

Chrono..., Tempo..., ...Rue : le Vélo a (re)trouvé sa place

(pages 9 à 12)

● TAG : Une restructuration du
réseau à Seyssins et à Claix
à la rentrée

(Page 15)

● La ligne Grenoble - Gap
en chantier en décembre
2020 pendant 2 ans

(pages 16 et 17)





Se déplacer autrement : Il est temps de changer de braquet !

Alors que l'épidémie de Covid-19 continue de battre des records dans le monde, en ce début de juillet 2020, la pandémie semble contrôlée en Europe. En France, le second tour des élections municipales vient d'avoir lieu et les mandats municipaux commencent dans un contexte très particulier.

Un changement climatique qui s'emballe

38°C, c'est la température mesurée en juin 2020 à Verkhoyansk proche du cercle polaire en Sibérie. Il y a un an à peine, 46°C était mesuré dans le Gard à 200 km de la région grenobloise. En France, avec 30 %, la mobilité est l'une des principales sources d'émission de gaz à effet de serre et la seule dont les émissions continuent d'augmenter. Cela rappelle l'urgence de changer nos moyens de se déplacer.

Un besoin d'apaisement

Pendant le confinement lié à l'épidémie de COVID-19, chacun a pu apprécier la baisse du bruit et de la pollution liée à la faiblesse du trafic motorisé. 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.

Le besoin de réduire la place de la voiture dans l'espace public ne s'est jamais fait aussi sentir que pendant cette période où le tour de 1 heure à pied ou à vélo dans notre quartier constituait souvent notre seule respiration quotidienne. La redistribution de l'espace public apparaît ainsi plus que nécessaire.



C'est le moment d'accélérer

pour permettre une mobilité sans voiture individuelle

Alors que notre mobilité reste très affectée par la lutte contre l'épidémie de COVID-19, il reste beaucoup à faire pour que se déplacer autrement soit possible pour toutes et tous dans l'ensemble de la région grenobloise notamment pour atteindre les objectifs que l'ADTC a fixés dans ses propositions lors des élections municipales :

- Des déplacements à pied et à vélo en sécurité à l'intérieur des quartiers débarrassés du trafic motorisé

de transit, grâce à des plans de circulation adaptés (voir dossier central),

- Des aménagements cyclables séparés pour tous les habitants de la région grenobloise de façon à rejoindre à vélo et en sécurité les autres quartiers et communes (voir dossier central),
- Une offre cadencée et adaptée de bus, tramway et TER, du lundi au dimanche, en journée comme le soir, et 365 jours par an sur 365 (voir nos propositions dans les précédents bulletins) pour l'ensemble des habitants de la région grenobloise.

Une mobilisation nécessaire

Pour que se déplacer autrement devienne une réalité dans l'ensemble de la région grenobloise, l'ADTC a besoin de la contribution de ses adhérents.

Faites-nous part de vos idées et propositions sur votre commune pour développer les déplacements à pied, à vélo ou en transport public. Mieux, si vous êtes motivé sur un secteur de la région grenobloise, pourquoi ne pas devenir militant de l'ADTC et/ou participer à une section locale pour porter ces propositions au plus proche du quotidien ? Quelques heures par an suffisent pour suivre l'essentiel de la mobilité dans son secteur.

Un projet associatif actualisé

Le projet associatif est un document qui présente les raisons d'être de l'association, les valeurs qui l'animent et le monde que l'association veut promouvoir. Cette formulation actualisée des missions de l'association indique les objectifs prioritaires à atteindre à moyen terme (3 à 5 ans) pour mieux remplir ses missions et fixe la stratégie à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs définis. Nous remettrons prochainement en place le groupe de travail qui avait commencé la réflexion en 2019.

Emmanuel Colin de Verdière ●

P 02	Edito du nouveau Président de l'ADTC
P 03	Zoom sur l'Assemblée Générale 2020
P 04	Fête du Vélo, Concours des écoles à Vélos et Challenge Mobilités reportés en septembre
P 05	Négligence ou inconscience ?
P 06	Un petit Coup de Vélo !
P 07	Brèves Vélos/Piétons
P 08	Randonner avec les transports en commun
P 09-12	Quartiers sans transit automobile, ChronoVélo, Vélorue, TempoVélo : Quels aménagements cyclables pour développer les déplacements à vélo ?
P 13	Soutenez le secteur automobile avec la voiture... partagée
P 14	Rapport de trafic 2019 de la SEMITAG : un document riche d'enseignements
P 15	Septembre 2020 : une restructuration du réseau TAG à Seyssins et Claix
P 16-17	Actualités des TER
P 18	Comment les transports en commun se sont adaptés à la crise du coronavirus ?
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 €		

Zoom sur l'Assemblée Générale 2020

Du fait de la crise sanitaire et du confinement, le Conseil d'administration de l'ADTC - Se déplacer autrement - a décidé d'organiser une assemblée générale dématérialisée, en application de la loi n°2020-290 du 23 mars 2020 d'urgence Covid.

Organisation de l'AG

Le 6 mai, le rapport moral de la Présidente, le rapport financier et les rapports d'activités 2019 de l'ADTC ont été envoyés par courrier électronique aux adhérents avec la possibilité jusqu'au 9 mai inclus de poser des questions.

Dans le même temps, un courrier électronique avec un lien unique de vote était envoyé aux adhérents leur permettant de se prononcer sur le rapport financier 2019 de l'ADTC et d'élire le Conseil d'administration 2020 de l'ADTC.

« Le 10 mai, un courrier électronique de rappel pour le vote était envoyé, avec des éléments de réponse aux questions posées par les adhérents. »

Résultats de l'AG

La participation a atteint 40 %. Le rapport financier a été adopté.

Renouvellement du Conseil d'administration

16 membres sortants sur 19 se représentent. Suzanne DATHE, Loïc PIERRON, Mehdi TADJINE et Françoise VIVET sont de nouveaux candidats.

L'ensemble des candidats a été élu :

Michel BARNIER	Claude BEGUIN
Bernard BOUVIER	Bertrand CHRISTIAN
Emmanuel COLIN de VERDIERE	Christian COTTE
Suzanne DATHE	Michel GILBERT
Monique GIROUD	Alexis GRABIT
Colette GROSSIORD	Jean-Yves GUERAUD
Benoît LE BRUN	François LEMAIRE
Christophe LEURIDAN	Loïc PIERRON
Mehdi TADJINE	Nathalie TEPPE
Françoise VIVET	Philippe ZANOLLA

Le 20 mai, le Conseil d'administration s'est réuni en visioconférence et a élu un nouveau bureau

Emmanuel COLIN de VERDIERE	Président
Colette GROSSIORD	Trésorière
Nathalie TEPPE	Vice-Présidente
Jean-Yves GUERAUD	Vice-Président
François LEMAIRE	Vice-Président

Un nouveau Président de l'ADTC

Pour respecter le confinement imposé par l'épidémie, l'ADTC a organisé une Assemblée Générale dématérialisée. Merci d'y avoir participé. Élu Président par le Conseil d'administration, je remercie tout particulièrement Nathalie Teppe qui vient d'assumer pendant 6 ans la présidence, avec de grandes avancées obtenues pour les alternatives à la mobilité motorisée individuelle. (Création du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG), Métropole à 30, poursuite du développement des transports publics et des aménagements vélo...)

Âgé de 49 ans, ingénieur au sein d'un opérateur Telecom (eh oui encore un ingénieur à Grenoble ;-), j'ai connu l'ADTC adolescent, et je devrais les bulletins dans les années 80. C'était le début de la période des parents « taxi », période qui continue encore aujourd'hui avec l'explosion de la périurbanisation.

Mes études m'ont emmené vers Brest où mon fidèle vélo Peugeot (qui ne fabriquait pas que des voitures à l'époque !) me transportait ; au début de ma vie professionnelle en Ile de France c'étaient le bus, le métro et surtout le RER, à une époque où le vélib' n'existait pas et où le RER A dépassait rarement les 1 M de voyages par jour !

Revenu dans la région grenobloise en 2005, j'ai naturellement adhéré à l'ADTC alors que le combat contre le projet de rocade nord autoroutière de Grenoble, relancé par le Conseil général de l'Isère, débutait. Ce projet a été abandonné en 2010, après l'avis défavorable rendu suite à l'enquête publique avec les contributions très actives du CAIRN (Collectif pour des Alternatives Innovantes à la Rociade Nord) dont l'ADTC était membre. Une lutte que vous pouvez retrouver sur le site internet toujours actif www.rocade-nord.org. On y retrouve nombre de propositions toujours d'actualité !

Aujourd'hui, je me déplace principalement à vélo et en transport public, avec le complément bien utile de l'autopartage.

Emmanuel Colin de Verdière ●

La rentrée fête la mobilité !

