



Des solutions existent pour sécuriser les piétons et cyclistes

(Pages 4-5, 11 à 14 et 20)

- Les élections départementales et régionales : des enjeux pour la mobilité

(page 3)

- Des projets TC en France, mais pas dans la métropole grenobloise

(page 17)



Piétons et cyclistes en danger : STOP !

En moins d'un mois, trois accidents graves sont survenus dans notre métropole :

- **Une cycliste tuée par un camionneur au carrefour Foch-Libération à Grenoble le 25 mars,**
- **Un collégien tué par un automobiliste sur l'avenue de Romans à Sassenage le 1^{er} avril,**
- **Un joggeur tué par un automobiliste sur le pont de Chartreuse le 18 avril.**



Des comportements inacceptables

Les facteurs ayant entraîné ces trois accidents ne sont pas encore connus précisément. Mais de façon générale, c'est souvent un comportement inacceptable du conducteur du véhicule motorisé qui est le facteur principal des accidents graves. **Pourquoi les rues de nos villes permettent-elles des comportements aboutissant à des accidents aussi graves ?**

Aménager la ville pour des déplacements à pied et à vélo en sécurité

Limiter la vitesse à 30 km/h en dehors des axes principaux, comme le fait déjà la métropole grenobloise, - est une bonne chose, mais cela ne suffit pas (voir article en page 10). Voici d'autres mesures importantes à mettre en œuvre également développé dans le dossier central du bulletin :

- Réserver les rues à l'intérieur des quartiers au trafic motorisé local par des plans de circulation dit en marguerite, qui empêchent les itinéraires malins et le trafic de transit, en préservant les perméabilités pour les piétons et cyclistes. Cela induit une diminution importante de la circulation motorisée, sécurise les déplacements à pied ou à vélo et notamment l'accès à pied aux transports en commun.

- Dans les rues où la vie urbaine est très intense, la priorité à la marche à pied doit aller jusqu'à la piétonisation comme dans le quartier des places Ste Claire et Notre-Dame à Grenoble.
- Séparer les véhicules motorisés, les vélos et les piétons sur les axes de transit. Beaucoup d'aménagements obligent les cyclistes à cohabiter soit avec les motorisés, soit avec les piétons. Suite à l'accident mortel d'une cycliste au carrefour Foch-Libération, l'ADTC a demandé à la Métropole d'étudier la modification du carrefour sur le modèle hollandais, (voir en page 20 le schéma d'un carrefour aménagé suivant ce principe) qui permet cette séparation et minimise la traversée pour les vélos.
- Créer des « rues des écoles » où la circulation en voiture est interdite aux heures d'entrée et de sortie des écoles pour favoriser son accès à pied ou à vélo. Depuis le 8 mars, l'ADTC accueille Marie-Dominique Rey en stage de Master pour étudier des aménagements autour des écoles en zone urbaine, périurbaine ou rurale. Des communes se sont montrées intéressées pour avancer sur ce sujet.
- Bannir en ville les artères à 2 voies dans le même sens ou plus pour la même direction pour les véhicules particuliers motorisés, qui encouragent une vitesse excessive. Par exemple, la réalisation d'une piste TempoVélo sur le boulevard Clémenceau à Grenoble à la place de la voie de droite dans chaque sens a, aux dires de nombreux témoignages, entraîné une baisse des vitesses pratiquées. La réalisation de lignes de transport en commun en site propre que propose l'ADTC (voir article page 16) permet de réduire la place comme sur le cours Jean Jaurès à Grenoble lors de la réalisation de la ligne E de tram.

Nous soutenir et nous rejoindre

Pour faire avancer les idées de l'ADTC pour les piétons, vélos et transports publics, rejoignez-nous en adhérant et en participant aux commissions Transports en Commun et/ou Vélos-Piétons qui se tiennent une fois par mois. Pour échanger entre adhérents, nous vous donnons rendez-vous un jeudi par mois pour une petite heure de discussions en visio-conférence autour de l'actualité et des sujets portés par l'association (l'invitation est envoyée aux adhérents).

Emmanuel Colin de Verdière ●

| | |
|---------|--|
| P 02 | Edito |
| P 03 | Elections Régionales et Départementales : Un enjeu pour la mobilité |
| P 04-05 | Mobilités douces sur les quais de l'Isère : le statu quo n'est plus possible |
| P 06 | Témoignage de Suzanne, bénévole de la Vélo-école ! |
| P 07 | Témoignages de néo-cyclistes |
| P 08 | Focus sur les ateliers participatifs et solidaires de la cuvette grenobloise |
| P 09 | Brèves Vélos/Piétons |
| P 10 | Métropole apaisée : Premières évaluations |
| P 11-13 | Rendre la ville aux habitants, aux piétons et aux cyclistes : une panoplie de solutions |
| P 14 | Ce que dit le trafic index... et ce qu'il ne dit pas |
| P 15 | L'actualité des Parking Relais |
| P 16 | Crise sanitaire : une offre TAG réduite |
| P 17 | Quelques projets de tramways et BHNS |
| P 18 | Contribution de l'ADTC à la concertation sur le déplacement de la halte ferroviaire voyageurs de Pont-de-Claix |
| P 19 | Brèves Transports |
| P 20 | L'actualité en images |

Bulletin trimestriel publié par :
ADTC, se déplacer autrement
 MNEI, 5 place Bir Hakeim - 38000 GRENOBLE
 Tél. 04 76 63 80 55 - Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)
 Directeur de la publication : Alexis Grabit
 N° de CPPAP : 0913 G 82982
 Tiré à 600 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame 80, rue Vaucanson - 38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : Alexis Grabit

| | | | |
|-----------------------------|------|-------------------|------|
| ADHÉREZ à l'ADTC | | ADTC INFOS | |
| Adhésion « une personne » | 17 € | Vente au numéro | 4 € |
| Adhésion « couple » | 23 € | Abonnement annuel | |
| Adhésion « étudiant » | 3 € | sans adhésion | 16 € |
| Adhésion « petits revenus » | 3 € | | |

Elections régionales et départementales : Un enjeu pour la mobilité

Les 20 et 27 juin prochains devraient avoir lieu les élections régionales et départementales. La mobilité fait partie des compétences des Régions et des Départements et constitue un enjeu important.

Au travers de la FNAUT Auvergne - Rhône - Alpes (28 associations) et du Collectif Vélo Auvergne - Rhône - Alpes (22 associations ou fédérations) dont l'ADTC est membre, nous avons participé à la rédaction de propositions qui permettraient des changements importants dans la mobilité de chacun.

Un projet de mobilité des usagers

La FNAUT Auvergne - Rhône - Alpes fait douze propositions :

1. Moderniser le réseau,
2. Relancer les grands projets,
3. Définir un plan de réouverture de petites lignes,
4. Harmoniser et développer l'offre régionale,
5. Créer des packs touristiques,
6. Créer une identité commune au réseau de transport régional,
7. Créer une tarification zonale multimodale,
8. Mettre en œuvre un plan d'accessibilité d'accès aux PMR,
9. Instaurer des « comités de mobilités »,
10. Créer des maisons des mobilités,
11. Organiser l'intermodalité,
12. Trouver une juste place pour les vélos.

Les propositions peuvent être consultées en détail sur le site fnaut-aura.fr

Développer un système vélo régional

Les propositions du Collectif Vélo Auvergne - Rhône - Alpes ont été regroupées autour de 5 compétences de la région :

1. Enseignement secondaire et supérieur
 - Généraliser les Plans de Déplacements,
 - Favoriser les déplacements domicile-établissement à vélo,
 - Promouvoir le vélo au sein des établissements d'enseignement.
2. Gouvernance de la région
 - Financer le système vélo à la hauteur des enjeux,
 - Construire une politique régionale de mobilités actives,
 - Devenir un employeur pro-vélo.
3. Soutien économique et formation
 - Soutenir le système vélo dans l'économie,
 - Soutenir la formation aux métiers du vélo,
 - Soutenir le système vélo auprès des formations connexes.

