

Convergence Vélo du 25 septembre : Les cyclistes de toute la région grenobloise au rendez-vous



- Des solutions
- pour sécuriser
- les abords
- des écoles
-
-
-

(Pages 9 à 12)

- Retour sur la conférence-
- débat sur le Léman
- Express et le RER
- grenoblois
-
-

(Pages 16 et 17)



Lutte contre le changement climatique : On accélère ou pas ?

Du 1^{er} au 12 novembre 2021, la 26e conférence annuelle de l'ONU (COP26) sur le climat sous la présidence britannique et en partenariat avec l'Italie s'est déroulée à Glasgow.

En août dernier, le GIEC (Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat) a publié son dernier rapport qui montre que l'humanité n'est pas sur la bonne voie pour rester en dessous des 2 °C, voire 1,5 °C, de réchauffement global par rapport à l'ère préindustrielle, objectif à long terme de l'Accord de Paris. Le secteur de la Mobilité contribue pour 31 % des émissions internes de gaz à effet de serre de la France. Depuis 1990, ce secteur est le seul dont les émissions ont augmenté. **Il est donc urgent d'accélérer les changements de nos modes de déplacements.**



Cela passe par le développement de l'ensemble des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle de pair avec des contraintes sur les déplacements en voiture, car « Sans contraintes pour les voitures, le report modal ne se fera pas... » (Pierre-Jean Crastes, Président de la communauté de communes du Genevois, Dauphiné Libéré, 30 octobre 2021).

L'action de l'ADTC s'inscrit dans cette démarche en militant pour tous les modes alternatifs.

Marche à pied

Vous trouverez dans le dossier central (pages 10 à 13) un dossier sur la nécessaire sécurisation des rues devant les écoles suite au stage que Marie-Dominique Rey a réalisé à l'ADTC de mars à juin dernier.

Sécuriser les cheminements à pied et à vélo vers les écoles est indispensable pour encourager à venir à l'école à pied alors que les enfants ont perdu 25 % de leurs capacités respiratoires (source Fédération Française de Cardiologie) en 40 ans.

Dans la métropole, Miribel-Lanchâtre a été pionnière en réservant la rue devant les écoles aux piétons et vélos. Grenoble et Meylan mettent en œuvre des rues aux enfants depuis la rentrée de septembre 2021. Poisat a un projet à l'étude.

Vélo

Pour fêter le vélo et promouvoir les déplacements à vélo, l'ADTC et Alternatiba Grenoble, avec le soutien actif d'autres associations, ont organisé le 25 septembre dernier la 2e convergence vélo de la région grenobloise. Cette manifestation a réuni un millier de cyclistes venus de nombreux points du territoire et a montré l'importante attente de développement d'un système vélo complet (aménagement, stationnements, pouvoir louer, acheter et entretenir un vélo facilement, promotion...).

L'ADTC vous donne déjà rendez-vous en 2022 pour une nouvelle convergence vélo.

Transport public

Du 1^{er} octobre au 30 novembre, une 2e concertation est ouverte sur le projet de Métrocâble qui doit relier St Martin le Vinoux, la presqu'île de Grenoble et Fontaine. L'ADTC juge ce projet non prioritaire au vu de son coût et de sa fréquentation estimée (voir notre dernière contribution sur le sujet dans le bulletin 168). Dans le même temps, et malgré les besoins très importants, aucun projet de tram n'est lancé dans la région grenobloise (voir article en pages 14 - 15).

La tarification des transports en commun de la région grenobloise

Aujourd'hui, chaque réseau de transport de la région grenobloise (TAG, TOUGO, Pays Voironnais, Cars région (ex Transisère) et TER) a sa propre tarification, rendant difficile la complémentarité entre les réseaux. La gratuité pour l'usager proposée par certains n'est pas ce qu'attendent les utilisateurs des transports en commun qui demandent avant tout une fiabilité, une fréquence importante, une amplitude horaire large de l'aube à la fin de soirée, des temps de parcours diminués, accompagnés de sécurité et confort. Le SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise) a lancé un groupe de travail sur le sujet, l'ADTC souhaite que les usagers soient associés à ces réflexions.

Emmanuel Colin de Verdière •

- P 02 Edito
- P 03 Hommage à Jean Yves Guéraud
- P 04-05 Retour sur le Congrès FNAUT à Annecy
- P 06-07 Récit de vacances : La ViaRhôna à vélo et en train
- P 08 Brèves Vélos/Piétons
- P 09-12 Sécurité des abords et des cheminements piétons et cyclables des écoles
- P 13 Baromètres Villes Marchables
- P 14-15 De vrais projets de transport en commun... dans la métropole lyonnaise
- P 16-17 Léman Express et RER Grenobloise
- P 18 Transisère devient Cars Région « Isère »
- 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

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

ADTC INFOS

Vente au numéro	4 €
Abonnement annuel	
sans adhésion	16 €

Les transports publics : une alternative crédible à la voiture ?

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

Captifs ?

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

Vitesse offerte

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

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

Qualité de l'offre : itinéraire

Le rôle des TC est de nous conduire là où l'on veut aller. Sous des prétextes aberrants, nombre de lignes ont été coupées à 500 ou 600 mètres du centre-ville, imposant aux usagers une correspondance avec une autre ligne. Résultat, les usagers non captifs ont rapidement abandonné ces transports. Depuis 10 ans les usagers demandent le retour des terminus au centre ville.

Jours de service

Quel jour est-on ? Mardi ? Tout un chacun le sait. Mais le réseau de transport a inventé la conception perverse des jours bleus, verts, oranges... qui dépendent des lignes ! Ce langage abscons et incohérent trompe nombre d'usagers potentiels qui vite retournent vers leur voiture. L'ADTC demande que les horaires soient baptisés comme les jours où ils s'appliquent : lundi à vendredi, samedi...

Horaires et cadencement

Les usagers ne se préoccupent pas d'un éventuel horaire s'il y a un passage toutes les 10 minutes ou moins. Mais si les passages sont plus espacés, il faut consulter un horaire. Dès lors les usagers sont moins nombreux et se découragent vite. Une solution est très efficace : cadencer l'horaire suivant sous-multiple de 60 minutes.



Par exemple, pour un intervalle de 15 minutes, de 7 h à 20 h le bus passe systématiquement à l'heure H + 5, 20, 35, 50. Les usagers ont vite « l'horaire » en tête.

Amplitude de service :

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

Signalisation !

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

Jean Yves Guéraud •

**Jean-Yves Guéraud,
Vice-président et co-fondateur
de l'ADTC en 1974 nous a
quittés le 22 septembre.**



Expert sur le transport public, il avait notamment participé à l'action de l'ADTC en faveur du retour du tramway à Grenoble. Élu à St Martin d'Hères dans les années 1980, il avait œuvré pour la création d'un site propre sur l'avenue Gabriel Péri à St Martin d'Hères pour l'ancienne ligne 22 Grenoble - Campus préfigurant la ligne C de tram.

Il avait participé activement à la création de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (www.fnaut.fr).

A nous de continuer à mettre à profit tout ce qu'il nous a appris, et de continuer l'ouvrage ...

Merci Jean-Yves



Retour sur le congrès FNAUT à Annecy

Le 22^{ème} congrès de la FNAUT s'est déroulé à Annecy du vendredi 1 au dimanche 3 Octobre 2021. La journée du vendredi était consacrée à des visites techniques, celle du Samedi au cœur du congrès et celle du Dimanche à des ateliers thématiques.

Visite technique : Lyon Turin

Cette visite comportait deux étapes :

- **Tunnel de Saint-Martin-de-la-Porte.** Il s'agit de la visite des galeries de reconnaissance en attendant les travaux de percement dont les marchés viennent d'être attribués et qui vont débiter dans quelques mois avec la mise en œuvre de plusieurs tunneliers. Pour parvenir à ces galeries de reconnaissance il faut emprunter une descenderie de 2 km environ qui permet d'accéder au cœur de la montagne dans laquelle une section de 9 km est déjà achevée et où les travaux continuent dans une section très délicate du point de vue géologique.
- **Future entrée du tunnel à St Julien-Mont-Denis.** La future entrée du tunnel maintenant achevée a nécessité des travaux spectaculaires avec la déviation provisoire de l'autoroute A43 et de la route départementale.

Visite technique : CEVA



La gare d'Annemasse, plaque tournante du réseau Léman Express.

CEVA est le nom du projet d'infrastructure qui a permis de percer un tunnel ferroviaire transfrontalier entre Genève Cornavin, Genève Eaux-Vives et Annemasse. Désormais il faut l'appeler « Léman Express », marque exploitée par la société Lémanis. Ce RER franco-suisse offre une fréquence de 10 à 15 minutes sur sa partie centrale. Nous avons visité la gare de Genève-Champel, aussi appelée gare des Hôpitaux. Le RER fonctionnant de 5h à minuit, est adapté aux horaires du personnel. Nous avons également visité le

technicentre du Léman Express à Annemasse. 35 agents assurent la maintenance des 17 rames Régiois sur 2 fosses.

À Annemasse, la Maison de la Mobilité et du Tourisme est située sur le parvis de la gare. On y trouve facilement les informations sur les lieux touristiques et les moyens de s'y rendre (transports en commun, location de vélo). Parallèlement au RER, il y a le tramway 17 et une voie verte cyclable, pour une desserte fine entre Annemasse et Genève, en correspondance avec plusieurs stations du RER.

