

Vizille - Grenoble, un axe compliqué pour les transports en commun et les vélos

(Pages 14 et 15)



- L'ADTC mène
- de nombreuses actions
- de sensibilisation
-
-
-

(Pages 6 et 7)

- Appel à projets
- de transports collectifs
- en site propre : Les résultats
- obtenus par le SMMAG sont
- décevants
-

(Page 13)



Baromètre 2021 de la FUB

Forte demande vélo sur toute la région grenobloise

Du 4 septembre au 30 novembre 2021, la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), dont l'ADTC est membre, a ouvert la troisième édition de l'enquête nationale intitulée « Baromètre parlons vélo des villes cyclables 2021 ». Avec plus de 270 000 réponses en France, dont 6000 réponses sur la région grenobloise, cette enquête constitue la plus grande enquête au monde auprès des cyclistes. Les résultats de ce baromètre ont été annoncés lors du congrès de la FUB à Tours ce 10 février 2022.

Grenoble 1^{ère} au Baromètre vélo de la FUB dans la catégorie « Grandes Villes » (villes de + de 100 000 habitants)



En 2022, Grenoble confirme sa première place obtenue en 2018 et 2020 avec une note moyenne de 4,21 / 6.

Parmi les 35 communes classées dans la région grenobloise (10 de plus qu'en 2020), Crolles, Eybens, Grenoble, Le Pont de Claix, Meylan, Montbonnot St Martin, Seyssinet-Pariset et St Egrève obtiennent la moyenne. De nombreuses communes de banlieue et périurbaines apparaissent cette année dans

le classement montrant la forte demande partout pour se déplacer à vélo.

L'ADTC salue la forte progression de Fontaine qui passe d'une note de 2,61 à 3,17 / 6 et de Meylan, 2^e commune de la région grenobloise, qui a dépassé la note de 4 avec 4,17 / 6. De manière générale, les communes dont la note progresse ont vu la réalisation entre 2019 et 2021 d'aménagements cyclables importants (TempoVélo, ChronoVélo, voie verte...).

L'ADTC remercie les militantes et militants qui travaillent depuis longtemps, dans l'ombre ou non, pour faire de la

région grenobloise un territoire où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo, à tout âge, au quotidien, en sécurité.

Cette bonne place ne doit pas faire oublier qu'il y a une forte demande d'aménagements sécurisés et qu'il y a urgence à développer le réseau magistral de ChronoVélos notamment :

- Réaliser les ChronoVélos Le Pont de Claix - Vizille, Grenoble - Fontaine, Grenoble - Eybens et Grenoble - St Egrève,
- Préparer la 2^e phase du réseau ChronoVélo, programmée dans le Plan de Déplacements Urbains de Grenoble - Alpes Métropole, avec un réseau à connecter au Voironnais et au Grésivaudan, à développer vers Claix, Varcis et Vif et en rocade de Sassenage à Meylan en passant par Fontaine, Seyssinet-Pariset, Seyssins, Echirolles, Eybens, Poisat, Saint Martin d'Hères et Gières,
- Accélérer le développement du savoir rouler à l'école.

L'ADTC - Se déplacer autrement - invite chacune et chacun à s'emparer des résultats du Baromètre pour alimenter le schéma directeur vélo sur le territoire du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) : le vélo doit trouver sa place partout.

Emmanuel Colin de Verdière •

PS 1 : La Convergence Vélo de la région grenobloise reviendra pour sa 3^e édition le samedi 14 mai après-midi, retenez la date et, si vous souhaitez aider, faites-nous un message à l'ADTC.

PS 2 : L'ADTC présentera dans le prochain bulletin ADTC-Infos n°171 une analyse complète des résultats du baromètre 2021.

P 02	Edito
P 03	Baromètre des villes marchables : résultats pour Grenoble
P 04-05	Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement, à l'enquête publique sur les projets d'aménagement de la RD 1075
P 06-07	Les actions de l'ADTC
P 08	Brèves Vélos/Piétons
P 09-12	Les grandes coupures urbaines (7 ans plus tard)
P 13	Communiqué de presse de l'ADTC - Se déplacer autrement Appel à projets de transports collectifs en site propre : Les résultats obtenus par le SMMAG sont décevants
P 14-15	La RN85, une route non adaptée à la circulation des cars et cyclistes
P 16-17	Perturbations dans les TER
P 18	Service TER 2022 : Rien de nouveau sur les rails autour de Grenoble
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 €		

Baromètre des villes marchables : résultats pour Grenoble

Le collectif place aux piétons, composé de « Rue de l'Avenir », FF Randonnées et 60 millions de piétons, a initié une enquête en ligne du 7 décembre 2020 au 15 mars 2021.

68 510 Français, répartis dans plus de 5 000 communes ont répondu à cette enquête. Pour qu'une commune puisse être analysée, il fallait qu'elle recueille un minimum de 60 réponses. En Isère, seules l'Ille d'Abeau et Grenoble ont atteint ce seuil.

Analyse des résultats de Grenoble

À Grenoble, 622 répondants ont rempli l'intégralité du questionnaire, ce qui est plutôt supérieur à la moyenne des villes de taille identique. La répartition est assez équilibrée en genre et en âge, puisque 58 % des répondants sont des femmes et 40 % sont dans la fourchette de 26 à 44 ans. Les répondants sont titulaires du permis de conduire à 93 % et ils sont 98 % à pratiquer la marche au moins une fois par mois. Ces déplacements sont à 95 % réalisés en zone urbanisée pour des déplacements utilitaires (travail, courses) à 71 %. L'analyse des notes données sur les différents items permet de situer la ville parmi l'ensemble des autres communes. Le dépouillement des notes données par les Grenoblois aboutit aux moyennes suivantes (sur 20) : L'enquête permet de tirer d'autres enseignements notamment sur plusieurs points :

	Grenoble	National
Ressenti global	9,7	9,8
Sécurité	10,6	10,1
Aménagements et services	12	10,1
Confort	9,7	8,6
Effort de la ville	9,3	7,4

Le ressenti de la marche

- 62 % des sondés trouvent agréable de se déplacer à pied et 59 % estiment que l'agencement des voiries leur permet de le faire de manière aisée ; cependant 67 % déplorent la fréquence des conflits avec les EDP (vélos, trottinettes...),
- 55 % estiment que les véhicules motorisés ne les respectent pas et 61 % trouvent leur circulation insupportable,
- 65 % pensent que les déplacements à pied concernent la majorité des habitants.

La sécurité du déplacement

- 51 % pensent qu'il n'est pas possible de rejoindre à pied les autres communes,
- 77 % apprécient les accès piétons des gares et arrêts TC,
- 92 % des répondants souhaitent être séparés de la circulation des véhicules motorisés et 88 % de celle des Engins de Déplacement Personnels (trottinettes et autres),
- 52 % estiment dangereux les déplacements à pied pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les enfants et 53 % ne laissent pas leurs enfants rejoindre l'école à pied,
- 53 % trouvent les aménagements cyclables dangereux.

Le confort de la marche

- 59 % trouvent la largeur et l'état des trottoirs insuffisants,
- 64 % déplorent l'encombrement des trottoirs (terrasses, poubelles, poteaux, autos...).

Commentaires

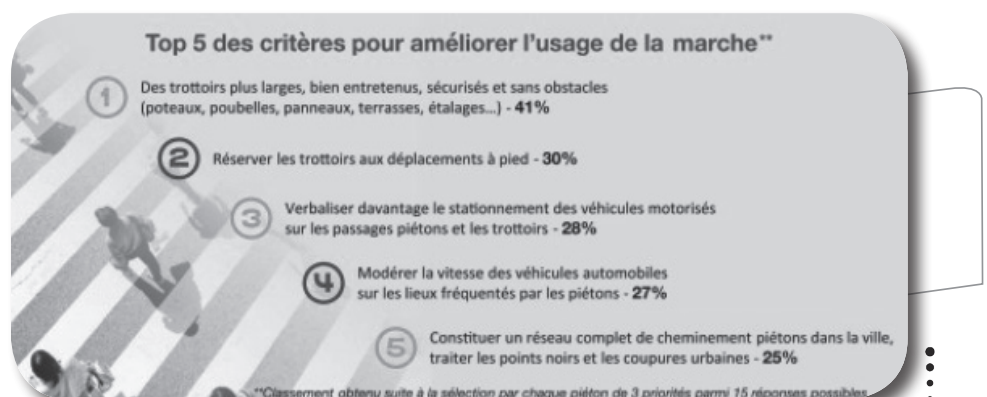
Sans surprise, les notes obtenues sont dans la moyenne nationale des villes de même taille. Plus la ville est grande, plus il est difficile d'avoir une homogénéité de la marchabilité de l'espace urbain.

Cette enquête ne permettait pas de dissocier les résultats en fonction de la localisation du répondant dans la ville. Il n'est donc pas possible de connaître la répartition des répondants entre le centre de la ville et les quartiers plus périphériques. Les préoccupations exprimées par les Grenoblois ressortent également dans les autres villes. Quelle que soit la couleur politique des exécutifs, l'aménagement de la ville s'effectue sur le temps long, et en fonction des alternances, certains points sont plus ou moins mis en avant. Cependant les piétons constatent toujours un manque de prise en considération de la marche en ville et ainsi qu'un besoin de diminution de la présence des véhicules motorisés.

