



Plus qu'un Bus amélioré, la C1 mérite son tram !

(page 15)

Piétons, cyclistes : La
Presqu'île s'échauffe
(pages 6 et 7)

Des propositions
pour le réseau du
Grésivaudan
(pages 9 à 12)

Retour à Lyon Part-
Dieu de tous les TER
Grenoble-Lyon
(page 19)



La frontière invisible

Inovallée

Créée en 1972, cette zone d'activité située aux confins de l'agglomération est à cheval sur deux communes faisant partie de deux territoires distincts : Meylan appartient à Grenoble-Alpes Métropole et Montbonnot au Grésivaudan.

À Meylan vous voyagez sur le réseau TAG, à Montbonnot sur le réseau TouGo. Ces deux réseaux ont des tarifications différentes, des fréquences différentes, deux exploitants différents.

Imaginez-vous un seul instant devoir changer le carburant de votre voiture en changeant de commune ?



C'est un peu ce qui se passe en transport en commun entre Meylan et Montbonnot : la circulation entre ces deux communes voisines nécessite des titres de transport différents ! Cet exemple illustre la nécessité d'harmoniser les pratiques.

Traversons les frontières

Ces dernières années, on a réussi laborieusement à obtenir des « dérogations » pour la ligne 23 entre Vizille et Gières et pour la ligne TouGo G2 entre Domène et Meylan, qui ont l'outrecuidance de traverser deux fois les frontières entre « Grenoble-Alpes Métropole » et « Le Grésivaudan ». Sur ces deux lignes, on peut à présent monter et descendre à tous les arrêts avec un titre TAG. Avant, selon les arrêts de montée et de descente, il fallait un titre TAG et/ou Grésivaudan et/ou Transisère.

En septembre 2020, plus de 40 ans après la création d'Inovallée, il sera enfin possible de traverser la frontière : la ligne C1 reliant les gares de Grenoble à Inovallée Meylan sera prolongée à Inovallée Montbonnot, avec une tarification TAG.

D'autres facilités de circulation existent dans l'agglomération : un titre TAG (abonnement ou ticket) donne accès au TER dans le périmètre de l'agglomération. Les zones Transisère recoupent partiellement celles des réseaux du Voironnais et du Grésivaudan. Ces mesures atténuent un peu la complexité de la superposition des réseaux de transport.

À quand une Grande Autorité Unique des Mobilités ?

Il reste que le millefeuille administratif nuit à l'utilisation des transports en commun. Pour organiser son déplacement, suivre les horaires des bus en temps réel, acheter son billet, il faut jongler avec plusieurs agences, sites internet ou applications mobiles. Faute de coordination, le nombre de correspondances devient rédhibitoire.

Chaque autorité organisatrice des transports a ses propres règles. Un « jeune » est considéré comme tel jusqu'à 24, 25 ou 26 ans selon le réseau ! La tarification solidaire, quand elle existe, ne propose pas les mêmes paliers.

Tout serait tellement plus simple si on mutualisait et harmonisait les règles et le fonctionnement.

L'intention de créer un syndicat unique des transports à l'échelle de la grande agglomération grenobloise ne date pas d'hier. En 1997, les élus pointaient déjà la nécessité de développer les synergies pour aboutir à un réseau de transport unifié. Les études montrent depuis plus de 20 ans cette absolue nécessité. Pourtant, Grenoble-Alpes Métropole vient de voter une énième étude à ce sujet, pour un budget de 330 k .

Au 1er janvier 2020, le Grésivaudan adhèrera au SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun), mais pas le Voironnais (qui vient pourtant de fusionner son service hospitalier avec le CHU Grenoble-Alpes pour « apporter un meilleur service aux usagers »).

La LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) devrait clarifier les devoirs et les responsabilités de chacun. Mais en pointillé on comprend que c'est surtout le jeu politique qui prévaut : qui a le plus de « chance » d'être aux manettes dans l'instance qui gouvernera ? Chacun semble jouer la montre pour attendre la fenêtre électorale la plus favorable.

L'usager, lui, (et surtout celui qui pourrait le devenir) en a marre d'attendre. En l'absence de solutions simples, efficaces, compréhensibles, il continuera de remplir son réservoir d'essence pour franchir les frontières sans contraintes.

Nathalie Teppe

P 02	Edito
P 03	Participez au baromètre des villes cyclables 2019 !
P 04	Les Journées « Rue de l'Avenir »
P 05	Faites du vélo, mais pas que... !
P 06	Quel aménagement cyclable pour l'avenue des Martyrs ?
P 07	Brèves Vélos/Piétons
P 08	La desserte entre Grenoble et Montbonnot justifie un tram, pas un BHNS !
P 09-12	Pour un réseau de Transport Public efficace dans le Grésivaudan
P 13	Le réseau de tramways de Bôle - Compléments
P 14	Le Pass'Mobilités, une appli pour se déplacer autrement
P 15	Les infos essentielles des Comités de mobilité
P 16	Transisère : les nouveautés de l'automne 2019
P 17	Ligne de train Grenoble-Veynes-Gap: Fermeture ou suspension en décembre 2020 ?
P 18	J'ai testé pour vous : l'Intercités Eco Grenoble - Paris-Bercy
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	
Adhésion « étudiant » 3 €	sans adhésion	16 €
Adhésion « petits revenus » 3 €		

Participez au baromètre des villes cyclables 2019 !

Après le succès de l'édition 2017, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a lancé le 9 septembre la deuxième édition de son baromètre des villes cyclables.

Jusqu'au 30 novembre, les cyclistes de toute la France sont invités à évaluer les aménagements et la politique cyclable des communes où ils circulent à vélo (pas seulement la leur).

Une fois le questionnaire rempli, il est possible de pointer directement sur une carte jusqu'à trois endroits à aménager prioritairement et jusqu'à trois points noirs à sécuriser.



Stationnement vélo provisoire lors du forum des associations de Grenoble.

Les résultats seront rendus publics en février 2020 et seules les villes ayant récolté plus de 50 réponses pourront être évaluées. L'analyse des données permet de classer la ville par rapport à des communes de taille similaire et de fournir des éléments aux associations d'usagers pour faire progresser la cyclabilité de la ville en relayant les demandes auprès des élus.

Alors faites connaître et remplissez le questionnaire en ligne sur le site <https://www.parlons-velo.fr> et faisons encore mieux qu'en 2017 !

Christophe Leuridan ●

Commune	Nombre de réponses en 2017	Nombre de réponses au 26/10/2019
Grenoble	3116	1654
Saint-Martin-d'Hères	140	88
Saint-Egrève	116	46
Meylan	103	59
Echirolles	79	34
Fontaine	58	76
Voiron	56	40
Seyssinet	45	15
La Tronche	44	25
Gières	44	35
Eybens	39	27
Sassenage	34	22



Les Journées « Rue de l'Avenir »

Chaque année, « Rue de l'Avenir » organise des journées d'étude sur des thématiques de l'association. Cette année, à Dijon, le thème est : « à pieds, à vélo, bien dans ma ville »

L'objectif des organisateurs est de dresser un état des lieux concernant les modes de déplacements et le bien-être en ville, à partir de visites de sites et d'exemples pris dans les métropoles de Dijon, Grenoble et Lille. Il s'agit de comprendre les conditions préalables à remplir et les mesures d'accompagnement nécessaires pour rendre efficace une approche privilégiant les modes actifs ou collectifs. Afin de compléter la démarche, une séquence avec différents ateliers permettra d'identifier des sujets d'études et de recherches les liens entre modes actifs et santé publique.

La priorité donnée à la place de la voiture en milieu urbain a entraîné un appauvrissement de la vie urbaine et une dégradation de la santé. On observe, d'une part, la réduction d'un bien commun, l'espace public, et d'autre part, des nuisances : insécurité produite par la vitesse des véhicules, bruit et pollution. L'absence d'activité physique est particulièrement grave, pour les jeunes en raison de leur dépendance aux écrans, et pour les seniors en raison du risque d'isolement.