Au printemps 2020 devait se dérouler la **Fête du Vélo** avec ses événements phares co-organisés par l'ADTC : le **Concours des écoles à vélo** et le **Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes**. Ces événements festifs visant à promouvoir les mobilités douces dans l'agglomération roulaient vers le succès au sortir de l'hiver. C'était sans compter ce microscopique virus globe-trotteur qui a tout stoppé net.

Ce n'est que partie remise, **si les conditions sanitaires le permettent !**

La rentrée de septembre donne un coup de pédale aux mesures et aménagements – provisoires ou non – en faveur de la santé et l'environnement (aménagements cyclables, coup de pouce vélo, télétravail...)

La marche et le vélo favorisant une meilleure distanciation physique, leur développement en cette période est d'autant plus important.

La « **Faites du vélo** » dans la Métropole grenobloise et le Grésivaudan se déroulera du 14 septembre au 4 octobre. Elle se divisera en trois semaines thématiques : scolaires, professionnels et sports. De nombreux événements prendront place sur le territoire.

L'ADTC sera partenaire des habituelles sorties vélo-bota et

vélo-ornitho, ou encore de la **table-ronde « Vélo et Santé »** le 22 septembre.

La grande Fête du vélo nationale est l'occasion rêvée de rompre avec ces deux mois de confinement en famille et en fanfare de sonnettes.



Concours des écoles à vélo

La 17^{ème} édition du **Concours des écoles à vélo** aura lieu le mardi 15 septembre en ouverture de la Fête du vélo. Ce concours est destiné à toutes les écoles primaires (élémentaires et maternelles) de la métropole grenobloise et du Grésivaudan : tous les élèves sont incités à venir à l'école à vélo (ou en draisiennne) le jour J. Des vélobus pourront être mis en place à l'occasion, et même pérennisés.

Le concours et les actions menées en parallèle sont un moyen d'*amener les enfants vers plus d'autonomie sur la question*

des mobilités, notamment à l'entrée dans les établissements d'enseignement secondaire et plus tard dans la vie active.

Le report du concours en septembre donne l'occasion à la rentrée d'adopter de bonnes habitudes en termes de déplacements pour toute l'année scolaire

Cette année, toutes les écoles participantes seront labellisées en fonction du pourcentage d'élèves cyclistes qui auront pris leur vélo ce jour-là.

Challenge Mobilité

Le mardi 22 septembre, rendez-vous au travail autrement qu'en voiture individuelle avec le **Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes** durant la semaine de la mobilité du 16 au 22 septembre.

Cette année encore l'ADTC - *Se déplacer autrement* est le relais local et accompagne les établissements de l'aire grenobloise (Grenoble-Alpes-Métropole, Grésivaudan et Pays Voironnais) à changer de moyen de transport autour d'un événement régional festif et créatif.

Cette sortie progressive de crise sanitaire apparaît aujourd'hui comme une formidable opportunité sur le plan des mobilités. Le

télétravail va connaître un développement que l'on n'imaginait pas il y a quelques mois encore, le vélo et les modes actifs ont le vent en poupe, les transports en commun et le covoiturage sont totalement repensés. Plus que jamais le Challenge Mobilité se positionne comme événement d'actualité et d'enjeux majeurs avec la thématique "Environnement et mobilité" à l'honneur.

C'est l'occasion de mobiliser vos collègues et votre entourage. Parlez-en à votre référent mobilité ou votre chef d'établissement afin d'inscrire en ligne toute la structure sur la plateforme web : <https://www.challengemobilite.auvergnhonealpes.fr>

Romarc Lagane ●

Négligence ou inconséquence ?

Lorsque vous avez choisi de vous rendre chaque jour à votre travail à vélo, que vous avez déjà commencé la journée par une course contre la montre pour que vos enfants soient à l'école à l'heure et pour arriver à votre travail à une heure raisonnable, et que vous tombez sans préavis sur un obstacle qui ferme la piste cyclable que vous utilisez chaque jour, comment réagissez-vous ?

C'est ce qui s'est passé pour les cyclistes voulant franchir le Drac par le pont de Catane, le lundi 18 mai et sans indication de durée de fermeture. L'itinéraire cyclable sur le côté Nord du pont de Catane est un itinéraire obligatoire, la chaussée des véhicules motorisés est interdite aux cyclistes, le côté sud est un trottoir, interdit aux cyclistes, et les autres franchissements du Drac possibles sont par la passerelle du Rondeau ou par le pont du Drac. La piste bidirectionnelle du pont de Catane est donc un axe cyclable fort pour le passage du Drac.

La même situation s'est répétée le 19 et le 20 mai, toujours sans indication de durée.

Quelle solution auriez-vous choisie, retourner en arrière pour prendre le trottoir sud en poussant votre vélo, prendre le risque de circuler tout de même sur la chaussée avec les motorisés, ou faire le détour par un autre pont ?



Photo : Philippe Zanolla

L'intervention nécessaire sur le pont n'est pas en cause, l'intervention de l'entreprise commandée par le service spécialisé de la Métropole en charge des ouvrages d'art a été régulièrement autorisée par le service spécialisé de la Métropole en charge des occupations du domaine public, sous la signature nécessaire de l'élu délégué, mais aucune annonce n'a été faite à l'avance, aucune déviation n'a été prévue sur la chaussée, ni aucun jalonnement provisoire. Insupportable pour les cyclistes.

En général, dans ces cas-là, les communicants se répandent en excuses. Voici les réponses de la Métro :

« Votre demande concernant un signalement d'un dysfonctionnement sur la voirie a été traitée. »

1 - « Nous pouvons vous informer de la coupure de la piste cyclable qui est prévue pour quatre jours, le temps de l'entretien du Pont de Catane. »

2 - « La Métropole est consciente du désagrément occasionné par ces travaux. Des travaux en urgence dans le cadre de la mise en sécurité de nos ouvrages d'art ont été effectuée sur cette voie, de ce fait un itinéraire de remplacement pour la piste cyclable n'a pas pu être mise en œuvre dans des délais aussi court. »

Renseignement pris, l'intervention était régulière et périodique. Elle se reproduira donc...

Les recommandations réitérées venant de l'ADTC et du CEREMA en matière de chantiers sur le domaine public sont pourtant compréhensibles. La question de la place des piétons, des cyclistes, et plus largement des usagers dans l'espace public en travaux, relève du bon sens des agents métropolitains en charge aussi bien de la maîtrise d'œuvre des travaux, que de l'occupation temporaire du domaine public. Ils travaillent pour l'utilisateur, mais ils ne le prennent pas en compte ! Négligence ou inconséquence ?

La confiance ne dispense pas d'un contrôle supérieur, surtout lorsqu'il s'agit d'un point sensible. L'ADTC a écrit à la Métropole pour rappeler la nécessaire mise en place de déviations pour les cyclistes et piétons lors de travaux.

Christian Cotte ●

Un petit Coup de pouce vélo !

Un plan de 20 Millions d'euros a été mis en place par l'Etat, sur des propositions faites par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) dont l'ADTC est membre, pour encourager la pratique du vélo à la fin du confinement. Au vu de son succès, son montant a été porté à 60 Millions d'euros. Ce plan est financé par les certificats d'économie d'énergie et s'adresse aux particuliers mais aussi aux collectivités.

COUP DE POUCE VÉLO
ET SI VOUS VOUS REMETTEZ AU VÉLO ?

1h30 de cours particulier
2h pour 2 à 3 personnes

pour se remettre en selle

- reprendre confiance
- connaître les aménagements
- s'insérer dans la circulation
- circuler en toute sécurité
- choisir son itinéraire
- ...

GRATUIT

inscription :
velo-ecole@adtc-grenoble.org
07 87 93 22 68

le parrainage autrement

Cette aide s'applique du 11 mai au 31 décembre 2020 et comporte trois points :

1) Une aide de 50€ maximum par vélo sur la facture de sa remise en état (cela peut être de la main d'œuvre et/ou des pièces, pneus, chambres à air, des freins... ! Attention, tout n'est pas pris en charge : les travaux d'amélioration et certaines pièces comme par exemple la sonnette ne sont pas sur la liste des pièces autorisées pour ce coup de pouce (bien que son absence sur un vélo puisse vous coûter une amende forfaitaire de 11). Ne soyez pas étonné par la procédure ; une préinscription est à faire via internet sur le site coupdepoucevelo.fr. Le vélociste étant l'intermédiaire entre l'Etat et le particulier, il doit accomplir (sans contrepartie financière) un certain nombre de vérifications.

2) Des cours de « remise en selle » : des accompagnements que l'ADTC met déjà en œuvre, viennent conforter la reprise en main et l'entretien du vélo, le choix de son ou d'un itinéraire... **(si cela vous intéresse, contactez-nous ou rendez-vous sur notre site internet www.adtc-grenoble.org)**

3) Le Coup de pouce vélo peut aussi cofinancer l'installation d'arceaux provisoires (par des collectivités ou des bailleurs sociaux – avant des places définitives ?) pour répondre rapidement à la forte demande de stationnement pour les vélos.

