



**Concertations sur  
le Micro Plan de Déplacements Urbains  
Nord-Ouest  
et sur le Pôle d'Echanges Multimodale  
de La Poya  
- L'ADTC dit : « NON au Métrocâble,  
OUI au prolongement du Tram A à Sassenage. »**

(Pages 9 à 12 et 14-15)

● Liaison piétons-cycles Crolles – Brignoud :  
● un projet utile et indispensable des  
● modes de déplacements alternatifs  
● à la voiture

(page 13)

● 11 ans après son arrêt,  
● le Petit Train de La Mure  
● est de retour

(page 19)



# Vélo, Transports en Commun : Un changement de braquet ?

## Un plan vélo ambitieux ?

**D'après les différents compteurs permanents sur la Métropole, les déplacements à vélo ont plus que doublé entre 2010 et 2021 et l'augmentation est de plus en plus importante (+50 % entre 2010 et 2019 et de nouveau +50 % entre 2019 et 2021).**

Le nombre de déplacements vélo explose et les infrastructures ne suivent pas entraînant notamment des conflits piétons / cycles du fait du peu d'espace dévolu aux déplacements à pied et à vélo. Un espace qui est aujourd'hui réservé aux déplacements en voiture alors qu'en moyenne 2/3 des déplacements de 1 à 5 km sont réalisés en véhicule motorisé montrant le grand potentiel de développement du vélo.

Le Conseil métropolitain vient de voter ce 2 juillet un plan d'action vélo pour la période 2021 - 2025. Ce plan présente les enjeux de développer les déplacements à vélo : santé, pouvoir d'achat, lutte contre la pollution atmosphérique et sonore et contre le changement climatique. Pour illustrer ce point, si l'ensemble des habitants des pays européens se déplaçait autant à vélo qu'au Pays-Bas et au Danemark, cela permettrait une baisse de la consommation de pétrole de l'Europe de 18 % !

- Ce plan comprend plusieurs points :
- 1/ Développer les aménagements cyclables
  - 2/ Supprimer les « points noirs » pour sécuriser

- les déplacements à vélo
- 3/ Encourager les déplacements à vélo
- 4/ Évaluer et suivre le plan d'action vélo en concertation
- 5/ Entretien le réseau cyclable existant
- 6/ Développer le stationnement sécurisé des vélos

Ce plan d'action est cohérent et intègre tout les aspects du système vélo, mais les moyens budgétaires pour le mettre en œuvre sont-ils à la hauteur ?

Les élus de la Métropole prévoient sur ce mandat un budget dédié de 24 M€ contre 23,6 M€ dans le mandat précédent. Cela semble tout à fait insuffisant au regard du besoin alors que la pratique devance de plus en plus le développement des aménagements. À titre de comparaison, d'autres métropoles viennent de voter des budgets bien plus conséquents pour développer les déplacements à vélo dans le mandat 2020-2026 : Lille 100 M€, Nantes 115 M€ et Strasbourg 100 M€.

Pour obtenir un budget à la hauteur des enjeux, l'ADTC va organiser avec d'autres associations ou collectifs une Convergence Vélo le 25 septembre matin. Nous vous y attendons nombreux. Si vous disposez d'un peu de temps pour participer à l'organisation, n'hésitez pas à nous contacter.

## Et les Transports en Commun ?

**Avant d'être très fortement impacté par la crise sanitaire, l'usage du réseau TAG a augmenté de 18 % dans la Métropole entre 2010 et 2019 faisant plus que suivre l'augmentation de l'offre avec notamment la ligne E de tram inaugurée en 2014-2015.**

Aujourd'hui, au-delà de l'enjeu de retrouver la fréquentation antérieure passant par un retour à une offre TAG à 100 %, les projets de développement du réseau sont très peu nombreux.

À ce jour, le principal projet est le Métrocâble qui relierait Fontaine à St Martin le Vinoux via la Presqu'île de Grenoble. Depuis 2015, l'ADTC dénonce la priorité accordée à ce projet et les éléments apportés depuis confortent notre position (voir nos contributions aux concertations sur le PDU territoire Nord-Ouest de la Métro et sur le PEM de Fontaine la Poya pages 10 à 15).

Sur le développement du réseau de tramway, le maillage tram qui était programmé dans le PDU à l'horizon 2023 est reporté.

Les études sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Grenoble - Meylan - Montbonnot se poursuivent mais avec des aménagements moins ambitieux L'ADTC attend pour cette ligne l'étude comparative demandée entre un BHNS et un tram.

Prioritairement, l'ADTC souhaite le prolongement rapide de la ligne E de tram vers Echirolles et Pont de Claix, sur une zone déjà urbanisée alors que le bilan « LOTI » de la ligne E de tram a montré que la correspondance obligée à Louise Michel fait perdre 6000 voyages par jour au réseau TAG, générant une augmentation de la part des déplacements domicile / travail en voiture entre Pont de Claix, Echirolles et Grenoble. Ce projet est au point mort !

En attendant une avancée des projets vélo et Transports en Commun sur la région grenobloise, je vous souhaite à toutes et tous un bon été avec une mobilité moins contrainte, à pied, à vélo, en transports collectifs ou en voiture partagée !

Emmanuel Colin de Verdière •



- P 02 Edito
- P 03 18<sup>ème</sup> concours des écoles à vélo, des résultats impressionnants
- P 04-06 Le bêtisier de la Métropole
- P 07 Piétonisation des places Sainte-Claire et Notre-Dame à Grenoble : Enfin !
- P 08 Un tricycle pour la vélo-école de l'ADTC
- P 09-12 Contribution de l'ADTC à la Concertation Micro PDU territoire Nord-Ouest
- P 13 Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement - à la concertation sur le projet de liaison piétons-cycles Crolles - Brignoud
- P 14-15 Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement - à la Concertation sur le projet de réaménagement du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Fontaine-La Poya
- P 16-17 Actualités des TER
- P 18 Une nouvelle billettique pour le réseau TAG
- 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 €		

# 18<sup>ème</sup> concours des écoles à vélo, des résultats impressionnants

Après une édition 2020 peu commune en septembre, cette 18<sup>ème</sup> édition fait écho à l'explosion du vélo au sortir du confinement et à une volonté de faire des événements à l'extérieur. Les résultats se sont avérés inattendus.

Ce record de participation accompagne un engouement fort de la communauté éducative autour du vélo et des aménagements des abords des écoles.

Le Concours des écoles à vélo va de pair avec une volonté forte de redonner la place aux enfants dans l'espace public et autour des écoles mise sous le feu des projecteurs par le webinaire du 23 mars "Agir pour des abords d'écoles plus sûrs et accueillants" qui a réuni plus de 1200 personnes (élus, collectivités, techniciens, associations, communauté pédagogique...).



Banderole à l'école République à Villard-Bonnot

Depuis l'édition 2020, plus de podium, toutes les écoles participantes sont récompensées par un label « Ecole vélobile » pour saluer leur implication dans la démarche de diffusion de la culture du vélo déplacement, quel que soit le contexte géographique ne favorisant pas toujours la pratique du vélo.