Visite technique : SIBRA

La SIBRA (Service Intercommunal des Bus de la Région Annécienne) est la société exploitant le réseau de bus du Grand Annecy et de la communauté de communes de Rumilly. Depuis 2015, son statut juridique est une SPL (Société Publique Locale) avec comme actionnaires le Grand Annecy, différentes communes de l'agglomération d'Annecy et la communauté de communes de Rumilly. (La SEMITAG devenue M-TAG vient de prendre ce statut de SPL au 1er octobre).

Le réseau est exploité par 120 bus conduits par 180 conducteurs et 42 000 voyages par jour y sont effectués en semaine (à titre de comparaison, 400 000 voyages par jour sont comptabilisés sur le réseau M-TAG). L'agglomération du Grand Annecy mène des études pour la réalisation d'un réseau de tram et/ou BHNS (bus à haut niveau de service) avec un objectif de première réalisation pour 2026.

Congrès : Table Ronde

Accueilli par François Astorg, maire d'Annecy, nous avons assisté à une table ronde animée par Marie-Hélène Poingt, rédactrice en chef de Ville, Rail et Transports, avec les acteurs territoriaux de la mobilité :

- Catherine Staron conseillère régionale d'Auvergne-Rhône-Alpes,
- Frédérique Lardet, présidente du Grand Annecy,
- François Astorg, maire d'Annecy,
- Christian Dupessey, maire d'Annemasse (en visioconférence),
- Alain Thauvette, directeur régional SNCF Auvergne-Rhône-Alpes,
- Alain Barbey, directeur des CFF en Suisse romande,
- Denis Berdoz, directeur général des Transports Publics Genevois.

On a principalement évoqué les énergies vertes, la nécessité d'avoir une information fiable et efficace, la reprise de la fréquentation suite à la crise (entre 80 et 90% selon les réseaux), les pistes pour capter les automobilistes, la volonté politique pour faire les infrastructures.



Congrès : actualités FNAUT

La FNAUT a présenté sa motion d'actualité sur le thème « contre le réchauffement climatique, contre la dépendance automobile : le rôle des transports publics » suivi par l'attribution des prix Tickets Verts et Rouges.

Pour les Tickets Verts, aucune grande infrastructure, mais des rapports sur les enjeux de la mobilité (impact du 80km/h, petites lignes ferroviaires, coût externe de la route) et des évolutions d'usage (Zones à Trafic Limité, fret capillaire, accessibilité, lignes autocars transfrontalières entre la France et l'Espagne).

Les Tickets Rouges dénoncent les deux grandes « fausses bonnes idées » que constituent la gratuité totale des réseaux de transport et la volonté de remplacer des projets de tramway par un Bus à Haut Niveau de Service « au rabais ».

Congrès : Débat avec Jean-Pierre Farandou, PDG de la SNCF

Jean-Pierre Farandou nous a présenté son bilan après deux ans de présidence et a répondu à nos questions. Nous avons évoqué, entre autres :

- Les investissements ferroviaires, coûteux mais indispensables si on veut avoir plus de trains !
- Le dialogue social, lorsqu'il est constructif et sert les intérêts de tous, et surtout des cheminots eux-mêmes.
- La gestion irréprochable de la crise sanitaire.
- Les fondamentaux du ferroviaire : sécurité et régularité.
- L'organisation du travail dans les petites gares où il souhaite mutualiser les services.
- Le voyageur occasionnel qu'il faut encourager.
- Les relations avec les Régions pour le TER, sources de disparités et de situations ubuesques au niveau tarifaire.
- Le levier de la concurrence pour accroître le nombre de trains, compatible avec ses missions d'intérêt général.
- L'importance de la fiscalité pour accélérer le report modal et l'intermodalité.

Et de conclure : "On fait partie de la solution. Il faut que les gens aient envie de prendre le train. Il faudra mettre de l'argent pour le ferroviaire. Il y a un alignement des planètes sur le verdissement de la mobilité".

Deux des thèmes récompensés par les tickets verts de la FNAUT : les petites lignes ferroviaires et les Zones à Trafic Limité (ZTL)

Congrès : 3 ateliers thématiques

Ces ateliers étaient animés par des personnalités reconnues dans leur domaine.

- Réseau grandes lignes (TGV et TET) avec Alain Krakovitch, directeur de Voyages SNCF
- Réseau TER avec Jean-Aimé Mougenot, directeur TER délégué chez SNCF Voyageurs
- Réseau mobilité urbaine avec Claude Faucher, délégué général de l'UTP

Dans l'atelier TER, nous constatons que nous avons des préoccupations similaires dans toutes les régions :

- (R)ouvrir des lignes
- Assurer la régularité
- Organiser la maintenance et les travaux en impactant le moins possible le service

Il subsiste des incohérences entre les besoins et la volonté politique.

Les documents cités ainsi qu'une vidéo YouTube (7h d'enregistrement !) sont disponibles sur le site de la FNAUT : www.fnaut.fr

Emmanuel Colin de Verdière
François Lemaire
Nathalie Teppe •



Récit de vacances : La ViaRhôna à vélo et en train

Après un premier essai de vacances en mode vélo-train convaincant l'année dernière avec La Dolce Via (ancienne voie ferrée de l'Ardèche réhabilitée en voie cyclable), nous avons décidé de renouveler l'expérience cette année avec le projet d'aller à la mer en vélo.

Pour cela, nous avons décidé de suivre la ViaRhôna de Valence à Sète. Nous avons choisi de prendre le train jusqu'à Valence pour gagner 2 jours de vélo.

Notre voyage

Nous sommes partis en famille (2 adultes - 3 ados) équipés de 3 vélos de type VTC, 1 vélo couché et 1 vélo électrique. Nous avons fait une bonne partie de notre trajet avec une autre famille de 4 personnes (2 adultes - 2 ados).



Notre caravane

Nos bagages (couchages/tentes compris) tenaient dans 6 sacoches.

La préparation des sacoches a été importante afin d'emporter l'essentiel tout en limitant le poids.

Nous avons pédalé quasiment tous les jours en enchaînant une dizaine d'étapes comprises entre 60 et 90 km et avons parcouru plus de 750 km sur deux semaines.

Les étapes ont été planifiées en fonction de la localisation des campings.



Un air de "Sud"

Grâce à un échange de maison dans les environs de Sète (Gigean), nous avons pu apprécier de ne pas monter la tente tous les soirs. Et cela a permis de rayonner aussi bien en vélo qu'en bus ou en train autour de Gigean/Sète (Etang de Thau, Canal du midi jusqu'à Béziers, visite de Sète...).

Notre retour d'expérience

La ViaRhôna sur cet axe est globalement très bien tracée et très bien aménagée à part quelques petites sections parfois aléatoires. C'est également un parcours accessible avec très peu de relief. Se déplacer à vélo permet de créer de beaux échanges avec les gens (surtout avec un vélo couché).

Nous avons également découvert des lieux qui seraient passés inaperçus en voiture (par exemple Cruas : depuis la route, on ne voit que des centrales nucléaires alors que le « vieux Cruas » est un très beau village médiéval).

Le concept vélo/train est très agréable mais peut générer quelques surprises : comme nous, de nombreux cyclistes de la ViaRhôna profitent des trains à la fin de leur trajet. Cela engendre une forte affluence sur certaines gares (Arles par exemple). Nous avons dû laisser passer un premier train car il y avait trop de cyclistes. Nous avons pris le train suivant mais qui était également bondé de vélos. Nous tenons à remercier grandement le personnel SNCF de la gare de Arles ainsi que les contrôleurs à bord qui ont fait tout leur possible pour nous aider à monter et à nous « caser » nous, nos vélos et nos sacoches. Nous espérons que les emplacements vélos s'amélioreront dans les années à venir sur ces lignes pour s'adapter à cette pratique en plein développement.

Malgré ces petits aléas nous avons été très satisfaits de pouvoir utiliser les TER pour effectuer certaines jonctions dans notre parcours.



Nous avons été surpris de pouvoir relier Grenoble à la Méditerranée de façon si simple. Avec un minimum d'organisation (poids, itinéraire, météo ...) le trajet reste accessible sans grand niveau sportif et avec les vélos du quotidien. Des vacances économiques et écologiques !

Ce fut une expérience riche et insolite que nous renouvellerons sans hésitation. A refaire !!

↑ Liste des étapes à l'aller : Valence, Cruas, Mondragon, Avignon, St Gilles, Carnon, Gigean.

Liste des étapes au retour : Gigean, Le Grau du Roi, Salins de Giraud par les Saintes Maries de la Mer et Arles.

La famille Riou •

*Vélos
enfin
accrochés*





De nouveaux compteurs vélos

Pour mieux évaluer l'évolution des déplacements à pied et à vélo, des compteurs sont installés sur la métropole depuis 15 ans. Deux nouveaux compteurs viennent d'être installés : un à l'entrée du pont d'Oxford à St Martin le Vinoux, un sur la Chronovélo 3 à Pont de Claix l'Etoile. On peut les remarquer par de curieux losanges noyés dans le bitume.

169_compteurs-cyclistes-losanges.jpg

Quand on passe sur l'un de ces losanges, le compteur décompte une unité de plus.

Les comptages sur la fréquentation sont utiles : s'ils donnent le tournis tant certains compteurs affichent des fréquentations au delà des estimations, ils peuvent inciter à prévoir de nouvelles connexions et des prolongements, de préférence en consultant les usagers et les habitants.

