

# Crise sanitaire : une opportunité pour repenser le vélo et la marche

- Baromètre des villes cyclables 2019 :
- - Grenoble : bonne élève, efforts à poursuivre
- - Première couronne : très inégal
- - Communes périurbaines : seule Crolles sort du lot.

(pages 9 à 12)

- Le SMMAG, la nouvelle autorité organisatrice des transports de l'aire grenobloise

(page 13)

- La première étape du « RER à la Grenobloise » prévu pour 2025

(pages 16 et 17)



# « Et pourtant, la vie continue... »

Nous vivons une période un peu spéciale. Un minuscule organisme vivant freine brusquement la marche du monde et nos déplacements sont fortement impactés (voir zoom page 3).

Pendant ce temps, nous continuons nos actions pour promouvoir les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, et le contenu de ce bulletin reflète nos actions et réflexions, avec ou sans Covid-19.

Notre assemblée générale aurait dû se tenir le jeudi 26 Mars 2020. Nous aurions dû élire un nouveau Conseil d'Administration et un nouveau Bureau. Nous tiendrons sans doute une assemblée générale « à distance » dès que les conditions le permettront. Merci aux administrateurs actuels de rester disponibles et mobilisés pour s'adapter aux circonstances.



Le vélo et la marche sont des modes de déplacement bien adaptés à la distanciation sociale. Il conviendrait de les encourager au lieu de leur mettre des bâtons dans les roues (voir article vélo et confinement page 4). L'ADTC a envoyé au Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) une demande d'aménagements

provisaires pour offrir plus de place aux piétons et aux cyclistes pendant l'après confinement.

L'attente autour des vélos est forte, et pas seulement à Grenoble ou dans la première couronne, comme le montrent les résultats du baromètre FUB qui font l'objet du dossier central (pages 9 à 12). Les notes des communes classées dans ce baromètre démontrent de fortes disparités. Beaucoup de freins restent à lever pour développer l'usage du vélo à l'échelle de la région grenobloise. Les notes des communes classées dans ce baromètre démontrent des disparités.

Il est important d'avoir une vue d'ensemble et de complémentarité entre les modes. À commencer par l'épine dorsale que constitue le RER grenoblois (voir pages 16 et 17).

L'ADTC continue à analyser les projets de transports en commun et à donner son avis sur la pertinence des aménagements. Par exemple, nous estimons que le projet de Métrocâble est prématuré aux vues des autres besoins d'infrastructures dans le bassin grenoblois (voir page 18).

Dans le projet de prolongement de la ligne C1 à Montbonnot, prévu pour la rentrée 2020, nous poussons pour que tous les bus desservent le quartier de Maupertuis à Meylan et Montbonnot, au lieu d'avoir une exploitation en fourche coûteuse et inefficace. Un tracé proposé par des habitants de Meylan, qui n'était pas soumis à la concertation, pourrait être mis en place rapidement, car il nécessite très peu d'aménagements (voir page 14).

Nous continuerons nos actions pour défendre et représenter les intérêts des piétons, cyclistes et usagers des transports en commun. N'hésitez pas à rejoindre une de nos commissions thématiques (transports en commun, vélos-piétons) ou géographique (Voiironnais, Grésivaudan, Eybens-Poisat, Campus).

Nous vous invitons aussi à devenir des rédacteurs pour ce bulletin. Nul besoin d'être un as de la littérature. Votre expérience locale et votre pratique quotidienne sont votre meilleur atout pour faire avancer les projets avec nous.

Nathalie Teppe ●

« Ce numéro a été réalisé pendant la période de confinement. Les photos ont été faites avant cette période. Je tiens tout particulièrement à remercier l'ensemble des auteurs pour leur investissement dans la rédaction de ce numéro, ainsi qu'à l'imprimerie Notre Dame pour sa participation. Merci à tous. Prenez soin de vous. »

Le Directeur de Publication ●

- P 02 Edito
- P 03 Zoom : Un dimanche éternel
- P 04 Vélo et confinement
- P 05 Pour l'après-confinement, il faut des aménagements cyclables et piétons provisoires pour soulager les transports en commun et limiter le retour à l'usage massif e l'automobile
- P 06-07 Le Schéma Vélo du Pays Voironnais
- P 08 Brèves Vélos/Piétons
- P 09-12 Baromètre des villes cyclables 2019 : un résumé des résultats dans la région grenobloise
- P 13 SMMAG : naissance d'un Syndicat des Mobilités
- P 14 Ligne C1 : Pour un prolongement sans fourche
- P 15 Ça bouge sur le réseau TAG
- P 16-17 Le RER à la Grenobloise
- P 18 Métrocâble, une décision prématurée
- P 19 Brèves Transports

Bulletin trimestriel publié par :

**ADTC, se déplacer autrement**

MNEI, 5 place Bir Hakeim - 38000 GRENOBLE

Tél. 04 76 63 80 55 - Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)

Directeur de la publication : Alexis Grabit

N° de CPPAP : 0913 G 82982

Tiré à 700 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame 80, rue Vaucanson - 38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : Alexis Grabit

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne » 17 €

Adhésion « couple » 23 €

Adhésion « étudiant » 3 €

Adhésion « petits revenus » 3 €

ADTC INFOS

Vente au numéro 4 €

Abonnement annuel

sans adhésion 16 €

# Zoom : Un dimanche éternel

Cette page aurait dû être consacrée à notre Assemblée Générale, initialement programmée le Jeudi 26 Mars 2020. L'actualité en a décidé autrement.

En quelques heures, l'activité de notre pays (et d'une bonne partie du reste du monde) a subitement ralenti. Soudain, notre quotidien est devenu un long dimanche, tous les jours, toute la semaine.

Seules quelques activités dites « essentielles » subsistent. Les loisirs et rassemblements ont disparu. Les cinémas, théâtres, musées, salles de sport, stades ont fermé leurs portes. Les festivals sont annulés.

Conséquence, les déplacements sont devenus sporadiques.

## Eloge de la flânerie

Un des effets positifs de la limitation des déplacements est un regain de la marche à pied et du vélo. Avec une limitation de sortie « loisir » d'une heure dans un rayon d'un kilomètre, nombre de concitoyens se sont découverts une passion subite pour la flânerie dans leur quartier. Ces modes de déplacement sont aussi parfaitement adaptés pour se rendre dans les commerces de proximité. Étrangement, la voiture n'est plus le mode préféré. Au contraire, on « prend » son temps pour aller faire ses courses à pied ou à vélo, tout en prenant l'air.

Le vélo a aussi la cote pour les trajets domicile-travail. Avec le beau temps, la fermeture des salles de sports, l'interdiction d'aller se promener en montagne, la diminution des fréquences des transports en commun, ceux qui doivent aller travailler ont trouvé dans le vélo le moyen idéal pour combiner sport, santé, et utilité.

## Des transports en commun adaptés

Très vite, les réseaux de transports en commun se sont adaptés. La création du SMMAG (voir page 13) a permis d'unifier les décisions. Celles-ci consistent principalement à la gratuité et à une forte diminution de l'offre.

D'abord fortement réduite en amplitude horaire (avec une fin de service à 19h), elle s'est élargie aux alentours de 22h pour s'adapter aux personnels travaillant dans les services de santé.

Les horaires correspondent globalement à ceux du Dimanche. Le service de transport à la demande de la TAG et Métrovélo se sont aussi réorientés vers le personnel médical.

## Comment se déplacer à la fin du confinement

Il est difficile de prévoir quelles seront les conséquences lorsque le confinement se relâchera. Avec les consignes de distanciation dans les transports en commun, va-t-on plus se déplacer en vélo ou en voiture ? La voiture offre l'illusion d'une coquille protectrice face au vélo, alors que l'air confiné qu'on y respire est moins enviable que celui que l'on respire à vélo ! Va-t-on limiter nos déplacements à l'essentiel, privilégier les commerces de proximité, arrêter de courir les magasins à la recherche du superflu ? Ou au contraire, va-t-on assister à une ruée vers la consommation, pour compenser la frustration de longs mois sans ne rien pouvoir s'offrir ? Va-t-on assister à une fuite vers l'habitat individuel « avec jardin » pour disposer d'un environnement plus agréable lors du prochain confinement, quitte à multiplier les trajets en voiture ? Va-t-on développer le télétravail pour les métiers qui le permettent ? Va-t-on repenser la production et la chaîne logistique ? Pendant que certains producteurs n'ont plus le moyen d'écouler leurs marchandises sur les marchés, d'autres profitent de la pénurie pour augmenter leurs prix. Va-t-on nourrir davantage la population avec la production locale, rapprocher les producteurs et les consommateurs ?

On a vu une explosion des courses récupérées en voiture ou en livraison à domicile. Cela marque-t-il le déclin des magasins d'ameublement et d'électroménager ? Va-t-on tout se faire livrer à domicile ?

## Une baisse du prix du pétrole

Avec des avions cloués au sol et les transports thermiques à l'arrêt, le prix du pétrole a chuté. Pourtant, personne ne s'est rué vers les pompes à essence.

Est-ce bien raisonnable d'aller faire la queue à la station-service pour aller faire un plein qui ne servira quasiment pas ? Comment s'assurer de retrouver une place pour se garer au retour ?

Avec le chômage partiel et la fermeture des commerces non essentiels, l'usage de la voiture a fortement réduit. Une raison supplémentaire pour faire ses courses à pied ou à vélo.

L'usage de la voiture n'a pas disparu pour autant. Les parkings des grandes surfaces sont toujours pleins. Même s'il faut faire la queue pour rentrer dans les magasins ! Tout le monde ne peut / veut pas faire ses courses dans les « petits » commerces, soit à cause des prix, soit pour grouper les achats...

