

Baromètre des villes cyclables 2021 un résumé des résultats dans la région grenobloise (Pages 9 à 13)



● ChronoVélo :
● un bilan positif à conforter
● (Pages 4 et 5)

● Contribution de l'ADTC - Se déplacer
● autrement à la concertation sur
● les aménagements de la ligne
● Chrono C1 Grenoble - La Tronche -
● Meylan - Montbonnot
● (Pages 16 et 17)

● Incendie du Pont sur l'Isère
● entre Brignoud et Crolles : les
● conséquences sur les mobilités
● (Page 8)



Le RER grenoblois : avançons dès maintenant !

On parle beaucoup du RER grenoblois dans les médias, surtout pour le futur... à l'horizon 2035. En attendant cette échéance, il y aurait bien des choses à faire, qui ne se font pas.

Des trains supplémentaires en journée et le soir.

Les premières améliorations à apporter portent sur le cadencement et les amplitudes des services. Nous avons souvent fait état dans ADTC-Infos des trous de 3 heures sans trains périurbains depuis Grenoble vers Brignoud et Chambéry ou bien vers St Marcellin en matinée.

Comblés ces trous pour proposer un cadencement toute la journée ⁽¹⁾ et des services en soirée (absents aujourd'hui) est réalisable dès maintenant avec l'infrastructure existante et le parc de matériel roulant actuel. Pour cela, pas besoin d'attendre 2035 !

Nous disposons déjà d'une fréquence intéressante en heures de pointe (5 trains par heure et par sens entre Voiron et Grenoble, 6 entre Moirans et Grenoble), qu'il conviendrait de mettre en valeur. Commençons par utiliser au mieux l'infrastructure existante en offrant un véritable cadencement toute la journée, type RER, sans attendre les investissements dans l'infrastructure qui permettront d'augmenter les fréquences !



Une tarification attractive

Un RER demande aussi une tarification intégrée : un trajet = un titre de transport, que ce soit pour les abonnés ou les voyageurs occasionnels, qui représentent plus de 60% des déplacements dans la Métropole. On en est encore loin, quand on constate que le titre « Grand Grenoble » mis en place sur le territoire du SMMAG (3,80€ sur smartphone uniquement) ne permet pas d'utiliser les TER. Ce titre est certes un progrès mais encore une fois, pas besoin d'échéances lointaines pour faire évoluer la tarification pour la rendre intégrée : TER, cars, tramways, bus, sur tout le territoire du SMMAG (Voiironnais, Grésivaudan, Métropole).

Des besoins en capacité des trains

Un point important est celui de la capacité des trains : trop de trains sont en surcharge occasionnant des difficultés pour monter dans les trains. Il est donc nécessaire de renforcer le parc rapidement surtout qu'avec l'augmentation du prix des carburants, on peut s'attendre un accroissement du trafic.

Restons lucides

On ne peut être que favorable aux projets de développements d'infrastructures envisagés : la gare de Grenoble manque de voies rendant la circulation des trains difficile en cas de perturbations et empêchant toute augmentations de fréquence, la réouverture d'une halte à Domène va améliorer la desserte de ce secteur, la desserte de Brignoud mérite de passer à 4 trains/heure, des améliorations vers Valence sont nécessaires pour compléter le doublement partiel du sillon alpin sud.

Il faut réussir à les faire inscrire dans les prochains contrats de plan Etat-Région, ce qui ne sera pas facile avec les nombreux projets en Auvergne - Rhône - Alpes qui n'avancent pas. Les collectivités locales devront activement participer au financement pour les faire aboutir.

D'autres projets seront plus difficiles à mener, la desserte vers Clelles se heurte au Plan de Protection contre les Risques Industriels de l'usine de Jarrie, le quadruplement vers Voreppe sera en concurrence avec d'autres investissements hautement prioritaires, comme le nœud ferroviaire lyonnais (qui comprend la mise à 4 voies de la section St Fons - Grenay).

Raison de plus pour mener à bien sans attendre tout ce qui peut être réalisé dès aujourd'hui !

Emmanuel Colin de Verdière ■

(1) : La ligne Lyon - Grenoble devrait être aussi cadencée à la 1/2 heure toute la journée, comme c'est déjà le cas pour la ligne Lyon - St Etienne (actuellement la fréquence est de 1 train par heure en milieu de journée).