4. Tourisme

- Proposer un cadre accueillant au tourisme à vélo,
- Découpler les perspectives du voyage à vélo.

5. Transport et aménagement

- Permettre l'intermodalité.

Les propositions peuvent être consultées en détail sur le site www.collectifveloaura.fr

Une appropriation des propositions par les candidats

La FNAUT Auvergne - Rhône - Alpes et le Collectif Vélo Auvergne - Rhône - Alpes **invitent l'ensemble des candidat-e-s**, quelle que soit leur sensibilité, à s'approprier leurs propositions dans leur programme, et à s'engager sur une ambition, un calendrier et des moyens financiers.

En complément, l'Association Française pour le développement des VéloRoutes et Voies Vertes (AF3V) dont l'ADTC est également membre a lancé une campagne « Voies Vertes : en route pour le VELOTAF » à découvrir sur www.af3v.org

Pour la région grenobloise, en plus des propositions présentées ci-dessus, l'ADTC demande à ce que la Région Auvergne - Rhône - Alpes rejoigne le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise pour permettre une meilleure coordination entre les différents services de transport : TAG, TOUGO et Voironnais d'une part et Transisère (dont la Région reprend la gestion au 1^{er} septembre 2021) et TER d'autre part.

Emmanuel Colin de Verdière ●



Un bon exemple de la complexité de la tarification avec ces 3 valideurs en gare de Grenoble (de gauche à droite : TAG, OURA et SNCF).



Mobilités douces sur les quais de l'Isère : le statu quo n'est plus possible

Lettre ouverte à Sylvain Laval, vice-président chargé de l'espace public, de la voirie, des infrastructures cyclables et des mobilités douces

Depuis le 2 novembre, les quais Créqui, Stéphane Jay et Claude Brosse sont à nouveau ouverts à la circulation motorisée sur 2 voies, avec la suppression de la bidirectionnelle cyclable TempoVélo de la rive gauche de l'Isère.

La décongestion du trafic espérée avec la suppression de la piste cyclable n'a pas suivi, et les embouteillages sont toujours présents, parfois bien en amont de la Porte de France. Par ailleurs, de nombreux autres effets négatifs sont maintenant visibles, renforcés par le retour des beaux jours :

- Forte augmentation de la vitesse sur cette voie, presque toujours au-delà des 30km/h autorisés et agressivité des automobilistes accrue envers vélos et piétons,
- Dégradation de la qualité du cheminement piéton avec le retour des difficultés de traversée au niveau du Pont Saint-Laurent, même avec le rétablissement du feu tricolore,
- Le retour d'un très fort trafic motorisé sur les quais de l'Isère et les rues adjacentes,
- Les véhicules de secours ne bénéficient plus d'une voie libérée et se retrouvent parfois bloqués dans le trafic.

Ainsi, même en répétant à l'envi qu'il ne faut pas opposer les modes, la quasi-totalité de la voirie sur cet axe est de fait dévolu aux véhicules motorisés. La situation ubuesque d'absence totale d'équipement cyclable sécurisé en présence d'un trafic motorisé agressif est de retour : la bande cyclable délimitée par une simple bande blanche à contresens de la circulation n'est même pas continue entre l'Île Verte et la place Hubert Dubedout. Un cycliste souhaitant réaliser cet itinéraire de 1km doit traverser 3 fois le trafic motorisé ! Les piétons sont priés de se tasser sur un trottoir étroit s'ils veulent contempler l'Isère et la Bastille.

Quant à l'option du quai Perrière sur la rive droite de l'Isère, elle n'est pas envisageable pour constituer un axe structurant cyclable. Conçue à la base comme une zone de rencontre, elle est de fait devenue une zone piétonne avec le retour d'une météo printanière et la réappropriation des quais par les habitants du secteur. En conséquence, la circulation sur l'aménagement cyclable est devenue extrêmement difficile voire impossible aux heures de pointe les jours ensoleillés et cela génère des conflits.

Il serait malvenu de tenter de chasser les piétons derrière la ligne qui délimite la bande cyclable, de les tasser de part et d'autre des voies motorisées, surtout en cette période où il nous faut respecter gestes barrières en tout temps...

L'ajout de voies de circulation pour les motorisés ne résout pas les problèmes : les embouteillages remontent toujours jusqu'à Saint-Martin-le-Vinoux, les véhicules de secours sont régulièrement bloqués, le trafic est-ouest est intégralement bloqué à Saint-Laurent et sur les axes menant aux ponts de la Citadelle, de Chartreuse et Marius Gontard. À vélo, on ne peut plus passer sereinement nulle part et il est évidemment hors de question d'y faire circuler de jeunes enfants comme on peut l'envisager sur des équipements protégés.

Ainsi, les déplacements sont toujours aussi difficiles et la mobilité n'est facilitée pour personne.

Comme on dit, il est temps d'être « disruptif » et de « changer de logiciel » ! Il est temps de se redonner des marges de manœuvre. L'espace de voirie dédié à la circulation automobile n'est pas utilisé efficacement. Il est temps de réaffecter de l'espace à d'autres usages, de proposer d'autres moyens de se déplacer que l'automobile qui montre ses limites en termes d'emprise urbaine, de temps de déplacement et de nuisances (pollution, bruit, insécurité, consommation d'énergie).

La récente actualité nous montre la difficulté à assurer la sécurité des déplacements modes actifs en zone urbaine. Seul un repartage de l'espace public au bénéfice des plus vulnérables pourra assurer cette sécurité.

Si, lors de la 2^e édition du baromètre des villes cyclables porté par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), les grenoblois-es avaient placé comme première priorité la création d'aménagements cyclables en rive gauche de l'Isère, ce n'est pas un hasard. Nous nous associons à cette demande pour un aménagement cyclable direct, continu et séparé du trafic motorisé sur l'intégralité des quais rive gauche :

- Cet aménagement ne s'adresse pas uniquement à ceux qui roulent déjà à vélo. Il s'adresse avant tout aux usagers novices, à ceux qui ne vont pas à vélo mais en voiture parce qu'ils ont eux-mêmes peur des voitures, à ceux qui pensent aujourd'hui qu'ils ne peuvent pas faire autrement. Il s'adresse aussi aux plus vulnérables, aux enfants, aux collégiens et à nos aînés.



La qualité attendue de cet aménagement doit donc être élevée,

- Il doit s'inscrire dans la durée afin de permettre de modifier et faciliter durablement les déplacements,
- Il permettra aussi d'alléger la pression cycliste sur l'hypercentre piéton où sont détournés les usagers cyclistes par l'actuelle bande cyclable dangereuse,
- Il légitimera la place des déambulations piétonnes sur les quais, en allégeant le trafic vélo côté Saint-Laurent et en permettant un cheminement piéton distancié du trafic motorisé sur la rive gauche.

Dans le détail, nous attirons l'attention sur les points suivants :

- La séparation et le gabarit de l'aménagement devront être suffisants pour permettre la circulation des véhicules de secours d'urgence en direction du CHU,
- À l'ouest, la connexion avec la ChronoVélo de la gare devra être étudiée et réalisée.

À l'est, le débouché vers l'Île Verte et le CHU devra être amélioré et sécurisé.

