

N°165 - Novembre 2020 - 4 €

La ligne Chrono C1 franchit le « mur » de la Métropole

(page 13)



Faites du vélo, avec respect et en toute sécurité (pages 6 et 7)

Covoiturage:
un nouveau service
et une voie de covoiturage
sur l'autoroute A48
pour réduire l'autosolisme
(pages 14-15)

Le dernier train direct Grenoble - Gap a circulé le dimanche 1^{er} novembre pour deux ans de travaux (page 19)



Mobilité : hiérarchiser les modes de déplacement

En France, depuis les années 1950, la voiture a été le mode de déplacement privilégié par les politiques publiques;

Ce choix a abouti au quasi-monopole de la voiture dans l'espace public entre la voirie et le stationnement (une voiture est stationnée 95 % du temps en moyenne). Il a contribué à allonger les déplacements : en moyenne 25 km et 1 h de déplacements par jour, tous modes confondus. Outre l'augmentation des distances domicile – travail, ce développement effréné a entraîné l'extension anarchique des villes et favorisé le développement des centres commerciaux de périphérie au détriment des commerces de proximité.

D'abord privilégier la marche!

2 000 tentatives, c'est le nombre moyen d'essais que



nous avons chacun réalisés avant de réussir à marcher entre nos 10 et 18 mois. La marche représentait 25 % des déplacements dans la région grenobloise en 2010 d'après l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) avec de grandes variations suivant les secteurs (de 42 % à Grenoble à 13 % dans la Bièvre).

C'est le premier mode que nous utilisons chaque jour pour aller à destination mais aussi pour aller prendre son vélo, son tram, son bus ou sa voiture. La marche participe aux 30 minutes d'exercice physique quotidien que l'Organisation Mondiale

de la Santé (OMS) conseille. Elle permet et favorise le commerce de proximité.

Pour la développer, la qualité de l'espace public est primordiale : trottoirs larges avec des revêtements qualitatifs, ombragés, séparés de la circulation motorisée et équipés de bancs pour permettre des pauses, notamment pour les personnes âgées. Il est également nécessaire de favoriser la marche à pied pour les enfants en développant les rues réservées aux piétons aux heures d'entrée et sortie des écoles.

Favoriser le vélo pour les déplacements de 1 à 10 km

En 2010, d'après l'EMD dans la région grenobloise 82 % des déplacements faisaient moins de 10 km, et 54 % moins de 3 km. Ces distances sont parcourables à vélo par la majorité des habitants. Pour cela, un système vélo doit être complet : comporter des aménagements cyclables, permettre le stationnement sécurisé des vélos, proposer des commerces pour l'achat et des ateliers pour l'entretien des vélos ainsi qu'un apprentissage du vélo pour les enfants et aussi pour les adultes.

En matière d'aménagements cyclables, la première demande est la sécurité. Pour favoriser les déplacements à vélo, il est donc nécessaire de limiter le risque de croiser une voiture en diminuant la circulation motorisée à l'intérieur des quartiers par des plans de circulation adaptés et par des pistes cyclables séparées sur les axes de transit automobile.

Développer les transports en commun sur l'ensemble des territoires

Un réseau de transports en commun desservant l'ensemble des territoires est indispensable pour réduire la motorisation des foyers. Ce réseau de bus, car, tramway et TER doit être cadencé (fréquence à l'heure ou avec un sous-multiple de 60 minutes : 10, 12, 15, 20 ou 30 minutes) sur l'ensemble de la journée y compris en soirée et bénéficier d'une réelle priorité aux feux.

Redistribuer l'espace public

Cette hiérarchisation implique de vrais choix privilégiant la marche, le vélo et les transports publics tant au niveau des investissements publics qu'au niveau de la répartition de l'espace public. Aujourd'hui, cet espace est majoritairement dédié aux déplacements motorisés individuels, il doit être rééquilibré.

Emmanuel Colin de Verdière

P 02 P 03 P 04-05 Fêtes du Vélo - Table ronde et 17ème concours des écoles à vélo Cyclistes : du respect, s'il vous plait ! Brèves Vélos/Piétons P 08 Une randonnée avec transport en commun : Le Col Vert en traversée P 09-12 Le Léman Express : un projet ambitieux et déjà une réussite malgré quelques couacs au démarrage La première ligne urbaine à franchir les limites administratives de la Métropole P 13 P 14-15 Covoiturage : une alternative à l'autosolisme favorisée par une voie de covoiturage sur autoroute P 16-17 Les projets ferroviaires de la Région : Etat d'avancement Gare de Grenoble-Universités-Gières : un rôle majeur dans la métropole à P 18 P 19 Brèves Transports 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 16 € Adhésion « étudiant » 3€ sans adhésion Adhésion « petits revenus» 3 €



Communiqué de presse de l'ADTC -Se déplacer autrement

Avec l'élection de M. Sylvain Laval, nouveau président du SMMAG, l'ADTC soumet quelques idées pour ce nouveau mandat.

L'ADTC adresse ses meilleures félicitations à M. Sylvain Laval pour son élection à la présidence du SMMAG.

Pour ce nouveau mandat, l'ADTC soumet quelques idées fortes qui doivent soutenir l'action du SMMAG pour ces prochaines années :

- Ce nouveau mandat doit être celui de la relance du tramway

Le développement du réseau de tramway doit reprendre. Le tramway a montré grâce à son attractivité toute son efficacité pour le report modal (passer de la voiture au transport public)

Le tramway dessert bien maintenant le centre de l'agglomération, il est temps maintenant de le développer en périphérie (Pont de Claix, Meylan-Montbonnot, Sassenage...)

- Avec les Chronovélos, ce nouveau mandat doit être le temps des passerelles pour vélos et piétons.

Le développement du réseau cyclable, qui a montré toute sa pertinence pendant cette période difficile, doit être poursuivi avec l'extension du réseau Chronovélo et la construction de passerelles piétons et vélos sur l'Isère, le Drac, les autoroutes et voies ferrées, sur l'ensemble du territoire du SMMAG.

- Le SMMAG a les moyens de mettre en place une tarification unifiée pendant ce nouveau mandat, Sur le territoire du SMMAG, chaque mode et chaque réseau possède sa billettique propre : TER, tramway-bus TAG, cars Transisère, bus du Pays Voironnais et du Grésivaudan, ce qui complique et décourage l'usager qui emprunte successivement plusieurs réseaux. Pour l'ADTC, à un trajet doit correspondre un et un seul titre de transport que ce soit pour les abonnements ou les trajets occasionnels.
- Poursuivre le projet de RER grenoblois en liaison avec la Région,

En travaillant dès maintenant sur la desserte en heures creuses et en soirée qui présente trop de lacunes (comme par exemple plus de 3h sans train périurbain en matinée)

L'ADTC encourage le nouvel exécutif du SMMAG à avoir une politique ambitieuse pour la mobilité, en s'appuyant sur les actions qui ont fait leurs preuves.

Contact Presse :

Emmanuel COLIN de VERDIERE, président de l'ADTC
 François LEMAIRE, vice-président de l'ADTC





Fête du Vélo 2020 – Une table ronde Vélo et Santé

Le mardi 22 septembre, dans le cadre de la « Faites du Vélo » grenobloise, s'est déroulée la soirée table-ronde « Vélo et Santé ».

Après une allocution de **Yann Mongaburu**, président du SMMAG, et d'**Olivier Schneider**, président de la FUB, nous avons eu le plaisir d'entendre **Mme Flandin-Granget**, conseillère délégué en charge de la politique cyclable au SMMAG (un nouvel exécutif au SMMAG a été élu depuis), **Mme Christine Aguettaz**, présidente de l'association 4S (Sport Santé Solidarité Savoie) de Chambéry ainsi que **Véronique Nicorosi**, et enfin le **Docteur Jean Ponard**, du Grenoble Métropole Cyclisme, sur les bienfaits du vélo et la mise en place du Prescri'Bouge.