Au 9 juillet, le Coup de pouce vélo c'était déjà 330 000 vélos réparés, 560 séances de remise en selle et 2325 stationnements temporaires en cours d'installation.

N'oubliez pas de lire au préalable les conditions générales d'utilisation liées à ce dispositif et venez pédaler ! En effet, Grenoble-Alpes Métropole a mis en place des Tempovélo qui vous attendent ...

Suzanne Dathe ●

Tempo Piétons ?

Les déplacements à vélo ont bien été pris en compte dans les mesures de déconfinement mais qu'en est-il de la marche à pied ? Les centres urbains ont la particularité de réserver la plus grande partie de l'espace non bâti à l'automobile. Les voies de circulation, les espaces de stationnement ne laissent que des trottoirs exigus aux piétons.

Avec la nécessité de respecter une distanciation physique, ce constat devient un réel problème d'autant plus que les commerces ne devant recevoir qu'un nombre limité de clients, des files d'attente se forment sur les trottoirs les obstruant encore davantage.

Il serait souhaitable, dans les rues où les trottoirs sont étroits, de supprimer un côté de stationnement pour permettre les croisements sécurisés de piétons.

Hélas, rien de tel n'est annoncé. La Métropole et la ville de Grenoble ont certes mis en place des piétonisations provisoires les vendredis et samedis dans quelques rues mais ces mesures sont surtout destinées à favoriser le commerce.

La marche est le premier mode de déplacement dans la ville centre, il est urgent de redonner l'espace nécessaire pour que chacun se déplace en sécurité et que les enfants puissent s'épanouir en jouant et en découvrant en bas de chez eux.

Les piétons veulent aussi des Tempo Piétons !

Philippe Zanolla

Les données des comptages piétons/vélos accessibles sur internet

A de nombreuses reprises, l'ADTC avait demandé à la Métro d'avoir accès aux nombreuses données de comptages vélos/piétons. Installée depuis 2009 pour certains, l'accès aux données est désormais possible. Pour cela, il suffit d'accéder au site internet suivant : <http://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=120>

De nouveaux compteurs sont venus compléter le maillage de comptages sur les principaux axes piétons et pistes cyclables. Petite précision : les compteurs piétons ne différencient pas les cyclistes et les piétons.

Depuis le déconfinement (sur une période du 11 mai au 11 juillet), on peut clairement voir la bonne fréquentation des axes cyclables :

Comptages cycles sur la période du 11 mai au 11 juillet 2020

Compteur	Moyenne journalière	Pic de fréquentation	Total
Cours Lafontaine (Grenoble)	2 656 cyclistes	4 242 cyclistes (le 7 juillet)	164 662 passages
Rue Léo Lagrange (Grenoble)	2 625 cyclistes	4 120 cyclistes (le 30 juin)	162 745 passages
Digue rive gauche de l'Isère (Saint-Martin-d'Hères)	2 622 cyclistes	3 964 cyclistes (le 30 juin)	162 555 passages
Boulevard Maréchal Lyautey (Grenoble)	2 391 cyclistes	4 093 cyclistes (le 7 juillet)	148 220 passages
Digue rive gauche du Drac (Fontaine)	1 638 cyclistes	2 349 cyclistes (le 21 mai)	101 572 passages

Concernant les axes piétonniers, le cœur de ville – cœur de métropole est très fréquenté.

Quelques chiffres de fréquentation sur la période du 11 mai au 11 juillet :

- La rue Lafayette, c'est 17 262 passages (avec une pointe à 32 522 le 15 juin),
- La Grande Rue, c'est 11 017 passages (avec une pointe à 24 396 le 6 juin),
- La rue de Bonne, c'est 9 968 passages (avec une pointe à 16 732 le 20 juin),
- La passerelle Saint-Laurent, c'est 6 619 passages (avec une pointe à 18 371 le 2 juin).

Suzanne Dathe



Le premier compteur vélo en temps réel a été installé sur la ChronoVélo 1 et le cours Lafontaine au croisement du boulevard Gambetta

Début de Rues aux Enfants ?

La sécurité des enfants sur le chemin de l'école est une priorité partagée par les parents d'élèves, les enseignants et les élus.

Hélas, depuis de nombreuses années, un cercle vicieux s'est instauré.

Avec l'accompagnement des enfants en voiture par les parents, le trafic aux abords des écoles a fortement augmenté générant une insécurité que les parents pallient en amenant encore davantage leurs enfants en voiture.

Pour sortir de cette spirale infernale, les associations de parents d'élèves, l'ADTC et Rue de l'Avenir proposaient d'interdire la circulation dans la rue de l'école aux heures d'entrée et de sortie des élèves.

A chaque fois la réponse était quasi la même : ce n'est pas possible de couper la circulation, ça va créer des encombrements etc., etc.

Dans le cadre de la sortie du confinement, la ville de Grenoble a testé ce dispositif pour permettre une meilleure distanciation physique. Quelques groupes scolaires dont celui de la rue Anthoard bénéficient dorénavant de cette disposition. La rue est barrée par une barrière Vauban et les automobilistes doivent se détourner de la rue aux heures d'entrée et de sortie des élèves.

Ce principe pourrait à minima s'appliquer à l'ensemble des groupes scolaires avant la réalisation de vraies Rues aux Enfants.

Philippe Zanolla



Randonner avec les transports en commun

Lors du déconfinement, les massifs ont été pris d'assaut par des randonneurs avides de sorties, et beaucoup de parkings ont été saturés. Les restrictions au covoiturage pour raisons sanitaires ont accentué ce phénomène. Il est cependant possible de randonner sans voiture et en évitant la foule. Dans cet article, nous détaillons une idée en Chartreuse.

La Cheminée (Voreppe – Mont Saint Martin)

Il s'agit d'une sortie sans prétention, mais à faire par terrain sec. Les sentiers sont bons et balisés et la sortie peut être faite avec des enfants à condition qu'ils soient prudents dans les passages où le vide est assez proche. Le dénivelé est de 750 à 800 m. L'exposition principale est à l'Ouest, ce qui permet de monter au frais en partant le matin.

On part de Palluel, le terminus de la ligne E au Fontanil. On commence par une mise en jambe à plat par la rue du Mas, rue très calme presque parallèle à la RD 1075, qu'on suit pendant 1,3 km jusqu'au hameau de Cottelandière. Là on tourne à droite pour revenir à la RD 1075 qu'on traverse presque en face pour rejoindre le hameau le Grand Logis Neuf et le Chemin Vieux, qui passe au pied de la Chartreuse. On suit ce dernier vers le Nord, jusqu'à un embranchement où l'on tourne à droite pour attaquer la montée dans les bois (on suit la direction de Chalais).

Cette montée fort raide au début, se modère ensuite. Aux embranchements, on laisse les sentiers qui redescendent. Le sentier effectue deux épingles et fait déboucher sur la route de Mont Saint Martin, qu'on suit sur 400 mètres dans le sens montant, avant de la quitter dans une épingle pour repartir vers le Nord, toujours en direction de Chalais. Le sentier finit par passer en dessous des falaises. À un embranchement, on quitte la direction Chalais pour prendre à droite et rejoindre la Cheminée.

La Cheminée est un passage en montée raide, équipé d'une main courante, permettant de franchir la falaise. On débouche sur le plateau incliné au-dessus de Mont Saint Martin. On peut

descendre directement en face Sud, via Espagne, ou bien au prix d'une petite remontée (50 m de dénivelé) faire un petit détour par les Combes, Revalière, Namière qui offre des points de vue intéressants, plus d'ombre et une pente douce.

Quoi qu'il en soit, on rejoint l'église de Mont St Martin et la route en cul de sac du hameau de Fauchère, qui se prolonge par un sentier descendant vers le Sud. À la Girodière, le sentier devient une piste forestière large. On tourne à droite pour redescendre au Fontanil. Le cœur du village est attrayant et bénéficie de cheminements piétons et d'une circulation apaisée. La rue du Moulin et la rue de Palluel nous ramènent au point de départ.

De nombreuses lignes de transport pour randonner en Chartreuse

D'autres lignes de car permettent de randonner en Chartreuse :

- Depuis Grenoble, les lignes 62 Grenoble – Le Sappey – Sarcenas, Pont du Croz ou col de Porte, Express 2 Le Champ-près-Frogès – Grenoble – Voreppe, 7000 Grenoble – Saint-Laurent-du-Pont – Saint-Pierre-de-Chartreuse,
- Depuis le Grésivaudan (et aussi de Grenoble), les lignes Express 1 Voiron – Grenoble – Lumbin, 6020 Grenoble – Crolles, 6080 Grenoble – Le Touvet, 6060 Grenoble – Chambéry, sans oublier le funiculaire de Saint-Hilaire-du-Touvet et la ligne 6550 Grenoble – Saint-Bernard-du-Touvet.