Sans surprise, les axes du centre ville de Grenoble ainsi que la piste sur la digue en direction de St Martin d'Hères sont les plus fréquentés par les cyclistes. On peut être agréablement surpris de voir 1379 passages par jour sur la digue du côté de Fontaine. Sur d'autres axes, plus excentrés, la fréquentation est moindre. Mais le service rendu aux cyclistes (petits et grands) est réel : ils peuvent se déplacer à vélo en toute sécurité sur les pistes cyclables. Ces compteurs permettront de mesurer la progression sur les années qui viennent.

Les chiffres concernant les passages des cyclistes sont plus élevés en semaine que le week-end. Cela montre que le vélo, avant que d'être un loisir, est un mode de déplacement, qui sert d'abord à aller travailler...

Pour plus d'info, consulter le site : <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=120#>

Suzanne Dathe •



Baromètre des villes cyclables

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) lance la troisième édition du baromètre des villes cyclables. Dans toute la France, les cyclistes sont invités à évaluer la politique cyclable des communes où ils circulent, qu'ils y habitent ou non. C'est l'occasion pour les usagers de pointer les principales évolutions positives et les principaux manques, notamment en termes d'aménagements et de stationnement sécurisé pour les vélos. Les résultats sont un outil précieux pour les élus et les associations qui veulent favoriser la pratique du vélo.

Les communes atteignant le seuil de 50 réponses feront l'objet d'un classement par catégorie suivant le nombre d'habitants. En 2021, 25 communes de la région grenobloise avaient atteint ce seuil, y compris Le Touvet, Tullins et Vif. Grenoble avait obtenu 3258 réponses, soit un très bon taux de 20,6 réponses pour 1000 habitants. Le Touvet avait même atteint 20,9 réponses pour 1000 habitants.

<https://barometre.parlons-velo.fr/>

Christophe Leuridan •

Les aménagements cyclables en cours

Des travaux pour la réalisation d'une partie du programme du schéma directeur cyclable, voté par les élus métropolitains du mandat précédent, sont actuellement en phase opérationnelle. On a des chances de les voir achevés en fin d'année.

Les travaux pour la Chronovélo 2 ont enfin repris rues Arago et H. Tarze à Grenoble, et rues G. Sadoul et de la Commune de Paris à St Martin d'Hères, pour réaliser la jonction de l'itinéraire en site propre entre St Martin le Vinoux au Nord et le Campus à l'Est par la nouvelle piste bidirectionnelle de l'entrée 2 avenue des Universités.

A La Tronche, avec l'aménagement des abords de l'extension du CHU, l'itinéraire cyclable en rive droite de l'Isère quai Ferrini a été raccordé au quai Yermoloff en passant par le carrefour réaménagé du pont des Hôpitaux. Il restera à aménager un site propre boulevard de la Chantourne pour le maillage avec la Chronovélo 1 vers Meylan.

A Eybens, la rue Le Corbusier (derrière Alpexpo) a été recalibrée et accueille une piste bidirectionnelle pour aller d'Eybens, passerelle des Ruires, en passant sous le giratoire d'Alpexpo (place J. Monnet) vers la gare d'Echirolles par les rues de Lorraine et de Provence. Des pistes en site propre y sont maintenant attendues.

A Echirolles, la rue de la Paix été restructurée en une voie unique et une piste cyclable bidirectionnelle, entre les rues A. Ferrié et JP Timbaud, pour prolonger la ChronoVélo 3 depuis la rue P. Sémard vers Pont de Claix. Cela dit, l'aménagement réalisé en 2020 sur l'avenue V. Hugo et sur la rue A. Ferrié pour la Chronovélo 3 est toujours inachevé.

Les pistes temporaires Tempovélo, à Grenoble boulevards Albert 1^{er} de Belgique et Clémenceau, avenues M. Berthelot, J. Perrot et M. Reynoard, ont été converties en bandes cyclables larges sur chaussée. Il faudra les transformer en pistes cyclables séparées physiquement de la chaussée des motorisés. A Echirolles, celle avenue Vaillant-Couturier vers Comboire par Géo Charles a été confortée, en attendant un aménagement définitif.

Pour les Chronovélos Grenoble - Fontaine, Pont de Claix - Vizille et Grenoble - Eybens, il nous faudra attendre encore un peu.

Christian Cotte •



Sécurité des abords et des cheminements piétons cyclables des écoles

08h10. Rue calme....

08h18. une légère effervescence se fait sentir, quelques enfants cartables sur le dos apparaissent, une voiture manœuvre pour stationner...

Puis ça arrive de partout ! Des voitures se garent sur les dernières places libres, des enfants seuls, en groupe, accompagnés d'un parent traversent les rues attenantes à l'école et attendent devant la grille, sur le parvis. Les voitures s'arrêtent pour laisser passer les piétons. Il n'y a plus de place pour stationner ? Les automobilistes stationnent sur le trottoir ou bien s'arrêtent pour laisser descendre leur enfant face à la grille.... Ce chaos dure 10 minutes, 15 minutes tout au plus avec les retardataires qui sont très imaginatifs pour déposer p'tit cœur au plus près de l'entrée : **la fameuse drop zone !**



Devant les écoles récentes Turc / Reynoard où le cheminement piéton de l'allée des Romantiques est pourtant large et végétalisé, la rue et le passage piéton se transforment en dépose-minute : tant pis pour le passage piéton. Maintenant que les professeurs des écoles accueillent les élèves de maternelle au portail et non plus dans la classe du fait des conditions sanitaires, les enfants de moins de 6 ans sont déjà éduqués au drive-school !

Dossier

On n'ose pas imaginer le stress dans la voiture. Ce moment doit être hautement pédagogique comme le témoigne cette petite Louna dans la vidéo suivante <https://www.youtube.com/watch?v=FKPrInD8iyY> (de 1:42 à 2:29).

Pourquoi autant de voitures ?

Pourquoi les enfants ne viennent-ils pas à pied, en trottinette ou à vélo ?

« C'est dangereux ». « L'école est trop loin ». « c'est sur le trajet pour aller au travail ensuite » ...

- Dangereux ? C'est sûr, si tout le monde prend sa bagnole, ça devient dangereux.

- L'école est trop loin ? Pour les écoles urbaines - Grenoble et sa première couronne, Pontcharra et Vizille), plus 80 % de la zone scolaire est atteignable en 12 minutes à pied.

Selon l'ADEME, pour tout trajet inférieur à 2 km, la marche à pied est le moyen le plus efficace. <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/ecocalculator.pdf>

Citycycle donne la conclusion suivante (citycycle.com) : « En conclusion, pour se déplacer en ville, lorsqu'on a une distance inférieure à 1 km à parcourir, la marche à pied est le moyen le plus rapide pour se rendre à son point de destination. Un piéton arrivera à destination avant que l'automobiliste ne commence son trajet ou que le cycliste arrive à destination. Pour un parcours compris entre 1 et 6 km, le vélo reste le moyen de déplacement le plus rapide. »

- Sur le trajet du travail ? Gagne-t-on vraiment du temps à prendre la voiture, faire le petit détour, manœuvrer pour stationner et repartir dans le bon sens ? On peut prévoir de rentrer récupérer sa voiture puis partir directement. Les enfants et l'adulte auront fait de l'exercice physique et auront partagé ce moment convivial et pédagogique : être autonome dans la rue ça s'apprend !

Exemple d'organisation le matin dans le cas d'un trajet de 600 m :

A pied	En voiture	Observations
8h10 départ de la maison	8h15 départ de la maison (récupérer la voiture, faire monter tout le monde, se préparer à démarrer)	D'accord départ 5 minutes plus tôt mais l'adulte aura passé 12 minutes avec son enfant un moment calme, convivial et pédagogique. L'enfant aura marché 12 minutes L'adulte aura marché 20 minutes Pas de pollution, de gaz à effet de serre ni de bruit ! Risque d'accident diminué !
8h22 dépose de l'enfant et retour à la maison	8h20 trajet effectif	
8h30 départ depuis la maison	8h25 stationnement et dépose 8h30 départ depuis un endroit encombré	

Existe-t-il des solutions collectives pour éloigner la voiture de la zone scolaire ?

Sensibiliser pour que les parents ne prennent pas la voiture s'ils habitent à moins de 600m de l'école, et surtout ne pas favoriser l'utilisation de la voiture en développant des places de stationnement ou des voies de dépose-minutes !

Le pédibus ou le vélo-bus : il s'agit d'un ramassage scolaire assuré par un ou deux parents. Pour être mis en place, il faut concerter les familles pour connaître leurs habitudes, enrôler des volontaires, définir des lignes et des horaires. La commune peut être impliquée en mettant un agent à disposition (rare) ou en aidant à la création et mise en place de panneaux de signalisation. Dans le cadre d'un conventionnement avec le SMMAG, l'ADTC a, à plusieurs reprises (St Egrève...), été porteuse de ce dispositif appelé PDES - Plan de Déplacement des Établissements Scolaires). Plus aucun moyen humain et financier n'a été consacré à ce dispositif qui s'est étiolé au fil des générations scolaires et on peut voir dans les villes de jolis panneaux qui n'ont plus d'utilité (ex : Pontcharra, St Paul de Varces).

Enfin, restent le co-voiturage, qui reste une solution pour diminuer le nombre de voitures lorsqu'on n'a pas le choix, et les transports en commun.