## Vie associative

### Equipe salariée

Pour renforcer notre équipe pour les événements du printemps, nous avons embauché Romaric Lagane. Les événements en question (fêtes du vélo, Challenge des Ecoles & des Entreprises) vont sans doute être décalés. Nous avons placé nos salariés en activité partielle ou garde d'enfants afin de garantir les salaires. Nous serons particulièrement vigilants quant aux dispositifs envers nos structures associatives pour tenir la route financièrement.

### Elections municipales

Malgré ces élections municipales avortées, nous avons recueilli un certain nombre de réponses des candidats de l'agglomération grenobloise.

En attendant la reprogrammation de ces élections, à lire sur :

<https://www.adtc-grenoble.org/2020/03/09/questionnaire-de-ladtc-aux-candidats-aux-elections-municipales-dans-la-region-grenobloise/>

Nous avons organisé un débat sur les déplacements avec 5 des fêtes de listes pour la Municipalité de Grenoble.

A voir ou à revoir sur : [https://www.youtube.com/watch?v=kV0dmg\\_UNNw&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=kV0dmg_UNNw&feature=youtu.be)

### Vélo-école

Bien entendu, la vélo-école est à l'arrêt.

Mais nous avons beaucoup d'inscrits. Cette vélo-école monte en puissance ! Nous sommes toujours à la recherche de volontaires pour accompagner les sessions. Quand les jours seront meilleurs, n'hésitez pas à contacter la permanence de l'ADTC pour proposer votre aide (coordonnées en dernière page).

**Concertation Grenoble Alpes Métropole sur le projet BHNS C1+**  
L'ADTC a participé à la concertation sur le projet de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) pour la ligne Chrono 1 entre Grenoble et Montbonnot.

A lire ici :

<https://www.adtc-grenoble.org/wp-content/uploads/2019/10/Contribution-ADTC-concertation-BHNS-Grenoble-Montbonnot.pdf>

Nathalie Teppe ●

# Confinement et vélo : une soudaine régression

## Le vélo, cet Objet Roulant Non identifié

Le 16 mars dernier, les premières règles coercitives du confinement français étaient écrites. Les cyclistes, qu'ils soient sportifs, urbains, ou les deux, se demandèrent de suite dans quelles conditions ils pourraient utiliser leur précieuse machine. S'il était clair que le vélo n'était pas interdit en tant que véhicule, la dénomination de "sortie brève et à proximité du domicile" était tellement floue que le bénéfice du doute était permis pour faire une boucle tranquille de 20 km en une heure. Pourtant, déjà vers le 20 mars me vinrent aux oreilles les premières rumeurs de PV pris par des cyclistes sportifs sur... le pont de Catane !

Le 23 mars au soir, Edouard Philippe annonça le durcissement de ces règles. En réalité, il apporta surtout des précisions. Pour le sport, une heure maximum (ouf c'est plus qu'on ne le pensait !) mais à moins d'un km de son domicile ! Comme par hasard, il m'a été impossible de retrouver sur internet l'intégralité de son allocution télévisée, dans laquelle il précisait que le "vélo sportif" était interdit. Et en effet, nulle mention d'une telle interdiction dans le décret d'application... Mais le mal était fait, et la triste semi-désertification des ChronoVélos grenobloises flambant neuves en atteste toujours... Le 27 mars, soit 4 jours après l'annonce du premier ministre, Elisabeth Borne s'est enfin fendue d'une déclaration télévisée passée inaperçue, et que j'ai trouvée par hasard sur le site de la FUB, précisant l'absence d'interdiction du vélo sportif<sup>1</sup>, mentionnant tout de même une "préférence" pour le sport "à pied". Ces flous et couacs de communication, assortis de nombreux excès de zèle de policiers (avaient-ils lu les décrets ?), révèlent une réalité terrible : le vélo est (re)devenu en quelques jours pour nos instances dirigeantes un *ORNI*, *Objet Roulant Non Identifié* !

## Le vélo, pourtant instrument idéal de la "distanciation sociale"

Cette fameuse "distanciation sociale" impose une distance minimale d'un mètre et une distance "nominale" de 2 mètres entre les personnes pour éviter le risque de transmission par les postillons, la toux, les éternuements. Quoi de mieux que le vélo pour assurer naturellement cette "bulle de sécurité" autour de chaque individu ? Prenons seulement deux exemples dans le monde : l'Allemagne voisine et la ville de New York, deux endroits où la pratique du vélo a été considérée et valorisée (il y en a sûrement d'autres).

En Allemagne, au passage plutôt le "moins mauvais élève" de la gestion de la pandémie en Europe, aucune limitation des distances à vélo, et bien entendu aucune restriction de principe. Non seulement parce que la réalité scientifique ne le justifie pas, mais aussi parce que le vélo n'est plus un mode de déplacement minoritaire dans ce pays.



À New York, au pays du "tout voiture", le projet de réaliser des voies cyclables provisoires peut sembler culturellement plus surprenant<sup>2</sup>. *Anyway, they did it !* Oui, ils les ont prévus en urgence, ces axes cyclables, parce que New York est une ville extrêmement dense, très touchée par l'épidémie, et que son réseau de métros si performant dans le "monde d'avant" s'avère soudainement incompatible avec cette fameuse bulle de sécurité.

## Et maintenant, quid du vélo en France ?

À l'heure où j'écris ces lignes, le vélo comme solution pour le déconfinement revient dans les discours de certains politiques et des médias. L'ADTC comme la FUB travaillent sur ce sujet (voir page de droite). Mon propos est de nous faire prendre conscience qu'une crise majeure peut soudain faire régresser une évolution que l'on pensait acquise. Retrouvons-nous de nouveau les manches pour inverser les priorités au moment du déconfinement, sortons le vélo de l'ORNière !

Gilles Grand ●

<sup>(1)</sup> <http://www.smtc-grenoble.org/gratuite-totale-sur-le-reseau-de-transport-letude-https://www.fub.fr/fub/actualites/est-ce-que-je-peux-utiliser-mon-velo-confinement>

<sup>(2)</sup> <https://usbeketrica.com/article/deconfinement-c-est-un-moment-historique-pour-le-velo>



# Aménagements cyclables

Pendant l'épisode de confinement lié à l'épidémie de COVID-19, chacun a pu constater et apprécier la baisse du bruit et de la pollution liée à la faiblesse du trafic motorisé. Par ailleurs, beaucoup d'habitants ont redécouvert les vertus du vélo et de la marche à pied et se sont aperçus que trop d'espace public était dévolu aux déplacements motorisés.

Avant la sortie du confinement, que le gouvernement annonce progressive, il nous faut réfléchir à l'après. La nécessité des gestes barrières qui perdurera rendra les trottoirs trop étroits pour les piétons et risque de mettre en difficulté les capacités des transports publics. Il est donc essentiel de permettre aux habitants de continuer à se déplacer à pied et à vélo dans de bonnes conditions de sécurité.

L'ADTC propose de favoriser les déplacements à pied et à vélo permettant la distanciation sociale par des aménagements rapides à mettre en œuvre et provisoires.

## Créer des aménagements cyclables provisoires

Pour les déplacements à vélo, l'ADTC propose la réalisation d'aménagement cyclables rapides à mettre en œuvre (peinture, potelets) à la fois pour soulager les transports publics et pour donner plus d'espaces aux piétons sur des trottoirs souvent partagés avec les vélos. C'est ce que réalise aujourd'hui la ville de Berlin et que la ville de Montpellier comme d'autres villes vient d'annoncer. Pour certains axes au vu de l'urgence, une mixité vélo / bus serait acceptable de manière provisoire suivant les possibilités. (voir en annexe ci-dessous les propositions d'axes à aménager)

## Sécuriser et favoriser les déplacements à pied

Pour les déplacements à pied, il apparaît nécessaire de créer de nombreuses zones de rencontres dans les zones à forte densité de piétons et dans les rues des centres-villes possédant des trottoirs étroits comme le met en œuvre Vienne en Autriche.

Certaines unions de quartier, dans leur plan piéton, ont identifié des axes préférentiels à aménager. En attendant ces travaux, il serait souhaitable de mettre en zone de rencontre ces itinéraires.

**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.**

Communiqué de presse de l'ADTC du 20 avril 2020

### Annexe : propositions d'aménagements cyclables faites par l'ADTC

#### ► VÉLO A (AXE LIGNE A DE TRAM)

Cours Berriat à Grenoble : matérialiser la Chronovélo entre le cours Jean Jaurès et l'Estacade

Bande sur les avenues Général Champon et Marcellin Berthelot à Grenoble

Élargissement de la bande cyclable et réduction du nombre de voies pour le trafic motorisé sur le giratoire Pierre et Marie Curie à Grenoble

Bandes sur l'avenue des États Généraux à Grenoble entre le giratoire Pierre et Marie Curie et les rues du Berry et de Touraine.