Les conséquences de cette situation sur la santé des habitants deviennent de mieux en mieux connues et des politiques publiques intégrées « Transports et santé » commencent à être mises en œuvre. Il est nécessaire aujourd'hui de considérer les politiques de mobilité et d'aménagement urbain fondées sur une autre hiérarchie entre modes de déplacement comme des leviers essentiels pour favoriser le bien-être en ville.

Points abordés lors des interventions

L'intervenant de la ville de Strasbourg a souligné les disparités socio-spatiales de l'utilisation des aménagements pour les modes actifs. Ainsi, la part modale vélo est de 15 % dans le centre de Strasbourg mais tombe à 3% dans le quartier contigu à l'Est. L'aménagement ne suffit donc pas, un accompagnement et un suivi sont nécessaires pour que les quartiers bénéficient aussi du report modal. Le lien est fait aussi entre l'organisation de l'espace et les déplacements. Une urbanisation polycentrique favorise les modes actifs tandis qu'une urbanisation en tache d'huile, étalement urbain, est source de déplacements motorisés. A Lille, l'enquête ménages-déplacements, de 2016 a mis en

exergue une baisse de la part modale de la marche, de 38 à 32 %. Pour comprendre ce phénomène inédit, une vaste étude est en cours depuis l'automne 2018. Enquête, randonnées urbaines exploratoires, réunions publiques sont mises en place pour tenter d'inverser cette fâcheuse tendance. A partir de propositions d'habitants, un plan piéton est en cours d'élaboration.

Retours d'expériences

Ces préoccupations sont louables mais il faut prendre en compte les retours d'expériences des villes ayant tenté de mettre en place de tels plans piétons. Strasbourg, Genève ont été des villes précurseurs sur les plans piétons.

Au bout de quelques années le constat est pratiquement le même, les résultats ne sont pas à la hauteur des espoirs. Il est vain de promouvoir les déplacements à pied si l'on ne réduit pas en même temps la place faite à l'automobile. À quoi servent le jalonnement et les cheminements privilégiés si le déplacement est interrompu de façon répétée par une voiture garée sur le trottoir ou la traversée piétonne obstruée par un véhicule ?

Il est urgent de rendre la ville aux piétons et d'interdire le trafic de transit dans les zones densément peuplées.

Philippe Zanolla ●



Faites du vélo, mais pas que... !

Comme chaque printemps, l'événement mobilité métropolitain, les semaines « Faites du vélo », regroupe diverses réjouissances autour de la pratique du vélo sous toutes ses formes. L'ADTC participe activement à plusieurs journées, en s'appuyant sur ses événements bien connus des lecteurs, mais aussi en proposant toujours de nouvelles formes d'accompagnement vers la pratique du vélo... et d'autres modes alternatifs à l'autosolisme !

Tout commence par les enfants

Les organisateurs de « Faites du vélo » ont à cœur de débiter les événements par des activités pour les enfants. Le Concours des écoles à vélo de l'ADTC s'inscrit tout à fait dans cette première semaine, avec animation également autour de certaines écoles par les Scool'Bus, vélos collectifs sur lesquels pédalent jusqu'à huit enfants.

Cette année, notre concours du jeudi 16 mai, a motivé 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 % !

De plus, 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 !

Félicitations :

- Aux organisateurs du village vélo qui a eu lieu le soir du concours à Saint-Martin-d'Hères, de 16h à 20h avec remise d'un trophée spécial pour les écoles de la commune,
- Aux nombreux établissements qui, en parallèle du concours, ont organisé un accueil avec une collation, des travaux scolaires en lien avec le vélo, un défi maniabilité (école primaire Raffin Dugens à Murianette, grande gagnante cette année), une observation des abords de l'école et un passage permis-vélo (école maternelle Mas des Iles à Seyssins),
- À tous les référents qui ont pris du temps pour : la sensibilisation en amont de l'événement, l'organisation et le comptage le jour J, avec parfois des imprévus...

Des nouveautés

Au programme pour la deuxième année, deux balades pour découvrir la faune et la flore de notre agglomération ont été proposées en

partenariat avec la LPO-Isère et Gentiana, associations de la Maison de la Nature et de l'Environnement de l'Isère : « Vélo-ornitho » et « Vélo-botanique ». Ces balades découvertes ont trouvé leur public parmi les amoureux de la nature. L'ADTC se fait un plaisir d'ajouter ses conseils sur la pratique du vélo en ville, lors des nombreux arrêts d'observations diverses.

Par ailleurs, pour se rendre sur certains lieux des événements de « Faites du vélo », l'ADTC a également proposé des accompagnements collectifs à vélo : des « vélobus ». C'était nouveau et pas encore bien intégré dans les us et coutumes, mais ne doutons pas que ce moyen sera à renforcer par les organisateurs dans les prochaines éditions.

L'événement-phare Mobilité, challengemobilité. auvergnhonealpes.fr

Le Challenge mobilité Auvergne-Rhône-Alpes, dont nous vous parlons régulièrement dans nos colonnes, est un de nos préférés, puisqu'il a démarré sur notre territoire au début des années 2000.

Cette année, il s'est déroulé le jeudi 6 juin dans les 12 départements et proposant aux établissements d'organiser, en interne et le temps d'une journée, un défi collectif sur le thème de la mobilité. C'est un réel outil de promotion et de sensibilisation aux modes de transports alternatifs à la voiture individuelle destiné à toutes les entreprises, administrations ou associations : le jour J, chacun est invité à laisser sa voiture individuelle au garage au profit de la marche, du vélo, des transports en commun ou du covoiturage pour effectuer son trajet domicile-travail. Donc, l'événement s'inscrit bien dans « Faites du vélo » puisque le vélo y a toute sa place, mais pas que... !

Cette année notre territoire - Grenoble-Alpes Métropole, Grésivaudan et Voironnais - a connu une progression de 48% du nombre d'établissements inscrits, 376 (dont 36% de nouveaux) alors que les participants au challenge plafonnaient autour de 250 depuis 2 années, mais aussi du nombre de participants individuels à l'événement ! Plus d'info sur les résultats locaux :

Liste des primés sur adtc-grenoble.org,

Détails des résultats : tableau ci-après

Le Challenge est attendu et fonctionne bien. L'accompagnement et le soutien des Collectivités sont essentiels. Le renfort en acteurs sur le terrain (référents des Plans de Mobilité, prestataires mobilité, implication des techniciens des collectivités et de la chargée de mission supplémentaire à l'ADTC, Elaine Ivassenko que nous tenons à remercier), ont été un « plus » également.

Geneviève Peffen ●

Quelques données du Challenge mobilité régional 2019 sur le territoire de l'ADTC – Se déplacer autrement

53 établissements à 100% qui se répartissent comme suit :

Catégorie 1-4 : 18

Catégorie 5-49 : 32

Catégorie 50-249 : 3

Sur ces 53 établissements à 100% :

26 dont c'est la première participation (sur 136)

47 sur la Métropole (15%) et 6 Territoire Villes Moyennes (9%)

Premières participations :

136 établissements, soit 36% sur le nombre d'établissements de cette année

Progression du nombre d'établissements inscrits :

On passe de 254 à 376 = augmentation de 48%

Perte plus faible entre les inscrits et les participants

Taux moyen de participation :

Stable à 39% comme en 2018, mais avec un plus grand nombre de personnes sensibilisées et participantes : effet d'essaimage

Rappel, en 2017 : 35%

Sensibilisation :

Plus de 80 000 salariés sensibilisés (80.127)

Près de 71 700 présents (71.726)

Plus de 28 000 participants (28.103)

Gain de km :

Plus de 377 000 km économisés (377.109)

Dont plus de 66 000 km de report modal (66.032)



Quel aménagement cyclable pour l'avenue des Martyrs ?

