

LA
LIGNE A VA
+ LOIN!

**La ligne A va plus loin.
Mais où va le réseau
tramway ?**

(page 15)

Le vélo au cœur
des enjeux de mobilités
pour les municipales
(pages 6 et 9 à 12)

Aménagements,
compteurs de cyclistes,
stations vélos : Le réseau
ChronoVélo prend son
envol

(page 5)

La ligne Grenoble -
Gap sauvée ?
(page 18)



Elections municipales : un enjeu plus que communal

Les élections municipales de mars prochain sont l'occasion d'élever le débat sur les déplacements, qui dépasse le seul niveau de la commune pour s'étendre à l'Aire Urbaine Grenobloise.

Le SMMAG

Le SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise) vient d'être créé et son périmètre regroupe les 123 communes de Grenoble-Alpes-Métropole, du Pays Voironnais et du Grésivaudan. D'autres territoires pourront rejoindre le SMMAG qui devrait à terme concerner 314 communes et 800 000 habitants.

Les élus siégeant au SMMAG sont d'abord des élus municipaux, il est donc important d'interroger les candidats aux élections de nos communes sur leur vision des déplacements, car c'est à l'échelle de ce SMMAG que se prendront les décisions sur l'organisation des déplacements.



On ne peut plus se contenter d'opposer les territoires entre eux, il n'y a pas une ville-centre, des banlieues et des territoires voisins. Finie la vision centripète autour de Grenoble. Désormais on parlera d'un territoire multipolaire avec des lieux de vies, de loisirs, de commerces, de services, de bassins d'emplois multiples. Les mobilités doivent logiquement être pensées à cette nouvelle échelle.

Des solutions multiples

La moitié des déplacements fait moins de 3 km, l'autre moitié fait plus. Une palette de solutions est nécessaire pour répondre aux différents types de mobilité.

Les résultats du baromètre FUB (voir page 4) soulignent le plébiscite pour les déplacements à vélo. On constate chaque jour le succès des ChronoVélos : à chaque ouverture d'un bout de ce réseau, les cyclistes s'en emparent.

Les transports publics doivent desservir efficacement tout le territoire du SMMAG, sans « effet frontière ». L'interconnexion entre les réseaux urbains, interurbains, et départementaux doit répondre à cette logique (niveau de service, tarification).

Un RER métropolitain devrait également être piloté par le SMMAG.

La voiture n'est pas exclue de ce dispositif. Son usage devrait au contraire être renforcé avec les mobilités partagées (covoiturage, autopartage).

Tous ces modes se complètent et s'articulent autour des pôles d'échanges, comme celui de Voreppe ou de Brignoud (voir pages 13 et 17).

Une prise de conscience

Depuis plus de 40 ans, notre association milite pour ces solutions alternatives à l'autosolisme pour améliorer les conditions de déplacements quotidiens. À présent, tous les partis verdissent leurs discours et s'emparent de cette thématique.

Le développement des axes lourds de transport public (tramway, RER) nécessite des financements conséquents alors que les finances publiques sont contraintes. La gratuité des transports publics est une fausse bonne idée (voir page 14), qui influe peu sur le choix de prendre les transports publics à la place de la voiture. Seules des alternatives crédibles à la voiture individuelle sont en mesure de le faire.

Notre dossier central (pages 9 à 12) est consacré à nos propositions pour les prochaines municipales. Nous mettons en avant des solutions éprouvées, issues de notre expertise et de celles de nos fédérations (Rue de l'Avenir, FUB, FNAUT).

N'hésitez pas à les faire connaître dans les débats de vos communes respectives.

Nathalie Teppe

P 02	Edito
P 03	Zoom : Bien attacher son vélo
P 04	Le réseau ChronoVélo prend son envol
P 05	Le vélo sera au cœur des enjeux de mobilité pour les municipales 2020
P 06	Réaménagements urbains à La Tronche
P 07	Brèves Vélos/Piétons
P 08	Traversées de rives dans la vallée du Grésivaudan : enfin des projets d'aménagements pour les modes actifs !
P 09-12	Pour que toutes et tous puissent de déplacer autrement qu'en voiture dans la région de Grenoble en 2026
P 13	Retour sur la table ronde sur la gratuité des transports public
P 14	La ligne A prolongée d'un kilomètre pour un pôle d'échanges multimodal du Sud Grenoblois
P 15	Projet de retrait du SMTC du Département de l'Isère : Où sont pris en compte les besoins des usagers ?
P 16	Le nouveau Pôle d'Echanges Multimodal de Voreppe
P 17	Contribution de l'ADTC - Se Déplacer Autrement à la concertation sur le projet de suppression du passage à niveau de Brignoud
P 18	La ligne Grenoble - Veynes - Gap sauvée?
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 €		



Bien attacher son vélo

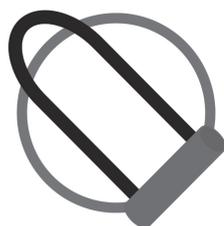
Pour une pratique sereine du vélo en ville, bien attacher son vélo est primordial. Voici quelques conseils pour diminuer le risque de vol.

Bien attacher son vélo

Pour une pratique sereine du vélo en ville, bien attacher son vélo est primordial. Voici quelques conseils pour diminuer le risque de vol.



Le meilleur choix d'antivol :



Antivol U

Meilleure protection possible
Meilleur rapport solidité/prix/poids



Aucun cadenas ne peut garantir à 100% la protection contre le vol

En complément :



Antivol fixe

- Permet de bloquer la roue arrière
- Pratique pour les arrêts courts (boulangerie...)
- Difficilement violable



Marquage Bicycode

- Permet de retrouver le propriétaire du vélo s'il est volé
- Difficile de revendre un vélo marqué

Les autres antivols :



Antivols pliants

Les articulations et la forme plate les rendent plus fragiles qu'un U.



Chaînes

Les chaînes efficaces sont très lourdes.



Câbles avec armure

Peuvent paraître satisfaisants mais le câble intérieur est un point faible.





Le réseau Chronovélo prend son envol

Chronovélo, un nom désormais bien connu dans la région grenobloise. Derrière ce terme, se cache un réseau cyclable structurant avec quatre axes majeurs en cours d'aménagement. Débuté à l'été 2017, ce réseau atteint les 18 km en ce début d'année 2020.

Chronovélo 1 Fontaine - Meylan

C'est l'axe le plus avancé en termes de réalisation : deux sections sont réalisées, toute la partie Est entre le passage Ricou et Meylan - Maupertuis, et dans le cœur de ville, cœur de métropole entre le carrefour Chavant et le cours Jean Jaurès.

Entre Grenoble et La Tronche, depuis le pont de Savoie jusqu'au passage Ricou, la piste le long de l'avenue de Verdun a reçu son revêtement. Le passage depuis le boulevard Jean Pain au niveau du stade est en cours d'élargissement pour lui donner accès à la droite de la chaussée au carrefour et sur le pont.

A Grenoble, cours Lafontaine, la piste est ouverte, et cours Berriat, la piste a reçu son revêtement mais les finitions qui restent à faire sur les trottoirs sud ne permettent pas encore de l'ouvrir jusqu'au cours J. Jaurès.

La partie Ouest vers Fontaine est toujours aussi incertaine.

Un premier totem qui comptabilise les cyclistes a été installé le long de la Chronovélo 1 sur le cours Lafontaine, à proximité du boulevard Gambetta. (voir page 20)



L'aménagement prend forme entre Chavant et le passage Ricou le long de la RD1090.

Chronovélo 2 Saint-Egrève – Campus/Gières

L'axe le plus emblématique : l'avenue des Jeux olympiques fut le premier tronçon aménagé à la norme Chronovélo. Vers le Nord, l'axe se poursuit petit à petit jusqu'à Saint-Egrève : franchissement du cours Jean Jaurès bientôt réalisé, tronçon Jean Jaurès – Gares en cours de finalisation, continuité sur les rues Arago et H. Tarze prochainement réalisée, et enfin le long des berges sera réaménagé quand les travaux de l'A480 ne couperont plus la voie verte. A l'Est, le prolongement vers le Campus est prévu en 2020, et à moyen terme, une branche ira vers la gare de Gières.

Chronovélo 3 Grenoble - Vizille

L'axe le plus long qui comprend une première section longue de 2,4 km sans intersection : depuis cet automne, ce nouvel axe prend toute sa place sur la rue Général Mangin. Son prolongement au Sud se poursuit sur les communes d'Echirolles et Pont-de-Claix.



Longue section de 2,4 km sans intersection le long de la voie ferrée.

Chronovélo 4 Grenoble - Eybens

L'axe le plus rectiligne (mais pour quand ?) : les premiers travaux ont enfin débuté sur la partie septentrionale (sur 500 m.). Tout le reste de l'axe est encore en réflexion. De nombreuses questions se posent sur l'implantation de la Chronovélo et ses impacts, notamment sur la ligne Chrono C4 qui emprunte le même axe.