Chaque école participante recevra une plaque Label à apposer dans l'enceinte de l'établissement ainsi qu'un diplôme de félicitations à destination des élèves

téléchargeable sur le site du concours.

Cette édition prenant pleinement sa place au cœur de la « Faîtes du Vélo », l'ADTC – Se déplacer autrement et d'autres partenaires mobilités sont intervenus dans les écoles inscrites pour des animations de sensibilisation autour du vélo (maniabilité, mécanique, spectacle ludique, escape game et quizz vélo&sécurité).

L'ADTC – Se déplacer autrement félicite grandement les écoles du territoire, notamment celles inscrites en septembre et en mai dans



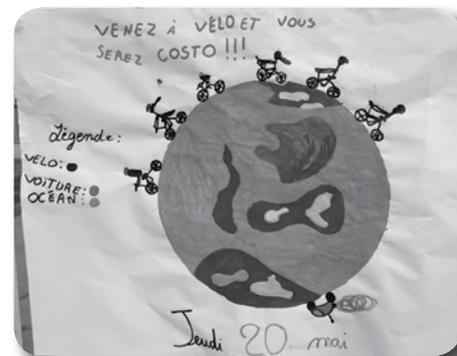
Rangement des vélos à l'école Simone Lagrange à Grenoble

Une affiche dessinée par les enfants d'Eybens

des conditions pas toujours très favorables à l'organisation d'évènements.

Nous remercions les très nombreux partenaires et tous les services communaux qui ont communiqué sur l'évènement et aidé à l'organisation logistique dans les établissements, ainsi que les élus locaux qui ont montré un intérêt fort sur la question du vélo à l'école.

Nous espérons que cette journée, qui a généré de belles dynamiques dans les établissements scolaires, pourra motiver les élèves à continuer de venir à vélo à l'école le plus souvent possible, puis au collège, au lycée et dans la vie active !



Romaric LAGANE •

Label	Label « école vélobile »			
	1 roue	2 roues	3 roues	4 roues
Pourcentage d'élèves cyclistes	0 à 40%	40 à 60%	60 à 80%	80 à 100%
<b>Nombre d'écoles</b>	<b>12 écoles</b>	<b>25 écoles</b>	<b>33 écoles</b>	<b>18 écoles</b>



La commune de Bernin a organisé une Semaine du vélo autour du Concours.



# Mais que se passe-t-il donc à Grenoble-Alpes Métropole ?

Alors que celle-ci s'est dotée d'un guide métropolitain des espaces publics et de la voirie très volontariste, que ce guide a été inclus dans le PDU 2030, les récentes réalisations de voirie sous maîtrise d'ouvrage Métro font apparaître un inquiétant retour en arrière.

## Quelques exemples :

- **Grande rue à la Tronche** : nous avons déjà relaté (ADTC Infos n° 162) l'incongruité de l'aménagement réalisé. Nos craintes sur la vitesse étaient fondées puisque depuis des bandes de rives ont été peintes pour réduire visuellement l'espace circulé.



- **Rue des Buissières à Sassenage** : Dans quel esprit perturbé est née l'idée d'alterner des bandes cyclables et des bandes de stationnement d'un côté et de l'autre de la voirie mettant en danger les cyclistes qui doivent quitter les bandes et raser les voitures en stationnement ?



*Rue des Buissières à Sassenage*



- **Rue du pré Didier au Fontanil-Cornillon**, 1,5 million d'euros pour refaire entièrement la rue. Hélas, cyclistes et piétons partagent le même espace tandis que les véhicules motorisés bénéficient de 7 mètres de chaussée, soit la largeur de 2 voies autoroutières. Pire, alors qu'il est de notoriété publique que les risques de conflits sont importants aux intersections, cet espace piétons-cycles a été implanté du côté des entrées des entreprises de cette zone artisanale, multipliant les risques. Aux deux bouts de l'aménagement, la trajectoire à suivre est laissée à la libre imagination des cyclistes !



*Rue du pré Didier au Fontanil-Cornillon*

- **Rue du Pré Blanchet à St Martin d'Hères**, la voirie de la zone d'activités a été réaménagée avec également une largeur généreuse de 7 m sans aménagement cyclable !



*Rue du Pré Blanchet à St Martin d'Hères*



• **ZAC du Saut du moine sur la RN 1085 à Champagnier** : mention spéciale du jury. Dans l'intersection aménagée sur cette route à grande circulation pour l'accès à la nouvelle Zone d'Activités, les cyclistes venant du Sud doivent maintenant emprunter le trottoir puis traverser parallèlement au passage piéton, coupant la route d'accès à la zone artisanale devant les véhicules tournant à droite et continuer leur cheminement sur le trottoir aménagé jusqu'au quai bus. Ceux venant du Nord ne sont pas plus en sécurité sur l'étroite bande cyclable, obligés de raser le mur pour ne pas se faire accrocher par les véhicules motorisés, puis de revenir sur la chaussée principale pour éviter le feu placé sur la bande cyclable, enfin de monter aussi sur le trottoir. Les cyclistes qui vont travailler sur la ZAC sont obligés de traverser à pied, et, si vous aviez entendu parler d'une ChronoVélo vers Vizille, son emprise, au moins jusqu'à cette intersection, n'a même pas été réservée.



Ces exemples montrent qu'il y a encore un abîme entre les cibles à atteindre en 2030, votées par les élus de la Métropole et les réalisations : « ... que 50% de la surface de ses nouveaux espaces publics soit dédiée à l'intensité sociale et à la vie locale ». On est encore dans l'ancien monde où le seul critère de choix est de faire passer un maximum de flux motorisé avant tout autre considération. L'aménagement cyclable sert encore de variable d'ajustement ou d'éco-blanchiment. Tant que les principes du guide métropolitain des espaces publics et de la voirie ne seront pas mis en œuvre d'une façon volontariste, la pratique cyclable ne pourra pas se développer. Qui peut imaginer un cycliste débutant sur de tels aménagements ?

Autre point important : il faut cesser de vouloir contenter tous les usagers de l'espace public lors de la conception d'une rénovation de voirie tant les usages sont antagonistes.

L'argument « il ne faut pas opposer les modes » est irrecevable : c'est bien ce qu'on a fait sans le dire depuis les années 50 en adaptant la ville à l'automobile.

A un moment, il faut trancher et décider de passer d'une répartition de l'espace de 70/30, (70 pour l'automobile, 30 pour les autres modes) à un partage 50/50 si on a vraiment la volonté de développer les modes actifs.

Enfin, il est assez incompréhensible de voir que de tels projets aient reçu l'aval des services de la métropole pourtant chargés de la mise en œuvre du guide par les bureaux d'études missionnés pour établir les projets. Ils auraient satisfait à la grille d'analyse et d'évaluation ?

Philippe Zanolla •

# Piétonisation des places Sainte-Claire et Notre-Dame à Grenoble : Enfin !

La restitution aux piétons de cet espace patrimonial majeur de Grenoble a fait l'objet de nombreux débats depuis la création de la ligne B de tram en 1987. En lien notamment avec une question récurrente : comment faire pour contenir la voiture dans les espaces qui lui sont dédiés ? La réponse fut de multiplier les potelets, créant autant d'obstacles pour les piétons et les cyclistes. Ce qui n'empêchait pas les véhicules de se garer n'importe où, bloquant souvent le tram.

