



Le vélo a sa fête, faites du vélo !

(pages 3, 4, 5, 7 et 8)

BHNS vs TRAM :
Choisir son mode sans
effet de mode
(pages 9 à 12)

Le Nœud Ferroviaire
Lyonnais intéresse
aussi les Isérois
(pages 16 et 17)



On veut des trains !

Le Débat Public du Nœud Ferroviaire Lyonnais a lieu du 11 avril au 11 juillet 2019⁽¹⁾. L'enjeu est de taille : il s'agit de pouvoir fluidifier et d'augmenter le nombre de trains dans toute la Région. Les deux développements majeurs prévoient le doublement des voies entre Saint Fons et Grenay ainsi que l'ajout de quais à la gare de La Part Dieu. Pour ce centre névralgique de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le débat « lyonnais » donne l'opportunité à chaque territoire de pointer ses manques.

Nos collectivités locales⁽²⁾ ont élaboré un projet ferroviaire grenoblois censé à la fois réduire le nombre de trains en retard et aussi d'augmenter leur nombre à l'horizon 2030. Pour cela, démonstration convaincante à l'appui, elles réclament le passage de 2 à 4 voies entre Grenoble et Moirans. L'objectif annoncé est ambitieux : 200 trains en plus par jour. Malheureusement, ce projet occulte des solutions qui pourraient être déjà mises en œuvre rapidement.

Des trains en plus dès aujourd'hui, c'est possible !

Dans le système ferroviaire, on réfléchit en nombre de trains « par heure et par sens », que l'on peut multiplier par le nombre d'heures utiles dans une journée.

Dans l'étoile ferroviaire grenobloise, on est au maximum des possibilités, uniquement aux heures de pointe.

Dans le détail, voici les trains

empruntant le segment Grenoble-Moirans, soit 10 trains « par sens et par heure » :

- 3 TER périurbain (Chambéry) Grenoble ↔ Rives (St André le Gaz),
- 2 TER périurbain St Marcellin ↔ Grenoble/Gières,
- 2 TER Intercités Grenoble ↔ Lyon,
- 1 TER Intercités Valence ↔ Grenoble (puis Genève),
- 1 TER Intercités Valence ↔ Grenoble (puis Annecy),
- 1 TGV Grenoble ↔ Paris.

Mais sur la journée, on est loin d'atteindre la saturation !

Nos TER ne servent pas uniquement aux trajets domicile-travail type « horaires de bureau ». Ils devraient répondre à bien plus de besoins ! Il faut parler « des trains des quotidiens » et non pas seulement « du train du quotidien ».

Or dans l'étoile grenobloise, l'horloge des trains n'égrène pas toutes les heures.

En semaine, il n'y a aucun train périurbain entre Grenoble et Chambéry pendant 3h30 le matin (de 8h06 à 11h36), ni entre Grenoble et Saint Marcellin pendant 3h (de 9h10 à 12h10).

Le dimanche, il n'y a que 2 trains partant de Grenoble (8h10 et 19h10) pour rallier Poliénas ou Vinay.

Les derniers départs le soir vers nos « banlieues périurbaines » sont risibles (entre 20h et 20h30).

Ces exemples (non exhaustifs) montrent qu'on pourrait doubler dès aujourd'hui le nombre de trains dans l'étoile grenobloise sans avoir à poser un seul mètre de voie supplémentaire, ni

acheter de nouvelles rames. Comme tout réseau de RER ou S-Bahn, pour une agglomération comme la nôtre, on devrait bénéficier d'un service de 5h à 23h, avec au moins un train par heure, on en est loin !

Des travaux qui ont trainé

Un petit « oubli » des travaux du Sillon Alpin : dans la foulée de l'électrification et du doublement des voies entre Chambéry/Grenoble/Valence, il était prévu d'ajouter une voie de retournement à la gare de Brignoud pour prolonger les trains terminus Gières et de rouvrir la gare de Domène. Mais les travaux ont trainé et sont maintenant prévus vers 2024. Dommage. Car s'ils avaient été réalisés, il serait déjà possible de faire circuler des trains toutes les 15 minutes entre Brignoud et Rives.

Des trains plus rapides dans le futur

Le trajet Lyon-Grenoble est long, 1h25 en moyenne. Certains proposent de construire des shunts comme celui dit « de Rives » pour éviter le détour par Voiron, d'autres insistent sur le passage à 4 voies de la section Moirans-Grenoble (qui ne ferait pas vraiment gagner du temps).

Une autre solution existe

Dès aujourd'hui, le chantier de la ligne mixte d'accès Lyon - Chambéry au « Lyon Turin Ferroviaire » (LTF) pourrait être lancé : cette ligne a été déclarée d'utilité publique en 2012, et l'Union Européenne a indiqué qu'elle participerait à son financement.

Cette ligne permettrait de faire circuler plus de trains (voyageurs et marchandises) entre Lyon et le Sillon Alpin (Grenoble, Chambéry et Annecy), ainsi qu'entre Grenoble et Saint André le Gaz, où les besoins sont importants.

Elle améliorerait la régularité de la ligne actuelle et permettrait de réduire le temps de parcours (SNCF Réseau a indiqué un temps de 1h10 entre Lyon et Grenoble avec cette ligne). Pourtant à Grenoble, aucun élu n'en parle ! Pourquoi ?

Nathalie Teppe ●

(1) Vous trouverez en pages 16 et 17 le résumé de la contribution de l'ADTC et de la FNAUT au débat sur le projet du Nœud Ferroviaire Lyonnais.

<https://noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr/participer/proposez-un-cahier-d-acteur-ou-une-contribution>

(2) La Ville de Grenoble, le SMTC, Grenoble-Alpes Métropole, SCOT 2030, Le Pays Voironnais et Le Grésivaudan.

<https://participation.lametro.fr/blog/debat-public-noeud-ferroviaire-lyonnais>

- P 02 Edito
- P 03 Pourquoi roulons-nous à vélo ?
- P 04 Le pont Bergonzoli à Saint-Martin-le-Vinoux
- P 05 Vous me remettez un angle droit ?
- P 06-07 Brèves Vélos/Piétons
- P 08 Encore du nouveau pour les modes actifs
- P 09-12 PDU 2030 : Des priorités à revisiter
Pour une ligne E de tram prolongée à Echirolles et Pont de Claix et une ligne F de tram Grenoble - Meylan - Montbonnot
- P 13 Application Woorti : mettez-vous à profit vos déplacements ?
- P 14-15 Le réseau de tramways de Bâle
- P 16-17 Désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) : un projet indispensable et des financements innovants à mettre en œuvre
- P 18 Comités de déplacements : actualités du réseau TAG
- 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

Adhésion « une personne » 17 €

Adhésion « couple » 23 €

Adhésion « étudiant » 3 €

Adhésion « petits revenus » 3 €

ADTC INFOS

Vente au numéro 4 €

Abonnement annuel

sans adhésion 16 €

Zoom :

Pourquoi roulons-nous à vélo ?

« Why we cycle ? » est le titre du film servant d'introduction à la soirée-débat du mardi 4 juin organisée à la Métro par l'ADTC - se déplacer autrement.

Quatre personnes étaient les invités privilégiés de cette table ronde : Yann Mongaburu, président du STMC, Pascale Poblet, maire de Montaud et ancienne responsable de projet PDE chez STMicroelectronics, Gloria Leroy et Jérôme Cucarollo entrepreneurs à vélo et tous deux co-présidents des Boîtes À Vélo Grenoble. Les échanges avec le public, convaincu, ont été nombreux et de qualité.

Des bienfaits classiques du vélo...

Toutefois, c'est ce petit documentaire tourné en Hollande qui m'a le plus marqué au cours de cette soirée. Ce court-métrage de 55 minutes m'a ému, fait sourire, plongé dans l'embarras, conforté dans certaines de mes positions, ouvert d'autres horizons, bref, m'a secoué. Pourtant, ce n'était pas une plongée dans l'inconnu tellement j'en avais déjà entendu du bien ! Bien évidemment, les arguments bien connus en faveur de l'usage de la bicyclette en ville sont passés en revue : souplesse, rapidité, économique, absence de pollution et de bruit, bienfaits pour la santé, autonomie, fiabilité etc.

... à un impact collectif et sociétal

Au-delà de ces aspects qu'on pourrait qualifier de purement techniques, de portes ouvertes que certain(e)s essaient toujours d'ouvrir, on passe rapidement à l'aspect sociétal de la pratique du vélo en ville. Contrairement à l'usager coincé dans sa voiture, enfermé dans sa bulle métallique et insonorisée, isolé du monde extérieur, la personne qui se déplace à bicyclette est, à l'instar du piéton, ouverte sur les autres. Le film montre davantage encore : en étant exposés aux autres, les cyclistes créent du contact social avec les personnes autour, facilité par la moindre pression du trafic motorisé et la moindre présence des voitures en stationnement. On assiste ainsi à un véritable brassage de la société néerlandaise dans la rue, au gré des rencontres.