Un peu d'histoire

Suite à la présentation en Janvier 2009 du réaménagement de l'avenue des Martyrs dans le cadre de l'extension du tramway B sur la Presqu'île scientifique, l'ADTC - Se déplacer autrement avait proposé la réalisation de pistes cyclables latérales. Séparées à la fois de la chaussée et du trottoir, elles avaient pour but d'accueillir confortablement le trafic vélo fortement en hausse par le développement des Plans de Déplacement Entreprise sur la Presqu'île. Hélas, la mise en place de stationnement de part et d'autre de l'avenue alors qu'il n'y en avait pas avait condamné ces pistes. Le choix était alors : aménagements cyclables sur trottoir façon «Grands boulevards / ligne C» d'1m20 de large ou bien voie mixte bus / vélo. Résignés et sans aucun appui des sociétés du Polygone pourtant occupées à conforter leur PDE, nous avons accepté la voie mixte bus/vélo de 4m80, voulant à tout prix éviter le fiasco le long de la ligne C avec ses innombrables conflits vélos/piétons et les traversées de carrefour peu voire pas sécurisées.

État des lieux et fonctionnement

Lors de l'inauguration de l'extension du tram B le 1er Septembre 2014, l'avenue des Martyrs comporte alors sur une longueur d'un kilomètre de ligne droite et pour chaque demi chaussée :

- Un large trottoir,
- Une file de stationnement automobile,
- Une voie pour les transports en commun partagée avec les cyclistes,
- Une voie pour les véhicules motorisés,
- Une voie pour tourner à gauche aux carrefours,
- Une voie de tramway.

En résumé : un espace confortable pour les piétons, deux à trois files pour les véhicules motorisés et deux files pour les transports en commun. Pour les cyclistes, un partage avec des engins motorisés de 12 tonnes et des taxis. Et devinez quoi ? Les premières remontées de cyclistes sont négatives : bus et taxis qui roulent trop vite et trop près, automobilistes hors-la-loi et pressés, raccourci pour les 2 roues motorisés. Le pire est que ce maillon agit comme un repoussoir vis-à-vis de personnes qui auraient souhaité utiliser leur bicyclette mais qui reculent par peur.

Expérimentations sur le papier

Finalement, début 2019, les services de la Métro proposent deux expérimentations qui conservent bien entendu le stationnement automobile latéral :

Scénario 1 : une bande cyclable de 2m20 de large est créée le long du stationnement et le reste de la voie mixte est réservée pour les bus/taxi,

Scénario 2 : une bande cyclable est créée le long de la plateforme du tramway, puis on retrouve la voie pour les véhicules motorisés et la voie bus/taxi réduite.

La position de notre association s'est portée sur le scénario 1 par défaut c'est-à-dire une cautère sur une jambe de bois :

les bus / taxis iront toujours aussi vite et pour éviter le risque d'emportierage, les cyclistes devront se déporter vers la gauche rendant impossible la circulation de front dans la bande et nécessitant de dépasser en utilisant la voie bus avec les risques inhérents, les automobilistes continueront d'empiéter sur la bande cyclable pour manœuvrer ou pour y stationner « juste pour deux minutes ».

Expérimentations sur le terrain

Au mois d'Août 2019, le marquage a été tracé pour deux scénarios :

On retrouve le scénario 1 côté CEA. Pour un cycliste, isolé, c'est une solution acceptable. Mais, en heure de pointe, ce n'est pas le cas : le trafic vélo y est très important,

Un troisième scénario surprenant a été mis en place côté Chartreuse : la voie reste mixte bus/vélo mais elle a été réduite au profit d'une sur largeur de quelques dizaines de centimètres le long du stationnement automobile. Euphémisme de bienséance, l'intérêt nous semble excessivement limité et ne résout rien...

Et maintenant ?

À l'issue de l'expérimentation, un sondage relayé par les établissements du Polygone a été adressé à leur personnel. Bien évidemment, le scénario 1 a eu la faveur des cyclistes. Toutefois quelle que soit la solution mise en place, bande cyclable ou voie mixte bus/vélo, réduite ou pas, aucun de ces aménagements n'est satisfaisant dans la configuration de l'avenue des Martyrs comme certaines personnes l'ont noté dans les commentaires du sondage. Mais, comme le long des trams C et E, les décideurs politiques associés à de «grands» architectes à l'œuvre sur le Polygone auront réussi à ignorer durablement les déplacements utilitaires à vélo : quels visionnaires ! Pourtant, ce n'était pas faute de ne pas être informés : dès le départ nous avons réclamé de larges pistes cyclables qui nous font tant défaut aujourd'hui et qui continueront de nous manquer pendant les 20 à 30 prochaines années sur ce site. Il nous reste à espérer que la réalisation rapide de la ChronoVélo 2 entre le cours Jean Jaurès et le pont d'Oxford offrira une alternative attractive pour certains cyclistes.

Jean-Marc Bouché ●



Chantier A480 : AREA toujours aux abonnés absents

Les mois s'enchaînent sans que nous ne constatons le moindre début d'amélioration dans la prise en compte des piétons ou des usagers à vélo qui traversent les zones de chantier d'élargissement de l'A480. Pourtant, ce n'est pas faute de signaler, écrire, relancer, proposer. Après la gestion calamiteuse, toujours d'actualité malheureusement, de la voie verte au niveau de l'échangeur des Martyrs, piétons et cyclistes voient le tronçon de la voie verte en rive droite de l'Isère coupé pendant 10 mois entre le pont d'Oxford et la Vence. Aucune zone dédiée au trafic motorisé n'est coupée sur une aussi longue période, 24h/24 et 7j/7. Aucune ! Mais pour les piétons et les cyclistes... Et comme si cela ne suffisait pas, la portion de la voie verte entre l'échangeur Louise Michel et la passerelle du Rondeau est aussi fermée jusqu'en Décembre 2019 !

On pourrait penser qu'avec tous les signalements effectués, une certaine expérience soit acquise pour les nouvelles mises en chantier. Que nenni ! Ainsi, le pont du Vercors devient un stressant bazar pour les cyclistes avec la disparition de la bande cyclable dans la montée et pour les piétons avec la suppression d'un des trottoirs. Bien entendu, aucune restriction n'est engagée pour les véhicules motorisés qui continuent de disposer de trois files de circulation intégrales.

Côté communication, tout va bien avec de jolis discours et de beaux logos vélos sur les plaquettes et photos. Par contre, sur le terrain, AREA continue de ne prendre en compte que le trafic motorisé tout en ignorant la sécurité et la continuité des itinéraires piétonniers et cyclables. Finalement, il n'y a rien de surprenant de la part d'une société autoroutière dont le but premier est de faire du chiffre en augmentant la part de ses clients motorisés, dont les piétons et les cyclistes ne font pas partie. C'est bien là leur tort dirait-on !

Jean-Marc Bouché

Le pont Bergonzoli à Saint-Martin-le-Vinoux

Suite à une réunion entre l'ADTC - Se déplacer autrement et les services techniques de la Métro en Avril 2019, ces derniers ont travaillé sur deux scénarios qui affectent uniquement le tablier du pont et la rampe au Nord :

Scénario 1 : la partie cyclable montante est légèrement élargie (à 2,50 m,) au détriment de la chaussée des véhicules motorisés dont la largeur passe à 5 m.

Scénario 2 : une bande cyclable montante de 1,5 m, est créée côté nord depuis le giratoire jusqu'à la sortie Ouest du pont. Sur celui-ci, les bordures sont déplacées afin de conserver la même largeur de chaussée. Dans le sens de la descente, la bande cyclable est supprimée au profit de pictos vélos peints sur la chaussée.

Chaque solution a bien entendu ses avantages et ses inconvénients. Toutefois, le scénario 1 est (pour l'ADTC) a priori un peu mieux adapté... à cause des défauts du scénario 2 :

La bande cyclable du scénario 2 est plus «impressionnante» pour les cyclistes non aguerri(e)s ainsi que les enfants (n'oublions pas qu'il s'agit d'une liaison empruntée par les familles le week-end pour rejoindre la voie verte de l'Isère).

Le rétrécissement de la zone mixte piétons / vélo sur le tablier va augmenter les conflits car les flux vélos sont totalement dissymétriques (fort trafic vélo vers la Presqu'île le matin, vers Saint-Martin-le-Vinoux le soir).