La ville et la Métro ont décidé de profiter du renouvellement complet de la voie tram pour lancer ce projet de piétonisation, avec l'objectif « d'améliorer le cadre de vie, de soutenir l'attractivité des commerces et de garantir un meilleur confort de déplacement piéton ».

Ce projet prévoit la rénovation des dalles, le retrait des panneaux de signalisation, des horodateurs, des potelets, l'installation

d'arceaux vélos, de mobilier d'assise, l'adaptation des terrasses, l'étude de végétalisation et d'embellissement des espaces publics sur ce secteur patrimonial.

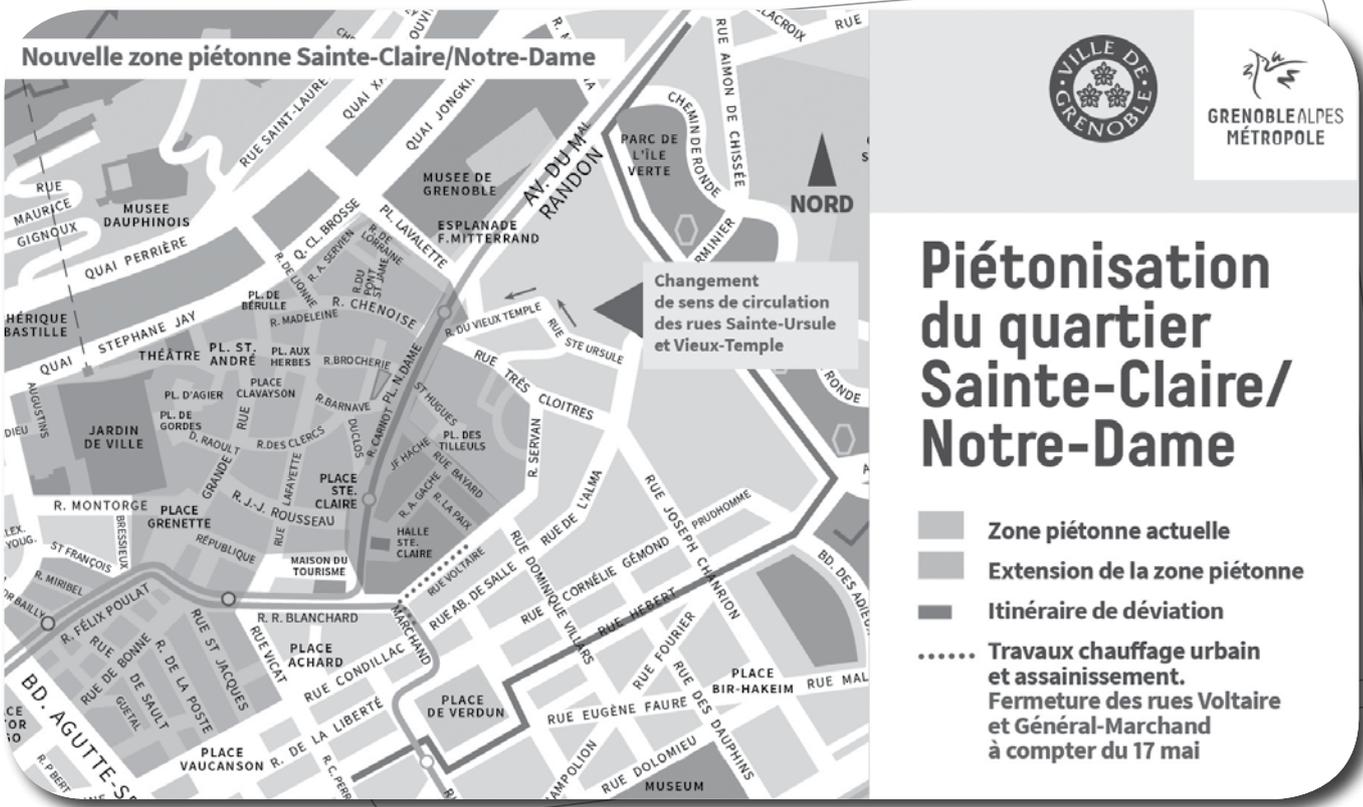
Le 13 mars dernier, à l'invitation de la ville, 70 personnes ont participé à un diagnostic en marchant destiné à recueillir l'avis des habitants, des commerçants et des utilisateurs de cet espace.

Les opposants au projet annoncent la mort du centre-ville et proposent de créer une zone de rencontre limitée à 20 km/h. Ce qui revient à maintenir l'existant, car c'est ainsi que fonctionnait ce secteur. Ce qui n'empêchait pas certains automobilistes ou motards de se livrer à des courses de vitesse dangereuses.

L'ADTC soutient ce projet qui permettra aux piétons et cyclistes de se réappropriier l'espace public et qui assurera une circulation plus fluide du tram B. L'ADTC souhaite participer à la concertation autour du programme d'aménagement et végétalisation prévue d'ici l'automne, qui devra notamment définir les dispositifs de régulation des accès.

Michel Gilbert •

Extension de la zone piétonne dans l'hyper-centre de Grenoble





# Un tricycle pour la vélo-école de l'ADTC



Combien de fois avons-nous entendu « le vélo, ce n'est pas à la portée de tout le monde ». Certes, tout le monde ne peut pas faire du vélo, mais on peut s'adapter pour qu'un maximum de personnes le puisse ! Ainsi le Vélo à Assistance Électrique donne un coup de pouce salutaire si on n'a pas la forme physique nécessaire.

D'autres petits soucis de santé peuvent limiter l'usage d'un vélo « classique ». Au-delà de l'appréhension, bien légitime, au moment de l'apprentissage de l'équilibre sur deux roues, il peut y avoir des réels freins physiques.

A la Maison des Habitants Capuche, Houda, une élève de la vélo-école de l'ADTC ne pouvait pas apprendre sur un vélo « normal ». Basile, notre moniteur dévoué, a trouvé la solution. Avec le prêt d'un tricycle adapté, son élève a pu suivre les cours au même rythme que les autres et accéder au plaisir de l'autonomie de ce moyen de locomotion.

Houda va pouvoir faire des balades en famille dans un premier temps. Puis, quand elle se sentira suffisamment en confiance, elle sortira seule en ville. Elle est enchantée de pouvoir enfin faire du

vélo et ne tarit pas d'éloges envers son super professeur qui s'est démené pour elle !

Du coup, l'ADTC a acheté ce tricycle d'occasion pour permettre aux quelques élèves qui seraient en grande difficulté (problème de santé, handicap ou grand âge) de retrouver une certaine mobilité.

Pédaler sur un tricycle est une autre façon d'être cycliste !

Nathalie Teppe •



## Contribution de l'ADTC à la Concertation Micro PDU territoire Nord-Ouest

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) du territoire Nord-Ouest de la Métropole est profondément marqué par le projet Métrocâble. Après avoir analysé sa pertinence, l'ADTC propose l'abandon de ce projet et formule des propositions alternatives.