Cette sorte de symbiose se révèle magistralement sur les images d'un carrefour où toutes les directions sont au vert en même temps pour les cyclistes. À l'image du vol des étourneaux, les cyclistes se croisent, négocient leur trajectoire en freinant ou accélérant, dans toutes les directions possibles, sans animosité, sans pied à terre, sans le moindre accident et tout se passe formidablement bien. Un des intervenants explique que la confiance mutuelle entre cyclistes crée une solidarité qu'on retrouve au sein de la société hollandaise. On veut bien le croire tellement cette séquence est forte !

« Why We Cycle » une actualité au Pays-Bas, une vision pour nous

« Une table ronde équilibrée »

Après le film, un excellent buffet a permis aux participants d'absorber leur étonnement et d'échanger sur ce qu'ils venaient de voir. Lors de la table ronde, ce sont surtout les thématiques de l'éducation, la sensibilisation, et la cohabitation qui ont été abordées.

S'il y a un point sur lequel tout le monde était d'accord, c'est qu'on ne force pas l'usage du vélo, on le rend attractif, on accompagne le changement avec bienveillance, on montre l'exemple (comme Pascale Poblet, ancienne responsable du PDE de ST à Grenoble et maire de Montaud), et on reste « pote avec les piétons »

Mes passages préférés

Outre ce passage, trois autres séquences m'ont marqué. La première est celle d'une dame âgée utilisant un Vélo à Assistance Électrique, qui explique innocemment avoir parcouru plus de 10 000 km en deux ans et demi, mais qu'elle n'utilise pas trop l'assistance pour continuer à pédaler en forçant un peu. J'ai honte d'avoir été fier de mon kilométrage alors que cette dame en fait presque autant !

La seconde séquence a touché ma fibre paternelle avec cette mère qui apprend à sa fille à faire du vélo pour qu'elle puisse circuler toute seule. L'objectif est d'être capable de traverser le pont, objectif qui sera récompensé par une bonne glace ! Cette mise en confiance se traduit par des pré-adolescents totalement autonomes, confiants en eux-mêmes. Ceci est rendu possible par la présence d'aménagements cyclables séparés du trafic motorisé, sécurisés, continus et respectés et par l'apaisement de la circulation en volume et en vitesse. En France, ces jeunes gens se feraient transporter en voiture par leurs parents...

Enfin, la dernière séquence concerne la modélisation du comportement des cyclistes. Mal connu, ce comportement a été analysé en collectant les données GPS issues des smartphones des cyclistes. Le résultat est tout à fait étonnant : bien souvent, les cyclistes n'utilisent pas le chemin le plus court, ignorent les aménagements pensés pour eux parce que ces trajets sont tout simplement trop monotones ou ennuyeux ! La personne à bicyclette se laisse plutôt guider par son instinct, son plaisir de retrouver d'autres gens, bref, d'utiliser au maximum la liberté que procure son moyen de locomotion : un joli pied de nez aux ingénieurs urbanistes !

Et chez nous ?

Peut-on transposer toutes ces scènes sur l'agglomération grenobloise ? Assurément, même s'il reste la question « en combien de temps ? ». Trois choses manquent à l'appel : l'apprentissage du vélo des jeunes enfants, la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables, la diminution de l'espace occupé par l'automobile (en circulation locale, en transit, et en stationnement). C'est sur ce dernier point que se concentrent les difficultés et les résistances, alors qu'un travail dessus aiderait à résoudre les deux premiers.

Jean-Marc Bouché ●

(J. Cucarollo, co-président des boîtes à vélo Grenoble). Pour que le vélo soit accessible à tous, à tous les âges et partout sur notre territoire, il faut mener un vrai travail de fond d'éducation.

Pour voir plus de travailleurs à vélo, il faudrait une évolution de la réglementation sur la puissance de l'assistance électrique, pas pour aller plus vite (« le 25 km/h est largement suffisant » dicit J. Cucarollo), mais pour pouvoir accroître la masse tractée et en faciliter la conduite, comme par exemple pour que le vélo-taxi de Gloria soit plus maniable par grand vent). Il faut également améliorer les aménagements car les potelets et les vélos cargos ne font pas toujours bon ménage !

Carole Kaouane ●

Le pont Bergonzoli à Saint-Martin-le-Vinoux

Le pont Bergonzoli à Saint-Martin-le-Vinoux, construit en 1914, a été fermé à la circulation motorisée en 2017. Après les travaux de près de 6 millions d'euros engagés par la Métro, un nouvel ouvrage l'a remplacé, inauguré le 23 mars 2019. Des représentants de l'ADTC-se déplacer autrement étaient présents, mais pour exprimer leurs critiques.

Ce pont constitue un trait d'union sur les voies ferrées entre Saint-Martin-le-Vinoux, la nouvelle ZAC du parc Oxford (1 100 salariés dès la fin de l'année) et la Presqu'île scientifique de Grenoble. L'importance du trafic piéton et du trafic cycliste attendus, accrue par la fréquentation de la station Horloge de la ligne E côté Saint-Martin-le-Vinoux, du terminus de la ligne B côté Presqu'île, justifiait un aménagement d'autant plus remarquable qu'il est prévu pour durer 100 ans comme son prédécesseur.

Aucune présentation publique du projet n'a eu lieu, notre association n'a pas été consultée sur le projet. Dès la fin des travaux à l'automne 2018, nous avons posé des questions à la Métro, mais nos demandes sont restées lettre morte et c'est avec une certaine consternation que nous avons découvert l'aménagement et surtout ses accès.

Il faut reconnaître que le tablier du pont en lui-même est bien, plus large que l'ancien avec 6,50 mètres de chaussée, la moitié de l'espace étant consacrée aux modes actifs, le reste aux véhicules motorisés avec une circulation alternée réglée par feux tricolores. Bien que nombreux aux heures de pointe, piétons et cyclistes cohabitent sur cette zone assez facilement du fait des faibles vitesses inhérentes aux montées de part et d'autre du pont. Nous pensons toutefois, vu la limitation aux véhicules de moins de 3,5 tonnes, qu'il serait possible de réduire la largeur de la chaussée à 3 mètres maximum pour limiter d'autant plus la vitesse du trafic motorisé qui a considérablement augmenté suite à l'ouverture des bretelles d'accès vers la RN 481.

Ce sont les rampes d'accès au pont qui posent problème. Côté ZAC, l'accessibilité des PMR, avec des pentes supérieures à 5 %, n'a pas été traitée. Pour les cyclistes, la rampe nord comporte seulement des pictogrammes vélos sur la chaussée et le feu tricolore ne disposait pas du panneau M12 (qui a été demandé et posé depuis).

Côté Saint-Martin-le-Vinoux, les griefs sont plus nombreux :

La séparation des flux piétons et cyclistes se fait par un goulot d'étranglement accentué par la présence d'un candélabre sur le trottoir.

Les personnes mal voyantes ont été oubliées avec des marches d'escalier non signalées.

La continuité en direction de l'avenue du Général Leclerc n'est pas assurée pour les PMR avec une fin du trottoir au niveau du giratoire de la rue Pierre Sémard.

Alors que le différentiel de vitesse entre les cyclistes qui montent et ceux qui descendent est important, la largeur de la piste cyclable bidirectionnelle varie entre 1,70 et 1,85 mètres, avec délimitation par une bordure en béton noyée dans le bitume !

La traversée cyclable en bas de la montée pour rejoindre la piste se fait en biais, dos au trafic montant et face au trafic descendant sans visibilité en cas de file d'attente au feu et avec des plots en plastique glissants par temps de pluie !

Dans la descente, les véhicules motorisés empiètent souvent sur l'aménagement cyclable.

Les cyclistes et les véhicules motorisés sont en conflit en arrivant dans le giratoire de la rue Pierre Sémard.

Nous avons finalement obtenu une réunion avec les services techniques de la Métro en charge de l'aménagement le 12 avril, avec la présence des élus Ludovic Bustos et Yann Mongaburu. Les loupés ont été reconnus et deux propositions vont être étudiées :

- Élargissement de la piste bidirectionnelle à 2,5 mètres (chaussée réduite à 5 mètres).
- Cycles sur chaussée avec bande cyclable montante du côté de Saint-Martin-le-Vinoux.

Nous espérons également, que lors de la future reprise du giratoire de la rue Pierre Sémard, la situation s'améliorera tant pour les cyclistes que pour les piétons, avec une meilleure réinsertion des cycles et une continuité du trottoir.

Nous serons également vigilants lorsque le pont de Champeyrard, frère jumeau du pont Bergonzoli à quelques centaines de mètres en aval, sera restauré à son tour.