- P 02 Edito
- P 03 Zoom : Assemblée Générale 2022
- P 04-05 ChronoVélo : un bilan positif à conforter
- P 06 La France à 20 minutes à vélo
- P 07 Brèves Vélos/Piétons
- P 08 Incendie du Pont sur l'Isère entre Brignoud et Crolles : les conséquences sur les mobilités
- P 09-13 Baromètre des villes cyclables 2021 : un résumé des résultats dans la région grenobloise
- P 14 30 euros par mois pour aller au boulot
- P 15-17 Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur les aménagements de la ligne Chrono C1 Grenoble - La Tronche - Meylan - Montbonnot
- P 18 Comment j'ai dû (ré-)apprendre à me passer d'une voiture
- 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 €		

Assemblée Générale 2022

Trois ans après la dernière Assemblée Générale en présentiel (en raison de la pandémie) de notre association, l'AG 2022 a eu lieu le mardi 12 avril, à la Maison des Associations, réunissant 80 participants.

Cette AG fut l'occasion, une nouvelle fois, de rendre un vibrant hommage à Jean-Yves Guéraud, vice-président et co-fondateur de l'Association (en 1974), qui nous a quitté le 22 septembre 2021. MERCI Jean-Yves !

Renouvellement du Conseil d'Administration

L'Assemblée Générale a élu le nouveau Conseil d'Administration composé de :

Michel BARNIER	Claude BEGUIN
Bernard BOUVIER	Bertrand CHRISTIAN
Nicolas CLECH	Emmanuel COLIN de VERDIERE
Christian COTTE	Suzanne DATHE
Michel GILBERT	Monique GIROUD
Alexis GRABIT	Colette GROSSIORD
François LEMAIRE	Christophe LEURIDAN
Laetitia REYDET	Eleonora SARTORI
Mehdi TADJINE	Nathalie TEPPE
Françoise VIVET	Philippe ZANOLLA

Merci à Laetitia REYDET nouvelle administratrice de nous avoir rejoint.

Le bureau est constitué de :

- Colin de Verdière, Président,
- Nathalie Teppe et François Lemaire, Vice-présidents,
- Colette Grossiord, Trésorière,
- Michel Barnier, Secrétaire.

Activités 2021

Les rapports d'activités des commissions Transports en commun, vélos-piétons, et des salariées ont été mis à disposition des adhérents sur le site internet. Cette AG a permis de mettre le focus plus particulièrement sur les actions de l'ADTC en 2021 :

- La forte implication des salariés dans les actions et animations : la vélo-école, le concours des écoles à vélo, le challenge mobilités,
- L'actualisation du projet associatif.

Les deux principales commissions et leurs membres ont tout mis en œuvre sur les sujets suivants :

Commission Vélos/Piétons

- La 2^{ème} Convergence vélo de la région grenobloise,
- Le premier baromètre des villes marchables et le 3^{ème} baromètre des villes cyclables,
- Le 18^{ème} concours des écoles à vélo, et le 11^{ème} Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes,
- Les opérations "Cyclistes, Brillez !" et les actions de sensibilisation « angles morts » et des livreurs à vélo,
- Une action forte avec la pose d'un vélo blanc, un an après l'accident mortel, au croisement Vallier – Libération à Grenoble,
- Des contributions sur divers projets (Combe de Gières, traversée Crolles-Brignoud, RD 1075).



Commission Transports en commun :

- La politique du SMMAG a été décevante : baisse de l'offre pérennisée, perte d'attractivité. Un seul projet : le Métrocâble. Rien sur le tramway ou des lignes BHNS. Même l'appel à projets de l'État n'a pas satisfait les besoins de mobilité. Et pendant ce temps-là, les tramways de la ligne A sont surchargés et la tarification est toujours aussi complexe.
- Le SMMAG a entrepris un travail spécifique sur le PDU, sur le territoire Nord-Ouest, avec plusieurs thèmes : la mobilité en général et plus spécifiquement, le pôle d'échanges de La Poya, le Métrocâble pour lesquels l'ADTC a réalisé des contributions.
- L'évolution de la société SEMITAG en Société Publique Locale M TAG tend à faciliter les évolutions du réseau. Ce changement s'est accompagné du remplacement de la billettique, la montée par l'avant sur tout le réseau bus, même les lignes les plus fréquentées.
- Le constat d'une faible ambition de la Région pour développer l'offre TER, une forte sensibilisation a été faite sur les dessertes et le matériel ferroviaire, et sur les nombreux désagréments qu'ont subi les usagers des TER depuis la fin d'année 2021.

