de l'agglomération.

Pour les visiteurs venant en voiture, des parkings relais ont été mis en place dans la vallée avec navettes Icarenbus pour se rendre sur le site de la manifestation.

L'usage du TER (avec arrêt exceptionnel en gare de Brignoud) est resté encore modeste mais a évité l'arrivée de plusieurs dizaines de voitures dans les parkings. Un développement de l'usage de ce mode de déplacement passe par des actions notamment vers les Savoie. Des réflexions sont déjà en cours avec la Région AURA pour 2019.

Les navettes Icarenbus et Icarexpress ont trouvé leur rythme de croisière depuis plusieurs années (plus de 4 000 personnes transportées dans les Icarexpress et environ 15 000 dans les Icarenbus)

Le phénomène marquant a été la montée en puissance du vélo ces dernières années.

Cela fait longtemps que beaucoup de familles venaient à vélo des communes voisines. Mais depuis la mise en place d'un stationnement vélo organisé (plus de 600 places cette année) et un fléchage depuis Le Touvet (au Nord), Brignoud (en correspondance avec le TER), Saint-Ismier et l'agglomération grenobloise (Grenoble et Gières), nous comptons de plus en plus de vélos. On peut estimer à plus de 1 500 cyclistes venus le samedi admirer parapentes, deltaplanes, avions motorisés et la patrouille de France.

Pour la deuxième année consécutive, le fléchage est mis en place plus d'une semaine à l'avance, excellent outil de communication !!!

Le vélo est utilisé soit pour la totalité du parcours (avec de plus en plus de cyclistes venant de l'agglomération), soit en combinaison avec le TER (gare de Brignoud), soit en combinaison avec la voiture.

Pour les prochaines éditions, il sera nécessaire d'interdire la circulation automobile sur l'itinéraire entre les Marais de Montfort et le site d'atterrissage, la cohabitation entre voitures, piétons et cyclistes devenant impossible, vu le flux très majoritaire de piétons et cyclistes !

Sur le site de Saint-Hilaire-du-Touvet, la voiture est restée le mode privilégié pour les visiteurs pratiquant le vol libre : beaucoup viennent de loin (de toutes les nationalités), restent plusieurs jours, et campent parfois sur place…

Pour les visiteurs de la journée, les navettes Icarenbus ont été très utilisées, d'autant plus que la route d'accès depuis le Nord a été quasiment fermée à la circulation les samedi et dimanche, du fait de la saturation des parkings.

Et le covoiturage ?

Cette solution fonctionne bien pour des festivals comme Le Grand Son (à St Pierre-de-Chartreuse) : les spectateurs arrivent et repartent à la même heure, les covoitureurs ont un parking de proximité très attractif…

Pour la Coupe Icare, la grande richesse du programme rend difficile la mise en place d'une telle solution organisée, notamment sur le site de Saint-Hilaire. Mais cette année à Lumbin, un parking d'environ 80 places a été aménagé avec accès réservé aux véhicules ayant au-moins 4 personnes à bord. Par rapport à l'autre parking de Lumbin, celui-ci est à proximité immédiate de l'arrêt pour les navettes Icarenbus. Après une première année de fonctionnement, il nous faudra l'année prochaine mieux le signaler et faire appliquer plus strictement la règle d'accès !

Antoine Jammes ●

La SNCF supprime un aller-retour Paris - Grenoble à partir de décembre

Des suppressions de dessertes TGV préoccupantes

Le nombre d'allers-retours TGV entre Paris et Grenoble va passer de 9 à 8 avec la suppression, à partir du 9 décembre 2018 (service 2019), des trains Paris 06h41 – Grenoble 09h41 (sauf le lundi) et Grenoble 07h16 – Paris 10h23.

Pour SNCF Mobilité, les liaisons TGV entre Paris et Grenoble sont déficitaires (ou du moins ne procurent pas une marge suffisante pour par exemple renouveler le matériel roulant). Ce problème économique provient surtout du montant des péages payés à SNCF Réseau pour permettre la circulation des trains, en augmentation constante depuis plusieurs années pour tenter de réduire le déficit structurel du système ferroviaire français (le péage représente en moyenne 40 % du prix du billet TGV).