Une autre particularité de cette enquête était la possibilité laissée aux répondants d'exprimer leurs endroits préférés et les endroits qu'ils trouvaient les moins agréables. Parmi les endroits à problème, en premiers nommés viennent les conflits vélo-piétons et trottinette-piétons en zone piétonne et sur les trottoirs. Ensuite les traversées des boulevards et des grandes places (Pasteur, Péri, Foch-Libération, Chavant). En troisième position les problèmes de cheminements liés à la géométrie des trottoirs, leur état et leur encombrement par du stationnement sauvage, des poubelles ou du mobilier urbain mal implanté. Pour les endroits les plus agréables de la ville, c'est un plébiscite, à plus de 80 % des quais en rive droite de l'Isère, de la zone piétonne et de la Bastille. Ensuite viennent le parc Paul Mistral et les autres parcs de la ville. On peut interpréter cela comme un besoin de nature aussi comme une envie de réinvestir l'espace urbain libéré de la circulation automobile. Les différents confinements ont mis en évidence une réappropriation et une envie de redécouvrir son quartier, sa ville sans le bruit et la pollution des engins motorisés. Ce phénomène est quasi universel. L'ensemble des réponses nationales permet de mettre en avant 5 points majoritairement revenus dans les réponses.

Comme pour le baromètre des villes cyclables, le baromètre des villes marchables sera reconduit biennalement car l'intérêt de ce type d'enquête est sa répétitivité qui permet de voir l'évolution de la pratique de la marche et la prise en compte des difficultés signalées dans les sondages précédents.

Philippe Zanolta •



Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement, à l'enquête publique sur les projets d'aménagement de la RD 1075

Le Conseil départemental de l'Isère projette des aménagements importants sur la RD 1075 entre le Col du Fau et le Col de la Croix Haute, s'élevant à 53,4 millions d'euros.

Un diagnostic de sécurité insuffisant

La sécurité est le principal argument mis en avant pour justifier ces aménagements. Mais en dehors de quelques statistiques sur le nombre d'accidents et d'une carte indiquant leur localisation et leur gravité, les commentaires tirés de ces statistiques, visant à montrer le caractère accidentogène de la RD 1075 sont extrêmement partiels et ne constituent pas un diagnostic de sécurité :

- L'accidentologie de la RD 1075 est comparée à celle de l'ensemble des routes départementales, alors qu'il faudrait la comparer aux routes supportant un trafic équivalent,
- Sélectionner les années 2009 et 2018 pour montrer « la croissance marquée du nombre d'accidents » est malhonnête. Si l'on sélectionnait les années 2010 et 2019, on pourrait prétendre de la même façon à une diminution. En réalité, une fois retirées les fortes variations d'une année sur l'autre, la tendance est une lente augmentation parallèle à celle du trafic.

Plus grave, l'analyse des accidents dans la pièce B03 (Description de l'état initial, pages 111 et suivantes) est beaucoup trop succincte. Il faudrait indiquer dans chaque cas la nature du choc (frontal, latéral, ou entre véhicules circulant dans le même sens) et les causes : manque de visibilité, difficulté à traverser, à s'insérer dans un trafic trop dense ou trop rapide ou à tourner à gauche, vitesse excessive (dans l'absolu ou compte tenu des conditions climatiques), dépassement dangereux...

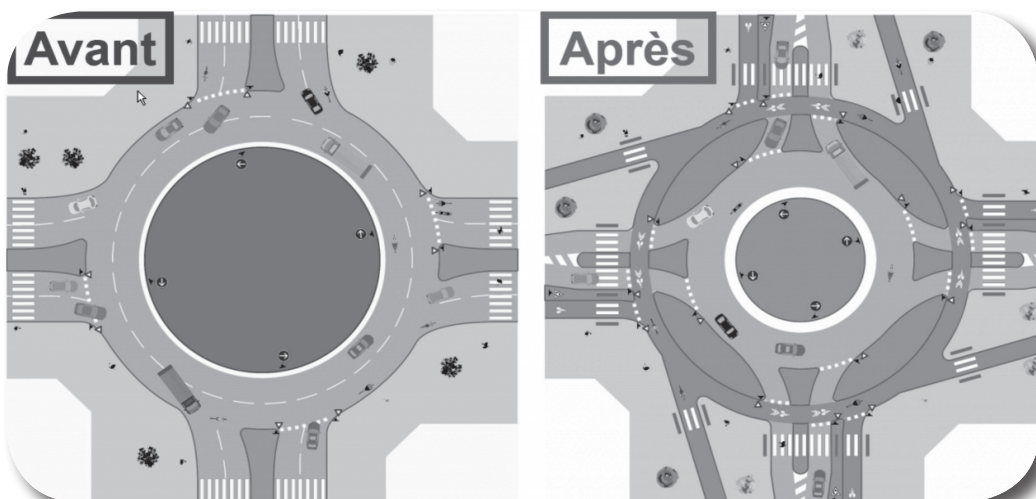
Ce qui nous est présenté ne permet pas de distinguer les facteurs structurels des facteurs comportementaux, alors que la réponse proposée comporte uniquement des modifications d'infrastructures. Donner ces précisions serait pourtant essentiel et indispensable pour choisir des réponses adéquates.

Des réponses parfois appropriées, mais souvent disproportionnées et mauvaises

Le projet apporte deux types de réponses aux enjeux de sécurité.

L'une consiste à modifier la géométrie de carrefours pour améliorer la visibilité, et à mettre en place des séparateurs et îlots centraux pour faciliter et sécuriser les mouvements de traversée et de tourne à gauche. Ces mesures semblent justifiées. Mais cet aménagement devient disproportionné et contre-productif quand il s'agit d'un carrefour giratoire à deux voies de circulation, de 50 mètres de diamètre, comme celui envisagé à Clelles ! Un tel aménagement favorise les vitesses excessives et est particulièrement dangereux pour les cyclistes qui risquent de se faire couper la route par les véhicules qui tournent à droite. L'ADTC demande que le giratoire soit réduit à une seule voie et aménagé à la hollandaise pour assurer la sécurité des déplacements à vélo.

L'autre réponse est une série de créniaux de dépassement, censés résoudre le problème des dépassements dangereux. Rien n'est moins sûr :



- En réduisant le temps de parcours en périodes chargées, ces créniaux de dépassement augmentent l'attractivité de l'itinéraire et contribuent à l'augmentation du trafic, donc au nombre d'accidents, même si l'argumentaire prétend qu'ils n'induieraient pas de trafic,
- Ces créniaux de dépassement augmenteraient la variabilité des vitesses le long de l'itinéraire ; la largeur de la voirie favoriserait des vitesses élevées, parfois peu avant des carrefours où il faut ralentir, comme à Saint Michel les Portes, ou à Clelles.

Le dossier d'enquête publique ne donne pas le détail des coûts, mais il est clair que les créniaux de dépassement représentent l'essentiel des dépenses.



En effet, le projet a peu évolué depuis le dossier concertation préalable, dans lequel les opérations comprenant des créneaux de dépassement totalisaient 41,6 M€ sur les 57,9 M€ du projet. Pour l'environnement comme pour la sécurité, il vaudrait mieux affecter ces sommes à l'amélioration de la ligne de TER parallèle pour assurer sa pérennité et augmenter la part des déplacements en train.

Un projet favorisant l'augmentation du trafic contraire aux objectifs climatiques et de sécurité

En page 10 de la notice explicative, le Département indique :

« Le programme d'opération apporte une réponse significative aux enjeux de déplacements du territoire et répond aux objectifs suivants :

- Renforcer la sécurité de tous les usagers ;
- Proposer un niveau de services adapté aux besoins des déplacements locaux et de transit ;
- Faire de cet axe un levier du développement économique et touristique du Trièves, en fiabilisant les temps de parcours et en veillant à valoriser le patrimoine ;
- Améliorer la liaison entre Grenoble et Gap, Aix-en-Provence et l'Est de la région PACA. »

Les objectifs 2, 3 et 4 induisent une augmentation du trafic en véhicules motorisés en plus de l'augmentation dite « naturelle » du trafic de 0,7 % par an.

Cette hausse du trafic conduit :

- À une augmentation des émissions de gaz à effet de serre contraire aux objectifs que s'est fixée la France (diminution de 40 % en 2030 par rapport à 1990 et neutralité carbone en 2050),
- À une fragilisation de la ligne TER parallèle que les habitants et les collectivités locales souhaitent pérenniser et renforcer,
- À une hausse du risque d'accident.

Des aménagements cyclables non sécurisés

Le projet inclut la création de bandes cyclables le long des sections aménagées sans continuité sur l'ensemble de l'itinéraire rendant leur attractivité faible.

Sur la RD1075 où la vitesse est limitée entre 70 et 80 km/h et le trafic observé varie suivant les sections et saisons entre 5000 et 14 000 véhicules / jour, des bandes cyclables ne sont pas une réponse adaptée pour le développement des déplacements à vélo.

Pour ces niveaux de trafic et de vitesse des véhicules motorisés, le CEREMA préconise la création d'aménagements cyclables séparés de la circulation, (<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>).