La ligne Grenoble – Gap a été fermée, entre Vif et Aspres, pour permettre d'importants travaux et rouvrir le 11 décembre 2022, jusqu'à quand ?

Et le Lyon-Turin ? Une consultation des collectivités a eu lieu, mais aucune annonce n'a été faite par l'État depuis.

- Le projet de Métrocâble est contesté par l'ADTC, notamment, au vu du faible trafic attendu. L'enquête publique aura lieu en 2022.
- Le réseau TransIsère est devenu Cars Région Isère, depuis le 1^{er} septembre, avec une demande pour l'intégration dans le SMMAG des lignes Cars Région qui circulent exclusivement dans son territoire.

Le vélo, maillon essentiel de la mobilité

La deuxième partie de la soirée, ouverte au public, a fait salle comble et a été consacrée à une présentation suivie d'échanges avec Olivier Razemon (journaliste indépendant et auteur de nombreux ouvrages, dont Le pouvoir de la pédale, aux éditions Rue de l'échiquier), sur le thème du vélo, maillon essentiel de la mobilité.

Alexis Grabit ■



ChronoVélo : un bilan positif à conforter

En juin 2018, l'ADTC - Se déplacer autrement organisait la 1ère convergence vélo de la région grenobloise dite « chronoparade » au moment où seulement 3,5 km de ChronoVélo avait été réalisé. Aujourd'hui, 24 km sont en service sur les 49 km programmés par la métropole et les 100 km prévus dans le plan de déplacement urbain 2018 - 2030.

Sur son site internet, Grenoble-Alpes Métropole définit ainsi les ChronoVélos : « un réseau cyclable structurant qui vise à offrir des itinéraires directs, confortables et sécurisés. Immédiatement identifiables, ces pistes s'appuient notamment sur une identité visuelle très marquée et des aménagements offrant de nouveaux services aux cyclistes. »

Une fréquentation qui explose

Le meilleur indice de la qualité des ChronoVélos est leur fréquentation. Celle-ci est en augmentation constante et très importante.

A l'adresse <https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=120>, on peut suivre chaque jour le nombre de passage à vélo ou pied sur de nombreux points de la Métropole (un nouveau point de mesure vient d'être mis en œuvre à l'entrée 2 du campus de Saint Martin d'Hères - Gières sur la ChronoVélo).

La palme de la fréquentation avec jusqu'à 6 000 passages par jour est mesurée sur les ChronoVélo 1, cours Lafontaine et ChronoVélo 2, rue Léo Lagrange, à Grenoble. Aux autres points de mesure, la fréquentation atteint entre 700 (L'Etoile à Pont de Claix) et 5 500 (boulevard Agutte Sembat à Grenoble). Le point de comptage sur la ChronoVélo 1 au niveau du pont de Savoie à Grenoble est emblématique avec une fréquentation qui dépasse régulièrement les 4 000 vélos par jour et équivalent à plus de 15% du trafic automobile circulant boulevard Jean Pain sur un itinéraire qu'on ne pouvait emprunter à vélo avant le printemps 2020 !

Des pistes d'améliorations

- Du stationnement sauvage systématique à verbaliser sur les ChronoVélos notamment pour des livraisons : par exemple, sur le cours Berriat et le long du marché de l'Estacade à Grenoble

- Des phases de feu trop courtes pour les vélos : par exemple, traversée des avenues Jean Perrot à Grenoble et avenue Ambroise Croizat à St Martin d'Hères.

- La phase feu « orange clignotante » pour les vélos aux carrefours de la ChronoVélo 4 avec l'avenue des diables bleus et le boulevard Joffre est à étendre.

- Des phases feux distinctes suivant le sens de circulation des motorisés pour les piétons et cyclistes sont à créer pour diminuer les temps de parcours : par exemple, à la traversée de la rue du 19 mars 1962 de la ChronoVélo 1.