- Entre la rue de Lionne et la passerelle Saint-Laurent qui voit passer jusqu'à 30 000 piétons par jour, les piétons doivent également retrouver la priorité 100% du temps pour traverser les voies de circulation contre un feu vert piéton de 20 secondes toutes les 1 minute 15 sec actuellement.
- Rive gauche, les aménagements permettront de faire enfin respecter la limite de vitesse urbaine de 30 km/h afin de rendre les déambulations piétonnes sûres et agréables sur ce quai.
- L'étude de solutions pour alléger le trafic motorisé devenu insupportable rive droite, peut-être en étudiant la mise en double-sens du Pont de Chartreuse.

Nous sommes prêtes et prêts à discuter de ces propositions sur la base d'un constat partagé. En ce sens, nous vous invitons à rendre publiques les études de circulation sur les quais.

Dans l'attente de votre réponse, nous restons à votre disposition pour nous mettre autour de la table et trouver des solutions à cette situation qui ne peut rester en l'état.

Les signataires

Les Boîtes à Vélo Grenoble
Rue de l'Avenir
ADTC - Se déplacer autrement
Union de Quartier Île Verte (UQIV)
Union de Quartier
Saint-Laurent Rive Droite
Alternatiba Grenoble
Parlons-Y vélo ●

Accident mortel

au croisement Vallier-Jaurès à Grenoble

Plus jamais ça !

Communiqué de presse des associations ADTC – Se déplacer autrement / Rue de l'Avenir / Les Boîtes à Vélo Grenoble et du collectif Parlons-Y Vélo

Nous apprenons ce jeudi 25 mars matin le décès d'une cycliste au croisement Vallier-Jaurès, fauchée par un camion.

Les premières pensées des associations et de leurs membres vont à la famille et aux proches de la cycliste tuée.

Cette grande tristesse est également mêlée à de la colère. Les associations ont alerté à de multiples reprises sur la dangerosité de ce carrefour, en particulier concernant la cohabitation entre vélos et véhicules motorisés. Chaque cycliste qui a emprunté ce croisement en connaît le danger, le seul tort de la cycliste tuée a été d'être au mauvais endroit au mauvais moment.

Cet accident rappelle que la sécurité des cyclistes n'est pas une option. Qu'il s'agisse des TempoVélos, ChronoVélos ou de réseau de proximité, la sécurisation des axes et la séparation du trafic doivent être la règle.

Nous réclamons avec force à la Métropole de Grenoble le réaménagement de ce carrefour particulièrement dangereux.



Le carrefour Jaurès - Libération, lieu d'un dramatique accident, offre une grosse part à la circulation automobile.

Témoignages de néo-cyclistes

Elsa et Nicolas habitent dans le centre de Grenoble avec leur 3 enfants de 6, 9 et 12 ans. Ils ont commencé à utiliser régulièrement le vélo en ville il y a quelques années et nous racontent leur expérience.

Dans votre foyer, qui se déplace à vélo en ville et pour quels motifs ? Tout le monde ! Nicolas va au travail presque tous les jours à vélo. Moi, j'utilise mon vélo tous les jours ou presque pour aller au parking récupérer ma voiture (puisque nous habitons en zone piétonne) pour aller au travail, qui est à 25 km de Grenoble, difficilement accessible en transport en commun. Ça me permet d'aller plus vite et de transporter des dossiers parfois lourds pour le travail grâce à mon super panier de vélo.

Les jours où je ne travaille pas, j'utilise mon triporteur pour faire les courses ou sortir avec les enfants. Même s'ils sont grands, ça me permet d'aller plus vite à l'école et d'emporter des jeux, le goûter, des vêtements en plus etc. De plus, le manque de place pour ranger les vélos dans notre immeuble fait que les vélos des enfants sont plus compliqués à sortir (et ça c'est nul !) Du coup, les enfants, eux, n'utilisent leur vélo que pour les loisirs : balades en vélos, terrain de BMX...

Depuis combien de temps avez-vous (vous et les membres de votre foyer) commencé à vous déplacer en ville à vélo ? Je suis allée chercher mon vélo de la Métro la semaine où j'ai emménagé dans mon appartement, en août 2013, car il y avait enfin un local à vélo avec quelques places dans mon immeuble ! Nicolas s'y est mis un peu plus tard. Peut-être un ou deux ans plus tard, pour l'utiliser quotidiennement.

Qu'est-ce qui a déclenché votre pratique du vélo en ville ? Le gain de temps ! La circulation est tellement mauvaise en voiture dans Grenoble, et c'est une telle galère pour se garer, que le vélo est une libération. (J'aimerais beaucoup aller au travail en vélo, mais c'est trop loin.) Et puis des amis m'ont prêté leur triporteur et je me suis rendue compte à quel point c'était pratique, surtout avec des enfants en bas âge, mais également pour faire ses courses et ramener des packs de lait. Alors j'en ai acheté un aussi.

Qu'est-ce qui vous retenait avant ? Entre 2011 et 2013, on habitait un immeuble avec un local vélo bondé, sans place pour y mettre nos vélos. Et les pistes cyclables n'étaient pas autant sécurisées qu'actuellement. Il y avait des pistes cyclables, mais beaucoup étaient sur la route, pas très bien signalées. Les enfants étaient tout-petits. Je ne me sentais pas en sécurité à l'époque. Et il faut dire que nous avions un garage dans notre immeuble !



Une cycliste sur la ChronoVélo 1 se dirige vers Meylan.

Et avant 2011, nous habitons Corenc le bas où les pistes cyclables n'étaient pas du tout présentes (et c'est drôlement pentu pour y accéder, les vélos électriques n'étaient pas encore répandus à cette époque)

Dans votre ville, qu'est-ce qui vous encourage à vous déplacer à vélo ? L'autoroute à vélo est une réussite ! Ces axes bien balisés pour les vélos sont super rassurants. Comme je loue mon vélo à La Métro, je peux le garer dehors (ça c'est super !) et l'entretien est assuré par la Métro.

Au contraire, qu'est-ce qui vous retient de l'utiliser davantage ? Il manque parfois de poteaux pour fixer mon vélo en ville. Les arceaux de l'hypercentre sont souvent saturés (parfois de vélos désossés qui restent longtemps sur place).

Le problème principal est de garer son vélo en sécurité. Il n'est pas évident d'avoir une place dans un local à vélo de son immeuble, ce qui est un réel frein, car le vol de vélo est "un sport" à Grenoble. Même avec une super chaîne, ils n'hésitent pas à utiliser une disqueuse électrique en pleine nuit ! Il serait inconscient de laisser mon triporteur ou le vélo de Nicolas dehors la nuit, même avec un très bon cadenas.

J'ai déjà fait une demande de box à vélo auprès de la Métro il y a plus de 2 ans. Comme nous sommes 5, on remplirait la box à nous seuls. En dehors du fait que la location de 5 places aurait un coût non négligeable, je n'ai toujours pas eu de réponse. Et ça c'est quand même énervant...

Propos recueillis par Mehdi Tadjine ●



Focus sur les ateliers participatifs et solidaires de la cuvette grenobloise

En facilitant l'entretien et la réparation des vélos, les ateliers vélo participatifs et solidaires sont des lieux de promotion active du vélo comme moyen de transport. Ils offrent aux cyclistes du quotidien la possibilité d'acquérir un vélo et de l'entretenir à moindre coût.

Ces ateliers donnent une nouvelle vie aux cycles par le réemploi et la revalorisation des vélos abandonnés et des pièces détachées. Ils sont aussi des lieux de transfert de connaissances et d'apprentissage permettant à chacun de devenir autonome dans sa pratique du vélo.

Aujourd'hui, il existe 14 ateliers sur les territoires de Grenoble-Alpes Métropole, du Pays du Grésivaudan et du Pays Voironnais. Animés par des bénévoles au sein d'associations ou de simples collectifs, ils partagent tous les mêmes dénominateurs communs que sont le réemploi des cycles, la promotion du vélo comme mode de déplacement et l'animation d'atelier d'auto-réparation. Vous pouvez retrouver l'ensemble des ateliers de la Clavette sur le site : clavette-gre.org.

