

## Suppression des TempoVélos : le renouveau du vélo déjà stoppé ?

(pages 4 et 5)

● Dans les coulisses  
de l'ADTC,  
les projets salariés  
(pages 9 à 12)

● Les transports publics,  
c'est un matériel performant,  
un réseau attractif  
et une tarification  
coordonnée  
(pages 13, 14 et 15)

● La ligne d'accès française  
au tunnel du Lyon-Turin,  
un projet utile  
pour la ligne  
Lyon - Grenoble  
(pages 16 et 17)



# Transports collectifs et vélo : des projets à lancer

**Sylvain Laval est le nouveau président du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG). L'ADTC lui a déjà soumis quelques idées fortes qui doivent soutenir l'action du SMMAG pour le mandat 2020 – 2026 (relire le communiqué de presse sur le site internet de l'ADTC ou le bulletin 165 d'ADTC-Infos). Elles doivent se traduire par des projets à lancer dès maintenant et bénéficier de subventions de l'État dans le cadre des appels à projets.**



## La relance du tramway

Entre les études, la concertation, l'enquête publique et la réalisation, un projet d'extension ou de nouvelle ligne de tramway prend plusieurs années. C'est donc dès maintenant que les projets doivent être lancés pour être inaugurés entre 2025 et 2030. Les études doivent être lancées avec en priorité le prolongement de la ligne E de tramway à Pont de Claix, puis la réalisation d'une nouvelle ligne de tramway Grenoble – Meylan – Montbonnot.

Le SMMAG doit être prêt à présenter des projets au 4e appel à projets pour les « transports collectifs en site propre » dont le gouvernement a annoncé le lancement le 15 décembre dernier, pour une enveloppe de 450 M€.

## Extension du réseau ChronoVélo et réalisation de passerelles piétons-cycles

D'ici à 2022, les 45 km de ChronoVélo planifiés dans la Métropole devront avoir été réalisés :

- ChronoVélo 1 : Fontaine - Grenoble - Meylan,
- ChronoVélo 2 : St Egrève - Grenoble - St Martin d'Hères - Campus et Gières,
- ChronoVélo 3 : Grenoble - Le Pont de Claix – Vizille et,
- ChronoVélo 4 : Grenoble - Eybens.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2018-2030 de la métropole prévoit 100 km de ChronoVélo à l'horizon 2030. Pour l'ADTC, il est indispensable d'accélérer le rythme avec un objectif de réalisation d'ici à 2026.

Une concertation doit rapidement être lancée par le SMMAG pour définir le schéma des ChronoVélo étendu à 100 km et à l'ensemble du territoire du SMMAG pour pouvoir démarrer les travaux de réalisation à partir de 2023.

La réalisation des passerelles piétons - cycles indispensables pour permettre le franchissement des rivières, autoroutes et voies ferrées et programmées dans le PDU doivent compléter le réseau de ChronoVélo et voies vertes. Ces réalisations sont éligibles au 2ème appel à projets « continuités cyclables » du gouvernement auquel les collectivités de la région grenobloise peuvent et doivent répondre pour aider aux financements de nouveaux aménagements cyclables. Cet appel à projet indique une évolution de la politique des déplacements à l'échelon national en faveur du vélo qu'on ne peut qu'approuver. Il serait incompréhensible que le SMMAG et les collectivités de la région grenobloise boudent cette initiative et ces financements venant de l'État.

## Le défi climatique

La mobilité est l'un des principaux secteurs émetteurs de gaz à effet de serre. Seule une accélération des projets de transport collectif et vélo associés à une maîtrise de l'urbanisation permettra d'atteindre l'objectif de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 par rapport à 1990.

L'ADTC participera activement aux concertations nécessaires et attend des budgets 2021 ambitieux sur les mobilités alternatives à la voiture individuelle.

Emmanuel Colin de Verdière ●

## Vœux 2021

L'ADTC présente à toutes et tous ses vœux pour l'année 2021, dans ces moments si particuliers et vous souhaite une mobilité retrouvée à pied, à vélo ou en transports publics !

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

Photo de couverture : Alexis Grabit

### ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne »	17 €
Adhésion « couple »	23 €
Adhésion « étudiant »	3 €
Adhésion « petits revenus »	3 €

### ADTC INFOS

Vente au numéro	4 €
Abonnement annuel	
sans adhésion	16 €

P 02	Edito
P 03	Zoom : Collectif « Place aux piétons »
P 04-05	Pour un renforcement des TempoVélos
P 06	Brèves Vélos/Piétons
P 07	Randonnées hivernales en mobilité douce
P 08	10 <sup>ème</sup> Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes
P 09-12	Dans les coulisses de l'ADTC
P 13	De nouveaux tramways à Grenoble ?
P 14	Les transports publics : une alternative crédible à la voiture ?
P 15	Transports en commun : pour une tarification globale et coordonnée sur toute la région grenobloise
P 16-17	La ligne d'accès au tunnel Lyon – Turin
P 18-19	Brèves Transports
P 20	L'actualité en images

# Collectif « Place aux piétons »

**Le contexte climatique, technologique, sociologique et sanitaire conduit à reconsidérer nos pratiques, à réinterroger nos valeurs et à repenser nos habitudes pour arbitrer en faveur des modes de déplacement décarbonés, et en premier lieu de la marche.**

Pour favoriser la mise en place d'une politique globale et cohérente de développement de la marche en milieu urbain, trois associations (60 millions de piétons, Rue de l'Avenir et Fédération Française de Randonnée Paris) ont décidé d'unir leurs forces et leurs compétences au sein du collectif « Place aux piétons ». Ce collectif appelle à un changement radical dans la conduite de l'action publique pour promouvoir les déplacements à pied et pour améliorer sans délai, la place des piétons.

## **La marche, un mode de déplacement à part entière**

Le piéton est multiple, tour à tour marcheur du quotidien, flâneur ou promeneur, sportif même. Il est le premier acteur des lieux où il habite, travaille, se divertit. Les villes et villages qui savent prendre soin des piétons sont des lieux agréables à vivre. Les piétons génèrent du lien social, luttent contre la sédentarité et fortifient les commerces de proximité et l'économie en général. Une collectivité marchable sait mobiliser l'ensemble des acteurs et des leviers pour repenser à l'urbanisme, les transports, la localisation des logements, des activités et des services à l'échelle du piéton, à tous les niveaux du territoire.

## **Rendre la ville au piéton et développer une culture de la marche**

L'idée la plus souvent répandue est que le piéton est malléable, qu'il peut s'adapter et qu'au final il n'a qu'à se débrouiller. Or il a besoin de rues (trottoirs et chaussées), et de places adaptées à son usage, pour circuler et pour séjourner dans l'espace public. Aujourd'hui, la vie de quartier et la proximité font partie des attentes de nombreux urbains. Aller et venir à pied apporte à la fois une activité physique bonne pour la santé mais aussi du lien social. Les piétons sont le ciment du bien vivre ensemble.

## **Aménager une ville marchable**

L'excès du tout-automobile a produit des infrastructures qui ont créé des coupures en particulier sur les périphéries urbaines trop souvent hostiles aux piétons. Ces excès et les vitesses pratiquées ont entraîné l'exclusion de nombreuses catégories de citoyens ; personnes à mobilité réduite, enfants, aînés ne semblent plus avoir place dans nos villes.

Obtenir une ville plus accueillante nécessite de réduire la place dédiée à l'automobile pour apaiser la circulation – en volume et en vitesse – et d'offrir un espace public végétalisé, accueillant et entretenu, pourvu de trottoirs larges et d'itinéraires pédestres, où chacun se sent en sécurité.

## **Les piétons acteurs de la vie urbaine**

Le piéton n'est pas un simple utilisateur passif des lieux. Il faut animer et sécuriser l'espace public. Il est donc nécessaire de lui apporter un cadre adapté à ses besoins. Les piétons sont une composante essentielle de l'économie résidentielle. Ils sont les meilleurs clients des commerces de proximité.

## **Rôle du collectif « Place aux piétons »**

Le collectif souhaite apporter son appui et son expertise à tous les acteurs publics ou privés qui veulent inscrire ces priorités dans leurs actions. Il a vocation à rassembler tous ceux qui veulent prendre la parole et agir pour renouveler la conception et la gestion de l'espace public et faire du piéton la bonne échelle d'un urbanisme durable et responsable.

Avec l'aide de la FUB, un premier baromètre des villes marchables va débiter en décembre. Ce questionnaire en ligne permettra de recueillir les remarques des piétons et leur ressenti sur la marche dans leur commune. À l'issue du dépouillement, un prix de la ville marchable sera attribué au printemps 2021.

Philippe Zanolla ●

Le baromètre des villes marchables est ouvert jusqu'au 15 février 2021 à l'adresse [https://ffrp.sphinxonline.net/surveyserver/s/placeauxpietons/baro\\_villes\\_pietonnes/rue\\_avenir.htm](https://ffrp.sphinxonline.net/surveyserver/s/placeauxpietons/baro_villes_pietonnes/rue_avenir.htm) N'hésitez pas à y répondre

# Pour un renforcement des TempoVélos

Les aménagements temporaires pour les vélos créés à la fin du printemps ont fait souffler un vent de renouveau. Ceux qui sont maintenus ouvrent de nouvelles perspectives pour les modes actifs. Mais le démontage de trois d'entre eux nous inquiète.