- Absence d'éclairage la nuit de certaines sections : par exemple, avenue de Verdun à La Tronche.

- Des panneaux d'interdiction de traverser à droite ou à gauche pour sécuriser la ChronoVélo non respectés : par exemple tourne à droite du boulevard Jean Pain vers la rue du 19 mars 1962 ou tourne à gauche de la place Paul Mistral vers la rue Bistési à Grenoble.

- Des masquages entre cyclistes et motorisés sont à supprimer pour augmenter la sécurité : par exemple à Meylan, en taillant de manière basse la végétation à l'entrée de la rue des Aiguinards, ou en déplaçant le panneau publicitaire à l'entrée de l'allée du Bret au croisement avec l'avenue du Vercors.

- L'espace piéton proche doit être de qualité pour en favoriser son utilisation et éviter les piétons sur la ChronoVélo : par exemple rue Léo Lagrange à Grenoble, où les zones piétonnes le long de la ChronoVélo sont non revêtues et souvent squattées par du stationnement sauvage de véhicules motorisés.

- Il est parfois difficile de sortir d'une ChronoVélo entre deux carrefours principaux surtout si on a un vélo cargo ou un vélo avec une remorque pour enfants pour trois raisons : 1/ l'espace de sortie est étroit, 2/ le rayon de giration est à 90 degrés, 3/ on se retrouve directement sur la chaussée des motorisés à traverser. Ainsi, sur la ChronoVélo, le long de la rue du Général Mangin, à Grenoble (ou Pierre Sémard à Echirolles), on bloque quasiment toute la ChronoVélo avec son vélo allongé quand on veut sortir de celle-ci !



Le 24 novembre 2021, le compteur (aujourd'hui disparu) affichait plus d'un million de passages de cyclistes sur la ChronoVélo 1, cours Lafontaine, à Grenoble.



La création de la ChronoVélo 1 depuis Grenoble vers Meylan, un atout majeur dans la sécurisation des itinéraires cyclables. Les cyclistes, qui ont répondu aux baromètres des villes cyclables, se sentent en sécurité sur cet aménagement. Toutefois, d'autres axes restent à améliorer sur la commune.

ChronoVélo 1 : Meylan - La Tronche - Grenoble - Fontaine

Huit kilomètres sont déjà en service entre Grenoble et Meylan. La section Grenoble – Fontaine de 4 km environ est fortement attendue.

La section très fréquentée à vélo entre l'Hôtel de Ville de Grenoble et Chavant reste à réaliser.

Cette ChronoVélo est à prolonger vers le Grésivaudan à l'Est et vers Sassenage à l'Ouest.

ChronoVélo 2 : Campus/Gare de Gières - St Martin d'Hères - Grenoble - St Martin le Vinoux - St Egrève

Huit kilomètres sont en service entre le campus et Grenoble. La section Grenoble - St Egrève est à l'étude.

Les travaux de la section Gare de Gières - St Martin d'Hères sont programmés pour l'été 2022.

Parmi les points durs restants, la traversée du débouché de l'avenue Félix Viallet sur la place de la gare de Grenoble avec son fort trafic bus et cars n'est pas à la hauteur.

L'ADTC a demandé la réalisation d'une liaison cyclable avec les grands boulevards.

Cette ChronoVélo est à prolonger à Meylan au Nord-Est, par une nouvelle passerelle, et vers le Voironnais au Nord-Ouest.

ChronoVélo 3 : Grenoble - Echirolles - Le Pont de Claix - Jarrie - Vizille

Sept kilomètres et demi sont en service entre Grenoble et Le Pont de Claix. Neuf kilomètres manquent pour rejoindre Vizille. La section Pont de Claix - Champagnier devrait être réalisé d'ici 2023.

La traversée de la voie ferrée avenue Général Ferrié à Echirolles reste un point dur non traité.

La partie de la ChronoVélo traitée en véloroute n'est pas satisfaisante, la limite de vitesse à 20 km/h n'est pas toujours respectée et elle est utilisée comme itinéraire malin en cas d'embouteillage sur le cours St André ou le cours Jean Jaurès.

Une Branche Le Pont de Claix - Claix - Varcès - Vif de cette ChronoVélo est à réaliser.