Un maillon essentiel de la chaîne de la mobilité

Les ateliers facilitent le report modal et maintiennent la pratique quotidienne des cyclistes. Par leurs effets de réseau et leurs lieux communautaires, ce sont de véritables « fabriques à nouveaux cyclistes ».

Une étude de l'ADEME montre que les cyclistes utilisant l'atelier couvrent deux fois plus de distance que les autres. Leurs compétences acquises leur permettent de diagnostiquer et réparer rapidement leur vélo, ce qui réduit le report sur un autre mode de déplacement quand leur vélo est en panne et l'excès de sédentarité.

Les cyclistes utilisant l'atelier roulent sur des vélos plus sûrs car mieux entretenus régulièrement. En diffusant des conseils à la pratique et à la gestion des risques, les ateliers sécurisent donc la pratique du vélo comme mode de déplacement.

Les ateliers sont ainsi un maillon essentiel dans un système global de mobilité visant à réduire l'usage individuel de la voiture.

Des ateliers autour d'un collectif : la Clavette

Dès 2012, les deux ateliers de l'association uN p'Tit véLo dAnS La Tête atteignaient une masse critique telle qu'un essaimage s'imposait naturellement. L'association souhaitait expérimenter sa propre décroissance en favorisant la création de nouveaux ateliers dans l'agglomération. L'activité des ateliers a toujours eu vocation à se positionner sur une dynamique de proximité.

En 2014, quatre nouveaux ateliers avaient déjà vu le jour et rapidement, se réunissaient pour lancer une coordination locale : la Clavette. Les ateliers ont tout de suite affirmé leur souhait d'œuvrer dans une logique de complémentarité, de non-concurrence et d'entraide. Il leur importait de lancer des actions de coopération et de mutualisation telles que des formations, l'harmonisation des récupérations et des prestations ainsi que l'animation d'événements en commun. Un autre pilier consistait à favoriser l'essaimage de nouveaux ateliers afin d'enrichir le maillage territorial des ateliers.

Début 2017, une convention avec Grenoble-Alpes Métropole (le SMMAG depuis 2020) finance l'embauche d'un salarié chargé de mission et le fonctionnement de la coordination dorénavant montée en association : la Clavette grenobloise.

Deux nouveaux ateliers en création

À Vizille :

L'ancien club cyclo de Vizille se transforme en une association plus large de promotion du vélo, qui comportera un atelier participatif et solidaire, au centre de Vizille. Pour plus de détails, contacter Pierre (pierre@mbf-france.fr). L'assemblée générale a lieu fin avril.

À Voiron :

Quand des cyclistes viennent de Voiron à Grenoble pour apprendre à réparer leur vélo ou bénéficier d'un atelier, c'est qu'il est temps de créer un atelier à Voiron ! En effet, la pratique du vélo utilitaire est en forte augmentation en Pays Voironnais. Le "Schéma vélo" en cours d'élaboration et de réalisation va dynamiser cette croissance, et le besoin de mettre la main à la pâte pour prendre soin de sa machine en complément du réseau des vélocistes va aller croissant.

Depuis février 2021, un petit groupe issu du Repair Café Pays Voironnais se mobilise (<https://www.repaircafe-paysvoironnais.fr/>). Actuellement, ce groupe recherche d'un local pour héberger l'atelier et toute piste est bienvenue. En attendant, des ateliers mobiles se mettent en place, le premier aura lieu le samedi matin 10 avril sur le marché de Voiron. Comment s'appellera ce nouvel atelier vélo ? Des idées ? Pour participer à sa création, écrire à : atelierveloivoiron@clavette-gre.org

Mathieu Allereau et Bernard Bouvier ●

La Chronovélo 3 est achevée entre Grenoble et Pont-de-Claix

Avec la fin des travaux de la Chronovélo 3 sur l'avenue Victor Hugo à Echirolles, la circulation à vélo se fait sur un axe aménagé et sécurisé (ou presque) entre Grenoble et Pont-de-Claix.

La Chronovélo 3 (du Nord au Sud) part de la Chronovélo 2 (rue Léo Lagrange, près des grands boulevards) et longe la voie ferrée Grenoble - Gap sur 3 km sans croisement majeur avec une circulation automobile. Après le franchissement de la rocade sud, la piste cyclable traverse la zone d'activités des Essarts et se confronte avec les nombreuses entrées/sorties de parkings des surfaces commerciales (prudence !).

L'axe retrouve sa sérénité sur la rue Pierre Sépard et l'avenue Auguste Ferrier jusqu'à l'approche du passage à niveau sur lequel un aménagement est prévu. En attendant l'avancement des échanges avec SNCF Réseau, une bande a été marquée dans le sens Ouest-Est ; dans le sens Est-Ouest, l'aménagement est en partie en bande en partie à voie mixte vélo/bus. La connexion avec la Chronovélo aux deux bouts n'est pas sécurisée.

L'itinéraire se poursuit à gauche sur une ligne droite de 3km sur la contre-allée Est du cours Jean Jaurès / cours Saint-André, dénommée Vélo-Rue, où la Chronovélo est partagée avec la circulation motorisée. Pour l'ADTC, il est difficilement compréhensible que la réalisation d'une piste de 4 m exclusivement réservée aux déplacements à vélo n'ait pas été possible sur une avenue aussi large. Déjà pour éviter les excès de vitesse, des ralentisseurs ont dû être placés sur la contre-allée.

La Chronovélo 3 se termine provisoirement au cœur de ville de Pont-de-Claix, réaménagé en 2018. À terme, elle doit être prolongée jusqu'à Vizille le long de la RN85. Aucune date de mise en service n'est annoncée.

Des stations-services vélos (gonfleur, banc et totem d'informations de proximité) sont implantées tout le long de l'axe.

Alexis Grabit

Métakin : un vélociste à Echirolles

Tao est passionné de vélo et d'écologie depuis l'enfance.

Ce docteur en physique, soucieux de résoudre les problèmes de société via les innovations technologiques, avait un avenir tout tracé au CEA.

Mais la réponse était déjà là, sous ses yeux : le vélo !

Habitant Saint-Nizier-du-Moucherotte, il transforme son vélo en VAE (vélo à assistance électrique) pour éviter de mettre une voiture de plus sur la route.

Puis il s'attèle aux vélos de son entourage ... famille, amis, voisins.

Tant et si bien, qu'à la fin de sa thèse ... il préfère créer son atelier vélo.

Autodidacte, c'est au cœur du Village2, à Echirolles, qu'il répare votre vélo.

Grâce au « coup de pouce vélo » de la FUB, son atelier est plein. L'objectif de « sortir les vélos de la cave » est atteint.

Mais son crédo reste la personnalisation de VAE, pour permettre au plus grand nombre d'avoir une mobilité équivalente à celle de la voiture (vélo-cargo, remorque, périurbain ...).

Il fourmille d'idées créatives pour réaliser des vélos sur mesure, comme par exemple, un prototype de tricycle avec un coffre et un carénage.

Vous pouvez voir ses nombreuses réalisations sur son site web.

Il est également équipé pour reconditionner vos batteries de VAE en fin de vie.

Habitants du sud agglomération et (futurs) adeptes du VAE, n'hésitez pas à contacter ce vélociste indépendant !

Atelier vélo Métakin
6 rue Clément Ader
38130 Echirolles
06 62 30 34 80
www.metakin.fr

Nathalie Teppe

Le transport des vélos se généralise petit à petit sur les cars « interurbains »

Les cars « Transisère » sont en avance sur leur temps. En effet, depuis quelques années, les cars qui arpentent les montagnes iséroises permettent le transport des vélos. Seize lignes sont accessibles avec un vélo dans la limite de 6 vélos grâce à des racks installés à l'arrière des cars.