La Rue Scolaire : la rue est fermée pendant 30 minutes le matin et le soir et 15 minutes en fin de matinée et début d'après-midi aux heures d'entrée et de sortie de l'école. Ce dispositif est prôné par l'association Rue de l'Avenir, qui propose aux collectivités un guide sur la méthode à suivre : <https://www.ruedelavenir.com/wp-content/uploads/2021/03/GuideRuesScolairesRueDeLavenir.pdf>.



Certaines écoles sont déjà dans un environnement piéton. D'autres s'y attellent. En France des exemples existent à Lille, Paris, Nantes...plus près Grenoble, accompagnée de Rue de l'Avenir, déploie le dispositif « Place aux enfants » sur 15 sites où la rue sera piétonne 24h/24h à partir de la rentrée de septembre de 2021. Dans l'aire grenobloise, St Egrève, Poisat, Pontcharra, Biviers, Veurey-Voroize ont, depuis quelques années déjà, fermé des rues pour sécuriser l'entrée et la sortie des élèves. Enfin, tout récemment Meylan, Eybens expérimentent également le dispositif. Les idées évoluent et les choses bougent.



Sinon peut-on au moins faire en sorte que la zone scolaire soit une zone apaisée et que les traversées soient sécurisées ?

La signalisation de la proximité de l'école et des éléments de mobilier urbain qui rappelle la présence d'une école (crayon, compas, barrières colorées, etc...).

Le parvis est déjà un aménagement de sécurité. Il doit être assez grand aussi bien pour l'attente que pour être un sas de sortie. L'accès à la rue doit se faire de manière détournée au moyen de barrières (amovibles pour l'accès des secours). Les barrières et potelets permettent d'éviter également les stationnements anarchiques qui masquent la visibilité sur les enfants qui quittent le parvis pour traverser la rue. Le parvis peut être agrémenté de jeux pour enfants, de décors, de végétaux, de bancs...ce qui permet d'éloigner les places de stationnement. Trop d'écoles à plus de 150 élèves restent encore sans parvis : Claix Malhivert, Grenoble Nicolas Chorier et Elisée Chatin, Plateau-des-Petites-Roches Les Gaudes, ...

Au-delà du parvis, **la circulation doit être extrêmement ralentie**. Nous avons exposé les possibilités offertes par la réglementation actuelle dans le dossier du numéro n° 167 de ADTC infos. Une zone de rencontre peut être aménagée...si c'est une VRAIE zone de rencontre. Un panneau et un marquage au sol ne suffisent pas. Le piéton doit à la fois être libre de marcher partout mais aussi pouvoir se protéger dans un cheminement dédié si besoin.



Trottoir traversant, panneau en entrée et pictogrammes au sol... pourtant cette rue qui sert d'accès au groupe scolaire Mignot à Claix Pont-Rouge ne ressemble en rien à une zone de rencontre.

La zone 30 est le dispositif minimum acceptable à proximité d'une école. Ce n'est pas toujours le cas ! Effectivement si 46 des 49 communes de la Métropole de Grenoble ont adopté la vitesse limitée à 30 km/h, c'est beaucoup plus rare dans les communes de la Communauté du Grésivaudan.

Et même à 30 km/h il faut des aménagements pour :

- obliger à ralentir : chicane, écluse, ralentisseur, plateau surélevé, ...

- aider à traverser : avancée de trottoir, îlot central, neutralisation de 5 m en amont pour la visibilité (art. 52 de la loi L.O.M.), grande largeur pour la traversée, ...

D'ailleurs, les passages piétons ne sont plus indispensables depuis le nouveau code de la rue. Un passage suggéré est préférable, pour laisser le choix au piéton de traverser ailleurs.



Si la vitesse limite est de 50 km/h, une traversée avec un feu tricolore et îlot central est le dispositif minimum. Dans trop de communes, il est impossible de se rendre à l'école, même à moins d'un kilomètre, car il faut traverser ou longer sans aucun aménagement une route permettant les 70 km/h. C'est le cas de La Buissière où les élèves doivent traverser la D1090 avec un trafic moyen journalier (TMJ) de 5700 véhicules motorisés ou bien Vif (commune de Grenoble-Alpes Métropole pourtant) où il est tout simplement impossible de se rendre à l'école à pied ni même en vélo si l'on habite le long de la D8, où le TMJ est de 4000.

Les cheminements

En ville ou secteur périurbain, il faut :

- Apporter une attention toute particulière pour que la carte scolaire soit découpée de manière à éviter la traversée de grands axes urbains.
- Étudier la qualité des trottoirs : 1,40 m est le minimum réglementaire mais on est vraiment coincé entre la voiture stationnée et le mur, impossible de se croiser. Des trottoirs larges de 2,5 m seraient l'idéal mais aucune politique publique n'est mise en place pour développer des plans piétons.
- Empêcher le stationnement sauvage sur le trottoir ou la piste cyclable qui pousserait l'usager correspondant à dévier sur la chaussée.

Rue résidentielle de la zone du groupe scolaire Clémenceau à Grenoble. Parcours du combattant entre le trottoir étroit... en travaux plus loin, et le trottoir de l'autre côté qui est envahi par les voitures.

En secteur périurbain et en milieu rural, il existe des routes sans accotements protégés pour les piétons. On ne peut pas laisser des enfants marcher ainsi seuls au bord de la route d'autant plus que les automobilistes roulent au-delà de 30 km/h sur ce type de route. Pour être protégé des voitures, il faut soit qu'un cheminement piéton sécurisé soit aménagé au moins à 800 m à la ronde depuis l'école, soit, de préférence, aménager la route pour forcer les voitures à ralentir.

Le service des Mobilités de Grenoble-Alpes Métropole explique « il faut arrêter de mettre des repères qui facilitent la vie aux automobilistes et encouragent les vitesses. »

Au-delà du km, le vélo est une solution très intéressante. L'itinéraire est à étudier car il peut y avoir des passages délicats. Circuler en ville à vélo est très difficile pour un enfant avant ses 11 ans : circulation dense, voitures stationnées sur les côtés de la chaussée, sens uniques en sens opposés, sas aux feux tricolores... En dehors du centre-ville, le vélo n'est possible que dans des rues à 30km/h ou sur des pistes cyclables. Cela exige un vrai accompagnement pédagogique. Cet accompagnement peut être assuré par les parents mais également par l'école ou la collectivité dans le cadre du programme « savoir rouler » de l'éducation nationale. En tout cas, pour l'enfant c'est une vraie expérience enrichissante qui l'armera dans ses déplacements plus tard, particulièrement au collège puis au lycée.



Comment faire ?

À l'échelle du SMMAG, un document cadre donne les directives dans lesquelles les politiques se sont engagés. Utilisons-le ! Il s'agit du PDU qui affiche la stratégie suivante à propos de la mobilité des enfants (développé dans la fiche action 3.3) :

- Les inciter à marcher ou pédaler vers l'école et en faire des ambassadeurs du changement
- Développer des actions de sensibilisation des enfants pour les inciter à utiliser la marche et le vélo pour se rendre à l'école. En effet, prendre l'habitude de se déplacer à pied et à vélo dès l'enfance augmente la probabilité d'utiliser régulièrement les modes actifs une fois devenu adulte ;
- Aménager des « rues-écoles », pour améliorer la sécurité des cheminements piétons et cycles autour des écoles
- Soutenir les vélo-bus et pédibus.

Les maires ont le pouvoir de police. Les élus sont en charge de la qualité des cheminements et des aménagements des abords des écoles. S'il y a des besoins ou des envies, il faut les formuler auprès des services communaux qui peuvent accompagner et guider le projet et être force de convictions auprès de la Métropole. Lors de notre entretien, le service des Mobilités de Grenoble-Alpes Métropole a souligné lui-même les enjeux pédagogiques des rues scolaires : santé publique, écomobilité et « savoir-rouler », éducation à l'environnement. L'implication des équipes enseignantes peut être un atout et faire le trait d'union pédagogique avec leurs élèves. Élus, parents d'élèves : mobilisez-vous et soyez à l'initiative d'un beau projet d'avenir !

Baromètre villes marchables

Le collectif « place aux piétons » composé de FF randonnée, 60 Millions de piétons et Rue de l'Avenir, a proposé une enquête en ligne du 7 décembre 2020 au 15 mars 2021 pour recueillir le ressenti des piétons sur la marchabilité de leur commune et leur avis pour améliorer le sort des piétons en espace urbanisé.

Près de 70 000 d'entre eux ont répondu et ainsi plus de 200 communes ont pu être évaluées. Le dépouillement est en cours mais d'ores et déjà les données recueillies offrent une masse inédite sur les conditions de la marche en ville.

Alors que la marche, première des mobilités actives, s'affirme au cœur des enjeux de santé publique, de changement climatique, de mobilité, de vitalité sociale et économique des centres villes, le piéton demande à être davantage pris en compte dans les politiques publiques, territoriales et nationales, ce qui n'est pas encore le cas malgré la loi LOM de 2019.

Les pouvoirs publics doivent prendre des mesures concrètes pour favoriser la marche en ville, mode déplacement le plus accessible à tous, le plus économique et le moins dangereux pour tous les usagers de l'espace public.

Premiers résultats au niveau national

Les femmes ont plus répondu que les hommes : 55% contre 43%. Il y a une bonne répartition de la pyramide des âges puisqu'il y a égalité entre les moins et plus de 54 ans.