Il est possible d'aller et de revenir par une même ligne, qu'on peut prendre à un arrêt différent au retour, ou d'utiliser une ligne différente à l'aller et au retour, en allant par exemple de la Terrasse à Saint Bernard du Touvet par la cascade de Glézy, ou de Saint-Pancrasse (Les Meunières) au Sappey par les cols de Coq, de la Faita, et de l'Emeindras.

Christophe Leuridan ●



Les Combes, photo Gilles Grand

Quartiers sans transit automobile, ChronoVélo, Vélorue, TempoVélo : Quels aménagements cyclables pour développer les déplacements à vélo ?

Pour favoriser les déplacements à vélo, c'est l'ensemble d'un système vélo qu'il faut développer : un réseau cyclable continu et sécurisé, l'apprentissage du vélo dès l'école et pour les adultes, des stationnements sécurisés pour les vélos, des vélocistes pour acheter et faire entretenir son vélo ainsi que des ateliers d'autoréparation. Ce système doit être accompagné d'une communication présentant les avantages du vélo sur les plans économique, environnemental et sanitaire pour chacun comme pour toute la société.

Dans ce dossier central, nous développons la composante « réseau cyclable » du système vélo.

Pour les personnes débutantes comme pour les habitués du vélo, la principale demande en matière d'aménagements est d'éviter les voiries où l'on croise souvent des véhicules motorisés. Ce principe de séparation doit être doublé d'un principe d'efficacité pour que le déplacement à vélo soit une vraie alternative sans détours. Les aménagements doivent être réalisés pour l'ensemble des cyclistes, débutants comme experts. Ces principes ont permis le fort développement des déplacements à vélo notamment aux Pays-Bas.

Des quartiers sans transit automobile

L'ensemble des rues n'a pas vocation à accueillir des aménagements cyclables séparés. Mais avec ou sans pistes cyclables, toutes les voiries doivent permettre de se déplacer à vélo en sécurité. Si des rues ne permettent pas d'aménagements cyclables, elles doivent être réservées au trafic automobile des riverains. Ainsi le risque de croiser une voiture sur les quelques centaines de mètres permettant de rejoindre des pistes cyclables sécurisées sera peu important. Pour que cela fonctionne, c'est d'abord le volume du trafic automobile qu'il faut diminuer complétement d'une vitesse limitée à 30 km/h maximum. La densité de trafic est d'abord le résultat du plan de circulation du trafic motorisé qui empêche le trafic de transit à l'intérieur des quartiers.

Ces quartiers sans transit automobile existent déjà notamment dans les zones pavillonnaires. Ils doivent être étendus. Ce type de plan de circulation dit en marguerite est très favorable aux déplacements à pied ainsi qu'à l'utilisation des transports en commun qui commence très majoritairement par un déplacement à pied.

Après plusieurs années d'informations et d'échanges, Gand en Belgique a mis en œuvre un tel plan de circulation en 2017. Dans les rues résidentielles des sept secteurs concernés par le plan de circulation, le nombre des déplacements en automobile a chuté de 58 % en un an, et le trafic sur les grands boulevards de 29 %. Globalement, le trafic automobile a diminué de 12 %, tandis que les déplacements à vélo ont connu une progression de 25 % et les transports en commun une progression de 8 %. Cette stratégie a été confortée par les résultats de l'élection municipale de 2018 qui ont maintenu la même coalition à la mairie de Gand.

Un réseau ChronoVélo

Une ChronoVélo est un aménagement réservé aux vélos irriguant les quartiers. Elles doivent être délimitées, séparées des autres usages, et doivent permettre des temps de parcours performants pour les cyclistes, fluides et sans obstacles,

Dossier

offrant un « haut niveau de service » (revêtement non glissant, axe bien entretenu, déneigé, signalisé, éclairé, ombragé), et des « aires de services » permettant notamment de gonfler les pneus.

Ces éléments de définition se déclinent en principes d'aménagements des ChronoVélo :

- Sécurité, continuité : une voie dédiée, exclusive, avec peu d'intersections...
- Fluidité, sécurité, rapidité: des liaisons directes et prioritaires, du débit, la possibilité de dépasser, sans obstacles...
- Lisibilité, continuité : des itinéraires métropolitains longue distance, une couleur spécifique, un marquage au sol, une signalisation verticale et horizontale

Ce réseau structurant de la Métropole grenobloise a été lancé en 2017, avec un objectif de 4 axes constitués de pistes cyclables bidirectionnelles totalisant 44 km, prévus pour 2022. En ce milieu de l'année 2020, où en est-on ? L'aménagement du réseau des ChronoVélo avance différemment selon les secteurs :

• ChronoVélo 1 Fontaine – Grenoble – La Tronche – Meylan

L'itinéraire entre l'Estacade à Grenoble et Fontaine la Poya n'est toujours pas arrêté.

À Grenoble, le site propre sur le cours Berriat est réalisé à l'Est du cours J. Jaurès. La continuité jusqu'à l'estacade et la rue P. Sépard est encore à l'étude.

Le tronçon entre la mairie de Grenoble et La Tronche (passage Ricou) par le pont de Savoie et le long de la voie express avenue de Verdun a été achevé au printemps dernier.

Sur le mail du boulevard J. Pain, la position du site propre entre Chavant et l'Hôtel de Ville est en instance de marquage.

• ChronoVélo 2 Saint-Egrève – Grenoble – Saint-Martin-d'Hères – Campus/Gare de Gières

À Grenoble, la section entre le cours J. Jaurès et Saint Martin d'Hères avait été réalisée en premier. L'aménagement de la jonction entre les rues E. Gueymard / Arago et la rue H. Tarze est prévu pour la rentrée. Le franchissement du cours J. Jaurès (estacade) est en travaux.

Les travaux de prolongement vers le campus et la gare de Gières ne sont pas encore prévus.

L'aménagement de la ChronoVélo rue des Universités sur le campus au nord de la rue des Résidences est prévue pour cet été.

• ChronoVélo 3 Grenoble – Echirolles – Pont-de-Claix – Champagnier – Jarrie – Vizille

La section sur la rue Général Mangin (le long de la voie ferrée Grenoble – Chambéry) est déjà en service, de même que celle sur la rue P. Sépard et l'av G. Ferrier à Echirolles.

À Echirolles, les travaux d'aménagement avant le pont V. Hugo ont commencé côté Grenoble.

Sur la contre-allée Est du cours Jean-Jaurès, les travaux touchent à leur fin avec les marquages jusqu'au Parking Relais l'Etoile à Pont de Claix.

À Pont de Claix, cours St André, ce sera un peu plus tard, mais sur les deux communes, ce sera un axe cyclable bidirectionnel type « vélorue », puisque les « décideurs » ont voulu maintenir la circulation Sud-Nord des véhicules motorisés avec la ChronoVélo, en contradiction complète avec le concept... de réseau cyclable sécurisé.

• ChronoVélo 4 Grenoble – Eybens

Seule l'amorce à Grenoble est réalisée pour l'instant, sur la place P. Mistral et sur quelques dizaines de mètres de l'avenue J. Perrot.

• Les voies vertes et Véloroutes

Les voies vertes, et les Véloroutes V63 et V64, le long de l'Isère et du Drac, ouvertes aux piétons, complètent le réseau des ChronoVélos.



Les pistes TempoVélos

Dans le cadre des mesures de déconfinement, le gouvernement a donné aux gestionnaires de voirie la possibilité de réserver des voies de circulation automobile aux cyclistes. TempoVélo est le nom donné aux aménagements cyclables provisoires réalisés pour le déconfinement par la Métropole grenobloise.

La crise sanitaire que nous venons de vivre a imposé un confinement de la population. Bien que la crise ne soit pas totalement terminée, une sortie de ce confinement a été décidée, avec des précautions pour éviter un retour de l'épidémie. Les mesures barrières bien prises en compte par la population s'imposent aussi dans nos déplacements. La capacité des transports en commun a été réduite et pour éviter un report massif vers l'autosolisme, des axes TempoVélo parallèles aux axes forts de transport en commun ont été mis en place suite à des propositions de l'ADTC faites en avril (voir bulletin 163)

A Grenoble

Le boulevard Clémenceau, les avenues Champon, Berthelot, Reynoard à Grenoble ont été pourvues de bandes cyclables à la place d'une voie de circulation. Sur ces axes, les aménagements cyclables existants sur trottoirs ou contre-allées étaient souvent sous-capacitaires et provoquaient notamment des conflits piétons-vélos.

L'avenue Jean Perrot a vu elle aussi l'éclosion d'une bande cyclable à droite dans le sens Sud - Nord entre Malherbe et Clémenceau (photo page 20), une belle préfiguration de la ChronoVélo. Déjà sur l'avenue Jean Perrot comme le boulevard Clémenceau, des adhérents nous signalent une diminution appréciable de la vitesse des véhicules apaisant ces axes.