### Le projet Métrocâble

Ce projet de câble reliant Fontaine La Poya à St Martin le Vinoux via la presqu'île de Grenoble constitue un aménagement lourd et coûteux sur un axe où les trafics sont aujourd'hui modestes. Le trafic prévu sur le Métrocâble, de l'ordre de 4000 voyageurs par jour (après l'urbanisation Portes du Vercors sur le territoire de la commune de Fontaine), est très faible en regard de l'investissement de plus de 60 M€, auquel il faut ajouter 15M€ pour l'aménagement du pôle d'échanges de Fontaine La Poya. Les perspectives de développement de ce trafic sont restreintes puisque le projet Portes du Vercors est maintenant amputé de l'aménagement du territoire de la commune de Sassenage. Au vu du ratio coût/usage très faible, cet investissement apparaît non pertinent et semble répondre plus à un souci d'image (un téléphérique à Grenoble !) plutôt qu'à un besoin de transport public.

Au-delà de son rapport coût/usage très faible, il faut examiner si ce projet apporte un avantage pour les usagers en termes de déplacements, seul moyen d'attirer de nouveaux usagers et de susciter un report modal, qui est un objectif du PDU.

La presqu'île est un pôle générateur de trafic avec les nombreux emplois implantés le long de l'avenue des Martyrs. Les échanges entre la rive gauche du Drac et la presqu'île sont aujourd'hui assurés par les lignes de bus TAG C6 et 54 et la ligne Transisère 5100 venant du Vercors. Cependant, les trafics sur ces lignes entre la rive gauche du Drac et la presqu'île restent modestes. Malgré une offre de qualité sur la ligne C6 (intervalle de 10 minutes et grande amplitude de service), elle ne concerne que 450 voyageurs par jour, deux sens réunis (relevés de 2016), faute de réel potentiel de trafic.





Pour l'ADTC, au vu de la densité du territoire, le prolongement de la ligne A jusqu'à Engenières est une nécessité tant le trafic potentiel est important. De plus, l'attractivité du mode tramway génère à elle seule du report modal.

Avec la création de deux parcs-relais, au niveau du Château et au niveau des Engenières, ce prolongement pourrait capter une partie du trafic routier descendant du Vercors (trafic qui a souvent été mis en avant pour justifier le téléphérique du Vercors) ou provenant de Noyarey et Veurey.

Pour faciliter l'insertion, ce prolongement sur les avenues de Romans et de Valence pourrait être réalisé en voie unique, étant entendu qu'un terminus partiel serait implanté à La Poya et que seule une rame sur deux irait à Engenières, proposant ainsi une fréquence intéressante de 8 minutes.

Une autre opportunité apparaît avec la mise à 2 x 3 voies de l'A480. Cette augmentation de la capacité routière au niveau de l'agglomération doit être mise à profit pour réduire la capacité routière sur les autres axes et les possibilités de transit sur les avenues de Romans et Valence, pour libérer de l'espace au profit des modes actifs (ChronoVélo par exemple) et des transports collectifs. Ces évolutions de l'A480 et la requalification des avenues de Romans et Valence devraient être concomitantes.

La ligne 20 mériterait d'être renforcée et son amplitude augmentée en soirée car elle donne un bon accès depuis Sassenage et au-delà vers la ligne C du tramway et donc vers le Campus. Cela suppose la mise en place d'une voie réservée bus à l'approche de Seyssinet-Pariset pour maintenir une bonne attractivité.

En complément des dessertes par les transports publics, un développement d'aménagements vélos avec des ChronoVélos Nord - Sud sur la rive gauche du Drac en complément de celle à l'étude entre Grenoble et Fontaine est nécessaire pour ce territoire dense :

- Seyssinet - Fontaine – Sassenage, par le boulevard Paul Langevin et ensuite à Sassenage en fourche d'une part au nord de l'avenue de Romans (en direction du parc de l'Ovalie) et d'autre part au sud de l'avenue de Romans (en direction du centre et du château de Sassenage)
- Vers la presqu'île et la voie verte, par le boulevard Joliot-Curie et la rue de la Sure avec connexion au pont des Martyrs
- Sur un axe reliant la voie verte rive gauche du Drac à Fontaine La Poya, avec connexion à une future passerelle Fontaine - Presqu'île.

La desserte des collèges et lycées doit être intégrée au schéma des aménagements cyclables.

## Des propositions pour la Presqu'île

Le paradoxe avec ce territoire, c'est que l'on améliore son accès en voiture avec les nouvelles bretelles créées avec le projet A480 tout en maintenant une capacité de stationnement importante.

L'ADTC propose une meilleure maîtrise du stationnement qui est un des facteurs déterminants pour générer le report modal.

L'accès par les transports collectifs doit être aussi amélioré. La réalisation d'un shunt sous la voie ferrée entre les rues Tarze et Churchill permettrait un prolongement efficace de la ligne C1 et bénéficierait aussi aux nombreuses lignes Transisère et dessertes de la gare routière avec des gains de temps et de fluidité. Il est temps que le PDU prenne aussi en compte les dessertes en cars interurbains qui concourent de façon non négligeable aux déplacements dans l'agglomération.

La réalisation d'une station sur la ligne E entre la place H. Dubedout et l'avenue Félix Viallet améliorerait l'accès à la Presqu'île en offrant une correspondance facile avec la ligne C1 et les lignes Transisère (en fusionnant les arrêts F. Viallet et Dr Mazet en un seul proche du cours Jean Jaurès). Elle réduirait aussi la surcharge à la station Alsace-Lorraine.

Le TER présente un bon potentiel de développement pour l'accès à la Presqu'île avec la correspondance facile à la gare avec la ligne B du tramway. Deux points méritent d'être mis en avant.





# Contribution de l'ADTC Se déplacer autrement à la concertation sur le projet de liaison piétons-cycles Crolles - Brignoud

Le projet prévoit la création d'une liaison piétons-cycles entre le parc technologique de Crolles-Bernin et la gare de Brignoud au-dessus de l'autoroute A41 et l'Isère.

L'ADTC soutient ce projet utile et indispensable au développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture avec la création d'une liaison piétons-cycles sécurisée, apaisée et éloignée de l'intense trafic de l'échangeur de Crolles - Brignoud.

Ce projet permettra la traversée de la vallée entre les différents pôles générateurs de déplacements : travail/achats des zones d'activités/commerciales/services de Crolles-Bernin, scolaire vers le lycée de Villard-Bonnot, et de loisirs avec le projet de voie verte le long de l'Isère. Cette liaison permettra de rejoindre en modes actifs la gare de Brignoud pour laquelle le projet de RER grenoblois prévoit une desserte par TER toutes les 15 minutes.

## La liaison piétons - cycles Crolles - Brignoud

Trois itinéraires sont proposés dans cette concertation.