Début de la courte section de la ChronoVélo 4 entre Chavant (CV1 et l'avenue Albert 1^{er} de Belgique).

Christian Cotte ●



Le vélo sera au cœur des enjeux de mobilité pour les municipales

Communiqué de presse de l'ADTC - Se déplacer autrement.

Le grand succès du baromètre des villes cyclables dans la région grenobloise montre une demande forte pour le développement des déplacements à vélo !

Du 9 septembre au 30 novembre 2019, la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), dont l'ADTC est membre, a ouvert la seconde édition de l'enquête nationale intitulée « Baromètre parlons vélo des villes cyclables 2019 ». Avec plus de 184 000 réponses en France, cette enquête constitue la plus grande enquête au monde auprès des cyclistes.

Une forte augmentation de la participation

Dans la région grenobloise, plus de 6000 réponses ont été recueillies. Grenoble atteint les 3527 réponses, en hausse de 14% par rapport à 2017, c'est la première ville de plus de 20 000 habitants de France pour le nombre de réponses par habitant, avec 22,3 réponses pour 1000 habitants.

En 2017, seules 7 communes de la région grenobloise avaient passé la barre des 50 réponses (Grenoble, Meylan, Saint Egrève, Saint Martin d'Hères, Echirolles, Fontaine et Voiron). En 2019, 25 communes ont dépassé cette barre, leur permettant d'être classées : 16 sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole (Grenoble, Saint Martin d'Hères, Fontaine, Echirolles, Meylan, Saint Egrève, La Tronche, Gières, Eybens, Sassenage, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Claix, Jarrie, Saint Martin le Vinoux et Vif), 5 dans le Grésivaudan (Villard-Bonnot, Crolles, Le Touvet, Pontcharra et Montbonnot St Martin) et 4 dans le Voironnais (Voiron, Coublevie, Moirans et Tullins).

Les résultats complets seront publiés par la FUB lors de son congrès à Bordeaux le 6 février 2020.

Une demande forte pour des aménagements cyclables sécurisés !

Le baromètre permettait aux répondants de signaler jusqu'à 3 points noirs et 3 tronçons prioritaires à aménager mis à disposition sur <https://carto.parlons-velo.fr/>. Sans grande surprise, les principaux points et tronçons que les cyclistes mettent en avant sont les principales avenues et carrefours sans aménagement cyclable (voir en annexe les principaux). L'ensemble de ces besoins demandera des analyses fines et complètes.

Le développement des déplacements à vélo, un enjeu fort aux municipales de 2020

La mobilité est une des compétences principales exercées par les collectivités locales. Le développement des déplacements à vélo

doit être un axe fort des programmes de mobilité des candidats aux municipales 2020.

Pour permettre à toutes et tous et à tout âge de pouvoir circuler à vélo sur tout le territoire de la région grenobloise, les communautés d'agglomération ou de communes et leurs membres doivent passer un cap :

- mettre en place des plans de circulation évitant le transit automobile à l'intérieur des quartiers pour sécuriser et favoriser les déplacements à vélo sans aménagements cyclables séparés (plan de circulation dit en marguerite)
- développer des itinéraires cyclables séparés de la circulation motorisée, et sans conflits avec les piétons, pour une juste prise en compte des différences de vitesse sur les axes de transit automobile.
- associer les usagers cyclistes en amont des projets afin de bénéficier de leur expertise pour réaliser des aménagements adaptés, où toutes les catégories de cyclistes se sentent en sécurité.
- assurer la continuité des aménagements (même en période de travaux).

L'ADTC - Se déplacer autrement - espère que ce message clair et massif envoyé par les nombreux usagers cyclistes sera entendu et donnera lieu à des améliorations substantielles du caractère cyclable de nos communes.





Réaménagements urbains à La Tronche

Deux opérations de réaménagement urbain réalisées récemment par la Métro sur la commune de La Tronche posent question.

La Grande Rue et le square des Ruines ont été reconfigurés et nous estimons une fois de plus que ces aménagements ont été réalisés au seul profit des déplacements motorisés.

Guide métropolitain des espaces publics et de la voirie

Grenoble-Alpes Métropole s'est dotée d'un outil de construction et d'évaluation des projets de réaménagement des espaces publics. A l'occasion de chaque projet de réaménagement, la pertinence de celui-ci est mesurée à partir d'une grille de lecture comportant 5 grandes orientations :

- Partager l'espace public en faveur des mobilités actives et des TC
- Conforter les pôles de vie
- Garantir la place de la nature et prendre soin de l'environnement
- Cultiver la diversité du territoire
- Faire mieux avec moins

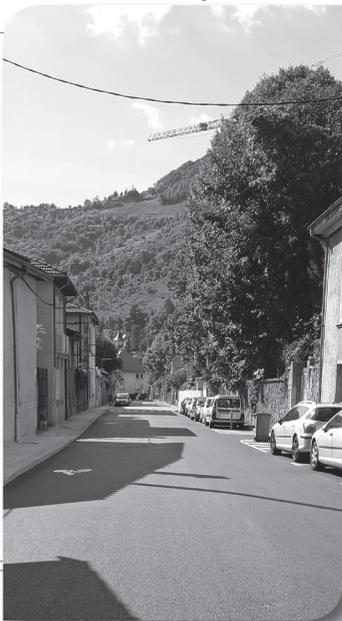
Un volontarisme affiché mais qu'en est-il dans ces récentes réalisations ?

Grande Rue

La grande rue de la Tronche est l'axe historique desservant le Grésivaudan. L'urbanisation de la commune s'est articulée autour de lui. Au fil du temps c'est devenu un axe de transit d'aspect routier au détriment de la vie de quartier et des habitants.

L'idée d'un réaménagement suivant les principes énoncés plus haut laissait entrevoir une rupture du paradigme d'adaptation de la ville à la voiture au bénéfice des modes actifs et de la vie de quartier.

Hélas dès la lecture des premiers plans, le constat était fait d'un mépris des principes du guide métropolitain et du choix de favoriser une fois de plus les déplacements motorisés.



Grande Rue : Un résultat final bien trop routier

Malgré nos alertes et rencontres avec les élus de la Ville et la Métro, le résultat est bien en deçà des objectifs du guide métropolitain.

En 2019, après de lourds travaux, la voirie est requalifiée avec plus de 77 % de l'espace public (stationnement compris) dévolu à la voiture. Côté nord de la rue, le trottoir de moins d'un mètre de largeur est inaccessible aux PMR et poussettes. Bien qu'en zone 30, la chaussée fait de plus de 7 m, gabarit autoroutier. Comment faire respecter la limitation de vitesse avec une telle largeur ?

Square du Péage

Ce petit square, bordant l'école au pied de la descente de la Chartreuse, était un petit espace de verdure arboré où les parents d'élèves pouvaient attendre la sortie des classes dans un endroit agréable.



Un avant/ après qui se passe de commentaires !

Sous le prétexte d'encombrement aux heures d'entrée et de sortie d'école pour le bus scolaire venant du haut de la commune, des places de dépose-minute sont venues l'amputer.

Nous avions proposé, comme on l'observe de plus en plus, le déport de ces arrêts minutes à une centaine de mètres de l'entrée de l'école pour sécuriser les mouvements des élèves.

Les arbres qui apportaient un peu d'ombre l'été ont été abattus. Pas besoin de davantage de commentaires, les photos avant / après sont suffisamment explicites.

Conclusion

Lors de réaménagement de rue, le choix doit être fait de privilégier les modes actifs, les commerçants, les riverains par rapport à la fonction de transit ou de traversées automobiles.

Le guide métropolitain des espaces publics et de la voirie est un outil très intéressant et volontariste qui doit permettre d'atteindre cet objectif.

Mais pour éviter que l'argent public des collectivités soit utilisé pour de si mauvais résultats comme dans ce cas de La Tronche, ce guide doit absolument devenir prescriptif sur ses 5 grandes orientations.

Philippe Zanolla ●

Certains cyclistes n'ont encore pas brillé cet automne

Comme chaque année, l'ADTC-Se déplacer autrement relaye la campagne nationale de sensibilisation sur le thème de l'éclairage : « Cyclistes, brillez ! », portée par la FUB, Fédération des usagers de la bicyclette.

Malgré une météo maussade, les bénévoles ont répondu présents et se sont rendus sur les 7 lieux annoncés du 5 au 8 novembre dernier. Ils ont distribué presque 600 gilets rétro-réfléchissants et sensibilisé presque autant de personnes.

Les comptages d'équipement de visibilité réalisés habituellement n'ont pas été systématiques cette année. Cependant, nous avons remarqué que par forte pluie, la pratique du vélo, certes diminue, mais surtout que les cyclistes observés répondent principalement à deux profils :

- Des cyclistes très bien équipés qui ont choisi le vélo comme moyen de transport quotidien et l'utilisent par tous les temps.
- Des cyclistes pas du tout équipés (dits « fantômes ») qui utilisent le vélo comme moyen quotidien sans forcément l'avoir choisi. On peut penser qu'ils roulent à vélo pour son aspect économique.