Les lignes accessibles au transport des vélos sont les lignes :

- 3000, 3010, 3020, 3030 (en Oisans)
- 4100, 4101, 4110, 4500 (dans le Trièves et la Matheysine)
- 5100, 5110, 5120, 5130 (dans le Vercors)
- 6010, 6051, 6052, 6550 (dans le Grésivaudan)

Deux lignes 7000, 7010 (en Chartreuse) seront équipées cette année.

Le réseau TAG aussi permet le transport des vélos sur les lignes de "montagne" :

- Espace au centre du bus pour 2 vélos sur la ligne Proximo 23 (Uriage et Vaulnaveys),
- Rack à vélos pour 8 vélos sur les lignes Flexo 41 (Corenc), 43 (Venon), 62 (Sarceñas), 67 (Herbeys),
- En soute pour 2 vélos sur la ligne Flexo 65 (Brié/Vizille).

Une charte d'utilisation des porte-vélos est disponible sur le site des opérateurs (www.transisere.fr et <https://www.tag.fr/433-tag-velo.htm>). Pour la sécurité de votre vélo, penser à le fixer avec son antivol.

La réglementation évolue

Un décret du 20 février 2021 relatif à l'import de vélos sur les autocars assurant des services librement organisés est paru au journal officiel généralisant le transport des vélos dans le cadre des services réguliers de transport de personnes, hors réseaux urbains. A partir du 1 juillet 2021, les autocars neufs seront équipés d'un système de transport d'un minimum de cinq vélos. L'import de vélos peut faire l'objet d'une réservation selon les conditions définies par les entreprises et autorités de transports concernées.

Alexis Grabit

Lutte contre les vols de vélos

Depuis l'adoption définitive de la Loi d'Orientation sur les Mobilités (LOM) et la publication du décret d'application, l'obligation d'identifier les vélos et de les associer à leurs propriétaires est entrée en vigueur le 1er janvier 2021 pour les cycles neufs, et le sera, le 1er juillet 2021, pour les cycles d'occasion, vendus par des commerçants.

Pour sécuriser un achat entre particuliers, tout un chacun pourra aussi vérifier dans une base de données nationale si celui-ci est volé. Fini donc le recel !

Par un décret du 25 février 2021, l'Etat a délivré son agrément à Bicycode*, filiale de la FUB.

Désormais, soyez donc exigeant chez votre revendeur de cycles, pour un vélo neuf, exigez un vélo marqué.

Christian Cotte



Métropole apaisée : premières évaluations

La Métropole de Grenoble a mis en place progressivement depuis 2014, une démarche de métropole apaisée dont la mesure phare est la vitesse limitée à 30 km/h dans 46 des 49 communes la composant.



Totem à l'entrée Catane de Grenoble pour sensibiliser les automobilistes à partager la route.

Elle a proposé au CEREMA de participer à l'évaluation de ce dispositif innovant avec l'objectif d'évaluer d'une part la signalisation horizontale déployée lors de la mise en place

de la mesure et d'autre part d'évaluer plus globalement la compréhension de la démarche métropole apaisée et surtout de sa composante « abaissement de la vitesse maximale à 30 km/h »

Méthodologie

Cette évaluation s'est déroulée sur 3 ans avec trois temps forts :

- 2015 : une campagne de mesures de débit/vitesse du trafic avant la mise en œuvre de la mesure,
- Automne 2016 : Une enquête auprès des usagers et des mesures complémentaires de vitesse,
- Fin 2018 : Une dernière campagne des mesures de vitesse et une seconde enquête auprès des usagers.

En juin 2016 et octobre 2017, des mesures intermédiaires ont été réalisées sur certains points de comptage pour un suivi plus régulier de l'évolution et du respect des limitations de vitesse.

Premières constatations :

- Une baisse sensible des vitesses sur la commune de Grenoble alors que cette évolution des vitesses est peu significative sur les autres communes,
- Les vitesses des usagers motorisés sont moins liées aux limitations qu'à l'environnement dans lesquels ils évoluent ainsi qu'aux aménagements,
- Une amélioration de l'accidentalité (nombre et gravité) de même qu'une amélioration de l'accidentalité impliquant des piétons,
- Les piétons sont globalement satisfaits de la démarche même si leur ressenti vis à vis du trafic n'a que peu évolué,
- Les cyclistes sont satisfaits de la démarche et leur ressenti vis à vis du trafic s'est amélioré. A mettre en lien avec la forte politique cyclable mise en œuvre sur la période,
- Le volume du trafic motorisé a baissé,
- Les effets de la démarche sur le cadre de vie sont difficiles à isoler,
- La connaissance de la démarche par les usagers a diminué au cours de l'évaluation. Moins de communication ?

Pistes d'amélioration possibles

- Homogénéiser les aménagements pour mettre en adéquation les nouvelles limitations et l'environnement
- Mettre en place un contrôle-sanction
- Mettre à jour et re- communiquer sur la démarche pour une meilleure connaissance de la nouvelle réglementation

Document téléchargeable : http://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/07/cerema_ce_grenoble_rapport_ma_3a_vfinale.pdf.

Philippe Zanolla ●



Rendre la ville aux habitants, aux piétons et aux cyclistes : une panoplie de solutions

Au sortir de la deuxième guerre mondiale, le pays était à reconstruire.

L'industrie tournait à plein, les demandes d'infrastructures et de biens d'équipement étaient nombreuses. Les travaux de reconstruction ont été menés avec une planification étalée sur plusieurs décennies. Sous la pression des constructeurs automobiles, le choix du tout voiture a été fait avec comme corollaire l'adaptation de la ville à ce mode de déplacement individuel.

Le corps des Ingénieurs de Ponts et Chaussées a ainsi pu déployer tout son art en créant des autoroutes urbaines et en quadrillant le territoire d'infrastructures routières.

Jusqu'aux années 70, le nombre de véhicules permettait encore aux cyclistes et piétons de se déplacer en ville. Mais sous l'incitation conjointe des pouvoirs publics et des publicitaires, la population a rapidement délaissé vélos et cyclomoteurs pour n'utiliser plus que la voiture même pour de courts déplacements, accroissant ainsi la congestion et donc la demande d'infrastructures.

Ce cercle très vicieux a abouti à la situation actuelle, où encombrements et pollution créent de fortes nuisances poussant les citoyens à délaisser les centres urbains au profit de banlieues pavillonnaires, aggravant encore les nuisances.

La crise sanitaire que nous traversons depuis une année fait ressortir le souhait des citoyens de retrouver une ville plus apaisée, plus conviviale, avec moins d'automobiles. Ce mouvement de fond s'observe sur l'ensemble du continent européen. Pour y parvenir, il faut aller aujourd'hui au-delà de la démarche des Plans de Déplacements Urbains et avoir une politique très volontariste en matière de réduction de la place de l'automobile en ville.