**L'ADTC est favorable à l'itinéraire A** (le trajet de référence et le plus au Sud). Cet itinéraire, certes un peu plus long que le C pour relier Crolles à Brignoud, permettra de réduire la longueur de l'ouvrage qui enjambera l'autoroute. Il est plus confortable et moins long que l'itinéraire B qui nécessiterait le passage sous les bretelles de l'échangeur et permettrait seulement un gabarit réduit de 3 m de large. **La chaussée devra être réalisée en enrobé et être éclairée (avec système de détection des usagers) pour permettre une utilisation en toute saison.**

**L'ADTC demande que la largeur de l'ouvrage soit de 5 m. minimum** pour offrir un cadre apaisé et faciliter la cohabitation entre les usagers. Il serait souhaitable que cette liaison soit végétalisée pour l'agrémenter y compris lors de la traversée de l'autoroute (en s'inspirant des écoducs pour la faune).

L'ADTC demande que la jonction avec la Véloroute V63 (Grenoble - Chambéry) se fasse à niveau, avec une signalisation claire pour orienter les usagers vers les différents pôles du secteur (gare, commerces et services).



## Les continuités piétonnes et cyclables de part et d'autres du projet

Plusieurs types d'usages seront observés sur cette nouvelle liaison (travail/achats/services, scolaires et loisirs). Sur la liaison Crolles - Brignoud, il serait important que les cycles soient séparés des piétons pour éviter les conflits.

## Le lien avec les projets autour de la Gare de Brignoud

Ce lien concerne différents autres projets :

- La suppression du passage à niveau n°27,
- Le déplacement de la gare de Brignoud avec la création d'une 3ème voie plus au sud et d'un passage souterrain sous les voies à double usage (accès aux trains et traversée de la voie ferrée), pour lequel il serait souhaitable que la largeur utile du passage soit d'au moins 6 m pour une utilisation sans conflits entre les usagers du TER et les cyclistes en transit par la gare de Brignoud (lycéens habitants Crolles se rendant au lycée de Villard-Bonnot, habitants de la rive gauche se rendant dans la ZA de Bernin-Crolles...). La circulation dans le souterrain devra pouvoir se faire sans descendre de vélo avec des rampes adaptées et une séparation cycles / piétons clairement marquée.

L'ADTC émet un point de vigilance sur la continuité piétons-cycles. Cette continuité doit être garantie vers les communes de Bernin, Crolles, Frogès et Villard-Bonnot, par des aménagements larges et séparés de la circulation automobile sur les axes à fort trafic motorisé.



# Contribution de l'ADTC

## Se déplacer autrement

### à la Concertation sur le projet de réaménagement du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Fontaine-La Poya

Le SMMAG, Grenoble-Alpes Métropole et la ville de Fontaine prévoient de réaménager le Pôle d'échanges Multimodal (PEM) de Fontaine - La Poya. Le facteur déclenchant de ce réaménagement est l'arrivée du Métrocâble. L'ADTC milite pour l'abandon du projet de Métrocâble mais souhaite contribuer à cette concertation en apportant l'expérience des usagers.

Ce secteur est un nœud de mobilité névralgique du territoire Nord-Ouest pour les habitants du Vercors et pour la rive gauche de l'Isère et son fonctionnement actuel n'est pas satisfaisant. Il a besoin d'être amélioré, que le projet Métrocâble soit mené à terme ou pas.

Le projet de réaménagement du PEM est en interface avec trois opérations nouvelles : le projet d'urbanisation Portes du Vercors, le transport par câble Métrocâble, et l'axe Chronovélo Grenoble - Fontaine - La Poya.

Il répond à plusieurs objectifs : la création d'un nouveau quartier avec aménagement de la place de La Poya, le réaménagement du PEM avec déplacement du terminus tram et insertion de la station de départ du câble, la création d'un parc-relais de 100 places (à localiser), et insertion d'une piste Chronovélo.

Le coût de ce projet apparaît particulièrement élevé : 15 M€ Pour justifier un tel coût, le projet doit apporter des avantages déterminants pour l'usage des transports collectifs et des modes actifs.

#### Nouveau positionnement de la station de tramway

Le projet de Métrocâble en cours de finalisation par le groupement de maîtrise d'œuvre retenu sera soumis à une enquête publique dont les conclusions seront déterminantes pour la poursuite du projet de réaménagement du PEM. Dans le cas où elles seraient défavorables, le projet câble pourrait être abandonné, ce qui entraînerait un réexamen du programme du projet Portes du Vercors.

Ce projet de réaménagement du PEM est d'abord motivé par l'insertion du projet câble afin de raccourcir les correspondances Tramway / Métrocâble. Or ce niveau de correspondance sera faible comparé aux autres accès au tramway.

Ce n'est donc pas cette correspondance qui est à privilégier mais plutôt les correspondances bus / tramways ou les accès piétons au tramway. Reporter le terminus de la ligne A de 180 mètres avant le carrefour routier allongerait d'autant le trajet à pied pour rejoindre le centre commercial et le Sud de Sassenage pour les usagers arrivant par le tramway, et inversement, alors que la grande majorité des usagers empruntant le tramway le rejoint à pied.

Les autres justifications annoncées, usure de la voie tramway en courbe, facilitation du passage du carrefour, ne justifient pas cette nouvelle implantation : actuellement, les rames de tramway bénéficient de la priorité aux feux depuis plusieurs années et franchissent ce carrefour routier à une vitesse tout à fait acceptable. Par ailleurs, on trouve de nombreuses courbes bien plus prononcées ailleurs sur le réseau.

L'examen des accès au tramway ou aux lignes de bus pour les nouveaux habitants du projet Portes du Vercors (520 nouveaux logements) ne montre pas d'avantages déterminants entre la situation actuelle et la situation mise en concertation.

Paradoxalement, ce sont les véhicules motorisés qui seraient les grands gagnants, et non les usagers des transports en commun, puisqu'ils ne seraient plus soumis à la priorité aux feux dont bénéficient les trams. Une telle mesure entre en contradiction avec l'un des objectifs affichés du projet d'élargissement de l'A480 qui est de réduire la place des déplacements en voiture au profit des autres modes sur les axes parallèles.

Le coût principal de réaménagement du PEM est celui des lourds travaux de remaniement de l'infrastructure tramway imposés par cette implantation en face de la station du Métrocâble. En regard des niveaux de correspondance et de son coût très élevé, cette nouvelle implantation n'apparaît donc pas justifiée.

De plus, la possibilité de prolonger la ligne A du tramway n'apparaît pas dans la configuration proposée. L'ADTC demande que le projet de PEM prévoit explicitement cette possibilité de prolonger le tram à Sassenage les Engenières.



## Correspondances bus/tramways

Avec la nouvelle implantation de la station de tramway, la position prévue des arrêts pour les bus et cars en correspondance avec le tramway à la Poya n'apporterait aucune amélioration pour les usagers. Ceux venant du Nord devraient encore traverser les voiries pour aller prendre le tram en descendant des bus. Ce qu'ils font actuellement le soir, ils devraient le faire le matin. Pire, ils devraient traverser 4 voies au lieu de 2 entraînant une dégradation des correspondances.

Avec cette configuration des voies tramway, les échanges avec les bus devraient se faire de quai à quai, soit par la création d'une voie bus nord-sud côté nord du terminus tram, soit par une voirie dédiée aux TC côté sud du terminus tram.