Bien que les intervenants ne se soient pas consultés en amont, le terme « sédentarité » est apparu au cours de nombreuses présentations. Cette problématique du XXIème siècle causée par le manque de mouvement, et l'augmentation du temps que nous passons assis (devant la télévision, l'ordinateur, ou même en voiture et en train), entraîne de nombreuses pathologies et une contribution à l'affaiblissement général de l'état de santé du corps. Le coût de la sédentarité en France est estimé à 100 milliards d'euros.



1h de vélo par jour permet de compenser 8h de sédentarité, y compris en VAE » rappelle Olivier Schneider.

Le vélo pour lutter contre la sédentarité permet à la fois de prévenir et de guérir. Mais comme dit l'adage, Mieux vaut prévenir que guérir, Christine Aguettaz, qui avec l'association 4S accompagne des groupes de femmes en rémission de cancer dans des voyages à vélo, nous a parlé notamment d'un voyage à Venise. Elle est venue accompagnée de Véronique Nicorosi, qui a pris part à plusieurs voyages avec l'association, dont l'épopée en Vénétie, et qui nous a parlé de cette expérience fortifiante, qui a permis

de créer des liens, des amitiés, se faire du bien alors qu'elles suivaient un traitement, parfois très lourd, contre la maladie.

Les interventions, notamment du docteur Jean Ponard, ont porté sur la bicyclette, mais englobant le sport et l'activité physique en général, avec un clin d'œil sur le sport en compétition. Il a rappelé notamment que pour faire du sport, il faut être bien équipé, ne pas dépasser ses limites, être régulier, et surtout se faire plaisir!

Aussi, Yann Mongaburu a rappelé que de toutes les solutions étudiées visant à accroître l'espérance de vie, c'est celle du vélo qui apparaît comme réellement efficace et concrète. N'en déplaise aux automobilistes chevronnés, c'est un fait avéré : le vélo comme mobilité quotidienne pourrait augmenter la durée de vie de la population – des cyclistes, comme des autres usagers – et contribuer à atteindre une fin de vie en meilleure santé. Car si l'espérance de vie est longue en France, l'espérance de vie en bonne santé se limite plus ou moins à l'âge de la retraite!

Les intervenants ont ajouté que le VAE (Vélo à Assistance Electrique) est aussi bénéfique pour la santé, et montre même de sérieux avantages par rapport à certaines pathologies.

Véronique Nicorosi nous a parlé des voyages à vélo auxquels elle a pu prendre part avec l'association 4S en soutenant que chacune roulait selon ses capacités, et qu'elle avait pu prendre tantôt un VAE, tantôt un vélo de route, insistant que l'objectif était avant tout de prendre du plaisir à voyager.

La question du port du casque à vélo et de son obligation est ressortie, ce qui n'a pas étonné Monique Giroud, ancienne présidente de l'ADTC, en charge de l'animation de la soirée, avec un docteur Jean Ponard très favorable, et la FUB arguant que port obligatoire du casque à vélo est un facteur limitant pour la pratique cyclable.

Christine Aguettaz a tout de même fait remarquer que durant tous leurs voyages à vélo, la seule blessure occasionnée était... une blessure au coude. Et Yann Mongaburu de renchérir que les cages d'escaliers causent plus de commotions cérébrales et d'accidents graves que la pratique du vélo. Faudrait-il donc porter un casque dans les escaliers plutôt qu'à vélo ?

Romaric Lagane

Fête du Vélo 2020 - 17ème édition des Concours des Ecoles à Vélo

Durant la « Faites du Vélo », pour la 17^{ème} édition, les élèves de la Métropole grenobloise et du Grésivaudan se sont élancés sur les chemins de l'école à bicyclette ou à draisienne.

Malgré une rentrée agitée et durcie par les restrictions sanitaires et les fermetures de classes, 40 écoles étaient inscrites pour participer ce mardi 15 septembre : soit 5 095 élèves sensibilisés avec 2 437 cyclistes (50% des élèves présents ce jour)!



Le Grésivaudan s'est démarqué pour sa première participation. Notamment avec les élus de Biviers et Pontcharra qui ont été très motivants pour encourager la participation de toutes les écoles de leur commune.

A partir de cette édition, pas de podium, toutes les écoles participantes ont été récompensées par un label « Ecole vélomobile » pour saluer leur implication dans la démarche de diffusion de la culture du vélo déplacement, quel que soit le contexte géographique ne favorisant pas toujours la pratique du vélo.



Cette année 2020 laisse présager une $18^{\text{ème}}$ édition pleine de promesses !

Label	1 roue	2 roues	3 roues	4 roues
Critère de labélisation	0 à 40%	40 à 60%	60 à 80%	80 à 100%
Nombre d'écoles lauréates	9 écoles	21 écoles	7 écoles	Aucune école

*tableaux de résultats détaillés sur le site internet de l'ADTC. www.adtc-grenoble. com

L'ADTC-Se Déplacer Autrement tient à féliciter tous les établissements participants !

Romaric Lagane



Cyclistes: du respect, s'il vous plait!

Depuis la sortie du confinement, le nombre de personnes se déplaçant à bicyclette ou à trottinette sur notre agglomération a fortement augmenté. Si l'on peut se réjouir des compteurs de vélos qui s'affolent et battent leur record semaine après semaine, on ne peut que déplorer l'attitude de certains cyclistes.

De plus en plus d'usagers sur les aménagements cyclables

Un réseau cyclable qui commence à être performant, des pistes « TempoVélo », des gestes barrières de facto respectés, de nombreux articles favorables dans les médias et une météo particulièrement favorable expliquent ce regain d'intérêt pour le vélo et les trottinettes. Par effet de masse, les comportements répréhensibles se sont multipliés : vitesses excessives, non-respect et méconnaissance du code de la route, dépassements hasardeux, changements de direction non signalés, refus de priorité aux piétons. L'ADTC - Se déplacer autrement relève souvent ces agissements et les condamne systématiquement. Mais leur accroissement rend nécessaire une nouvelle clarification auprès des anciens ou nouveaux usagers avec le credo suivant : « Pensez aux autres usagers! ».

Les piétons d'abord!

Le point le plus important est le respect de l'usager le plus faible : le piéton. Un piéton qui manifeste son intention de traverser est prioritaire, alors laissez-le passer en l'invitant à le faire d'un sourire ou d'un geste amical. S'il traverse, ne le frôlez jamais ni ne lui coupez sa trajectoire : passez loin derrière lui. En zone piétonne dense, poussez votre vélo ou, si vous le pouvez, stationnez-le à l'extérieur de la zone et poursuivez à pied.

Changements de direction, connaissance du code de la route

Aujourd'hui, en circulant à vélo ou en trottinette sur un aménagement cyclable et particulièrement sur le réseau ChronoVélo, vous n'êtes plus isolé comme ce pouvait être le cas il y a quelques années, voire quelques mois. Maintenant, il y a toujours un ou plusieurs cyclistes qui vous suivent, qui arrivent en face de vous ou qui vont croiser votre chemin à droite ou à gauche. Par conséquent, l'imprévisibilité n'est plus de mise : conservez votre trajectoire sans louvoyer (donc pas de textos sur votre téléphone...) et signalez vos changements de direction. De même, respectez les feux de signalisation : rien de plus rageant pour un cycliste que de freiner au vert pour un autre cycliste qui passe au rouge ! Inversement, certains feux sont munis d'une autorisation de franchir le feu rouge après avoir respecté la priorité des autres usagers : il est inutile d'attendre le feu vert pour s'engager si les conditions de passage sont réunies.