À l'échelle nationale, très peu de villes obtiennent une note supérieure à 11/20 et ce sont des petites villes. Les grands centres urbains sont les plus mal notés, à l'exception de Dijon, avec une note entre 6,7 pour Marseille (lanterne rouge), et 11. Les enseignements du baromètre sont sans équivoque. Il y a beaucoup à faire pour améliorer la marchabilité de nos villes et de nos villages qui pour ces derniers se sont encore trop peu exprimés lors de cette première édition.

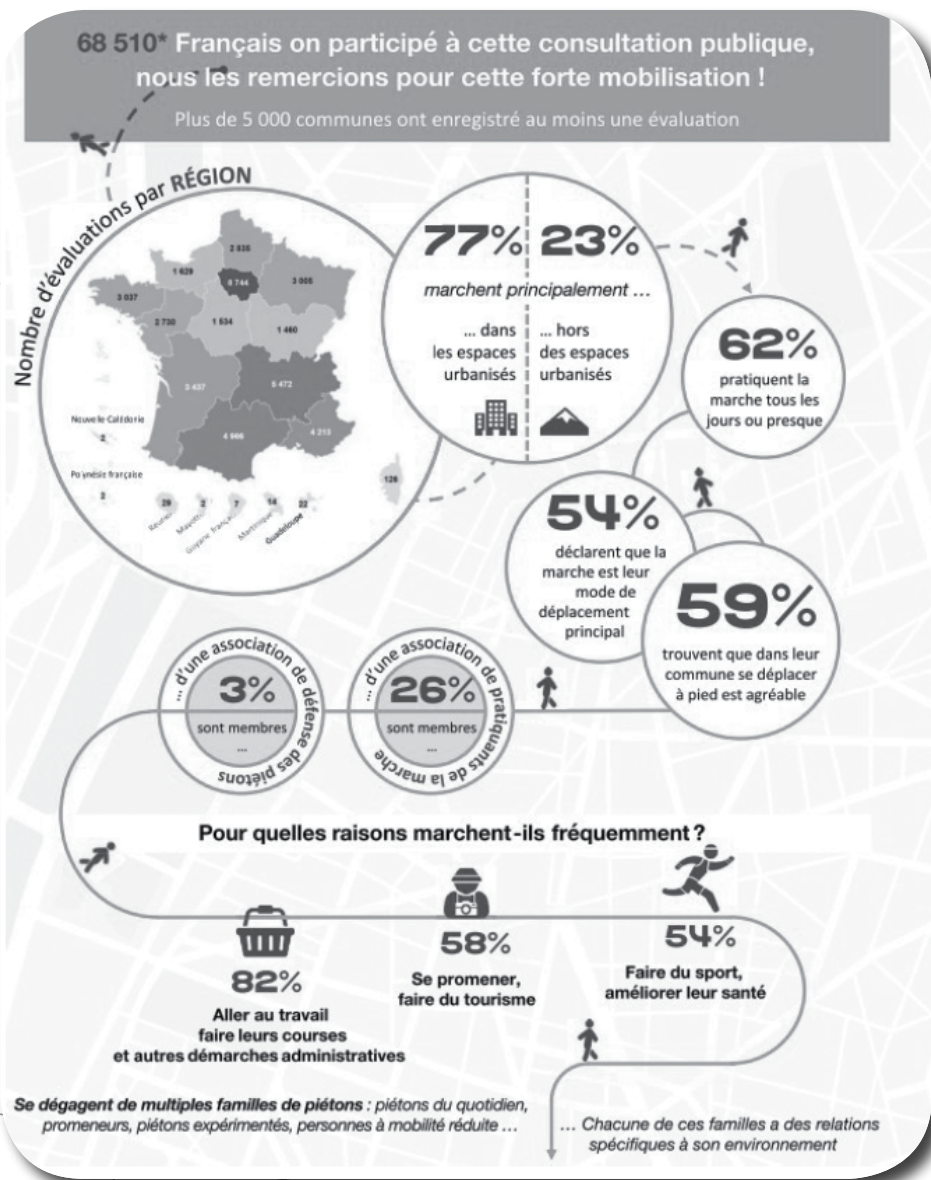
A l'issue de cette enquête, il ressort 5 critères pour améliorer l'usage de la marche :

- Trottoirs plus larges, bien entretenus, sécurisés et sans obstacles,
- Réserver les trottoirs aux déplacements à pied,
- Verbaliser davantage le stationnement des véhicules motorisés sur les passages piétons et les trottoirs,
- Modérer la vitesse des motorisés sur les lieux fréquentés par les piétons,
- Constituer un réseau complet de cheminements piétons dans la ville, traiter les points noirs et les coupures urbaines.

Et à Grenoble ?

Les résultats sont en cours de dépouillement. On peut déjà dire que notre ville s'inscrit dans les notes des villes de taille comparable. Le verbatim des répondants sur les points noirs et les endroits agréables sera riche d'enseignement. Encore un peu de patience !

Philippe Zanolla •





De vrais projets de transport en commun... dans la métropole lyonnaise

Malgré une situation financière difficile, la métropole lyonnaise a un Plan de Déplacements Urbains très ambitieux. Elle poursuit de nombreux grands projets de transport en commun et a lancé de nombreuses concertations pour des projets à l'horizon 2026 ou plus lointains. Voir détails sur <https://destinations2026-sytral.fr/>

Les réalisations à l'horizon 2026

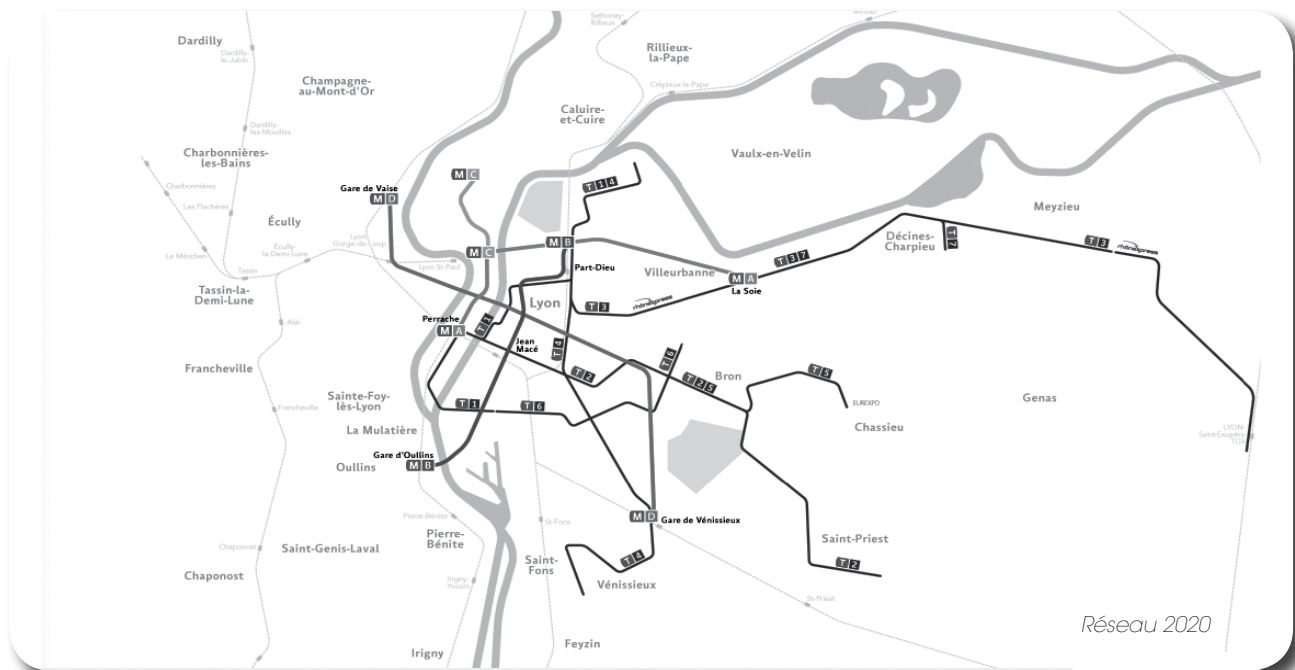
Sont programmés ou en cours :

- le prolongement du métro B au Sud, de Oullins jusqu'aux Hôpitaux Sud (Saint Genis Laval), de 2,2 km.
- le prolongement de la ligne de tram T6 de Hôpitaux Est Grange Blanche au campus de La Doua) soit 5,6 km.

- la création de la ligne T7 (Vaux en Velin la soie – Décines OL), sur infrastructure existante.
- le prolongement de la ligne de tram T8 (de Part Dieu vers Bellecour), 2 km de nouvelle infrastructure.
- le prolongement de la ligne de tram T9 (de La Doua à Vaux en Velin centre et Vaulx en Velin, La Soie, soit 7,8 km.
- la création de la ligne de tram T10 Gerland - St Fons – gare de Vénissieux, soit 6,7 km.

Ces projets de métro et de tram se situent dans des secteurs denses, ils amélioreront grandement leur desserte et l'accès à de gros pôles générateurs de trafic. D'autres projets de moindre envergure sont également programmés :

- Après les lignes de bus express mises en service en 2020 (Gare de Vaise – Dardilly) et 2021 (Bellecour – gare d'Irigny Yvours), une nouvelle ligne express est prévue pour fin 2025 entre Lyon Part Dieu et Bron Sept Chemins.
- un transport par câble long de 10 km environ est envisagé pour 2025 entre Francheville, Ste Foy les Lyon et Lyon, plusieurs tracés sont en lice.