Quais rive gauche et rue Bizanet à Grenoble (photo page 20)

Pour doubler le Tram B entre la gare et le CHU, la voie côté Isère a été dédiée aux déplacements à vélo, et des bandes cyclables ont été tracées sur la rue Bizanet Ouest, entre la place du Dr Girard et le pont de Chartreuse. Les quais rive gauche de l'Isère sont un des principaux points noirs recensés par les cyclistes dans le Baromètre des villes cyclables de la FUB de l'automne 2019. La piste TempoVélo clarifie et rend plus confortable la circulation des cyclistes et des piétons :

Dans le sens Est - Ouest, les cyclistes ne sont plus obligés de faire le détour dissuasif par la place Saint André et la rue Hector Berlioz ou d'emprunter le trottoir. Cela évite les conflits avec les piétons.

Dans le sens Ouest - Est, un certain nombre de cyclistes moins aguerris avaient tendance à emprunter la bande cyclable à contresens sur le quai Jongkind. Ces conflits entre cyclistes disparaissent.

Enfin, l'aménagement rend plus compliqué le stationnement sauvage des voitures sur le trottoir du côté Isère, qui privait les piétons de ce cheminement.

En neutralisant une des deux voies de circulation, cet aménagement permet de ralentir le flux des véhicules. Les piétons sont maintenant prioritaires dans la traversée rue de Lionne / passerelle St Laurent où le feu a été neutralisé.

Fontaine

C'est l'axe quai du Drac - Mairie via la rue de la Liberté qui a été choisi pour une TempoVélo offrant enfin un axe Est - Ouest sécurisé à Fontaine pour les déplacements à vélo. Durant l'été, une des deux voies du pont Esclangon entre Grenoble et Fontaine devrait être réservée aux déplacements à vélo.

Saint-Martin-d'Hères

Sur l'avenue Gabriel Péri, la voie de droite entre la rue du pont Carpin et l'avenue de la Commune de Paris est maintenant réservée aux cyclistes en mixité avec les bus des lignes C5 et 15 (photo page 20), entre les arrêts Péri-Brossolette et Champ Roman. Côté Ouest de cet axe, les vélos devaient cohabiter avec les piétons, et le côté Est était dépourvu d'aménagement cyclable.

Dossier

Chemin des Pépinières à Meylan

Ce chemin est la voie principale d'accès au Parc de l'Île d'Amour à Meylan. Il était équipé de deux bandes cyclables, sauf sur le pont enjambant l'autoroute, où seul le côté Ouest disposait d'un aménagement mixte entre piétons et vélos. Cette situation pouvait engendrer des conflits d'usage, d'autant plus que certains cyclistes allant du parc de l'Île d'Amour vers le Nord (Meylan) avaient tendance à emprunter la bande cyclable du mauvais côté pour éviter la discontinuité de l'aménagement sur le pont. Comme ces cyclistes n'avaient aucune visibilité dans le virage en redescendant du pont, ils pouvaient surprendre les piétons, les cyclistes et les voitures circulant dans l'autre sens.

Le pont des Pépinières a été mis en sens unique pour les voitures, ce qui a permis la réalisation d'une bande cyclable bidirectionnelle du côté Est du chemin des Pépinières, et la séparation des circulations entre piétons et cyclistes. Ce nouvel aménagement est plus confortable et plus sûr pour les piétons et les cyclistes. Il devra être complété par une limitation du trafic de transit motorisé sur le chemin des agriculteurs qui sert d'itinéraire malin pour les automobilistes en cas de congestion de l'A41 ou du chemin du Vieux Chêne à Meylan.

D'autres aménagements attendus

A Echirolles, des aménagements devraient être réalisés sur l'avenue des Etats Généraux et le giratoire Pierre et Marie Curie, un autre point noir signalé par le Baromètre FUB.

La réalisation des TempoVélo demandées par l'ADTC sur les grands boulevards, la rue Esclangon, le boulevard Maréchal Leclerc et la rue Masséna à Grenoble n'est pour l'heure malheureusement pas encore à l'ordre du jour.

Après une période d'observation et en fonction des usages, certains de ces axes seront pérennisés par des aménagements plus qualitatifs. L'ADTC souhaite être associée à la réalisation du bilan des TempoVélo à l'automne prochain.

Conclusion

A terme, chacun doit trouver une ChronoVélo, dès qu'il quitte son quartier débarrassé du trafic de transit. Dans le Plan de Déplacements Urbains, l'objectif de 100 km de ChronoVélos en 2030 a été inscrit (soit le double des 44 km en cours de réalisation). L'ADTC souhaite que cet objectif soit atteint dès 2026.

Dans les rues à fort trafic vélo de transit où la largeur ne permet pas la réalisation de pistes cyclables, on peut réaliser des vélorues. Les véhicules motorisés peuvent y être admis mais de manière résiduelle pour les riverains et livraisons, il est notamment impératif que le transit automobile y soit proscrit.

“Soutenez le secteur automobile avec la voiture... partagée”

Notre gouvernement met un point d'honneur à soutenir l'industrie automobile. Soutenons-la nous aussi, mais à notre façon, avec Citiz.

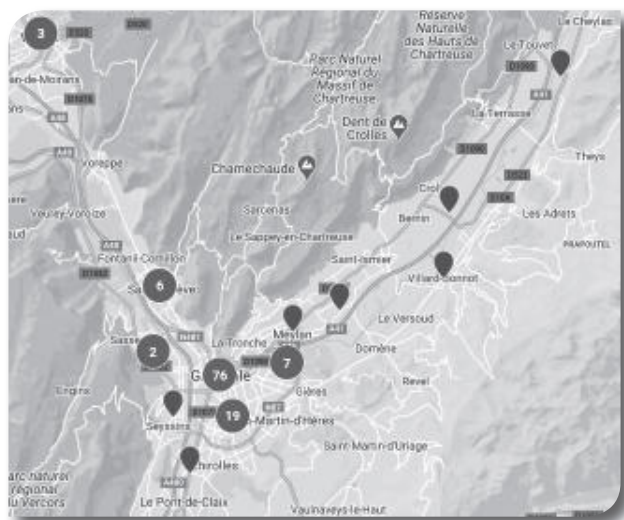
L'automobile est utile pour les déplacements ne pouvant être réalisés à pied, à vélo, ou en transports en commun. Fort heureusement, Citiz nous offre l'avantage de ce mode de locomotion individuel, sans ses inconvénients. Citiz est un réseau d'opérateurs d'autopartage en France permettant de louer une voiture pour une heure, un jour ou plus. Citiz propose 766 voitures partagées réparties dans plus de 110 villes en France, dont 295 en Auvergne-Rhône-Alpes. L'offre Citiz est particulièrement développée autour de Grenoble et de Strasbourg.

Seulement pour les urbains ?

Ce concept s'est développé à partir des grands centres urbains au départ et s'étend peu à peu aux villes moyennes et aux périphéries. À titre d'exemple, voici les derniers emplacements dans la région grenobloise et alentours :

- Goncelin
- Villard-Bonnot
- Pont de Claix
- Le Fontanil
- Sassenage
- Meylan

Le Trièves est pionnier dans cette approche de la mobilité puisque 3 voitures Citiz sont maintenant disponibles à Mens, en passant par l'office du Tourisme.



Partez en vacances en voiture

Si vraiment l'option TER ne vous semble pas suffisante (voir page 19), sachez que Citiz vous permet de partir en vacances à des tarifs attractifs. Vous pouvez même combiner le Train et Citiz : le doublé gagnant. En effet, les voitures Citiz sont disponibles dans la plupart des gares de notre région ainsi que dans de nombreuses villes en France.

Vous voulez passer quelques jours autour du lac d'Annecy et avez besoin ponctuellement d'une voiture pour faire des courses ? Pas de problème, une vingtaine de voitures sont à votre disposition dans cette ville.

Ma chère auto

Utiliser son propre véhicule semble protéger des virus mais revient très cher. Avec Citiz, votre véhicule peut raisonnablement être partagé avec vos voisins, en respectant quelques précautions.

Yea, je vais où je veux, quand je veux !

Avec l'application mobile Citiz, vous pouvez emprunter une voiture à Grenoble, Chambéry et Annecy, pour vous déplacer où vous voulez et sans durée définie à l'avance. Pas besoin de ramener votre voiture au lieu de départ, il suffit de la déposer sur un périmètre défini à Grenoble, Chambéry ou Annecy et le stationnement est inclus !

Soutenez la coopérative Citiz !

Comme beaucoup d'entreprises, Citiz a été fragilisée par la crise du Covid-19. Vous pouvez devenir sociétaire de cette belle coopérative et soutenir le développement de l'autopartage. Une façon responsable de soutenir une certaine idée de l'automobile en somme.