#### ► VÉLO B (AXE LIGNE B DE TRAM)

Bidirectionnelle ou bandes sur les quais de l'Isère entre le boulevard Édouard Rey et le pont de Chartreuse

Bandes sur la rue Bizanet Ouest et la place du Dr Girard

Bidirectionnelle sur une des deux chaussées de l'avenue du Maréchal Randon de la place Dr Girard au pont des Hôpitaux

#### ► VÉLO C (AXE LIGNE C DE TRAM)

Bandes sur le boulevard de l'Europe à Seyssinet-Pariset

Bandes sur le pont de Catane entre Seyssinet-Pariset et Grenoble

Bandes sur les boulevards Joseph Vallier, Maréchal Foch et Maréchal Joffre à Grenoble

Élargir les bandes sur l'avenue Albert 1er de Belgique à Grenoble

Bandes sur le boulevard Clémenceau à Grenoble

Bandes sur la rue Flandrin à Grenoble

Bandes sur l'avenue Gabriel Péri à St Martin d'Hères

#### ► PROPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES

Bandes sur la rue Paul Langevin à Echirolles

Bandes sur l'avenue de Grugliasco entre l'avenue des FTPF et la rue Fernand Pelloutier à Echirolles

Bidirectionnelle sur le pont Félix Esclangon entre Fontaine et Grenoble

Bandes sur la rue Félix Esclangon entre la rue Diderot et l'avenue Doyen Louis Weil à Grenoble

Bande sur la rue Masséna (sens sud - nord) à Grenoble

Bandes sur le boulevard Maréchal Leclerc à Grenoble

Bande sud - nord sur l'avenue Jean Perrot entre l'avenue des JO et le boulevard Clémenceau à Grenoble

Bandes sur l'ensemble de la place de Verdun à Grenoble

Bande Ouest - Est sur la rue Hébert de la place de Verdun à la rue des Dauphins à Grenoble

# Le Schéma Vélo du Pays Voironnais

Le 20 février, le Conseil Communautaire du Pays Voironnais (CAPV)\* a voté à l'unanimité sur l'orientation de la politique cyclable et sur le schéma des itinéraires et aménagements à l'horizon 2030. Les élus ont voulu « asseoir le projet » avant les élections municipales.

Les financements accompagnant le plan national "Vélo et mobilités actives", lui-même déclenché par le succès du premier "Baromètre des villes cyclables" de la FUB\* en 2017, ont fortement contribué à la naissance de ce "Schéma Vélo".

En juin 2019, le service Mobilités de la CAPV a constitué un groupe participatif (citoyens, associations, dont l'ADTC, salariés de Centr'Alp) et un groupe de pilotage (élus et techniciens), chargés d'alimenter le diagnostic devant être finalisé par un bureau d'études, et d'imaginer des itinéraires structurants en priorité pour le sud du territoire.

C'est un choix stratégique de créer une dynamique là où le potentiel vélo est le plus fort, avec la présence de Centr'Alp (6000 salariés) et des principaux pôles d'échanges. Certains élus du nord de la CAPV déplorent l'absence de prise en compte de leur secteur plus rural dans les premières études : il y a un potentiel entre Voiron et deux vallées, celle du lac de Paladru et celle de la Valdaine entre St-Geoire et Chirens. Le Département envisage l'aménagement du secteur de l'Arsenal, à l'extrémité sud de la Valdaine, et des aménagements cyclables peuvent être facilement réalisés à court terme. Il restera la liaison vers Voiron avec la traversée de Chirens, inimaginable pour les cyclistes sans son futur contournement, et la fameuse descente du Verdun à forte déclivité qui nécessitera un élargissement de la RD 1075. La liaison entre la ViaRhôna et la voie verte V63 sur les berges de l'Isère, qui traverse l'ensemble du territoire voironnais devra elle aussi être prise en compte.

Même si ce premier schéma est axé sur le territoire Sud, toutes les communes ont été invitées à réfléchir à la desserte fine des quartiers, cœurs de village ou centres urbains, car la CAPV n'a pas la compétence voirie.

## Etat des lieux

La contribution du groupe participatif a permis d'affiner les besoins des cyclistes du quotidien, la fréquentation, et de sensibiliser les décideurs : 80 idées sur un mur d'expression, 2 enquêtes auprès des habitants, des comptages, un "porté à connaissance" auprès des élus et techniciens. Les avis recueillis grâce au baromètre de la FUB et au Pays Voironnais ont révélé des attentes fortes en termes d'itinéraires sécurisés et jalonnés, de stationnement, et de services, pour le vélo au quotidien. Les aménagements cyclables existants sont fragmentés et notoirement insuffisants : aucun axe structurant entre les pôles stratégiques du territoire n'est praticable en toute sécurité.

En termes de services, le stationnement est bien implanté dans les pôles d'échanges, assez bien à Voiron, mais inexistant ailleurs. L'Agence Mobilité propose des conseils en mobilité, la location de Vélos à Assistance Électrique (VAE) pour les publics en situation précaire, et a proposé jusqu'en 2018 une aide à l'achat de VAE.

Quelques chiffres sur la mobilité actuelle :

- 20 000 déplacements domicile-travail par jour internes au territoire Sud font moins de 10 km, plus 4 400 vers la Métro (INSEE 2016),
- 5 000 déplacements domicile-études par jour font moins de 4 km,
- 10 % des salariés de Centr'Alp viennent à vélo,
- 20 % des vélos sur la route sont des VAE.

La part modale du vélo dans le Pays Voironnais était de l'ordre de 1% selon l'Enquête Ménages Déplacements de 2010. Actuellement, elle est évaluée à 2%.

## Les objectifs

Le Schéma Vélo prévoit d'amener cette part modale à 6% en 2025 (l'objectif national est de 9% en 2024). Il vise à faire du vélo un véritable mode de déplacement, seul sur les trajets inférieurs à 5 km, avec assistance électrique jusqu'à 10 km, et en complémentarité avec les transports publics. Pour cela il doit mettre en place un contexte favorable :

- Sécuriser et jalonner les axes,
- Mettre en place des services (stationnement, location, réparation, ...),
- Initier une culture vélo (élus, techniciens, habitants).



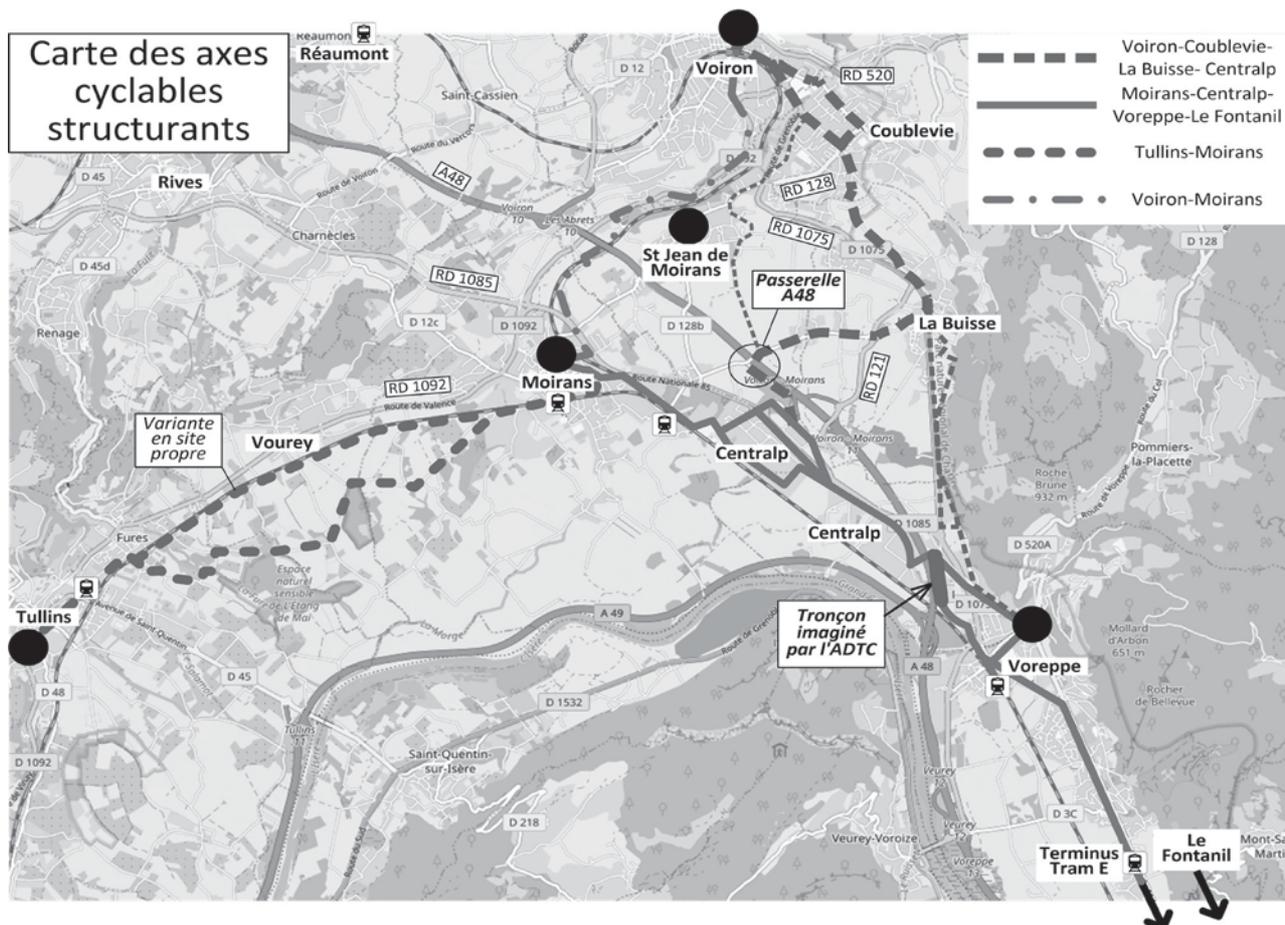
Boulevard E. Koller à Voiron : il doit être aménagé en site propre pour les vélos



## Le schéma d'intention

Compte-tenu du diagnostic, de la demande de mobilité, et des ambitions du territoire, les groupes ont travaillé avec un schéma d'intention, basé sur 3 types d'axes selon le niveau d'aménagement :

- Axes structurants entre les principaux pôles générateurs de déplacements, avec aménagements lourds : pistes cyclables, plans de circulation revus, chaussée à voie centrale bandalisée, ...
- Axes secondaires de niveau 1 (demande significative et contexte favorable au vélo) : aménagements plus légers
- Axes secondaires de niveau 2 (demande plus faible et contexte moins favorable) : jalonnement.