Un peu d'empathie pour les autres cyclistes

L'arrivée de nouveaux usagers, adultes débutants ou pas rassurés, personnes plus âgées, enfants accompagnés sur leur vélo, nécessite non seulement d'anticiper leurs réactions non prévues mais aussi d'éviter de leur faire peur par un comportement inadapté ou répréhensible. Soyez donc vigilants, ne coupez jamais une trajectoire devant mais passez derrière et surtout ne tentez pas de doubler à tout prix.

Suivez le flux!

Enfin, dernier point qui accroît les risques : la vitesse excessive de certains usagers des aménagements cyclables qu'ils soient à vélo ou à trottinette. Au fur et à mesure que le nombre d'usagers s'accroît sur les pistes et bandes, il faut adapter sa vitesse au flux moyen au lieu de vouloir dépasser à tout prix au risque d'un accrochage.

Faisons taire les critiques!

De nombreuses voix s'élèvent dans l'agglomération contre « ces cyclistes qui font n'importe quoi ». Dénoncer les mauvaises pratiques qui mettent en danger les piétons est tout à fait légitime. Mais gare aux généralisations abusives qui peuvent également être utilisées dans un but de pur lobbying ou bassement politicien pour modifier, empêcher, voire inciter à supprimer certains aménagements cyclables. Dans les deux cas, faisons taire ces critiques par un comportement citoyen et respectueux sans oublier d'exprimer notre satisfaction et d'encourager le développement cyclable auprès de nos élus municipaux et de la Métro.

Jean-Marc Bouché

Infos Vélos/Piétons

Le Pont de la Buissière dans le Grésivaudan a rouvert après 7 ans de fermeture

Fermée en 2013, suite à son affaissement, le pont de la Buissière reliant le Cheylas à La Buissière a rouvert le mardi 20 octobre après 2 ans de travaux (6,62 M€). Long de 120 mètres, le nouveau pont accueille une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou « chaussidou ».

Le principe est simple. Deux bandes cyclables sont marqués de part et d'autre de la chaussée, réduisant la place de la voiture à une voie centrale sans marquage axiale, et circulable dans les deux sens (sur cet axe, on compatibilise 2 500 véhicules par jour). Si deux voitures se font face, elles peuvent alors se déporter sur la bande cyclable pour se croiser.

Rappel : Le cycliste est prioritaire sur cet axe. Un véhicule qui doit se déporter pour croisement doit le faire derrière lui.

Alexis Grabit



Sécurité routière : des doubles sens pour faire réfléchir

Avec le développement de la pratique du vélo depuis le déconfinement, et avec une hausse des accidents touchant des cyclistes, une nouvelle campagne de la Sécurité routière, à l'intention des usagers de la route, a été lancée pour alerter sur les dangers et les conflits entre usagers.

Un soin particulier a été apporté aux phrases qui jouent sur le double sens des mots. Ce trait d'esprit amène à réfléchir et aide à garder le message en tête.

À l'arrière de certains bus, on peut ainsi lire « Cyclistes, méfiez-vous des angles morts, ils portent très bien leur nom ». Ou « À quoi reconnaît-on un cycliste qui pense à sa sécurité ? Il réfléchit la nuit ».



QUAND VOUS TOURNEZ, PENSEZ AUX CYCLISTES POUR ÉVITER QUE ÇA TOURNE AU DRAME.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

Et pour les automobilistes « Quand vous sortez de votre voiture sans regarder, un vélo risque de prendre la porte ».

Le jeu d'affiches peut être consulté sur la page :

https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-velo/bien-circuler-velo

Christophe Leuridan

De nouvelles stationsservices vélos ont été installées sur le réseau ChronoVélo

Les stations-services pour vélo offrent de nombreuses commodités : une pompe à vélo, un banc pour se reposer et un totem reprenant de nombreuses informations, affichant un plan du réseau ChronoVélo, un plan du quartier indiquant les points d'eau, les vélocistes, les agences de mobilité à proximité, ainsi que le réseau des transports urbains.

Le 13 janvier 2020, la première des trente stations-services pour vélos était inaugurée au croisement des ChronoVélos 2 et 3, dans le quartier de la Capuche à Grenoble. Trois nouvelles stations ont fait leur apparition le long de la ChronoVélo 1 (Fontaine – Grenoble – Meylan) : deux à Meylan (une à La Revirée et une aux Béalières) et une à Grenoble, au croisement du boulevard Agutte Sembat et du cours Lafontaine.

Cette dernière station affiche sur sa pompe à vélo, le « trophée » célébrant, la ville de Grenoble, première ville cyclable dans sa catégorie (de 100 000 à 200 000 habitants) lors du baromètre des villes cyclables, édition 2019.

Une randonnée avec transport en commun : le Col Vert en traversée.

Le Col Vert est une destination très classique, depuis Villard de Lans ou depuis Prélenfrey, ou une étape dans un circuit passant par le Pas de l'Œille, ou le col de l'Arc. Nous présentons ici des versions en traversée Est-Ouest, bien adaptées à l'automne.

Attention, le Col Vert reste franchissable s'il y a peu de neige, mais les passages sous le col deviennent délicats en neige dure et il vaut mieux être équipé de bâtons.

Version courte

Cette version peut être réalisée du lundi au samedi non fériés. À Grenoble, prendre la ligne Proximo 25 pour les Saillants du Gua (terminus), puis la ligne Flexo 44 en correspondance pour Prélenfrey. Ce dernier doit être réservé en appelant la veille (ou jusqu'à deux heures avant le déplacement) au 04 38 70 38 70.

Pour des groupes de 10 personnes et plus, une demande doit être faite sur : https://www.tag.fr/82-deplacements-de-groupes.htm



La ligne Proximo 25 relie Grenoble à Le Gua

Voici des horaires du samedi :

Départ de Grenoble rue Colonel Dumont	08:51	10:30
Arrivée aux Saillants	09:37	11:16
Départ des Saillants	09:42	11:21
Arrivée à Prélenfrey	09:57	11:36
Arrivée au Col des l'Arzelier	10:07	11:46

De Prélenfrey (alt. 932 m), monter au col de l'Eperrimont (alt. 1170 m), puis au Col Vert (alt. 1766 m), puis redescendre par la cabane de Roybon (alt. 1441 m) jusqu'à Villard de Lans (alt. 1020 m). Compter environ 2h30 pour la montée, 1h30 pour la descente, sans les pauses.

Pour le retour, prendre le car Transisère 5100 à Villard de Lans Centre à 16h35 ou 17h50. Durée du trajet 1h jusqu'à la gare routière de Grenoble. Une correspondance gérée à Lans en Vercors permet de revenir à Grenoble par Saint-Nizier et Seyssinet (au lieu de Sassenage) si l'on trouve cela plus commode. Si l'on craint l'affluence, il peut être utile d'appeler l'agence VFD de Villard de Lans au 04 76 95 11 24.

Version longue

Cette version, qui n'utilise pas la ligne Flexo 44, peut être effectuée tous les jours, et offre plus de flexibilité sur l'heure de départ (le bus 25 circule environ toutes les demi-heures le samedi, toutes les heures le dimanche). Mais elle est plus sportive, puisque le départ se fait de l'altitude 370 m.

Les 1 450 mètres de dénivelé positif cumulé peuvent impressionner. Mais il n'y a que 800 mètres de dénivelé négatif, si bien que tout compte fait, la sortie reste tout à fait abordable et ménage les genoux. Compter environ 4h1/2 pour la montée, 1h1/2 pour la descente, sans les pauses.