L'ADTC demande que le projet soit modifié en remplaçant les bandes cyclables par la création d'un aménagement cyclable bidirectionnel séparé de 3 m de large minimum.



L'ADTC demande que les sommes prévues pour les créneaux de dépassement soient réaffectées pour l'amélioration de la ligne de TER parallèle et pour la réalisation d'un aménagement cyclable séparé, continu, cohérent et de qualité. (Photo A.G.)

Cet aménagement doit être continu du col du Fau au col de la Croix Haute, pour permettre le développement des déplacements à vélo localement et du vélotourisme en forte augmentation aujourd'hui. Pour les cyclotouristes, un itinéraire alternatif entre Clelles et le Col de la Croix Haute pourrait être proposé empruntant les RD 252 et RD 66B, par le Percy, le Monestier du Percy, Saint Maurice en Trièves et Lalley.

Deux courtes sections de moins de 500m manquent, à Clelles et à Saint Maurice en Trièves, nécessitant l'utilisation de la RD 1075 où l'aménagement d'une piste bidirectionnelle séparée de la chaussée, du côté Est est prioritaire.

Concernant le traitement des carrefours, zones les plus risquées pour les déplacements à vélo, l'ADTC demande de suivre également les préconisations du CEREMA avec la mise en place de carrefours dits « à la hollandaise » séparant le trafic vélo du trafic motorisé. Ces aménagements permettent un croisement à angle droit diminuant les risques liés aux angles morts.

En conclusion

Pour les raisons ci-dessus, l'ADTC :

- Conteste le parti pris de poursuivre la hausse de trafic 0,7 % par an sur la RD 1075, et l'affirmation que le projet n'induirait pas de trafic,
- S'oppose aux créneaux de dépassement envisagés, et au grand giratoire à deux voies proposées à Clelles,
- Demande que la vitesse maximale autorisée reste partout inférieure ou égale à 80 km/h,
- Demande que les sommes prévues pour les créneaux de dépassement soient réaffectées pour l'amélioration de la ligne de TER parallèle et pour la réalisation d'un aménagement cyclable séparé, continu, cohérent et de qualité.

En conséquence, l'ADTC - Se déplacer autrement demande à la commission d'enquête d'émettre un avis défavorable à ce projet.



Les actions de l'ADTC

A l'automne dernier, les salariés et les bénévoles de l'association se sont mobilisés pour mener diverses actions de sensibilisation auprès des piétons et des cyclistes. Retour sur ces trois opérations de sensibilisation.

Cyclistes, Brillez !

Chaque année à l'automne, la FUB organise une campagne nationale de sensibilisation à l'éclairage des cyclistes. L'ADTC – Se déplacer autrement – relaye, avec le soutien du SMMAG depuis presque 20 ans, cette campagne par des actions sur le terrain et une communication ciblée.

Malgré la crise sanitaire, le vélo a le vent en poupe, et on en oublie trop souvent d'y associer un bon éclairage, notamment à l'automne lorsque les journées raccourcissent subitement.

Au-delà de l'obligation légale inscrite dans le Code de la route, il est indispensable de voir et d'être vu à vélo, ou sur un EDPM (même les piétons invisibles peuvent présenter un danger pour les autres usagers sur les espaces partagés peu ou pas éclairés).

En 2021, du 5 au 15 novembre, ainsi qu'une soirée d'été, à Grenoble, Saint-Martin d'Hères, Meylan ou Saint-Martin-le-Vinoux, des bénévoles accompagnaient un ou une salariée de l'ADTC - Se déplacer autrement - sur l'espace public pour arrêter les cyclistes invisibles ou peu visibles et distribuer des gilets fluorescents, des tracts d'information sur l'éclairage et prodiguer de bons conseils, dans une belle ambiance réchauffée et joviale.

Nous remarquons encore de très nombreux cyclistes ne disposant pas d'éclairages actifs et passifs. Si éclairage il y a, ils sont parfois de piètre qualité ou mal orientés.

L'action de terrain s'est accompagnée d'une sensibilisation en ligne et sur les réseaux sociaux, ainsi que d'une campagne de réduction sur les prix pour des équipements de visibilité chez des partenaires vélocistes.

Notre caravane

- 17h30, place de l'Horloge à Saint-Martin-le-Vinoux, en cette première journée de rentrée scolaire, des cyclistes plus ou moins visibles défilent à la nuit tombée. Vêtements noirs, pas l'ombre d'un catadioptré, parfois une lampe (très) bon marché, « je me suis fait surprendre par la tombée de la nuit et le changement d'heure ».

Les bénévoles arrêtent les cyclistes, proposent des conseils, distribuent des gilets orange fluo et des flyers informatifs de la FUB ainsi que des réductions sur les équipements de visibilité chez nos partenaires vélocistes. Au moment de partir, on glisse un petit mot sur le baromètre des villes cyclables.

Globalement, la population du nord de l'agglomération n'est pas très équipée. Excepté le passage par la passerelle Pique-Pierre et les berges de l'Isère, le trajet depuis Grenoble et tout le long de la

ligne E du tramway est bien éclairé. Pourtant, les cyclistes ne sont pas assez visibles.

- 19h, avenue des Martyrs à l'extrémité nord de la Presqu'île, les salariés du CEA, ST Micro ou Schneider Electric défilent sous l'unique lampadaire de la piste temporaire en bordure de l'échangeur en travaux. Un spot éclaire les affiches et le boîtier lumineux « Cyclistes, Brillez ! ». Cette population bien plus sensibilisée que le grand public brille de mille feux : gilets, dynamo, 'reelight', superLED ou feu arrière clignotant. Les entreprises sensibilisent déjà beaucoup, donnent du matériel. On fait remarquer qu'une lampe arrière ne fonctionne plus, ou qu'un phare est mal incliné et éblouissant. Les « vélotafeurs » s'arrêtent pour échanger quelques mots, prendre un gilet parce que c'est toujours utile et rejoindre Sassenage et les communes voisines dans la nuit noire.

- 19h30, à Grenoble sur la ChronoVélo 1, le compteur Lafontaine - qui approche le million de passages annuels - compte même les cyclistes invisibles ! La cadence est folle, on ne peut pas attraper tout le monde, mais on essaye au-moins de refiler un gilet fluo à la volée. Il y a tellement de passage que quelques fois se forme une file de cyclistes qui attendent pour récupérer un gilet ou poser quelques questions. Cet axe est aussi très fréquenté par les livreurs, bien équipés en moyenne, mais pas toujours. Priorité à la sécurité, nous leurs donnons des gilets et quelques conseils furtifs. Et vraisemblablement, ils se sont passé le mot, car ils sont également venus former une queue devant notre stand !

Sensibilisation « angles morts »

Les angles morts des bus et poids-lourds sont la principale cause d'accidents graves pour les cyclistes en ville, comme nous l'a tristement rappelé l'accident mortel du 31 janvier à St Martin d'Hères au croisement de la rue des Glairons et de la rue Georges-Sadoul. Nous avons donc particulièrement à cœur de sensibiliser les usagers vulnérables à ces risques et aux bons comportements à avoir à proximité d'un véhicule lourd.

Le 17 novembre dernier nous avons organisé une action de sensibilisation grand-public aux angle-morts rue Félix Poulat à Grenoble.



Sensibilisation « angles morts » sur la place Félix Poulat, à Grenoble. (Photo A.G.)



Nous invitons les passantes et les passants à prendre place au poste de conduite d'un bus pour se rendre compte de ce que l'on y voit et surtout ce que l'on ne voit pas. En effet lors de ces actions, nous disposons autour du bus, dans les angles morts, des vélos qui sont alors presque invisibles depuis la cabine. Pour mieux visualiser les angles-morts nous avons également présenté notre maquette où ils sont représentés clairement.

Toutes les personnes qui sont montées dans le bus ont été vraiment impactées et surprises du peu de visibilité des vélos pourtant tout proches du bus. Nous espérons qu'elles seront plus vigilantes à proximité d'un bus, qu'elles soient piétonnes, cyclistes ou à trottinette.

Nous avons pu bénéficier pour cette action du partenariat de M Tag qui nous a mis un bus à disposition et du soutien de la Ville de Grenoble qui nous accordé l'utilisation de l'espace public.

Nous souhaitons renouveler cette action dès le printemps en espérant toucher encore plus de monde.

Sensibilisation des livreurs à vélo. Rencontre avec des cyclistes dont tout le monde parle mais que personne ne connaît...

Il est 18h30 quand nous nous installons rue de la République pour rencontrer les livreurs à vélo. Par un froid glacial, nous sortons les guirlandes, le thé chaud et les gilets rétro réfléchissants qui vont nous permettre d'engager la conversation avec des livreurs à vélo pendant une heure trente.



Sensibilisation des livreurs à vélo.

Pourquoi cette action et dans quel but ?

Les livreurs représentent un nombre grandissant de cyclistes dans la métropole grenobloise, d'autant plus depuis les divers confinements. En tant qu'association d'usagers, nous sommes bien placés pour suivre ce phénomène, et c'est pourquoi les pouvoirs publics et la police nous ont incités à aller à leur rencontre.