Pour en savoir plus : <https://alpes-loire.citiz.coop/>

Nathalie Teppe ●



Rapport de trafic 2019 de la SEMITAG : un document riche d'enseignements

La SEMITAG édite tous les ans un rapport détaillant les résultats obtenus ligne par ligne. Voici quelques données issues du rapport 2019.

Chiffres globaux

En 2019, les trams et bus exploités par la SEMITAG ont parcouru 17,051 M km*, soit 4,9 % de plus qu'en 2019. Le nombre de voyages** a été de 89,238 M, soit 2,4 % de plus qu'en 2018. Ces chiffres appellent déjà quelques explications :

- Le renforcement d'une desserte se traduit par une augmentation de l'offre kilométrique partiellement visible sur l'année où la modification se produit et totalement visible sur l'année suivante (c'est l'effet « année pleine ») ;
- La fréquentation augmente ensuite dans des proportions souvent comparables, mais avec un retard, le temps que de nouvelles habitudes s'installent.

Ainsi, les principales évolutions du réseau dont l'effet se voit sur le rapport 2019 proviennent des améliorations effectuées en septembre 2018 : transformation de la ligne Proximo 11 (Comboire – Campus) en ligne Chrono C7, transformation de la ligne 17 (Le Gua – Vif – Grenoble) en 25 et 26, transformation de ligne Flexo 69 (Vizille – Uriage – Campus) en ligne 23. A contrario, le renforcement de l'offre de soirée en septembre 2019 se voit peu et le prolongement de la ligne A de tramway à Pont de Claix mis en service le 21 décembre 2019 presque pas sur les chiffres de l'année 2019.

À elles seules, les lignes de tramway totalisent 55,721 M voyages, tandis que les lignes Chrono et la ligne 12 totalisent 23,207 M voyages.

Le nombre de voyages par kilomètre parcouru

Ce ratio est calculé en divisant le nombre de voyages effectués sur une ligne donnée par le cumul des kilomètres effectués par les véhicules de cette ligne, y compris les kilomètres « haut le pied », c'est-à-dire sans voyageur, comme le départ et le retour au dépôt. C'est un bon indicateur d'efficacité de l'offre de transport.

Sans surprise, ce ratio est beaucoup plus élevé sur les lignes de tram (11,7 v/km pour les lignes A et C, 11,3 v/km pour la ligne B, 7,1 v/km et 6,4 v/km pour les lignes E et D), puis pour les lignes Chrono et la ligne 12 (entre 3 et 4,9 v/km). Il est plus bas pour le reste des lignes Proximo et encore plus bas pour les lignes Flexo, à quelques exceptions près.

Principales évolutions de fréquentation entre 2018 et 2019

Sans surprise, la création des lignes C7, 23, 25 et 26 remplaçant et améliorant nettement les anciennes lignes 11, 17, 69 a

entraîné une hausse de fréquentation, qui devrait reprendre une fois la crise sanitaire passée.

Il est intéressant aussi de noter les évolutions sur des lignes où l'offre est restée quasiment la même :

- Certains usagers de la ligne C2 semblent s'être reportés sur la ligne 25 : tandis que la ligne C2 rabat les voyageurs sur la seule ligne E sans desservir de polarité forte, la ligne 25 amène les voyageurs près de la Caserne de Bonne et donne aussi correspondance avec la ligne C. Il est souhaitable de prolonger au plus tôt la ligne E à Pont-de-Claix.
- La construction de nouveaux logements à Meylan, La Tronche, Seyssins, Saint Egrève, a amené de nouveaux voyageurs sur les lignes C1, 13, 21, 22.
- Sur les lignes de tramway, on note une légère baisse de fréquentation en centre-ville (effet de la saturation ?), malgré une hausse de fréquentation en périphérie (campus, presque l'école scientifique, Fontaine).
- Plusieurs lignes (12, 13, 14, 16) ont pâti des travaux en centre-ville de Grenoble et de la Tronche. La ligne 15, maintenue jusqu'à la place Verdun pendant les travaux, semble avoir pris des voyageurs à la ligne 14 qui avait été transférée à Chavant. Là encore, on voit l'importance d'amener les lignes radiales à l'hypercentre au lieu de les rabattre sur des lignes de tramway saturées. Prolonger les lignes 14 et 15 à Trois Dauphins ou à la gare de Grenoble serait bénéfique pour leur fréquentation.
- Certaines lignes Flexo affichent des progressions spectaculaires à offre constante et des ratio voyageurs / kilomètre plus qu'honorables sur leurs services réguliers. Leur transformation en ligne Proximo serait à étudier.

N°	Commune	Progression 2019/2018	V/km
40	Grenoble (Rabot)	+8 %	1,9
41	Corenc	+7 %	1,3
42	Meylan	+21 %	0,8
47	Claix (Val d'Allières)	+13 %	2,3
48	Claix (Cossey)	+22 %	1,5
50	Sassenage	+12,5 %	2,7
70	Montchaboud	+26 %	1,6

Christophe Leuridan ●

* l'abréviation M veut dire millions

** un même déplacement comporte autant de voyages que de bus et de tramways utilisés

Septembre 2020 : une restructuration du réseau TAG à Seyssins et Claix

Le Sud-Ouest de l'agglomération se développe, notamment sur les communes de Seyssins et Claix. Ainsi, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) a décidé de restructurer le réseau dans ce secteur et d'accompagner les projets urbains.

Deux lignes Proximo pour Seyssins

La principale ligne Proximo du secteur est la ligne 21 qui relie Seyssins, Le Prisme (desservi par les lignes C et C6) à Claix, Pont Rouge (desservi par les lignes C2, 25). Cette ligne réalise près de 1 100 montées par jour. Trois lignes Flexo complètent la desserte du secteur (47 Claix, Val d'Allières – Claix, Pont Rouge, 48 Claix, Cossey – Claix, Pont Rouge et 49 Seyssins, Clinique du Dauphiné – Seyssins, Le Prisme). Avec sa desserte actuelle, la ligne 21 circule avec des petits bus, en raison de contraintes de gabarit.

Le SMMAG a voté la restructuration de la desserte du secteur :

La ligne Proximo 21 est déviée entre Pré Nouvel et Seyssins, Le Prisme par l'avenue Louis Vicat et la rue Joseph Moulin (à la place de la ligne 49 et n'effectuera plus de détour par les Nalettes). La ligne sera à terme équipée de bus standard circulant au GNV. Sa fréquence sera augmentée, avec un passage toutes les 12 minutes au lieu de 15 en heure de pointe, ainsi que son amplitude horaire (comme les lignes Proximo 23 et 25),

La ligne Proximo 19 est prolongée de son terminus actuel Seyssinet-Pariset, Village à Seyssins, Cimetière des Garlettes, desservant ainsi le centre et le quartier de Pré Nouvel, réalisant ainsi une desserte directe en rive gauche du Drac entre Seyssins, Seyssinet-Pariset (Tram C), Fontaine (Tram A) et Sassenage.

La ligne Flexo 49 reprendra donc l'itinéraire de la ligne Proximo 21 dans Seyssins avec la même amplitude horaire. Les horaires du week-end seront retravaillés.

La ligne Flexo 47 est recentrée sur le pôle d'échanges de Claix, Pont Rouge avec un itinéraire plus direct entre Claix Mairie et Pont Rouge par le même itinéraire que la ligne Proximo 21. Claix, Risset conserve également un accès direct au pôle d'échanges de Pont Rouge, avec un doublement de l'offre,

La ligne Flexo 48 ne desservira plus Claix, Mairie, mais effectuera une desserte plus fine de la commune en empruntant la rue du Beau Dunois et la Rue des Pérouses, avec un renfort d'une course.

Alexis Grabit ●





Actualités des TER

Au mois de juin ont eu lieu les comités techniques de concertation entre les associations d'usagers et les techniciens de la Région. Un comité de mobilité avec la Vice-Présidente Transports est programmé pour la fin de l'année.

Le bilan de l'année 2019.

La fin de l'année 2019 a été marquée par des mouvements sociaux. Mais en examinant le trafic jusqu'en novembre 2019, on constate une augmentation de 1,5 % par rapport à 2017 (l'année 2018 n'étant pas représentative en raison de la grève prolongée au printemps). Ce chiffre confirme la tendance observée depuis 2016 de reprise de l'augmentation du trafic qui, après le boom suite à la mise en place du cadencement en 2007, avait montré des signes de stagnation.

Le taux de régularité 89,6 % (toutes causes confondues) s'améliore et se rapproche de l'objectif fixé par la Région à 90,5 %. Ce chiffre masque de fortes disparités suivant les lignes : 84,8 % pour Saint André le Gaz – Grenoble, mais seulement 85,7 % pour Lyon - Grenoble, ce qui est néanmoins en progrès par rapport aux 77,8 % en 2016.