Jean-Marc Bouché et Christian Cotte ●



Vous me remettez un angle droit ?

En matière d'aménagements cyclables, l'agglomération grenobloise fait partie des bons élèves de la classe, en France. Et pourtant, lors de la présentation de chaque nouveau projet de mise au norme ChronoVélo, c'est toujours la même déception sur un point : les mouvements de giration pour les cyclistes.

Deux exemples pour illustrer ce phénomène :

Le premier se situe Boulevard Clémenceau à Grenoble où les cyclistes sont incités à effectuer une délicate manœuvre pour ensuite traverser le boulevard et rejoindre la piste cyclable. À éviter absolument !

Le second est un réaménagement du carrefour Avenue Benoit Frachon/ Avenue du Serment de Buchenwald à Saint-Martin-d'Hères où dans le cadre de la mise aux normes ChronoVélo, deux virages à 90° ont été supprimés. À retenir pour les projets futurs !

Les cyclistes se demandent si pour les services techniques de la Métro ou les cabinets d'études, le vélo est un véhicule qui effectue des virages à 90 degrés. Déjà qu'avec une bicyclette classique, virer à 90 degrés à vitesse quasiment nulle n'est pas aisé, que dire avec l'attelage d'une carriole, ou avec un vélo-cargo, un biporteur ou encore des vélos exotiques comme les vélos couchés, les trikes ou les

vélomobiles ? Rajouter à cela quelques potelets bien placés au milieu de l'aménagement et vous obtenez un résultat qui déçoit les usagers se déplaçant à bicyclette et entraîne une incompréhension des élu(e)s pour qui les cyclistes ne sont jamais contents !

Mais qu'on se rassure ! Pour les trajectoires des véhicules motorisés, les angles de giration sont bien pris en compte, y compris en envisageant la situation la plus défavorable (typiquement le passage d'un poids-lourd ou d'un camion). Ceci est réalisé au détriment de la sécurité des usagers les plus vulnérables en favorisant des vitesses plus élevées pour les motorisés, couplées à des trajectoires sécantes, avec comme corollaire des risques accrus du fait des angles morts.

C'est à ce genre de «détails» que nous voyons que nous sommes en fait bien éloignés des véritables premiers de la classe européenne. Alors que la culture du tout-motorisé continue à être bien présente, la culture vélo n'a encore pas infusé complètement et peine à s'affirmer dans les aménagements cyclables. À quand la première véritable intersection à la hollandaise sur l'agglomération grenobloise ?

Jean-Marc Bouché ●



Boulevard Clémenceau à Grenoble, une manœuvre impossible à réaliser pour un cycliste.



Dans le cadre de la mise aux normes ChronoVélo de la piste des Jeux Olympiques, deux virages à 90° ont été supprimés.



Concours des écoles à vélo...

Toujours plus d'écoles participantes pour l'édition 2019, ce qui conforte ce projet de sensibilisation à la pratique du vélo dès le plus jeune âge... notamment car le nombre de Maternelles tend à rejoindre celui des Elémentaires ! Et avec des scores très hauts, jusqu'à 100 % ! Donc, **55 écoles inscrites et 7 444 élèves sensibilisés dont 4.678 cyclistes (63 %) !**

**Deux écoles à 100 % d'élèves cyclistes,
8 écoles au-dessus de 90 %
et une dizaine avoisinent les 80 % !**

Les vainqueurs des 4 catégories :

- maternelles de moins de 100 élèves : **Raffin Dugens à Murianette** avec **100 %**
- maternelles de 100 élèves et plus : **Gabriel Péri à Saint-Martin-d'Hères** avec **91,6 %**
- élémentaires de moins de 170 élèves : **Raffin Dugens à Murianette** à **100 %**
- élémentaires de 170 élèves et plus : **Louis Armand à Seyssins** avec **94.2 %**

Le jour-même ont eu lieu :

- une très belle fête du vélo, à St Martin d'Hères, en continuité du Concours ;
- une autre à Seyssinet-Pariset dans le cadre de l'événement « Faites du vélo » de La Métro.

Les remises des prix offerts par l'ADTC ont eu lieu lors des fêtes de fin d'année de chacune des écoles gagnantes :

- le 14 juin, la présidente de l'ADTC a remis les deux trophées, ainsi que la grande coupe du Concours, à l'école primaire Raffin Dugens, de Murianette, grande gagnante cette année.
- le 25 juin, à 18h, le secrétaire de l'ADTC a remis le trophée à l'école maternelle Gabriel Péri de St Martin d'Hères.
- et le 25 juin, à 19h, la présidente de l'ADTC s'est rendue à Seyssins à l'école élémentaire Louis Armand pour la remise de son trophée.

Notons aussi que même si le classement s'effectue sur le taux de cyclistes, plus de la moitié des écoles a compté tous les modes de déplacement : enfants venus à pied, en trottinettes, sur le vélo des parents, en transports en commun, en covoiturage... Bref, l'événement prend tout son sens pour parler de la mobilité, des impacts sur la santé et l'environnement (proche de l'école et au-delà), sans oublier la convivialité !

Bravo aux parents et enseignants qui s'impliquent et encouragent les enfants !

Tous les résultats sur : adtc-grenoble.org

Geneviève Peffen



Les prochaines sessions de vélo-école pour adultes

Pour certaines personnes, se déplacer à vélo serait une excellente solution, mais elles ne savent pas en faire. D'autres utilisent leur vélo pour se balader dans la nature, et pourraient aussi faire une partie de leurs trajets en ville à vélo, mais sont intimidées par le trafic. Chaque année, l'ADTC – Se déplacer autrement - forme une centaine d'élèves.

Les prochaines sessions se tiendront cet automne, les vendredis après-midi :

- du 6 septembre au 18 octobre, de 16h30 à 18h30
- du 8 novembre au 20 décembre, de 13h45 à 15h45.

Si vous souhaitez participer en tant qu'élève ou bénévole pour l'encadrement, contactez l'ADTC : velo-ecole@adtc-grenoble.org ou 04.76.63.80.55

L'équipe ADTC



Le point sur le réseau Chronovélo

Deux ans après le lancement du réseau Chronovélo par la Métropole, voici un point sur les avancées :

Chronovélo 1

Les cyclistes sont déjà nombreux à l'emprunter boulevards Mal Lyautey et Agutte-Sembat.

La Chronovélo progresse dans le centre-ville de Grenoble : les travaux sont en cours sur le cours Lafontaine et le cours Berriat.

L'axe est achevé entre le boulevard de la Chantourne (passage Ricou) à La Tronche et Meylan Maupertuis.

D'autres travaux sont prévus en 2019 pour relier la section boulevard de la Chantourne à La Tronche avec Chavant à Grenoble.

Le choix du prolongement vers Fontaine n'a pas encore été annoncé.

Chronovélo 2

Deux sections sont terminées depuis deux ans : la première a repris la piste des Jeux Olympiques entre le cours Jean Jaurès et l'avenue Potié à Saint-Martin d'Hères, avec le réaménagement de la rue Colonel Lanoyerie et la rue Camille Desmoulins ; la seconde est au nord, avec la piste réalisée le long de la voie ferrée de la rue Henri Tarze jusqu'à J. Macé. Les travaux de son prolongement jusqu'à la rue E. Gueymard sont programmés par la Sem.

Les travaux sur la rue Gueymard sont en cours ; ils se continueront place de la gare, rue Amiral Courbet, rue J. Rey, jusqu'au franchissement du cours Jean Jaurès.

Vers l'Est à Saint-Martin d'Hères, le réaménagement de la piste à la norme Chronovélo a commencé avenue du Bataillon Carmagnole-Liberté et du Serment de Buchenwald : il ira jusqu'à l'avenue A. Croizat. Les prolongements vers le Campus, la gare de Gières d'une part et vers Saint-Egrève d'autre part sont annoncés pour 2020.

Chronovélo 3

Le profil commence à prendre forme notamment le long de la rue Général Mangin (jonction avec la Chronovélo 2 au nord). Les chantiers doivent se succéder pour atteindre la mairie de Pont-de-Claix. Une courte section est en cours de réalisation avenue A. Ferrier à Echirolles, qui se continuera rue P. Sémard, puis avenue V. Hugo, pour la jonction avec la partie Mangin à Grenoble.

Pour atteindre Vizille, il faudra attendre 2021-2022.

Chronovélo 4

Les premiers travaux interviendront début septembre avec des modifications sur la place Paul Mistral et sur le début de l'avenue Jean Perrot, entre Chavant et le boulevard Clémenceau.

La suite du projet est annoncée pour 2021-2022.

Alexis Grabit

Stade des Alpes : allez-y à vélo !

Le Stade des Alpes a accueilli cinq matchs de la Coupe du Monde féminine de Football entre le 7 juin et le 7 juillet 2019.