Il reste cependant un gros travail à faire au niveau du giratoire de la rue Pierre Sémard et pour la liaison avec l'avenue du Général Leclerc tant pour les cyclistes que pour les piétons. La rampe côté zone industrielle est inchangée bien qu'elle ne respecte pas les normes pour les personnes à mobilité réduite.

Jean-Marc Bouché

Vélos triporteurs pour les habitants

Suite au budget participatif 2017 à Grenoble avec la dotation d'un montant de 20 000 euros, des vélos triporteurs électriques sont à disposition des habitants à trois endroits depuis la mi-octobre 2019 : La Bifurc - 2, rue Gustave Flaubert, la régie de quartier Villeneuve-Village Olympique - 63, galerie de l'Arlequin, quartier Ile Verte - en face du 36, rue Ravier Piquet.

Ces vélos spéciaux permettent le transport de charges lourdes ou volumineuses dans des conditions de sécurité beaucoup plus élevées qu'un simple vélo y compris à faible vitesse du fait de leurs trois roues. Outre l'intérêt pour développer une activité artisanale (voir les entrepreneurs des Boîtes à Vélo), ces triporteurs peuvent être utilisés ponctuellement pour aller à la déchetterie, faire des courses, transporter des enfants et même des adultes... : les raisons ne manquent pas ! Si jamais vous êtes séduits par ces engins, sachez que le service Métrovélo en propose à la location longue durée.

Jean-Marc Bouché

Le carrefour Eugène Faure-Dominique Villars-Joseph Fourier-Champollion à Grenoble

Depuis deux ans, le Grésivaudan a investi dans la mise en place d'une signalisation. Depuis plusieurs années, l'Union de Quartier Mutualité-Préfecture et les riverains de la rue Eugène Faure qui relie la place de Verdun à la place Bir Hakei à Grenoble demandaient la réfection de la chaussée de cette rue, pour supprimer les vibrations ressenties dans les immeubles proches et une réflexion sur l'amélioration de la circulation des bus, automobiles, vélos et piétons. Cette rue est un axe très fréquenté avec 10900 véhicules / jour dont de nombreux bus.

Suite à une réunion d'information le 5 décembre 2018 avec des techniciens et élus de la Métropole et de la Ville, puis un passage en Commission Circulation du 20 décembre 2018, des travaux ont été réalisés par la Métro, terminés depuis fin mai : réfection de la chaussée, mise en place d'un plateau surélevé, dépose des feux tricolores au profit de la priorité à droite, pour une zone de rencontre où la vitesse est limitée à 20 km/h. Il s'agit donc d'un espace, où les piétons peuvent traverser ce carrefour partout en étant prioritaires sur tous les véhicules.

La communication mise en place par la Métro n'a pas beaucoup marqué les conducteurs, même ceux des véhicules de TC, car rares ont été les véhicules qui respectaient la vitesse et la priorité aux piétons. Les usagers et riverains très inquiets au sujet de la sécurité,

particulièrement pour les enfants se rendant à l'école Menon ou au Parc du Jardin des Plantes, les lycéens du Lycée Pierre Termier et les personnes âgées ou à mobilité réduite, ont obtenu des élus locaux que 2 traversées piétonnes soient marquées aux points de traversées habituelles.

Les avantages de la zone de rencontre (priorité aux piétons en tous points) sont donc réduits car la réglementation ne donne pas priorité aux piétons 50 m avant et après le marquage d'une traversée piétonne.

Des usagers et riverains demandent (pétition en cours) le rétablissement des feux ou au moins un feu clignotant avec bouton poussoir pour assurer la sécurité des piétons.

Une réunion publique a été organisée le 10 octobre pour faire le bilan (comptage de véhicules et mesures des vitesses). Il a été montré une diminution des vitesses mais le respect de la limite de 20 km/h et de la priorité à droite sur le carrefour sont encore loin d'être la règle. La métropole et la ville de Grenoble ont indiqué que l'expérimentation sans feux se poursuivait. Il paraît difficile que cette zone de rencontre fonctionne avec un tel trafic et un plan de circulation doit être étudié pour détourner le trafic de transit.

Aura-t-on bientôt à Grenoble une Zone de rencontre unique en France ?

Christian Cotte



La desserte entre Grenoble et Montbonnot justifie un tram, pas un BHNS¹ !

Le SMTC et le Grésivaudan organisent du 16 septembre au 31 octobre une concertation pour un BHNS entre Grenoble et Montbonnot pour améliorer la ligne de bus C1 actuelle. Le tramway n'est envisagé qu'à très long terme sur cette liaison et l'ADTC déplore ce choix.

BHNS ou tramway, un investissement pour longtemps

Grâce à sa meilleure image, le tramway attire beaucoup plus de clientèle qu'un BHNS et permet un transfert modal massif : la transformation d'une ligne de bus en ligne de tram entraîne un doublement de fréquentation voire plus, contre 30 à 40 % d'augmentation seulement pour un BHNS (moyenne issue d'observations par TransMissions-TTK). Le tramway est plus économique à long terme par passager transporté, grâce à sa vitesse commerciale plus élevée, sa plus grande capacité, et à la longévité du matériel roulant.

Le potentiel de trafic justifie le tramway

La ligne C1 transporte déjà 10 800 voyageurs par jour (v./j.). Le prolongement vers Montbonnot en 2020 devrait amener 2 000 v./j. supplémentaires. La station d'échanges « Charmeyran » à La Tronche, projetée à l'intersection avec la ligne B de tramway devrait apporter de nombreux voyageurs supplémentaires en facilitant l'accès au campus et au CHU. Enfin, le prolongement de la ligne C1 vers la Presqu'île est également envisagé.

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

Le BHNS compromet l'avenir

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

Et l'idée de transformer ultérieurement le BHNS en tram se heurte à deux problèmes majeurs :

- les travaux effectués en deux fois seraient beaucoup plus coûteux,
- comment transporter les usagers pendant les travaux de transformation ?

Évitons les surcoûts que l'agglomération de Caen a connus en réalisant un TVR puis en le transformant en tramway (18 mois et plus de 200M de travaux de transformation) ! Évitions aussi l'impasse où se trouve le BUSWAY de Nantes, saturé malgré une desserte toutes les 2 minutes 1/2 en heures de pointe, et malgré le récent renouvellement intégral du matériel roulant : ce BHNS ne peut plus être transformé en tramway faute de solution pour transporter les 39000 v/j pendant les travaux.

Le tramway peut être mis en service avant 2030, en restant dans l'enveloppe du PDU²

Rappelons la recommandation 5 en conclusions du rapport d'enquête sur le PDU : « La commission d'enquête souhaite que la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée, et mise en regard, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030 ».

Le PDU prévoit 54,3 M pour le BHNS Grenoble – Montbonnot, 58,0 M pour le maillage du réseau de tramway, 68,5 M pour le transport par câble entre St Martin le Vinoux, la presqu'île de Grenoble et Fontaine. Le report de ces deux derniers projets, permettrait de disposer de 180 M, quasiment de quoi réaliser une ligne de tram allant des gares de Grenoble à Montbonnot via Alsace-Lorraine, Jean Jaurès, Foch et Chavant, et renforçant les tronçons les plus chargés des lignes A-B, E et C.

Conclusion

L'urgence climatique impose des mesures ambitieuses. Les prochains élus auront à faire un choix politique important, comparable à celui fait à l'époque pour la ligne C de tramway. Ce choix doit être éclairé par des données fiables. C'est pourquoi l'ADTC demande au SMTC et au Grésivaudan de faire réaliser d'ici au printemps 2020 une étude indépendante portant sur la solution d'une ligne de tramway entre Grenoble et Montbonnot, avec différentes hypothèses de tracé. L'ADTC souhaite être associée au cahier des charges et au suivi de cette étude.

Christophe Leuridan ●

¹ BHNS = Bus à Haut Niveau de Service

² PDU = Plan de Déplacements Urbains



Pour un réseau de Transport Public efficace dans le Grésivaudan

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

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

Diagnostic

Aujourd'hui 100.000 habitants résident dans le Grésivaudan dont plus de la moitié dans la partie sud le long de l'Isère.