En mai 2020, lors du déconfinement, plusieurs territoires dont celui de Grenoble ont développé rapidement de nouvelles pistes ou bandes cyclables pour inciter les habitants à utiliser davantage le vélo pour les déplacements quotidiens. Sur le territoire du SMMAG, une petite dizaine de ces pistes cyclables appelées TempoVélos a vu le jour, à Grenoble, Fontaine, St Martin d'Hères, Seyssinet-Pariset, Echirolles et Meylan.

## Un bilan positif à conforter

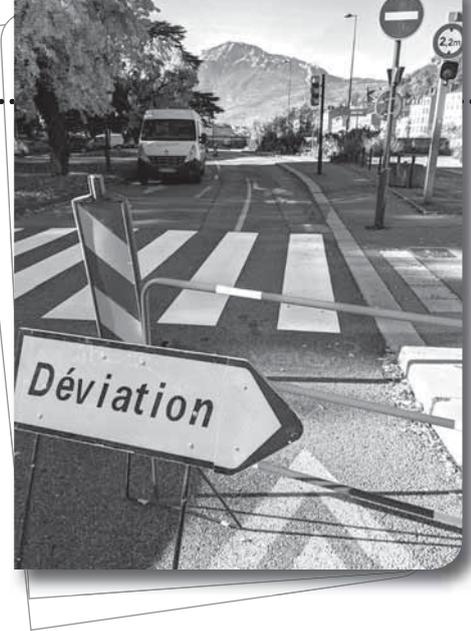
Sur toutes ces TempoVélos, les comptages / enquêtes effectués au mois de septembre ont montré une augmentation sensible des déplacements à vélo. Le tiers des nouveaux usagers du vélo utilisait la voiture auparavant. La moitié de ces nouveaux usagers viennent des Transports en Commun et ont trouvé avec le vélo une alternative pendant cette période de pandémie.



## Une amélioration de la sécurité et du confort pour les piétons

La création de ces TempoVélos sur chaussée a amené les véhicules à circuler sur une seule voie, et la circulation s'est apaisée. Pour les piétons, il est devenu plus facile et plus sûr de traverser les axes concernés (Clémenceau, M. Berthelot, par exemple). Comme le demandent les habitants, les trottoirs ont été entièrement dévolus aux piétons, qui sont donc également bénéficiaires de ces TempoVélos.

Malheureusement, trois de ces TempoVélos ont été démontées depuis la fin du mois d'août. L'avenue G. Péri à St Martin d'Hères a été déséquipée en deux fois (août et octobre), l'avenue de l'Europe à Seyssinet-Pariset et les quais rive gauche en une matinée le 2 novembre. Comme nous l'avions craint, le retour sur le trottoir des vélos plus nombreux qu'auparavant et des nouvelles trottinettes électriques se fait au détriment des piétons,



et créé une promiscuité malvenue au moment où la distanciation physique est la meilleure protection contre la Covid. De plus, cela augmente les nuisances sonores là où les habitants ont constaté leur diminution. L'ADTC – Se Déplacer Autrement demande le rétablissement des aménagements cyclables supprimés et le maintien voire l'amélioration des autres, pour les rendre encore plus attractifs et faciliter leur transformation en ChronoVélos là où c'est possible.

## Des aménagements à pérenniser

Dans la plupart des cas, des bornes sur des plots amovibles ont été employées la plupart du temps. Elles ne sont pas visées dans le sol et sont l'objet de malveillance ou parfois projetées accidentellement au sol par des roues de camions. Une amélioration du marquage au sol serait bienvenue, ainsi qu'une séparation physique avec le trafic motorisé, à chaque fois que possible, au moyen de balisettes auto relevables vissées dans le sol. L'ADTC espère que les travaux seront réalisés rapidement pour conforter ces TempoVélos en les rendant plus visibles et plus sûres (remplacer la couleur jaune « travaux » par le blanc, avec des balises fixes). Elles seront ainsi à même d'attirer de nouveaux cyclistes, y compris les moins aguerris ou les plus vulnérables.

L'ADTC demandé également un plan prévisionnel d'investissement pour déployer le plus possible les ChronoVélos et atteindre rapidement les 100 km prévus, voire les dépasser.

Benoît Le Brun et Mehdi Tadjine ●





# TempoVélos « Gabriel Péri » et « Quais rive gauche » : un démontage abusif

Voici un éclairage sur la situation de deux TempoVélos démontées durant l'automne. Un manque de concertation et une écoute particulièrement influencée par la pression de l'automobile.

## Saint-Martin d'Hères

En l'absence de bilan détaillé et partagé, les vélos et les piétons ont fait les frais du retour précipité des voitures sur 2x2 voies. Avant le démontage de la TempoVélo, nous aurions aimé qu'un essai d'optimisation de la programmation des feux aux intersections avec le tram sur le boulevard G. Péri soit réalisé. Nous sommes persuadés qu'une part significative des ralentissements subis par les voitures est due à des feux mal programmés qui ne laissent pas assez passer les véhicules dès que cela est possible dans les intersections avec le tram.

Sur la partie Ouest, les piétons sont particulièrement lésés puisque les conflits sont nombreux entre les usages piétons et cycles séparés par une simple ligne sur un trottoir très étroit. La partie Est de l'avenue est de fait à nouveau exclusivement réservée à la circulation des motorisés alors que des familles devraient pouvoir aller acheter un survêtement ou un pyjama sur cette avenue commerçante sans devoir recourir systématiquement à la voiture.

De la même manière, si on peut se réjouir de la création annoncée d'un passage dédié aux cycles et piétons entre le campus et l'avenue Gabriel Péri via la rue Diderot, il semble que cet aménagement ne trouvera pas de cohérence s'il débouche sur la semi-autoroute urbaine que constitue actuellement l'avenue Gabriel Péri. De quoi nous faire regretter d'autant plus la TempoVélo démontée.

En attendant l'avènement du véritable "boulevard urbain" décrit dans le PDU, la ville a promis d'étudier à court terme "de nouveaux scénarios d'insertion cycles, qui permettront de mieux équilibrer mobilité active, et circulation automobile sur cette avenue" avec la Métropole. Un retour de la TempoVélo ?

## Grenoble

Concernant la suppression de la TempoVélo sur la rive gauche des quais de l'Isère, l'ADTC-Se déplacer autrement- a marqué sa désapprobation. Contrairement aux dires de certains déniant l'absence de cyclistes, les comptages faisaient état de 1 500 cyclistes quotidiens, soit un trafic comparable à la ChronoVélo 2 le long de l'avenue des Jeux Olympiques. L'aggravation de la congestion automobile sur cet axe a été largement causée par la coupure du sens Ouest-Est de l'avenue Maréchal Randon (renouvellement des rails), alors que 50% du trafic des quais s'y déverse habituellement. S'y sont ajoutés des travaux d'assainissement sur la rue Bizanet entre le 6 juillet et le 18

septembre. Les piétons, qui avaient retrouvé l'usage du trottoir le long de l'Isère (même s'il est bien trop étroit), sont également les grands perdants de cette suppression puisque personne n'ira plus flâner le long de cette 2 voies automobiles. Ils ont également perdu la priorité permanente pour traverser entre la passerelle Saint-Laurent et la rue de Lionne. Selon les comptages de la Métro, c'est pourtant un axe qui voit passer jusqu'à 30 000 piétons par jour ! De plus, nous alertons sur le risque d'une augmentation du trafic motorisé de transit et des nuisances associées en termes de bruit, de pollution et d'insécurité.

Le Vice-Président en charge à la Métro s'est dit ouvert à un recalibrage de l'axe "moins large" et "qui incite moins les voitures à vouloir aller trop vite". L'ADTC -Se déplacer autrement- souhaite en outre le retour d'un itinéraire direct et sécurisé pour les modes actifs sur cet axe.

Benoît Le Brun et Mehdi Tadjine ●



## Action « Mettez-vous à notre place » dans 2 écoles grenobloises

Le 2 septembre, l'ADTC a mené une action de prévention concernant le stationnement aux alentours des écoles Jules Ferry et Paul Bert.

Le but est de sensibiliser les accompagnants des élèves aux comportements qui peuvent transformer ce lieu de rencontre et d'échange en un lieu chaotique dangereux qui se réduit à la dépose, à la prise en charge et à l'attente des enfants.

Des post-it « Mettez-vous à notre place » ont été remis. D'autres actions similaires auront lieu dans d'autres écoles.

Le stationnement « très gênant » sur un passage piétons, un trottoir, une bande cyclable, etc. ou « dangereux » aux intersections, dans un virage, etc.) sont passibles d'une amende de 135 euros, même « pour 2 minutes ».

Mehdi Tadjine



## L'Indemnité Kilométrique Vélo se transforme en Forfait Mobilités Durables et concerne aussi les fonctionnaires

Le forfait mobilité durable a été mis en place par la Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) votée en décembre 2019. La date d'entrée en vigueur, initialement fixée au 1er juillet 2020, a été avancée au 11 mai 2020 afin de tenter de juguler la hausse du trafic automobile après la fin du confinement lié à l'épidémie de Coronavirus - Covid 19. Il remplace l'indemnité kilométrique vélo (qui peut continuer à être versée si l'employeur avait déjà mis en place le dispositif).