De plus, avec les kilomètres parcourus chaque jour, ce sont des interlocuteurs hors pair pour nous faire remonter beaucoup d'informations concernant les réseaux routier et cyclable de la métropole.

L'enjeu était de leur faire part de la préoccupation grandissante

concernant leur activité et d'amorcer des réflexions pour trouver des solutions.

Comment s'y prendre ?

Nous étions conscients que les personnes rencontrées ce soir-là, bien que remplissant un service, essuient des critiques virulentes quant à leur présence dans l'espace public et leurs (mauvais) comportements sur la route.

Elles effectuent un travail difficile, sans reconnaissance, et sont victimes d'un système qui ne leur apporte peu de garanties. Notre posture a donc été claire : pas de discours répressif ni de jugement. Via des boissons chaudes, une distribution de gilets fluos et de la documentation, nous avons engagé la conversation sur leur quotidien ainsi que sur les bonnes pratiques à vélo, avec une attention particulière pour les espaces partagés et notamment les zones piétonnes. Cette action a été répétée deux fois sous le même format à des endroits différents.

Que peut-on en retenir ?

Nous avons reçu un très bon accueil. Les gilets, le thé, ainsi que notre intérêt pour leur réalité ont été très appréciés.

Nous n'avons rencontré que des hommes (une centaine) avec une écrasante majorité de vélos électrifiés (speed bike) ainsi que quelques 2-roues motorisés. La quasi-totalité est très bien équipée (lumières, équipements froid, pluie...)

Nous avons pu avoir des échanges très riches sur différentes questions qui les occupent (quand nous n'étions pas coupés par l'arrivée d'une commande).

Lorsque nous abordions la nécessité de réduire leur vitesse dans le centre-ville pour éviter les conflits, ils dénonçaient le système de note de la plateforme de livraison, alimenté par les clients, entraînant cette course en avant...

Sur la sécurité, beaucoup nous ont dit se sentir en insécurité sur la route. Ils sont nombreux à avoir été accidentés, soit en dérapant sur une chaussée mouillée (notamment les bandes marbrées dans le centre-ville), soit avec un automobiliste qui fait un délit de fuite (pour presque la moitié des témoignages !). Deux attitudes face à cela, des personnes qui sont conscientes de prendre plus de risques sur la route pour garantir la cadence, et d'autres qui se rendent compte que le jeu n'en vaut pas la chandelle et sont très prudentes même si cela implique de gagner beaucoup moins d'argent.

Deux journalistes d'Arte pour Regards, ont documenté l'action de janvier pour l'intégrer dans un sujet traitant de la lutte engagée récemment par des livreurs grenoblois contre les plateformes qui les emploient (diffusion prévue au mois de juin).

Cette action nous aura permis de nous faire connaître auprès de ce public et de mieux comprendre leur réalité.

Noémie Routin, Basile Diaz et Romaric Lagane •

ChronoVélo 2 : Ca évolue à ses extrémités

Déjà en service entre la gare de Grenoble et le carrefour Ambroise Croizat/Bataillon Carmagnole-Liberté à Saint-Martin-d'Hères (6,6 Km), en passant par l'Estacade, la MC2 et l'avenue des jeux Olympiques, la ChronoVélo 2 a été prolongée au-delà de la gare de Grenoble jusqu'à la Rue Charles Bertier, dans le quartier Jean Macé.

se poursuit jusqu'au pont ferroviaire de Pique-Pierre où il est possible de rejoindre les voies vertes de l'Isère, ou de traverser l'Isère et rejoindre Saint-Martin-le-Vinoux. Les prémices d'un prolongement de la ChronoVélo vers le Nord-Ouest de l'agglomération.

De l'autre côté, l'axe doit se séparer en deux branches :

- La première branche, en cours de réalisation, doit permettre de rejoindre le Campus. Si les aménagements sont terminés sur la rue des Universités (Il manque le marquage ChronoVélo) et au carrefour avec l'avenue Gabriel Péri, le chantier est perturbé sur l'avenue de la Commune de Paris.
- La seconde branche filera directement vers la gare de Gières (tout proche de la voie verte de l'Isère). L'ADTC demande la création d'une passerelle sur l'Isère, pour relier Gières et Meylan, et assurer la continuité de l'axe entre Saint-Martin-d'Hères, Gières et Meylan/Inovalée (voir le Dossier Central pages 9 à 12).

Alexis Grabit •



La ChronoVélo 2 prolongée sur la rue Henri Tarzé.
(Photo A.G.)

Fin provisoire
d'aménagement
ChronoVélo ?
(Photo A.G.)



Les nouveaux
aménagement
de la rue
des Universités.
(Photo A.G.)



Le carrefour des Hôpitaux fait peau neuve

Longtemps connu pour l'interruption de l'axe cyclable qui longe l'Isère en rive droite au passage du carrefour des Hôpitaux, Grenoble Alpes Métropole a profité de la construction du nouveau plateau des urgences de l'hôpital, et des modifications des accès au pôle pour refaire l'aménagement de ce carrefour.

La continuité cyclable est assurée sur la rive droite de l'Isère. (Photo A.G.)



C'est ainsi que la continuité cyclable a été réalisée, sécurisant les accès au carrefour et facilitant sa traversée.

Toutefois, on peut s'interroger sur les autres aménagements cyclables proposés, comme cette boucle cyclable à double sens qui fait le tour du carrefour avec des virages à 90°, ainsi que l'absence de continuité entre les aménagements. On peut citer la non connexion entre la boucle vélo et la nouvelle piste cyclable qui longe le tram B pour accéder au cœur du centre hospitalier.

Aucune continuité entre le carrefour
et la nouvelle piste cyclable du cœur
du centre hospitalier. (Photo A.G.)



Alexis Grabit •



Les grandes coupures urbaines (7 ans plus tard)

Dans le bulletin n°146 d'ADTC-Infos, nous vous proposons un dossier central sur les grandes coupures urbaines dans les territoires de Grenoble, du Grésivaudan et dans le Voironnais. Sept ans plus tard, nous faisons le point sur les projets (enfin) lancés et sur de nouvelles propositions avec une mise à jour du dossier.

Bordée de montagnes et traversée par deux rivières, la région grenobloise est aussi transpercée par des autoroutes et des voies ferrées. Ces éléments naturels ou artificiels constituent autant de coupures obligeant trop souvent les cyclistes à effectuer de longs détours ou à emprunter des corridors dédiés aux déplacements motorisés.

Depuis la reconstruction de la passerelle du Rondeau entre Echirolles et Seyssins au-dessus du Drac, peu d'ouvrages dédiés aux modes actifs ont été réalisés, bien que la pratique du vélo ait fortement augmenté (+66 % sur la grande région grenobloise, +133 % sur la métropole depuis 2010, d'après les premiers résultats de l'enquête Mobilité Grande Région grenobloise 2019-2020)



Les nouveaux aménagements de la rue des Universités. (Photo A.G.)

Pourtant, l'absence de passerelles pour franchir les obstacles est un frein à l'usage du vélo et au développement de la marche à pied.

Les passerelles vélos/piétons sont en effet des éléments cruciaux pour le confort et le développement des déplacements à vélo. Elles participent non seulement à la sécurité des cyclistes confirmés, elles rendent aussi le vélo attractif pour de nouveaux usagers. Enfin, elles contribuent à rendre visible ce moyen de transport.

Nous vous présentons dans ce dossier, une mise à jour, des coupures les plus évidentes et les passerelles dont la réalisation permettrait d'atteindre l'objectif de triplement de la part modale vélo souhaitée par les élus de la Métropole.

Dossier

Le Grésivaudan

Le Grésivaudan est un territoire qui avance sur les sujets mobilités douces, avec plusieurs projets de franchissement de l'autoroute A41, de l'Isère, et de la voie ferrée, pour relier ses deux rives :

• Liaison Crolles-Brignoud à vélo et à pied (le projet se concrétise)

L'A41 et l'Isère entre Brignoud et Crolles représentent une barrière presque infranchissable pour les cyclistes et piétons notamment en heures de pointe, compte tenu du trafic très important de véhicules. Pourtant, les besoins de déplacement entre les deux rives de l'Isère sont importants.

La zone d'activités, commerciales et de santé, localisée sur les communes de Bernin et Crolles où travaillent des milliers de salariés est difficile d'accès à vélo pour les habitants de la rive gauche ou pour les salariés voulant jouer la multimodalité TER + vélo en gare de Brignoud. Inversement, la gare de Brignoud, qui pourrait être renommée gare de Brignoud-Crolles, est difficilement accessible à vélo ou à pied pour les habitants de Crolles et Bernin voulant prendre le TER vers Grenoble ou Chambéry. Cette gare, dont l'aménagement des abords est toujours à l'étude, a pourtant un potentiel très important reconnu par le projet de réalisation d'une troisième voie qui permettra, en 2026 (les retards s'accumulent), d'obtenir en heures de pointe une desserte tous les quarts d'heure entre Grenoble et Brignoud.