Le choix de SNCF Mobilité est donc de faire rouler moins de trains (économies sur les péages) mais des trains de plus grande capacité. On ne verra donc plus entre Paris et Grenoble de TGV à un niveau de 350 places mais uniquement des TGV à 2 niveaux, les Duplex, offrant 510 places, ce qui permettra d'augmenter légèrement le nombre total de places proposées sur cette relation.

Réduire le nombre de trains sur une relation n'est pas une bonne chose en termes d'attractivité, et c'est surtout le choix de supprimer le départ de 06h41 de Paris (sauf le lundi) qui interroge.

Ce train, qui arrivant à Grenoble à 09h41 permet de passer une journée pour des rendez-vous ou des réunions, est beaucoup utilisé par une clientèle professionnelle. A partir de décembre, la première arrivée sera à 10h41, ce qui est bien tard dans la matinée …

Alors qu'on entend beaucoup de discours sur la nécessité de « désenclaver » Grenoble, avec des demandes de construire une nouvelle ligne TGV entre Lyon et Grenoble (demande un peu illusoire dans le contexte actuel), on a été étonné du peu de réactions sur cette suppression de TGV … jusqu'à la rédaction d'un tweet de l'ADTC évoquant ce problème !

En fait, le problème plus général est le niveau des péages TGV sur des lignes comme Lyon – Grenoble ou Lyon – Chambéry, niveau qui pousse SNCF Mobilité à réduire le nombre de dessertes au détriment des besoins locaux et d'aménagement du territoire (la desserte de la ligne Paris - Annecy sera d'ailleurs réduite de 2 allers-retours à partir de Décembre).

Pour résoudre cette équation économique, il existe une solution, prévue par la nouvelle loi ferroviaire votée cet été, qui permet la modulation des péages ferroviaires selon la rentabilité de la ligne, afin d'instaurer de la péréquation pour permettre le maintien de fréquences attractives sur des lignes non rentables. Mais elle reste à mettre en œuvre !

François Lemaire ●

La desserte de Valence TGV réduite

Lorsque le Région Rhône-Alpes a investi dans l'électrification de la ligne Valence – Grenoble – Chambéry et le doublement de la voie entre Saint Marcellin et Moirans, il était prévu que la SNCF fasse circuler deux TGV par jour et par sens entre Annecy et la Méditerranée, via Grenoble. Il n'y a eu en fait que trois puis deux TGV par semaine et par sens (entre Annecy et Marseille), les week-ends et pas toute l'année. La SNCF les supprime à présent alors qu'ils sont très remplis.

Elle s'attaque aussi aux relations avec correspondances en supprimant des TGV (notamment les TGV inter-secteurs) desservant la gare de Valence TGV.

La gare de Valence TGV intéresse une population importante puisqu'elle est le lieu de correspondance privilégié pour toutes les liaisons entre le Sud (Toulouse, Perpignan, Montpellier, Marseille, Toulon, Nice) et le sillon Alpin (Romans, Grenoble, Chambéry, Aix les Bains, Annecy), ainsi que pour les relations entre le Nord (Lyon et au-delà), la vallée de la Drôme et Gap.

Au lieu de rêver à un projet stupide de gare excentrée et déconnectée du réseau TER à Allan (près de Montélimar), le Conseil régional ferait mieux de défendre vigoureusement la desserte des villes-centres (Valence, Montélimar) et le nœud de correspondance que constitue Valence TGV.

Une pétition en ligne pour la desserte de Valence TGV se trouve à l'adresse https://www.change.org/p/sauvemagaredevalencetgv-gmail-com-p%C3%A9tition-citoyenne-sauvemagaredevalencetgv

Christophe Leuridan ●

Alerte sur la ligne Grenoble-Gap

On connaissait la situation fragile de la ligne, le diagnostic que vient d'établir SNCF Réseau montre l'état alarmant de l'infrastructure.