Le forfait mobilité est facultatif mais s'il est mis en place, il doit être proposé à tous les salariés. Il permet une prise en charge partielle ou totale pour les modes de déplacement suivants :

- Vélo, électrique ou mécanique,
- Covoiturage, passager ou conducteur,
- Transport public de personnes (exception faite de la prise en charge obligatoire de 50% du coût de l'abonnement),
- Location de deux roues à assistance ou à moteur non thermique,
- Service d'autopartage portant sur des véhicules à faible émission.

Il est cumulable avec la prise en charge de l'abonnement aux transports en commun.

Le salarié doit effectuer une déclaration sur l'honneur auprès de son employeur au plus tard le 31 décembre de l'année au titre duquel le forfait est versé. Cette déclaration certifie l'utilisation de l'un des moyens de transport mentionnés à l'article 1<sup>er</sup>. L'utilisation effective du covoiturage fait l'objet d'un contrôle de la part de l'employeur qui demande à l'agent tout justificatif utile à cet effet. L'utilisation du vélo ou du vélo à pédalage assisté personnel peut faire l'objet d'un contrôle de la part de l'employeur. Le montant annuel peut aller jusqu'à 500 € depuis janvier 2021 (il était de 400 € en 2020).

Pour les agents de la fonction publique, il est de 100 € en 2020, et il faut justifier d'au moins 50 jours d'utilisation du mode de transport éligible au versement du forfait. En 2021, il sera de 200 € avec 100 jours d'utilisation du mode de transport durable.

Benoît Le Brun



# Randonnées hivernales en mobilité douce

Beaucoup de lecteurs d'ADTC Infos sont convaincus que randonner en mobilité douce est possible, au moins l'été. En hiver, les journées sont courtes, certains chemins ne sont plus praticables. Nous indiquons ici des possibilités de destinations proches de Grenoble et à basse altitude.

Pour profiter de la nature, il vaut mieux réduire le temps passé dans la phase d'approche, donc privilégier les lignes de transport en commun les plus proches, ou le vélo ou les deux. On peut partir en transport en commun et revenir à pied à chez soi ou à l'arrêt de transport en commun où l'on aura laissé le vélo.

Si on préfère monter à pied plutôt que descendre, on peut faire l'inverse à condition de maîtriser le parcours et le temps de trajet. Une solution est d'avoir plusieurs arrêts où l'on peut prendre le bus ou le car pour redescendre pour adapter la fin du parcours au temps restant. Cela demande d'avoir étudié le parcours à l'avance.

La carte des « sentiers de l'agglomération » est une mine d'idées pour randonner au départ de la métropole grenobloise. Elle décrit de nombreuses boucles, avec les points d'intérêt paysager et patrimoniaux en indiquant les accès possibles par transports en commun. Cette carte peut être téléchargée sur

<https://www.grenoblealpesmetropole.fr/73-balades-randonnees-sentiers-a-grenoble-et-dans-la-metropole.htm>

Si l'on aime sortir des sentiers balisés et fréquentés, on peut consulter la carte IGN et le site web [www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org) qui indique beaucoup plus de chemins piétons aussi bien en ville qu'en montagne. Cela permet plus facilement d'éviter les rues et les routes circulantes. Certains secteurs fourmillent de chemins en tous sens.

Voici quelques destinations possibles, avec portes d'entrées et les accès en transport en commun.

## Les bois des Vouillants

Porte d'entrée	Approche par transport en commun
Coup de Sabre	Fontaine la Poya (A, 19, 20)
Parc Karl Marx	Louis Maisonnat (A, C6, 19), Karl Marx (20), Seyssinet Hôtel de Ville C)
Déserts de l'Écureuil et de J.J. Rousseau	Seyssinet Village (C), Les Vouillants (5010)
Tour Sans Venin	Tour Sans Venin (5010)

## Coteaux de la Frange Verte, des Quatre Seigneurs, de Venon

Porte d'entrée	Approche par transport en commun
Echiroilles Village	Auguste Delaune (A)
Le Château	Le Village (C3)
Bresson	Le Château (C7)
Poisat	Eybens, le Bourg (C4)
Saint Martin d'Hères Village	Saint Martin d'Hères Village (C7)
Les Alloves	Saint Martin d'Hères Village (C7), Les Alloves (12), Les Anguisses (14)
Gières Centre	Gare SNCF (TER, B, 14, 23), Place de la République (15)
Gières	La Perrière, le Japin (15)

## Hauts de La Tronche, Corenc, Meylan

Porte d'entrée	Approche par transport en commun
Mairie de la Tronche	La Tronche Hôpital (B, 13)
Montfleury	Centre Théologique (13), Croix de Montfleury (16)
Bois Fleuri	Grésivaudan (13), Montfleury, Eygala* (16)
Chemin et Allée Saint Bruno, chemin des Vuillauds	Lycée du Grésivaudan Bachais (13, 6020), La Foy*, Haut Meylan* (16)

\* Attention, la plupart des bus 16 ont pour terminus Corenc, Montfleury. Les dimanches et fêtes, aucun bus ne circule au-delà.

Christophe Leuridan ●



# Le 10<sup>ème</sup> Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes

Principe et classement régional

Toutes les informations générales et le classement régional peuvent être retrouvés sur : [challengemobilite.auvergnerhonealpes.fr](http://challengemobilite.auvergnerhonealpes.fr).

## L'organisation locale et les offres d'essai transport

Le Challenge Mobilité est coordonné par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, en partenariat avec le SMMAG dans l'aire grenobloise, et l'ADTC est le relais local d'organisation.

Le 22 septembre, de nombreux partenaires mobilité ont pu faire bénéficier aux salariés et au grand public d'offres d'essai dont : la gratuité sur les réseaux TAG, Voironnais, TouGo, et Transisère ; des trajets Citiz et abonnements Métrovélo offerts ; des billets à -75% sur le réseau TER ; des offres M'Covoit – Lignes + et MOV'ICI et des avantages sur les locations de vélos et trottinettes en libre-service dans l'agglomération grenobloise.

## Pour les 10 ans du Challenge : une diversité de lots choisis

parmi les offres des prestataires du dispositif M'PRO (accompagnement des Plans de Mobilité Employeur proposé par le SMMAG) : Abriplus, Bicyclopresto, Box solutions, Diverly events, Citiz Alpes-Loire, Lavéo, Métrocafé, Métrovélo, Naturavélo, la Semitag, le SMMAG, la SNCF, Toutenvélo Grenoble, Transisère, Two roule, Vasimimile et ZeTrott'.

L'ADTC – Se déplacer autrement tient à remercier tous ses partenaires pour le soutien à cet événement.

## Chiffres clés

- 427 établissements inscrits - 346 établissements participants
- 70 016 salariés sensibilisés dont 64 002 salariés présents le jour du Challenge.
- 28 103 salariés participants ayant adopté une mobilité alternative à la voiture individuelle, soit un taux de participation moyen de 34% sur le nombre de présents.
- 343 639 km alternatifs parcourus, soit 8,6 fois le tour de la Terre et 72 823 kilomètres de report modal (report non-habituel de la voiture individuelle à une mobilité alternative), l'équivalent de 14 tonnes d'équivalent CO2 évitées.
- 35 établissements de 1 à 49 salariés ont atteint 100 % de participation !

## Lauréats distingués sur l'aire grenobloise :

- 1 à 49 salariés : Salesforce, Enerdata, MGM Technology Partners,
- 50 à 249 salariés : Bonitasoft, Mathworks, Office du Tourisme de Grenoble,
- 250 à 999 salariés : Schneider ElectricTechnopole, Préfecture de l'Isère, Grenoble-Alpes Métropole (le Forum),
- 1000 salariés et plus : EDF pôle hydraulique, ST Microelectronics, CEA,
- Coups de cœur : 10<sup>ème</sup> participation Technidata, et 1<sup>ère</sup> participation Xénocs.

Tous les résultats dans l'aire grenobloise sont disponibles sur : [adtc-grenoble.org](http://adtc-grenoble.org)

FELICITATIONS à tous les participants, lauréats ou non, et rendez-vous en 2021 !!!



## Remise des prix

Elle a eu lieu en visio-conférence le mardi 3 novembre 2020 en présence de Sylvain Debard, Chargé de mission « nouvelles mobilités » pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et d'Emmanuel Colin de Verdière, Président de l'ADTC-Se déplacer autrement.

Romarc Lagane et Geneviève Peffen ●



## Dans les coulisses de l'ADTC : les projets salariés

Vous connaissez l'ADTC – Se déplacer autrement – au travers de ses actions militantes portées par ses membres actifs. Mais savez-vous qu'une équipe de salariés travaille aussi sur les objectifs de l'association via des projets de sensibilisation tout public ? Nous nous proposons de vous les présenter ici, ainsi que leurs missions.