ChronoVélo 4 : Grenoble - Eybens

Seul 500 m ont été réalisés à Grenoble entre Chavant et l'avenue Albert 1er de Belgique. Quatre kilomètres manquent pour rejoindre Eybens, et sont à l'étude.

Un déploiement à accélérer

Utilisés par l'ensemble des usagers du vélo, des familles aux cycloportifs, le déploiement est à accélérer et à étendre vers les territoires voisins.

En premier lieu, terminer les ChronoVélo 1 à 4.

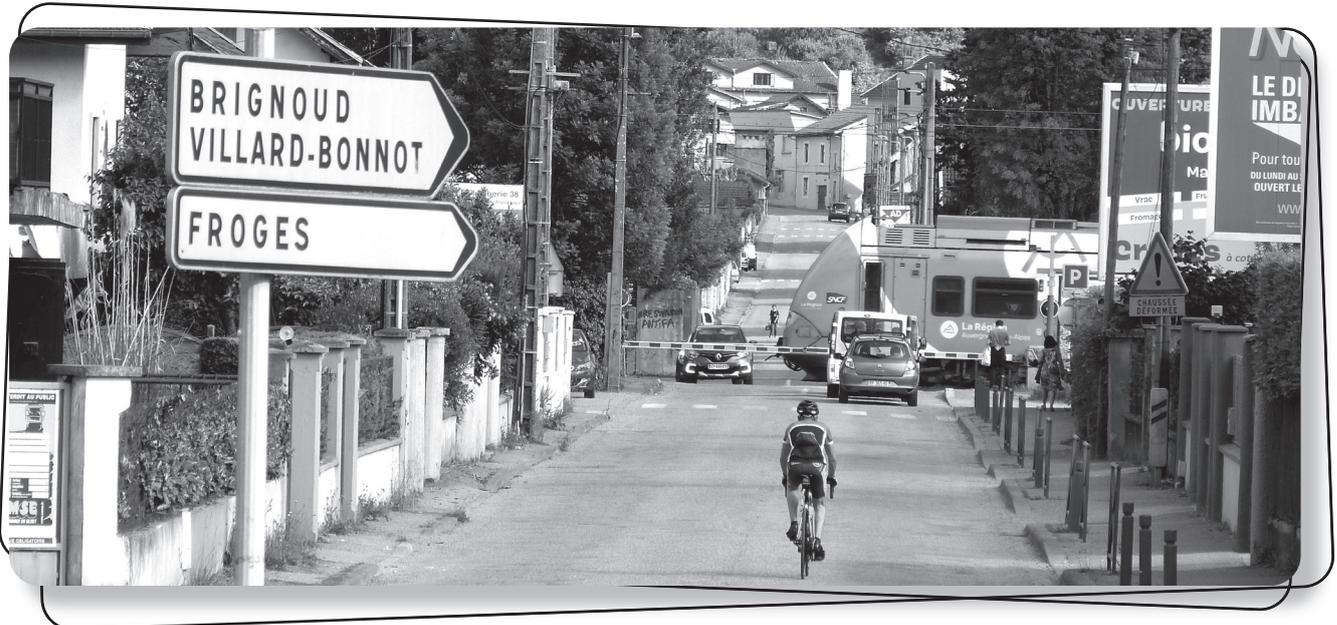
L'ADTC propose les axes suivants pour les prochains développements du réseau ChronoVélo :

- Sassenage – Fontaine – Seyssinet-Pariset – Seyssins – Grenoble Grand Place – Saint-Martin-d'Hères (au nord de la rocade sud),
- Echirolles Comboire – Echirolles Centre-Ville – Eybens – Poisat – Saint-Martin-d'Hères – Gières (au sud de la rocade sud),
- Le Pont-de-Claix – Claix – Varcès – Vif,
- Véloroute Gières - Uriage – Vizille,
- Véloroute Vizille - Bourg d'Oisans,
- Véloroute V63 en rive gauche et droite de l'Isère dans le Grésivaudan,
- ChronoVélo reliant St Egrève à Voiron et Tullins via Voreppe, Centr'Alp et Moirans.

Emmanuel Colin de Verdière ■



La France à 20 minutes à vélo



ET SI 75% DE NOS DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS SE FAISAIENT À VÉLO ?