Le diagnostic établi par SNCF Réseau juge l'état de l'infrastructure (au-delà de Vif) de moyen à mauvais, avec un âge moyen des rails de 54 ans et celui des traverses de 73 ans. Il précise que les composants informatiques de la signalisation ne seront plus disponibles à partir de 2020 (système CAPI : Cantonnement Assisté Par Informatique qui date des années 1980)

Sans investissements sur la ligne, l'état de l'infrastructure entrainera la mise en place de ralentissements supplémentaires, avec des augmentations des temps de parcours allant jusqu'à 24 minutes (problématique des croisements) et avec un arrêt de l'exploitation en décembre 2020, SNCF Réseau estimant que les conditions de sécurité ne seraient plus remplies à cette date.

Pour le tronçon Jarrie-Vif, une convention (financement Etat-Région-SNCF (5% !)) a été signée en juin 2018 pour réaliser des travaux pour un montant de 3,58 M€ à réaliser durant l'année 2020 pour permettre la continuation de l'exploitation jusqu'à Vif après décembre 2020.

Pour le tronçon Vif – Lus, SNCF Réseau estime les investissements nécessaires à court terme à 30 M€ pour Vif –Clelles (64 km) et 20 M€ (20 km) pour Clelles-Lus pour ce qui concerne la Région AURA, auxquels il faut rajouter 20 M€ pour la signalisation. SNCF Réseau évoque en plus le risque de dégradations et d'incivilités entre l'arrêt des circulations et la réalisation des travaux qui pourraient augmenter le coût de ces travaux …

A ce jour, aucune décision n'a été prise sur ces travaux même si plusieurs collectivités ont manifesté leur intention de participer à leur financement (Régions, Métro, Département de l'Isère)

L'Etat conditionne sa participation à une étude sur la fréquentation de la ligne, son potentiel de développement et les études techniques sur les travaux à réaliser.

Mais pour cette étude, qui devrait prendre plusieurs mois, et qui n'est pas encore lancée, il faudra déjà écrire le cahier des charges !

Même en étant optimiste, compte tenu de la charge très importante de SNCF Réseau, il semble impossible de lancer les travaux de rénovation avant la fermeture (espérons plutôt la suspension de l'exploitation de la ligne) en décembre 2020.

Ce qui serait nécessaire, c'est de réaliser des travaux provisoires (faire des « rustines ») pour tenir jusqu'aux travaux de rénovation, mais SNCF Réseau est plus que réticent à faire ce genre de travaux et encore faudrait-il les financer et qu'il y ait une volonté politique forte.

Cette situation, avec une fermeture en décembre 2020, est le résultat de l'inaction de la Région qui ne s'est jamais vraiment impliquée pour cette ligne. Les actions de plusieurs associations et d'élus locaux ont permis de faire avancer les choses. L'avenir de cette ligne est donc maintenant conditionné par les résultats de l'étude demandée par l'Etat et la réussite, au-delà des déclarations, d'un tour de table pour le financement de la rénovation par les différentes collectivités.

La mobilisation de tous est plus que jamais nécessaire !

François Lemaire ●

L'élargissement de l'A480 et le réaménagement du Rondeau déclarés d'utilité publique

À la suite de l'avis favorable avec 1 réserve et 17 recommandations de la commission d'enquête, le préfet de l'Isère a déclaré d'Utilité Publique l'élargissement à 2x3 voies de l'A480 et le réaménagement de l'échangeur du Rondeau par arrêté du 23 juillet 2018.

L'ADTC reste opposée à l'élargissement de l'A480 qui ne pourra conduire qu'à une hausse du trafic automobile (voir notre contribution complète à l'enquête publique de l'automne 2017 dans le dossier central du bulletin ADTC-Infos numéro 154).

Aménagements pour les piétons, cyclistes et usagers des transports en commun

L'ADTC est inquiète pour la prise en compte des déplacements des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun pendant et à l'issue des travaux.

Déjà, lors des travaux d'enfouissement de la ligne à haute tension le long du Drac entre le Rondeau et le pont de Catane entre le 17 septembre et le 26 octobre, la passerelle du Rondeau pour les piétons et cyclistes a été fermée pendant 6 semaines au lieu des 2 semaines promises par l'entreprise à la Métropole et aucun jalonnement de la déviation obligatoire de 6 km par le pont de Catane n'était mis en place. Par ailleurs, la concertation annoncée sur les aménagements pour les piétons et cyclistes dans le cadre des réunions de présentation des travaux reste lettre morte au moment de l'écriture de cette brève.