On peut également citer les besoins de déplacement des élèves de Crolles vers le lycée de secteur situé à Villard-Bonnot, à quelques kilomètres mais actuellement très difficile d'accès à vélo. L'ADTC a participé à la concertation sur la réalisation d'un franchissement de l'A41 et de l'Isère dédié aux modes actifs, faisant des propositions comme demander une largeur minimum de 5 mètres (voir ADTC-Infos n°168, page 13). Le choix final que les élus du SMMAG ont adopté, est la réalisation d'une passerelle dans la continuité de la rue Louis Néel à Crolles pour éviter les bretelles de l'autoroute, réduisant la longueur de l'ouvrage à réaliser. Cette passerelle rejoindra la Véloroute V63 qui circulera, à terme, le long de l'Isère. Une seconde passerelle franchira l'Isère pour accéder à Brignoud et au pôle d'échanges multimodale de la gare.



La nouvelle liaison Crolles-Brignoud va supprimer le passage dangereux du pont sur l'Isère et de la traversée de l'échangeur autoroutier. (Photo A.G.)

• Saint-Ismier – Villard-Bonnot

Ce projet est entré dans sa phase réalisation, dans le cadre de la réalisation du P+R de la Bâtie. En 2023,

un parking de 80 places sera accompagné d'un arrêt pour les lignes

Cars Région Isère qui circulent sur l'autoroute, d'un arrêt pour le covoiturage, et surtout, la réalisation d'une passerelle qui franchira l'autoroute A41. Une réflexion est en cours pour poursuivre cet aménagement, vers le Bois de la Bâtie et la Véloroute V63 et rejoindre le nouvel aménagement piétons/cycles réalisé dans le cadre du barreau de la Grande Île par la réalisation d'une passerelle sur l'Isère.

• Le Touvet - Goncelin

Plus au Nord, dans la vallée, un projet est dans les tuyaux pour réaliser une traversée sur l'Isère entre Le Touvet et Goncelin qui permettra à la véloroute V63 de passer de la rive droite (en aval du Touvet) à la rive gauche (en amont de Goncelin).

• Pont de la Buisnière

Reconstruit et rouvert en octobre 2020 (suite à son affaissement en 2013), le nouveau pont de la Buisnière, qui relie La Buisnière et le Cheylas, a été équipé d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB), pour donner la priorité aux vélos. Lorsque deux véhicules veulent se croiser, ils peuvent se déporter sur les bandes latérales. Les cyclistes sont prioritaires sur un tel aménagement (ADTC-Infos n°165, page 7).

• Barraux - Pontcharra

C'est la traversée la plus septentrionale qui mérite, elle aussi, d'être sécurisée pour les piétons et les cycles.

Le Voironnais

Le Pays Voironnais montre une volonté de miser sur les mobilités douces pour développer son territoire avec la réalisation d'un schéma vélo. De nombreuses actions ont été faites (jalonnement vers Centr'Alp depuis Voiron et Voreppe, d'autres sont à réaliser, et comme dans le Grésivaudan, des coupures sont à traverser, notamment l'A48.



Une passerelle Mauvernay entre La Buisse et Centr'Alp

L'A48 constitue une coupure importante pour les personnes se déplaçant à vélo et devant rejoindre la zone d'activités de Centr'Alp localisée sur les communes de Moirans, St Jean de Moirans et Voreppe. 5 000 salariés y travaillent et un nombre non négligeable doit emprunter le pont dédié aux véhicules qui laisse un cheminement de largeur réduite pour les piétons et n'offre aucune sécurité pour les cyclistes. Le demi-échangeur, inauguré en 2014, venant en complément du premier pour la direction de Lyon a aggravé la situation des cyclistes par la mise en place d'îlots centraux sur les voiries d'accès. Avec d'autres associations du pays Voironnais, l'ADTC demande la réalisation d'une passerelle dédiée aux modes actifs dont le coût est évalué à 1 M€. Lors des échanges entre AREA, les collectivités et les associations sur la modification du projet de demi-échangeur sur l'A48 en direction de Lyon qui ont permis de faire passer son coût de 14 à 8 M€, les collectivités locales et AREA semblaient d'accord pour réaliser cette passerelle. Mais maintenant que le demi-échangeur est en service, AREA refuse de participer à son financement. Une instruction ministérielle du 31 octobre 2002 oblige pourtant les aménageurs du réseau routier national (c'est le cas ici) à prendre en compte la circulation cyclable hors zones urbaines, en complément de la loi LAURE. À ce jour, les courriers adressés par les associations et la mairie de La Buisse au ministère de l'environnement n'ont reçu qu'une assurance de la transmission aux services concernés, rien de plus.

• Une passerelle sur l'A48 à la hauteur du péage de Voreppe

Un parking relais dit de l'Île Rose est projeté par le SMMAG à la fois pour le covoiturage, et pour permettre d'emprunter la

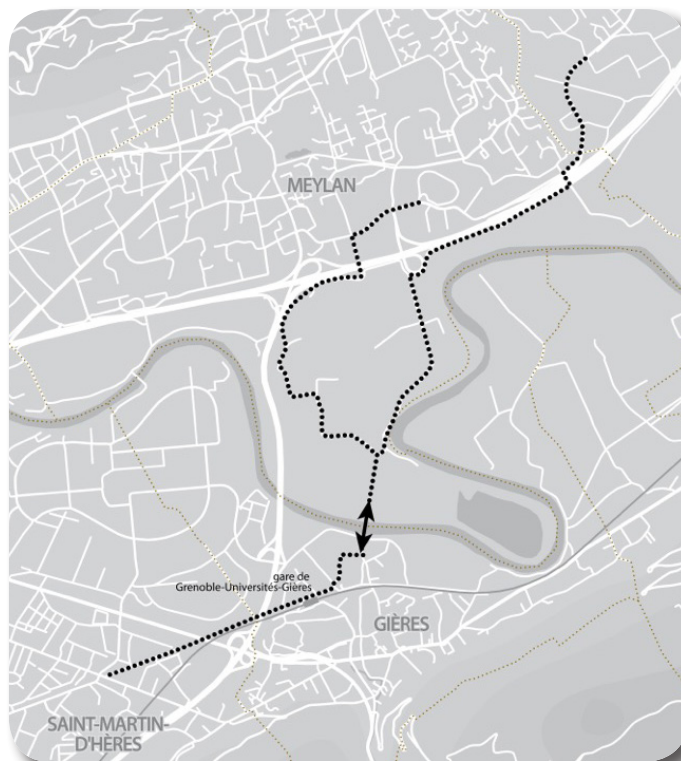
Dans la Métropole de Grenoble

De nombreuses passerelles existent depuis des années et font le bonheur des promeneurs et des cyclistes, la passerelle de l'île d'amour (Campus – Meylan), celle du Rondeau (Grenoble/Echirolles – Seyssins) et celle d'Eybens, d'autres font réellement défaut pour faciliter les mobilités douces sur le territoire, et réduire les distances à parcourir. Voici une liste de passerelles que l'ADTC appelle de ses vœux :

• Passerelle Gières – Meylan

Une longue coupure de 7 km sépare le pont sur l'Isère reliant Domène à Montbonnot et la passerelle de l'île d'Amour reliant le campus de St Martin d'Hères - Gières à Meylan. La zone d'activités Inovalée située à Meylan et Montbonnot emploie aujourd'hui 12 000 salariés. La distance pour relier à vélo Inovalée à la gare de Gières, où plus de 100 trains par jour s'arrêtent, est relativement importante. Pour réduire cette distance, l'ADTC demande la réalisation d'une passerelle reliant Gières (dans le prolongement de la rue de l'Isère) à la Taillat à Meylan. Elle réduirait de 6 à 4 km la distance entre la gare de Gières et le siège d'Inovalée à Meylan, et de 8 à 5 km la distance entre la gare de Gières et l'INRIA à Montbonnot. Inversement, cette passerelle faciliterait également l'accès à vélo à la gare de Gières pour les habitants de l'Est de Meylan et de Montbonnot. Dans la continuité du projet de la ChronoVélo 2, et avec les travaux, en cours de prolongement, vers le Campus et vers la Gare de Gières (la ChronoVélo 2 relie actuellement, la gare de Grenoble au Campus via la MC2), cette passerelle permettrait de faire le parcours à vélo plus rapidement et en sécurité en évitant notamment la traversée de l'avenue Gabriel Péri entre le Sud de Grenoble, St Martin d'Hères et Inovalée. Cette liaison relierait la gare de Gières à la Véloroute V63 Valence - Grenoble – Chambéry. Les voies vertes deviennent aujourd'hui un atout touristique important et doivent être connectées aux gares pour conforter leur attractivité. Plus localement, cette passerelle Meylan - Gières augmenterait les possibilités de boucle à pied ou à vélo pour les loisirs des habitants de la Métropole.

Cette passerelle faciliterait l'accès au lieu de promenade du lac de la Taillat dans la boucle de l'Isère à Meylan.



Cette passerelle réduirait les temps de parcours entre la gare de Gières et Inovalée.



• **Saint-Egrève - Sassenage**

Un franchissement de l'Isère à hauteur de la Vence, reliant le centre de Saint-Egrève et les Engenières à Sassenage, éviterait un grand détour par le pont barrage (au Nord) ou par le pont d'Oxford et le pont des Martyrs (au Sud).

• **St Martin le Vinoux - Sassenage**

Dans le cadre des travaux d'élargissement de l'A480, une nouvelle passerelle doit être réalisée entre la pointe de la Presqu'île (la voie verte en rive gauche de l'Isère et le pont sur le Drac) à la véloroute V63 (en rive droite de l'Isère).