## Les propositions d'itinéraires

Après les propositions des groupes de travail, le bureau d'études Iddigo a réalisé une étude de faisabilité. Il en est ressorti les itinéraires visibles sur la carte ci-contre :

Après les propositions des groupes de travail, le bureau d'études Iddigo a réalisé une étude de faisabilité. Il en est ressorti les itinéraires visibles sur la carte ci-contre :

- 57 km d'itinéraires sur 7 axes (43 à créer, 7 existants à reprendre, 7 existants), dont 1/3 en site propre sur des axes structurants (de 33 % à 100 % de site propre : vers Centr'Alp, vers le terminus de la ligne E de tram, la Buisse-Voreppe, Tullins-Moirans). Le tronçon en site propre imaginé par l'ADTC entre Centr'Alp et la gare de Voreppe y figure.
- 7 axes à jalonner pour relier les communes où la demande est plus faible.

## Les services

Pour le stationnement, il est prévu le déploiement d'arceaux sur tous les pôles importants du territoire, le renforcement de l'offre sécurisée en gare, la création systématique de places en habitat vertical.

L'objectif à long terme est d'une place vélo pour 15 habitants (4 600 places en tout).

Une réflexion reste à mener sur les autres services : réparation, location, vélo-école. Sur ce dernier volet, si des moyens pérennes sont budgétés, l'ADTC aura sans doute un rôle à jouer. Les scolaires de CM1-CM2 du territoire représentent un potentiel de 1300 élèves.

## Le budget et la concrétisation des études

Le Schéma Vélo prévoit 7 M€ HT d'investissements pour l'aménagement du futur réseau, hors services (1 M€/an inscrit au plan pluriannuel d'investissement), incluant la réalisation de la passerelle tant attendue pour le franchissement de l'A48.

Dans l'immédiat, un jalonnement des itinéraires sur Centr'Alp a dû être réalisé, si le confinement n'a pas perturbé le planning.

Il reste à compléter l'offre d'itinéraires par des services et à confirmer les choix budgétaires pour les futurs élus des deux prochains mandats !

Bernard Bouvier ●

\* CAPV : Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais

\* FUB : Fédération Française des Usagers de la Bicyclette ([www.fub.fr](http://www.fub.fr))



## Haro sur les cyclistes

Officiellement, tous les candidats aux municipales sont pour le vélo : il faut bien suivre la tendance. En regardant de plus près, on voit beaucoup de propositions assorties de « oui, mais » et surtout la mise en avant d'une opposition entre piétons et personnes se déplaçant à bicyclette. Pourtant, l'observatoire des accidents sur le territoire de la Métro montre que les conflits piétons / vélos ne concernent que 1,3 % de l'ensemble des conflits.

Sans vouloir les minimiser et encore moins les ignorer, se focaliser sur ces conflits revient à négliger les conflits avec les autres usagers comme les automobilistes et les livreurs sur 2 ou 4 roues motorisés ou pas.

### Une ville pour la marche à pied et le vélo

*Or en ville, pour rendre les trajets à pied comme à bicyclette sûrs et agréables d'un point de vue sensoriel, trois conditions sont nécessaires :*

- Limiter le volume du trafic motorisé,
- Abaisser la vitesse de pointe du trafic (essentiellement motorisé),
- Empêcher le trafic de transit motorisé dans les rues de desserte résidentielles.

*Quand l'une de ces conditions n'est pas respectée, il est nécessaire de séparer physiquement les différents flux de circulation, piétonnier, cyclable et motorisé, avec les priorités suivantes en ville : d'abord les piétons, puis les cyclistes, puis les transports en commun et enfin le reste du trafic motorisé.*

### Des propositions défavorables aux déplacements à pied ou à vélo

En stigmatisant les rares conflits piétons / vélos, principalement aux abords des axes ChronoVélos, et en oubliant tous les autres conflits, certain(e)s candidat(e)s en profitent pour faire la part belle aux déplacements motorisés. Ainsi, on a vu refluer le retour du stationnement gratuit des voitures sur la voirie pendant la pause déjeuner. Sur un espace public rare qui ne devrait pas être bradé et encore moins offert, cet afflux de voitures dégraderait les conditions d'accès aux écoles maternelles et primaires et collèges et les déplacements à vélo, ignorant la première des conditions exposées ci-dessus. Il ajouterait du bruit alors qu'on pourrait déjeuner en terrasse. Il favoriserait des comportements hors-la-loi pour ceux qui ne trouveraient finalement pas de place et stationneraient sur les trottoirs ou les passages pour piétons ou les aménagements cyclables.

De même, rouvrir au trafic automobile Sud-Nord les boulevards Agutte-Sembat et Édouard Rey reviendrait :

- À condamner la voie bus donc affecter la régularité des transports en commun sur un des axes les plus fréquentés de l'agglomération,
- À mettre en péril la sécurité des cyclistes circulant en site central (combien d'automobilistes attendent sagement derrière un bus en train de charger / décharger ses voyageurs ?), et donc diminuer son attractivité avec la conséquence d'un cercle vicieux,



- À rendre moins facile et moins sûre la traversée des boulevards par les piétons du fait d'un trafic motorisé élevé sans parler de la perte de confort induite par le bruit et l'odeur des véhicules à moteur.

Certains ont remis en cause le fait d'affecter au plus 50% de la voirie au trafic motorisé. En clair, il faudrait arrêter de prendre de l'espace à la voiture pour le donner aux modes actifs. Corollaire : si la séparation des flots piétonnier, cyclable et motorisé n'était pas possible, il resterait la solution d'un non-aménagement de la voirie avec quelques logos de vélos sur la chaussée pour se donner bonne conscience. À moins qu'ils remettent piétons et cyclistes sur des aménagements partagés, pour déplorer ensuite les conflits entre eux !

### Les cyclistes, boucs-émissaires ?

Faire des cyclistes les boucs-émissaires des problèmes de circulation de Grenoble, c'est se dégager à peu de frais du véritable enjeu des déplacements (à savoir le respect des trois conditions citées plus haut) en pénalisant les piétons, les cyclistes et les riverains. C'est aussi, comme le montrent de nombreux exemples dans le monde, rendre la ville moins attractive pour ses habitants par l'omniprésence d'un trafic routier polluant, bruyant, gourmand en espace et menaçant. Il est grand temps de redonner de la place aux autres modes, marche à pied puis vélo en priorité, d'autant plus que le territoire limité de Grenoble (seulement 18 km<sup>2</sup>) s'y prête particulièrement bien.

Jean-Marc Bouché ●

# Baromètre des villes cyclables 2019 : un résumé des résultats dans la région grenobloise

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a organisé fin 2019 la deuxième édition de son baromètre des villes cyclables. La première édition avait eu lieu en 2017. Concrètement, les cyclistes étaient invités à évaluer les aménagements et la politique cyclables des communes où ils circulent à vélo, qu'ils y habitent ou non, en remplissant un formulaire détaillé.

Dans le numéro 162 d'ADTC infos, nous avons relaté le succès de ce baromètre en termes de nombres de réponses, succès encore plus grand qu'en 2017. La FUB a publié début février les résultats commune par commune. Nous donnons ici un bilan pour les 25 communes de la Région Grenobloise qui ont atteint ou dépassé le seuil de 50 réponses, leur permettant de figurer dans le classement. Pour celles qui avaient déjà atteint les 50 réponses en 2017, il est intéressant de comparer les résultats.

Le détail des réponses commune par commune peut être consulté librement sur <https://palmares.parlons-velo.fr/>  
 Une cartographie interactive des points noirs relevés par les cyclistes peut être consultée librement sur <https://carto.parlons-velo.fr>

Tableau indiquant le nombre de réponses obtenues en 2017 et en 2019

## Le nombre de réponses commune par commune

Le nombre de réponses et sa progression par rapport à 2017 permettent déjà d'apprécier le succès du baromètre. Dans la région grenobloise, 25 communes ont atteint le seuil des 50 réponses, dont 16 font partie de la métropole grenobloise, cinq du Grésivaudan, et quatre du Pays Voironnais.

On note les taux de réponse par habitant extrêmement variables d'une commune à l'autre : le Touvet et Grenoble se distinguent avec respectivement 20,9 et 20,6 réponses pour 1000 habitants. Rappelons cependant que les cyclistes pouvaient répondre pour toutes les communes où ils circulent et pas seulement celle où ils habitent.