- 30 000 habitants de Montbonnot à Lumbin le long de la RD1090, rive droite de l'Isère sur 13 km.
- 23 000 habitants de Domène à Champ-près-Frogès le long de la RD 523, rive gauche de l'Isère sur 13 km.

Au nord du Grésivaudan, la densité est moins importante avec cependant des pôles forts comme Pontcharra (7200 habitants) et Allevard (4100 habitants).

Les principaux pôles générateurs de déplacements sont les suivants :

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

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

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

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

1) TER : l'offre TER est organisée par la Région Auvergne - Rhône - Alpes. La ligne ferroviaire Grenoble - Chambéry a été modernisée et électrifiée en 2013. En heures de pointe, Pontcharra est desservi par 3 trains par heure, Goncelin, Brignoud et Lancey sont eux desservis par 2 trains. En journée et le soir, l'offre est faible voire inexistante avec par exemple, 3h45 sans train le matin en direction de Grenoble pour les gares de Goncelin, Brignoud et Lancey !

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

Dossier

2) Transisère : il est organisé par le Département de l'Isère en délégation de compétence de la Région Auvergne - Rhône - Alpes.

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

– **Express 1** (Voiron - Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - ZA Bernin-Crolles - Lumbin Long prés). C'est une des rares lignes qui transporte une majorité d'actifs en lien avec sa desserte. Elle est soumise aux embouteillages sur l'A41 et sur le boulevard Jean Pain à Grenoble en direction du Grésivaudan. Passant par l'A41, elle ignore les habitants le long de l'itinéraire, à part à Crolles et Lumbin.

– **Express 2** (Voreppe - Grenoble - Montbonnot Pré de l'Eau - Le Versoud - Le Champ près Froges - Tencin). La ligne a été complètement sacrifiée lors du renouvellement du marché par le Département en 2015. Alors qu'une fréquence à 10 minutes avait été mise en place avec une fréquentation qui suivait bien, l'offre a été diminuée. De plus, en heures de pointe, la ligne est séparée en deux trajets distincts, complexes à comprendre pour un nouvel usager. Malgré cette offre insuffisante, la ligne est régulièrement saturée en heures de pointe. Enfin, cette ligne ne circule pas le dimanche. C'est le seul exemple de ce type dans la région grenobloise avec une telle densité de population.

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

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

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

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

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

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

3) Réseau TOUGO, organisé par la communauté de communes du Grésivaudan

Ce réseau est constitué de 5 lignes principales fonctionnant du lundi au vendredi.

– **G2** : Meylan Béalières - Montbonnot Pré de l'Eau - Domène - Le Versoud - Villard-Bonnot - Brignoud - ZA Bernin-Crolles

– **G3** : Villard-Bonnot (Lycée) - Brignoud - Crolles Le Rafour - Lumbin - La Terrasse - Le Touvet- Goncelin

– **G4** : Villard-Bonnot (Lycée) - Brignoud - Froges - Tencin - Goncelin

– **G5** : Goncelin - Le Cheylas - Pontcharra

– **G6** : Goncelin - Allevard



Les propositions de l'ADTC

Tarifification

Le diagnostic montre trois défauts principaux :

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

La nouvelle tarification doit impérativement corriger ces défauts :

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

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

TER :

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

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

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

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

Bus :

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

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

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

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

Dossier

– **ligne 2** (express 1 prolongée) : Grenoble gares - La Tronche - Montbonnot Pré de l'Eau - St Ismier La Bâtie- ZA Bernin et Crolles - Lumbin - La Terrasse - Le Touvet - Goncelin gare (fréquence au moins 10 minutes en pointe jusqu'à Lumbin, 30 minutes au-delà). L'urbanisation en cours et l'extension des zones d'emplois en bas de St Ismier et Montbonnot justifierait le passage des lignes 2 et 4 hors A41 entre La Bâtie et le Pré de l'Eau avec création d'une voirie réservée reliant l'échangeur de la Bâtie à la voie en S.

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

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

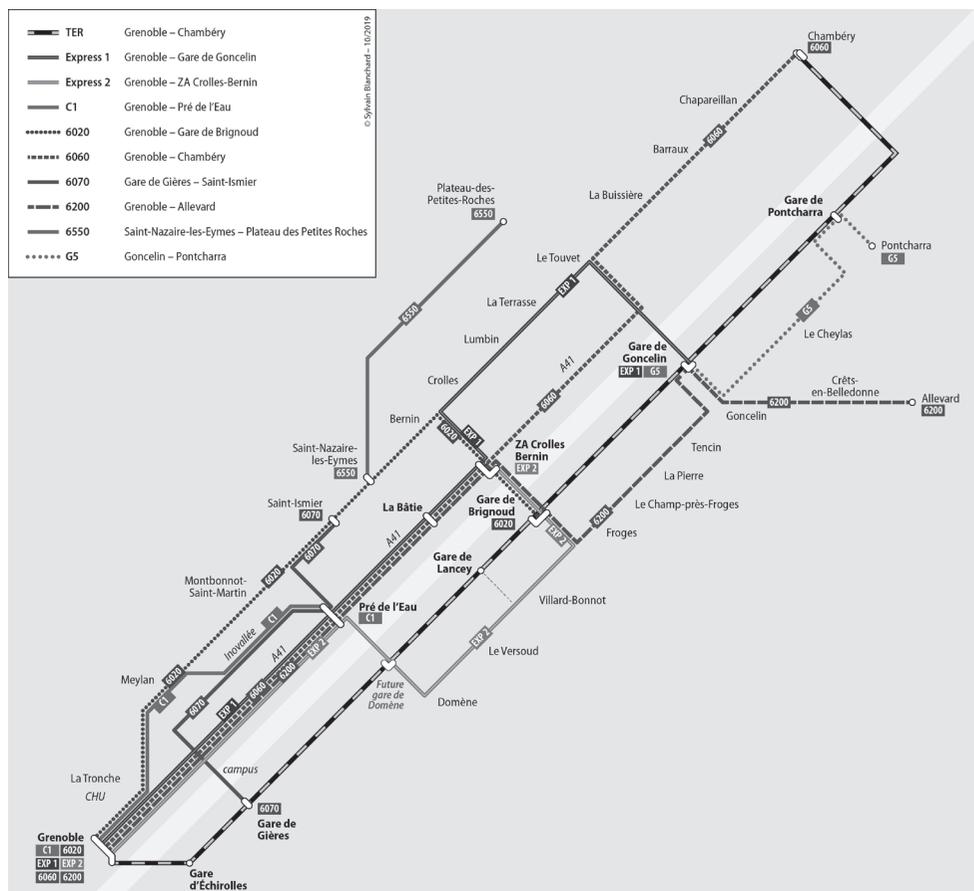
En complément, la ligne G5 (Goncelin - Le Cheylas - Pontcharra) serait maintenue.

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

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

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

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



Le réseau de tramways de Bâle - Compléments

Dans ADTC-Infos n°160, nous avons fait un compte-rendu d'un voyage d'études à Bâle. Voici quelques illustrations complétant ce compte-rendu sur ce réseau très intéressant à étudier.



Une tarification adaptée à un territoire très étendu.

La difficulté est de garder un tarif modique pour les petits trajets, de préserver les recettes pour les trajets de grande ampleur tout en évitant les effets de frontières trop importants. La solution trouvée par Bâle est de découper le territoire desservi en un grand nombre de zones, l'usager achetant alors un titre (billet ou abonnement) pour 1,2 ou plusieurs zones, étant entendu que les titres sont valables pour tous les modes (bus, tramways, S-Bahn...)



Un réseau utilisé au maximum de ses possibilités.

La section entre Barfüserplatz et Theater est la plus chargée du réseau : 9 lignes l'empruntent avec 120 passages (2 sens confondus) par heure. C'est possible car ce court tronçon ne possède pas d'arrêt, et la circulation routière est limitée grâce à un plan de circulation en boucle.



Un réseau qui dessert la zone périurbaine.

Bâle possède plusieurs lignes qui sortent de l'agglomération centrale pour desservir les zones périurbaines.