Mais la meilleure solution, aussi bien du point de vue coût que de la facilité des correspondances, serait de garder l'implantation actuelle mais en améliorant les zones de cheminement et les zones d'attente par une augmentation des espaces alloués aux piétons. Dans l'hypothèse où la ligne C6 serait déviée par La Poya (un des scénarios envisagés dans le cadre du micro PDU Nord-Ouest), un arrêt spécifique pourrait être rajouté en face de la station Métrocâble.

## Parc-relais

Le besoin d'implantation d'un parc-relais à cet endroit ne semble pas impératif. Le parking actuel de la surface commerciale fait office de parc-relais depuis de nombreuses années, un meilleur cheminement piéton serait cependant à prévoir.

Les parcs-relais les plus efficaces pour capter les automobilistes venant du Vercors ou du Nord en amont de l'urbanisation seraient à implanter à Sassenage Château et Engenières, couplés à un prolongement de la ligne A de tramway. Cet aménagement serait le plus adapté pour susciter un report modal et réduire la circulation sur les avenues de Romans et de Valence à Sassenage.

## Aménagements cyclables

Sur le plan présenté pour cette concertation, deux itinéraires restent à l'étude pour la Chronovélo arrivant de Fontaine et Grenoble, soit par l'avenue Paul Langevin, soit par l'avenue Amboise Croizat.

Pour l'itinéraire arrivant par l'avenue Ambroise Croizat, l'ADTC

propose que la Chronovélo reste au nord du tram pour éviter une traversée inutile de la plateforme du tram entre les stations Charles Michels et Fontaine La Poya. Dans cette hypothèse, l'aménagement venant de Seyssinet par l'avenue Paul Langevin devrait être également intégré en prévision d'un axe cyclable structurant Seyssinet - Fontaine La Poya - Sassenage.

Sur les tracés présentés, l'aménagement cyclable est à hauteur du trottoir. Afin de limiter les conflits, mieux délimiter les espaces et assurer un bon repérage pour les piétons (notamment malvoyants), l'ADTC demande qu'une séparation franche soit prévue pouvant être réalisée par une différence de niveau et une délimitation par une bordure chanfreinée conformément aux recommandations du CEREMA. Un contraste visuel entre le revêtement de la piste et le revêtement de l'espace piétons garantirait une meilleure visibilité pour tous de l'aménagement.

Les carrefours sont les zones les plus accidentogènes. L'ADTC demande que les traversées des carrefours pour les cyclistes soient particulièrement soignées avec continuité de l'aménagement et séparation claire des traversées piétonnes.

Les consignes vélos doivent être accessibles directement depuis les aménagements cyclables sans traversée des espaces piétons.

## Conclusion

Le réaménagement du PEM tel que proposé dégraderait les conditions d'accès et de correspondance pour les usagers des transports collectifs et ne favoriserait pas la circulation des modes actifs dans ce secteur. Seuls les automobilistes trouveraient des facilités de circulation dans le carrefour. Les correspondances du tramway avec le Métrocâble seraient bonnes mais elles ne concerneraient qu'une part minoritaire des usagers.

L'ADTC préconise le maintien du terminus actuel avec l'amélioration des correspondances bus-tramways, et que les sommes allouées soient réaffectées à des aménagements plus adaptés.

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.



# Actualités des TER

Un comité de mobilité organisé par la Région et consacré au secteur Alpes s'est tenu le 25 mai, l'occasion de faire le point sur l'actualité des TER et les perspectives.

## Le trafic

Le contexte sanitaire a marqué l'année 2020. Après le confinement strict de mars à mai, qui a vu offre et trafics réduits, le retour à un plan de transport nominal a été effectif au 15 juillet avec une fréquentation de 80 % par rapport à celle habituellement observée à cette période.

Ensuite, d'octobre à décembre, les nouvelles restrictions sanitaires ont eu des incidences sur les moyens humains SNCF mais la Région a cherché à maintenir une offre au plus près du nominal. Sur l'ensemble de l'année 2020, malgré une reprise rapide dès septembre, la chute de trafic a été de 40 % (Les mouvements sociaux de janvier 2020 ont aussi impacté le trafic)

Pour le début de l'année 2021, le plan de transport a été assuré en nominal avec un trafic de 60 %. Mais les restrictions sanitaires d'avril ont imposé de nouveau une nouvelle réduction de l'offre et le trafic a été de - 60% pour les abonnés et - 40 % pour les occasionnels.

Il est difficile aujourd'hui de prévoir comment va se comporter le trafic dans les prochains mois. De nouvelles habitudes ont pu être prises, les réunions en présentiel vont sans doute diminuer avec un impact sur le trafic TGV, le télétravail pourrait se maintenir, au moins partiellement, avec une réduction des déplacements pendulaires journaliers mais au contraire un développement d'un trafic à plus longue distance.

Pour ces périodes de confinement, des dispositions particulières de remboursements des billets ont été mises en place que ce soit pour les voyageurs occasionnels ou les abonnements mensuels ou annuels pour eux qui étaient en télétravail.

## La régularité

Le taux de régularité (proportion de trains ayant moins de 5 minutes de retard à l'arrivée) est très variable suivant les lignes :

Saint André le Gaz-Grenoble :	93,4 %
Valence – Grenoble :	91,5 %
Grenoble – Chambéry :	90,7 %
Lyon – Grenoble :	87,9 %
Grenoble - Veynes :	75,4 %
Soit une moyenne régionale de	91,3 %

La ligne Grenoble - Veynes est la plus mauvaise de la région, une des causes réside dans les difficultés de fonctionnement des

autorails roulant à faible vitesse sur les très nombreuses zones de ralentissement liées à l'état de l'infrastructure.

Pour les autres lignes, ces valeurs sont en progression, mais il faut être prudent, cette amélioration est surtout la conséquence de la réduction du nombre de TER et de TGV en circulation, et du nombre de voyageurs.

Malgré cette tendance, la ligne Lyon - Grenoble est toujours mal classée. L'ADTC regrette que la Région ne présente toujours pas un plan d'améliorations pour cette ligne qui est une des plus importantes de la région.

## Le Léman-Express

Ce comité a présenté les résultats du Léman-Express, qui est un modèle de ce que l'on peut faire pour la desserte d'une grande agglomération avec fréquence, amplitude et intégration tarifaire.

Deux points méritent d'être soulignés :

- Dès la mise en service, le trafic a cru très rapidement et a atteint 45000 voyageurs par jour avant de chuter avec les restrictions liées à la pandémie. Cela montre que lorsqu'on propose une offre attractive, l'usage se développe et ceci même sur une relation comme Annecy - Genève peu favorisée par le temps de parcours (plus d'une heure).

- L'intégration tarifaire est complète et le slogan un trajet = un titre de transport est ici une réalité. On peut passer d'un bus d'Annecy au train puis à un tramway ou bus de Genève avec un seul billet. Cette intégration tarifaire est sans aucun doute une des clés du succès du Léman Express. On en rêve pour Grenoble ... !

Un point négatif a cependant été relevé, il concerne les systèmes de vente : l'offre Léman Express est très mal intégrée sur les sites Oui-SNCF ou TER AURA. Par exemple il est impossible d'acheter un billet Grenoble - Genève Eaux Vives : le site TER AURA propose bien des horaires, mais renvoie pour acheter le billet sur le site SNCF.com, qui lui renvoie sur le site Oui. SNCF, site qui ne le vend pas ! Les associations ont insisté pour que cette situation évolue.