L'ADTC emploie plusieurs personnes pour conduire des projets spécifiques et pour soutenir les projets militants. Pour commencer, voici une brève présentation de l'équipe :

- Yamilé Tamby, secrétaire-comptable (proche de la retraite), en poste depuis 2005,
- Geneviève Peffen, coordinatrice, en poste depuis 2005,
- Anaïs Morize, animatrice/éducatrice mobilité vélo, en poste depuis 2012,
- Basile Diaz, animateur/éducateur mobilité vélo, en poste depuis 2015,
- Noémie Routin, animatrice/éducatrice mobilité vélo, en poste depuis 2017,
- Romaric Lagane, chargé de mission mobilité, en poste depuis 2020.

### L'équipe se répartit autour de différents pôles :

**1. Événementiel** : il mène à bien les actions grand public, notamment le Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes et le Concours des écoles à vélo ou encore la « Faites du vélo ». Ces actions sont assurées par Geneviève et Romaric,

**2. Animations** : elles s'adressent aux scolaires, et sont réalisées dans le cadre d'une convention avec le service Éducation à l'environnement de Grenoble-Alpes Métropole, de subventions de la Ville de Grenoble, ou sur les fonds propres d'écoles qui nous contactent directement. Ce sont Anaïs, Basile et Noémie qui remplissent ces actions,

**3. Vélo** : les demandes sont toujours plus importantes concernant ce pôle. Nous proposons différentes formations : vélo-école adulte, formations professionnelles, coup de pouce vélo. Comme pour les animations, ce sont les éducateurs mobilité vélo, titulaires d'un CQP-EMV (Certificat de Qualification Professionnelle Educatrice/Educateur Mobilité à Vélo), qui se mettent au service de ce pôle,

**4. Formations professionnelles** : interventions au sein des entreprises.

Il y a aussi la gestion courante nécessaire au fonctionnement de l'association : le travail de comptabilité, le suivi de la vie associative et des relations avec les adhérents, ainsi que la coordination de l'équipe. C'est la part effectuée par Yamilé et Geneviève.

# Dossier

## 1. Évènementiel

Les salariés de l'ADTC sont en charge de l'organisation, la co-organisation (avec la Métropole ou le SMMAG par exemple) ou la coordination d'évènements et d'actions auprès du grand public, suivis de l'évaluation et des bilans.

**Le Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes** a connu ses premiers coups de pédales dans la région grenobloise sous le concept "Allons au travail à vélo" dès 2004, avant de devenir un évènement phare de toutes les mobilités à l'échelle de la Région, repris en portage régional en 2011. L'ADTC est relais local : les salariés (en 2020 Geneviève et Romaric) accompagnent les entreprises dans leurs démarches d'inscription, de communication, d'animations. C'est un lourd travail de relances par mails et téléphone, pour inviter les anciens inscrits à participer à nouveau, prospecter de nouveaux établissements, des groupements parfois délocalisés.

Cette année, la cérémonie locale de remise des prix se déroulait en visioconférence, ce qui a nécessité une organisation technique particulière, précédée de la recherche de lots auprès des prestataires et partenaires mobilités. Un article, page 8, décrit plus précisément le déroulement et les résultats de cette édition 2020.

**Le Concours des écoles à vélo**, évènement incontournable depuis 2004 également, encourageant chaque année les élèves à venir à l'école à vélo. En 2021, ce sera donc sa 18<sup>ème</sup> édition ! 18 ans de prospection et d'accompagnement des directrices et directeurs d'écoles de l'agglomération grenobloise par les salariés successifs de l'ADTC (ça n'a pas toujours été Geneviève !) pour voir la joie des milliers d'enfants se rendre à l'école à vélo ou en draisière pour les plus jeunes. Avec l'arrivée du Grésivaudan en 2020, Geneviève et Romaric ont vu le nombre d'écoles contactées porté à 366.

Bien sûr, il ne faut pas oublier Basile, qui a réalisé l'affiche et le design des nombreux supports de communication téléchargeables, à l'attention des directrices et directeurs pour faciliter la communication sur l'évènement. Ainsi que le relais d'information au sein des écoles, lors de leurs interventions, par Anaïs, Noémie et Basile également.

**La "Fêtes du Vélo"** : le Concours et le Challenge Mobilité font partie depuis leur création de la Fête du vélo sur le territoire métropolitain, et désormais sur l'aire grenobloise depuis janvier 2020. Les salariés organisent, avec d'autres associations et partenaires, quelques actions évènementielles qui composent le programme s'étalant sur trois semaines :

- **Balades Vélo-Ornitho et Vélo-Bota** : un salarié de l'ADTC et un salarié de l'association partenaire (LPO et Gentiana) encadrent un groupe allant jusqu'à 20 personnes pour découvrir la nature de la ville-centre jusqu'à la périphérie, en empruntant des aménagements cyclables dont les spécificités sont commentées tout le long du parcours, pour une meilleure connaissance des usagers cyclistes,
- Stands de présentation des actions de l'ADTC et de sensibilisations aux mobilités,
- Table-ronde.

### Au fil de l'année... d'autres actions évènementielles

**Les stands de sensibilisation** : les salariés épaulent les bénévoles sur divers forums des associations, sur des stands mobilités, lors de balades familles avec les MDH et MJC, des stands à destination de la jeunesse... Hors actions militantes, l'organisation en amont et l'animation sur place avec les contenus pédagogiques et informatifs sont assurées par les salariés.





**Focus sur l'une de nos actions de sensibilisation du grand public, "Cyclistes, brillez !" :** cette action est co-organisée entre bénévoles et salariés.

Néanmoins ce sont bien les salariés qui lancent les appels aux bénévoles, contactent les partenaires, réceptionnent le matériel et coordonnent la logistique. S'ajoutent à cela les communications aux adhérents et sur les réseaux sociaux.

Les bénévoles, aux côtés des salariés, représentent la grande part des forces vives sur les lieux de sensibilisation du public : passer le message de se déplacer en toute sécurité leur tient particulièrement à cœur !

## 2. Animations scolaires : écoles (maternelles, élémentaires) et collèges

### Les notions abordées dans les écoles élémentaires et les bénéfices constatés

L'ADTC intervient depuis plus de 10 ans dans les écoles élémentaires et propose aujourd'hui plusieurs types d'interventions sur l'impact des transports sur l'environnement :

- **Transports et environnement - Cycle 3 :** pollution de l'air, changement climatique, déplacements durables.
- **Se déplacer à pied - Cycles 2-3 :** des outils pour comprendre et analyser seuls les risques de la circulation.
- **Panorama des transports - Cycles 2-3 :** les transports dans le temps, dans l'espace, et ceux que nous utilisons tous les jours. Vélo ou draineuse – Cycles 1-2- : maniabilité à vélo. Ces ateliers permettent aux élèves d'apprendre à maîtriser leur vélo en toutes circonstances.



### Les financements des animations en écoles élémentaires

1 / Dans le cadre de la convention avec le service Éducation à l'environnement de La Métro, nous intervenons au sein de deux projets 'clé en main' proposés aux écoles :

- **Le Défi des écoles à énergie positive** qui, par l'intervention de différents acteurs associatifs, veut rendre les enfants 'citoyens acteurs' de la lutte contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air, et,
- **Le programme Quelque-chose dans l'air**, centré sur la pollution de l'air liée aux transports,

2 / Nous intervenons également dans plusieurs écoles grenobloises grâce au soutien de la Ville de Grenoble,

3 / D'autres interventions peuvent être financées directement par les écoles sur leurs fonds propres.

### Les interventions dans les collèges

Dans le cadre d'appel à projet du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR), nous préparons les élèves de 5<sup>ème</sup> à l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière (ASSR) qu'ils passent dans le cadre scolaire.

### 3. Vélo école adulte : pour apprendre ou se perfectionner dans sa pratique du vélo

En 2008, l'ADTC a créé une vélo-école pour adultes et répond régulièrement à la demande de particuliers ou de centres sociaux. Trois types de formations sont proposés :

- **Les cours de vélo pour débutants** : destinés à des adultes qui ne maîtrisent pas encore l'équilibre à vélo. 7 séances de 2h sont consacrées à l'apprentissage des fondamentaux du vélo : équilibre, propulsion, direction, freinage.
- **La remise en selle urbaine** : destinée à des personnes qui savent faire du vélo mais que le trafic urbain dissuade de l'utiliser pour les déplacements quotidiens. 5 séances de 2h permettent aux élèves de surmonter leur appréhension, reprendre confiance, apprendre à circuler à vélo en sécurité (Voir le témoignage de Suzanne à la fin de ce dossier).
- **Le coup de pouce vélo « remise en selle » est prolongé jusqu'à fin mars 2021** : Dans le cadre des mesures sanitaires pour lutter contre la Covid-19, tout cycliste débutant ou confirmé peut bénéficier d'un cours particulier de 1h30 (personne seule) à 2h (de 2 à 3 personnes). Le programme de cette séance s'adapte aux besoins : reprise en main du vélo, circulation en ville, choix d'un itinéraire adapté, entretien du vélo... Appelez-nous pour prendre rendez-vous !

### 4 - Et pourquoi pas dans le cadre professionnel ?

Nous proposons plusieurs formations professionnelles au sein des entreprises et administrations, à la demande des référents mobilité, ou des personnes en charge des relations humaines, de ces établissements.