Des correspondances systématiquement gérées entre tramway et bus.

Comme à Ettingen, 5000 habitants, à 10 km du centre Bâle, le bus 68 est prêt à partir peu après l'arrivée du tramway de la ligne 10.



La voie unique en cas d'insertion difficile.

A côté d'un très beau réseau de tramways, Bâle a su développer de nombreux aménagements pour les vélos.



Les vélos ne sont pas oubliés.

François Lemaire ●



Le Pass'Mobilités, une appli pour se déplacer autrement

De nos jours, un usager qui souhaite se déplacer doit multiplier les démarches pour utiliser les différents modes de déplacement (TAG, Métrovélo, Autopartage Citiz, etc.). Bientôt, le SMTC rassemblera l'ensemble des moyens de mobilité sur une seule application : le Pass'Mobilités.

Une mise en place en plusieurs étapes

Octobre 2019. Une nouvelle version de l'application Tag&Pass est mise en place, intégrant la quasi-totalité de la gamme tarifaire TAG. La validation de son titre se fait par QR Code ou via le NFC sans contact. Le suivi de sa consommation est facilité, ainsi que la vérification de la validation lors d'un contrôle.

Novembre 2019. Deux cents usagers testeront l'application sur les services liés à la voiture (autopartage, stationnement en ouvrage/enclos et covoiturage).

Les distributeurs automatiques de titres aux arrêts seront rénovés et adaptés entre novembre 2019 et le printemps 2020. Ils offriront une meilleure accessibilité aux personnes à mobilité réduite, seront plus pratiques avec des écrans tactiles, un paiement sans contact. Ils proposeront des services supplémentaires comme la distribution de carte OÙRA anonyme ou les futurs tickets QR Code (qui remplaceront les titres magnétiques).

Janvier 2020. Un nouveau titre 1 voyage apparaîtra, autorisant la libre circulation sur les 4 réseaux (TAG, Transisère, Pays Voironnais et TouGo), qui sera uniquement disponible sur l'application mobile (en post-paiement). Son prix sera de 3,80 €. Les modalités de circulation ne sont pas encore définies.

Une nouvelle version de l'application d'informations voyageurs Métromobilité sera lancée.

Septembre 2020. L'application Pass'Mobilités intégrera de nouveaux services :

- Les transports en commun,
- L'autopartage,
- Le stationnement en ouvrage/enclos,
- Le covoiturage,
- Le vélo, les bornes de recharge de véhicules électriques...
- Le tout sur la région grenobloise.

Janvier 2021. Le titre magnétique de transport disparaîtra et sera remplacé par un ticket QR Code. D'autres facilités seront mises en œuvre : achat en ligne, recharge du titre directement par validation, paiement directement par carte bancaire sur les valideurs pour un titre 1 voyage ou 1 jour.

Alexis Grabit ●



Les infos essentielles des Comités de mobilité

Voici les principales informations qui ont été données lors des comités du SMTC qui se sont réunis cet automne.

Le PDU 2019 - 2030

Son approbation devrait être votée le 7 novembre 2019 par le Comité syndical du SMTC.

Schéma Directeur d'Accessibilité métropolitain

Après avoir tiré le bilan de la concertation, la Métro a établi un schéma directeur et choisi, avec les communes, 100 axes prioritaires à mettre en accessibilité sur les 2915 points identifiés dans l'état des lieux des 49 communes.

Les Mobiliers voyageurs

Depuis la rentrée, tous des abris voyageurs (tram et bus) seront rénovés et réaménagés. De plus, 40 nouveaux abris seront installés sur le réseau. Ces abris proposeront de nouveaux services (info voyageurs, signalétique, informations culturelles et institutionnelles, prises USB pour recharger son téléphone).

Cœur de Ville Cœur de Métropole

La fin des travaux à Grenoble est prévue pour décembre 2019.

Park Grenoble-Alpes Métropole

C'est le nouveau nom des parkings en ouvrage depuis l'automne 2019. Ces parkings proposeront :

- 1000 places de stationnement sécurisé pour les vélos,
- La location de vélos et trottinettes électriques,

- Des bornes électriques,
- Des partenariats pour l'autopartage et le covoiturage,
- Un espace de conciergerie,
- Quatre espaces de relais-colis (avec Urby, nouveau centre de distribution urbaine installée à Fontaine),
- Une boutique des mobilités au parking Presqu'île.

Le réseau ChronoVélo

L'aménagement du secteur Gares est en cours, ainsi que l'axe Mangin – Echirolles – Pont-de-Claix, en dehors du franchissement de la rocade Sud qui devrait démarrer à la fin de l'année.

La section Chavant – Clémenceau a démarré pour une livraison à la fin de l'année. Le franchissement de l'Isère (Pont de Savoie) et la portion le long de la RD 1090 à La Tronche sont prévus pour le printemps 2020.

L'installation de totems de comptage est prévue, ainsi qu'une station-service ChronoVélo au carrefour ChronoVélo 2 et 3, au pied de la tour Mangin (rue du Cdt De Reyniès).

Les travaux de réalisation de la voie verte Echirolles Comboire – Claix Pont Rouge le long du Drac ont débuté.

Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC2) (ex enquête ménages déplacements)

Cette enquête réalisée périodiquement (la dernière remonte à 2010) fournit une photographie précise des déplacements dans la Métropole. Elle s'étalera d'octobre 2019 à avril 2020 et comprendra :

- une enquête cœur (14 800 personnes, interrogées à 75 % en face à face)
- une enquête week-end (2 500 personnes interrogées par téléphone)
- une enquête web (1600 personnes interrogées par internet).

Les premiers résultats seront connus en décembre 2020.

Translère

Sur la ligne 6020, plusieurs services sont annulés sans préavis. Cela est dû en partie à un manque de conducteurs. Translère a du mal à recruter. Des véhicules de 110 places sont à l'étude.

Bus à Haut Niveau de Service C1+

La concertation préalable a été ouverte jusqu'au 31 octobre 2019. L'ADTC a donné son avis (voir page 8).

Bornes de covoiturage

Les bornes de covoiturage sont mises en service peu à peu. Elles permettent d'afficher la destination souhaitée sur un écran à l'intention des automobilistes. Elles sont implantées à Grenoble (Pont de Catane) en direction de l'A480 et à Sassenage, Seyssinet, Seyssins, Champagnier, Vizille, Vaulnavays le Haut, Eybens, et Gières, en direction des côtes.



Alexis Grabit ●



Transisère : les nouveautés de l'automne 2019

Les évolutions concernent non seulement des lignes mais aussi du matériel et des moyens de paiement.

Évolutions autour de Grenoble

Dans la vallée du Grésivaudan, des lignes ont été restructurées sans concertation avec les usagers.

La ligne 6021 a été renommée 6030 et limitée au parcours Saint Nazaire les Eymes – La Tronche Grand Sablon avec seulement 3 allers-retours par jour ; l'itinéraire non direct entre Meylan et La Tronche ne permet toujours pas la correspondance avec la ligne C1 !

La ligne 6060 a été scindée en deux :

- la ligne 6080 Grenoble - Le Touvet via Crolles, assurant une desserte fine ; le week-end, le premier départ de Grenoble est à 12h25 !

- la nouvelle ligne 6060 Grenoble - Pontcharra – Chambéry, qui emprunte l'autoroute de Grenoble au Touvet en desservant Montbonnot Pré de l'Eau, mais qui oublie la Zone d'Activités de Bernin-Crolles qui est le principal générateur de déplacements du Grésivaudan !

L'offre totale est réduite entre Le Touvet et Chambéry, mais augmentée entre Le Touvet et Grenoble. Au Touvet, aucune correspondance n'est possible entre ces deux lignes, faute d'arrêt commun. Un pôle d'échanges avec parking de covoiturage a été aménagé, donnant accès uniquement à la ligne 6060 et à certaines courses de la ligne G3 du réseau TouGo, mais sans correspondance G3/6060 possible.