L'efficacité de l'ADTC, ayant été démontrée à l'occasion de la Coupe Icare, Grenoble-Alpes Métropole lui a confié le fléchage des itinéraires cyclables pour accéder au Stade des Alpes à vélo.

Quatre itinéraires ont donc été jalonnés, au départ de :

- Gare de Grenoble
- Meylan
- Gières
- Echirolles centre

Et aussi pour le retour.

Ils pourront servir pour les autres manifestations.

Merci à tous les bénévoles qui ont participé à l'élaboration et à la réalisation de ces jalonnements.

Nathalie Teppe



Elargissement A480 : les travaux continuent !

Un nouveau recours

La FRAPNA Isère a déposé un recours contre l'autorisation environnementale autorisant le déboisement nécessaire aux travaux d'élargissement de l'A480. En référé, le Tribunal administratif n'a pas retenu l'urgence car les abattages d'arbres ont déjà eu lieu en février dernier mais le recours sur le fond reste déposé.

Une absence de prise en compte réelle des déplacements à vélo et à pied pendant les travaux

Des travaux ont impacté fortement les piétons et cyclistes en avril-mai rive gauche de l'Isère, entre les ponts d'Oxford et des Martyrs, liés à la fermeture de la voie verte sans rétablissement d'un passage pour les piétons, contrairement aux obligations de l'arrêté de la Métropole, obligeant les cyclistes à utiliser les voies des véhicules motorisés. Depuis, le passage a été rétabli mais avec un boyau sur plusieurs dizaines de mètres ne permettant pas le croisement de deux cyclistes et avec un virage à plus de 90° sans visibilité. Malgré les demandes répétées en réunions publiques et par écrit à AREA, la situation n'avait toujours pas évolué au 16 juin 2019.

L'ADTC a eu l'information que malgré nos demandes répétées et le caractère inacceptable de sa fermeture, la voie verte rive droite de l'Isère entre les ponts d'Oxford et le passage de la Vence sous l'A48 serait fermée pendant 9 mois 24h/24, 7j/7 du 27 juin 2019 à avril 2020.

Deux déviations sont mises en place : une par la voie verte rive gauche de l'Isère, la 2° par la RD 1075.

A noter qu'AREA malgré ses déclarations en réunions publiques de prise en compte des déplacements à vélo a attendu le 28 juin pour mettre en ligne sur a480rondeau.fr cette fermeture et sans même prendre le soin de diffuser l'information sur les réseaux sociaux.

La piste reliant le parc Bachelard à la passerelle du Rondeau devrait être fermée de fin septembre à mi-décembre 2019. L'ADTC a demandé la mise en place de 2 déviations : une par le cours de la Libération, l'autre par le pont de Catane.

Aménagements à l'issue des travaux

L'ADTC reste toujours en attente d'une information et espère l'ouverture d'une concertation sur les aménagements définitifs pour les déplacements à pied et à vélo, pour les traversées des ponts de Catane, du Vercors et des Martyrs sur l'A480 et le Drac.

Emmanuel COLIN de VERDIERE

Le Grésivaudan a jalonné son territoire

Depuis deux ans, le Grésivaudan a investi dans la mise en place d'une signalisation spécifique pour les cyclistes et les cyclotouristes. Trois niveaux de signalisation ont été implantés :

La voie verte V63 (reliant la Via Rhôna au Sud à Châteauneuf-sur-Isère et au Nord à Chanaz) représente l'axe majeur du territoire connecté au Sud avec Grenoble et au Nord avec Chambéry.

Un réseau interne qui dessert finement le territoire (les cœurs de ville, les pôles d'échanges Pré de l'Eau et Crolles - Brignoud). On retrouve également sur ce réseau six boucles cyclo touristiques.

Un réseau local est en cours d'installation sur la commune de Crolles avec un jalonnement des principaux lieux de la commune (skatepark, le raifour, etc...).

Alexis Grabit



Encore du nouveau pour les modes actifs

À **Grenoble**, avec le réaménagement / réduction du carrefour J. Vallès, rues M. Blanchet et P. Langevin (depuis SMH), la continuité cyclable est réalisée sur la rue M. Blanchet prolongeant ainsi l'itinéraire de la rue Ch. Rivail vers St Martin d'Hères depuis la rue L. Jouhaux.

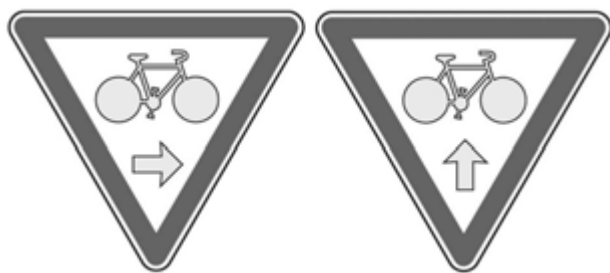
Au bas de la rue Durand-Savoyat vers le quai de la Graille, la continuité cyclable a été réalisée aussi après suppression de la voie de tourne à gauche pour les véhicules motorisés, du quai vers la rue Durand-Savoyat. Les conducteurs de cars bénéficient aussi d'une giration plus facile.

Avenue Esclançon, à l'extrémité Ouest, il y a du nouveau puisque les cyclistes qui étaient sur le trottoir ont maintenant droit à une bande sur chaussée suite au réaménagement des abords du nouveau bâtiment Minatec Entreprise BHT2 et à la suppression d'une voie pour les véhicules motorisés avant l'intersection avec la rue Diderot. Les cyclistes attendent une décision forte pour passer du trottoir à la chaussée sur le reste de l'avenue aussi ...

Rue Alfred de Vigny, le long du mur de la gendarmerie, le stationnement des véhicules motorisés a été organisé sur la chaussée et ainsi le trottoir a été rendu aux piétons.

Au bout de l'avenue des Jeux Olympiques, sur la Chronovélo 2 vers le Campus, à l'intersection avec l'avenue J. Vallès, réglée par feux, les cyclistes ont enfin le feu vert en même temps que les véhicules motorisés qui circulent sur l'axe Ouest / Est, ils n'ont plus besoin de pousser le bouton, de demander le droit de passer entre les autres, plutôt même après les autres.

À **Echirolles**, dans 21 carrefours à feux de la ville équipés des panneaux M12, les cyclistes peuvent tourner à droite au feu rouge, ou aller tout droit, après avoir laissé la priorité aux autres usagers et aux piétons qui traversent.



À **Domène**, la signalisation dans un certain nombre de rues en zone 30 a été mise en conformité, c'est à dire qu'elles ont été mises en double-sens pour les cyclistes, conformément au Code.

De **Gières à Domène**, la voie verte en rive gauche de l'Isère a reçu le revêtement que les cyclistes attendaient depuis plusieurs années.



La Voie Verte Gières - Domène enfin revêtue

Sur le Campus de St Martin d'Hères, l'avenue centrale a été complètement transformée en une rue de desserte à sens unique et double-sens cyclable, apaisant ce secteur au cœur du Campus.



L'avenue centrale apaisée.

À **St Martin le Vinoux**, le pont Bergonzoli, beau, solide, élargi, et à passage alterné pour les véhicules motorisés, a bien été rouvert, mais les cyclistes ont découvert des itinéraires cyclables marqués qui les amènent à prendre des risques inutiles avec le reste du trafic. L'étude de circulation n'a pas été bien sérieuse ou pas conduite par un cycliste ! À revoir vite.

Christian Cotte ●

PDU 2030 :

Des priorités à revisiter

Pour une ligne E de tram prolongée à Pont de Claix
et une ligne F de tram Grenoble - Meylan - Montbonnot

Recommandations de la commission d'enquête PDU :

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 devrait ouvrir fin 2019
- 54,3 M€ : BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) 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.

Dans sa contribution lors de l'enquête publique sur le projet de PDU, l'ADTC a défendu une réorientation des priorités TC. La commission d'enquête a entendu cette demande et recommandé que « la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée, et mise en regard, en termes de montant d'investissements, du nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030. »

Dans ce dossier, nous allons développer les propositions de l'ADTC pour réorienter les investissements en transport 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 dans un premier temps, abandon du maillage 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,
- Création de la ligne F de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot en 2030 au lieu d'un BHNS.

Prolongement de la ligne de tram E à Pont de Claix Papeteries, dès 2025

La ligne de tram E relie Le Fontanil Palluel à Grenoble Louise Michel sur 11,5 km et a été mise en service en deux fois, en 2014 puis en 2015. Elle réalise 31 000 voyages par jour d'après l'enquête Origine - Destination du SMTIC de l'automne 2016.