La ligne Lyon - Grenoble fait l'objet d'un suivi particulier dans le cadre de la convention SNCF-Région, avec un trafic en augmentation en particulier sur le périurbain lyonnais. On peut regretter que la Région ne présente pas de plan d'action spécifique, alors qu'en 2022, tous les TER Lyon - Chambéry, actuellement détournés par Ambérieu en raison des travaux de la gare de Lyon Part-Dieu, reviendront sur cette ligne. Heureusement, les nouvelles voies de Saint André Le Gaz devraient être mises en service en avril 2021, améliorant la circulation dans cette gare terminus des trains périurbains, située à la bifurcation des lignes Lyon - Grenoble et Lyon - Chambéry.

Le manque du matériel roulant a été fortement ressenti en 2019 par les usagers, les trains trop courts occasionnant surcharges et retards. Comme indiqué dans ADTC infos 163, la Région travaille à un schéma directeur pour améliorer la maintenance et la disponibilité des rames. En attendant l'arrivée des rames neuves commandées par la Région (Régiolis et Regio2N), 3 rames corail vont être achetées à la Région Bourgogne Franche-Comté dès juillet 2020.

Les mouvements sociaux et la crise du Covid-19

Pendant les mouvements sociaux de décembre 2019 et Juillet 2020, liés au projet de réforme des retraites, des plans de transport très réduits ont été mis en place en décembre avec près de 65% des trains supprimés. La remise en route a été difficile.

Pendant la période de confinement, du 17 mars jusqu'au

11 mai, le plan de transport régional TER a été réduit à 8% et la fréquentation a été très faible. Depuis le 11 mai, la reprise du trafic se fait progressivement avec un objectif d'assurer l'offre nominale au 12 juillet (offre réduite de période d'été). La Région a précisé les conditions de remboursement (partiel ou total) des abonnements ou la suspension des prélèvements.

Les mesures, gestes barrières, port du masque, nettoyage des trains restent en vigueur, mais une certaine confusion persiste sur la condamnation d'un siège sur deux, liée à l'imprécision des textes réglementaires, et à l'incohérence à maintenir des voyageurs debout et serrés en heure de pointe alors que des sièges resteraient vides.

La question reste posée de la reprise de la fréquentation des TER après cette crise sanitaire et d'éventuelles nouvelles habitudes de travail. L'augmentation du télétravail pourrait réduire les trajets quotidiens mais augmenter les trajets à moyennes ou longues distances, certains pouvant choisir des lieux de résidence plus éloignés de leur entreprise et accepter des temps de trajets plus longs.

Prochains travaux et services annuels 2021 et 2022.

Les travaux à Lyon Part-Dieu, avec la création de la nouvelle voie L, se poursuivront en 2021, réduisant la capacité de cette gare. En 2022, les travaux de finition rendront à la gare sa capacité nominale (mise en service de la voie L prévue en juin 2022).

Des travaux (de nuit) dans le tunnel de Voreppe sont prévus entre octobre et novembre 2020, pour renforcer la voute et augmenter le gabarit disponible et faciliter le transit de trains fret par Grenoble. Ils pourraient engendrer quelques perturbations.

Les relations TER Lyon - Marseille vont être profondément remaniées en 2021, avec une réduction des trains directs. L'ADTC a demandé l'amélioration des correspondances entre les trains Grenoble – Valence et ceux allant vers le sud de la vallée du Rhône.

Les prochains services seront très proches de celui de 2020, sauf pour la ligne Grenoble – Gap.

Cette ligne sera fermée entre Clelles et Aspres sur Buech à partir de décembre 2020 pour réaliser une première tranche de travaux. Les trains continueront de circuler entre Grenoble et Clelles où une correspondance par car sera assurée pour la direction de



Gap. Entre Grenoble et Clelles, les horaires seront aménagés pour organiser la desserte de la manière plus pertinente par rapport aux flux. Ainsi, le car de 19h10 au départ de Grenoble sera remplacé par un train. Ces aménagements d'horaire traduisent une volonté de faire au mieux dans la limite de 8 allers-retours imposée par la signalisation actuelle. Des cars express entre Grenoble et Gap seront rajoutés certains week-ends en correspondance avec les TGV. Rappelons que sur cette ligne qui sert d'accès aux Alpes du Sud, une meilleure exploitation augmenterait la fréquentation !

En 2022, toute la ligne sera fermée entre Vif et Aspres pour des travaux sur la voie et les ouvrages d'art, les trains continueront de circuler entre Grenoble et Vif. Les correspondances par car seront assurées à Vif.

Fin 2022, la ligne devrait rouvrir mais toujours avec des ralentissements. L'ADTC a demandé que les horaires soient retravaillés pour répondre aux trois fonctions de la ligne : une desserte périurbaine jusqu'à Clelles, la desserte des territoires du Trièves et une fonction de transit (avec des correspondances avec les TGV) avec des trains directs vers Briançon ou la vallée de la Durance.

A la question du risque d'obsolescence de la signalisation actuelle (type CAPI), qui représente une incertitude pour autoriser la réouverture fin 2022, SNCF Réseau a répondu qu'il n'y avait pas de problèmes. Vers 2024-2025, des travaux importants sont envisagés pour assurer la pérennité de la ligne, avec un changement de la signalisation. Ces travaux, actuellement au stade des études préliminaires, imposeront une nouvelle fermeture de la ligne et ... la mise à disposition de nouveaux financements.

Les trous de desserte sur les liaisons périurbaines autour de Grenoble (jusqu'à 3h30 sans train) ont de nouveau été évoqués. Des problèmes techniques se posent comme la nécessité de réserver des plages horaires pour la maintenance ou le passage de trains de fret. Mais manifestement, la Région ne s'intéresse pas à cette situation. Ces trous de desserte entrent pourtant en contradiction avec l'engagement des collectivités locales et les investissements conséquents pour mettre en place un « RER à la Grenobloise » offrant une desserte au quart d'heure aux heures de pointe (1), objectif que l'ADTC soutient. Une desserte type RER doit proposer des fréquences attractives tout le long de la journée et en soirée. L'ADTC s'étonne de cette passivité.

Quelques sujets généraux.

La Loi d'Orientation des Mobilités prévoit que les EPCI* non couverts par une AOM** pourront prendre la compétence mobilité ; sinon la Région deviendra AOM « locale » sur les territoires concernés. Cela concerne par exemple le Vercors qui devra se positionner avant le 31 mars 2021. Cette loi renforce aussi le rôle de la Région comme chef de file en matière de coordination des politiques de mobilités et des actions des AOM.

Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) a été approuvé par le préfet le 10 avril 2020. Il prévoit, entre autres, de « développer les transports collectifs, les services de mobilité et l'intermodalité de façon cohérente pour tous, selon les territoires », de « développer le report modal pour les voyageurs et les marchandises ». Il reste à voir comment il se concrétisera dans les prochains choix d'investissements de la Région.

Le débat sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) s'est terminé il y a presque un an, avec une conclusion forte qu'il fallait augmenter les capacités du NFL. Hélas, le projet avance lentement, aucune nouvelle convention d'études n'a été signée, il y a pourtant urgence !

Conclusion

La concertation avec la Région s'est nettement améliorée et on constate une vraie volonté de dialogue. Il est cependant dommage qu'aucun élu ne participe à ces échanges, comme cela se pratiquait avec les comités de lignes d'avant 2015. C'était un bon moyen de les impliquer et ne pas laisser la parole aux seuls techniciens pour expliquer les arbitrages.

François Lemaire ●

(1) Voir le détail dans ADTC infos 163.

* Établissement Public de Coopération Intercommunale.

** Autorité Organisatrice de la Mobilité.



Comment les transports en commun se sont adaptés au coronavirus

Une crise sanitaire mondiale inédite a contraint la plupart des pays à prendre des mesures drastiques. En France, un confinement général a été décrété du lundi 16 mars au dimanche 10 mai, suivi d'un déconfinement progressif.

Les transports pendant le confinement

Pendant le confinement, la fermeture des écoles, la généralisation du télétravail et du chômage partiel ont fortement réduit le nombre de déplacements.

L'offre de transports en commun a été réduite au strict minimum. Dans les TER, seuls 2 à 3 allers-retours quotidiens étaient proposés sur chaque ligne. À Grenoble, l'offre correspondait à peu près à l'offre du dimanche, avec un effort pour les lignes desservant les hôpitaux. Une offre spécifique de Transports à la Demande, « Flexo+ soignant », permettait au personnel soignant de se rendre plus facilement sur son lieu de travail. La fréquentation des transports en commun, très réduite s'effectuait surtout vers les zones industrielles et pour les achats du quotidien.

Les mesures sanitaires ont été mises en place pour minimiser les risques, notamment pour les conducteurs : les sièges derrière le conducteur étaient condamnés, plus de montée par l'avant et les transports en commun étaient gratuits pour l'usager. Le port du masque n'était pas obligatoire mais il était recommandé de se tenir à distance dans les transports en commun. Dans les autocars, les sièges étaient autorisés en quinconce. Le nettoyage des véhicules a été renforcé, avec une désinfection quotidienne.