Nous rappelons qu'un Plan de Mobilité doit être mis en place pour toute entreprise de plus de 100 travailleurs sur un même site et est fortement encouragé pour les entreprises plus petites.

Le SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise) les accompagne dans cette démarche via le dispositif M'Pro pour lequel l'ADTC est prestataire. Parmi les formations proposées :

- **Dynamisez votre plan de mobilité !** L'équipe de l'ADTC - *Se déplacer autrement* propose dans votre établissement des actions de prévention, de formation sécurité ou des stands d'informations.
- **Stand de sensibilisation déplacements.** Un stand informatif et ludique tenu par les bénévoles pour sensibiliser aux alternatives à la voiture individuelle et les bonnes pratiques.
- **Maîtrise du vélo.** Travail sur le freinage, le positionnement sur la chaussée, les changements de direction... encadré par nos éducateurs vélos diplômés.
- **Diaporama-Quiz "Vélo et sécurité routière".** Une séance de jeu en salle pour rafraîchir vos connaissances du code de la route et exposer les bonnes pratiques à vélo.
- **Action de prévention angles morts poids lourds.** Sensibilisation aux dangers que représentent les angles morts pour les cyclistes et piétons, avec la présence d'un véhicule de grand gabarit (bus ou camion).
- **Formation "Vélo et sécurité".** Sortie en groupe : amélioration de la maîtrise du vélo en milieu urbain et présentation des règles et obligations du code de la route à vélo. Pratique sur un itinéraire donné visant à présenter les différents aménagements cyclables existants.

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

**1h30** de cours particulier pour se remettre en selle

2h pour 2 à 3 personnes

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

...

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

ADTC  
Se déplacer autrement



# De nouveaux tramways à Grenoble ?

Le SMMAG se prépare à acquérir 20 rames de tramways de 45 m.



C'est par une délibération du Comité syndical du SMTC prise fin 2019 que la procédure d'achat a débuté avec une étape de « sourcing » pour l'acquisition de 20 rames de tramways de 45m. Cette étape était destinée à mieux cerner les capacités des constructeurs et à affiner la programmation du renouvellement des rames pour bénéficier des meilleures conditions économiques.

Petit rappel : le parc actuel de tramways se compose de 53 rames TFS d'une capacité de 170 personnes (longueur : 30 m), mises en service entre 1987 et 1997, et 50 rames de type Citadis, d'une capacité de 270 personnes (longueur 45 m), mises en service en 2005-2006 et en 2009.

38 rames TFS ont été rénovées entre 2014 et 2018. Il resterait donc 15 rames TFS à rénover.

Compte-tenu de leur technologie spécifique et de leur faible nombre, leur rénovation serait trop coûteuse, alors que et surtout le parc de la SEMITAG est en manque de capacité. Le choix a donc été fait de les remplacer par des tramways neufs. À ces 15 rames à remplacer, sont venues s'ajouter 5 rames pour donner un peu plus de marge à la disponibilité du parc et mieux gérer l'opération de maillage du réseau.

Le choix d'acquérir des rames neuves de grande capacité de longueur 45 m s'est imposé pour faire face aux surcharges que l'on observe sur le réseau, comme par exemple sur la ligne C en direction du Campus ou sur la ligne A <sup>(1)</sup>. On peut d'ailleurs regretter le choix d'avoir privilégié la rénovation des TFS plutôt que l'acquisition de rames de 45 m qui font aujourd'hui cruellement défaut (le réseau de Rouen avait avec justesse fait le choix inverse).

Les constructeurs potentiels ne sont pas si nombreux. Alstom, avec le Citadis, est le leader du marché en France. L'espagnol CAF, qui possède une usine à Bagnères de Bigorre, est très actif dans les appels d'offres. Avec une petite commande, les autres constructeurs seront sans doute hésitants pour répondre.

Bombardier (qui a fourni les tramways de Marseille) est en cours de rachat par Alstom.

Le suisse Stadler, qui possède maintenant une usine en Espagne, est peu présent sur le marché français. Siemens ou le polonais Pesa n'ont pas d'usine en France et ne se sont jamais vraiment intéressés au marché français sur lequel Alstom est très compétitif.

Pour l'ADTC, ces nouveaux tramways devront impérativement être équipés d'une porte double aux deux extrémités pour faciliter les échanges de voyageurs dans les stations. La porte simple aux extrémités est le point faible des Citadis actuels, ce qui engendre souvent des bousculades lorsqu'il y a affluence. La plupart des constructeurs propose aujourd'hui la porte double à l'avant, mais il faudra être attentif au maintien d'une bonne accessibilité (lacune réduite entre le quai et le tramway) qui est un point fort du réseau de Grenoble.

On peut aussi espérer, avec ces nouveaux tramways, une meilleure inscription dans les courbes, comme celle de la gare, de la Maison du tourisme, ou de Grand'Place dans lesquelles les Citadis actuels sont obligés de passer à une vitesse très réduite.

Dans une perspective d'extension plus volontariste du réseau (cf. le PDU) avec le prolongement de la ligne E à Pont de Claix ou éventuellement une ligne vers Meylan, une commande de 20 tramways serait bien insuffisante.

Et ce serait une mauvaise solution de relancer ensuite une consultation pour ces prolongements au risque de multiplier les séries différentes, source de difficultés de gestion et de maintenance. Mieux vaudrait lancer une consultation importante capable d'attirer plusieurs constructeurs. Mais on ne connaît pas encore les intentions du nouveau SMMAG ...

François Lemaire ●



# Les transports publics : une alternative crédible à la voiture ?

Depuis 1974, l'ADTC plaide pour que les TC offrent une alternative crédible à la voiture. Rappelons les conditions fondamentales pour qu'ils soient attractifs.

## Captifs ?

Certains sont captifs des TC faute d'autre moyen de déplacement utilisable. D'autres sont captifs du vélo par défaillance des TC, comme l'a montré le nouveau réseau de transport de Dunkerque. L'objet même du transport public est de minimiser le nombre de captifs d'un seul moyen de déplacement.

## Vitesse offerte

La fréquentation du transport public croît comme la vitesse commerciale offerte. Il est bien évident que les usagers préfèrent arriver rapidement que traîner en route. La vitesse commerciale est également bénéfique pour l'autorité organisatrice : si l'on facilite le passage des TC par une prise en compte réelle aux feux, l'entreprise améliore sa productivité. L'augmentation de fréquentation induite fera qu'on transportera plus de monde pour le même coût.

C'est pourquoi l'ADTC réclame depuis des années que les transports publics **franchissent les carrefours à feux sans être ralentis par la signalisation lumineuse**. Le matériel est au point depuis des années. Arrêter un tram ou un bus au feu rouge et lui donner le vert après l'avoir arrêté constitue un gaspillage volontaire d'argent public. Les prétextes dilatoires invoqués ne sont pas admissibles. **Les autorités politiques de la Métro ont-elles pour objectif de transporter un maximum de personnes ?**

## Qualité de l'offre :

### itinéraire

Le rôle des TC est de nous conduire là où l'on veut aller. Sous des prétextes aberrants, nombre de lignes ont été coupées à 500 ou 600 mètres du centre-ville, imposant aux usagers une correspondance avec une autre ligne.



« Le prolongement en fourche de la ligne C1 divise logiquement la fréquence de passage par deux. Soit un bus toutes les 20 minutes en heures creuses sur chaque branche. »

Résultat, les usagers non captifs ont rapidement abandonné ces transports. Depuis 10 ans les usagers demandent le retour des terminus au centre ville.

## Jours de service

Quel jour est-on ? Mardi ? Tout un chacun le sait. Mais le réseau de transport a inventé la conception perverse des jours bleus, verts, oranges... qui dépendent des lignes ! Ce langage abscons et incohérent trompe nombre d'usagers potentiels qui vite retournent vers leur voiture.

L'ADTC demande que les horaires soient baptisés comme les jours où ils s'appliquent : lundi à vendredi, samedi...

## Horaires et cadencement

Les usagers ne se préoccupent pas d'un éventuel horaire s'il y a un passage toutes les 10 minutes ou moins. Mais si les passages sont plus espacés, il faut consulter un horaire. Dès lors les usagers sont moins nombreux et se découragent vite. Une solution est très efficace : cadencer l'horaire suivant sous-multiple de 60 minutes. Par exemple, pour un intervalle de 15 minutes, de 7 h à 20 h le bus passe systématiquement à l'heure H + 5, 20, 35, 50. Les usagers ont vite « l'horaire » en tête.

## Amplitude de service :

Vouloir utiliser les transports publics implique de pouvoir partir et revenir. Comment utiliser le bus quand les passages se raréfient dès 18 h30, alors que 20 % des salariés terminent après 19 h et beaucoup d'activités se finissent au-delà de 20 h. Nous demandons pour toutes les lignes régulières un service cadencé continu jusqu'à 21h dernier départ.

## Signalisation !

La girouette des tramways indique la destination théorique de la rame. En cas d'incident en ligne (il y a plus de 100 manifestations par an), la girouette n'indique plus forcément la destination réelle. Ainsi l'information indispensable peut se révéler fautive quand on en a le plus besoin. Depuis des années, les autorités se révèlent incapables de traiter ce problème. Les réponses dilatoires succèdent aux explications ridicules. Jusqu'à quand ?