Projets ultérieurs

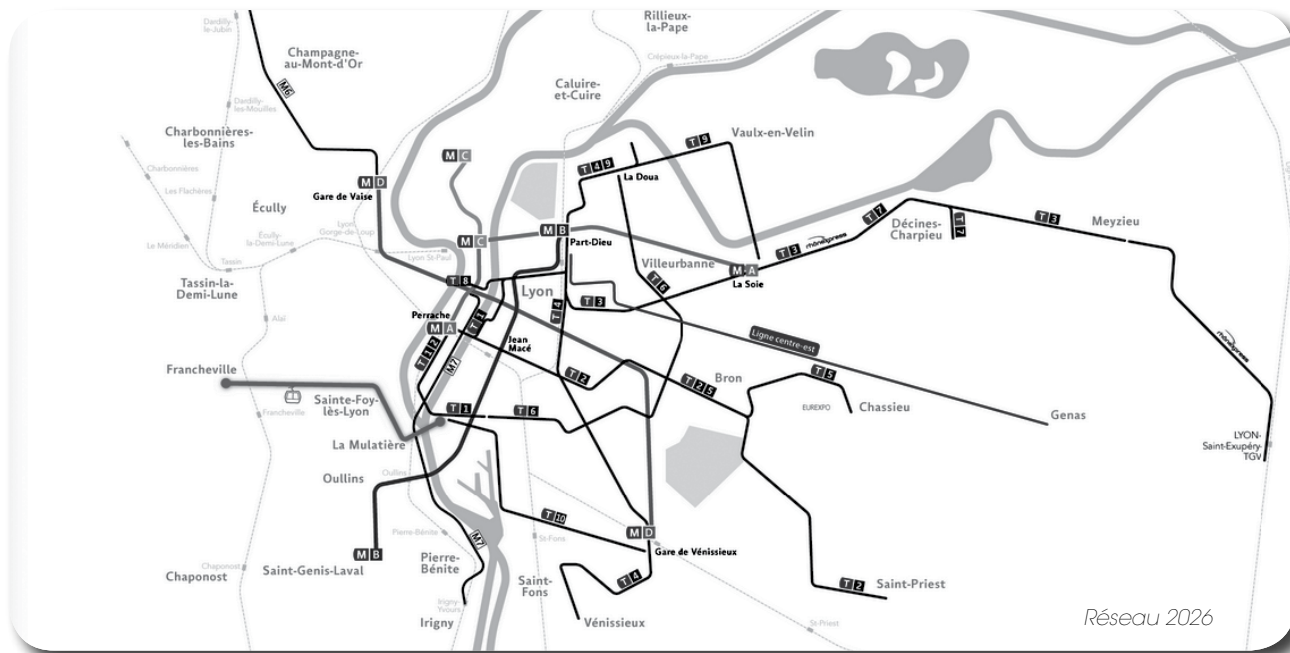
Plusieurs projets d'extension du réseau du métro sont à l'étude. Une concertation publique est en cours pour que les usagers puissent donner leurs priorités :

- l'extension du métro A à l'Est, de Vaux en Velin La Soie jusque Décines et Meyzieu (9 km),
- l'extension du métro B au Nord, de Charpenne vers Caluire et Rillieux la Pape (8 à 10 km),
- l'extension du métro D au Nord-Ouest, de Vaise à la Duchère (3 km),

- la création d'une nouvelle ligne E entre Tassin la Demi-Lune et Lyon (6 à 7 km).

Tous ces projets amélioreraient grandement la desserte des secteurs denses concernés en remplaçant des lignes fortes de bus.

Une ligne de tram ou de bus à Haut Niveau de Service est envisagée entre Vaux en Velin La soie, Eurexpo et la gare de Vénissieux, ainsi que deux lignes transversales de transport par câble, dont l'intérêt est moins évident (Vaise – Caluire et Rillieux la Pape – Décines).



Améliorations de l'exploitation

L'automatisation des lignes de métro A et B est prévue, ainsi que l'acquisition de rames pour augmenter la capacité (+12 % sur la ligne A et + 30 % sur la ligne B). Sur la ligne de métro D, automatique dès l'origine, le renouvellement du pilotage automatique et des rames sont envisagés. Le SYTRAL* prévoit aussi d'optimiser les performances de 15 lignes majeures de bus.

Un exemple pour d'autres métropoles

La volonté de la métropole lyonnaise contraste avec la passivité d'autres métropoles, comme celle de Bordeaux qui arrête le développement des tramways alors qu'il serait nécessaire de remédier à la saturation du réseau.

La métropole grenobloise aussi fait pâle figure, même en rapportant les projets au nombre d'habitants. Cette passivité date de plusieurs années : le Plan de Déplacements Urbains (PDU) adopté en 2018 était déjà pauvre en matière de transports en commun.

Il y a bien un projet intéressant de RER grenoblois, qui dépend de la Région. Sauf qu'on ne sait toujours pas qui financera les kilomètres-trains supplémentaires envisagés.

Des choix contestables à Grenoble

Le seul projet ambitieux de transports en commun urbains est le prolongement de la ligne E de tram vers Pont de Claix... à l'horizon 2030. Pourtant, ce prolongement est amplement justifié par la densité de l'axe Nord-Sud formé par les cours de la Libération (Grenoble), Jean Jaurès (Echirolles), Saint André (Pont de Claix). De plus, il serait nécessaire pour rendre l'exploitation efficace et la desserte attractive du secteur. La rupture de charge entre la ligne E et la ligne C2 est coûteuse pour l'exploitant et pénalisante pour l'utilisateur. Résultat : 6000 voyages par jour en moins en transport public entre Pont de Claix / Echirolles d'une part et Grenoble d'autre part depuis que les lignes E et C2 ont remplacé l'ancienne ligne 1 (Claix-pont de Claix-Echirolles-Grenoble centre) d'après le bilan dit LOTI de la ligne E de tram publié en février 2021. La métropole grenobloise se contente de mini-prolongements, comme le récent prolongement de 0,9 km de la ligne A jusqu'à Pont de Claix Etoile. Elle pousse un projet de câble dont l'utilité resterait faible par rapport au coût, qui pourrait même induire une dégradation des transports en commun, par exemple en dépensant de l'argent pour raccourcir de 180 mètres

la ligne A à Fontaine la Poya ! La métropole grenobloise semble plus sensible au prestige du câble qu'aux véritables besoins :

- La Presqu'île est déjà bien reliée à Seyssins, Seyssinet-Pariset et Fontaine (mieux que ce qui est proposé par le câble) par la ligne Chrono C6, pourtant les bus de la ligne C6 sont loin d'être pleins entre Fontaine et la station Oxford. La liaison avec Sassenage pourrait être améliorée par le prolongement de la ligne 22 (St Egrève – Presqu'île) vers la rive gauche du Drac en remplacement de la ligne Flexo 54 peu fréquente.

- Pour améliorer les liaisons à pied et à vélo entre la Presqu'île et la rive gauche du Drac d'une part, et la rive droite de l'Isère d'autre part, il serait bien plus efficace et économique de créer des passerelles piétons-cycles entre Fontaine et la Presqu'île au-dessus du Drac et de l'A480, et entre l'Esplanade et le quartier Jean Macé à Grenoble au-dessus de l'Isère.

- Pour améliorer la desserte de la Presqu'île, il serait bien plus rentable de créer une voie bus passant sous le pont ferroviaire entre la rue H. Tarze et la rue Winston Churchill permettant de prolonger la ligne C1 vers le Polygone créant ainsi une liaison directe entre deux grands pôles d'activités (Presqu'île et Inovalée) et de réduire le temps de trajet des nombreuses lignes de cars qui passent par la presqu'île scientifique et les quais pour aller à et venir de la gare de Grenoble.

De manière générale, les projets pour améliorer les lignes de bus sont au point mort. Malgré la demande des villes de Meylan et Montbonnot pour que tous les bus de la ligne C1 desservent Meylan Maupertuis et Montbonnot en passant le long du gymnase du Charlaix, et bien qu'il n'y ait que 150 m. de voirie à créer, l'échéance annoncée par le SMMAG pour accéder à cette demande est 2024 ! La logique malthusienne de dégradation de l'offre pour réduire les coûts est à l'œuvre, alors que la priorité serait d'augmenter la vitesse commerciale pour réduire les coûts d'exploitation et accroître l'attractivité, donc les recettes.

La priorité des bus aux feux n'est pas déployée comme elle le devrait, et elle ne fonctionne pas toujours là où elle a été mise en place.

L'ADTC attend que le SMMAG étudie vraiment les pistes d'amélioration des transports en commun, en tenant compte des besoins réels et en priorisant les investissements suivant le rapport bénéfices / coûts.

Christophe Leuridan •

Léman-Express et RER Grenoblois

C'est le thème de la conférence-débat que l'ADTC a organisée le 17 septembre à la maison des associations de Grenoble, avec l'intervention d'une responsable de la société Lémanis opérateur unique du Léman Express.

Les lecteurs d'ADTC infos connaissent déjà le Léman Express qui a été décrit dans le numéro 165. La présentation lors de cette conférence-débat a permis de faire le point après presque deux ans de service.

Quels sont les points les plus importants qui ont été présentés ?