Le début de la montée se fait en grande partie sur chemins carrossables, traversant des hameaux : le Champa, les Grands Amieux, l'Echaillon (alt 688 m). De là, on emprunte un sentier qui monte plus nettement dans les bois jusqu'à déboucher près des Vincents (alt 994 m). On peut soit emprunter le sentier écologique sur la droite, très joli, soit passer par les Baleyères. Dans tous les cas, on rejoint l'itinéraire partant de Prélenfrey au plus tard au col de l'Eperrimont.

En partant à 09h45 des Saillants, on dispose d'une marge confortable pour reprendre le car à 17h50 à Villard de Lans en ayant eu des pauses confortables pour déjeuner et goûter.

Tarifs : 1 € 40 et 4 € à l'unité

Autres idées dans le même secteur

Il est bien sûr possible d'effectuer ces balades en sens contraire. On prendra moins de soleil, ce qui peut être mieux lors d'une journée chaude. Il est également possible, mais plus long, de rejoindre Villard de Lans depuis Prélenfrey ou le col de l'Arzelier et inversement via le Pas de l'Œille.

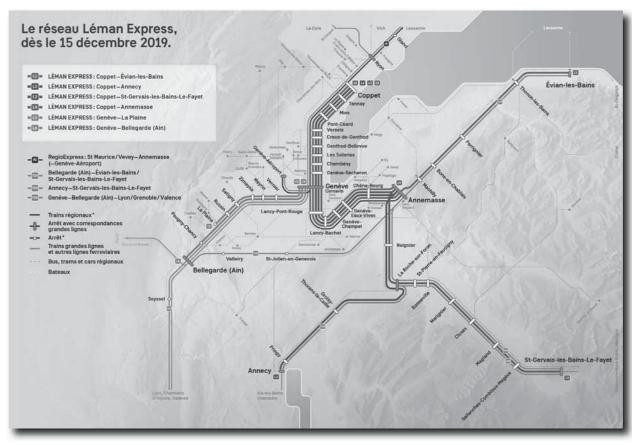
Christophe Leuridan



Le Léman Express (LEX) est un réseau ferroviaire qui circule dans l'agglomération de Genève et en France. Composé de six lignes, il dessert 45 gares sur 230 km de voies. Ce réseau est devenu le premier réseau ferroviaire transfrontalier d'Europe.

Le réseau

Le réseau s'articule autour de la gare de Genève-Cornavin. Il se compose notamment d'un long tronçon central à double voie de 16 km en grande partie souterrain (dont 2 km en France) reliant les gares de Cornavin, Eaux-Vives et Annemasse (initialement baptisé CEVA). Une des grandes particularités de ce réseau est d'être à voie unique (Genève — Coppet pour les voies du Léman Express, et d'Annemasse vers Evian, Saint-Gervais-les-Bains et Annecy) avec croisements dans les gares. La ligne Genève — La Plaine — Bellegarde est historiquement à double voie. La seconde particularité du tronçon central, c'est la circulation à droite des trains. Ce sens de circulation est imposé par les contraintes du plan des voies à l'Ouest de la gare Cornavin.



Dossier

La desserte

Six lignes articulées autour de la gare de Genève-Cornavin ont été mises en œuvre pour effectuer le service du Léman Express :

- ▶ L1 Coppet Genève-Cornavin Annemasse Évian-les-Bains
- L2 Coppet Genève-Cornavin Annemasse La Roche-sur-Foron Annecy
- L3 Coppet Genève-Cornavin Annemasse La Roche-sur-Foron Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet
- L4 Coppet Genève-Cornavin Annemasse
- ▶ L5 Genève-Cornavin La Plaine
- L6 Genève-Cornavin Bellegarde

Le tronçon central entre Genève et Annemasse est le tronçon le plus emprunté du réseau avec jusqu'à 6 trains par heure (quatre Léman Express et deux Regio Express)

Dans le détail, la desserte ferroviaire est attractive et fréquente :

Coppet – Annemasse (L1, L2, L3, L4)

Un train toutes les 15 minutes, tous les jours, de 5h à 00h30.

Les nuits de vendredi et samedi, c'est un train par heure, toute la nuit, entre 00h30 et 05h00.

Les trains Regio Express sont origine/terminus à Annemasse depuis Saint-Maurice, Vevey et Lausanne avec des arrêts à Lancy-Pont-Rouge et Genève-Eaux-Vives, avec un train toutes les 30 minutes, du lundi au vendredi et un train par heure le week-end.

Branches Annemasse – Evian-les-Bains / Annecy / St-Gervais-les-Bains-Le Fayet (L1, L2, L3)

Un train par heure, dans chaque sens, et deux trains par heure aux heures de pointe, en relation direct ou par correspondance, dans les gares d'Annemasse ou La Roche-sur-Foron.

Section Coppet – Genève (L1, L2, L3, L4)

Un train toutes les 15 minutes du lundi au samedi de 5h à 20h, puis toutes les 30 minutes en soirée jusqu'à 1h et toutes les 30 minutes le dimanche de 5h à 1h.

Section Genève – La Plaine (L5)

Du lundi au samedi : un train toutes les 30 minutes de 5h à 20h, puis toutes les heures en soirée jusqu'à minuit. Le dimanche, un train toutes les heures de 5h à 1h.

Un train par heure toutes les nuits du vendredi et du samedi.

Section Genève – Bellegarde (L6)

Du lundi au vendredi : des renforts en complément des TER, toutes les heures, aux heures de pointe.

Le réseau est complété et connecté avec des lignes ferroviaires en France :

- TER Annecy Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet (direct ou via Léman Express),
- TER Lyon-Part-Dieu Bellegarde Genève-Cornavin,
- TER Bellegarde Évian-les-Bains,
- TER Bellegarde Saint-Gervais-les-Bains-Le Fayet,
- TER Annecy Grenoble Valence-Ville,
- TER Genève Grenoble Valence-Ville.

La desserte est assurée par deux matériels différents :

- des rames Alstom Régiolis (France)
- des rames Stadler Flirt (Suisse)

La tarification

Les deux compagnies ferroviaires CFF et SNCF proposent les billets et abonnements pour le Léman Express. Des distributeurs sont disponibles dans toutes les gares desservies par les lignes du Léman Express. Il est également possible d'acheter ses billets et abonnements sur les applications mobiles CFF et SNCF.

L'offre tarifaire est multimodale. Avec un seul support, la carte Oùra en France (dernière version), et le SwissPass en Suisse, il est possible de choisir de voyager par tous les moyens de transport (train, tramway, bus, car, ou navette fluviale dans le périmètre du Léman Pass.

Plusieurs cas de figure :

Voyage exclusivement en France ou en Suisse (au-delà de la zone de Genève)

Les tarifs TER régionaux en France et CFF nationaux en Suisse s'appliquent.

ter.sncf.com et cff.ch

Voyage dans le canton de Genève

Les abonnements ou titres classiques Unireso ne changent pas. En plus des tramways, bus et navettes fluviales, les usagers peuvent emprunter les trains du Léman Express.

unireso.com

Voyage entre la France et la Suisse

Le Léman Pass est le seul titre de transport qui permet de franchir la frontière et poursuivre son déplacement sur le réseau Unireso de Genève. Le tarif est variable selon votre point de départ et votre point d'arrivée.

⇒ lemanpass.com

Voyage entre la région de Coppet et la région de Genève

Le tarif CFF national s'applique.

cff.ch

Les premiers retours

Les débuts du Léman Express, inauguré fin 2019, ont été très perturbés, par des grèves en décembre-janvier, par un problème technique en gare d'Annemasse en février, et par le confinement de mi-mars à mi-mai, avec fermeture partielle de la frontière franco-suisse jusqu'au 15 juin 2020.