Entre Grenoble Louise Michel et Claix Pont Rouge, la ligne C2, complétée par les lignes TAG 25 (Le Gua - Vif - Varcès - Claix - Le Pont de Claix - Echirolles - Grenoble) et Express 3 (Vizille - Jarrie - Le Pont de Claix - Echirolles - Grenoble), effectue un maximum de 8 800 voyages, stable voire en légère baisse depuis 2014 alors que la fréquentation des autres lignes Chrono radiales ou de rocade a augmenté de 15 à 25 %. Pour l'ADTC, le principal motif de cette stagnation est la correspondance obligée à Grenoble Louise Michel. Par ailleurs, ce fonctionnement en deux lignes distinctes est coûteux pour l'exploitant.

Sur 6 km, la population à desservir est importante et dépasse 30 000 habitants (Le Pont de Claix, Echirolles Ouest et le quartier du Rondeau à Grenoble), avec deux pôles d'activités importants (pôle chimique de Pont de Claix et zone d'activités TechniSud à Grenoble). Dans ces zones, le nombre des foyers sans voiture atteint voire dépasse 20 %, des taux bien supérieurs à ceux observés à Seyssins, Seyssinet, St Egrève ou St Martin le Vinoux, où la desserte actuelle par le tram est un succès.



La réalisation de ce prolongement de la ligne E du tram de 6 km sur les cours de la Libération et du général de Gaulle à Grenoble, Jean Jaurès à Echirolles, et St-André à Pont de Claix, est d'une insertion facile sur cette avenue large. Le nouveau PPRT⁽²⁾ de Pont de Claix, publié le 27 juin 2018, prévoit explicitement la possibilité de prolonger la ligne E à Pont de Claix. Mais le PDU prévoit cette réalisation seulement à l'horizon 2030, alors que les besoins sur ce secteur sont importants.

L'ADTC propose que ce prolongement soit lancé dès maintenant, les travaux pouvant être entrepris à la fin du réaménagement de l'échangeur du Rondeau en 2022 pour une ouverture en 2025.

Pour une ligne F de tram Grenoble - Meylan - Montbonnot

Sur cet axe, deux questions sont à étudier :

- Le type de solution technique (BHNS ou tramway),
- La problématique de l'insertion urbaine et du stationnement.

1. Quelle solution technique retenir ?

Le SMTC a prévu dans le PDU une solution de type BHNS, avec possibilité à terme d'évoluer en tramway⁽³⁾. Pour l'ADTC, il faut retenir dès maintenant la solution tramway

La fréquentation de la ligne C 1 est déjà importante et va encore augmenter

Aujourd'hui la ligne C1 Grenoble Jean Macé - gares - centre-ville – Meylan assure 10800 voyages/jour. La saturation aux heures de pointe entraîne le retour d'usagers vers la voiture. La ligne C1 traverse le centre-ville de Grenoble et dessert trois pôles importants générateurs de déplacements : le CHU, le pôle commercial de Meylan et Inovallée.

Avec le prolongement sur Montbonnot programmé en 2020, le prolongement éventuel à la presqu'île et la station de correspondance programmée à La Tronche Sablons nommé Charmeyran, qui améliorera significativement les liaisons entre Meylan – Montbonnot et le campus, le CHU et les quartiers Est de Grenoble via la ligne B de tram, on peut s'attendre à une fréquentation aux alentours de 15 000 voyages/jour.

Le tramway est plus capacitaire qu'un BHNS

Avec un BHNS, un tel niveau de trafic imposerait un intervalle de 5 minutes entre deux véhicules, voire moins en hyperpointe. Une telle fréquence ne manquerait pas de poser des problèmes, à Montbonnot (où l'avenue de l'Europe et la route de la Doux sont saturées aux heures de pointe), et à Grenoble sur l'axe Lyautey / Agutte-Sembat / Edouard Rey, où la ligne C1 partage son site propre avec d'autres lignes TAG et des lignes Transisère.

De manière générale, dès que l'intervalle d'une ligne de bus passe en dessous de 5 minutes, il est très difficile de maintenir un intervalle régulier. C'est pourquoi sur les lignes à fort trafic, la solution tramway est plus pertinente.

Le tramway est plus attractif que le BHNS

Les études montrent qu'un tramway attire plus d'usagers qu'un BHNS⁽⁴⁾. Sur la base des expériences d'autres villes françaises, un BHNS permettrait d'avoir une fréquentation de 18 000 à 19 500 voyages/jour (+ 20 à +30%) alors qu'un tramway permettrait d'atteindre 22 000 à 27000 voyages/jour (+50 à +80%). Cette plus grande attractivité du tramway est due à son confort, à sa fiabilité, et à son image.



Concrètement, le tramway assurerait environ 5 000 voyages/jour en plus, d'où presque autant de déplacements en voiture en moins. La solution tramway est donc plus efficace pour répondre aux enjeux de demain, en matière de lutte contre le réchauffement climatique, la réduction des nuisances liées à la circulation automobile, et la qualité de vie.

Les propositions de l'ADTC pour le tracé de cette ligne F

Par rapport au BHNS, la solution tram nécessiterait de revoir le tracé à ses deux extrémités :

Dans Grenoble, la proposition de l'ADTC est de passer par les grands boulevards et le cours Jean Jaurès avant de rejoindre Alsace-Lorraine et la gare, avec un temps de parcours Chavant - Gares de l'ordre de 10 minutes comme pour la ligne A. Ce parcours renforcerait les lignes C et E sur leurs sections les plus chargées et limiterait les investissements par une meilleure utilisation des infrastructures existantes.

Dans Meylan, l'ADTC propose de passer « tout droit » par l'avenue des 4 chemins en direction de Montbonnot plutôt que de d'emprunter la RD11m pour améliorer le temps de parcours.

La question du financement

La solution tramway peut être estimée à 150 M€ pour une première phase à Meylan, ce qui permet de rester dans l'enveloppe des 380 M€ du PDU. C'est plus cher qu'un BHNS à l'investissement mais moins coûteux en exploitation et surtout attire plus d'usagers et génère donc plus de recettes.

On voit bien là que le choix BHNS / Tramway est un choix politique de provoquer un report modal de la voiture vers les transports en commun, en proposant l'offre la plus attractive et en choisissant les investissements les plus efficaces préparant mieux l'avenir.

C'est dans ce sens que la commission d'enquête sur le PDU a demandé que la problématique des investissements soit réexaminée.

2 - Insertion urbaine et stationnements

Sur le tronçon Stade des Alpes / Avenue de Verdun, un site propre central intégral est une absolue nécessité pour requalifier cet axe en boulevard urbain,

- Intégrant un plan de circulation sur La Tronche (boulevard de la Chantourne, avenue du Grand Sablon) visant à favoriser les modes actifs, et la réduction de la circulation automobile,
- Créant deux stations (PFI et station d'échanges avec la ligne B).

Le choix du tracé dans Meylan entre l'avenue de Verdun et la mairie de Meylan (via l'ancienne Faculté de pharmacie, via le site Paul Louis Merlin (PLM) ou via l'avenue du Vercors) est important :

- Le tracé via le site PLM, trop vite écarté, doit être réétudié, notamment dans l'optique d'une ligne de tram,
- Si le tracé via la Faculté de pharmacie était retenu, une restructuration des autres lignes de bus serait nécessaire pour maintenir une bonne desserte de l'arrêt Le Brêt et de l'ensemble du quartier des Buclos, et pour améliorer les liaisons bus entre les différents quartiers de Meylan.

Le problème clé concerne les avenues du Vercors et du Granier : actuellement les bus de la C1 sont bloqués à l'Est de l'avenue du Taillefer dans le sens Meylan vers Grenoble le matin et surtout le soir. Par ailleurs, l'insertion d'un site propre y est quasiment impossible sans dégrader fortement le cadre de vie.



Dossier

Intégrer un BHNS ou un tramway est possible en supprimant la circulation de transit, Cela suppose :

- Un plan de circulation préalable à toute décision,
- Un report de la circulation automobile sur le chemin du Vieux Chêne et le boulevard des Alpes,
- Et peut-être des travaux de capacité de ces voiries.

Ce travail de plan de circulation doit être étendu à l'ensemble d'Inovallée, jusqu'au Pré de l'eau, et à l'échangeur autoroutier de Montbonnot

Le fonctionnement en site partagé sera d'autant plus facile que la circulation automobile sera réduite ... ce que favorise le tramway grâce à un report modal plus important

L'accès automobile doit être maintenu pour les riverains et les clients des commerces (Place des Tuileaux et Malacher Nord).