Jean Yves Guéraud ●



# Transports en Commun : pour une tarification globale et coordonnée sur toute la région grenobloise

Sur le territoire du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG), chaque mode et chaque réseau possède sa billetterie propre : TER, tramway-bus TAG, cars Transisère, bus du Pays Voironnais et du Grésivaudan (TouGo).

Cette tarification séparée a trois défauts principaux :

- Une tarification distincte entre le TER et les réseaux TAG / Transisère / TouGo / Pays Voironnais au bémol près d'une tarification TER+TAG pour les abonnés,
- Un effet frontière sur des distances courtes notamment pour les tarifs à l'unité : 4,70 € entre la Métropole et le Grésivaudan (par exemple entre Montbonnot et Meylan ou entre Le Versoud et Domène), 6 € entre la Métropole et le Vercors, la Matheysine, le Trièves ou l'Oisans (par exemple entre Séchillienne et Livet et Gavet, entre Vizille et Laffrey ou entre Sassenage et Engins),
- Une tarification TER à l'unité qui ne permet pas la correspondance avec l'ensemble des autres réseaux. La tarification Transisère à l'unité ne permettant pas la correspondance avec les réseaux TAG et TER.

Cette complexité et ces incohérences découragent l'utilisateur qui emprunte successivement plusieurs réseaux ou franchit les frontières administratives sur de courtes distances. Pour rajouter à la difficulté, ces réseaux ont des tarifications solidaires, jeunes ou seniors, avec des critères ou paliers d'âges différents.

Faisant suite à la création du SMMAG le 1<sup>er</sup> janvier 2020, un titre unitaire Grand Grenoble a été créé, disponible seulement sur smartphone via l'application Pass'Mobilités. Ce titre coûte 3,80 € et permet de voyager en correspondance sur les réseaux du Pays Voironnais, TouGo, TAG ainsi que sur 5 lignes du réseau Transisère (Express 1, 2, 3, 6020 et 6070), dans la limite de 2 correspondances et 1h30 mais pas sur le réseau TER.

Ce titre unitaire est une avancée timide vers une tarification unifiée, qui a oublié les TER.

## Mettre en place une tarification coordonnée

La nouvelle tarification doit impérativement corriger ces défauts :

- Cette tarification doit concerner les abonnements comme les déplacements occasionnels,
- Un même titre de transport doit permettre d'emprunter indifféremment le bus, le tram, le car ou le TER sur un trajet donné (exemple Voiron – Gières). Un trajet = un titre unique de transport quels que soient les différents modes utilisés,
- Un titre de transport doit permettre les correspondances entre différentes lignes,
- Les effets frontières doivent être lissés et la tarification doit être progressive ; par exemple le tarif pour faire la liaison Montbonnot – Meylan ou Le Versoud – Gières doit être inférieur à celui pour faire le déplacement Alleverd - Grenoble ou Pontcharra – Echirolles,
- La tarification doit préserver un niveau de recettes suffisant pour les trajets longs.

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

Emmanuel Colin de Verdière ●



Illustration : Plan des zones tarifaires du canton de Vaud (Suisse)  
166p15\_zonage-TC-Canton-de-Vaud.pdf

# La ligne d'accès au tunnel Lyon - Turin

L'ADTC milite pour la réalisation de la ligne d'accès au tunnel Lyon - Turin. Revenons en détail sur cette ligne qui serait très utile pour améliorer les liaisons entre Lyon et Grenoble.

Le projet Lyon – Turin se décompose en trois parties : un tunnel international entre la France et l'Italie, une ligne d'accès sur le territoire français et une ligne d'accès sur le territoire italien.

## Un tunnel international

La réalisation du tunnel international est sous la responsabilité d'une entreprise publique binationale franco-italienne TELT. Ce tunnel bitube, d'une longueur de 57 km se situera entre St Jean de Maurienne et le val de Suze. Il devrait permettre d'améliorer la compétitivité du rail en évitant les fortes rampes d'accès au tunnel actuel du Mont-Cenis, augmenter les capacités de transit, en particulier pour le fret (le tunnel actuel est proche de la saturation en raison des impératifs de sécurité), diminuer les temps de parcours et augmenter la sécurité (le tunnel actuel de 13 km ne comporte pas d'issues de secours).

Ce tunnel est une condition nécessaire pour développer le trafic fret sur cet axe, mais cet objectif ne pourra être atteint que si une politique en faveur du fret ferroviaire est également mise en place au niveau national (désaturation des nœuds ferroviaires, amélioration de la qualité des sillons fret...).

D'un coût estimé de 8,6 milliards d'euros (valeur 2012), il est financé à 40 % par l'Union Européenne (une possibilité d'aller jusqu'à 50 % a été évoquée par la commission européenne). Sur les 60 % restants, 57,9 % sont financés par l'Italie, 42,1 % par la France qui a budgété des crédits pour les prochaines années dans le cadre du plan de relance.

Les travaux de réalisation ont déjà débuté avec la construction de plusieurs descenderies, le percement de 10 km environ de tunnel et, sous la responsabilité de SNCF Réseau, la construction de la sortie du côté français à St-Jean-de-Maurienne, avec une déviation provisoire de l'autoroute A 43. L'année 2021 devrait voir la signature des principaux marchés de réalisation et la mise en service est prévue en 2030.

Pour accéder à ce tunnel, les trains pourront, comme actuellement, utiliser les voies ferrées existantes en passant par Chambéry et Aix-les-Bains ou Grenoble. Mais les possibilités d'augmenter le trafic sur ces lignes sont limitées en raison du fort trafic TER qui s'est développé ces dernières années, et du gabarit ne permettant pas l'acceptation de certains convois.

## Une ligne d'accès en deux étapes

C'est pour cette raison qu'une ligne nouvelle mixte a été étudiée entre Grenay (croisement de la ligne Lyon – Grenoble et la ligne

TGV Lyon – Marseille) et Chambéry et la vallée de l'Arc, permettant d'écouler aussi bien le trafic fret que le trafic voyageurs TER et TGV. Elle a été déclarée d'utilité publique en 2013 mais aucun chantier n'a été engagé, seules quelques acquisitions foncières ont été réalisées.

La réalisation de la ligne d'accès est prévue en deux étapes.

La première étape consiste à réaliser environ 80 km de ligne nouvelle entre Grenay et Chambéry. Plus de 30 km de tunnels sont prévus, 7 km au niveau de Bourgoin, 8 km au niveau de La Bâtie- Montgascon et un tunnel de l'ordre de 15 km sous les massifs de Dullin et l'Epine juste avant Chambéry. Plusieurs viaducs seront à construire pour le franchissement de la Bourbre, de l'A43, du Guiers et de la Leysse. La vitesse pourra atteindre 220 km/h pour les circulations voyageurs, 120 km/h pour le fret. Un raccordement à la ligne Lyon – Grenoble est prévu au niveau de La Tour du Pin. À la sortie du tunnel de l'Epine, la ligne se dirigera vers Chambéry mais un raccordement direct est prévu pour desservir directement Aix-les-Bains et Annecy.

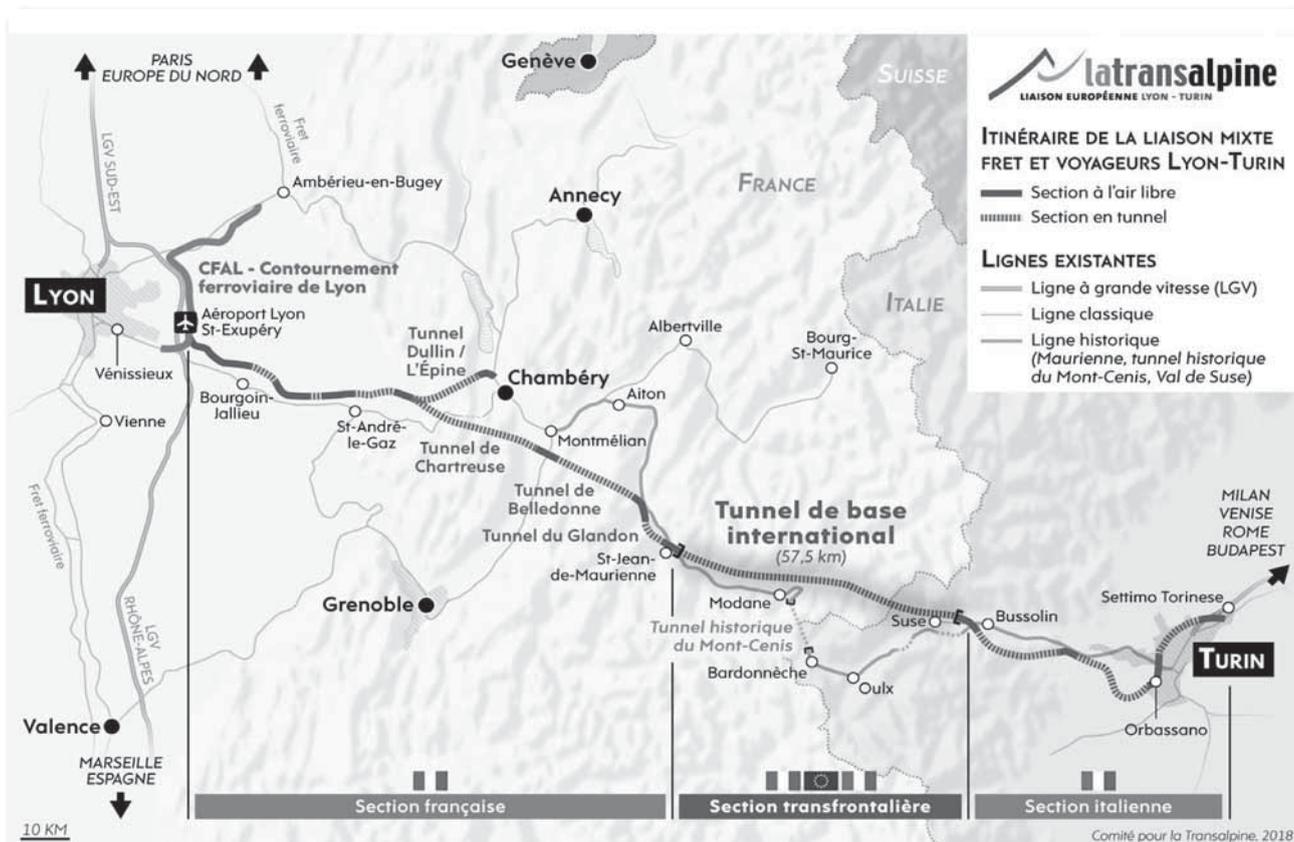
Après la réalisation de cette étape, les trains continueront sur la ligne actuelle entre Chambéry et St-Jean-de-Maurienne, un saut-de-mouton est envisagé à Montmélian pour fluidifier le trafic.