Peut-être faudra-t-il aller chercher ces « nouveaux cyclistes » lors des prochaines éditions.

Nouveauté 2019 : Campagne de communication sur les réseaux sociaux

Plutôt que de distribuer des bons de réduction qui restent souvent lettre morte, nous avons testé la communication sur les réseaux sociaux, ce qui a permis de toucher un public plus varié et de donner une importance nationale à nos actions locales.

Noémie Routin



La cagnotte pour financer des cours de vélo, comment ça marche ?



Pour participer, c'est par ici : www.adtc-grenoble.org/cagnotte-velo-ecole

Ils l'ont fait

A La Tronche, avenue des Maquis du Grésivaudan, les cyclistes sont désormais autorisés à passer au feu rouge, à la montée, à la descente, et pour tourner à droite chemin Duhamel.

De même, boulevard de la Chantourne, aux feux de la sortie de l'immeuble Manhattan.

A Grenoble, sur les grands boulevards, sur les avenues M. Reynoard et M. Berthelot, la visibilité de la trajectoire des cyclistes qui vont tout droit dans les intersections accidentogènes avec les véhicules motorisés qui tournent à droite, a été renforcée avec des pictogrammes vélos et des chevrons.

A Echirolles, sur la rive droite du Drac, la voie verte (V64), qui va bientôt permettre de continuer de Comboire jusqu'à Pont de Claix, a reçu son revêtement.

A Pont de Claix, avenue Charles de Gaulle, les cyclistes peuvent aller et venir du Pôle d'Échanges Multimodal de l'Étoile (Flottibulle) depuis et vers Echirolles. Ils peuvent y stationner leurs vélos pour continuer leur déplacement avec un moyen de transport collectif.

A St Martin d'Hères, la place des cyclistes a été enfin marquée par des bandes bilatérales sur une partie de l'avenue M. Cachin.



Traversées de rives dans la vallée du Grésivaudan enfin des projets d'aménagements pour les modes actifs !



La vallée du Grésivaudan est depuis longtemps un axe de communication. Pour aller d'une rive à l'autre, il faut franchir trois coupures, l'autoroute A41, l'Isère et la voie ferrée. Entre Pontcharra et Gières, on trouve de nombreux franchissements aménagés pour les véhicules motorisés, avec des profils routiers, voire autoroutiers, mais rien n'existe pour les modes actifs (vélos et piétons). Suite à une forte demande, un aménagement précaire reliant Crolles à la gare de Brignoud a été réalisé, mais cet aménagement ne respecte pas le code de la route puisqu'il oblige à franchir des bretelles d'autoroute...

Toutes les gares TER sont en rive gauche, alors qu'une population importante habite en rive droite. Avec la voie verte V63, le potentiel de développement du vélo, seul ou combiné avec un autre mode de transport (TER ou car interurbain) est important. Face à la demande forte des usagers, plusieurs projets ont été élaborés mais aucun n'a été suivi d'une réalisation concrète.

Le ministère de la Transition écologique et solidaire a lancé un appel à projets dans le cadre du plan « Vélo et mobilité actives ». La communauté de communes, consciente du problème, a répondu à cet appel à projets intitulé « Fonds mobilités actives - Continuités cyclables ». Nous avons appris il y a quelques semaines que les trois projets proposés ont été retenus, les traversées La Terrasse – Tencin, Crolles – Villard Bonnot (Brignoud) et Saint-Ismier – Villard Bonnot (Lancey).

1. La traversée entre La Terrasse et Tencin

L'aménagement d'une traversée sécurisée doit permettre de connecter Tencin (1 950 habitants, 220 emplois) à La Terrasse (2 500 habitants, 580 emplois). Elle doit aussi faciliter l'accès à la base de loisirs à La Terrasse et à la véloroute voie verte régionale (V63). Cette traversée a donc un intérêt non seulement utilitaire, mais aussi de loisirs pour les familles. Le Département de l'Isère pourrait être associé à cette réalisation par la création d'une passerelle sur l'Isère.

2. La traversée entre Crolles et Villard-Bonnot (Brignoud)

Crolles est l'un des principaux pôles du Grésivaudan, regroupant à la fois le plus grand nombre d'habitants (8 500) et un grand nombre d'emplois (8 400). Crolles est également un pôle administratif, commercial et d'équipements culturels et de loisirs (piscine, médiathèque, ...). Les déplacements domicile-travail constituent un enjeu fort. Les analyses liées à la localisation géographique des salariés montrent des potentiels intéressants pour les déplacements à vélo et en transports en commun (TER + vélo). La part modale vélo pourrait passer à 10% (part actuelle : 5%, dont 2% en intermodalité).

Il y aura une continuité cyclable sécurisée depuis la gare de Brignoud jusqu'à Crolles par la réalisation d'une passerelle sur l'autoroute et sur l'Isère. Par ailleurs, la restructuration de la gare de Brignoud (à moins de 2 km des zones d'activités de Crolles-Bernin) aura un effet important sur l'offre de mobilité (suppression du passage à niveau en 2022, création d'une gare biface, augmentation de l'offre TER, création d'un passage cycles sécurisé).

3. La traversée Saint-Ismier et Villard-Bonnot

Le Grésivaudan s'appuie sur le projet autoroutier du demi-échangeur de Saint-Ismier pour sécuriser la traversée de l'autoroute pour les modes actifs. Le secteur compte 4 zones d'activités regroupant actuellement près de 900 emplois, avec une forte dynamique qui prévoit la création de 1 100 emplois supplémentaires pour 2025.

La piste cycles arrivant des berges de l'Isère depuis le Bois Français serait à prolonger jusqu'au pôle d'échanges de la Bâtie afin de créer une continuité du réseau cyclable. La bretelle de sortie en provenance de Chambéry comporte déjà un passage inférieur accueillant une voie pour les modes actifs. Une passerelle de franchissement pour les modes actifs serait accolée au pont routier existant coté Est.

Le montant total de ces trois opérations (travaux + études) a été évalué 9 M€ TTC et représente le plus important dossier de la Région Auvergne-Rhône-Alpes que les services de l'État ont eu l'occasion d'étudier dans le cadre de cet appel à projets.

Avec la signature de la convention, l'État s'engage donc dans le financement de 40% de ces dépenses et Le Grésivaudan dans la mise en service des infrastructures d'ici à 2022.

Colette Grossiord ●

Pour que toutes et tous puissent se déplacer autrement dans la région de Grenoble en 2026

L'urgence climatique n'est plus à démontrer. Les périodes de climat extrême se succèdent comme les différents modèles météorologiques l'ont prévu. L'augmentation du taux de gaz à effet de serre dans l'air en est la cause première et le transport routier prend une part importante dans le rejet de ces gaz. Dans la région grenobloise, la pollution de l'air, due en grande partie au transport routier, cause plus d'une centaine de décès prématurés par an.

De plus, les déplacements en véhicules motorisés individuels conduisent à une trop faible activité physique. Ainsi, en France, en 2019, d'après une étude de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), plus de 85 % des adolescents français ne font pas le minimum requis d'une heure d'activité physique par jour. Au-delà du sport, c'est vraiment l'activité physique au quotidien qu'il faut développer : marcher ou prendre son vélo pour aller à l'école, au travail ou faire ses achats, descendre du bus ou du tram à la station précédente pour avoir un minimum d'activité physique, privilégier les escaliers au lieu de l'ascenseur, ...

La place des transports motorisés doit par ailleurs être réduite au vu de l'espace très important qui leur est consacré, tant pour les espaces de circulation que pour ceux de stationnement. Cet espace doit être en partie reconverti au profit des déplacements à pied, à vélo et en transport public, ou être végétalisé.

Ces défis nécessitent d'intensifier le développement des transports alternatifs à la voiture et de réduire la place de la voiture en ville et dans les centres-bourgs. Cela permettra alors de pouvoir développer les modes actifs en toute sécurité et de rendre attractifs les transports publics.

Dans cette perspective, en cette période pendant laquelle les candidats aux élections municipales préparent leur programme, l'ADTC leur propose de travailler sur 7 axes.

1. Une autorité des mobilités pour toute la région grenobloise

Le 1^{er} janvier 2020, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) est créé sur les territoires de Grenoble-Alpes Métropole, du Grésivaudan et du Voironnais. Ce syndicat devra être rapidement étendu aux 8 autres territoires de la région grenobloise (Bièvre Est, Bièvre Isère, Cœur de Chartreuse, Matheysine, Oisans, Saint-Marcellin Vercors Isère, Trièves et Vercors).

Le chantier sera immense tant par les compétences du SMMAG (informations, tarification, infrastructures, ...) que par la taille du territoire et nécessitera de consulter régulièrement les habitants et usagers.

Ce syndicat devrait faciliter l'usage des transports publics en améliorant la coordination, la tarification, l'information au niveau de l'ensemble du bassin grenoblois.