Pourtant, le succès est déjà au rendez-vous, et il a été unanimement salué par la presse locale genevoise, vaudoise et haut-savoyarde. Fin juin 2020, alors qu'une partie des salariés est encore à domicile pour télé-travailler ou garder leurs enfants, la fréquentation atteint déjà 45 000 passagers par jour. C'est le niveau que les promoteurs du projet espéraient atteindre en 2021!

Cette bonne surprise n'est pas si étonnante : le tronc commun central du LEX, Genève Cornavin – Annemasse, voit passer un train toutes les 15 minutes dans chaque sens, de 5h du matin à minuit avec même une circulation chaque heure toute la nuit les vendredis et samedis soir. Sur ce trajet, le LEX met 22 minutes, au lieu d'environ 40 minutes en voiture... quand ça ne bouchonne pas. Et cerise sur le gâteau, 3 gares du LEX sont desservies par le tram 17, la nouvelle ligne transfrontalière Annemasse – Lancy.

Tout le secteur autour du Grand Genève en bénéficie. Ce « RER » transfrontalier, exploité en partie par les CFF (Chemins de Fer Fédéraux suisses) et en partie par la SNCF, s'étend jusqu'à Bellegarde, Annecy, Evian et St Gervais en France, et Coppet en Suisse. Dans tout ce secteur, la grille horaire TER-SNCF a été bouleversée, et nous pouvons nous réjouir de bénéficier d'un vrai cadencement. Même si ce n'est pas encore au niveau du cadencement CFF en Suisse sur toutes

Dossier

les branches, le nombre et l'ampleur des trous en milieu de journée se réduit, et la régularité des horaires sur chaque ligne les rend extrêmement faciles à mémoriser.

En complément, les trains régionaux en direction de Vevey dans le canton de Vaud (2 par heure) et St Maurice dans le Valais (1 par heure) desservant Lausanne ont maintenant leurs origines à Annemasse et empruntent le même tunnel que les trains du Léman Express.

Sur la ligne desservant St Gervais, l'offre définitive n'est pas encore complètement opérationnelle au-delà de La Roche sur Foron, on doit faire correspondance avec des autocars à certaines heures. Sur le reste du réseau, une bonne partie du matériel roulant est suisse, avec, donc, tous les WC en bon état de marche, contrairement à ce qu'on constate hélas dans de nombreux TER français, faute de machines de vidange de WC chimiques en quantité suffisante dans les dépôts des gares SNCF.

Juste deux petits couacs à signaler :

- ⇒ La SNCF a négligé de communiquer la mise à jour des horaires à ses homologues, dont Deutsche Bahn (DB). Or, vous savez peut-être que le moteur de recherche d'horaires DB est redoutablement efficace et ergonomique si vous cherchez des horaires train + vélo. Dans le secteur desservi par le LEX, DB ne trouvera hélas pas les correspondances LEX : il faut chercher ces horaires sur le site CFF suisse, en cochant la case « vélo », comme sur le site DB.
- ⇒En gare d'Annemasse, les nouvelles goulottes destinées aux vélos le long des escaliers sont tellement mal conçues qu'on n'arrive pas à y faire passer un vélo! Un grand bravo au technocrate qui a validé cette installation.



Dossier réalisé par Monique Giroud et Alexis Grabit.









La première ligne urbaine à franchir les limites administratives de la Métropole

Grande révolution dans le monde des transports de la région grenobloise : la ligne Chrono C1 est prolongée à Montbonnot et devient la première ligne urbaine à franchir la limite administrative de son territoire. Ce franchissement a été rendu possible par la mise en place du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) regroupant la Métropole, le Grésivaudan et le Voironnais.

Un prolongement en fourche

Ce prolongement s'effectue en fourche, ce qui signifie qu'un bus sur deux a pour terminus Montbonnot Pré de l'Eau, reliant ainsi les deux secteurs d'Inovallée, l'autre terminus restant à Meylan Maupertuis. La fréquence de passage des bus a été augmentée en heure de pointe, passant à un bus toutes les 5 minutes (contre 7 minutes avant l'été) sur la section Cité Jean Macé – Les Béalières et par conséquent, toutes les 10 minutes sur chaque branche. Le reste de la journée, l'intervalle entre les bus reste à 10 minutes sur le tronc commun donc 20 minutes sur chaque branche).

La desserte d'Inovallée-Montbonnot est assurée seulement du lundi au vendredi entre 6h30 et 20h. Aucune desserte n'est effectuée les soirs et week-ends. L'ADTC regrette cette desserte en fourche et demande la réalisation rapide d'une voirie entre Maupertuis et le chemin du Vieux Chêne afin de supprimer cette fourche et de conserver une fréquence élevée pour le quartier de Maupertuis. Le tracé qui avait été proposé par l'association Les Verts de Meylan peut être mis en œuvre à peu de frais.



L'ensemble de la ligne C1 est accessible avec la tarification TAG. La tarification reste complexe pour l'usager sur ce secteur puisque la liane 6070 (agre de Gières - Campus - Inovallée - Pré de



l'Eau — Saint-Ismier — ZA Bernin-Crolles) n'est accessible qu'avec le tarif Translsère pour relier Meylan à Montbonnot, tandis que la ligne TouGo G2 (Meylan – Montbonnot – Domène – Le Versoud Villard-Bonnot – ZA de Bernin-Crolles) accepte la tarification TAG entre Meylan, Montbonnot et Domène en complément de la tarification Grésivaudan sur l'ensemble de la ligne. L'ADTC – Se Déplacer Autrement a demandé au Département que la tarification TAG soit étendue à la portion de ligne 6070, commune avec les lignes C1 et G2.

pôle d'échanges multimodal Grésivaudan et la Métropole

Le nouveau pôle d'échanges de Montbonnot Pré de l'Eau permet des correspondances entre nombreux bus : la ligne Chrono C1, les lignes Express 1 et 2, les lignes 6060, 6070, 6080, 6200 du réseau Translsère, les lignes G2 et la navette Nav'Pro A du réseau TouGo. Ce pôle est intermodal puisque deux parcs de stationnement vélos ont été intégrés ainsi qu'un parking relais de 100 places et un espace de covoiturage (voir pages 14-15).

La mobilité ne s'arrête pas aux limites d'une intercommunalité

Ce prolongement est une avancée majeure pour le développement de la mobilité alternative à la voiture : le franchissement des limites administratives de la Métropole est un très grand signe d'ouverture, d'attractivité pour les transports publics. Grâce au SMMAG, c'est l'ensemble de la mobilité dans le Sud-Isère qui fait sa révolution. Cette révolution passera également par l'harmonisation de la tarification entre les différents réseaux TAG, TouGo, Voironnais, Translsère et TER que nous appelons de nos vœux.



Covoiturage : une alternative à l'autosolisme favorisée par une voie de covoiturage sur autoroute

M'Covoit – Lignes+, derrière ce nom se cache le nouveau service de covoiturage entre différents territoires du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG), le Voironnais et la Métropole d'une part, le Grésivaudan et la Métropole d'autre part. Ce service est accompagné par la mise en place sur l'A48 de la première voie de covoiturage sur autoroute en France.

La voie de covoiturage, une première sur autoroute en France

Inaugurée le 30 septembre 2020, la première voie de covoiturage sur autoroute a été mise en service sur l'A48 à l'entrée de Grenoble (qui connaît une saturation aux heures de pointe). Longue de 8 km, elle s'étend du péage de Voreppe jusqu'à la bifurcation A48/A480/RN481. Cette voie est activée lorsque le trafic est saturé sur la section. C'est alors que des panneaux lumineux s'allument informant les usagers de l'autoroute de l'activation de cette voie de covoiturage. Située sur la 3ème voie (tout à gauche), la voie est alors surmontée d'un nouveau logo, un losange blanc (symbole international, déjà existant en Amérique du Nord) et qui est entré dans le code de la route.