Un déconfinement progressif

À partir du 11 mai, la stratégie de déconfinement, a été mise en place, avec la consultation des associations d'usagers. Pour limiter l'affluence dans les transports en commun, le télétravail restait la norme quand c'était possible. Des aménagements TempoVélo ont été tracés pour offrir une alternative aux lignes de tram (voir dossier central) et transférer 100 000 déplacements journaliers des transports en commun vers le vélo.

Pendant la première étape, du 11 mai au 2 juin, un siège sur deux a été condamné et le nombre de places a été limité :

- Bus standard: 25
- Bus articulé: 40
- Tram TFS: 60
- Tram Citadis: 75

L'offre était presque normale avec 90% des horaires en journée, orientés vers les trajets domicile-travail. Il n'y avait pas de service de soirée. L'intérêt eut été limité puisque les lieux de culture et de convivialité étaient fermés.

Les transports en commun urbains redevenaient payants, mais la vente de ticket à bord n'est toujours pas possible. Il fallait acheter son ticket par SMS, enfin disponible au même tarif qu'au distributeur et vendu par tous les opérateurs téléphoniques*.

Depuis le 2 juin, l'offre est normale. La montée par la porte avant est possible (mais toujours sans vente de ticket). La limitation d'un siège sur deux a été supprimée le lundi 6 juillet mais certains voyageurs préfèrent encore rester debout.

Les mesures sanitaires

Comme les commerces, les sociétés de transport ont rivalisé d'inventivité pour marquer les distanciations sociales à l'aide de pictogrammes. À Grenoble, ce sont des ronds jaunes et noirs, à Lyon, des carrés bleus, à la SNCF des ronds blancs. Une sorte de marelle géante aux arrêts de tram les plus fréquentés, devant les agences et sur les quais des gares.

Le port du masque est obligatoire. Des masques ont été distribués par la Région dans les gares SNCF par la Région, et par la SEMITAG aux arrêts de tram.

Les mesures prises pour regagner la confiance des usagers ont eu parfois des effets pervers. Pour prendre le bus, mieux valait être grand, en forme et avoir le sens de l'équilibre. Les messages audios donnant les consignes de distanciation couvraient celles des annonces d'arrêts, pourtant indispensables aux malvoyants. Un enfant ou une personne en fauteuil roulant risque de se cogner la tête au distributeur de gel hydro-alcoolique, et ce dernier gêne pour se tenir à la barre avant de sortir.

La mesure la plus contre-productive reste la condamnation d'un siège sur deux, en plus du port obligatoire du masque. Dans certains bus, les voyageurs se sont retrouvés serrés les uns contre les autres et malgré des places libres, y compris dans les articulés ! Dans les autocars TER Chambéry - Lyon, les conducteurs avaient comme consigne de laisser des personnes à quai en cas d'affluence.

Même s'il est difficile de prévoir les comportements (les gens vont-ils se déplacer à nouveau, et si oui, comment ?), les choses se sont globalement bien passées. La reprise des déplacements a été très progressive début mai, on a constaté une très nette progression en juin et un retour au quasi normal fin juin/début juillet.

Fort heureusement, la climatisation fonctionne dans les bus, trams et trains. Dans les trains, le renouvellement complet de l'air se fait toutes les 3 à 6 minutes. Difficile de faire plus « pur ».

Cet été, profitez du tourisme local.

Le SMMAG développe une offre « spécial été » pour vous rendre dans les lieux de fraîcheur aux alentours, et la SNCF pour les TER (voir page 19).

Nathalie Teppe ●

Cet été, voyagez en TER !

Afin de (re-)conquérir des voyageurs dans les TER, la SNCF déploie des offres spéciales.

– Pour les jeunes

Si tu as entre 12 et 25 ans, pour 29 euros/mois, tu peux voyager sur toutes les lignes TER de France.

C'est le « Pass Jeune TER de France ».

– Pour les abonnés TER

Avec l'abonnement annuel TER, voyagez gratuitement cet été dans tous les TER de France.

– Pour les voyageurs réguliers

Découvrez ou renouvelez votre carte de réduction « Illico Liberté » avant le 30 Aout à prix réduit

– Pour les occasionnels

Voyagez en heures creuses (entre 10h et 14h, et après 20h) à petits prix (5 à 20 euros selon la distance) en Auvergne-Rhône-Alpes.

Et bénéficiez tout l'été du tarif -40% si vous voyagez de 2 à 5 personnes, avec la gratuité pour les enfants de - de 12 ans.

Tous les détails sur le site TER AURA : <https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes>

Notre région regorge de pépites. Profitez de ces promotions pour faire du tourisme local.

A partir de Grenoble, je vous recommande :

– La magnifique et incontournable ligne des Alpes : Grenoble-Gap

– Annecy, son lac et sa vieille ville

– Genève, son jet d'eau et son chocolat

– Lyon, le zoo du parc de la tête d'Or et ses musées

Et n'oubliez pas que votre vélo est lui aussi bienvenu dans les TER, gratuitement.

Nathalie Teppe

Votre téléphone portable est aussi un titre de transport

En prévision de la disparition progressive des titres de transport « magnétiques » en 2021-2022, et pour se déplacer dans la région grenobloise, il est possible de se déplacer avec un téléphone portable. Pour cela, vous pouvez dès maintenant acheter un titre 1 voyage en envoyant :

– Pour le réseau TAG : « 1H » au 93 123, au prix de 1,60 (non valable sur les cars Translère),

– Pour le réseau TouGo : « 1G » au 93 123, au prix de 1€,

– Pour le réseau du pays voironnais : « 1H » au 93 900, au prix de 1,20€,

– Pour le réseau Translère : 1z, 2z, 3z, 4z, 5z ou 6z (selon le nombre de zones traversées) au 93 038.

– Pour 1 zone, c'est 1h au prix de 3,30€, pour 2 zones, c'est 1h30 au prix de 4,60€ et pour 3 zones et plus, c'est 2h au prix de 5,90€ à 9,80€).

L'achat est disponible pour les clients Bouygues, Free, Orange et SFR (consulter votre opérateur).

Aucune inscription n'est nécessaire. La facturation se fait sur votre facture de téléphone. L'achat doit être effectué avant la montée dans le véhicule. Un téléphone peut suffire pour voyager à plusieurs. Il suffit alors d'envoyer autant de fois le message que de personnes. Attention, un sms envoyé est une validation de l'achat et une validation du voyage.

Alexis Grabit

Le plateau des Petites Roches accessible en avec la ligne Translère Express 1 et le funiculaire

Depuis cet été, il est désormais possible d'accéder plus facilement au plateau des Petites Roches en empruntant la ligne Express 1 depuis Voiron et Grenoble. En effet, le Département de l'Isère a pris la décision de modifier la desserte du plateau par cette ligne Express. L'arrêt Monfort - Funiculaire situé au cœur du hameau de Monfort remplace l'arrêt Crolles - le Coteau (situé à 400m), offrant une très bonne alternative à la voiture pour s'évader sur les hauteurs du Grésivaudan. Il s'agit d'une proposition que l'ADTC avait faite au Département.

Alexis Grabit

Fontanil-Cornillon : Un passage à niveau jugé « sensible » le Département de l'Isère prive une zone industrielle de transports publics

Le lundi 16 mars, les lignes Express 2 (Voreppe – Le Champ-près-Frogès) et 7000 (Saint-Pierre-de-Chartreuse – Grenoble) ont vu leurs dessertes modifiées. Ces deux lignes empruntent désormais un nouvel itinéraire à Saint-Egrève et Fontanil-Cornillon le pont de l'avenue de San Marino et la route de Lyon, contournant ainsi la zone industrielle du Fontanil.

Cette décision fait suite au drame de Millas (en décembre 2017) où un car scolaire a été percuté par un train. Le Ministère de la Transition écologique et solidaire, en charge des transports, a alors demandé aux Préfets de Région, de dresser un état des lieux des lignes régulières de transport franchissant un passage à niveau éventuellement dangereux, de proposer des itinéraires alternatifs.

L'ADTC, qui regrette cette décision prise sans concertation en pleine année, a écrit au Département à ce sujet, et s'inquiète des conséquences pour d'autres lignes traversant des passages à niveau.

Alexis Grabit



Reprise des commissions à la rentrée
(Si les conditions sanitaires le permettent) :

- Commission Transports en commun
14 septembre, 5 octobre et 9 novembre
- Commission Vélos/Piétons
21 septembre, 12 octobre et 16 novembre



TempoVélo sur les quais en rive gauche de l'Isère (entre la gare et l'hôpital Nord).



TempoVélo, partagée avec les bus, sur l'avenue Gabriel Péri à Saint-Martin-d'Hères.

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



TempoVélo, sur l'avenue Jean Perrot à Grenoble, à la place d'une voie de circulation.

ADTC - Se déplacer autrement

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

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