Ce qui apparaît en premier abord comme une contrainte (réduire la circulation automobile) représente en réalité une opportunité d'améliorer le cadre de vie et de mettre en cohérence une politique de déplacements avec la lutte contre le réchauffement climatique

Ce projet de BHNS/tramway, doit être combiné avec une politique globale d'accès à l'offre de transports en commun :

- Cheminements piétons de qualité et sécurisés (depuis la création de la ligne C1 en 2012 malgré les demandes de l'ADTC, ceux-ci n'ont guère été améliorés dans Inovallée),
- Accès vélos : retravailler les accès vélos aux stations BHNS/Tram et des stationnements sécurisés,
- Report des automobilistes sur les transports en commun : une réflexion sur les besoins de parcs-relais est à mener en urgence, car le problème s'aggrave de jour en jour dès maintenant, sur les besoins de P+R pour les habitants du Grésivaudan et de Chartreuse, et aussi, pour l'amélioration de l'offre sur la ligne 6020 (Grenoble – Crolles par la RD 1090) dont le terminus doit de nouveau être placé aux gares SNCF et routière de Grenoble.

Conclusions

La concertation pour la ligne de BHNS vers Meylan est prévue par le SMTC pour cet automne. L'ADTC y apportera sa contribution. Elle insistera sur la nécessité d'une politique ambitieuse poursuivant ce qui est déjà réalisé en matière de tramway dans l'agglomération grenobloise, et qui a donné des résultats tangibles avec la réduction de la part modale des déplacements en voiture.

(1) On peut d'ailleurs remarquer que les augmentations des capacités routières représentent dans ce PDU un montant particulièrement élevé de 516 M€ en raison du poids de l'opération Rondeau-A 480 pour 448 M .

(1) L'ancien PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) de la plateforme de Pont de Claix était très contraignant et interdisait de fait la création d'une ligne de tramway.

(2) Si la solution BHNS est choisie, il faudrait s'assurer de la faisabilité technique de sa transformation en tramway dans 10 ou 20 ans, ce qui n'est pas évident à réaliser.

(3) Voir études FNAUT : <https://www.fnaut.fr/actualite/communiqués-de-presse/463-retour-d-experiences-des-choix-tramway-bhns>

Application Woorti : mettez-vous à profit vos déplacements ?

En avril 2019, la FUB (par ma personne) a animé une soirée-débat « Mobilité et Perception du Temps » à Grenoble dans le cadre du projet européen H2020 MoTiV Mobility and Time Value. À cette occasion, je devais présenter l'application Woorti, mais comme tout projet européen (et de recherche), MoTiV a pris du retard et l'application n'était pas encore disponible. Aujourd'hui, la version 1.0 est là et plutôt intuitive. Pour que le projet puisse survivre jusqu'à Octobre, j'ai besoin de votre mobilisation d'ici début juillet, avec quelques jours d'utilisation de l'application.



Le but de ce projet

Il s'agit de redéfinir la valeur du temps de déplacement par l'utilisation qui est faite de ce temps (repos, lecture, travail, exercice...), et non comme une consommation contrainte. Pour cela les chercheurs du consortium MoTiV ont développé une application (Woorti) pour collecter les données des usagers et en extraire des hypothèses fiables. Ils ne visent pas moins de 5000 utilisateurs répartis dans 10 pays européens. En France la FUB recherche 700 usagers prêts à partager leurs ressentis lors de leurs trajets.

Pour participer, il vous suffit de télécharger l'application Woorti, disponible sur Google Play et Apple Store.

Pourquoi participer ?

Vous voulez aider à élever le débat au-delà du « bike vs cars » et participer à la construction d'approches multimodales. Vous savez que le temps c'est relatif et que pour changer les habitudes de déplacement, il faut réussir à le dissocier de la vitesse (ou du potentiel vitesse du mode utilisé). Enfin, vous êtes bienveillants envers la recherche.

Qu'est-ce que cela vous apporte ?

Utiliser Woorti, c'est réfléchir à ce que vous avez fait pendant vos trajets et comment vous les percevez. Woorti évalue l'utilité perçue comme une combinaison de trois axes : plaisir, productivité et condition physique, et selon vos préférences de déplacements. Au-delà de quelques lourdeurs liées aux besoins et limites de la recherche,

Woorti est assez ludique, avec des petites histoires de mobilité et des enquêtes.



Comment vos données sont utilisées ?

L'application enregistre vos déplacements et des paramètres d'activités. Elle vous demande comment vous vous êtes sentis pendant votre trajet et quels sont les facteurs qui sont associés à ce ressenti. Pour supprimer des biais statistiques, des enquêtes vous sont proposées. Le projet respecte entièrement le Règlement Général sur la Protection des Données : seuls quelques chercheurs auront accès aux données brutes. À la fin, un jeu de données agrégées et anonymisées sera accessible au public.

Le besoin de votre part

Pour que votre participation soit exploitable par les chercheurs, il faut :

- compléter entièrement votre profil utilisateur ;
- utiliser Woorti pendant 14 jours (non nécessairement consécutifs) ;
- fournir au moins un retour d'expérience pour au moins un trajet par jour.

Pour que Woorti puisse vous apporter plus de retours sur l'utilité de vos déplacements, corrigez et validez à minima le mode de déplacement utilisé.

L'application offre la possibilité de vous organiser des challenges ciblés, parlez-en à vos collectivités, vos employeurs et vos associations.



Le réseau de tramways de Bâle

Mi-avril, le SMTC a organisé un voyage d'études à Bâle, pour mieux connaître les caractéristiques d'un réseau de tramways fonctionnant avec un maillage important des lignes. Avec les élus et les techniciens, le SMTC avait invité plusieurs associations, dont l'ADTC. Voici quelques impressions et enseignements de cette visite.

Une pression modérée de l'automobile

En visitant plusieurs quartiers de Bâle, nous avons d'abord remarqué la faible circulation routière (les quartiers anciens et commerçants sont bien entendus piétons) et le stationnement discret. Au retour de ce voyage, Grenoble nous a paru avec une circulation automobile omniprésente et des voitures stationnées partout !

La part modale de la voiture est de 18 % à Bâle contre 31 % à Grenoble, celles des TC et vélos sont respectivement 27 % et 16 % à Bâle contre 21 % et 5 % à Grenoble. Le plan de circulation privilégie les zones apaisées, le stationnement payant est généralisé et les transports publics sont très présents.

Des carrefours déconcertants

Il y a très peu de feux de circulation à Bâle. Même sur des carrefours complexes où se croisent tramways, bus, vélos, piétons et voitures, la circulation est régulée par le principe des priorités : le tramway a toujours priorité et sinon la priorité à droite s'applique. C'est assez étonnant pour nous qui sommes habitués aux multiples cycles de feux pour arbitrer les carrefours. Mais cela marche, grâce à la circulation automobile faible et apaisée, et cela apporte beaucoup de fluidité, notamment pour les lignes de tramways qui connaissent une forte densité de dessertes avec des trajets très maillés.

Un véritable RER (S-Bahn)

En observant le trafic à la gare à la pointe du matin nous avons observé le ballet très soutenu des tramways malgré des travaux sur les voies et une utilisation remarquable des parcs à vélos : situés en sous-sol avec accès direct à la gare et à la ville, ils montrent une forte intégration des modes de déplacements. Nous avons noté la forte utilisation du train (S-Bahn), aussi bien pour venir au centre que pour aller vers des destinations de périphérie.



Des parkings à vélos faciles d'utilisation



Bus, tramways, voiture, piétons, vélos, mais aucun feu rouge !

	BALE	GRENOBLE
Population desservie	545 000 habitants	445 000 habitants
Longueur infrastructure tramway	79 km	43 km
Longueur des lignes de tramways	137 km	47 km
Nombre de rames de tramways	226	103
Voyages annuels tramway	227,3 millions	55,5 millions
Ratio voyages tram/habitants/an	417	125

Une intégration tarifaire

Comme souvent en Suisse, la forte intégration tarifaire permet avec les mêmes titres de transport d'emprunter les tramways, bus, cars et trains (S-Bahn). Pour les petits parcours des déplacements à l'échelle de l'agglomération et de sa périphérie, un système de nombreuses petites zones est en place. On achète le titre de transport en fonction du nombre de zones que l'on souhaite parcourir. C'est une bonne solution pour intégrer les différents transports sur un large territoire.



Un réseau densément utilisé

Le maillage du réseau de tramways

Le réseau de Bâle dispose d'une infrastructure double par rapport à celle de Grenoble et est exploité avec 13 lignes de tramways offrant une densité exceptionnelle sur le tronc commun traversant le centre-ville : 104 circulations à l'heure de pointe contre 60 à Grenoble.

Chaque ligne circule toutes les 7,5 min, avec une large amplitude horaire.

Les services sont cependant réduits en bout de ligne (1 tramway sur 2) mais grâce au maillage, les fréquences restent élevées sur les principaux tronçons. Les correspondances en périphérie sont un modèle comme nous avons pu le constater.



Une offre attractive avec une grande amplitude

Bilan de cette visite

Grâce à l'offre étendue et de qualité, la politique de mobilité ambitieuse, la maîtrise de la circulation et du stationnement, les résultats sont là : le nombre de voyages en tramway par an et par habitant y est près de 3,5 fois supérieure à celui de Grenoble.