Pour l'accès à la Matheysine, la ligne 4101 prend le même itinéraire que la ligne 4100 « express » de Grenoble à Laffrey, sans desservir Echirolles, Pont-de-Claix, Jarrie et Vizille. A minima, une correspondance devrait être possible avec la ligne Express 3 pour accéder au sud de la Métropole.

Achat des billets

Pour diminuer les problèmes de rendu de monnaie, l'achat de billet à bord des cars peut désormais se faire par carte bancaire.

Une autre possibilité d'achat est offerte avec un simple téléphone portable. En envoyant un code SMS (1z pour 1 zone, 2z pour 2 zones, ... 6z pour 6 zones) au numéro 93038. Le paiement se fait sur la facture téléphonique sans surcoût. À réserver aux habitués qui connaissent le nombre de zones à traverser !

Une nouvelle livrée

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a souhaité uniformiser l'habillage des autocars départementaux. Ceux de l'Isère sont flanqués des logos de « La Région Auvergne-Rhône-Alpes » et de « Transisère - Le Département ». L'habillage blanc et bleu est (trop?) discret, comparé aux habillages plus flamboyants des Chronobus TAG, Ouibus et autres Flixbus.

Bonne nouvelle, les cars desservant les territoires montagneux (Oisans, Vercors, Chartreuse, Trièves, Belledonne) sont équipés de portes-vélos à l'arrière (jusqu'à 6 vélos). Un bon plan pour emmener son VTT et profiter des massifs environnants !

Petit changement cosmétique, les fiches horaires sont déclinées en différentes couleurs selon le niveau d'offre (Violet pour les lignes Express, Vert pour les lignes quotidiennes, Orange pour les lignes régulières, Jaune pour les lignes locales).

Mais des efforts à poursuivre

Les lignes Express autour de Grenoble ont retrouvé une partie de leur public parti en 2015 lors de la mise en place de la nouvelle Délégation de Service Public et sont victimes de leur succès.

Face à la saturation des lignes Express 1 et Express 2 et des besoins non satisfaits, des services sont ajoutés début novembre, comblant un trou de desserte le midi de la Zone d'Activités Centr'Alp2 à St Jean de Moirans et augmentant la capacité aux heures de pointe. Mais l'intervalle de 50 minutes en journée sur la ligne Express 2 est illisible. Il vaudrait mieux un cadencement à l'heure avec un passage à l'heure pile et dans les deux sens en gare de Grenoble pour assurer les correspondances avec les trains au départ et à l'arrivée pour Paris, Lyon, Annecy, Chambéry et Valence !

La régularité des lignes Express 3 et des lignes desservant les territoires du sud (Oisans, Trièves) est fortement impactée par le feu de régulation de l'autopont de Jarrie.

Le service réclamations n'est pas vraiment à la hauteur non plus. Les réponses obtenues, quand on en obtient, sont, disons, singulières. Le numéro d'Allo Transisère n'est enfin plus surtaxé (04.26.16.38.38), mais il n'est pas gratuit pour autant à moins de disposer d'un abonnement téléphonique illimité. Les appels seront décomptés des forfaits.

Nathalie Tepe ●

Ligne de train Grenoble - Veynes - Gap : Fermeture ou suspension en décembre 2020 ?

Rappelons que des travaux vont être engagés durant l'année 2020 à Vif pour permettre le maintien de l'exploitation de la ligne entre Grenoble et Vif. Par contre vers le sud, SNCF Réseau a annoncé à plusieurs reprises l'arrêt de l'exploitation en décembre 2020 en raison de l'état de l'infrastructure.

Une étude co-financée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole grenobloise, le département de l'Isère et l'État a cependant été lancée pour déterminer la consistance et les modalités d'exécution de travaux de remise en état et mettre au point un plan de financement. Cette étude doit être achevée en novembre 2020 et devrait permettre aux différentes collectivités et à l'État soit de se mettre d'accord pour rénover la ligne et la remettre en service dans quelques années, le temps de réaliser les travaux, soit de la fermer définitivement.

Fermeture ou suspension provisoire au sud de Vif en décembre 2020, c'était donc la question qui se posait jusqu'à l'intervention du secrétaire d'État aux transports dans le Dauphiné Libéré du 19

septembre qui indiquait que le « l'État prendrait sa part sur la ligne Grenoble - Gap » en prévoyant même de faire passer le train de nuit Paris - Briançon par Grenoble en 2021 pendant les travaux de la ligne Valence - Die - Veynes - Gap.

Hélas, le comité de pilotage du 26 septembre de Gap qui a suivi n'a permis aucune avancée, SNCF Réseau évoquant toutes les difficultés à réaliser des travaux provisoires pour maintenir la ligne en service.

L'incertitude reste donc complète sur le devenir de ligne après décembre 2020. La mobilisation des associations et des élus est plus que nécessaire pour éviter l'arrêt de la ligne.

Pendant ce temps, le coup d'envoi des travaux d'aménagement de la Route Départementale 1075 (parallèle à la voie ferrée) a été donné sans retard par le département le 4 septembre dernier ...

François Lemaire ●





J'ai testé pour vous : L'Intercités Eco Grenoble - Paris-Bercy

Début juillet. Je pensais rejoindre un ami parisien en Maurienne pour quelques jours de vacances. Mais comme les intempéries ont rendu les infrastructures ferroviaires inutilisables dans les vallées, je décide de passer quelques jours à Paris.

Sans trop y croire, je cherche sur internet un TGV pas trop cher. Un premier week-end de vacances d'été, ça semble mission impossible. Mais que vois-je entre ces TGV à 150 euros et ces cars à 20 euros ? Un train à 60 euros ! Il s'agit de l'Intercité Eco 5756 qui relie Grenoble à Paris-Bercy en 6 heures.

SNCF Intercités 5756	
15:04	Grenoble
16:16	Lyon Part Dieu 4 min d'arrêt
17:00	Mâcon 2 min d'arrêt
17:29	Chalon-sur-Saône 2 min d'arrêt
17:47	Beaune 2 min d'arrêt
18:18	Dijon 3 min d'arrêt
21:25	Paris Bercy

Rendez-vous à la gare de Grenoble ce dimanche 7 juillet 2019 pour un départ prévu à 15h04. La rame corail arrive du garage sur le quai quelques minutes avant. Problème : la locomotive n'est pas dans le bon sens pour partir en direction de Lyon. Une petite manœuvre sera nécessaire pour la remettre dans le bon sens. Nous partirons avec 10 minutes de retard. Cela fait partie des petits couacs du

début C'est le premier week-end de circulation pour ce train qui fait un aller (samedi) - retour (dimanche) entre Paris-Bercy et Grenoble. La veille, le départ de Paris-Bercy a été aussi retardé pour un problème d'acheminement.

Eloge de la lenteur

Il n'y a pas trop de monde au départ, mais le train sera quasiment plein après les arrêts à Lyon, Macon, Châlons, Beaune et Dijon. A 20h18, on nous signale que nous avons rattrapé notre retard et nous arrivons à l'heure à Paris-Bercy à 21h25.



Un matériel confortable

Pour les connaisseurs, c'est la Sybic BB26139 qui nous mènera à bon port.

Les voitures Corail sont ultra confortables : climatisation, sièges moelleux, moquette, tablettes, prises de courant, larges emplacements pour les bagages et les vélos !

Au final, ces 6 heures de trajet passent très vite : on a le temps de lire, de déjeuner, de dormir ... à 160 km/h on peut se laisser bercer par le paysage sans avoir les oreilles qui se bouchent à cause de la vitesse comme dans les TGV. Je recommande la vue hypnotique sur les voies à l'arrière du train.



Un modèle à conforter et à améliorer

Hélas, la SNCF n'a pas communiqué sur l'existence de cet Intercité Eco. Pourtant, il était annoncé complet et il l'était effectivement à 90 ou 95%. Comme moi, la plupart des voyageurs ont profité d'un effet d'aubaine en découvrant par hasard ce train sur internet. Mais il n'a circulé que cet été. Circulera-t-il lors des prochaines vacances scolaires ? Impossible de le savoir à l'avance !