Commune	Nombre de réponses en 2017	Nombre de réponses en 2019	Réponses en 2019 pour 1000 habitants
Grenoble	3018	3258	20,6
Saint Martin d'Hères	139	188	4,9
Meylan	101	146	8,5
Fontaine	58	138	6,2
Saint Egrève	113	116	7,1
Villard Bonnot	<30	114	16,1
Voiron	56	113	5,6
Crolles	<30	85	10,2
La Tronche	44	83	12,5
Echirolles	74	83	2,3
Gières	44	81	12,3
Eybens	39	73	7,0
Le Touvet	<30	68	20,9
Seyssinet-Pariset	45	68	5,7
Sassenage	34	65	5,7
Pontcharra sur Bréda	<30	64	8,9
Coublevie	<30	62	13,3
Jarrie	<30	60	16,1
Moirans	<30	60	7,5
St Martin le Vinoux	<30	58	10,1
Seysins	<30	56	5,6
Tullins	<30	55	7,2
Vif	<30	54	6,5
Claix	<30	53	6,6
Montbonnot St Martin	<30	50	10





**Résumé des notes obtenues, de la progression ressentie et des principaux points noirs et axes à traiter en priorité**

Commune	Note globale en 2017	Note globale en 2019	Progression ressentie	Principaux points noirs et axes à traiter en priorité
Meylan	3,54	3,82	+ 1,08	Chemin du Vieux Chêne, rond point de Didcot
Saint Egrève	3,61	3,50	+ 0,13	Avenue de la Monta
Saint Martin d'Hères	3,33	3,31	+ 0,40	Avenue Gabriel Péri
Echirolles	3,34	2,96	+ 0,09	Carrefour Avenue de Grugliasco / Avenue du 8 mai Entrée Nord de Comboire
Fontaine	3,12	2,61	- 0,14	Avenue du Vercors (partie Est), Quai du Drac (partie Sud)
Voiron	2,43	2,46	+ 0,04	Intersections du Cours Becquart Castelbon avec Boulevard Denfert Rochereau, Boulevard de la République, Rue Grande.

**Les autres communes classées dans la région grenobloise**

Ces communes n'étaient pas classées en 2017 et seule la progression ressentie permet d'apprécier l'évolution. À l'exception notable de Crolles qui obtient une assez bonne moyenne et une progression remarquable, on observe que plus on s'éloigne de Grenoble, plus les résultats sont mauvais. De plus, ce contraste entre les communes proches de Grenoble et les communes éloignées tend à s'accroître.

Sans surprise, on retrouve les points noirs et les axes à traiter en priorité sur les voiries principales, avec différents cas de figure :

- centres-bourgs (Claix, Gières, Pontcharra, Seyssins, Tullins, Vif, Villard Bonnot)
- liaisons intercommunales (Grenoble – Eybens, Montbonnot – Domène, Crolles – Villard Bonnot, le Touvet – Goncelin, Barraux - Pontcharra)
- franchissements de ponts (pont rouge à Claix, pont sur la Rocade Sud à Eybens, pont du Vercors à Fontaine, pont d'Oxford à Saint Martin le Vinoux, pont des martyrs à Sassenage, pont des Hôpitaux à La Tronche, ponts sur l'Isère et l'autoroute à Villard Bonnot et Crolles)
- accès dangereux aux gares (Brignoud, Goncelin, Lancey, Moirans, Pontcharra, Tullins).

# Dossier

## Résumé des notes obtenues, de la progression ressentie et des principaux points noirs et axes à traiter en priorité

Commune	Note globale en 2019	Progression ressentie	Principaux points noirs et axes à traiter en priorité
Eybens	3,80	+ 0,56	Avenue Jean-Jaurès (franchissement de la Rocade Sud), rond point de l'Hôpital Sud
Crolles	3,74	+ 0,76	Avenue Ambroise Croizat (franchissement de l'autoroute et de l'Isère)
La Tronche	3,40	+ 0,34	Carrefour du Pont des Hôpitaux, Boulevard de la Chantourne
Seyssins	3,37	+ 0,18	Les principales côtes (avenue Louis Vicat, rue de Grenoble, RD 106)
Gières	3,22	- 0,21	Grand Rue, Rue Jean Jaurès, Rue de l'Isère
Seyssinet-Pariset	3,17	- 0,09	Boulevard de l'Europe
Montbonnot St Martin	3,11	+ 0,31	Rue du Général de Gaulle (Ouest), Carrefours route de la Doux - Boulevard de l'Europe et Route de Domène - Chemin des Cantines
St Martin le Vinoux	3,11	0	Chemin de l'Etang (près du pont d'Oxford), Carrefour rue de l'Isère - Rue Pierre Sémard
Sassenage	3,09	+ 0,22	Route de Valence, Rue de l'Argentière (partie Est)
Le Touvet	2,72	- 0,12	RD 29 et croisements RD 1090 - Grande Rue
Coublevie	2,50	- 0,31	Carrefour route de Saint Jean- route du Bérard
Jarrie	2,49	- 0,23	Chemin de Champagnier à Jarrie, Avenue du Général de Gaulle
Moirans	2,46	+ 0,02	Principalement sur 3 axes : - route de Voiron, route de Valence - route de la gare, avenue Marius Choriot, avenue de la République - rue de la Coste, avenue Joseph Trabbia (croisement avec la rue Roger du Marais)
Claix	2,41	- 0,42	Rue Beyle Stendhal, Avenue de Belledonne, abords du Pont Rouge
Villard Bonnot	2,40	- 0,36	Avenue Robert Huant Avenue Aristide Bergès
Tullins	2,37	+ 0,09	Avenue de la Gare (près des intersections avec l'avenue de Saint Quentin la rue Pierre Bérégovoy)
Vif	2,32	- 0,57	Avenue de Rivalta di Torino, Rue Champollion
Pontcharra	2,24	- 0,22	Avenue de la Gare

## Conclusions

Grâce à l'implication de la Fédération des Usagers de la Bicyclette et des militants de l'ADTC Se déplacer autrement, l'édition 2019 du baromètre a été un franc succès. Les déplacements à vélo sont à présent un sujet dans les élections municipales et c'est heureux, car beaucoup reste à faire. Le nombre de réponses au baromètre montre une forte attente des cyclistes, et pas seulement à Grenoble ou dans la première couronne.

Même si la situation reste perfectible même dans les communes ayant une bonne note, les cyclistes se montrent capables d'apprécier les efforts et les progrès quand ils sont tangibles comme à Grenoble, Meylan, Crolles ou Eybens. Ils sont aussi capables d'apprécier si les aménagements sont sûrs ou non, s'ils rendent ou non la pratique du vélo accessible au plus grand nombre.

Le manque de sécurité est l'un des principaux freins à l'usage du vélo. La crainte du vol ressort souvent des réponses au baromètre. Les cyclistes attendent aussi des itinéraires cohérents et fléchés, une meilleure prise en compte lors des travaux, plus d'écoute de la part des élus et techniciens, plus de services pour louer ou faire entretenir un vélo.

# SMMAG : naissance d'un Syndicat des Mobilités

Le 1<sup>er</sup> janvier 2020 marque la naissance du SMMAG : Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise. Cette autorité permet de coordonner les actions de mobilité sur un périmètre géographique constitué de la Métropole Grenobloise, du Pays Voironnais et du Grésivaudan.

Ce syndicat mixte de type SRU est le premier en France, à l'initiative de la Région qui devrait le rejoindre, associant les AOM et le Département de l'Isère, dans le cadre de la loi LOM. Il intègre les enjeux du périurbain.

## Des compétences à géométrie variable

Ce périmètre englobe tous les modes de déplacements, que ce soient les transports collectifs (routiers et ferroviaires), le covoiturage, les modes actifs (piétons et vélos) et les nouvelles mobilités.

Mais tous les territoires ne vont pas transférer toutes leurs compétences. Ces thématiques se déclinent en compétences obligatoires (sur tout le périmètre) et facultatives (les EPCI peuvent choisir de les transférer ou non).

- Les compétences obligatoires :
  - Coordination des services que ces AOM membres organisent,
  - Développement d'un système d'informations multimodales,
  - Développement d'une tarification coordonnée, combinée ou intégrée permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés.
- Les compétences facultatives :
  - Compétence mobilité urbaine (réseaux Tag, TouGo, services vélo...),
  - Compétence mobilités partagées (covoiturage, pôles d'échanges, haltes...),
  - Compétence mobilité interurbaine (lignes routières Translère et ferroviaires, RER...).

Si le Grésivaudan a choisi de transférer toutes ses compétences facultatives, et ainsi former une AOM rassemblant le Grésivaudan et la Métropole, ce n'est pas le cas du Voironnais.

Si les conditions sont réunies, le SMMAG conçoit et réalise tout aménagement et équipement qui y sont liés, notamment les mobiliers et abris voyageurs ainsi que les parkings relais, consignes vélos et les aires de covoiturage.

## Des responsabilités partagées

Les responsabilités sont partagées entre les élus des territoires (16 pour Grenoble- Alpes Métropole, le Département de l'Isère, la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais et la Communauté de Communes Le Grésivaudan). 4 sièges sont prévus pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes, plus 1 siège pour chaque EPCI qui rejoindrait le SMMAG.

Les élus du bureau du SMMAG au 1 janvier 2020 :

- Président : Yann Mongaburu.
- Vice-présidents :
  - Francis Gimbert (lignes de bus à haut niveau de service)

- Françoise Gerbier (territoires voisins, nouvelles mobilités et logistique urbaine)
- Jean-Paul Bret (service public du covoiturage)
- Ludovic Bustos (programme d'amélioration des temps de parcours du réseau)
- Élisabeth Legrand (grands travaux)
- Jean-Claude Peyrin (matériel roulant)
- Dominique Flandin-Granget (politique cyclable)
- Marcel Repellin (ressources du SMMAG)
- Francie Mégevand (relations avec les usagers)
- Luc Rémond

Les élus participent aux votes si la compétence concernée a été transférée au SMMAG par leurs EPCI respectifs. Les instances du SMMAG seront renouvelées à l'issue des élections municipales.

## Une vision d'avenir

Le SMMAG permettra de proposer à terme une vision globale et une cohérence dans l'offre de moyens de déplacements, impliquant la complémentarité des modes sur ce large périmètre géographique.

Précurseur, dans ses statuts il y a 20 ans, l'ADTC avait élargi son périmètre à l'ensemble de la région grenobloise et devra développer ses actions sur l'ensemble du bassin de vie dans les prochains mois.