• **Fontaine - Presqu'île de Grenoble**

Dans la continuité de la rue Jules Horowitz (sur la Presqu'île) ce projet consiste à la création d'une passerelle entre la rue Jules Horowitz et la Véloroute V64 (en rive gauche du Drac), permettant également l'accès à Fontaine, évitant de passer par de nombreuses de rues très fréquentées.

• **Seyssins - Grenoble**

Un nouveau franchissement du Drac, dans la continuité de la rue Anatole France à Grenoble serait un maillon d'un axe cyclable important qui relierait le Prisme de Seyssins à la rue des Alliés, via l'avenue de Grenoble, la rue de la cité, la Véloroute V64, le nouveau franchissement, le quartier Mistral, les lycées Vaucanson et Louise Michel jusqu'au Cours Jean Jaurès.

• **Pont de Claix - Claix (au-dessus du Drac)** dans l'axe du passage supérieur sur la déviation de Pont de Claix. Cette passerelle connecterait la Véloroute V64 en rive droite du Drac sur Claix, à la voie verte longeant le Lavanchon.

• **Rue Général Mangin Grenoble - rue Pierre de Coubertin Grenoble** (continuité ChronoVélo vers le cours J. Jaurès à Echirolles, et la passerelle du Rondeau).

• **Grenoble - Echirolles**

L'échangeur numéro 6 de la rocade sud est composé d'un énorme giratoire très routier, impossible à emprunter pour un cycliste, vu les vitesses observées. Cet échangeur franchit également la voie ferrée qui contourne l'agglomération. À l'Est de ce giratoire, il y a la passerelle des Ruires à Eybens, entre les rues Le Corbusier et Pierre Mendès France, mais aucune traversée n'est possible entre le pôle multimodal de Grand'Place et l'Hôpital Sud, sauf à faire le détour par l'avenue des FTPF à Echirolles.

• **Deux passerelles pour un axe majeur Ouest-Est :**

Esplanade - Jean Macé et rue Bizanet à Grenoble - **Boulevard de la Chantourne** à La Tronche

Avec la piste bidirectionnelle sur le quai de France, c'est un axe fort qui s'amorce de la Presqu'île scientifique au Campus en passant par l'Hôpital Nord. Deux nouvelles passerelles permettraient de le terminer :

- Un ouvrage de franchissement de l'Isère suivi d'une traversée de la RN481 au nord de l'esplanade, en face de la rue Durand-Savoyat. Cette passerelle ouvrirait le quartier Jean-Macé vers l'esplanade et donnerait à ses habitants et aux salariés y travaillant un accès direct à la station Casamaures-Village de la ligne E de tram.
- Depuis le pont de Chartreuse, cet itinéraire suivrait la rue Bizanet et franchirait de nouveau l'Isère par une autre passerelle dédiée, positionnée dans le prolongement de cette rue (ou de la rue de Mortillet) pour rejoindre le boulevard de la Chantourne à La Tronche, dont les aménagements cyclables sont à l'étude. Cette passerelle permettrait également aux cyclistes d'éviter l'avenue Maréchal Randon dépourvue d'aménagements cyclables et non sécurisée pour les déplacements à vélo. Enfin, cet itinéraire franchirait l'avenue de Verdun reliant Meylan à Grenoble par le passage souterrain Ricou à la Tronche, et l'Isère par la passerelle du tram B pour arriver au Campus. Cet itinéraire offrirait une liaison forte et directe entre trois pôles d'emploi et d'études importants de la Métropole.

Aujourd'hui, la liaison place Mandela - Campus n'est toujours pas sécurisée en totalité. En suivant la boucle de l'Isère par les quais Charpenay et Yermoloff, le cycliste doit faire un détour important et traverser le carrefour des Hôpitaux réaménagé.

Dossier réalisé par Alexis Grabit,

Emmanuel Colin de Verdière et Christophe Leuridan



Communiqué de presse de l'ADTC

Se déplacer autrement

Les résultats de l'appel à projets lancé par l'État pour co-financer des infrastructures de transport public viennent d'être annoncés. Cet appel à projets, le quatrième et dernier lancé dans le cadre du Grenelle de l'environnement, est destiné à subventionner des projets d'infrastructures de transport public à condition que les collectivités débutent les travaux avant 2025.

Projet de Métrocâble non prioritaire

En dehors de quelques projets d'aménagement de pôles d'échanges multimodaux et des aménagements ponctuels pour les bus, le seul projet retenu par l'État pour la métropole grenobloise est le Métrocâble avec une subvention de 5,11 M€.

L'ADTC rappelle que ce projet « vitrine » est loin d'être prioritaire : le trafic attendu est très faible au regard du montant de l'investissement (65 M€). Ce projet n'est pas à la hauteur des enjeux de report modal pour diminuer la part de la circulation automobile, de lutte contre la pollution et de meilleure desserte de l'agglomération.

Bien d'autres projets sont nécessaires et seraient bien plus utiles

- Prolongement de la ligne E de tram à Pont de Claix, où les études montrent un potentiel de trafic très important et les attentes très fortes des habitants,

- Prolongement de la ligne A de tram à Sassenage, sur un secteur où la circulation automobile est intense,
- Création d'une ligne de tram vers le Grésivaudan, où les lignes de bus ne sont pas assez attractives,
- Prolongement de la ligne D de tram vers Grand-Place au sud et raccordement à la ligne B au nord, pour créer une ligne de rocade et rendre cette ligne plus efficace.

L'ADTC regrette que l'un de ces projets n'ait même pas été présenté à ce 4^{ème} appel à projets.

Un développement des transports publics figé depuis 2015

Grenoble est passée à côté d'une opportunité de bénéficier de subventions de l'État.

La situation des transports publics risque de rester figée de nombreuses années alors qu'une meilleure utilisation de l'argent public aurait permis de reprendre une dynamique interrompue depuis 2015 de développement des transports publics si nécessaires à notre agglomération.

Cette absence de volonté de développer les transports en commun est d'autant plus inacceptable que dans le même temps, les chantiers pour les infrastructures routières avec les travaux de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau représentent un investissement de 400 M€ entre 2019 et 2024.



Le prolongement de la ligne E de tram à Pont de Claix, est l'un des nombreux projets où le SMMAG aurait pu se positionner dans cet appel à projet. (Photo A.G.)

La route nationale 85, appelée « Route Napoléon » est l'axe routier national qui relie Grenoble à Cannes. Elle est la principale porte d'accès à la Matheysine et à l'Oisans et ses stations de ski. La section entre Pont-de-Claix, Jarrie et Vizille accumule la fronde des différents usagers de cette route.

Les bouchons de la RN85 entre l'autoroute A480 et le giratoire Muzet à Vizille, bien connus des Isérois et des touristes, sont de plus en plus fréquents sur cette route, malgré et parfois à cause des aménagements qui ont été réalisés pour la sécurité : feux de régulation de part et d'autre de l'autopont de Jarrie pour éviter une accumulation de véhicules à proximité immédiate du pôle chimique de Jarrie, création d'un shunt (vers l'Oisans) du giratoire Muzet pour tenter de réduire les bouchons à l'approche du giratoire, et depuis le mois d'octobre, mise en service du réaménagement du carrefour de la ZAC du Saut du Moine (voir ADTC-Infos numéro 168, page 6), sans prendre en considération les lignes de transport en commun.

De nombreuses lignes de transport empruntent la N85 sur la section Pont-de-Claix – Vizille :

- La ligne Car Région Express X03 Vizille - Grenoble,
 - La ligne Flexo 70 Champ-sur-Drac – Vizille – Montchaboud,
 - Les lignes Cars Région « Isère » T73/T75 vers l’Oisans et T90/T91 vers la Matheysine,
 - La ligne Car TER AURA de la ligne 63 Gap – Grenoble,
 - La ligne Car ZOU LER 35 (Briançon – Grenoble).
- Il faut ajouter les lignes scolaires.

Pourtant, aucun aménagement n'a été réalisé pour améliorer la fiabilité et l'attractivité des ces lignes et favoriser l'usage des transports publics. Une idée de voie bus « réversible » a été évoquée mais aucune avancée.

Mis en service en octobre, ce carrefour n'a fait qu'augmenter les difficultés de circulation pour tous les usagers.

Pour les cars, les arrêts en alvéole compliquent la réinsertion dans la circulation, dense à toute heure de la journée. Pour les vélos, ce sont des passages périlleux entre les aménagements, murs d'habitation et feux de circulation sur la bande cyclable (vers Vizille) qui obligent les cyclistes à se déporter sur la gauche dans le flux automobile, le passage à l'arrière des arrêts de bus (dans les deux sens), qui obligent les cyclistes à monter sur le trottoir.





Les cyclistes doivent circuler sur la chaussée, au milieu d'un intense trafic routier. L'ADTC appelle à réaliser rapidement l'axe ChronoVélo 3 entre Pont-de-Claix et Vizille, avec des aménagements séparés et sécurisés pour les piétons et les cyclistes. (Photos A.G.)



Mais où passera la ChronoVélo 3 ?