En regardant l'historique de projet, on note d'abord la forte volonté politique pour faire aboutir ce projet en gommant l'effet frontière. Et il n'était pas évident de faire fonctionner deux entreprises ferroviaires aux méthodes et aux cultures bien différentes. Mais le résultat est là : le Léman Express (dénommé CEVA pendant la construction) est en service depuis le 15 décembre 2019, et les nombreuses difficultés sont maintenant surmontées : grèves côté français, pandémie, manque de personnel, mise au point des trains...

Le trafic a vite atteint un très bon niveau avec 45 000 - 49 000 voyageurs par jour dès le mois de janvier 2020. Avec la pandémie, l'offre et le trafic ont chuté, mais depuis août 2021, le service normal a repris avec de bonnes perspectives (on était déjà à 39 000 voyageurs en juin 2021). C'est une nouvelle illustration que lorsqu'on propose une offre attractive, le public répond (rappelons qu'avant le Léman Express, l'offre en Haute Savoie était particulièrement pauvre).

La régularité est tout à fait satisfaisante malgré la présence de plusieurs voies uniques. Elle est mesurée en comptant les trains en retard de plus de 5 minutes au terminus (exactement 5 min.5 sec.), on la mesure aussi à 3 minutes (exactement à 2 min. 59 sec.) suivant les habitudes suisses, ce qui en dit long sur la culture de la régularité côté Suisse.

La tarification est évidemment un élément essentiel de l'attractivité et du succès du Léman-Express. Une tarification par zone permet d'emprunter indifféremment avec le même titre, occasionnel ou abonnement : le Léman Express, TER, tramways, trolleybus (il y en a à Genève) bus, cars, bateaux soit en tout 10 opérateurs répartis entre les deux pays (1). Qu'attend-on pour faire l'équivalent à Grenoble ?

Le résultat des enquêtes auprès des usagers menées par Lémanis montre un très bon ressenti des usagers avec un NPS (Net Promoter Score), le point le moins bien noté concernant les places pour vélos dans les trains.

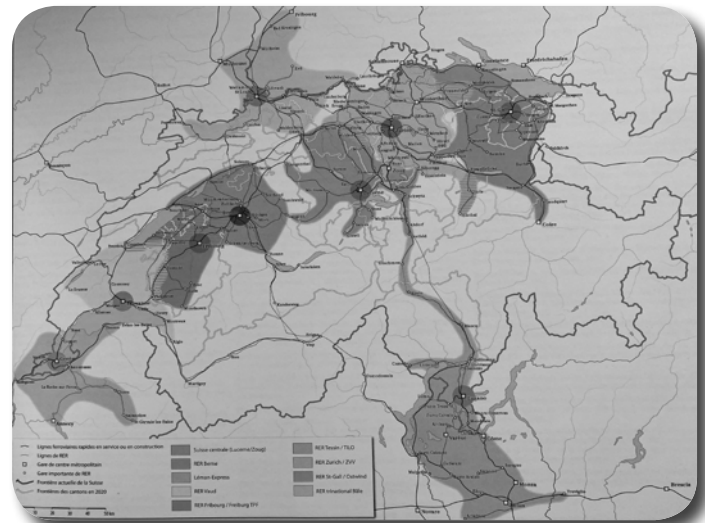
Les usagers sont à 54 % du domicile-travail mais Lémanis travaille à élargir et capter la clientèle Loisirs en mettant en avant tous les avantages de son offre.

Côté négatif, on peut relever le choix d'avoir deux types de matériel roulant (des Flirts Stadler achetés par les Suisses et des

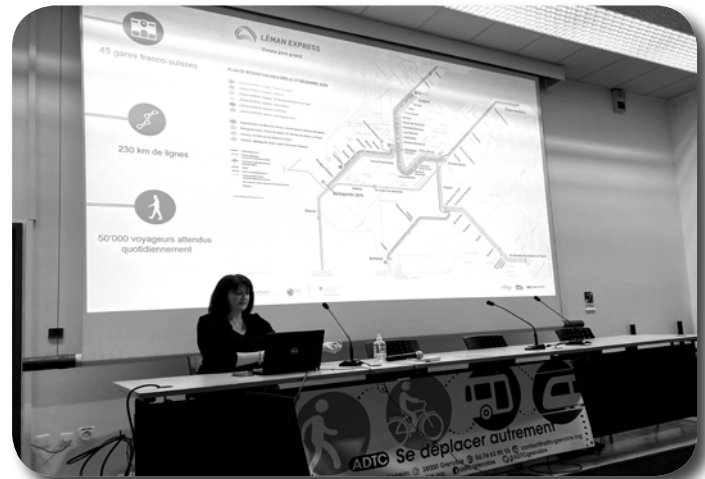
Régiolis Alstom achetés par la Région AURA), qui compliquent l'exploitation, la maintenance et la formation du personnel. La gare d'Annemasse n'est pas non plus une réussite avec des vitesses de 30 ou 40 km/h et un tronç commun côté Genève donnant peu de souplesse pour l'exploitation de cette gare.

En élargissant à la Suisse

Genève n'est pas la seule agglomération à disposer d'un RER. La Suisse dispose de 9 réseaux de RER ou S-Bahn comme le montre la figure ci-contre.



Quand on compare la Suisse à la Région AURA, on observe une population et une superficie du même ordre de grandeur mais coté trafic ferroviaire ce n'est pas la même chose. Le trafic des CCF atteint 1 250 000 voyageurs par jour, auxquels il faut ajouter le trafic des compagnies privées (essentiellement détenues par les cantons), à comparer aux 175 000 voyageurs des trains TER de la Région AURA. La gare de Genève accueille 177 000 voyageurs par jour, la gare de Lyon Part-Dieu, 125 000 voyageurs, la gare de Grenoble, 28 000 voyageurs. Le transport public en Suisse, c'est une autre échelle. Nos responsables politiques auraient tout intérêt à regarder comment cela se passe de l'autre côté de la frontière. Le voyage d'études du SMTC d'avril 2019 à Bâle (auquel l'ADTC a participé) a été édifiant sur ce point.





Un lien entre deux régions

1 million d'habitants dans le bassin franco-valdo genevois

La Région

Auvergne-Rhône-Alpes

7.9 millions d'habitants

69'711 km² de superficie



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

8.4 millions d'habitants

43'698 km² de superficie



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

508 000 habitants

282,5 km² de superficie



REPUBLIQUE
DU VAUD

815 300 habitants

3 212 km² de superficie

Et le RER grenoblois ?

ADTC infos 163 a présenté les projets pour Grenoble. De nombreuses questions restent sans réponse :

Qui va payer les km-trains supplémentaires avec le développement de l'offre ? C'est une vraie question quand on constate la faiblesse de l'offre actuelle en fin de semaine ou en soirée que l'on observe aujourd'hui sur les trains périurbains (vers Chambéry ou St Marcellin) et le refus de la Région d'ajouter quelques trains pour combler les trous de desserte de plus de 3 heures.

Les évolutions de la tarification entreprises par le SMMAG vont-elles intégrer les TER ? C'est une difficulté d'harmoniser les tarifications de la SEMITAG, de TOUTGO, des bus du Voironnais, des cars Région (ex Transisère) et des TER, tout en maintenant un niveau de recette acceptable. Genève a réussi, pourquoi Grenoble n'y arriverait-elle pas ?

Les projets de RER grenoblois sont ambitieux, l'ADTC ne peut que les approuver, mais la question du financement n'est pas à ce jour réglée (sauf pour la phase 2025-2026).

Depuis le débat public de 2019, le projet NFL (Nœud Ferroviaire Lyonnais) piétine. La mise à 4 voies du tronçon Lyon - Grenay commence seulement à être étudiée mais avec des travaux à partir de 2030 (enquête publique en 2024). Pourtant, il ressortait du débat public que l'amélioration du NFL est essentielle à la régularité de la ligne Lyon-Grenoble et pour augmenter les fréquences.

Une décision sur la ligne d'accès au Lyon-Turin (intéressante pour l'amélioration de la desserte de Grenoble) est espérée en début d'année 2022, mais quel sera le planning ?

Conclusions

On peut presque considérer le Léman-Express comme un modèle au vu des difficultés qu'il a fallu vaincre avec un réseau à cheval sur deux pays, deux entreprises ferroviaires, une tarification avec 10 opérateurs et le résultat obtenu.

Côté AURA, c'est à Lyon que l'on peut être pessimiste. Tandis que la Métropole Lyonnaise est très active sur les transports publics, comme le montre l'article pages 14 et 15 de ce numéro, les développements TER n'avancent pas, alors que sur ce point, d'autres villes sont bien plus actives comme Marseille, Strasbourg Bordeaux ou Toulouse (en lien avec la LGV Bordeaux-Toulouse).

François Lemaire •

(1) Il faut cependant regretter la difficulté pour acheter des titres de transport en dehors de la zone de desserte du Léman Express.

Rappel de quelques caractéristiques :

Réseau binational à cheval sur la Suisse et la France,
230 km de lignes,
45 gares,
50 000 voyageurs quotidiens attendus,
6 trains par heure entre Annemasse et Genève-Cornavin,
4 autorités organisatrices de transports : Canton de Genève, Canton de Vaud, Région AURA, Office fédéral des transports Suisse,
1 opérateur unique : Lémans,
2 entreprises ferroviaires : SNCF et CFF.