Nous pouvons d'ores et déjà mesurer la pertinence de ce nouveau syndicat : face à la crise du coronavirus, il a adopté une stratégie unifiée, que ce soit sur l'adaptation des horaires, la location des Métrovélos, le prolongement de la validité des abonnements, la gratuité ou les opérations de désinfection du matériel roulant. Cette agilité est une force pour agir sur nos futurs besoins de mobilité.

Par sa vision globale du territoire du grand Grenoble, le SMMAG anticipe un bassin de mobilité comme le prévoit la LOM. C'est bien dans cette optique que l'adhésion d'autres collectivités est ouverte pour étendre aux territoires contigus une politique harmonisée des mobilités. Huit intercommunalités voisines doivent décider de leur compétence mobilité entre 2020 et 2021, avec création et/ou transfert ou non : si oui, le périmètre en 2021 serait immense. Si le Département de l'Isère et la Région AURA le souhaitent, le réseau Translère pourrait être intégré en 2022 et le RER en 2025 (voir pages 16-17).

Nathalie Tepe ●

AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités  
 EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal  
 LOM : Loi d'Orientation des Mobilités  
 PDM : Plan Des Mobilités  
 PDU : Plan de Déplacement Urbain  
 SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain



# Ligne C1 : Pour un prolongement sans fourche

Pour permettre le prolongement de la ligne C1 à Montbonnot dès le 31 août 2020, le SMMAG a décidé lors de son comité syndical du 30 janvier une exploitation en fourche de la ligne C1 du lundi au vendredi de 7h à 20h, en envoyant un bus sur deux à Meylan-Maupertuis comme actuellement et l'autre à Montbonnot Pré de l'Eau via l'avenue de Chamechaude, le chemin du Vieux Chêne et la RD11M.

C'est une bonne chose de lancer au plus vite ce prolongement, mais cette option présente d'importants inconvénients : non seulement, elle réduirait de moitié la desserte du quartier de Charlaix-Maupertuis, mais elle dégraderait également le service sur les autres arrêts. En effet, les aléas de circulation à Montbonnot rendraient impossible le maintien d'un intervalle régulier entre les bus sur le tronç commun en direction de Grenoble. Le risque serait grand d'avoir deux bus toutes les 10 minutes en heures de pointe, et non un bus toutes les 5 minutes. En direction de Meylan et Montbonnot, un risque identique se présenterait vu la différence de charge entre les bus faisant terminus à Meylan par rapport à ceux allant jusqu'à Montbonnot. On pourrait s'attendre à voir certains usagers reprendre la voiture et on arriverait à une situation où le SMMAG dépenserait plus pour transporter moins de passagers. Ajoutons que les contraintes d'exploitation en fourche imposeraient des temps de régulation allongés aux terminus coûteux en fonctionnement.

L'association « Les Verts de Meylan » a demandé au SMMAG l'étude d'un tracé unique alternatif (voir copie de leur plan ci-dessous) longeant le gymnase du Charlaix pour rejoindre le chemin du Vieux Chêne sans empiéter sur la zone humide,

le passage sous le gymnase étant réservé aux modes actifs (piétons, vélos) et aux bus. Ce tracé, qui n'a pas été étudié à notre connaissance, présente de nombreux avantages :

- Il est facile à mettre en place et peut être opérationnel rapidement car il prend des voiries existantes. Il faut simplement faire en sorte que les usagers du gymnase ne sortent pas directement sur la voie de bus et que les modes actifs aient un accès à côté de la voie bus sous le gymnase pour ne pas gêner les bus et inversement ; cette voie bus pourrait être à circulation alternée,
- Il préserve la desserte de Maupertuis,
- Contrairement au passage par la zone humide, il permet la création d'un arrêt Busserolles au croisement du chemin du vieux chêne et de la RD11M particulièrement utile pour les travailleurs du secteur Est d'Inovalée Meylan.

L'ADTC a écrit à son tour au président du SMMAG pour que ce tracé soit étudié rapidement : il constitue une solution à court terme viable en attendant la mise au point d'une solution compatible avec un tracé tramway à moyen terme.

Christophe Leuridan ●



# Ça bouge sur le réseau TAG

Des changements sont intervenus sur le réseau TAG. D'un côté, de nouveaux matériels roulants ont fait leur apparition sur le réseau, de l'autre, les stations ont revêtu leur habillage définitif. La station Victor Hugo est la première à avoir été rénovée.

## De nouveaux bus pour les lignes C1 et C3/C4

Afin de remplacer certains bus articulés en fin de vie, le SMMAG (ex SMTC) a fait l'acquisition de huit nouveaux bus articulés, des Scania GNV 18 mètres. Ces nouveaux bus ont fait leur apparition le vendredi 21 février sur la ligne C1.



Nouveaux bus articulés pour la ligne C1

Après une expérimentation sur le réseau, le Syndicat a fait également l'acquisition de sept bus Aptis (100% électriques) pour les lignes C3/C4. Pour réduire leurs temps d'acheminement à vide entre leur dépôt et les terminus de la ligne, ils sont basés au dépôt d'Eybens. Ils disposent ainsi de toute leur autonomie pour effectuer leurs rotations. La première circulation commerciale a eu lieu le 5 mars.

À peine ces nouveaux bus ont-ils été mis en service qu'un nouveau marché a été lancé par le SMMAG, le 17 mars, portant sur 45 bus à faibles émissions (25 bus standards pour les lignes 16, 19, 20 et 22 et 20 articulés pour le réseau Chrono). Dans le même temps, une concertation sur ce renouvellement du parc a été mise en place sur le site du SMMAG (du 6 au 26 avril). Ce questionnaire portait sur les aménagements, l'ergonomie et les équipements des bus (sièges, climatisation, bruit, ambiance, conditions, informations voyageurs).

## La station Victor Hugo, vitrine de l'habillage des futures stations du réseau

Première du réseau à avoir été rénovée, la station Victor Hugo a revêtu son habillage définitif et a été présentée au public le 28 février. Après des travaux de rénovation, notamment de peinture, la station tramway a été équipée de bancs en bois. Les panneaux vitrés ont été remplacés, l'un d'eux par un panneau en frêne des Alpes. Une nouvelle signalétique située en hauteur permet de bien identifier la station, ainsi que les lieux à proximité.



La nouvelle signalisation verticale

Le nom de la station Victor Hugo renvoyant à un personnage historique, les abris ont été habillés aux couleurs symbolisant ce personnage. Un des abris a été recouvert intégralement du texte de son roman « L'Homme qui rit ». Sur les autres, on trouve des extraits de discours ou des poèmes de l'auteur.



Le roman « L'Homme qui rit » recouvre l'ensemble des vitres de l'abritram

Alexis Grabit ●



# Quelles perspectives pour les TER autour de Grenoble ?

« RER à la Grenobloise », ce sont les termes utilisés pour désigner le programme d'amélioration des TER autour de Grenoble. ADTC-Infos fait le point sur les projets

## Un premier objectif en 2025.

L'objectif est de passer à une fréquence au quart d'heure (¼ h) entre Grenoble et Brignoud (la fréquence actuelle est à la demi-heure (½ h) en heures de pointe) en prolongeant à Brignoud des TER dont l'origine ou le terminus actuel est à Gières. Pour cela, plusieurs travaux d'infrastructure sont nécessaires.

En premier lieu, la construction d'une troisième voie à Brignoud doit permettre le retournement des trains. Cette opération estimée à 38 M€ est liée avec la suppression du passage à niveau (PN 27)<sup>1</sup>. Elle est financée dans le cadre du projet Sillon Alpin Sud et devrait être achevée en 2025. Des améliorations de l'infrastructure ont été également identifiées au niveau d'Echirolles.

Rappelons que le départ de Grenoble des trains en direction de Gap s'effectue sur la voie côté Vercors, empêchant pendant de longues minutes toute arrivée par cette voie d'un train en provenance de Chambéry. L'idée est de mettre en place une communication avant la bifurcation de la ligne de Gap, autorisant le départ du train vers Gap sur la voie côté Belledonne. Avec en complément des modifications de signalisation avant la gare d'Echirolles, ces travaux estimés à 7 M€ donneraient plus de souplesse pour tracer les horaires et améliorer la régularité.

La création d'une halte à Domène <sup>(2)</sup> (coût estimé 8 M€) fait partie du programme 2025, comme la création de la halte de Flottibule en remplacement de la gare de Pont de Claix (coût estimé 5 M€) sur la ligne de Gap. Les études pour l'ensemble de ces opérations sont lancées. On ne peut que se féliciter que ces améliorations soient enfin engagées, la modernisation du sillon Alpin (électrification, mise à double voie partie sud ...) datant déjà de 2014 ! Mais on reste étonné par la faiblesse de l'offre en heures creuses (avec des trous de desserte de plus de 3 h), alors qu'une augmentation des fréquences ne nécessite pas de travaux, ni d'acquisition de matériel roulant. C'est bien de traiter le futur mais il faudrait déjà faire le maximum de ce qui pourrait être mis en œuvre aujourd'hui.

## L'objectif de 2030

Pour 2030, il est envisagé de travailler sur deux directions : la ligne vers Rives et celle vers Clelles.

L'objectif est de permettre une desserte cadencée au plus près du ¼ h vers Rives et St André le Gaz. Une desserte rigoureusement cadencée au ¼ h nécessiterait des investissements très importants qui ne sont envisagés qu'à l'horizon 2035 (cf. paragraphe suivant).