Une fois activée, cette voie est alors uniquement autorisée aux véhicules avec 2 passagers ou plus, aux taxis et aux véhicules avec une vignette Crit'Air Electrique (verte) pour les véhicules électriques et hydrogènes. Les autres véhicules doivent alors quitter la voie de gauche et se rabattre sur la voie médiane et de droite. Un radar de covoiturage a été installé sur le terre-plein central pour contrôler les véhicules qui empruntent cette voie. En cas d'infraction, l'amende est de 135 €.

Plus d'infos sur www.area-covoiturage.com



Le service public de covoiturage relie d'un côté, le Voironnais et de l'autre, le Grésivaudan à la Métropole de Grenoble

Un nouveau réseau de covoiturage

On peut comparer ce réseau de covoiturage à un réseau de bus pensé pour les trajets domicile - travail. Il est géré par la société ECOV, expert mobilité et opérateur de lignes de covoiturage. Cette entreprise de l'économie sociale et solidaire, créée fin 2014, propose des solutions concrètes de mobilité partagée aux collectivités. Elle est déjà présente sur dix territoires dont l'Est Lyonnais, la plaine de l'Ain). Des arrêts bien définis, des lignes claires reliant les pôles d'échanges aux grands pôles d'activités.

Dans le Grésivaudan, quatre lignes ont été identifiées. Trois partent le matin du Touvet, Pontcharra et Allevard vers la ZAC de Crolles-Bernin (3 stations) et Montbonnot-Inovallée (2 stations). La quatrième ligne part de la ZAC de Crolles-Bernin, passe par Montbonnot-Inovallée et dessert différents points de dépose dans la métropole : Plaine Fleurie à Meylan, Hôtel de Ville de Grenoble, Neyrpic à Saint-Martin-d'Hères et la gare d'Echirolles. Attention! Les arrêts à Grenoble en venant du Grésivaudan sont uniquement des points de dépose. Des études sont en cours pour la réalisation des arrêts de prise en charge des passagers.

Dans le Voironnais, les lignes sont simplifiées avec trois parkings relais : Champfeuillet à Voiron, Bièvre-Dauphiné à Rives, d'une part, et à la sortie de l'autoroute à Tullins, et deux arrêts : Pont d'Oxford et Esplanade à Grenoble, d'autre part.



Campagne de communication pour la voie de covoiturage sur l'A48 sur les bus du Pays Voironnais.

Comment le service fonctionne-t-il ?

L'usage est simple : pas de réservation, pas de commissions, pas de contrainte.

Je suis conducteur

Avant chaque trajet, le conducteur indique sur l'application son trajet et les arrêts devant lesquels il va passer. Si le conducteur n'a pas de smartphone, aucun souci, il suffit alors de lire les panneaux à l'approche de l'arrêt pour voir si un passager a besoin d'un conducteur.

Si un trajet est partagé, le passager récupère le code conducteur ou le numéro de téléphone pour valider le trajet. Le conducteur n'a plus qu'à effectuer le trajet et percevra automatiquement l'indemnité correspondante.



Des panneaux lumineux implantés à l'approche des points de prises en charge annoncent la destination des passagers souhaitant bénéficier d'un conducteur.

Je suis passager

Le passager doit se rendre à l'arrêt M'Covoit — Lignes+ le plus proche et effectuer sa demande de trajet par l'application ou par SMS (au 06 44 64 42 73) ou par téléphone. Lorsqu'un conducteur s'arrête, le passager récupère et saisit le code du conducteur. Ainsi conducteur et passager sont identifiés ainsi que le trajet effectué. Arrivé à destination, le conducteur recevra automatiquement son indemnité.

Soyez rassurés ! Si aucune proposition de covoiturage ne se présente à partir de 15 minutes d'attente, une solution alternative est activée (conducteurs ou taxis partenaires). Une assistance téléphonique est également disponible pour tout renseignement

(au 04 81 69 50 10, accessible de 6h à 21h en semaine et de 9h à 20h le week-end).

Les indemnités

Chaque conducteur est indemnisé pour chaque passager transporté, à hauteur de 1 à 2 € par passager. Une indemnité « siège libre » temporaire incite les conducteurs à se géolocaliser pendant les heures de pointe, pour signaler des places vacantes, offrir un grand nombre de places et réduire l'attente pour les passagers.

Les règles et les heures de pointe varient d'un secteur à l'autre, et même au sein d'un même secteur. Explications :

Trajet	Indemnité par passager	Indemnité par siège libre en heures de pointe	Heures de pointe	Heures d'ouverture du service
Intra- Grésivaudan	1€	0,5€	7h30-8h45	De 7h à 20h du lundi au vendredi
Grésivaudan vers Métropole	2€	0,5€	et 16h30- 18h30	
Voironnais ↔ Métropole	2€	l€	6h30-8h30 et16h30- 18h30	De 6h à 21h du lundi au vendredi et de 9h à 20h le week-end

Pour le lancement du service, les passagers bénéficient de la gratuité jusqu'au 31 décembre 2020.

On peut covoiturer avec la Covid

Pour covoiturer en toute sécurité, le masque est obligatoire pour toutes les personnes de plus de 11 ans présentes dans le véhicule, conducteur comme passagers. Un passager peut prendre place à l'avant, et un second à l'arrière avec un maximum de deux passagers par rangée de sièges. Un conducteur peut refuser un passager qui ne porte pas de masque.



Les projets ferroviaires de la Région : état d'avancement

Dans ADTC infos 163, nous avons évoqué les projets ferroviaires autour de Grenoble. Dans cet article, nous vous proposons d'examiner plusieurs projets de la Région ayant une incidence sur les dessertes de Grenoble.

Le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) et les conclusions du débat

Au printemps 2019 s'est tenu le débat organisé par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) sur l'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais⁽¹⁾. Alors que le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) dans son rapport de janvier 2018 avait préconisé un débat public d'orientation multimodale, la ministre avait choisi de limiter le débat à des aspects uniquement ferroviaires comportant le passage à 4 voies de la section St Fons - Grenay, à l'entrée de Lyon et la désaturation de la gare de la Part-Dieu avec la création de nouvelles voies en proposant deux options : en surface ou en souterrain.

Il faut préciser que ces projets représentent un ensemble d'aménagement allant au-delà des travaux actuels, qui visent à améliorer le fonctionnement de cette gare, en particulier la régularité, sans donner de vraies possibilités de développement de nouvelles liaisons⁽²⁾.

Fort heureusement, et encouragé par la commission, le débat a été élargi à l'ensemble des problèmes ferroviaires de la région. Des réunions ont même été organisées à Grenoble, pendant laquelle l'ADTC est intervenue, ou Clermont-Ferrand.

On peut remarquer que les études présentées dans le dossier de référence de SNCF Réseau étaient déjà très avancées, ce qui est très inhabituel lorsqu'on en est au stade du débat public. Sur ces documents, on pouvait ainsi trouver de nombreuses études techniques comme par exemple des études hydrologiques ou acoustiques ou d'insertion avec tous les plans de détails On se demande alors pourquoi on a attendu 2019 pour lancer un débat alors que les études étaient terminées depuis 2015... Que de temps perdu!

Pendant le débat, la ministre a demandé d'examiner deux scénarios de phasage, soit le scénario de base 4 voies St Fons - Grenay et traversée de la Part Dieu, soit un scénario alternatif avec toujours les 4 voies St Fons - Grenay mais avec une réalisation partielle du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (contournement nord de Lyon déclaré d'utilité publique en 2012) avec plusieurs options de développement de la gare de St Exupéry.

Comme dans tout débat public, de nombreux avis ont été formulés, certains contradictoires, et brassant de nombreux sujets allant jusqu'aux choix d'urbanisme.