## Le matériel roulant

La Région souffre d'un manque de matériel roulant, ce qui entraîne des suppressions de trains, des circulations en composition réduite et des surcharges. Les commandes de nouveaux matériels décidées par la Région en avril 2019 (10 Régiolis en cours de livraison et 19 Regio2N livrables en 2023) permettront de compenser la réforme de TER anciens (Z2) et libérer des rames pour engager les rénovations à mi-vie des AGC et TER2N NG, deux séries importantes de matériel desservant Grenoble. En complément d'opérations techniques, il est prévu de développer sur ces matériels la Wifi, de la vidéo-protection en temps réel et un système d'informations voyageurs performant. Ces travaux immobiliseront 4 rames en 2023 et 8 rames de 2024 à 2026, limitant le gain en capacité procuré par ces commandes et la



création de nouvelles dessertes en heures de pointe. Concernant les 35 rames Corail, la Région étudie leur prolongation, jusqu'en 2034/2039 pour les dernières, ce qui semble bien éloigné pour des TER conçus dans les années 1970.

La Région a présenté son expérimentation de 3 Régiolis fonctionnant à l'hydrogène, dont la mise ne service est prévue en 2026. L'ADTC a fait remarquer que l'important n'est pas la décarbonation des TER (qui représentent une part infime de la pollution) mais celle des déplacements, ce qui passe par une augmentation de l'offre TER.

## Les prochains services

Les travaux de la gare de Lyon Part Dieu se terminent. La voie supplémentaire (voie L) sera mise en service le 6/6/2022, ce qui devrait améliorer le fonctionnement de la gare et donc la régularité. Pour le service 2022 (SA 2022 qui débutera le 12 décembre 2021), l'ensemble des TER Lyon - Chambéry repassera par Bourgoin. Il faudra surveiller l'impact sur la régularité de ces circulations empruntant la ligne Lyon - Grenoble jusqu'à Saint André le Gaz. On peut toutefois espérer que les aménagements réalisés dans cette dernière gare, avec la création de nouveaux itinéraires, devraient améliorer le fonctionnement de ce nœud ferroviaire.

Autour de Grenoble, la Région ne demande à la SNCF aucune évolution de services pour les prochaines années. Elle ne veut pas financer des trains supplémentaires alors que des trous de desserte en heures creuses ou en fin de journée nécessiteraient la création de quelques trains. La contradiction est importante entre les déclarations « on veut faire des RER avec des trains au quart d'heure » et la réalité. Doit-on comprendre que la Métropole sera appelée à financer ces trains supplémentaires tant mis en avant dans les discours ?

Comme annoncé, la ligne Grenoble - Gap sera limitée à Vif

pendant l'année 2022, avec substitution par cars. En 2023, le service reprendra, toujours limité à 8 allers-retours maximum, faute d'une modernisation de la signalisation. D'autres travaux, en cours d'études devaient être engagés vers 2024/2025 pour assurer la pérennité de cette ligne. En 2023, des modifications d'horaires sont à prévoir en lien à des évolutions des horaires des TGV (décalage d'une demi-heure)

## Les travaux

Plusieurs opérations sur les infrastructures sont programmées sur l'axe Valence-Grenoble-Chambéry de fin juin à la fin de l'année. Des ralentissements seront mis en place entraînant des pertes de temps de plusieurs minutes.

Pour maintenir la cohérence des horaires en conservant des temps de parcours identiques, la solution est de supprimer des arrêts sur certains trains. La Région préconise la suppression d'arrêts à la gare de Gières. L'ADTC s'est étonnée de ce choix qui va pénaliser une gare au trafic important, surtout en septembre, avec la rentrée des étudiants, et a demandé d'examiner d'autres solutions.

## Conclusion

Ce comité a montré le peu d'ambition de la Région pour les TER. Les services sont reconduits d'année en année sans réels changements et il faudra attendre 2026 pour espérer une amélioration avec la mise en service de la troisième voie de Brignoud et la création de la halte de Domène avec un cadencement au quart d'heure sur cette branche en heures de pointe.

François Lemaire •





# Une nouvelle billettique pour le réseau TAG

Vous les avez peut-être déjà croisés dans les bus et les stations de tram : de nouveaux valideurs font leur apparition. Ils remplacent peu à peu le système actuel de validation, dans le cadre du déploiement d'une nouvelle billettique.



## Un nouveau support

Cette nouvelle billettique annonce la fin des titres « cartons » à bande magnétique.

En effet, les nouveaux valideurs ne pourront plus « oblitérer » ces cartes.

A partir du 25 octobre 2021, il faudra obligatoirement apposer une carte OÙRA ou un ticket avec un QR code (lecture optique).

Finis les pannes « mécaniques » qui avalent les cartes ou les actes de malveillance.

## Mais que vais-je faire de mes cartes entamées 10 trajets qui traînent au fond de mes tiroirs ?

Pas de panique, elles seront convertibles sur la carte OÙRA, en SMS, en Pass'Mobilités ou en QR Code du 14 juin au 19 août 2021, si vous êtes certains de ne pas les utiliser cet été.

Sinon, vous pourrez les échanger du 25 octobre 2021 au 30 avril 2022.

Après avoir offert 5.000 cartes OÙRA ce printemps, la TAG offrira 20.000 cartes OÙRA à l'automne (en agence).

L'échange sera possible pour les tickets 1, 10 et 30 voyages, Visitag 1 et 3 jours et Famille.

## La carte OÙRA

La carte OÙRA peut être nominative, pour s'adapter à votre profil (abonnement, âge, tarification sociale ...), ou anonyme (pour être utilisée par plusieurs personnes).

La carte anonyme ne permet pas de charger d'abonnement ou de tarifs réduits.

Elle est vendue aux distributeurs automatiques au prix de 19.50€ (5€ le support et 10 voyages à 14.50€).

Elle est ensuite rechargeable avec des titres 1 voyage, 10 voyages, Visitag 1 jour et Famille.

## Quels nouveaux usages ?

Comme la carte carton 10 voyages, les cartes OÙRA ou QR code permettent de voyager à plusieurs : vous sélectionnez le nombre de voyageurs sur l'écran tactile.

Petit bémol, la consultation « visuelle » du solde n'est pas possible sur ces supports ... il faut avoir une bonne mémoire ou coller un post-it pour faire le décompte !

Le SMS s'étend aux titres « Visitag 1 jour » et « Famille » (voir ci-dessous).

En 2022, vous pourrez voyager juste avec votre carte bleue ... qui sera à la fois votre titre de transport et votre moyen de paiement.

## Astuce : mon téléphone est-il compatible pour l'achat par SMS ?

Petite astuce pour savoir si vous pouvez utiliser votre téléphone pour acheter des voyages par SMS :

Envoyez « test » au 93123.

Si vous recevez le message suivant « Votre ligne mobile est compatible au service TAG SMS. + d'information sur Tag.fr », c'est tout bon !



Si vous ne recevez pas ce message ... il faudra vous reporter sur les autres supports.