En tout cas, cet essai montre que le potentiel existe : entre les TGV rapides mais chers et les autocars longues distances mais lents et chaotiques, l'Intercité Eco propose le meilleur rapport en termes de vitesse/confort/prix.

On peut améliorer deux ou trois choses, comme la possibilité de choisir sa place (au moins le côté du train selon que l'on aime ou pas le soleil !), ou l'ajout d'une voiture-restaurant (elles existent encore ... dans les musées et associations historiques !). L'intégration aux autres services SNCF faciliterait les choses. Actuellement, c'est le vrai parcours du combattant pour réserver un Intercité Eco (uniquement par internet) avec service Access Plus pour les PMR !



Cet Intercité Eco est une occasion unique de réconcilier les voyageurs avec le train ou de le leur faire découvrir : il suffisait pour s'en persuader de voir les étoiles dans les yeux de ces enfants qui prenaient le train pour la première fois.

Nathalie Teppe ●

Coupe Icare : Un fléchage vélo apprécié par les cyclistes

« Fléchage au top ! », « Très bien balisé ! », « Pratique ! », voici quelques-uns des commentaires donnés par les cyclistes aux militants de l'ADTC présents à proximité du parking vélos de la Coupe Icare.

Installé une semaine avant l'événement, le fléchage depuis Grenoble, Gières, Saint-Ismier, Brignoud et Le Touvet permet aux habitants du Grésivaudan et de la Métropole de Grenoble de prendre connaissance qu'il existe une alternative à la voiture pour se déplacer. Ce balisage est une occasion de découvrir la véloroute 63 : un itinéraire cyclable qui relie Valence au Lac du Bourget, via Grenoble et le Grésivaudan.

Cette année, 550 personnes se sont rendues à vélo à la Coupe Icare, le samedi (météo favorable).

Alexis Grabit

Service ferroviaire 2020 : Retour à Lyon-Part-Dieu de tous les trains Grenoble – Lyon et peu de changement sur les TGV

Chaque année, au mois d'octobre, les horaires pour le service de l'année suivante sont dévoilés.

Cette brève ne reprendra que les grandes lignes. Plus d'informations sur le périurbain grenoblois dans le prochain ADTC-Infos.

TER Grenoble - Lyon

Avec un service réduit en 2019 (avec un détournement de certains trains sur Perrache et d'autres supprimés en raison des importants travaux en gare de Lyon-Part-Dieu), c'est un retour à la situation de 2018 qui se profile. En effet, c'est la bonne nouvelle pour ce service 2020. Tous les trains détournés et supprimés sont de retour à Lyon-Part-Dieu. La fréquence reviendra aux 30 minutes, et à l'heure en fin de matinée et en soirée. Le week-end, la desserte est inchangée. Les temps de parcours sont réduits : 1h22 entre Grenoble et Lyon (gain de 2 minutes) ; 1h23 entre Lyon et Grenoble (gain de 3 minutes).

TGV Grenoble - Paris

Aucun TGV n'est supprimé en 2020. Désormais, tous les TGV,

sans exception, feront un arrêt de 3 à 5 minutes à Lyon-Saint-Exupéry.

Des modifications horaires apportent du gain de temps de parcours vers Paris (entre 1 et 7 minutes ; le meilleur temps de parcours sera de 2h58), mais de l'allongement vers Grenoble (de 2 à 9 minutes)

TER Valence – Grenoble – Chambéry – Annecy/Genève

Aucune modification majeure ne touche la ligne si ce n'est des modifications horaires.

TER Grenoble - Gap

Des modifications horaires et un allongement des temps de parcours sont prévus en raison de nouvelles limitations de vitesses sur la ligne.

Alexis Grabit

Une tarification TAG à rendre plus incitative et plus souple

Les cartes de 30 trajets ont disparu le 1 septembre 2019. Entre le ticket et les abonnements, il n'y a plus que les cartes 10 trajets, qui coûtent 14€50 contre 1€60 pour le ticket à l'unité. L'économie réalisée en achetant par 10, moins de 10 %, est beaucoup plus faible que par le passé (de 20 à 40 %) et que dans d'autres agglomérations (10 € les 10 voyages à Montpellier contre 1€60 à l'unité). La tarification devrait fidéliser davantage l'utilisateur.

Par ailleurs, la billetterie évolue, et on aimerait voir enfin aboutir des demandes anciennes dont la SEMITAG annonçait qu'elles seraient réalisables avec le changement de billetterie : le pass 1 journée heure à heure, le pass mensuel ou annuel date à date, c'est-à-dire pouvant être utilisé de n'importe quelle heure du jour ou n'importe quel jour du mois ou de l'année jusqu'à la même heure le jour suivant, ou le même jour du mois suivant ou de l'année suivante. Une telle mesure laisserait de la souplesse à l'utilisateur et réduirait un peu les files d'attente dans les agences en début de mois et à la rentrée.

Christophe Leuridan

Lapsus publicitaire ?

Quand Métromobilité fait (enfin) la promotion de l'utilisation d'un titre de transport TAG sur le réseau TER dans le périmètre de Grenoble-Alpes Métropole, il arrive à oublier une gare, et pas la moindre car il s'agit de celle de Pont de Claix (dont le maire, M. Christophe Ferrari, est également le président de Grenoble-Alpes Métropole). De plus, cette gare sera déplacée à l'avenir plus au Nord à hauteur du terminus du tram A à Flottibulle, et deviendra un important pôle d'échanges pour le Sud grenoblois entre les TER et le réseau TAG (Tram A et Chrono C2).

Comme on est sympa, on vous (re)donne axe par axe la liste exhaustive des gares accessibles avec un titre de transport TAG (Grenoble étant bien évidemment incluse).

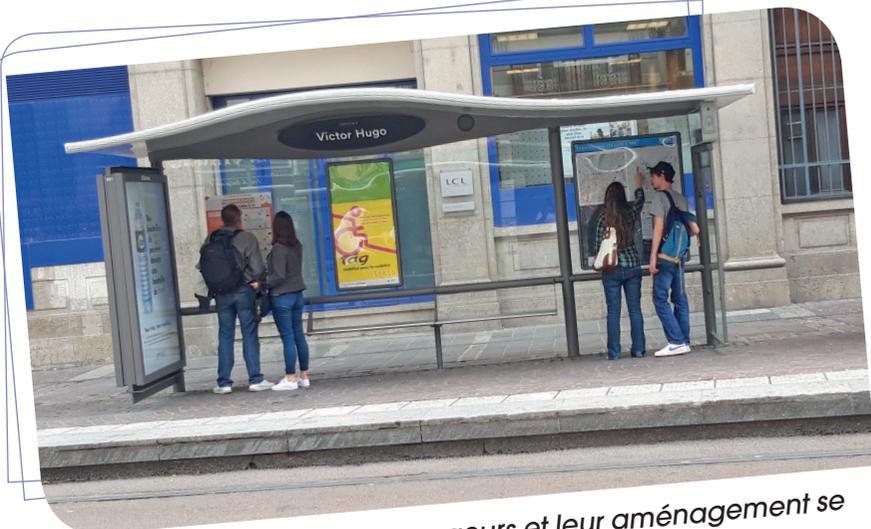
Axe Grenoble – Saint-Marcellin : Saint-Egrève

Axe Grenoble - Chambéry : Echirolles et Gières

Axe Grenoble - Gap : Le Pont de Claix, Jarrie-Vizille, Saint-Georges-de-Commiers et Vif



Nathalie Teppe



La rénovation des abris voyageurs et leur aménagement se poursuit (page 13)

Commission Transports en commun
- 12 novembre et 9 décembre

Commission Vélos/Piétons
- 18 novembre et 16 décembre

Opération Cyclistes, Brillez !
Du 5 au 8 novembre 2019

Tous à vélo ! Le Vélo, enjeu
des municipales 2020
Le 10 novembre 2019



Les cyclistes au rendez-vous de la Coupe
Icare (page 19)

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

France Nature Environnement Isère,
==> www.fne-aura.org/isere/

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



La Chrono C1 au Pré de l'Eau, c'est pour
septembre 2020

ADTC - Se déplacer autrement

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

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