On peut cependant identifier quelques conclusions :

- L'urgence à réaliser des aménagements, tant les besoins sont importants, et de trouver des solutions d'attente car les projets présentés ont une échéance de réalisation à l'horizon 2040.
- La nécessité pour les responsables politiques de s'emparer du projet et de décider. La présidente de la CNDP a mis ce point en avant en rappelant les nombreux débats déjà menés et les projets qui ne débouchent pas sur des réalisations. L'attitude de la Région sur ce débat a d'ailleurs été très étonnante voire inquiétante, car elle s'est peu exprimée sauf par un cahier d'acteurs rédigé dans les derniers jours du débat. La Région est pourtant en première ligne pour tout ce qui concerne les TER.
- La réaction de SNCF Voyages sur le risque de perte d'attractivité et donc de trafic que causerait un report de liaisons TGV sur la gare de St Exupéry.

A l'issue de ce débat, SNCF Réseau, qui est le maître d'ouvrage de ce projet, a décidé⁽³⁾ de poursuivre le projet (II était difficile de faire autrement...) en construisant une démarche de « services express métropolitains » (en clair un RER) et en proposant une évolution des services et de l'infrastructure depuis aujourd'hui jusqu'au long terme. L'idée est de définir une première phase d'évolutions à court terme, l'échéance du projet apparaissant bien trop lointaine, et de prendre mieux en compte la desserte de Lyon St Exupéry.

SNCF Réseau a classé en priorité le projet de mise à 4 voies de Saint Fons-Grenay et doit également approfondir l'analyse comparative entre les deux options d'aménagement de l'extension de la gare de la Part-Dieu, en surface ou en souterrain, le débat n'ayant pas fait apparaître de consensus sur une des solutions⁽⁴⁾.

On ne peut qu'être satisfait des suites données à ce débat... sauf que depuis ces décisions, aucune action concrète n'a été lancée et aucune convention d'études n'a été signée avec la Région! C'est d'autant plus regrettable que les autres métropoles avancent sur ces sujets et par exemple, début juillet, le ministre des transports a annoncé le lancement de l'enquête publique en 2021 de la gare souterraine de Marseille.

L'amélioration du nœud ferroviaire lyonnais est essentielle au bon fonctionnement de la ligne Grenoble-Lyon et à sa régularité. Il faudrait qu'au-delà des bonnes paroles sur la nécessité d'améliorer les liaisons ferroviaires, les responsables politiques passent à l'action.

.Transports ferroviaires 🕼 在 🗞











La ligne d'accès au Lyon-Turin, qui avance (très) doucement

L'ADTC s'est souvent exprimée sur l'intérêt de cette ligne pour les liaisons TER entre Lyon et Grenoble, avec en particulier une réduction du temps de parcours et une amélioration de la régularité, tout en permettant d'augmenter les fréquences des TER sur le Nord-Isère.

La Loi d'Orientation des Mobilités promulguée le 24 décembre 2019 a précisé les priorités en matière de programmation des investissements en confirmant l'engagement de l'Etat dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon-Turin et des voies d'accès françaises.

Le comité de pilotage du 24 juin 2019 présidé par le Préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes, a décidé de relancer un programme d'études avec deux grandes phases. La première phase a pour objectif de définir des scénarios de réalisation progressive des accès français, d'analyser leur faisabilité, leurs conditions de réalisation et de comparer les gains socio-économiques de chacun d'eux, la seconde phase porte sur les études techniques préliminaires aux phases de travaux.

L'ensemble des études est estimé à un montant de 4 millions d'euros avec un calendrier prévisionnel de réalisation qui s'achèverait fin 2023.

Une première convention de financement vient juste d'être signée par la Région. On peut donc espérer voir en 2023 les premières décisions de réalisation sur cette ligne déclarée d'utilité publique en 2013, à condition de trouver des solutions de financement. Un engagement des différentes collectivités locales sera alors indispensable.

Le doublement partiel de la ligne Aix les Bains - Annecy.

Ce projet, qui a fait l'objet d'une concertation publique fin 2019, consiste en un doublement partiel de cette ligne, actuellement à voie unique, et divers aménagements pour augmenter le nombre de trains en circulation.

Une première phase comprend le doublement sur 2 kilomètres à l'arrivée à Annecy, sur 8 km au niveau de Rumilly, complété par des aménagements d'alimentation électrique au départ d'Aix-les-Bains et la création d'une troisième voie en gare de Rumilly. La deuxième phase consiste à doubler la voie sur 8 km entre Albens et Grésy et à réaménager la gare d'Aix.

Les études d'avant-projet ont été lancées, une enquête publique est prévue pour 2022.

Les travaux de la première phase nécessiteront une coupure totale de la ligne pendant 2 années environ avec la mise en place d'un service de cars, comme cela a été fait entre Valence et Grenoble. La mise en service pourrait intervenir en 2025, avec une très légère réduction du temps de parcours des Grenoble - Annecy et une amélioration de la régularité.

La deuxième phase serait ensuite engagée avec une nouvelle fermeture de ligne, ce qui est vraiment le point négatif de ce projet. SNCF Réseau et la Région devraient trouver des solutions (cela concerne surtout les financements) pour réduire la gêne des usagers en concentrant les travaux sur une seule coupure de ligne.

François Lemaire

⁽¹⁾ Voir ADTC infos 160

⁽²⁾ Indépendamment des travaux de la gare de la Part-Dieu, on peut citer le remaniement en cours de la gare de St André le Gaz qui améliorera la régularité des lignes Lyon - Chambéry - Grenoble.

⁽³⁾ Voir les détails dans le JO du 11/12/2019

⁽⁴⁾ La solution en souterrain génère un surcoût de 1,5 milliard...



Gare de Grenoble-Universités-Gières : un rôle majeur dans la Métropole à conforter

Sauvée par plusieurs militants de l'ADTC, la gare de Gières est aujourd'hui un nœud essentiel du réseau de transports de la région grenobloise. Deuxième gare de l'agglomération en termes de trafic, le rôle majeur de cette gare dans le territoire a besoin d'être conforté.

Une fermeture puis une réouverture en catimini

Fermés lors du confinement, les guichets de la gare n'ont finalement rouvert que le 31 août, soit plus de trois mois et demi après le déconfinement. Les guichets sont ouverts du lundi au vendredi de 9h30 à 18h. L'information n'a pas suivi sur le site TER Auvergne-Rhône-Alpes, puisque début octobre, le guichet était toujours annoncé comme fermé, malgré un signalement début septembre.



De manière générale, l'information aux voyageurs est à revoir. Les présentoirs sont vides (SNCF, TAG et Translsère), et les plans des réseaux ne sont pas à jour.

Campagne de promotion des TER

La SNCF avec la Région a mis en place une campagne pour promouvoir les TER à Grenoble présentant le réseau TER et les fréquences de passage des trains, les différentes possibilités d'abonnement (l'abonnement TER Illico Mensuel et Annuel ou l'abonnement Combiné TER + TAG), ainsi que des tableaux comparatifs des temps de parcours et des coûts entre le train et la voiture sur quelques itinéraires. Avec un abonnement ou des titres TAG, vous pouvez voyager à bord des TER entre les 8 gares de la métropole (de Saint-Egrève à Gières, de Grenoble à Vif). Attention, vous devez impérativement disposer d'un titre de transport validé pour accéder aux TER (même en cas de « gratuité » lors de pics de pollution, par exemple). Seuls deux valideurs TAG sont disponibles en gare (dans le souterrain juste avant l'accès aux voies A et B et dans le bâtiment de la gare pour l'accès aux voies C et D).