La deuxième étape d'environ 60 km se compose essentiellement de tunnels (55 km au total) pour passer sous les massifs de la Chartreuse, Belledonne et Glandon complété par un ouvrage d'art de grande ampleur pour franchir l'Isère. Débutant à Avressieux, un peu avant le tunnel de l'Epine, la ligne aboutirait à St-Jean-de-Maurienne et serait limitée au trafic fret, les tunnels étant à voie unique.

Le coût de la ligne d'accès a été estimé à 4,5 milliards (valeur 2011) pour la première étape et 3,2 milliards (valeur 2011) pour la deuxième. L'Union Européenne pourrait prendre jusqu'à 55 % à sa charge, le reste étant à partager entre l'État et les collectivités locales.

## La ligne d'accès, une opportunité pour les TER

Dès la réalisation de la première étape, la ligne d'accès faciliterait l'accès au tunnel pour les trains de fret et procurerait des gains de temps importants pour les liaisons voyageurs régionales et TGV, axe Paris – Milan et les liaisons nationales comme Paris – Grenoble. Le trajet Lyon – Grenoble pourrait être effectué en 1h10. On gagnerait de 20 à 30 min de Lyon vers Chambéry et Annecy, de quoi renforcer l'attractivité du TER par rapport à la route qui dispose d'un très beau réseau autoroutier qui continue régulièrement d'être amélioré.



Carte éditée par Latransalpine. Latransalpine est une association composée de collectivités locales, d'entreprises, d'organismes économiques, syndicaux, consulaires... qui assure la promotion du projet Lyon-Turin et sa valorisation au niveau régional ou Européen. Cette carte a été éditée en 2018. Depuis, l'Italie a décidé plusieurs simplifications pour sa ligne d'accès.

Pour que la ligne d'accès soit vraiment opérationnelle, la mise à 4 voies du tronçon St-Fons - Grenay à l'entrée de Lyon est nécessaire. Ce projet a fait consensus lors de débat public sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais (NFL) du printemps 2019 et les études préliminaires devraient faire l'objet d'une convention SNCF Réseau-Région à la fin de l'année. Une partie du contournement ferroviaire de Lyon (CFAL), dont le tracé Nord a été déclaré d'utilité publique en 2012 est également à engager sans attendre.

## Une ligne d'accès en attente de décision

Après de nombreux débats, le percement du tunnel international est maintenant lancé pour une mise en service en 2030. Pour la ligne d'accès, l'État apparaît plus hésitant sur l'échéance de réalisation.

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) de janvier 2018 avait privilégié la modernisation des lignes actuelles (Dijon - Modane) avant de construire la ligne d'accès. La loi LOM de décembre 2019 a stipulé que l'État confirmait son engagement dans la réalisation de la liaison ferroviaire internationale fret et voyageurs Lyon - Turin, tunnel transfrontalier et accès, et une démarche visant à définir un phasage pertinent de ces accès a été initiée, tout en travaillant sur un renforcement des lignes existantes. À ce titre, une convention d'études a été signée entre l'État, la Région et SNCF réseau en juillet 2020 pour une

première étape d'un programme constitué d'études de faisabilité des scénarios de réalisation, études d'exploitation, études socio-économiques, études techniques de définition des opérations retenues, dont l'échéance a été fixée à 2023.

Comme on le voit, ce projet avance lentement. Si la composante fret a toujours été mise en avant, c'est la raison d'être principale du tunnel transfrontalier, l'aspect voyageurs prend maintenant plus de place dans le débat public.

Le besoin d'améliorer les services ferroviaires TER devient prioritaire et la ligne d'accès procurerait un vrai saut qualitatif aux TER avec une réduction des temps de parcours entre Lyon, Grenoble et la Savoie. Cette ligne d'accès donnerait aussi la possibilité d'intensifier la desserte du Nord-Isère. Ce territoire, tourné vers Lyon, a besoin d'un renforcement des fréquences, difficile à mettre en place sur la ligne actuelle déjà bien chargée. Et en séparant mieux les différents trafics, cette nouvelle infrastructure améliorerait la régularité de cette liaison qui est essentielle pour maintenir l'attractivité du mode ferroviaire.

Pour l'ADTC, ce projet est à accélérer tant il apparaît important pour la desserte de Grenoble. L'Union Européenne a manifesté cet été son désir que ce projet aboutisse rapidement. Il est temps que l'État et les collectivités locales s'engagent plus fermement sur la réalisation de cette ligne.

François Lemaire ●

La Transalpine est une association composée de collectivités locales, d'entreprises, d'organismes économiques, syndicaux, consulaires... qui assure la promotion du projet Lyon-Turin et sa valorisation au niveau régional ou Européen. Cette carte a été éditée en 2018. Depuis, l'Italie a décidé plusieurs simplifications pour sa ligne d'accès.

## La priorité aux feux, vraiment ?

L'attractivité des transports publics se mesure à la durée du trajet effectué, au niveau de l'offre et aux commodités de correspondance avec d'autres modes. Le temps, donc la vitesse commerciale des véhicules de transport public, est donc un facteur capital dans le choix de l'utilisateur pour son mode de transport. C'est aussi un élément de poids dans l'économie du système permettant à un même véhicule de faire le kilométrage dans un temps plus court, donc de nécessiter moins de véhicules, donc moins de conducteurs, pour une même fréquence sur une ligne. Le SMTCC, maintenant le SMMAG, l'a bien compris puisque depuis plusieurs années il a choisi d'équiper progressivement la plupart des véhicules et des carrefours à feux, sur les lignes fortes (tram et Chrono) du réseau métropolitain, pour donner aux véhicules la priorité aux feux.

Le « système de priorité dynamique » mis en place repose sur le suivi des véhicules de TC par satellite et la transmission de leur position à l'approche des carrefours, donc à l'armoire de commande équipée pour recevoir les informations nécessaires à la modification des cycles de feux programmés. Ainsi la durée du feu vert peut être allongée sur l'axe emprunté par le véhicule de TC, ou la durée du feu rouge réduite pour anticiper le feu vert au véhicule de TC. L'idéal à atteindre est que le véhicule de TC ne soit pas obligé de s'arrêter pour un autre motif que le service aux passagers. Le transport public collectif doit passer avant le transport privé individuel.

Si chacun peut voir cette application en service sur le réseau TAG par les lanternes en place (feu losange) aux feux des carrefours, force est de constater que les effets visibles ne sont pas à la hauteur des promesses du système. Tous les feux des carrefours d'une même ligne ne sont pas équipés, certains ne sont pas activés (losange éteint à l'approche d'un véhicule de TC), certains feux pourtant dits équipés sont sans lanterne. Dans l'agglomération, chacun peut voir des bus et des trams arrêtés par un feu rouge à certains carrefours. Alors qu'ils devraient passer sans s'arrêter avant les autres véhicules, ils n'ont même pas le feu vert avant les autres sur un carrefour à plusieurs phases.

Alors où est le problème ? Pourquoi tous les carrefours à feux d'une même ligne ne sont-ils pas équipés ? Pourquoi les dysfonctionnements ne sont-ils pas signalés et traités ? Pourquoi cet état de fait n'est-il pas amélioré ? Y aurait-il d'autres enjeux ?