2. Des quartiers propices aux déplacements à pied et à vélo

Pour sécuriser et favoriser les déplacements à pied et à vélo, et préserver les habitants de la pollution induite par les déplacements motorisés, il faut donc apaiser et réduire la circulation automobile dans les quartiers et mettre en place des plans de circulation dits « en marguerite » qui empêchent la circulation de transit des véhicules motorisés : ces plans de circulation obligent l'entrée et la sortie en voiture d'un quartier par les mêmes rues. Dans le même temps, la

Dossier

perméabilité des quartiers pour les déplacements à pied et à vélo doit être assurée. Dans le même objectif, la priorité à droite en intersection doit redevenir une règle de base dans la région grenobloise. Le recours aux feux tricolores, stop ou cédez le passage pour régler les priorités en carrefour est une fausse bonne solution qui encourage la vitesse et induit des comportements accidentogènes.

De nombreux déplacements quotidiens se font sur de courtes distances. La part des déplacements à pied peut croître de façon significative avec un plan d'actions ambitieux. Des mesures simples sont à mettre en œuvre : reprise des trottoirs inférieurs à 1,50 m de large, ou présentant des obstacles au cheminement (candélabre, non accessibilité des traversées, revêtements dégradés...), renforcement de la sécurité des traversées piétonnes en supprimant le stationnement au moins 5 mètres en amont.

L'accès à chaque groupe scolaire doit être sécurisé, fiable et agréable. Il faut supprimer les déposes-minute pour voitures, qui sont sources de pollution et d'insécurité, près des écoles, en les éloignant d'une centaine de mètres de la porte de l'école. En créant un cheminement piéton, jalonné, sécurisé, on donne de l'autonomie à l'enfant. Dès que cela est possible, il faut créer des rues aux enfants, rues fermées à la circulation automobile aux heures d'entrée et de sortie des élèves comme à Miribel-Lanchâtre.

De nombreux quartiers sont encore séparés par des boulevards à 2x2 voies, qui constituent de véritables coupures urbaines accidentogènes, incitant à la vitesse et à l'usage de la voiture (par exemple, les boulevards Mal Foch, Joffre, Vallier, Leclerc, Clemenceau, avenues de l'Europe, Marie Reynoard, Esmonin, Verlaine et Reynier, rue F. Esclangon à Grenoble, avenues Gabriel Péri à St Martin d'Hères, de Verdun à Meylan, des États Généraux à Echirolles, boulevard de l'Europe à Seyssinet-Pariset, cours Sénozan et avenue Jules Ravat à Voiron). L'ADTC donne pour objectif la mise à 2x1 voies de ces boulevards. L'espace gagné doit être rendu aux piétons, cyclistes, usagers des transports publics, ou végétalisé.

Dans les centres des villes et villages, plus globalement, dans les zones à forte activité urbaine, **la piétonisation doit être développée**. Par exemple, les zones piétonnes pourraient être étendues dans les secteurs des places Notre-Dame et Sainte-Claire à Grenoble et rue des Terreaux à Voiron. Des zones piétonnes pourraient être créées place de l'église à Eybens ou place du Château à Vizille.

3. Une région grenobloise cyclable

90 % des personnes ayant répondu au baromètre des villes cyclables de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) demandent des aménagements cyclables séparés. En dehors des quartiers où la circulation automobile sera diminuée par des plans de circulation dit « en marguerite », des aménagements cyclables doivent être réalisés pour que chacun puisse se déplacer à vélo en sécurité vers les autres quartiers ou les autres communes.

Sur ces axes de transit motorisé, l'aménagement de pistes cyclables séparées de la circulation doit être la norme et la création de bandes cyclables doit être abandonnée.

L'ADTC propose que le réseau des ChronoVélo, des voies vertes et Véloroutes soit étendu et développé massivement en priorité sur les axes suivants :

- Grenoble – Eybens,
- Grenoble – Fontaine – Sassenage,
- Le Pont de Claix – Vizille,
- Seyssins – Grenoble Grand Place – St Martin d'Hères (au nord de la rocade sud),
- Echirolles Comboire – Echirolles Centre-Ville – Eybens – Poisat – St Martin d'Hères – Gières (au sud de la rocade Sud),
- Le Pont de Claix – Claix – Varcès – Vif,
- Véloroute Vizille - Bourg d'Oisans,
- Véloroute en rive gauche et droite de l'Isère dans le Grésivaudan,
- ChronoVélo reliant St Egrève à Voiron et Tullins via Voreppe, Centr'Alp et Moirans.

L'absence de franchissements sécurisés des rivières, infrastructures routières ou ferroviaires pour les piétons et cyclistes est un frein majeur pour leurs déplacements. Des passerelles pour les modes actifs doivent être construites. L'ADTC a identifié des traversées prioritaires à réaliser :

- Dans le Grésivaudan, le franchissement de l'Isère et l'A41 entre Brignoud et Crolles,



- Dans le Voironnais, le franchissement de A48 entre La Buisse et Centr'Alp,
- Sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole, les franchissements de l'Isère entre Gières et Meylan, du Drac et de l'A480 entre le sud de Grenoble et Seyssinet-Pariset et de l'Isère entre l'Esplanade et le quartier Jean Macé à Grenoble, entre l'île verte à Grenoble et le CHU à La Tronche.

L'apprentissage du savoir rouler à vélo doit être généralisé dans les écoles, avec l'objectif de 100 % des élèves formés à l'entrée en 6^e pour permettre à ceux-ci de se rendre à vélo au collège.

4. Un réseau de bus accessible du lundi au dimanche en journée comme le soir

Les besoins de déplacements concernent non seulement les déplacements domicile-travail (dont moins de 50% se font aux heures de bureau), mais aussi tous les autres déplacements (courses, loisirs, administratif, accompagnement...). Les transports publics doivent répondre à ce besoin et fonctionner au minimum de 6h à 21h du lundi au dimanche et 365 jours sur 365.

Le principe des lignes Chrono sur la métropole avec un intervalle maximum de 10 minutes du lundi au samedi de 7h à 19h et un fonctionnement en soirée doit être étendu. L'ADTC propose en priorité un fonctionnement type Chrono pour les lignes TAG 12 (St Martin d'Hères - Grenoble - Eybens) et Transisère 6020 (Grenoble - Meylan - Saint-Ismier - Crolles).

Pour les autres lignes, en plus d'un fonctionnement de 6h à 21h minimum, le cadencement doit être adopté et généralisé (avec un intervalle entre deux bus de 10, 12, 15, 20, 30 ou 60 minutes pour des horaires faciles à mémoriser). Les fréquences de ces lignes doivent être identiques de la dernière semaine des vacances scolaires d'été à la première semaine des vacances d'été incluse (ensemble du service d'hiver).

La priorité aux feux doit être généralisée à l'ensemble des lignes de la région grenobloise pour diminuer les temps de parcours et rendre le réseau plus attractif. Pour éviter les correspondances imposées dissuasives, les lignes de bus s'approchant de l'hyper centre de Grenoble doivent le desservir directement, comme par exemple les lignes 14 (Gières - Saint-Martin-d'Hères - Grenoble), 15 (Domène - Saint-Martin-d'Hères - Grenoble), 25 (Vif - Varcis - Claix - Grenoble) ou 6020 (Crolles - Saint-Ismier - Meylan - Grenoble).

5. Une extension du réseau tram à accélérer

Depuis 1987, le réseau s'est étendu (ligne A en 1987, ligne B en 1990, ligne A prolongée à Echirolles en 1997, ligne B prolongée à Gières en 2006, ligne C en 2006, ligne D en 2007, et ligne E en 2014 et 2015) dopant la fréquentation du réseau de transport public au point que certaines lignes sont saturées. Mais en dehors des petits prolongements de la ligne A à Pont de Claix (fin 2019) et de la ligne E à Lesdiguières (pour 2023), aucune nouvelle extension n'est prévue avant 10 ans.

Pour l'ADTC, ces extensions doivent être accélérées. La transformation d'une ligne de bus en ligne de tramway fait plus que doubler la fréquentation (ce chiffre est une moyenne établie sur une dizaine de cas d'après l'expertise TransMissions-TTK). En effet, le tramway bénéficie d'une meilleure image et suscite un report de la voiture vers le tram très important. Ainsi, la ligne E enregistrait déjà plus de 9000 montées par jour entre l'Esplanade et le Fontanil d'après l'enquête Origine-Destination 2016 du SMTc, soit une hausse de 80% par rapport à la ligne 3 qu'elle a remplacée.

Le tramway est aussi la meilleure solution pour répondre aux enjeux climatiques, de qualité de l'air, d'économie du foncier, de préservation du cadre de vie. C'est enfin la solution la plus économique à long terme. En effet, avec des temps de parcours réduits, une plus grande capacité, une plus grande longévité du matériel roulant, ce mode réduit le coût de fonctionnement par passager transporté.