Vigilance à l'heure de pointe du soir sur les « doubles » départs de la voie D

Du lundi au vendredi, pour faciliter l'exploitation de la gare de Gières et l'intense trafic TER, il y a à deux reprises des départs



extrêmement rapprochés, à 16h23/16h27 et à 17h23/17h27. Il y a alors deux rames sur le même quai et qui partent à 4 minutes d'intervalle. Lorsque qu'un usager souhaite prendre un de ces deux trains, l'affichage annonce seulement le premier départ (à 16h23 ou 17h23, à destination de Rives). Il s'agit alors de la première rame située tout au bout du quai. C'est seulement une fois que le premier train est parti que l'affichage annonce le second train (à 16h27 ou 17h27, à destination de Saint-Marcellin). De plus, sur les quais, les écrans d'informations qui annoncent le prochain train à partir sont illisibles et obsolètes. Usagers, soyez vigilants!

Autre nouveauté

De nouveaux écrans sont en cours d'installation en remplacement des anciens, dont un nouvel écran d'informations est apparu à la sortie du souterrain, côté centre de Gières. Il affichera vraisemblablement les correspondances avec le réseau urbain (à l'heure où sont écrites ces lignes, l'écran n'est toujours pas en service).

Pour le stationnement à proximité, une zone bleue a été mise en place début février (voir ADTC-Infos n°163). La police municipale a effectué récemment une campagne de prévention pour rappeler les règles en vigueur et qu'en cas de verbalisation, l'amende est de 35.

L'accès à la gare par le mail des sports est depuis début septembre à nouveau réservé aux bus et cars des lignes TAG 23, Translsère 6051, 6052 et 6070. De nouvelles bornes rétractables ont été installées pour contrôler son accès.

Infos Transports

A48, une autoroute expérimentale

Depuis 2007, l'autoroute A48 est un terrain d'expérimentations. Le Département de l'Isère avec la société AREA (concessionnaire de l'autoroute) avait mis en place une Voie Spécialisée Partagée (VSP), plus communément appelée

«Voie bus sur autoroute ». Cette VSP était activée lorsque des bouchons se formaient sur l'autoroute. Cette voie a été prolongée en amont depuis le péage de Voreppe, atteignant ainsi 9 km.

En juin 2020, cette VSP a évolué, devenant une Voie Réservée aux Transports en Commun (VRTC), accessible à toute heure de la journée. Un conducteur de car peut décider à tout moment de l'emprunter quand la circulation est saturée (à l'exception des bretelles d'entrée et de sortie). Alors sa vitesse maximale sur cette voie est de 50 km/h.

Une nouvelle expérimentation a débuté le 30 septembre, avec la mise en place d'une Voie Réservée aux véhicules à occupants élevés (VR2+), accessible aux véhicules avec au moins 2 personnes à bord, aux taxis et aux véhicules à très faibles émissions, activée lors des bouchons sur l'A48.

Cette voie est mise en place sur la voie la plus à gauche de l'autoroute, depuis le péage de Voreppe jusqu'à la bifurcation A48/A480/RN481. La vitesse est alors limitée à 50 km/h sur toutes les voies de l'autoroute.

Dans un premier temps, une période de sensibilisation est prévue pour les usagers de l'autoroute. A terme, un véhicule non autorisé qui circulera sur la VR2+ activée pourra être verbalisé d'une amende de 135 €.

Cette expérimentation est prévue pour 3 ans.

Cette mise en service accompagne la mise en place du service public de covoiturage entre le Voironnais et la Métropole (voir pages 14-15).

Alexis Grabit



Gratuité pour les usagers des transports publics sur l'aire urbaine de Grenoble le week-end : un coût modéré, vraiment ?

L'ADTC est opposée à la gratuité pour les usagers des Transports en Commun. Cette gratuité est aujourd'hui proposée le week-end, au motif que le coût en serait modéré. Mais est-ce vraiment le cas?

Sur la seule métropole, elle est estimée à 2 Millions d'€ au moins par an, sans compter la baisse probable du nombre d'abonnés liée au fait que le réseau serait gratuit plus du quart du temps (samedi, dimanche et jours fériés).

Ces 2 M€/an permettraient de financer une passerelle piétonne — vélos chaque année. Aucune passerelle piétons - vélos n'a été construite dans la métropole depuis 2010 et les besoins sont très nombreux dans toute la région grenobloise.

Ces 2 M€/an permettraient de financer le fonctionnement de 10 trains périurbains chaque jour vers St Marcellin, St André le Gaz, Chambéry ou Clelles. Aujourd'hui aucun train périurbain ne circule le soir après 20h30 et il y a jusque 3h30 sans train périurbain en journée entre St Marcellin et Grenoble ou Chambéry et Grenoble.

Ces 2 M€/an permettraient de financer le fonctionnement des lignes Proximo jusqu'à 22h30 ou/et de financer la desserte le dimanche du Versoud, Villard-Bonnot, Froges et Le Champ Prés Froges (16 500 habitants) actuellement sans aucun bus le dimanche.

Ces mesures permettraient tout simplement aux plus modestes, ceux qui n'ont pas de voitures en particulier, de pouvoir se déplacer donnant ainsi un vrai droit à la mobilité.

Alors que sans gratuité, la fréquentation du réseau TAG a augmenté sans discontinuer depuis des dizaines d'années, alors que les besoins pour améliorer les déplacements à pied, à vélo et en transport public sont si nombreux, est-ce le moment de réduire les financements disponibles ?

Emmanuel Colin de Verdière

Ligne ferroviaire Grenoble – Gap : les travaux débuteront le 2 novembre 2020 pour 2 ans

Après de nombreuses années de bataille, grâce notamment au Collectif de l'Étoile de Veynes, pour sauver la ligne Grenoble — Gap, les collectivités territoriales, la Métropole et la SNCF se sont accordées pour réaliser des travaux d'ampleur sur la ligne.

Le dernier voyage du train sur l'ensemble de la ligne aura lieu le $1^{\rm er}$ novembre avant de longs travaux et de lourds impacts sur la desserte.



Au service 2021, les trains circuleront uniquement entre Grenoble et Clelles-Mens.

Ces travaux se dérouleront en 3 étapes :

- 1er nov. 2020 15 déc. 2020 : 2ème phase de travaux de régénération et de sécurisation, entre Grenoble et Vif. Les travaux ont été impactés par la crise sanitaire d'où la nécessité de cette seconde phase. Aucun train ne circulera pendant cette période.
- Au service 2021 : la ligne sera interrompue entre Aspres-sur-Buëch et Clelles-Mens. Les trains circuleront entre Grenoble et Clelles-Mens.
- Au service 2022 : la ligne sera interrompue entre Aspres-sur-Buëch et Vif. Les trains circuleront entre Grenoble et Vif.

Le dernier train direct entre Grenoble et Gap a circulé le dimanche 1^{er} novembre. Pendant toutes ces périodes de travaux, des cars de substitution seront mis en place.

En Images



Deuxième étape de la rénovation des abris voyageurs sur le réseau TAG, la mise en place de la nouvelle signalisation.

Date des commissions :

(Si les conditions sanitaires le permettent)

- Commission Transports en commun 9 novembre, 7 décembre et 11 janvier
- Commission Vélos/Piétons 16 novembre, 14 décembre et 18 janvier



L'arrêt Les Béalières à Meylan, dernier arrêt du "tronc commun" de la ligne Chrono C1. Au delà, un bus sur deux (du lundi au vendredi de 6h30 à 20h) dessert Inovallée-Montbonnot et le pôle d'échanges de Pré de l'Eau.

(voir page 13)

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



Après Moirans et Fontaine, un nouveau chaussidou a été réalisé dans le Grésivaudan sur la RD166 et le nouveau pont de la Buissière. (voir page 7)

ADTC - Se déplacer autrement