Christian Cotte

## Ligne 6070 : une tarification à adapter sur Inovalée

La ligne Transisère 6070 effectue l'itinéraire Gare de Gières – Campus – Inovalée Meylan et Montbonnot – Saint-Ismier – ZA de Bernin-Crolles. La tarification appliquée sur cette ligne dépend du trajet effectué :

- Pour un trajet intégralement sur le territoire de la Métropole, la tarification TAG s'applique ;
- Pour un trajet intégralement sur le territoire du Grésivaudan, la tarification TOUGO s'applique ;
- Pour un trajet à cheval sur la Métropole et le Grésivaudan, la tarification Transisère s'applique.

### Une tarification non attractive

Cette tarification Transisère est très pénalisante pour l'utilisation de cette ligne entre Inovalée Montbonnot d'une part et le campus et la gare de Gières d'autre part : le ticket coûte 4,70 € à l'unité ! Pourtant, les lignes C1 et G2 desservant Inovalée (Meylan et Montbonnot) sont utilisables avec la tarification TAG entre Inovalée et Grenoble pour la C1, entre Inovalée et Domène pour la G2.

En attendant la mise en place d'une tarification globale sur l'ensemble de la région grenobloise (voir page 16), l'ADTC a demandé au Département de l'Isère et au SMMAG de permettre l'utilisation de la 6070 avec la tarification TAG sur la partie Inovalée Montbonnot de la ligne.

Un conventionnement de ce type entre le Département et le SMMAG est déjà en place sur les lignes 6051 (Campus – Gières – Saint-Martin-d'Uriage, Le Pinet) et 6052 (Campus – Gières – Saint-Martin-d'Uriage – Vaulnaveys le Haut Belmont) qui applique la tarification TAG sur les arrêts communs avec la ligne TAG 23 (Campus - Gières - St Martin d'Uriage - Vaulnaveys le Haut - Vizille).

Le Département a répondu ne pas vouloir appliquer cette tarification TAG sur la partie d'Inovalée Montbonnot de la 6070 et a renvoyé une amélioration de la tarification aux études sur le sujet que la Région Auvergne - Rhône - Alpes mène actuellement.

L'ADTC souhaite une étude plus approfondie de cette proposition sans attendre une modification globale de la tarification des transports en commun sur la région grenobloise.

Emmanuel Colin de Verdière

## Lignes 6051 et 6052 : l'arrêt Bibliothèques Universitaires de nouveau desservi

Les lignes 6051 et 6052 relient le Domaine Universitaire à Saint Martin d'Uriage (Mairie ou Pinet d'Uriage) et Vaulnaveys (Belmont). Le 1er septembre 2020, leur terminus sur le campus a été déplacé à Condillac Universités, si bien que ces lignes ne desservent plus le cœur du campus, et notamment l'arrêt Bibliothèques Universitaires, qui était pourtant de loin le plus fréquenté.

Ce changement imposait une marche d'approche plus longue ou une correspondance par tramway à beaucoup d'usagers qui bénéficiaient d'un trajet direct. Il pénalisait aussi les usagers à destination de la combe de Gières et d'Uriage, qui, avant le changement, pouvaient trouver à un même arrêt aussi bien la ligne TAG 23 que les lignes Transisère 6051 ou 6052, pour prendre le premier véhicule qui se présentait. Les arrêts communs permettaient également une correspondance quai à quai avec les lignes TAG C5 et C7.

L'ADTC a écrit au département de l'Isère pour demander le rétablissement du terminus devant l'Institut d'Études Politiques pour desservir l'arrêt Bibliothèques Universitaires. C'est chose faite depuis le 26 octobre 2020.

Christophe Leuridan

## Réseau TAG : La nouvelle billettique se met en place

Cette année 2021 sera marquée par la mise en œuvre de la nouvelle billettique, signifiant la fin des titres magnétiques.

Les 2 000 valideurs seront progressivement remplacés par des modèles identiques sur tout le réseau (2/3 seront installées d'ici mai 2021) pour permettre la transition en douceur vers les nouveaux supports :

- Tickets QR Code,
- Carte OURA nominative ou anonyme (au prix de 5€ pour cette dernière),
- Application mobile Pass/Mobilités,
- Ticket par SMS, et
- Carte bancaire sans contact (à l'automne 2021).

Les 192 distributeurs seront également mis à jour, avec plus d'accessibilités, un écran tactile et un paiement sans contact possible.

Alexis Grabit



## Service TGV-TER 2021 : Des modifications sur la ligne Grenoble – Gap, limitée à Clelles

Le service TGV-TER 2021 a débuté le dimanche 13 décembre 2020. Aucun changement majeur n'a été observé sur les lignes suivantes : TGV Grenoble – Paris, TER Grenoble – Lyon, TER Valence – Grenoble – Annecy/Genève ainsi que sur les TER périurbains autour de Grenoble, sauf le retour du premier train matinal en gare de Saint-André-le-Gaz à 5h07 à destination de Gières, avec la fin des travaux en gare de Saint-André-le-Gaz.

Des changements sont à noter sur la ligne Grenoble – Clelles – Gap (en raison de travaux, voir ADTC-Infos numéro 165). Tous les trains sont limités à la section Grenoble - Clelles. Au delà de Clelles, le parcours s'effectue en car. Voici les horaires (du lundi au vendredi) :

- Arrivées à Grenoble à 07h47, 08h44, 11h48, 12h46, 15h47, 17h46, 19h00 et 19h44.

- Départs de Grenoble à 8h10, 10h10, 12h10, 13h12, 16h09, 17h10, 18h10 et 19h10.

Alexis Grabit



## OUIGO arrive à Grenoble et dans les Alpes

Lancé en avril 2013, le service OUIGO (TGV à bas coût) s'étend petit à petit sur toute la France. Dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, seul quatre gares sont desservies (Lyon-Part-Dieu, Lyon-Perrache, Lyon-Saint-Exupéry et Valence TGV).

Fin octobre, OUIGO a annoncé son arrivée dans les Alpes. Une nouvelle ligne est mise en place pour la saison hivernale entre l'Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV et Bourg Saint-Maurice via Grenoble. Elle desservira les gares de Marne-la-Vallée-TGV, Lyon-Saint-Exupéry-TGV, Grenoble, Albertville, Moûtiers-Salins-Brides-les-Bains et Aime.



Départ de l'Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV à :

- 06h32 les week-ends et jours fériés, et
- 09h40 du lundi au vendredi.

Départ de Grenoble (vers l'Île de France) :

- 16h56 les samedis,
- 18h12 les dimanches et jours fériés,
- 18h05 du lundi au vendredi.

Les tarifs sont très attractifs : à partir de 10 € pour les adultes, 5 € pour les enfants. Il faut ajouter le coût du RER si l'on souhaite rejoindre le centre de Paris (7,60 €, plein tarif entre Marne-la-Vallée TGV et la Gare de Lyon à Paris).

Alexis Grabit

## Services Express Métropolitains : des RER dans les Métropoles

SNCF Réseau vient de rendre publique une étude sur la mise en place de RER ou Services Express Métropolitains dans les Métropoles de France.

La plupart des Métropoles sont situées au centre d'étoiles ferroviaires sous-exploitées ; les dessertes ont souvent comme origine/destination la gare principale de la ville centre, et la part des déplacements en train reste faible malgré sa très grande efficacité et un impact environnemental très inférieur à la voiture individuelle.

Partant de ce constat, le rapport donne de nombreuses indications sur les caractéristiques de ces futurs services express métropolitains. Ces services devront proposer une offre adaptée et de qualité : trains fréquents sur de larges plages horaires, haltes aménagées au plus près des besoins et bonne articulation avec les autres modes de transport, incluant un billet commun. Le matériel roulant devra être de grande capacité et avoir de bonnes performances de freinage et d'accélération pour pouvoir multiplier les arrêts sans perte de temps.

Dans la région grenobloise, les études sont en cours (voir bulletin ADTC-Infos numéro 163).

Emmanuel Colin de Verdière

PS : résumé de l'étude téléchargeable sur le site internet de SNCF Réseau sur le lien <https://www.sncf-reseau.com/sites/default/files/2020-10/Brochure%20sur%20les%20%C3%A9toiles%20ferroviaires%20et%20les%20services%20express%20m%C3%A9tropolitains.pdf>



Un lieu commun mais plusieurs guichets :  
Un exemple marquant de la complexité  
à effectuer un déplacement  
avec plusieurs moyens  
de transports différents.  
(Voir page 7)

**Date des commissions :**  
(Si les conditions sanitaires  
le permettent)

- Commission Transports en commun  
11 janvier, 22 février et 15 mars
- Commission Vélos/Piétons  
18 janvier, 1 mars et 22 mars

« L'assemblée générale de l'ADTC -  
Se déplacer autrement est prévue  
fin février, sauf changement dû à la  
situation sanitaire. Nous vous tiendrons  
informés. »

L'ADTC, Se déplacer autrement est membre de :  
FNAUT, Fédération Nationale des Associations  
d'Usagers des Transports  
==> [www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr)

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

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

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

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

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

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



« Amis cyclistes, n'oubliez pas de briller pour votre sécurité ! ».  
L'opération « Cyclistes, Brillez ! » fait partie des nombreuses actions  
menées par les salariés de l'ADTC.  
En raison du second confinement, l'opération 2020  
est reportée à 2021.

(Voir pages 9 à 12)

## ADTC - Se déplacer autrement

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

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