Le coût de votre achat sera débité lors de la prochaine facture de votre mobile. Les titres suivants sont disponibles par SMS :

Titre	Coût	Code SMS au 93123
1 heure TAG	1.60€	1H
VISITAG 1 jour	5,50€	1J
1 jour Famille	5€	1F
1 heure TOUGO	1€	1G

Si vous êtes perdus, n'hésitez pas à vous rapprocher de votre contact favori à la TAG (agence, site web, réseaux sociaux, AlloTAG, ou votre conducteur préféré !)

Nathalie Teppe •

## Le Petit Train de La Mure bientôt sur les rails !

Le Petit Train de La Mure est à l'arrêt depuis le 26 octobre 2010, date de l'éboulement qui a détruit partiellement la voie.

Après des années de tergiversations, le choix a été fait de réhabiliter uniquement la partie supérieure du parcours. Le train part de La Mure pour un trajet de 15km, par Susville, Pierre Châtel, La Motte d'Aveillans (arrêt au Musée de La Mine Image) pour arriver au belvédère de Monteynard. La société EDEIS a été choisie en 2017 pour restaurer et exploiter la ligne.

La reprise de l'exploitation aura lieu courant juillet, le feu vert ayant été donné le 14 juin après une série de tests. Le Petit Train pourra transporter 5000 personnes par jour, avec des animations (expositions, restauration, musées, boutique de souvenir ...) À cette occasion, le Département a publié une brochure d'une trentaine de pages. Elle est disponible dans les lieux touristiques de la Matheysine.

La gare de départ est accessible avec les « nouvelles » lignes Cars Région. En effet, à la rentrée de septembre, les lignes Translsère deviendront Cars Région et leur numérotation va changer comme suit :

- T90 (actuelle 4100) Corps – La Mure – Grenoble,
- T91 (actuelle 4101) Grenoble – La Mure – Gap, et,
- T92 (actuelle 4110) Grenoble - La Motte d'Aveillans - La Mure, L'arrêt se nomme « Cimon » à La Mure.

**Le site web permet d'ores et déjà d'accéder à la billetterie :**  
<http://lepetittraindelamure.com/>

Nathalie Teppe •

## Réseau TAG : Ticket vendu à bord : c'est 2€ !

La vente du ticket à bord des bus a été suspendue pendant plusieurs mois pendant la pandémie. Ce ticket dit « de dépannage » était vendu 2 €10 par le conducteur. Un tarif pas très pratique pour le rendu de monnaie.

Depuis le 9 juin 2021, la vente à bord est de nouveau possible. Il faut préparer sa monnaie pour donner 2€ tout rond. Cette possibilité doit vraiment être considérée comme un dépannage.

Il est conseillé d'anticiper son voyage en achetant son titre de transport, moins cher, par les moyens suivants : distributeurs aux arrêts, bureaux de tabac, SMS sur un téléphone « simple » ou Pass Mobilité sur un smartphone (voir page 16).

Nathalie Teppe •

## Des voies vertes sur d'anciennes voies ferrées ? N'allons pas trop loin

L'usage du vélo est en plein essor, aussi bien dans un but utilitaire que pour les loisirs ou du tourisme. Les emprises de voies ferrées inutilisées constituent un site propre séparé de la circulation automobile et avec un profil doux, il est rare que les pentes excèdent 3%. Devant le succès des voies vertes existantes, il est facile et tentant de poursuivre le développement à bon compte de voies vertes en aliénant le tracé d'anciennes voies ferrées.

Dans notre région, plusieurs voies vertes suivent le tracé d'anciennes voies ferrées : la voie verte Annecy – Albertville entre Annecy et Ugine, la voie verte Belleville sur Saône – Beaujeu, et la via Dolca (au revêtement rugueux) entre St Laurent du Pape, le Cheylard et St Agrève. Plus près de nous, des associations demandent la création de voies vertes entre Beaucroissant et Beaufort sur l'ancienne ligne de la Bièvre ou entre St Georges de Commiers et Monteynard sur la partie basse du Chemin de Fer de la Mure.

Pour l'ADTC - Se déplacer autrement, il est essentiel de maintenir les emprises de ces voies ferrées, en vue d'une remise en service ultérieure. Le Chemin de fer de la Mure a pour vocation à terme de partir à nouveau de St Georges de Commiers. La ligne de la Bièvre a un intérêt stratégique pour une desserte TER Grenoble – Vienne – Saint Etienne, et comme itinéraire de substitution entre Grenoble et Lyon. Il est aberrant de laisser fermer cette voie ferrée alors que le Conseil départemental a créé une deux fois deux voies parallèle !

Nous avons bien des exemples dans la région de voies ferrées qui ont été fermées puis réouvertes, ou pour lesquelles des projets de transport en commun en site propre sont étudiés :

- La ligne Lyon St Paul – Tassin – Brignais – Givors a été remise en service entre Lyon et Brignais, pour une desserte de tram-train,
- La ligne Lyon Part Dieu – Meyzieu – Pont de Chérucy – Crémieu a été remise en service entre Lyon et Meyzieu pour une desserte urbaine et une desserte de l'aéroport par le tram Rhône-Express,
- La ligne Caluire – Sathonay – Trévoux fait l'objet de réflexions : la Région envisage un bus en site propre. Le tramway serait préférable,
- Dans le Bugey, la ligne La Cluse Montréal – Bellegarde a réouvert pour le passage des TGV Paris – Genève,
- L'agglomération d'Annecy envisage une ligne de tramway sur la rive gauche du lac d'Annecy, sur le tracé de l'ancienne voie ferrée (aujourd'hui, c'est une voie verte. L'Association Rail Dauphiné Savoie Léman (ARDSL) fait une proposition pour rouvrir la voie ferrée. La voie verte étant collé à la voie ferrée pour la conserver.

En conclusion, le développement du vélo est une bonne chose, mais les voies vertes ne sont pas la seule solution et elles ne doivent pas se faire au détriment de voies ferrées qui peuvent avoir une utilité à moyen terme.

Christophe Leuridan •

**DATE DES COMMISSIONS :**  
(Selon les conditions sanitaires)

- Commission Transports en commun  
13 septembre et 11 octobre
- Commission Vélos/Piétons  
20 septembre et 18 octobre



Des TempoVélos qui avaient mises en place pendant la crise sanitaire ont été pérennisées. Ici sur le Boulevard Clémenceau.  
Photo : Alexis Grabit.

Des « places aux enfants » ont vu le jour cet été, à Grenoble. Exemple, rue Roger-Louis Lachat.  
Photo : Alexis Grabit.



## SOIRÉE « RER GENEVOIS ET GRENOBLOIS »

==> le **VENDREDI 17 septembre**

à la maison des Associations de Grenoble

## CONVERGENCE VÉLO

==> le **SAMEDI 25 septembre** matin



Le Petit Train de la Mure est de retour (voir page 19).  
Photo : Alexis Grabit.

**ADTC - Se déplacer autrement**

MNEI ● 5 place Bir-Hakelm ● 38000 Grenoble ● 04 76 62 80 55 ● contact@adtc-grenoble.org

www.adtc-grenoble.org ● adtcgrenoble ● ADTCgrenoble