Plusieurs leviers sont nécessaires :

- Limiter l'étalement urbain générateur de trafic automobile ;
- Limiter la pénétration de la voiture dans les zones denses tout en préservant leur vitalité économique.
- Limiter l'accès des quartiers aux riverains par un plan de circulation volontariste

Les possibilités de la réglementation actuelle

L'aire piétonne

Une aire piétonne est une section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Une aire piétonne peut donc être instaurée, de façon temporaire ou permanente, dans une seule rue ou portion de rue. Dans une aire piétonne, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler, à l'allure du pas, et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Sauf dispositions contraires, cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel (trottinette électrique...) sont autorisés à circuler, dans les deux sens, à la vitesse du pas, et « sans gêner les piétons ». Dans une aire piétonne les piétons sont donc prioritaires sur tous les véhicules (exceptés les tramways). Le stationnement des véhicules motorisés y est interdit, même pour les riverains, ceux-ci ont simplement le droit de s'arrêter (au sens du Code de la route). Le stationnement des cycles est autorisé aux emplacements prévus à cet effet. Le panneau de l'aire piétonne est référencé B 54 dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière. (Code de la route, articles R110-2, R431-9, R412-43-1)

Objectifs

Une aire piétonne permet de limiter la circulation des véhicules au strict nécessaire. L'enjeu central est d'encourager l'animation d'une zone urbaine (commerces de proximité, tourisme...) et de favoriser les déplacements des usagers piétons. Le développement des aires piétonnes est également lié au souci de protection de l'environnement et de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. « L'aire piétonne temporaire »

Dans le cas d'une aire piétonne temporaire, un panneau référencé M11 (pour les dérogations ou les prescriptions) précise les périodes ou horaires dans lesquels cette mesure s'applique. Par exemple, aux abords d'une école, le panneau peut mentionner « de 8h15 à 8h45 et de 16h15 à 17h » - pour une rue piétonne lors des horaires principaux d'entrée et de sortie, ou « jours scolaires » - ces mesures en font de fait une « rue scolaire ».

La zone de rencontre

La zone de rencontre est un espace urbain ouvert à tous les modes de circulation dans lequel la priorité est donnée aux piétons. Les piétons peuvent circuler sur la chaussée, sans y stationner, et bénéficient de la priorité sur l'ensemble des véhicules (automobiles, cyclistes, EDP...) à l'exception des tramways. Pour permettre une telle cohabitation, la vitesse des véhicules, y compris donc les cycles et EDP, est limitée à 20 km/h ! Sauf dispositions contraires, toutes les voies sont à double sens pour les cycles et EDP. Enfin, le stationnement des véhicules motorisés n'est possible que sur les emplacements prévus à cet effet. (Code de la route, article R110-2). Une zone de rencontre ne peut pas être instaurée de façon temporaire.

Objectifs

L'enjeu de la création d'une zone de rencontre est de favoriser les activités urbaines et la mixité des usages, sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé. Un tel aménagement permet en effet la cohabitation des piétons avec les véhicules à faible vitesse et est dans certains cas utilisé aux abords d'une école. Cet aménagement ne peut pas être temporaire, c'est-à-dire associé à une plage horaire (contrairement à l'aire piétonne). Les véhicules motorisés étant toujours présents, l'aménagement se doit d'être cohérent avec la vitesse faible demandée et la priorité des piétons.



Zone de rencontre dans le centre de Clair.



La Zone 30

Code de la route - article R 110-2 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Objectifs

Le principe est de diminuer le différentiel de vitesse entre les usagers de l'espace public pour permettre une cohabitation plus sereine et une diminution du bruit ambiant. C'est le choix qu'a fait notre métropole pour la majorité de ses rues, avec le succès mitigé relaté en page 6. Rejoignez-nous en adhérant et en participant aux commissions Transports en Commun et/ou Vélos-Piétons qui se tiennent une fois par mois.

Les plans de circulation volontaristes

Lors des périodes d'encombrements, certains automobilistes utilisent des applications proposant des itinéraires "malins" empruntant des rues parallèles moins encombrées. Or ces rues ne sont pas du tout calibrées pour recevoir un trafic de transit et sont généralement des espaces de convivialité, de rencontre ou des chemins d'accès à l'école.

Conclusion

Avec les aires piétonnes permanentes ou temporaires, les zones de rencontre, les zones 30, les plans de circulation en marguerite, les élus disposent d'une palette d'outils règlementaires permettant de limiter l'usage de la voiture individuelle en zone urbaine dense, en s'adaptant aux configurations locales.

L'épisode sanitaire que nous traversons, nous contraint spatialement dans nos déplacements. Cette contrainte est aussi une opportunité qui a permis aux citoyens de se réapproprier leur espace proche et de redécouvrir la ville sous un aspect plus apaisé. Cette expérience montre que l'environnement proche pouvait être désirable, qu'il regorge de possibilités jusque-là insoupçonnées et qu'avec un peu de volonté et d'imagination il était possible de se sentir bien dans sa ville. Nous souhaitons que cette pandémie prenne fin le plus rapidement possible. En attendant, mettons à profit ce temps particulier pour rendre nos villes plus agréables à vivre.

Dossier réalisé par Philippe Zanolla ●



44 des 49 communes de l'agglomération grenobloise sont des Villes à 30.



Ce que dit le *traffic index*... et ce qu'il ne dit pas

Grenoble serait la "4^{ème} ville la plus embouteillée de France"... mais pas forcément celle où on se déplace le moins bien !

En janvier dernier, lorsque l'entreprise néerlandaise TomTom a fait paraître la dernière mouture de son "*Traffic index*", les titres pointant Grenoble comme "la 4^{ème} ville la plus embouteillée de France" ont fleuri, non sans rappeler que seules Paris, Marseille et Bordeaux font pire.

Nous avons étudié la construction de l'indice sur le site web de TomTom : sur chaque segment de route observé, le *traffic index* est le temps complémentaire moyen qu'il faut pour effectuer un trajet, rapporté au temps pour le même trajet totalement fluide. Les données sont issues des GPS de la marque.

On peut donc imaginer des contextes qui peuvent dégrader cet indicateur :

- Un trafic fluide la nuit et embouteillé aux heures de pointe matin et soir produit un gros pourcentage (beaucoup de temps perdu par rapport au trajet en pleine nuit) ;
- Une fermeture de voie, permanente ou temporaire, reportant une partie du trafic sur les autres voies.

Au contraire, d'autres conditions pourraient améliorer cet indicateur :

- Une ville disposant d'un réseau routier de mauvaise qualité ou très contraint ne permettant jamais de rouler vite aurait un temps de trajet de référence plutôt élevé et donc un *traffic index* proche de zéro.
- Des mesures coercitives pour faire respecter strictement le 30 km/h généralisé dans l'agglomération (20 km/h en zone de rencontre) augmenteraient le temps de trajet de référence et feraient baisser le *traffic index*.

TomTom, qui est bien conscient des limites de cet indicateur, précise d'ailleurs dans la formation qu'elle dispense sur le sujet (et que nous avons également suivie) que le *traffic index* :

- N'est pas un indicateur de performance d'un réseau routier ;
- Donne une information centrée sur l'utilisateur automobiliste.

Et c'est ce dernier point qui est important : le *traffic index* se contente de donner une information sur le temps de parcours moyen des usagers en voiture. Notamment, il ne dit rien sur la facilité de se déplacer dans la ville, en général.

Par exemple, si on ferme des voies de circulation pour construire un tramway, une partie des déplacements se reporte sur le tramway. La circulation automobile étant plus contrainte, le *traffic index* augmente mais pour un nombre d'automobilistes qui a diminué, alors que la capacité de transit sur l'axe et la mobilité tous modes sont améliorées.

De la même manière, une politique de report modale efficace qui réduirait la part des déplacements en voiture à 10% aurait peut-être un *traffic index* élevé mais cela ne concernerait qu'un tout petit nombre de d'usagers en voitures, pendant que 90% des déplacements se feraient autrement.

Ainsi, en dépit des injonctions à "ne pas opposer les modes", il n'en reste pas moins que ces derniers sont en concurrence sur un espace urbain contraint et limité. Une politique de mobilité qui propose de rééquilibrer les modes contraint inévitablement les déplacements en voiture individuelle.

On n'a donc pas fini d'entendre les Cassandre se lamenter, année après année, de la dégradation du *traffic index*. Il faut cependant penser la mobilité en général, non seulement pour ceux qui ont un besoin impératif de la voiture mais aussi pour toutes les autres formes de mobilité.