Lancé en 2017, le réseau ChronoVélo doit à terme mailler le territoire de la métropole grenobloise d'un réseau d'axes cyclables majeurs. L'axe Grenoble – Vizille est l'un des 4 axes qui ont été identifiés.

La section de Grenoble à la mairie de Pont-de-Claix a bien été mise en service en mars 2021. Et depuis ?

Les travaux réalisés au carrefour de la ZAC du Saut du Moine ne laissent voir aucune possibilité de passage par là d'une ChronoVélo. Pour rappel, une ChronoVélo est une piste cyclable large de 4 m, séparée de la circulation générale.

Et le train, le tram-train ?

Cela fait de nombreuses années qu'un projet de tram-train est évoqué pour relier Grenoble à Vif et à Vizille, en empruntant l'ancienne voie ferrée du Dauphiné qui longe la RN85 entre Jarrie et Vizille.

De nombreuses contraintes, qui s'accumulent, mettent des bâtons dans les roues du projet, notamment le Plan de Protection des Risques Technologiques (PPRT) de Jarrie, les risques inondations de la Romanche. L'option tram-train ne semble plus à l'ordre du jour.

Côté train, les autorités compétentes se sont mises d'accord pour développer un Réseau Express Métropolitain autour de Grenoble, comprenant un axe est prévu entre Grenoble et Cielles (objectif du PDU 2018-2030), avec un service à la demi-heure.

Pour atteindre cet objectif, des travaux devront être entrepris sur la ligne : le déplacement de la halte de Pont-de-Claix, l'amélioration de la « bifurcation de Veynes » à Echirolles, la création de point de croisement sur la ligne. Le PPRT de Jarrie pourrait avoir un impact fort sur le développement de l'offre ferroviaire.

La volonté politique de développer le RER Métropolitain sera-t-elle suffisante ?

Conclusion

Avec le développement de la ZAC du Saut du Moine, il est capital d'améliorer la circulation des transports en commun et des cyclistes dans le secteur. Le nombre inespéré de réponses obtenues lors du baromètre 2021 des villes cyclables pour les communes de Pont de Claix, Champagnier, Jarrie et Vizille montre qu'il y a une forte demande d'aménagements pratiques et sûrs. Des créations de priorités et de voies réservées aux cars sont aussi inévitables.

Alexis Grabit

Perturbations dans les TER

Les lignes TER, et en particulier la ligne Lyon-Grenoble, subissent des perturbations. Quelles en sont les raisons ?

Pas assez de rames pour assurer les trains

Depuis l'automne dernier, plusieurs TER sont en composition réduite, c'est-à-dire composés d'une seule rame au lieu de deux, provoquant des surcharges et des désagréments pour les usagers. À partir de début décembre, la situation s'est dégradée avec la suppression de presque un train sur deux sur la ligne Lyon-Grenoble. En janvier, de nouvelles perturbations sont apparues. Les raisons de ces perturbations sont multiples, certaines sont récurrentes, d'autres liées à la pandémie COVID.

La gestion du parc de matériel roulant sur la Région est très fragile. Chaque automne, les usagers constatent que leur train a une composition réduite ou que des trains sont supprimés, en raison de « contraintes de production » suivant la terminologie utilisée sur les fiches horaires éditées à cette occasion.

Les justifications avancées par la SNCF sont toujours les mêmes. En automne, les feuilles mortes dégradent l'adhérence des roues sur les rails provoquant patinage et enrayage avec des blocages de roue. Cela génère des plats sur les roues, méplats imposant ensuite de reprofiler la roue sur un tour, exactement un « tour en fosse », permettant un reprofilage sans déposer les roues. La SNCF ne dispose que d'un seul tour en fosse en AURA affecté aux TER (au centre de maintenance de Vénissieux) qui travaille en 2 x 8. Cette année, le phénomène a été accentué en raison de la météo, les feuilles tombées étaient souvent encore vertes, avec donc plus de sève à l'origine de la dégradation de l'adhérence.

L'autre cause mise en avant est les chocs subis par le matériel, c'est-à-dire, des heurts contre le gibier, qui est toujours plus mobile pendant la période de chasse, contre des arbres tombés sur la voie après des coups de vent ou les accidents aux passages à niveau. Les réparations sont souvent longues, car il faut rapatrier le train dans un centre de maintenance et disposer des pièces de rechange pour réparer.



Changement de matériel sur la ligne Grenoble - Saint-Marcellin. (Photo A.G.)



Compositions réduites sur les TER entre Lyon et Grenoble. (Photo A.G.)

À ces causes que l'on peut qualifier d'habituelles (les communiqués de presse SNCF en témoignent) sont venues s'ajouter les conséquences de la pandémie. L'absentéisme a perturbé les plans de maintenance, alors que la Région a fait le choix de maintenir l'offre de transport au plus près du nominal pendant cette crise (hors confinement). Des retards se sont accumulés pour réaliser les opérations de maintenance périodique indispensables, obligeant à immobiliser des rames.

On peut citer également des difficultés de recrutement ou de turn over d'opérateurs de maintenance à la SNCF (salaire, conditions de travail). Ainsi par exemple la moitié du personnel de maintenance du centre de Grenoble a démissionné, sans doute attiré par de meilleures conditions d'emplois offerts dans le bassin grenoblois.

En plus de tous ces problèmes entraînant un manque de matériel roulant pour assurer l'ensemble du plan de transport, le développement du variant OMICRON a nécessité des allègements du plan de transport depuis le mois de janvier, cette fois par manque de personnel.

Comment va évoluer la situation ?

Nous espérons tous que la situation sanitaire va s'améliorer, il restera alors le manque chronique de rames pour assurer l'ensemble du plan de transport quelles que soient la saison et les circonstances.

SNCF mobilité a engagé un plan d'action, avec une meilleure gestion des rames présentant des plats aux roues, le projet de passer en 3 x 8 pour le tour en fosse de Vénissieux à l'automne 2022, et un traitement plus rapide des rames avariées par suite de chocs (rapatriements vers les centres de maintenance, pièces de rechange).



Un effort particulier a été lancé sur le recrutement, avec une bonne anticipation, et la formation du personnel de maintenance.

Côté SNCF Réseau, les actions concernent des élagages préventifs de la végétation et le passage de trains laveurs de rails sur les zones signalées par les conducteurs.

Mais la situation va rester très tendue en 2022 et 2023 : aucune livraison de nouvelles rames n'est prévue avant la mi-2023 (début de la livraison de 19 rames Regio2N), des opérations de rénovation vont débiter sur les séries AGC et TER2N NG dès le début de 2023 et des matériels anciens (Z2) vont être réformés.

Quelles sont les solutions ?

La Région renvoie toujours la responsabilité de cette situation à la SNCF. Même si la SNCF a des progrès à faire dans le management et l'organisation de la maintenance, la Région ne peut pas laisser la SNCF se débrouiller seule pour assurer un plan de transport avec un parc de matériel roulant laissant trop peu de marge pour faire face aux aléas.

Il est inacceptable que les usagers voient leurs conditions de transport dégradées à intervalles réguliers avec des surcharges régulièrement évoquées sur les réseaux sociaux, montrant des TER pleins à craquer, photos à l'appui, ou dénoncées par des communiqués de presse des associations repris par les médias.

La Région doit rapidement accroître le parc à disposition par l'achat ou la location de matériels libérés par d'autres Régions ou lancer de nouvelles commandes compte tenu des délais très longs de construction de rames neuves. Des installations de maintenance sont sans doute à développer, à commencer par un deuxième tour en fosse TER dans la Région (un nouvel atelier est déjà prévu à St Etienne)

Sans une action importante de la Région, les conditions de transport des usagers risquent de rester difficiles, si, comme on peut l'espérer, le trafic retrouve à la fin de la pandémie la hausse tendancielle observée en 2016-2019.

François Lemaire •

Malgré les impacts, les clients des TER sont toujours présents. (Photo A.G.)





Service TER 2022 : Rien de nouveau sur les rails autour de Grenoble

Le service TER 2022 a débuté le dimanche 11 décembre 2021. Voici les informations à retenir pour ce service.

Grenoble - Lyon-Part-Dieu

C'est la relation « longue distance » la plus fournie en termes d'offre avec un train par heure tous les jours (départ de Grenoble de 5h22 à 21h22 ; 20h22 les samedis), et de nombreux renforts du lundi au vendredi (départ toutes les heures de Grenoble de 5h52 à 9h52 et de 14h52 à 18h52). Depuis Lyon, c'est également, un train par heure tous les jours (de 6h16 à 22h16, 21h16 les samedis), et des renforts du lundi au vendredi (toutes les heures de 6h46 à 9h46 et de 13h46 à 19h46). L'offre à la demi-heure devrait être étendue à l'ensemble de la journée et l'amplitude horaire aller au-delà de 22h.