La section Moirans - Grenoble est très chargée et comporte deux arrêts, Voreppe et St Egrève (desservis par certains TER), qui compliquent la création de nouveaux trains. Le projet consiste à construire une troisième voie sur 2 km au niveau de Moirans de

façon à faciliter l'inscription des trains à la convergence de Moirans, pour un coût estimé à 27 M€.

Des améliorations de capacité de la gare de Grenoble sont aussi envisagées à cette échéance, avec la création d'une nouvelle voie en impasse, des travaux de signalisation et la possibilité de pouvoir expédier ou recevoir de façon habituelle deux trains avec des destinations différentes sur la même voie, optimisant alors l'utilisation de cette gare proche de la saturation, surtout dès qu'il y a des perturbations sur le trafic. Le coût est estimé entre 60 et 85 M€.

Pour la ligne de Clelles, l'objectif est de pouvoir passer à une fréquence à la ½ h. Cela impose de doubler les voies entre Flottibulle et au-delà de Pont de Claix sur 5,4 km pour permettre des croisements dynamiques (coût estimé 45 M€), c'est à dire sans arrêt prolongé en gare pour attendre le train croiseur avant de repartir. Un nouveau point de croisement est à rétablir à St Martin de la Cluze (coût estimé 10 M€). Autre impératif, revoir l'ensemble de la signalisation pour pouvoir accueillir plus de trains (coût estimé 38 M€).

Ces travaux sont conditionnés par l'avenir de la ligne avec la remise en état de l'infrastructure (cf. ADTC infos 162) et surtout à l'évolution du PPRT de l'usine de Jarrie qui aujourd'hui n'autorise pas d'évolution de desserte de la ligne.

Ce programme est d'importance et on mesure les délais que nécessiteront les travaux sur l'infrastructure ferroviaire. Les conventions de financement des études préliminaires pour la convergence de Moirans et les aménagements de la gare de Grenoble sont signés. Il faudra trouver les financements pour la réalisation des travaux. Des décisions restent à prendre pour la ligne de Clelles. On peut souligner le décalage entre le montant de 990 M€ annoncé dans le PDU 2030 pour les aménagements ferroviaires et le programme tel qu'il est maintenant prévu jusqu'en 2030 (238 à 263 M€). Il est certain que le programme du PDU pour la partie ferroviaire était irréaliste, c'était sans doute pour masquer la faiblesse des investissements en matière de transports en commun de ce PDU.

## L'objectif de 2035

A cette échéance, il est prévu d'améliorer la ligne vers Moirans en créant de la capacité pour aboutir au cadencement au ¼ h vers Rives et pouvoir dissocier des trains directs des trains périurbains, de travailler sur la ligne de Valence, et sur l'option tram-train vers Vizille. Concrètement, la création de 2 voies supplémentaires est envisagée entre Grenoble et Voreppe (avant le tunnel) sur 12 km, passant ainsi cette section à 4 voies (coût estimé à 440 M€), ce qui donnerait toute la souplesse à cette section de ligne, étant entendu que la gare de Grenoble aura été améliorée avec le programme 2030.



Sur la ligne de Valence, deux opérations ont été identifiées : le doublement de la voie entre Romans et St Paul les Romans sur 7,2 km (estimé à 42 M€) et l'aménagement d'une voie supplémentaire à St Marcellin (estimé à 4 M€). L'objectif est de réduire les temps de parcours entre Valence et Grenoble (6 à 12 min.) et de créer un train périurbain supplémentaire entre Valence et St Marcellin.

Dans ce programme 2035, la création d'une halte à Tencin avec desserte à la ½ h a été chiffrée à 5 M€.

Le scénario étudié pour le tram-train consiste à faire partir les tram-trains de la gare de Grenoble et de suivre la ligne de Gap jusqu'à Jarrie à partir de laquelle le tram-train emprunterait l'ancienne voie des VFD jusqu'à Vizille. Ce scénario impose la construction d'un passage dénivelé (65 M€) au niveau de la bifurcation de la ligne de Gap pour supprimer les cisaillements entre les flux Chambéry et Gap. La faisabilité de cet ouvrage dans un environnement urbain très dense reste à vérifier.

Après la bifurcation de la ligne de Gap, la seconde voie réalisée dans le cadre de l'objectif 2025 serait prolongée de 2,8 km (coût estimé 31 M€) et l'aménagement de la voie entre Jarrie et Vizille est chiffrée à 15 M€. À ces montants, il faudrait ajouter le coût d'une éventuelle électrification et l'achat du matériel roulant (sans oublier le problème du PRTT de l'usine de Jarrie).

Seule la convention pour les études préliminaires du passage à 4 voies Grenoble-Voreppe a été signée en raison de l'importance de cette opération. Compte tenu des montants, le financement des travaux ne sera pas facile à trouver.

L'option tram-train vers Vizille apparaît particulièrement coûteuse au vu du trafic espéré. Pour l'ADTC, une solution par un prolongement en tram-train au-delà d'un terminus de la ligne E prolongée à Pont de Claix devrait être étudiée ; elle serait plus facile à financer.

## La ligne Lyon-Grenoble

La durée actuelle du trajet Lyon-Grenoble est d'1h22 ou 1h23 (suivant le sens) avec 4 arrêts. La fréquence varie entre un train toutes les heures et un train toutes les ½ h pendant de longues périodes le matin et le soir. En termes d'attractivité, la fréquence de desserte est un facteur aussi important que le temps de parcours, surtout sur des trajets relativement courts.

La question de l'accélération des liaisons Lyon-Grenoble est

souvent posée car le temps de parcours paraît long comparé au trajet par autoroute.

La création de shunts (shunt de Rives ou du Grand Lempis) mis en avant pour raccourcir le temps de trajets représente des coûts très importants (400 à 500 M€ le shunt) qui rendent ces solutions complètement illusoire. L'idée de créer des TER directs, ou avec moins d'arrêts, a été étudiée. Mais leur insertion serait très difficile compte tenu de la densité de la circulation : elle nécessiterait de supprimer ou décaler d'autres liaisons TER, ce qui n'est pas acceptable.

Les travaux entrepris dans le Nœud Ferroviaire Lyonnais prévoient une nouvelle voie en gare de la Parf-Dieu et une série d'aménagements techniques sur la ligne Lyon - Grenoble (alimentation électrique, signalisation...). Ils devraient en améliorer la régularité sans réduire la durée du trajet.

La solution la plus crédible pour réduire le temps de trajet reste la construction de la ligne d'accès au Lyon - Turin dont le volet voyageur permettrait à la fois d'améliorer la régularité et de gagner environ 16 min sur le temps de parcours. La décision sur une éventuelle réalisation est aujourd'hui repoussée à 2023. Il est regrettable que cette réalisation ne soit pas plus poussée par les collectivités locales.

## Conclusion

Toutes les collectivités locales sont aujourd'hui bien décidées à améliorer la situation. Pour preuve, plusieurs conventions de financement des études ont été signées en exprimant le souhait qu'elles soient finalisées rapidement.

L'État pousse au développement de RER métropolitains<sup>(3)</sup>, ce qui laisse entrevoir la possibilité de financements pour les projets les plus avancés. Mais SNCF Réseau a beaucoup de travail avec la rénovation du réseau et peine à faire aboutir les projets de développement.

Espérons que ce programme ambitieux pourra être mené à terme avec les délais annoncés aujourd'hui.

François Lemaire ●

(1) Cf. contribution de l'ADTC dans ADTC infos 162

(2) Halte positionnée au niveau de la rue Marius Charles

(3) Dénommés SEM pour Services Express Métropolitains



# Métrocâble, une décision prématurée

Le 20 février, le comité syndical du SMMAG a autorisé son président à signer le marché de réalisation du Métrocâble. Est-ce bien raisonnable ?

A l'issue d'une consultation démarrée en mai 2019, le SMMAG a décidé de signer un marché global de performance avec le groupement POMA / GROUPE 6 / EGISRAIL d'un montant de 65 M€ pour la réalisation du Métrocâble entre Fontaine et St-Martin-le-Vinoux.

Ce marché comprend la conception, la réalisation et la maintenance pendant 6 années de cette liaison par câble qui devrait comprendre 4 stations : Fontaine La Poya, l'Argentière, juste avant de franchir le Drac, place de la Résistance sur la Presqu'île, et St-Martin-le-Vinoux<sup>1</sup>.

L'ADTC estime que la réalisation de ce projet est prématurée : le trafic prévisible est trop faible pour justifier aujourd'hui un tel investissement.

Lors de la concertation sur ce projet en 2015, les études de trafic prévoient à l'horizon 2030 et aux heures de pointes une fréquentation de 575 voyageurs entre St-Martin-le-Vinoux et la Presqu'île, et... 199 entre La Poya et l'Argentière.

Comme le projet d'urbanisation Porte du Vercors est pour l'instant bloqué sur le territoire de Sassenage en raison des risques d'inondation, tandis que celui sur Fontaine démarre très doucement avec seulement une tranche de 520 logements à l'horizon 2028, le trafic risque d'être encore plus faible.

On peut d'ailleurs remarquer que la fréquentation de la ligne C6 (qui offre pourtant une bonne fréquence) est très réduite sur le tronçon Presqu'île-Fontaine, faute d'un réel potentiel de trafic.

Pour l'ADTC, bien des projets sont plus urgents. A titre d'exemple, en prolongeant la ligne E à Pont de Claix, on aurait une fréquentation de plus de 2 500 voyageurs à l'heure de pointe au sud de Louise Michel, et une augmentation de 1 000 voyageurs entre Alsace-Lorraine et Louise Michel (Rapport SMTG / EGIS / INGEROP de juin 2012) ; cela améliorerait la desserte d'un territoire qui en a bien besoin.