Mehdi Tadjine ●





L'actualité des Parkings Relais

Un parking relais, c'est un parc de stationnement réalisé à proximité d'une station de transports collectifs et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports publics alternatifs à la voiture.

A l'échelle du SMMAG, on comptabilise une quarantaine de parkings relais répartis comme suit : vingt-et-un dans la Métropole de Grenoble, une douzaine dans le Pays Voironnais, et une dizaine dans le Grésivaudan.

Le parking relais de Rives Bièvre Dauphiné s'agrandit

Créé en 2010, le parking relais Rives Bièvre Dauphiné était victime de son succès. Des travaux d'agrandissement ont triplé le nombre de places, qui passe ainsi à 303 places.

Pratique par sa localisation, à proximité de la sortie Rives de l'autoroute A48, il encourage le report modal vers d'autres moyens de transport :

- Les lignes TransIsère 7320 (Beaurepaire – Grenoble) et 7330 (La Côte-Saint-André - Grenoble), qui bénéficient de la Voie Réservée aux Transports en Commun (VRTC) à l'entrée de Grenoble sur l'A48 et la RN481 pour accéder rapidement à la Presqu'île et au pôle d'échanges multimodal de la gare de Grenoble.
- Le covoiturage, dont le service M'Covoit-Ligne+, pour réduire la part des autosolistes, encouragé par la mise en place de la Voie Réservée au Covoiturage, 2 personnes et + (VR2+, voie accessible aussi aux véhicules électriques et aux taxis), et activée en cas de bouchons sur l'A48.

Le Parking Relais Rives Bièvre Dauphiné a triplé son nombre de places de parking.



Un nouveau parking relais à Varcès

Ce 21^{ème} parking relais de la Métropole de Grenoble est situé à proximité de la caserne de Varcès et desservi par les lignes Proximo 25 (Le Gua - Vif - Claix - Grenoble) et 26 (Le Gua/Saint-Georges-de-Commiers - Grenoble via l'autoroute). Le parking relais est composé de 94 places de stationnement, dont 2 PMR, d'un espace de covoiturage, de 2 bornes de recharge pour véhicules électriques, et d'un point restauration. Des ombrières photovoltaïques ont également été installées.



Nouveau Parking Relais à Varcès.

Des réflexions sont en cours sur la Métropole de Grenoble pour la création de parkings relais à la gare de Saint-Georges-de-Commiers, à Vizille, aux Engenières (Sassenage) et à Jarrie.

Des parkings relais équipés d'ombrières photovoltaïques

Avec ces deux parkings relais, ce sont maintenant cinq parkings relais sur le territoire du SMMAG qui sont équipés d'ombrières photovoltaïques, offrant de l'ombre aux véhicules stationnés et produisant de l'électricité.

Ces cinq parkings relais sont les suivants :

- Plaine des Sports à Gières,
- Le Prisme à Seyssins,
- La Valonne à Vif,
- Rochefort à Varcès,
- Rives Bièvre Dauphiné.

Alexis Grabit ●

Crise sanitaire : une offre TAG réduite

Depuis le début de la crise sanitaire en mars 2020, l'offre TAG a été réduite à plusieurs reprises. Pendant le premier confinement, le niveau de service atteignait 45 % de l'offre habituelle, avant de revenir à 100 % en juin 2020. En octobre, l'amplitude horaire a été réduite en soirée.

Depuis le 23 novembre, l'offre a été réduite, d'abord à 85 % puis, depuis mars 2021, à 78 %. Suite à la fermeture des écoles, collèges et lycées ainsi que la majorité des commerces, une réduction supplémentaire a été appliquée le 6 avril.

Dans le recensement que l'ADTC a pu réaliser, aucune Métropole en France en dehors de celle de Grenoble n'a diminué son offre en journée depuis la fin du 2^e confinement fin novembre 2020.

de parcours sur la ligne 14 (anciennement 21) entre les arrêts Flandrin-Valmy à Grenoble et Coli à Saint Martin d'Hères malgré l'installation de la priorité aux feux en 2008 !

L'ADTC demande un programme d'urgence de vérification (et remise en état le cas échéant) du fonctionnement des systèmes de priorités aux feux pour les TC. Un bon fonctionnement permettrait d'améliorer les fréquences à coût constant pour la collectivité et de meilleurs temps de parcours pour les usagers, rendant ainsi le transport public plus attractif.

- Un intervalle maximum de 10 minutes sur les lignes Tram, Chrono et Proximo 12

Pour la crédibilité du service sur ces lignes, le maintien d'un intervalle maximum de 10 minutes entre deux véhicules s'impose du lundi au samedi et de 7h à 19h, avec un intervalle réduit si la fréquentation le nécessite. Ce maximum de 10 minutes est le seuil qui permet aux usagers de ne pas avoir à se préoccuper de l'horaire et d'attirer des usagers susceptibles de prendre la voiture.

- Maintien des fréquences des lignes Proximo hors ligne 12
- Sur les lignes Proximo, les intervalles entre 2 bus varient suivant les lignes entre 10 minutes et 1h. Baisser les fréquences sur ces lignes pénaliserait fortement les usagers captifs avec un allongement des temps de parcours notamment pour des Origine-Destination avec correspondance.

L'ADTC demande le maintien complet des fréquences sur les lignes Proximo.

Une offre TAG à 100 % à la sortie de la crise sanitaire ?

Suite à une annonce dans la presse de la SEMITAG, l'ADTC a publié un communiqué le 21 janvier indiquant que toute réduction structurelle de l'offre serait inacceptable. Le SMMAG a indiqué qu'un retour à 100 % de l'offre est programmé à la fin de la crise sanitaire, l'ADTC y veillera. Ce retour à une offre complète devra s'accompagner d'une communication importante pour inciter au retour des usagers.

Emmanuel Colin de Verdière ●



Une fréquence supérieure à 10 minutes nuit gravement à la santé d'une ligne forte.

Des propositions de l'ADTC pour l'adaptation de l'offre

- Un programme d'urgence pour assurer le bon fonctionnement des priorités aux carrefours à feux

La plupart des carrefours à feux sont équipés de systèmes permettant de donner la priorité aux transports en commun, mais l'ADTC a déjà fait remonter à de nombreuses reprises des dysfonctionnements. L'ADTC n'a par exemple observé aucune amélioration des temps



Quelques projets de tramways et BHNS

De nombreuses agglomérations lancent de nouveaux projets de tramways ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ... mais à Grenoble, rien de tel.

Annecy, un projet exemplaire

Le Grand Annecy a lancé la réalisation d'un réseau de tramways et de BHNS dans cette agglomération de 200 000 habitants, qui n'est pas épargnée par les épisodes de pollution. Les objectifs annoncés sont clairs : simplifier les déplacements, contribuer à enrayer le réchauffement climatique, susciter un report modal avec un outil performant en provoquant un « choc des transports » suivant l'expression du vice-président en charge des infrastructures et des transports en commun.

Cinq branches sont envisagées avec la mise en place de lignes de tramways ou de BHNS suivant le potentiel de trafic et les possibilités de financement. Ces axes seront complétés par la refonte du réseau de bus, la construction de parkings relais ou l'amélioration du réseau cyclable, aménagements nécessaires pour assurer un rabattement sur le tramway ou le BHNS.

Les études menées par la société d'ingénierie SYSTRA sont en cours et les décisions et les choix devraient être pris en juin.