L'ADTC propose en priorité d'accélérer pour 2025 l'extension de la ligne E de tram à Pont de Claix Papeteries (prévue seulement à l'horizon 2030 dans le PDU). Sur 6 km, la population à desservir est importante et dépasse 30 000 habitants (Le Pont de Claix, Echirolles Ouest et quartier du Rondeau à Grenoble) avec deux pôles d'activités importants à desservir (pôle chimique de Pont de Claix et zone d'activités Technisud à Grenoble). Dans ces zones, le nombre des foyers sans voitures atteint, voire dépasse 20 %, ce taux est bien supérieur à ceux de Seyssins, Seyssinet, St Egrève ou St Martin le Vinoux, déjà desservies avec succès par le tram. La réalisation de ce prolongement de 6 km de la ligne E du tram 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.

Dossier

La deuxième priorité pour l'ADTC est la réalisation d'une ligne F de tramway Grenoble – Meylan – Montbonnot. Sur cette liaison, une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) est aujourd'hui programmée. La concertation préalable a eu lieu du 16 septembre au 31 octobre 2019. Le potentiel de trafic entre Grenoble et Montbonnot justifie le choix du tramway. La ligne C1 transporte 10 800 voyageurs par jour (v/j) (source comité de déplacements 2019 du SMTC).

Le prolongement vers Montbonnot en 2020 devrait amener 2 000 v/j supplémentaires. (Source réunion publique de présentation du prolongement de la ligne C1 à Meylan en 2018).

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

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

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

L'ADTC demande que des études pour une ligne F de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot soient lancées dès maintenant pour permettre sa réalisation entre 2025 et 2030.

6. Des trains capacitaires toute la journée et le soir

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) prévoit le développement des dessertes ferroviaires du territoire pour répondre aux besoins de déplacements dans les vallées : le train permet de parcourir des distances importantes rapidement et confortablement. Pour la période 2018-2030, le PDU propose d'offrir une desserte au quart d'heure entre Rives et Brignoud, ce qui apparaît nécessaire à un développement massif des déplacements en TER.

Mais pour qu'une desserte soit attractive, il est indispensable de maintenir la fréquence cadencée des lignes périurbaines toute la journée de 5h à 23h, avec une fréquence à l'heure au minimum en dehors des heures de pointe vers Chambéry, St Marcellin, St André le Gaz et Clelles. L'ADTC fait remarquer que cette amélioration de desserte peut être réalisée dès maintenant (les sillons ferroviaires comme le matériel sont disponibles) et sans attendre des travaux d'infrastructures.

Les liaisons à moyenne distance ne doivent pas être oubliées : un réel cadencement à la 1/2 h vers Lyon, à la 1/2 h vers Valence en pointe et à l'heure en journée, à l'heure vers Annecy et aux 2 h vers Genève et Gap, doit être mis en place.

Pour être pleinement attractives, les gares, comme les principales stations de bus et tramways, doivent devenir des pôles intermodaux, avec des accès sécurisés à pied et à vélo. Ces pôles multimodaux doivent permettre des correspondances confortables et gérées et intégrer des stationnements vélos sécurisés.

7. La mise en place d'une information et d'une aide massive au changement

L'ensemble des améliorations mises en place pour se déplacer à pied, à vélo ou en transport public doit faire l'objet d'information massive notamment via les journaux des collectivités et internet.

Des aides au changement doivent être mises en place. (Conseil personnalisé, vélo-école, aide à l'achat de vélo, ...).

Les usagers doivent être associés aux différentes études dès le départ pour mieux répondre aux besoins.

Conclusion

Les adhérents de l'ADTC font le vœu pour 2026, terme des nouveaux mandats municipaux, que :

- Les déplacements à pied et à vélo se fassent en sécurité à l'intérieur des quartiers débarrassés de trafic motorisé de transit, grâce à des plans de circulation adaptés,
- Plus de 90 % des habitants de la région grenobloise puissent rejoindre à vélo et en sécurité les autres quartiers et communes par des aménagements cyclables séparés,
- Plus de 90 % des habitants de la région grenobloise bénéficient d'une offre adaptée de bus, tramway et TER, du lundi au dimanche, en journée comme le soir, et 365 /365 jours dans l'année.

L'avenir dira si ce vœu se réalisera... En attendant, l'ADTC – Se déplacer autrement milite pour que les élus issus des prochaines élections s'inspirent fortement de ces propositions !

Retour sur la table ronde sur la gratuité des transports publics

Le SMTC a lancé une étude de faisabilité sur la gratuité totale des transports publics dans l'agglomération grenobloise.

La restitution des conclusions s'est déroulée sous forme d'une table ronde le 15 novembre dernier avec des invités experts du sujet⁽¹⁾.

La gratuité, ça coûte combien ?

Après avoir dressé un panorama des villes ayant adopté la gratuité, l'étude s'est penchée sur le cas de Grenoble, où contrairement à ces villes, le réseau est déjà saturé aux heures de pointe, et les bus et tramways sont bien remplis en dehors de ces heures.

Contrairement à la croyance populaire suggérant qu'il y aurait besoin de moins de personnels (contrôleurs), il faudrait au contraire recruter. Car l'augmentation de la fréquentation d'un réseau déjà bien utilisé nécessite plus de matériels, de conducteurs, d'agents de maintenance et de personnes sur le terrain pour orienter les voyageurs.

Instaurer la gratuité nécessiterait non seulement de compenser le manque à gagner faute de recettes, mais aussi d'augmenter les moyens pour absorber le surplus de passagers. La facture totale serait de 61 millions d'euros par an, dont 38 millions du seul fait des recettes de la billetterie et 23 millions pour répondre à une demande accrue de des transports publics.

Une promesse de campagne

Une promesse de campagne de l'actuelle majorité municipale grenobloise était d'offrir la gratuité aux moins de 25 ans. Mais la tarification se décide au SMTC, et l'ensemble des communes n'était pas prêt à suivre le mouvement. Toutefois, l'abonnement a été baissé à 15 euros/mois pour les moins de 25 ans. C'est plus équitable vis-à-vis des salariés qui, avec la participation employeur (50% minimum), payent l'abonnement 30€ par mois. En 2014, les étudiants payaient plus (27,40€/mois) que les salariés (24,95€/mois) !

La gratuité des transports scolaires était également une promesse de campagne de l'actuelle majorité départementale, qui a été appliquée à tous les scolaires du département (primaires, collégiens, lycéens) hors réseaux urbains⁽²⁾.

Mais cette gratuité a entraîné des effets pervers. Ainsi, les parents ont systématiquement inscrit leurs enfants, même s'ils les emmènent le plus souvent en voiture. Du coup, le Conseil départemental a dimensionné le parc d'autocars en conséquence et certains d'entre eux sont... vides !

Cette logique va jusqu'à offrir « une prime à l'éloignement » de plusieurs centaines d'euros pour les familles habitant à plus de 3 km d'une ligne de transport public en guise de compensation.

Bref, ce dispositif coûte la bagatelle de 10 millions d'euros par an à la collectivité.

La gratuité, pour qui, quand, et jusqu'où ?

Suite à cette étude, plusieurs candidats aux élections municipales de mars 2020 dans la métropole proposent l'instauration d'une gratuité partielle.

Elle pourrait commencer pour les Transports en Commun le week-end (comme l'a fait Dunkerque dans une première étape), concerner le service Métrovélo durant 1 an (comme à Clermont-Ferrand), et permettre un palier « 0 euro » dans la grille de tarification sociale.

Une gratuité instaurée le week-end, poserait plusieurs questions : est-ce que les abonnements baisseraient de 2/7ème pour respecter ce prorata ? Quelle serait l'échelle territoriale (au moment où l'on s'avance enfin vers une intégration territoriale incluant le Grésivaudan et le Voironnais) ? Les transports seraient-ils gratuits sur tous ces territoires ? La Région et la SNCF seraient-elles d'accord pour que l'on puisse également prendre le TER gratuitement dans l'agglomération ? Un échelon tarifaire « 0 euro » donnerait un peu plus de liberté de mouvement aux personnes les plus précaires. Faut-il donner l'impression que les transports publics sont destinés principalement aux plus démunis ? Au contraire, ne serait-il pas souhaitable et plus juste que ce mode de transport soit choisi et payé en fonction de ses moyens par le plus grand nombre, y compris par ceux qui ont les moyens de payer le plein tarif ?

Quel est l'objectif ?

Si l'objectif est de réduire la congestion, la gratuité le week-end changera peu de chose. Si l'objectif est d'augmenter le pouvoir d'achat, la gratuité fait peu de différences par rapport aux tarifs sociaux ou familiaux (pour 2 à 5 personnes voyageant ensemble, le ticket famille coûte 5 euros).

Si l'objectif est de faire préférer les transports en commun à la voiture, il est plus utile de rendre l'offre plus attractive, ce qui nécessite des moyens (donc des recettes) supplémentaires. L'extension de l'amplitude de service, l'augmentation des fréquences et l'amélioration des temps de parcours permettant notamment aux foyers sans voiture de se déplacer plus souvent et facilement. Notons que les villes où la part modale des voitures est la plus faible sont aussi celles où les prix des abonnements des transports publics sont les plus élevés (Paris, Lyon, Nantes, Strasbourg)⁽³⁾.