Translère devient Cars Région « Isère »

La 1^{er} septembre 2021, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a repris pleinement la gestion des lignes de cars interurbains et scolaires (gestion qu'elle avait déléguée au Département de l'Isère lors du transfert de compétences prévu par la loi NOTRE votée en 2015). Le réseau se nomme désormais Cars Région Auvergne-Rhône-Alpes et Translère devient Cars Région « Isère ».

Nouvelle numérotation des lignes et nouvelle identité visuelle

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a décidé de renommer l'ensemble des lignes interurbaines dont elle a la gestion. Le choix s'est porté sur une renumérotation avec une lettre, qui correspond au département (la lettre T pour l'Isère, et l'ex-réseau Translère), accompagnée de deux chiffres (le premier chiffre reprend la répartition géographique des lignes, le 8 correspond au Grésivaudan, le 7 à l'Oisans).

Les lignes Express sont numérotées avec lettre X (pour Express). Vous trouverez, ci-contre, la nouvelle numérotation. Finis les cars jaunes aux couleurs de Translère, les cars interurbains arborent la nouvelle livrée bleue et blanche de la Région.

Alexis Grabit •

Tableau présentant la nouvelle numérotation des Cars Région « Isère » en Sud-Isère

Ancienne numérotation	Nouvelle numérotation	Ligne
3000	T75	Le Bourg-d'Oisans - Grenoble
3010	T71	Vaujany - Allemont - Le Bourg-d'Oisans
3011	T70	Vaujany - Allemont - Le Bourg-d'Oisans (TAD)
3020	T76	L'Alpe-d'Huez - Le Bourg-d'Oisans
3030	T73	Les Deux Alpes - Le Bourg-d'Oisans - Grenoble
3040	T77	La Bérarde - Le Bourg-d'Oisans
4100	T90	Corps - La Mure - Grenoble
4101	T91	Gap - Grenoble
4110	T92	Grenoble - La Mure via La Motte-d'Aveillans
4310	T93	L'Alpe-du-Grand-Serre - La Mure
4500	T95	Mens - Grenoble
4600	T94	Mens - La Mure
5000	T60	Pont-en-Royans - Grenoble
5020	T61	Pont-en-Royans - Saint-Romans - Saint-Marcellin
5100	T64	Villard de Lans - Grenoble via Engins
5110	T65	Lans-en-Vercors - Grenoble via St-Nizier-du-M.
5120	T66	Villard de Lans - Méaudre-Autrans - Lans-en-Vercors
5130	T67	Corrençon-en-Vercors - Villard de Lans (TAD)
5200	T62	Saint-Marcellin - Moirans - Grenoble
5250	T63	Roybon - Saint-Marcellin
6010	T87	Chamrousse - Grenoble
6020	T80	Crolles - Meylan - Grenoble
6030	T82	Saint-Nazaire-les-Eymes - La Tronche Grand Sablon
6051	T88	Le Pinet - Uriage - Gières Gare - Campus
6052	T89	Belmont - Uriage - Gières Gare - Campus
6060	T83	Grenoble - Chambéry
6070	T81	Gières - Campus - Inovalée - Montbonnot - Bernin
6080	T84	Le Touvet - Grenoble
6200	T86	Allevard - Grenoble
6550	T85	Plateau des Petites Roches - La Tronche Grand Sablon
7000	T40	Saint-Pierre-de-Chartreuse - Grenoble
7010	T41	Voiron - Chambéry
7110	T42	Voiron - Pont-de-Beauvoisin
7300	T50	Beaufort - Grenoble
7330	T51	La Côte-Saint-André - Grenoble
7350	T55	La Côte-Saint-André - Rives - Voiron
7360	T56	La Côte-Saint-André - Apprieu - Voiron
7500	T44	Saint-Pierre d'Entremont - Saint Laurent du Pont
EXP1	X01	Voiron - Grenoble - Lumbin
EXP2	X02	Le Champ-près-Frogès - Grenoble - Voreppe
EXP3	X03	Vizille - Grenoble
EXP7320	X08	Express Beaufort - Grenoble

La montée par l'avant dans les bus articulés

Depuis le printemps 2021, la SEMITAG a élargi aux 3 lignes exploitées en bus articulés (C1, C2 et C5) la montée par l'avant déjà pratiquée sur les autres lignes de bus pour lutter contre la fraude en augmentation forte depuis 2020.

L'objectif de la montée par l'avant est louable : renouer le contact avec le conducteur, tout en tentant de diminuer la fraude en incitant les voyageurs à valider.

Mais la réalité est tout autre. Le conducteur ne vérifie pas la validation (cela lui prendrait trop de temps). Les personnes un peu tête en l'air sont incitées à valider leur titre de transport, mais les fraudeurs n'ont aucun état d'âme à voyager gratuitement.

Et le remède est pire que le mal : les usagers sont contraints de passer de l'avant vers le fond du bus qu'ils atteindront rarement. Car ce long voyage de presque 20 mètres nécessite de se frayer un chemin entre ceux qui se sont installés debout, livre ou portable à la main, à côté des valideurs (présents à toutes les portes !), des distributeurs de gel hydro-alcoolique, des poussettes...

Bien souvent, le démarrage du bus les incite à rester là où ils se trouvent pour ne pas tomber. Résultat, les voyageurs s'agglutinent à l'avant alors que l'arrière est pratiquement vide.

De plus, l'arrêt prolongé augmente les temps de parcours pour l'usager et réduit les recettes par perte d'attractivité.

Ne vaudrait-il pas mieux inciter à la validation ? Déjà, simplement, en permettant de valider les codes QR de l'application M Mobilités à chaque porte ? Ou, comme à Lyon, en incrémentant le nombre de points fidélité ? Ou surtout en augmentant la fréquence des contrôles bien insuffisants aujourd'hui...

Nathalie Teppe •

Les correspondances bus et tram enfin affichées à l'arrivée en gare de Grenoble

Départs des Cars Gare de Grenoble			18:17
Lignes	Directions	Prochains départs	
X01	Lumbin		
X02	Le Champ-près-Froges		
T40	Saint-Pierre-de-Chartreuse	3 min	
X01	Voiron	6 min	
T75	Le Bourg-d'Oisans	8 min	
X02	Voreppe	8 min	
T75	Le Bourg-d'Oisans	9 min	
X01	Lumbin	9 min	
X02	Le Champ-près-Froges	9 min	
T86	Grenoble	12 min	
X03	Grenoble	12 min	
T64	Villard-de-Lans	13 min	

Horaires soumis aux aléas de circulation

Mise en service en 2017, la nouvelle gare de Grenoble a vu fleurir de nombreux écrans d'informations présentant les départs et arrivées de trains. D'autres écrans ont été installés à l'extérieur du bâtiment voyageurs, côté Grenoble, sur le cheminement piétons entre la station tramway et la gare routière. Ces écrans, au nombre de quatre, n'affichaient que les départs TAG et Transisère à l'arrêt Gares de Grenoble, oubliant les départs de la gare routière.

Après de nombreuses remontées faites à la SNCF, les écrans d'informations ont été améliorés.

Ainsi, de la gare routière vers la station de tramway, deux écrans affichent les prochains départs TAG (Tramway A-B et Chrono C1).

De la station de tramway vers la gare routière et dans le hall de la gare, trois écrans affichent désormais les prochains départs de la gare routière (Cars Région « Isère », Navettes Aéroport et Cars longue distance).

Alexis Grabit •

La philosophie du réseau TAG, appliquée en 2014, a-t-elle changé ?

De mauvaises surprises sont constatées depuis la rentrée.

En 2014, le réseau a été profondément remanié et a été articulé autour des lignes tram et Chrono. La philosophie pour ces deux réseaux complémentaires était d'offrir une fréquence élevée (maximum de 10 minutes entre deux passages, de 7h à 19h, du lundi au samedi), une attractivité forte (priorité aux feux, informations aux voyageurs), et une grande amplitude horaire (de 5h à 1h).

Or depuis cette rentrée, l'offre a été « adaptée » sur l'ensemble du réseau.

Des dégradations de fréquence, s'éloignant de cette philosophie, sont constatées sur le réseau tramway sur les lignes :

- C (fréquence à 12 min. le samedi au lieu de 10),
 - D (15 min. au lieu de 12 du lundi au vendredi, 15 min. le samedi).
 - E (12 min. au lieu de 10 le samedi)
- et sur le réseau Chrono, sur les lignes :
- C6 (12 min. au lieu de 10 du lundi au vendredi),
 - C7 (12 min. au lieu de 10 du lundi au vendredi),
 - Toutes les lignes Chrono, sauf C5 (à 12 min. le samedi matin).

L'ADTC regrette ces dégradations de fréquences appliquées subrepticement qui nuisent à l'attractivité du réseau de transport public alors qu'il n'a pas encore retrouvé sa fréquentation d'avant-Covid.

Alexis Grabit •

DATE DES COMMISSIONS :
(Selon les conditions sanitaires)

- Commission Transports en commun
6 décembre et 10 janvier
- Commission Vélos/Piétons
16 décembre et 20 janvier



La Convergence en provenance d'Uriage, Domène, Gières devant la mairie de Saint-Martin-d'Hères
Photo : Armand Portaz

Les Convergences se sont retrouvées sur la place de Verdun, à Grenoble



La parade dans les rues de Grenoble
Photo : Armand Portaz

ADTC - Se déplacer autrement

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

www.adtc-grenoble.org ● f adtc.grenoble ● ADTCgrenoble