Le réseau de Bâle mérite d'être connu. Même si on ne peut pas le transposer tel quel à Grenoble, où la configuration et l'historique sont différents, voir les bonnes pratiques ailleurs est une source d'inspiration pour des améliorations à Grenoble. Nous remercions le SMTc d'avoir convié à cette visite des associations comme l'ADTC, cela pourra faciliter et rendre fructueux le dialogue entre les représentants des usagers et les responsables institutionnels.

François Lemaire ●



Désaturation du Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) : un projet indispensable et des financements innovants à mettre en œuvre

Le projet de désaturation du NFL, visant à améliorer la circulation des trains aux abords de Lyon, fait l'objet d'un débat public du 11 avril au 11 juillet 2019. Chacun peut consulter le projet sur le site HYPERLINK «<https://noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr/>» <https://noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr/> et participer au débat. L'ADTC se déplacer autrement et la FNAUT AuRA ont réalisé chacune une contribution sous forme de cahier d'acteurs. Ces contributions vont dans le même sens et nous les résumons ici.

Un réseau ferré en limite de capacité, qui peine à répondre à la demande.

Les TER répondent à un vrai besoin comme le montre l'augmentation du trafic sur plusieurs années, malgré les dysfonctionnements : surcharges, retards, fréquence insuffisante. Les prévisions d'urbanisation indiquent que les besoins de déplacement vont continuer de croître.

Plan du Nœud Ferroviaire Lyonnais. La ligne 905 est la ligne allant de Lyon vers Grenoble et Chambéry. La ligne 952 est la ligne nouvelle Paris – Lyon Saint Exupéry – Méditerranée. Ces deux lignes se raccordent à l'Est de Grenay. Source :

<https://noeud-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr/images/DMO-synthese/NFL-synthese-presentation-projet.pdf> page 5

Pour préserver le cadre de vie, la santé et limiter l'effet de serre, il est nécessaire non seulement d'accompagner la demande, mais aussi d'offrir un saut quantitatif suscitant un report modal vers le train. Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires vise à l'horizon 2030 une réduction de 70 % des émissions de gaz à effets de serre pour le transport routier.

Les liaisons TGV, très utilisées elles aussi, participent au dynamisme de l'agglomération lyonnaise. Elles sont complémentaires des « trains du quotidien » et doivent être soignées également. Le fret ferroviaire a une part de marché trop faible en France, en raison

des difficultés pour obtenir des sillons de qualité et du manque de compétitivité vis-à-vis de la route, dues entre autres à la saturation des nœuds ferroviaires, notamment celui de Lyon.

Beaucoup de temps perdu pour engager les travaux

La saturation déjà ancienne du NFL s'aggrave : le nombre de trains y circulant stagne depuis plus de 10 ans alors que le trafic de la gare de Lyon Part-Dieu est passé de 20 à 32 millions de voyageurs (hors correspondances) de 2007 à 2017. Les travaux actuels en gare de Lyon Part-Dieu, bien que très utiles, ne permettront pas d'augmenter le nombre de trains.

Le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), nécessaire pour rendre plus compétitif le transport de marchandises par rail et désaturer le NFL, a été déclaré d'utilité publique en 2012. Mais les travaux ne sont toujours pas programmés !

En 2011, le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable a étudié plusieurs scénarios pour traiter la saturation du NFL, qui ont fait l'objet de plusieurs rapports. Mais depuis ces études, rien n'a été lancé... jusqu'à ce que ce débat public sur le NFL arrive enfin ! Nous espérons que le débat débouchera enfin sur des réalisations concrètes et fera émerger les solutions techniques les plus adaptées. Ensuite, il est impératif que les décisions suivent rapidement.

Les spécificités de Grenoble

La position géographique de Grenoble, relativement excentrée par rapport aux axes principaux de trafic, le jacobinisme de l'État et de la SNCF fait que les seules liaisons directes à grande distance desservant Grenoble sont les relations par TGV avec Paris. Le pôle de correspondance de Lyon Part-Dieu, qui donne accès à un grand nombre de destinations en région AURA et dans la moitié Nord du pays, doit absolument être maintenu.

Le temps de parcours peu attractif entre Lyon et Grenoble, 1 h 24 min s'explique non seulement par le tracé sinueux et le détour par la vallée de la Bourbre (le trajet Grenoble – Lyon fait 129 km en train, au lieu de 105 km par la route), mais aussi par le manque de capacité à Lyon, qui entraîne des retards et empêche une politique d'arrêts plus différenciée entre les circulations (tous les trains Grenoble – Lyon marquent plusieurs arrêts : Voiron, La Tour du Pin, Bourgoin Jallieu, La Verpillière). À l'analyse, 61 % des retards ou annulations de trains sur la ligne Lyon – Grenoble proviennent du Nœud Ferroviaire Lyonnais. Ce secteur est donc à traiter en priorité pour améliorer la régularité et réduire le temps de trajet en autorisant l'insertion de trains plus directs.

La mise à 4 voies de la section St Fons - Grenay

Le tronçon St Fons - Grenay est emprunté par de nombreux TGV entre Lyon Part-Dieu et le Sud (Marseille, Montpellier et au-delà), TER semi-directs, TER omnibus et trains de marchandises. Sa surcharge est la cause majeure des dysfonctionnements des lignes Lyon - Grenoble et Chambéry. De plus, l'urbanisation du secteur augmente les besoins de déplacements.

La mise à 4 voies entre St Fons et Grenay prévue dans le projet de désaturation du NFL est donc la priorité, avec la réalisation connexe du CFAL Nord et l'amélioration du raccordement de St Fons. Cette première phase fournirait aussi une solution pour le contournement du trafic fret en attendant le CFAL Sud.

Schéma de principe d'aménagement de la section Saint Fons - Grenay. Source

<https://www.noed-ferroviaire-lyonnais.debatpublic.fr/le-projet/descriptif-projet>

Cette première phase donnerait aussi toute son efficacité à la ligne d'accès du projet Lyon - Turin, prévue à la fois pour la circulation des trains de marchandises devant traverser le tunnel de base et des trains de voyageurs régionaux ou à longue distance. Cette ligne d'accès a été déclarée d'utilité publique en 2013 et sa mise en service est prévue en 2030, ce qui laisse juste le temps de réaliser les travaux entre St Fons et Grenay.

L'augmentation de capacité apportée par la mise à 4 voies entre St Fons et Grenay et la ligne d'accès au projet Lyon - Turin permettrait d'augmenter les fréquences et de réduire les temps de parcours en permettant la circulation de trains sans arrêt entre Lyon et Grenoble.

La désaturation de la gare de la Part-Dieu

Ce projet incontournable doit être complété par une meilleure desserte des différentes polarités de l'agglomération lyonnaise (gares de Lyon

Perrache, Jean Macé, Vaise, Vénissieux, Oullins,...). La solution souterraine, dont le surcoût est important, ne pourra se justifier que par des avantages suffisamment déterminants. SNCF Réseau doit se montrer plus précis sur le besoin supplémentaire de voies à quai (2 voies pour la version en surface contre 4 en souterrain).

La FNAUT AuRA regrette l'absence de propositions sur les autres aspects de la desserte de l'agglomération lyonnaise. En particulier, le nœud de Givors reste un point bloquant pour la desserte de St Etienne et la rive droite du Rhône.

Des financements innovants sont nécessaires

Pour l'île de France, confrontée aux mêmes problèmes de saturation, on a su lancer à la fois le Grand Paris Express (200 km de lignes de métros automatiques représentant un investissement de plus de 35 milliards d'euros) et la construction pour 2022 d'une ligne de RER traversant Paris, tout en poursuivant une politique de création de lignes de tramway et de prolongement de lignes de métro.

Ces réalisations concomitantes sont rendues possibles par des ressources spécifiques affectées au financement de ce programme de grande ampleur qui complètent les financements classiques (État, Régions, collectivités locales). Pour obtenir des réalisations concrètes à la hauteur des enjeux et des besoins, la deuxième Région française doit elle aussi pouvoir recourir à des financements dédiés.

Des solutions d'attente sont à mettre en place

Les travaux proposés dans le cadre du débat public sur le NFL aboutiront en 2030/2035. D'ici là, les besoins de mobilité vont continuer à augmenter, et des propositions techniques complétant les travaux actuels à Lyon Part-Dieu sont nécessaires pour améliorer la capacité.

Christophe Leuridan ●



Un exemple de 4 voies au Nord de Lyon : Deux TER omnibus sur la ligne Vienne - Villefranche-sur-Saône effectuent leur arrêt en gare de Couzon-au-Mont-d'Or. Les deux autres voies sont utilisées par les trains rapides (par exemple, les TGV Rhin-Rhône et les TER Lyon-Dijon-Paris). Ainsi les conflits de circulation entre trains lents et trains rapides sont inexistantes.