Nathalie Teppe ●

⁽¹⁾ <http://www.smtc-grenoble.org/gratuite-totale-sur-le-reseau-de-transports-letude-de-faisabilite>

⁽²⁾ <https://www.isere.fr/pack-transport>

⁽³⁾ <https://www.lemonde.fr/blog/transports/2020/01/11/les-transports-gratuits-le-beurre-et-largent-du-beurre/>



La ligne A prolongée d'un kilomètre pour un pôle d'échanges multimodal du Sud grenoblois

21 décembre 2019, 22 ans après le dernier prolongement à Echirolles, la ligne A entre dans la ville de Pont-de-Claix. Il est 12h30 lorsque les deux rames inaugurales atteignent le nouveau terminus L'Etoile. Cela fait 70 ans que la ville n'avait pas revu ce moyen de transport.

Un prolongement de 950 mètres et deux nouvelles stations, Edmée Chandon et L'Etoile. Ainsi pourrait-on résumer la mise en service du prolongement de la ligne A à Pont-de-Claix.

Mais cette ouverture, en fait, c'est surtout celle d'un nouveau pôle d'échanges multimodal.

Un pôle majeur pour le sud grenoblois

D'un montant de 33 M€, ce pôle comprend un parking relais de 70 places, un espace avec 50 arceaux vélos, une consigne vélos de 100 places, et des toilettes. La création d'une passerelle pour franchir la voie ferrée (équipée de 4 ascenseurs et d'escaliers) facilite et sécurise la liaison et la nouvelle station tramway.

Deux autres projets vont venir compléter le rôle majeur de ce pôle multimodal. Tout d'abord, la Chronovélo 3 (qui va relier Grenoble à Vizille), passera bientôt par ce pôle. Les travaux sont en cours le long des cours Jean Jaurès à Echirolles et Saint-André à Pont-de-Claix.

Le second projet concerne la halte ferroviaire de Pont-de-Claix qui y sera bientôt déplacée.

Plusieurs lignes fortes rejoignent la ligne A à ce nouveau pôle, depuis ce 21 décembre, la ligne C2 (qui est le prolongement naturel de la ligne E), les lignes 25 et 64, Express 3 et les lignes Translère de tout le sud Isère (Oisans, Matheysine et Trièves).

De nouveaux aménagements pour les cyclistes

Tout le long de ce prolongement, les cyclistes disposent de chaque côté d'une bande cyclable séparée par des petites bordures évitant l'empiètement et le stationnement des véhicules.



Le franchissement du passage à niveau est un point noir que l'ADTC a longuement fait remonter. En effet, à hauteur du passage à niveau, les cyclistes sont obligés de partager la voirie avec les véhicules motorisés.



La ligne A a 32 ans.

Un petit récapitulatif des mises en service de la ligne :

- 03/08/1987 Grand'Place – Gares (5,2 km)
- 06/09/1987 Gares – Louis Maisonnat (1,8 km)
- 31/10/1987-12/11/1994, un court prolongement depuis Grand'Place desservait directement la grande entrée d'Alpexpo (0,5 km)
- 12/12/1987 Louis Maisonnat – La Poya (1,8 km)
- 11/03/1996 Grand'Place – Auguste Delaune (3,4 km)
- 20/12/1997 Auguste Delaune – Denis Papin (0,5 km)
- 21/12/2019 Denis Papin – L'Etoile (1 km)

Et le prolongement à Sassenage ?

Idée de sortie :

Avec ce prolongement de la ligne A, c'est le Musée Histo Bus Dauphinois qui est à portée de tramway (accessible également par les lignes C2 et 25 et les lignes Translère du Sud Isère).

Retrouvez-y l'histoire des transports en commun de l'agglomération grenobloise. Animé par l'association Standard 216, ils vous accueilleront avec grand plaisir.

Plus d'infos sur <http://www.standard216.com/l'espace-histo-bus-dauphinois/>

Alexis Grabit ●



Projet de retrait du SMTC du Département de l'Isère : Où sont pris en compte les besoins des usagers ?

Communiqué de presse du Réseau des Conseils de Développement de la Région Grenobloise, de l'ADTC et de LAHGGLO, « Les Associations des Habitants du Grand Grenoble ».

Lors de sa session du 19 décembre 2019, l'assemblée départementale va statuer sur une proposition de retrait du SMTC (Syndicat Mixte de Transports en Commun) du Département de l'Isère.

Par ailleurs, le Département de l'Isère a déposé le 28 novembre 2019 une requête en référé suspension au Tribunal Administratif de Grenoble demandant la suspension de la délibération du 7 novembre 2019 par laquelle le comité syndical du SMTC a approuvé la transformation du SMTC en syndicat mixte de type SMSRU dénommé « Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise » (SMMAG).

La création du SMMAG, une avancée indispensable

Sous l'impulsion de la région Auvergne - Rhône-Alpes, les échanges entre les collectivités ont permis d'aboutir à la création le 1^{er} janvier 2020 du SMMAG, Autorité Organisatrice de la Mobilité sur les territoires du Grésivaudan, du Voironnais et de l'Agglomération Grenobloise. Il a vocation d'ici 2022 à s'étendre aux 8 autres territoires de la région grenobloise (Bièvre Est, Bièvre Isère, Cœur de Chartreuse, Matheysine, Oisans, Saint-Marcellin Vercors Isère, Trièves et Vercors)

Le SMMAG est indispensable pour permettre de mieux se déplacer dans la région grenobloise en coordonnant les réseaux, les tarifs et les horaires.

Où sont pris en compte les besoins des usagers ?

En 2015, le Département de l'Isère et Grenoble-Alpes Métropole ont su se mettre d'accord pour permettre la poursuite de l'activité du SMTC au bénéfice de l'ensemble des usagers utilisant les transports publics de l'agglomération grenobloise au quotidien.

Le projet de retrait du Département de l'Isère du SMTC évoluant vers le SMMAG au 1^{er} janvier 2020 rompt la dynamique pour que ce syndicat soit le plus efficace possible pour répondre aux besoins de mobilité. Ceci confirme les inquiétudes que le Réseau des Conseils de Développement de la Région Grenobloise, l'ADTC et LAHGGLO ont exprimées lors de notre communiqué de presse commun du 28 novembre dernier.

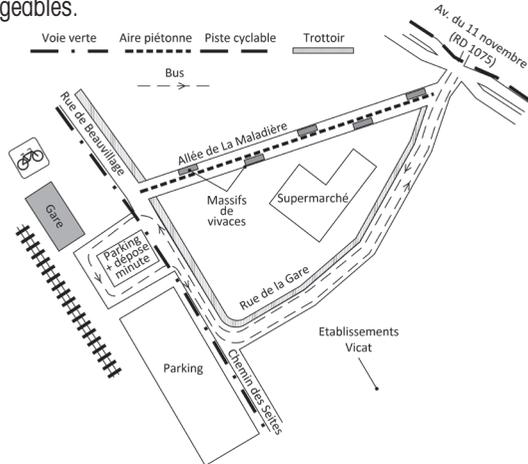
Nos associations déplorent l'absence de prise en compte des besoins des usagers et appellent le Département de l'Isère à rejoindre la dynamique d'amélioration des mobilités dans la région grenobloise dans le cadre du SMMAG nouvellement créé.



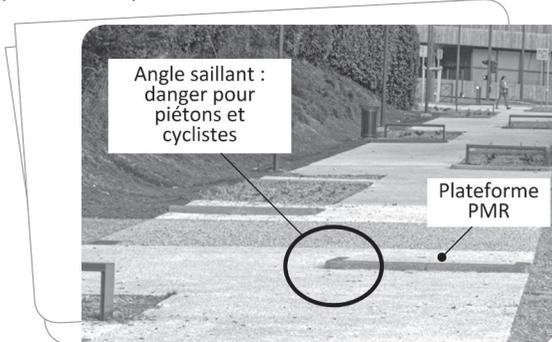
Le nouveau Pôle d'Echanges Multimodal de Voreppe

Inauguré le 15 novembre, le pôle d'échanges multimodal de Voreppe est le dernier réalisé dans le Voironnais.

Ce pôle a été conçu dans un espace très contraint par le bâti environnant, l'étroitesse des voies d'accès et la proximité de l'établissement cimentier Vicat qui génère des flux de camions non négligeables.



La solution la plus viable pour faire cohabiter les véhicules et les modes actifs, a été de créer une nouvelle voirie entre le parvis de la gare et la RD 1075. L'ancienne "Rue de la Gare" est alors réservée aux piétons et cycles et rebaptisée "Allée de la Maladière". Pour limiter la vitesse des cycles, le statut d'aire piétonne a été donné à cette allée en pente qui croise la rue de Beauvillage avant d'arriver directement sur le parvis de la gare. Des massifs de vivaces disposés alternativement sur les côtés créent des chicanes, incitant les cyclistes à ralentir. La pente maximale de 4,7 % autorise un accès PMR, mais compte-tenu de la longueur, des paliers ont été prévus à chaque massif de vivaces.