Compte-tenu des difficultés de financement, les projets doivent être hiérarchisés de façon à lancer d'abord les plus utiles pour répondre aux besoins des habitants et les plus efficaces en termes de report modal.

Déjà, dans son rapport de décembre 2018, la commission d'enquête sur le PDU avait émis la recommandation suivante: "La commission souhaite que la question du Métrocâble soit ré-analysée, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, en concertation avec les associations représentatives des usagers, en particulier l'ADTC, LAHGGLO, « le chaînon manquant »", ce qui n'a pas été fait ...

Lors du débat au comité syndical, l'aspect « nouvel objet » innovant<sup>2</sup> a été mis en avant pour justifier ce choix. Les usagers préféreraient des investissements qui répondent aux vrais besoins immédiats plutôt qu'à des investissements pour l'image. C'est ce que l'ADTC montrera lors de l'enquête publique.

François Lemaire ●

<sup>1</sup> Un arrêt sera à créer sur la ligne A au droit de la gare de départ du Métrocâble à La Poya.

<sup>2</sup> L'innovation est toute relative. Rien qu'en France des réalisations sont déjà en service (à Brest) ou en travaux (à Toulouse, avec une mise en service fin 2020)



Le projet doit relier les lignes de tramway A, B (photo) et E.

## Gare de Gières : Le stationnement devient limité ou presque

En début d'année, de nouveaux panneaux ont fait leur apparition dans le secteur de la gare de Gières. Masqués dans un premier temps, on peut lire maintenant leur signification.

Le stationnement à proximité immédiate de la gare (les deux parkings rue de la gare, le parking et les places du passage de la gare) est passé en zone bleue. Une zone bleue est une zone de stationnement gratuit d'une durée limitée pour faciliter la rotation des véhicules.

Toutefois, on note sur le panneau d'information que la zone bleue est active du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, de 7h à 19h, pour une durée maximale de 12h (soit la durée totale de la zone bleue). En résumé, un automobiliste peut arriver à 7h, poser son disque bleu et laisser tranquillement sa voiture jusqu'à 19h. Au final, la rotation des véhicules est nulle et la situation reste identique.

L'ADTC regrette les règles de cette zone bleue, qui ne facilitent pas le transfert modal vers le train.

Alexis Grabit ●



## La Chrono C1 et les vacances scolaires

C'est un classique des « petites » vacances scolaires.

Sur la ligne Chrono 1, la fréquence annoncée est de un bus toutes les 7 à 10 minutes la journée en semaine. Pendant les périodes dites « scolaires » il y a même des renforts injectés aux heures de pointe. Certains d'entre eux sont en fait des services scolaires (qui transportent uniquement des élèves vers leurs écoles) qui sont réutilisés pour doubler des services de la Chrono C1, offrant une fréquence d'un bus toutes les 5 à 7 minutes.

Problème, pendant les « petites » vacances scolaires, ces renforts disparaissent et l'intervalle entre deux bus passe à 10 minutes strictes, alors que le nombre de travailleurs sur la zone d'Inovalée baisse peu.

Il y a majoritairement de jeunes actifs, des stagiaires, travaillant dans des secteurs industriels où l'activité est constante. Bref une population peu sensible aux changements de rythmes scolaires.

Résultat, durant les dernières vacances de février, certains bus ont affiché complet et ont laissé du monde à quai à l'arrêt Hôtel de Ville de Grenoble. Ce phénomène qui existe déjà en période normale est amplifié durant les vacances scolaires.

Certains usagers ont dû attendre 10, voire 20 minutes quand 2 bus à la suite étaient saturés.

Suite à ce constat, un renfort a été réinjecté au départ de l'Hôtel de Ville. L'offre devrait être renforcée cet été. À partir de septembre 2020, l'intervalle entre deux bus devrait être de 5 à 6 minutes toute l'année.

Nathalie Teppe ●

## L'agence TouGo de Crolles devient la 4<sup>ème</sup> agence M du nouveau SMMAG

La première action visible de la mise en place du nouveau Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) est la transformation de l'Agence TouGo de Crolles en une Agence M complétant les trois agences existantes (StationMobile, Alsace-Lorraine et Grand'Place).

En plus des titres habituels TouGo, Translère et de la carte OuRà, elle propose la gamme tarifaire TAG (le titre 10 voyages dans un premier temps).

### Métrovélo arrive dans le Grésivaudan

La location de vélos est possible à l'agence M de Crolles. Il sera possible prochainement de louer un vélo par internet.

L'arrivée de Métrovélo s'accompagne de l'installation de consignes collectives sur le futur pôle d'échanges de Montbonnot, Pré de l'Eau (en cours de réalisation).

Agence M de Crolles : 1846, rue de Belledonne, 38920 Crolles

Ouverte du lundi au vendredi de 9h à 13h et de 14h à 18h30 et le samedi de 9h à 13h.

Alexis Grabit ●

## Manque de matériel roulant pour les TER

Régulièrement, les usagers constatent que la composition de leur train est trop courte, la capacité est trop faible et l'entassement est de rigueur, quand ce n'est pas le train qui est supprimé... À chaque fois, SNCF Mobilité donne des explications, toujours les mêmes : intempéries occasionnant des avaries ou des accidents (heurts contre des arbres tombés sur la voie), manque de pièces de rechange, besoin de maintenance renforcée, grèves... Cela dure depuis des années, ce qui montre que le manque de matériel est bien structurel et non lié à des circonstances exceptionnelles. C'est le dimensionnement du parc de matériel roulant qui n'est adapté ni aux plans de transport (les trains qui doivent rouler) ni aux besoins de transport (la capacité des trains pour accueillir tous les voyageurs ... toujours plus nombreux).

La Région semble avoir enfin pris conscience du problème et a décidé de commander de nouveaux trains : 10 Régiolis, qui seront livrés mi 2021, destinés à la Haute-Savoie, et 19 Regio2N (les trains à 2 étages les plus capacitaires) livrables en 2023 pour les lignes Lyon - Valence et Lyon - Mâcon.

Un schéma directeur est aussi en cours d'élaboration pour améliorer l'organisation, la maintenance et mieux maîtriser l'avenir (réforme de matériels anciens, rénovation à mi-vie des AGC ou TER2N NG...) avec en perspective la construction de nouveaux ateliers de maintenance, comme à St Etienne. Toutes ces actions visent à mieux garantir la réalisation des plans de transport actuels.

Mais il faudra aussi penser à augmenter le parc pour pouvoir développer l'offre, à commencer par le RER grenoblois !

François Lemaire ●

## Voyagez sur le réseau TER avec un ticket TAG

Dans notre bulletin n°161 d'Octobre 2019, en page



19, nous pointions un léger oubli. En effet, la gare de Pont de Claix n'apparaissait pas dans la liste des gares accessibles avec un titre TAG.

Cet oubli est désormais réparé dans la nouvelle campagne de communication.

Toutes les gares y sont bien listées.



Pour rappel,

- Sur l'axe Grenoble - Saint Marcellin : Saint Egrève,
- Sur l'axe Grenoble -Chambéry : Echirolles et Gières,
- Sur l'axe Grenoble - Gap : Le Pont de Claix, Jarrie-Vizille, Saint-Georges-de-Commiers et Vif,
- Ainsi que Grenoble, évidemment.

Nathalie Teppe ●

L'ADTC, Se déplacer autrement est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports  
==> [www.fnauf.fr](http://www.fnauf.fr)

FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette  
== > [www.fub.fr](http://www.fub.fr)

Rue de l'Avenir,  
==> [www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)

France Nature Environnement Isère,  
==> [www.fne-aura.org/isere/](http://www.fne-aura.org/isere/)

MNEI, Maison de la Nature et de l'Environnement  
==> [www.mnei.fr](http://www.mnei.fr)

AEDTF, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.  
==> [www.aedtf.org](http://www.aedtf.org)

AF3V, Véloroutes et Voies Vertes de France  
==> [www.af3v.org](http://www.af3v.org)

## Agenda :

consultez notre site internet

## Rive droite du Drac : une réouverture et un prolongement au Sud de la Voie Verte de la digue du Drac

Les travaux de l'A480 battent leur plein et ont des impacts forts sur les circulations cyclables (voir ADTC-Infos n°161, page 7). Ces travaux ont entraîné la fermeture de la piste cyclable entre le pont cycles du Rondeau et le Stade Bachelard. Ils ont pris fin début mars.

D'autres travaux auront lieu dans le secteur du Rondeau, notamment la réalisation d'une passerelle au Nord de l'échangeur autoroutier en remplacement de la piste actuellement au Sud.

## Les prémices de la Véloroute V64

La Véloroute V64 doit relier Grenoble (et la V63) à Marseille (et l'EuroVélo 8) via les Alpes. Dans l'agglomération grenobloise, la véloroute existe déjà le long des berges du Drac (de l'Isère à la zone commerciale de Comboire).

Son prolongement au Sud (plusieurs fois repoussé en raison de la présence d'un terrain militaire) commence à voir le jour. Les travaux se poursuivent. Après la zone de Comboire, la véloroute s'éloignera des berges pour contourner le champ de tir. L'itinéraire se poursuivra le long du Drac et se terminera au pont Lesdiguières à Pont-de-Claix, soit 2,5km d'itinéraire sécurisé et rapide entre Seyssins, la zone de Comboire et Pont-de-Claix.

Alexis Grabit ●

## ADTC - Se déplacer autrement

MNEI ● 5 place Bir-Hakeim ● 38000 Grenoble ● 04 76 63 80 55 ● [contact@adtc-grenoble.org](mailto:contact@adtc-grenoble.org)

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