Offre ferroviaire entre Grenoble et Lyon-Part-Dieu		
	Lyon Part-Dieu	Grenoble
Lundi à Vendredi	05h22 – 10h22 : Un train toutes les 30 min. 10h22 – 14h22 : Un train par heure. 14h22 – 19h22 : Un train toutes les 30 min. 19h22 – 21h22 : Un train par heure.	06h16 – 10h16 : Un train toutes les 30 min. 10h16 – 13h16 : Un train par heure. 13h16 – 20h16 : Un train toutes les 30 min. 20h16 – 22h16 : Un train par heure.
Samedi	Un train par heure de 5h22 à 20h22	Un train par heure de 6h16 à 21h16
Dimanche	Un train par heure de 6h22 à 21h22	Un train par heure de 7h16 à 22h16

Valence – Grenoble – Chambéry – Annecy/Genève

Deuxième relation « longue distance » qui dessert Grenoble, elle offre également une offre bien fournie entre Valence et Annecy, avec en moyenne, un train par heure, et quelques trous de desserte en fin de matinée. Vers/depuis Genève, l'offre reste squelettique avec six allers/retours (cinq le samedi et seulement quatre le dimanche). La liaison Valence – Annecy devrait circuler à l'heure toute la journée la liaison vers Genève relève d'une fréquence à l'heure en pointe et aux 2h en journée.

Offre ferroviaire (sans changement) à Grenoble vers/depuis Annecy, Valence et Genève				
		Lundi-Vendredi	Samedi	Dimanche
Vers	Annecy	Un train par heure de 6h33 à 21h33, sauf 8h33 et 10h33.	Un train par heure de 7h33 à 20h33, sauf 8h33 et 10h33.	Un train par heure de 7h33 à 21h33, sauf 8h33 et 10h33.
Depuis		Un train par heure de 5h42 à 19h46, sauf 8h42, 9h42 et 11h42.	Un train par heure de 5h42 à 19h46, sauf 9h42 et 16h42.	Un train par heure de 7h42 à 19h42, sauf 9h42.
Vers	Valence	Un train par heure de 6h30 à 20h30, sauf 10h30 et 11h30, + des départs à 5h58, 7h05, 12h05, 17h05 et 19h40, + 19h04 (les vendredis). [Le départ de Grenoble à 17h30, les vendredis, est prolongé à Avignon-Centre. Arrivée 20h15] [Le départ de Grenoble à 19h40, est un train omnibus]	Un train par heure de 7h30 à 20h30, sauf 11h30 et 18h30, + un départ à 12h05 et 19h04.	Un train par heure de 7h42 à 19h42, sauf 9h42.
Depuis		Un train par heure de 6h14 à 22h14, sauf 11h14 + des départs à 5h24, 6h44, 13h48, 16h48 et 17h48 [Le départ de Valence à 5h24 est un train omnibus]	Un train par heure de 8h14 à 21h14, sauf 9h14, 11h14 et 20h13 + des départs à 5h24, 6h44, 13h48, 16h48 et 17h48 [Le départ de Valence à 5h24 est un train omnibus]	Un train par heure de 8h14 à 22h14, sauf 9h14 et 11h14 + des départs à 6h44, 13h48, 16h48 et 17h48 [Le départ de Valence à 20h13 est amorcé à Avignon-Centre départ 18h31]
Vers	Genève	Six trains avec des départs à 5h07, 6h58, 7h58, 11h58, 14h58 et 17h58	Cinq trains avec des départs à 6h58, 7h58, 11h58, 14h58 et 17h58	Quatre trains avec des départs à 7h58, 11h58, 14h58 et 17h58
Depuis		Six trains avec des départs à 6h59, 10h00, 11h59, 14h59, 16h42 et 18h42	Cinq trains avec des départs à 6h59, 10h00, 11h59, 16h42 et 18h42	Quatre trains avec des départs à 10h00, 11h59, 16h42 et 18h42

Grenoble - Clelles – Veynes - Gap

L'offre ferroviaire est limitée à la gare de Vif, avec des départs :

- De Vif à 7h22 (sauf les dimanches), 8h22 (sauf les dimanches), 11h24, 12h22, 14h22 (sauf les dimanches), 17h22, 18h35 et 19h20 (sauf les samedis), et,
- De Grenoble à 8h10, 10h10, 12h10, 13h10, 16h10, 17h10 (sauf les samedis), 18h10 et 19h10 (sauf les samedis).

Au-delà, vers/depuis Clelles, Veynes et Gap, les voyageurs devront poursuivre leur voyage en car. Chaque train est en correspondance à Vif avec un car, à quelques exceptions. Des cars sont également mis en place, entre Gap, Veynes et Grenoble pour permettre des correspondances avec des TGV depuis/vers Paris, en fin de semaine. Au prochain service (en décembre 2022) et après une année de travaux, les trains devraient faire leur retour sur l'ensemble de la ligne.

Alexis Grabit •

L'entrée Europole de la gare de Grenoble enfin ouverte

Après 2 ans de travaux et une remise en service deux fois repoussée, l'entrée Europole de la gare sur la place Robert Schuman de Grenoble a enfin rouvert. Initialement prévu en janvier 2021, l'accès à la gare a été remis en service fin octobre. Cette entrée est accessible à tous. Elle bénéficie d'un ascenseur, d'une rampe PMR et d'un escalier, permettant de passer de la place Robert Schuman au passage souterrain de la gare et aux différents niveaux du parking souterrain. Globalement, l'entrée bénéficie d'un saut qualitatif. Toutefois, il est regrettable que l'escalier entre la place et le passage souterrain se rétrécisse à sa base alors qu'une hausse du trafic de la gare est prévue dans les prochaines années. Cette entrée offre la possibilité de rejoindre la ligne B du tramway vers la Presqu'île et la ligne Chrono C5 qui dessert le Sud grenoblois.



Alexis Grabit •

Service TGV 2022 : Les premiers et derniers trains supprimés et un trou de cinq heures en milieu de journée

En raison de la pandémie et de la chute de fréquentation de la clientèle d'affaires, la SNCF allège les dessertes TGV. La ligne Grenoble – Paris est concernée par des suppressions.

- Le premier TGV pour Paris (départ 5h19) reste SUPPRIMER (du lundi au jeudi).
- Le premier départ de Grenoble est à 6h19 du lundi au vendredi, 8h17 le samedi et 10h19 le dimanche.
- Le dernier départ depuis Paris (départ 19h43) reste SUPPRIMER (sauf les vendredis et dimanches).
- Le dernier départ de Paris est 18h43 du lundi au jeudi et le samedi, deux autres départs à 19h43 et 20h43 les vendredis et dimanches.
- Les TGV en milieu de journée du lundi au jeudi sont SUPPRIMÉS. Cela concerne les départs de Grenoble à 13h17 et de Paris à 11h43, ce qui donne des trous de 5h sans TGV entre 10h et 15h ;
- L'ajout d'un départ de Grenoble, le samedi à 17h19.

Nombre de relations TGV entre Grenoble et Paris-Gare-de-Lyon en 2022

Entre parenthèses, évolution depuis 2020 avant-Covid

Alexis Grabit •

Nb d'Allers/ Retours	Lundi	Mardi à Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Vers Paris	6 (-2)	6 (-2)	7 (=)	6 (+1)	6 (=)
Vers Grenoble	7 (-2)	6 (-2)	9 (=)	5 (=)	8 (=)

Service Ouigo 2022 : Le Ouigo des Alpes est de retour pour la saison hivernale et pourrait être régulier d'ici 2025

Lancée pendant la pandémie en décembre 2020, la desserte Ouigo (TGV à bas prix) des Alpes, entre l'Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV et Bourg-Saint-Maurice, via Grenoble, est de retour pour cette saison hivernale (il circule tous les jours du 16 décembre 2021 au 28 mars 2022).

Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV	9h40	Bourg-Saint-Maurice	15h50 (15h59 les week-ends)
Grenoble (arrivée)	12h51	Grenoble (départ)	18h06 du lundi au vendredi 18h36 le samedi 18h17 le dimanche
Bourg-Saint-Maurice	15h07 (15h16 les week-ends)	Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV	21h32 (22h06 le samedi 21h32 le dimanche)

Contrairement à sa première année, ce Ouigo est enfin accessible entre Grenoble et les gares d'Albertville, Moûtiers, Aime et Bourg-Saint-Maurice. Dans une conférence de presse du 23 septembre, Ouigo annonce, d'ici à 2025, la desserte de nouvelles destinations, l'augmentation des fréquences sur le Sud-Est et la Méditerranée et un accroissement des lignes transversales sans passer par Paris. Grenoble serait concernée avec une ligne régulière, mais vers où ? Vers l'Aéroport Charles de Gaulle, comme actuellement, vers le centre de Paris, ou vers une autre destination ? A suivre.

Alexis Grabit •

DATE DES COMMISSIONS :

A la MNEI (ou en visio)

- Commission Transports en commun
14 mars, 4 avril et 2 mai.

- Commission Vélos/Piétons
24 mars, 14 avril et 12 mai.



L'opération « Cyclistes, Brillez ! »,
une des nombreuses actions
de l'ADTC.
Un grand merci aux salariés
(voir pages 6 et 7).

Moins de TGV entre Grenoble
et Paris, et le Ouigo des neiges
est de retour pour la saison hivernale (voir
page 19).



Quelques mois
après le
basculement
du réseau
TransIsère
dans les Cars
Région « Isère »,
les totems
des abribus
ont enfin
été mis à jour.

Assemblée Générale de l'ADTC

Le mardi 12 avril à 18h30,
A la Maison des Associations,
Grenoble.

ADTC - Se déplacer autrement

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

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