L'allée de la Maladière et ses chicanes.

Sur le parvis, une boucle de retournement a été créée pour permettre la rotation des bus sans manœuvre. Au centre de cette boucle subsiste un petit parking et une voie de dépose minute. Un parking plus grand est aménagé côté sud.

Une voie verte passe devant le parvis, depuis la rue de Beauvillage vers le Chemin des Seites. La nouvelle "Rue de la Gare" ne comporte pas de bande cyclable, le parti a été pris d'orienter les flux cycles sur l'Allée de La Maladière.

Les points positifs

La séparation des flux piétons-cycles du trafic motorisé, pour les accès au pôle d'échanges et sur l'avenue du 11 novembre.

Le parvis libéré de toute circulation motorisée.

Une circulation des bus sans manœuvre.

Les flux de camions de la cimenterie éloignés des flux modes actifs autour de la gare.



Un parvis libéré de toute circulation mais un bâtiment de gare abandonnée.

Les points négatifs

Allée de La Maladière :

- L'absence de signalisation "B54 - Aire piétonne",
- Les chicanes conjuguées à la pente qui rendent difficile l'allure au pas pour les cyclistes,
- Les angles saillants des plateformes de repos PMR, dangereux pour piétons et cyclistes,
- Dans la partie haute une zone de rencontre de taille ridicule, qui décrédibilise ce type d'aménagement,
- Voie verte : absence de continuité matérialisée au sol aux entrées-sorties du parking sud,
- Rue de la Gare : un angle de mur de soutènement empiète sur le trottoir,

La gare :

- Fermée depuis plusieurs années, sans accès à une salle d'attente,
- Le quai B direction Lyon, inaccessible aux PMR.

Une réalisation cohérente

Globalement, cette réalisation constitue une amélioration et est cohérente compte-tenu de l'environnement très contraint. Il reste cependant des points à revoir pour la sécurisation complète de la voie verte et de l'Allée de la Maladière.

Bernard Bouvier ●

Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur le projet de suppression du passage à niveau de Brignoud

Le projet prévoit la suppression du passage à niveau de Brignoud et la réalisation d'une troisième voie à quai en gare de Brignoud. L'ADTC soutient ces deux réalisations indispensables au développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (déplacements à pied, à vélo et en transport public).

Déplacements à vélo

Le projet prévoit des rampes d'accès du côté Chartreuse et du côté Belledonne de la gare de Brignoud. L'ADTC demande que l'accès au quai central actuellement prévu par un escalier avec goulotte pour les vélos et un ascenseur dispose d'une rampe d'accès également. Une rampe est accessible à tous 7j/7 et 24h/24 et ne tombe jamais en panne.

Un nouveau cheminement pour les déplacements à vélo est prévu au moyen de bandes cyclables sur le pont projeté au-dessus de la voie ferrée. Ce passage doit être accessible à tous les cyclistes et pas seulement aux expérimentés. Il servira notamment aux déplacements de transit à vélo et n'ayant pas pour origine ou destination la gare de Brignoud. Le passage souterrain de la gare ne peut être un axe de transit pour tous les déplacements à vélo. De nombreux déplacements de transit sont en effet possible : Pour des habitants de Villard-Bonnot ou Frogès travaillant sur la ZA de Bernin-Crolles ou pour des lycéens de Crolles scolarisés au Lycée de Villard-Bonnot.

Pour être accessible à tous les usagers, l'aménagement cyclable sur le pont doit être séparé de la circulation motorisée comme le demandent plus de 90% des cyclistes débutants ou experts ayant répondu au baromètre des villes cyclables de la FUB. De plus, le CEREMA recommande une séparation physique, quelle que soit la vitesse, quand le flux de véhicules motorisés atteint des valeurs comme celle observée sur cet axe avec 12 700 véhicules motorisés par jour dont de nombreux poids lourds et cars. Cette séparation peut être obtenue soit par deux pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée, soit par une piste bidirectionnelle au nord ou au sud du pont. Le choix doit être fait en fonction des continuités à assurer de manière indispensable vers Brignoud d'une part et vers Crolles d'autre part, dans le cadre des projets en cours d'étude de traversée de l'Isère et de l'A41. Il est nécessaire que les usagers soient consultés sur ces aménagements.

Déplacements en transports en commun

Le projet n'indique pas le positionnement des différents arrêts de cars des lignes desservant la gare de Brignoud. Leur emplacement doit être choisi non seulement pour faciliter l'accès à la gare avec des cheminements piétonniers continus, confortables et sécurisés mais aussi pour favoriser leurs temps de parcours avec notamment une priorité d'insertion sur la chaussée.





La ligne Grenoble – Veynes – Gap sauvée ?

Lors du comité de pilotage interrégional de l’Etoile de Veynes (COPIL) du 4 décembre 2019, des décisions encourageantes ont été prises sur l’avenir de la ligne.

On savait que des travaux avaient été financés et déjà programmés du 18 mai au 26 juin 2020 au niveau de Vif. La question se posait du devenir de la ligne plus au sud après décembre 2020.

Lors du COPIL, il a été annoncé la possibilité du maintien des circulations en 2021 jusqu’à Clelles, maintien permis par une dérogation d’exploitation conditionnée par une maintenance renforcée (3 M€ que SNCF Réseau prendrait à sa charge) et la mise en place d’une surveillance particulière. SNCF Réseau prévenait cependant que les circulations pourraient être interrompues sans préavis en cas de découverte d’anomalies.

Au sud de Clelles, des travaux sont prévus pour 2021/2022 (sur 14,5 km de voies et sur plusieurs ouvrages d’art) avec une réouverture à l’automne 2022 pour un montant total de 28 M€ (financement partagé entre l’Etat, les Régions AURA et SUD, SNCF Réseau et plusieurs collectivités). Ces travaux entrepris en urgence imposent donc à SNCF Réseau de supprimer ou décaler des chantiers sur d’autres lignes... Le temps presse et pour lancer ces travaux, il est nécessaire que les différentes collectivités confirment au plus vite leur engagement à sauver la ligne qui semble enfin effectif.

Des ralentissements resteront en place en attendant une deuxième phase de travaux vers 2024, dont la consistance est en cours de définition et le financement est à trouver.

Malgré ces nouvelles encourageantes pour l’avenir de la ligne, on peut regretter que ces travaux d’urgence aient été décidés si

tardivement, ce qui entraînera la suspension de la ligne au sud de Clelles en 2021, au moment où la ligne Valence – Gap fera l’objet des travaux qui couperont les relations ferroviaires des Hautes Alpes vers le Nord, y compris le train de nuit Paris - Briançon.

Le problème était pourtant connu depuis 2017 et la fermeture de la ligne en décembre 2020 annoncée dès 2018. Il a fallu l’action remarquable d’associations et la prise de conscience de nombreux élus pour que ces décisions soient prises dans l’urgence.

Il faut espérer que la seconde phase sera bien engagée pour assurer la pérennité de la ligne et améliorer son exploitation grâce à une signalisation moderne.

Le PDU grenoblois envisage un grand avenir pour cette ligne, avec un service cadencé jusqu’à Clelles, qui suppose une modernisation et des augmentations de capacité avec rétablissement de gares de croisement et doublement partiel (et de trouver une solution avec le périmètre de protection de l’usine chimique de Jarrie).

En attendant cette échéance encore très lointaine, il est nécessaire, lors de la remise en service de la ligne entière en 2022, que les horaires soient revus pour créer des correspondances organisées aussi bien à Grenoble, avec les liaisons TGV qu’au sud vers la vallée de la Durance.

François Lemaire ●

Grenoble – Gap : en attendant les travaux, des trains de plus en plus rares et de plus en plus lents.

La grève a touché plus durement certaines lignes, comme Grenoble – Valence et Grenoble – Gap. Alors que le service est redevenu proche de la normale entre Grenoble et Lyon, il n’y avait toujours pas de train circulant entre Clelles et Gap.

Même sans les grèves, la desserte se dégrade, avec des temps de parcours allongés et des transferts sur route de plus en plus nombreux.

En raison des nouvelles limitations de vitesse à seulement 40 km/h dans les pentes de part et d’autre du col de la Croix Haute : 18 km dans le sens pair (direction Grenoble), 10 km dans le sens impair (direction Veynes et Gap), avec des pentes allant jusqu’à 25 pour mille, le frein hydro-dynamique (ralentisseur) des autorails ne peut plus être utilisé, ce qui pose un problème avec la seule utilisation du freinage mécanique à disques.

Pour le service actuel, il n’est donc prévu que 2 allers-retours Grenoble – Gap, avec des temps de parcours encore rallongés, plus de 3 heures, contre 2h14 en 2012. Est-ce pour mieux faire accepter le passage du train au car ?