Emmanuel Colin de Verdière

Le pont Malakoff prend de la hauteur …

… pour permettre aux nouveaux Bus (hybrides et biogaz) de pouvoir passer en dessous.

Depuis le 27 août et jusqu'en avril 2019, le passage sous le pont Malakoff est donc fermé pour, en fait, abaisser la route. Pour limiter les impacts sur un secteur majeur de la métropole, les travaux consistent à creuser dans l'armature du pont.

Ces travaux impactent trois lignes TAG :

La ligne 12 est scindée en deux. A l'Ouest, une ligne Eybens, Maisons Neuves – Grenoble, Verdun-Préfecture et à l'Est Saint-Martin-d'Hères, Les Alloves – Grenoble, Chavant, par le Boulevard Clémenceau.

La ligne 14 effectue son terminus à Chavant, via le Boulevard Clémenceau.

La ligne 15 est détournée entre les Flandrin-Valmy et Verdun-Préfecture par la rue du 19 mars 1962 et par les rues Cornélie Gémond et Hébert.

Les lignes circulent sur le pont ne sont pas impactées.

Alexis Grabit

Des nouveaux bus sur le réseau

Le SMTC a réceptionné cet été 48 nouveaux bus au biogaz :

35 bus sont déployés pour les lignes Chronos C5, C6 et la nouvelle C7 qui a remplacé la ligne 11,

13 cars circulent sur la nouvelle ligne 25 Le Gua – Grenoble, Colonel Dumont par la route. Complété par la nouvelle ligne 26 Le Gua/Saint-Georges-de-Commiers – Grenoble, Gares par autoroute, les grands Boulevards et le Cours Jean Jaurès, elle remplace la ligne 17.

Ce nouveau matériel a permis de redéployer des bus plus confortables (équipés de 3 portes facilitant les échanges à chaque arrêt, de la climatisation) pour les lignes 14 et 15.

L'ADTC rappelle sa volonté de voir ces deux lignes desservir à nouveau le centre-ville de Grenoble

Alexis Grabit

Paroles d'élus…

A la page 24 d'Isère Mag, chacun a pu lire une interview du vice-président du Département en charge des transports et de la mobilité. Dans les premières actions du Département dès septembre 2015, il cite : « Nous avons aussi volé au secours du SMTC en prenant en charge une partie de sa dette considérable de 700 millions d'euros, accumulée pendant quarante ans. Cette aide a permis de pérenniser le SMTC dont la survie était menacée à court terme. »
S'il est exact que le Département et l'agglomération grenobloise ont constitué le SMTC il y a quarante ans pour organiser et gérer les transports de l'agglomération, s'il est exact que les administrateurs du SMTC ont engagé une dette en décidant des emprunts pour financer les investissements nécessaires, il est inévitable que les annuités des emprunts contractés courent encore pendant un certain nombre d'années. En décidant fin 2015 de ne plus contribuer au SMTC à parité avec la Métropole comme à l'origine du contrat, le Département restait néanmoins redevable d'une partie de la dette que ses représentants avaient co-engagée au fil des ans au SMTC. Donc, le Département a tenu ses engagements, pour 10 ans. Il a fait ce à quoi qu'il était tenu.

Christian Cotte

En Images

Le 8 décembre 2018, fin des TGV à 1 niveau et suppression d'un Aller-Retour Paris - Grenoble (voir page 17)

- **commission transports en commun :**
  10 décembre et 14 janvier
- **commission vélos piétons :**
  17 décembre et 21 janvier

Stationnement Vélo en gare de Moirans
Auteur : Nathalie Teppe

L'ADTC, Se déplacer autrement est membre de :

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

FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette
== > www.fub.fr

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

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

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

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

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

Les 1er rails du prolongement de la ligne A à Echirolles.
Auteur : Jean-Marie Guétat.

ADTC - Se déplacer autrement

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