Mais c'est le planning prévu pour cette opération d'envergure dans cette agglomération moyenne qui est le plus intéressant : après les arbitrages et les choix, les études fines devraient durer 18 mois, les procédures de passation de marché 5 mois, 28 mois de chantier et 4 mois de test soit 55 mois au total pour mettre en service les premières lignes début 2026, le but étant bien sûr d'inaugurer ces premières réalisations avant les élections municipales de 2026. Cela montre que lorsqu'il y a une volonté forte d'une politique de report modal, les projets peuvent avancer vite et être réalisés dans la durée d'une mandature. Sur ce point, on peut citer l'exemple des deux premières lignes lyonnaises de tramway, décidées en mars 1997 et ouvertes au public le 2 janvier 2001, ce qui reste peut-être un record en matière de temps de réalisation, mais qui montre comment l'implication forte des politiques est indispensable à la réalisation d'objectifs ambitieux.

A Lyon, les projets ne manquent pas

Le programme présenté par le SYTRAL (équivalent lyonnais de notre SMMAG) est impressionnant : alors que le réseau lyonnais est déjà bien développé, pas moins de 4 lignes de tramways pour une longueur totale de 25 km sont prévues pour être mises en service d'ici 2026. Les phases de concertation sont programmées dès cette année, celle concernant le prolongement au nord de la ligne T6 sur 5,6 km a d'ailleurs démarré le 15 mars.

Ce programme est complété par des lignes de BHNS et d'une ligne de téléphérique. Des études et concertations sur des projets de métro vont également être entreprises, avec cependant une échéance de réalisation au-delà de 2026.

D'autres projets

A Nice, c'est une quatrième ligne de tramway de 7,1 km pour desservir St Laurent du Var et Cagnes qui vient d'être lancée (la concertation a eu lieu du 15 février au 31 mars) pour une mise en service début 2026. Montpellier, qui dispose d'un des réseaux les plus étendus, a entamé la construction de sa cinquième ligne en avril 2019 pour une mise en service en 2025.

Strasbourg travaille sur plusieurs extensions de lignes. On peut citer aussi les projets du Havre, de Caen...

Et à Grenoble ?

A Grenoble, on ne voit hélas pas grand-chose arriver.

Le projet de BHNS de la ligne C1 a été revu à la baisse et se limite à quelques aménagements ponctuels (alors que le potentiel de la ligne justifierait un tramway). Il y a bien le Métrocâble mais le trafic espéré pour ce projet est très faible. Il aura donc un impact réduit sur le report modal, malgré un montant d'investissement respectable de plus de 75 M€ (60M€ sur le projet lui-même et 15 M€ pour le réaménagement du terminus de La Poya)

Au fil des années, Grenoble avait engagé la réalisation d'un réseau performant et bien utilisé, qui a donné de très bons résultats en matière de report modal. On peut rappeler quelques dates : ligne A en 1987, ligne B en 1990, ligne A prolongée à Echirolles en 1997, ligne B prolongée à Gières en 2006, lignes C et D en 2006, ligne E en 2014 et 2015.

Mais aujourd'hui, la dynamique est arrêtée. Après le mini-prolongement (1 km) de la ligne A à la limite de Pont de Claix, il faudra attendre au mieux 2030 pour des projets d'envergure.

Pourtant, les besoins restent importants pour offrir une alternative crédible à l'automobile. La priorité serait de prolonger la ligne E à Pont de Claix, pour rendre enfin efficace et attractive la desserte de ce secteur qui dispose d'un bon potentiel en termes de trafic et une desserte bien peu attractive avec la correspondance imposée avec la ligne C2 à Louise Michel. D'autres projets seraient nécessaires, comme la création d'une ligne de tramway vers Meylan et Montbonnot, le prolongement de la ligne A à Sassenage, le prolongement de la ligne D en direction d'Echirolles (il ne manque que 2 km entre le terminus Etienne Grappe et Grand Place). Mais rien de tout cela n'est lancé. En 2026, lorsqu'on fera le bilan des dernières réalisations, on constatera que les grands investissements auront été consacrés à l'augmentation des capacités routières avec l'élargissement de l'A480 et le réaménagement du Rondeau (soit un total de plus de 400 M€). Pas vraiment le plus efficace pour favoriser le report modal ! Heureusement, il reste les aménagements de Chronovélos et, pour les trajets suburbains, l'augmentation des fréquences des TER vers Brignoud...

¹Ce prolongement avait été sérieusement étudié dès 2012, cf. ADTC infos 146.

De nouvelles bornes d'informations voyageurs à certains arrêts des lignes Proximo

La rénovation des abris voyageurs se poursuit sur le réseau TAG et de nouvelles fonctionnalités apparaissent à certains arrêts des lignes Proximo. Des bornes d'informations voyageurs ont été installées sous certains abribus, à la bonne hauteur pour être vues par tout public, sous forme d'un écran dit "dynamique". Cet écran affiche les prochains passages des bus à l'arrêt.

Exemple à la station Oxford des lignes Proximo 22 et Flexo 54.

Attention, cet écran est mis à jour toutes les 10 minutes.

Dans la pire situation, un usager pourrait voir un écran "figé" pendant dix minutes annonçant le prochain bus dans une minute alors que le bus est déjà passé.

A l'heure où les transports sont gérés et où les usagers sont informés en temps réel (comme sur les lignes de Tramway et Chrono ou via l'application Métromobilité), ces nouvelles bornes sont une régression et un frein aux conditions d'attente des usagers et à l'utilisation des transports publics, surtout sur les lignes Proximo et Flexo dont les fréquences de passage sont plus faibles.

Alexis Grabit



La ligne Chrono C5 va être équipée en bus articulés

Le 4 février 2021, le Comité syndical du SMMAG a voté le passage de la ligne Chrono C5 en bus articulés. Ces bus pourraient circuler avant l'été sur cette ligne de rocade qui relie le campus à la gare de Grenoble et dessert de nombreux quartiers (Teisseire, Malherbe et Mistral) et des lycées (Argouges, Vaucanson et Louise Michel).

L'ADTC - Se déplacer autrement félicite le SMMAG pour cette décision qui apporte un nouveau souffle à cette ligne fréquentée et en forte progression (avant la crise sanitaire). Avec 16 000 voyages par jour moyen de semaine en 2019, en très forte augmentation depuis 2015 (+33%), la ligne C5 est la ligne de bus la plus fréquentée du réseau TAG. Elle souffre régulièrement de problèmes de surcharges, malgré les bus en renfort, et les temps de parcours manquent de fiabilité malgré la priorité aux feux. L'achat de 20 bus articulés (130 places contre 90 pour un bus standard), acté en décembre 2019, permettra des économies sur les coûts de fonctionnement (réaffectation des renforts, adaptation de l'offre selon la période). Des travaux sont en cours pour agrandir les terminus, allonger les quais (deux arrêts doivent être déplacés) et permettre aux bus articulés de circuler sur la ligne C5.

Alexis Grabit



Bus articulés en renfort sur la ligne Chrono C5 pour la sortie du campus

Un train de nuit Paris- Modane (- Briançon) qui passe à Chambéry sans s'arrêter et qui pourrait intéresser les Isérois

Depuis le 15 mars 2021 et jusqu'au 12 décembre 2021, la ligne entre Valence et Gap est fermée pour travaux. Ces travaux impactent la circulation des trains et le train de nuit Paris - Briançon. Ce train est remplacé par un train de nuit Paris - Modane (Modane - Briançon se fait en car, et une ligne de car de nuit Paris - Gap a été créé).

Entre Paris et Modane, le train passe la gare de Chambéry sans arrêt commercial.

Depuis Grenoble, il serait possible de partir à 20h33 (arrivée à Chambéry 21h19) pour emprunter le train de nuit qui passe Chambéry vers 22h-22h30 direction Paris.

Vers Grenoble, le train de nuit passe Chambéry vers 5h-5h30. Des correspondances sont possibles avec le premier TER Chambéry - Valence (départ 5h40, du lundi au samedi) et le premier TER omnibus Chambéry - Grenoble (départ 6h01 du lundi au vendredi, 6h31 le samedi).

Alexis Grabit