Nous espérons qu’une fois les travaux d’urgence effectués, les horaires redeviendront plus proches des performances nominales, et que les travaux de fond seront engagés rapidement.

Christophe Leuridan

Gare de Grenoble : travaux place Robert Schuman

Grenoble-Alpes-Métropole réalise des travaux place Robert Schuman de janvier à novembre 2020 pour améliorer l'accès aux quais de la gare SNCF par le côté Ouest.

En conséquence son accès direct au bout du sous-terrain de la gare est condamné.

L'accès à cette place se fait seulement par le quai F ou le hall de la gare côté Europe.

Un peu de patience, à la fin de ces travaux vous pourrez enfin accéder plus facilement à la place Robert Schuman et avec une rampe depuis le sous-terrain de la gare.

Nathalie Teppe

Service TER 2020 : Les prémices d'un RER Métropolitain ?

C'est dans un contexte difficile que le service TER 2020 a officiellement débuté le 15 décembre dernier. Dans ADTC-Infos 161, un bref résumé des nouveautés avait été annoncé sur les TGV Grenoble – Paris et sur la ligne TER Grenoble – Lyon. Dans ce numéro, nous analyserons la desserte périurbaine. Cette desserte deviendra à terme le RER Métropolitain. Deux lignes sont identifiées comme future ligne RER. Afin de faciliter la compréhension de cette ligne, les deux sens seront détaillés : Ouest-Est (Saint-André-le-Gaz/Rives vers Grenoble/Gières/Chambéry) et Ouest-Est (Grenoble – Chambéry/Gières vers Grenoble/Rives/Saint-André-le-Gaz).

Des changements sur Saint-André-le-Gaz/Rives – Grenoble

Sur la partie Nord-Ouest (origine/destination Rives/Saint-André-le-Gaz), de nombreux changements ont été opérés sur la desserte de la ligne (la suppression de quelques trains Grenoble – Rives permettent la mise en place d'un cadencement à l'heure toute la journée entre Saint-André-le-Gaz et Grenoble ainsi qu'une offre plus importante entre Rives et Saint-André-le-Gaz. Les détails :

Dans le sens Saint-André-le-Gaz – Grenoble, le premier train du matin partant vers 5h est supprimé. Le premier train partira désormais à 6h07. Ce qui donne un train par heure entre 6h39 et 20h39 (sauf à 11h39 et 13h39). A l'heure de pointe du matin, deux trains supplémentaires sont origine Saint-André-le-Gaz.

Rives – Grenoble offre une desserte complémentaire des Saint-André-le-Gaz – Grenoble avec quatre trains à l'heure de pointe du matin, un renfort en début d'après midi et quatre trains à l'heure de pointe du soir. Le dernier train du soir Rives - Grenoble circulant vers 22h est supprimé.

Dans l'autre sens, il existe également un cadencement à l'heure entre Grenoble et Saint-André-le-Gaz entre 5h26 et 20h27 (sauf 7h25 et 10h25). Deux trains supplémentaires effectuent la liaison Grenoble - Saint-André-le-Gaz, un le matin (partant à 7h57) et un le soir (partant à 17h55).

La relation Grenoble – Rives complète la desserte avec un train le matin vers Rives, un train en fin de matinée, et quatre trains à l'heure de pointe du soir.

Des améliorations mais toujours un trou de desserte sur Chambéry – Grenoble

Sur la partie Est entre Grenoble et Chambéry, la desserte est plus simplifiée avec, en résumé, une desserte à l'heure en journée et une desserte à la demi-heure à l'heure de pointe avec quelques disparités.

Les premiers départs sont inchangés. 5h36 depuis Grenoble et 6h01 depuis Chambéry.

Un trou de desserte toujours très important existe en fin de matinée (dû à une plage de surveillance), qui tend à se réduire : de 8h06 à 11h06 vers Chambéry (réduit de 30 minutes par rapport à 2019) ; de 9h01 à 11h31 vers Grenoble (réduit de 1h par rapport à 2019). Dans l'après-midi, la desserte est cadencée à l'heure entre 11h06 et 16h06 vers Chambéry quand vers Grenoble, elle est de 90 minutes (départs à 13h28, 15h01 et 16h31).

Les derniers départs se font à 19h32 de Chambéry et 20h06 de Grenoble.

Aucun changement sur Saint-Marcellin – Grenoble/Gières

Aucun changement est apporté à cette ligne. Cadencement à la demi-heure à l'heure de pointe. Cadencement à l'heure ou aux deux heures en journée.

Les premiers et derniers départs sont inchangés.

Le week-end, la desserte reste très squelettique, avec une desserte condensée sur les « heures de pointe » le samedi, et surtout le dimanche avec seulement 3 allers/2 retours.

Si certaines modifications apportées à la desserte sont de nature à améliorer l'attractivité des lignes, il reste encore beaucoup de chemin pour offrir un important service de RER : un service matinal, un cadencement au ¼ d'heure aux heures de pointe entre Rives et Brignoud (avec la création d'une 3ème voie en gare de Brignoud), un cadencement à la demi-heure en journée et une desserte de soirée. Une desserte importante doit aussi être mis en place le week-end. Un bon exemple, la récente mise en service du Léman Express autour de Genève.

Alexis Grabit

Saint-André-le-Gaz	Rives	Grenoble	Gières	Chambéry
		05h36	05h47	06h29
	05h44	06h13	06h27	
		06h36	06h48	07h29
06h07	06h33	07h06	07h18	07h59
	06h52	07h23	07h37	
06h39	07h06	07h37	07h49	08h31
07h07	07h33	08h06	08h18	08h59
	07h52	08h22	08h37	
07h39	08h04	08h34	08h48	
	08h33	09h03	09h17	
08h32	09h01	09h34		
09h39	10h04	10h34		
		11h06	11h18	11h59
10h39	11h04	11h34	11h48	
		12h06	12h18	12h59
		13h06	13h18	13h59
12h39	13h04	13h34		
		14h06	14h18	14h59
	13h52	14h23	14h37	
		15h06	15h18	15h59
14h39	15h04	15h34	15h48	
		16h06	16h18	17h01
15h39	16h04	16h37	16h49	17h30
		17h06	17h18	17h59
	16h50	17h21	17h36	
16h35	17h01	17h33	17h45	18h27
		17h28	18h06	18h18
		17h52	18h23	18h37
17h39	18h04	18h37	18h49	19h30
		18h33	19h06	19h18
18h39	19h04	19h34		20h00
		20h03	20h15	20h59
19h39	20h04	20h34		
20h39	21h04	21h34		

Chambéry	Gières	Grenoble	Rives	Saint-André-le-Gaz
		05h26	05h46	06h20
		06h25	06h55	07h20
06h01	06h43	06h54		
06h31	07h13	07h24		
	07h23	07h37	08h09	
07h01	07h44	07h56	08h27	08h51
07h31	08h13	08h26	08h57	09h22
08h01	08h43	08h54		
08h33	09h13	09h27	09h57	10h23
09h01	09h43	09h54		
		11h27	11h57	
	12h09	12h25	12h56	13h21
11h31	12h14	12h25		
12h31	13h13	13h26	13h57	14h23
13h28	14h10	14h25	14h55	15h20
	15h12	15h27	15h57	16h23
15h01	15h43	15h54		
	16h10	16h25	16h55	17h20
	16h23	16h37	17h09	
16h31	17h12	17h26	17h57	18h23
	17h23	17h37	18h09	
17h01	17h42	17h55	18h25	18h49
17h26	18h10	18h24	18h55	19h20
	18h23	18h37	19h09	
18h01	18h43	18h57	19h31	
18h30	19h13	19h27	19h58	20h23
19h01	19h43	19h54		
19h32	20h13	20h27	20h57	21h25

- Commission Transports en commun
10 février, 16 mars et 6 avril

- Commission Vélos/Piétons
17 février, 23 mars et 14 avril

**Assemblée Générale
de l'ADTC**
Le jeudi 26 mars à 18h
A la maison des
Associations à Grenoble



La première station ChronoVélo a été installée au croisement des ChronoVélos 2 et 3.
Trente stations seront installées à terme le long des axes ChronoVélos. (page 5)

Samedi 15 février à 19h, soirée débats
"Se déplacer en 2026 dans la région
grenobloise"
Avec des candidats à l'élection
municipale de la ville de Grenoble

A la MNEI (5 Place Bir Hakeim, 38000 Grenoble)
Arrêt Bir Hakeim, ligne 12, 14, 15 et 6020
Arrêt Grenoble, Hôtel de Ville, ligne C, C1
et Express 1 et 2



La ligne de tramway A dessert 4 communes
(Fontaine, Grenoble, Echirolles et désormais Pont-de-Claix)
et 31 stations. (page 15)

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



Trois semaines après la mise en œuvre du service
TER 2020, la desserte et les horaires ont été modifiés
sur la ligne Grenoble - Gap. (page 18)

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)