Comités de déplacements : actualités du réseau TAG

Voici les principales nouvelles du réseau suite aux comités de déplacements organisés par le SMTC, qui se sont tenus au printemps.

Bilan de fréquentation

Le nombre de voyages est passé de 86,7M en 2017 à 87,2 en 2018. Ce total cache une évolution contrastée :

Sur toutes les lignes de tramway, la fréquentation est en hausse notamment au domaine universitaire, mais en baisse sur le tronçon commun A-B.

Sur les lignes Chrono, on observe une baisse sur la ligne C2 (Grenoble Louise Michel – Claix Pont Rouge) due au report sur la ligne 25, mais une hausse sur les lignes C5, C6 et C7 (ex ligne 11 Echirolles - Campus).

Sur beaucoup de lignes Proximo, on note une baisse liée aux travaux en centre-ville, à l'exception notable des lignes 25 et 26, qui remplacent et améliorent l'ancienne ligne 17 (Grenoble – Vif – Le Gua), et sur la ligne 23 (Campus – Uriage – Vizille), qui passe de 750 à 1025 voyageurs par jour pour une offre inchangée. L'accord passé entre la Métro et le Grésivaudan pour unifier la tarification de cette ligne y est pour quelque chose !

Certaines lignes Flexo voient leur fréquentation augmenter notablement, parfois de 50 %, comme sur les lignes 47 (Val d'Allières), 66 (Haute Jarrie), et 70 (Montchaboud – Vizille – Champ sur Drac), mais cela représente peu de voyages par jour. La principale baisse a lieu sur la ligne 64 (Pont de Claix – Echirolles) touchée par les travaux de prolongement de la ligne A. Signalons que les principales lignes Flexo 40 (Le Rabot, 539 voyages par jour), suivie des lignes 42 (Haut Meylan) et 70 ; les autres transportent 200 voyageurs par jour ou moins.

Malgré un nombre de courses augmenté de 45 à 67, la ligne Express 3 (Grenoble – Vizille) ne gagne que 18 % de voyageurs en 2018. Comme beaucoup de lignes du secteur de Vizille, cette ligne pâtit des feux de régulation mis en place à Champagnier et Vizille dans le cadre du Plan de Prévention des Risques Technologiques, qui visent à déplacer les bouchons en amont et en aval des usines chimiques de Jarrie classées SEVESO, pour réduire l'exposition des automobilistes aux risques en cas d'alerte. Mais ces feux font perdre 10 à 15 minutes aux bus, et à leurs passagers !

Principales évolutions à venir

Jusqu'en 2018, la navette du Bois Français proposait trois allers et quatre retours quotidiens en été. Suite au succès croissant excédant parfois la capacité des bus, le SMTC renforce l'offre (10 allers de 9h à 14h et 15 retours de 12 à 19h) par prolongement de la ligne 15.

En septembre prochain, la desserte de soirée sera améliorée jusqu'à minuit, avec un tram toutes les 20 minutes sur les lignes A, B, C, des correspondances gérées à Chavant (les trams A et

C allant dans les deux sens s'y attendront avant de repartir), une meilleure fréquence aussi sur les lignes Chrono, une fin de service à minuit du dimanche au mercredi, à 1h du jeudi au samedi. La dépose à la demande sera toujours possible à partir de 22h sur les lignes Chrono.

La ligne A devrait être prolongée à Flottibulle en décembre 2019.

Aménagements

Après la facilitation de la sortie de l'arrêt La Rampe et la voie de bus en entrée du giratoire Quesnay, déjà réalisées, plusieurs mesures visent à améliorer le temps de parcours de la ligne C7 :

- Expérimentation d'une voie bue à Comboire dans le sens Sud – Nord ;
- Tracé direct par l'avenue Vaillant Couturier ;
- Voie bus dans le sens Est - Ouest sur l'avenue Honhoué ;
- Fusion des arrêts Croix du Pâtre et Maison Blanche
- Prolongement de la voie bus Nord – Sud en sortie du campus.

Pour les lignes C6 et 12, une voie bue est prévue dans le sens Ouest - Est dans la descente du pont de l'avenue Paul Verlaine.

Du côté de Transisère

Cette fois, le Département était représenté lors de ces comités de lignes. Aucun chiffre de fréquentation, aucun bilan des évolutions récentes n'a été présenté. Mais quelques améliorations à venir ont été signalées.

La ligne 6060 (Grenoble - Chambéry, 10 allers-retours) empruntera l'autoroute entre Grenoble et le Touvet (au lieu de Crolles) et aura 7 à 8 allers-retours. En complément une ligne 6080 Le Touvet – Grenoble via Crolles est créée (7 à 8 allers-retours)

Un quatrième aller-retour est ajouté sur la ligne 6021 (La Tronche – Bernin), renommée 6030.

La ligne 6010 (Grenoble / Gières – Chamrousse) permettra enfin l'aller-retour depuis Grenoble dans la journée en été, pour les promeneurs.

Les lignes 6020, 6060, 6080, 6200 seront exploitées avec des cars au Gaz Naturel.

Le Département étudie l'offre de fin de semaine en rive gauche du Grésivaudan (Express 2 et ligne 6200), et étudie aussi l'Express 1 (Voiron – Grenoble - Crolles) pour améliorer sa fréquence.

Christophe Leuridan ●

Coupe Icare 2019

La Coupe Icare se déroulera du 19 au 22 septembre. L'ADTC sera une fois de plus partenaire de l'organisation pour les transports.

On notera des évolutions cette année avec un dispositif spécial le samedi et le dimanche.

Il sera possible de venir en train. Tous les TER Annecy - Valence s'arrêteront en gare de Brignoud. Des navettes Icarenbuses circuleront entre Brignoud - Crolles - Lumbin et La Terrasse. D'autres cars relieront Lumbin, La Terrasse et Saint-Hilaire.

L'ADTC assurera une année encore le fléchage entre Grenoble, Gières, Saint-Ismier, la gare de Brignoud et Le Touvet vers le site de Lumbin. 900 places de vélos seront disponibles.

Attention ! Ces parkings vélos ne seront pas gardés, alors pensez aux antivol.

Enfin, des solutions de covoiturage seront mises en place.

Plus d'informations sur www.coupe-icare.org

Antoine Jammes



Du nouveau pour les parkings en ouvrage

La Métropole a confié à une Société d'Economie Mixte à Opération unique (SEMOP) la gestion de l'ensemble des parkings en ouvrage (sauf le parking Chavant. Sa concession court jusqu'en 2031). Une cure de jouvence va s'opérer dans ces parkings (peinture, éclairage, etc.). Des facilités de paiement ainsi que de nombreux services feront leur apparition (location de vélos et trottinettes, point relais-colis, bornes de recharges universelles et accès aux véhicules partagés du réseau Citiz).

La dénomination des parkings a également évolué :

Philippeville est devenu « Grenette-Téléphérique »
Verdun est devenu « Préfecture-Les Halles »,
Berriat - Alsace-Lorraine est devenu « Estacade ».

Alexis Grabit

Le pont Malakoff accessible à tous les bus du réseau TAG

Après 7 mois de travaux, le pont Malakoff qui permet de passer sous le Boulevard Jean Pain a rouvert à toutes circulations le 1^{er} avril. Les lignes TAG 12, 14 et 15 ont retrouvé leur itinéraire habituel. Ces travaux ont été réalisés afin de permettre aux nouveaux bus plus hauts de passer sous l'ouvrage.

L'ADTC regrette que le passage des cyclistes ne soit pas mieux sécurisé en direction de la place de Verdun.

Dans la continuité, c'est tout l'axe rue Eugène Faure et place Bir-Hakeim qui a été réaménagé entre la rue Joseph Chanrion et la place de Verdun, avec l'objectif d'apaiser la circulation. L'intersection des rues Dominique Villars, Champollion et Joseph Fourier a été aménagée en plateau traversant et classée en Zone de rencontre (priorité aux piétons, et priorité à droite).

Alexis Grabit





L'ADTC souhaite le prolongement de la ligne E et la création d'une ligne F pour remplacer la ligne Chrono C1 (pages 9 à 12)

- Commission Transports en commun
9 septembre, 4 octobre
et 12 novembre
- Commission Vélos/Piétons
16 septembre, 14 octobre
et 18 novembre



Bâle : moins de voitures, plus de tramways et de vélos (pages 14 et 15)

Mouv'2019
26 au 28 septembre 2019



Les cyclistes et piétons sont encore trop souvent oubliés des travaux (page 7)

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



Comme pour la Coupe Icare, l'ADTC a mise en place un cheminement cycles (page 7)

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](https://www.facebook.com/adtc.grenoble) [ADTCgrenoble](https://twitter.com/ADTCgrenoble)