Depuis 2020, le nombre de cyclistes en France a augmenté de 40% ! Et pourtant, en 2021, les déplacements quotidiens à vélo ne représentent que 3% dans tout l'hexagone.

Depuis 2018, la France s'est dotée d'un Plan National Vélo ambitieux associé à un objectif de 12% des déplacements effectués à vélo en 2030. Ne pouvons-nous pas être plus ambitieux ?

Une étude réalisée par le cabinet de conseil BL évolution, parue en janvier 2022, indique que 75 % de nos déplacements du quotidien pourraient se faire à vélo.

Etude à retrouver ici :

www.bl-evolution.com/publication/la-france-a-20-minutes-a-velo/

A partir des données INSEE, les auteurs mettent en évidence que quel que soit le territoire (zone urbaine ou rurale), 70 % des déplacements sont inférieurs à 10 kilomètres.

Les enquêtes ménages - déplacements montrent que la voiture est pourtant utilisée pour 72 % des déplacements de moins de 5 kilomètres, et même à 50 % pour des déplacements inférieurs à 1 kilomètre. Ces déplacements sont donc facilement réalisables à vélo.

Les auteurs ont donc tenté d'explorer le potentiel d'usage du vélo à partir du seul critère d'accessibilité en temps de trajet à des établissements scolaires, des commerces et des gares. Voici leurs résultats.

Mobilité scolaire

Douze millions d'élèves se déplacent 4 à 6 fois par semaine. L'étude des cartes scolaires montre que :

- 90 % des élèves du primaire habitent à moins de 8 minutes à vélo d'une école,
- 80 % des collégiens sont à moins de 20 minutes à vélo de leur collège,
- 67 % des lycéens sont situés à moins de 20 minutes à vélo de leur lycée.

Commerces

- 75 % de la population habite à moins de 10 minutes à vélo d'un hypermarché ou d'un supermarché.
- 80 % des français habitent à moins de 10 minutes à vélo d'une épicerie.
- 80 % des français habitent à moins de 5 minutes à vélo d'une boulangerie.

Gares

Il y a 3 016 gares de voyageurs en France.

- 70 % de la population française habite à moins de 20 minutes à vélo d'une gare.

CONCLUSION DE L'ÉTUDE

« Le potentiel du vélo est phénoménal, mais nécessite une approche radicalement différente de nos modes de vie. »

Le vélo est un mode qui devrait avoir toute sa place dans nos déplacements du quotidien. Il faudrait plus de volonté d'aménagement pour rendre ces déplacements sûrs et agréables. Il faudrait également réorganiser la société autour de déplacements plus courts.

Voilà qui invalide fortement l'argument : « on ne peut pas faire autrement. »

Philippe Zanolla ■

Rectificatif au paragraphe « Une Passerelle Mauvernay entre La Buisse et Centralp » dans le dossier central du n° 170

Nous avons écrit : « A ce jour, les courriers adressés par les associations et la mairie de de La Buisse au ministère de l'environnement n'ont reçu qu'une assurance de la transmission aux services concernés, rien de plus ».

Nous aurions dû écrire :

En 2014, les courriers adressés par les associations et la mairie de de La Buisse au ministère de l'environnement n'ont reçu qu'une assurance de la transmission aux services concernés, rien de plus.

En 2019, l'ADTC et l'Association des Entreprises de Centralp ont sollicité une intervention de la députée E. Jacquier Laforge auprès du Préfet de l'Isère, afin que l'Etat fasse appliquer la directive ministérielle du 31 octobre 2002 et contraigne AREA de participer au financement de la passerelle.

Le Préfet s'est défaussé de la contrainte d'AREA en se retranchant derrière l'étude de faisabilité de 2012 énonçant l'impossibilité technique d'une passerelle greffée sur le pont roufier au niveau du péage de Mauvernay.

Finalement, les pressions successives, en particulier l'action de l'Association des Entreprises de Centralp auprès du Conseil Départemental et l'élaboration du Schéma Vélo du Pays Voironnais ont permis d'obtenir un financement et une réalisation de cette passerelle à l'horizon 2024.

Elle devrait se situer au voisinage du Pont de la RD120 qui franchit l'A48 entre La Buisse et St Jean de Moirans/Moirans.

3^e convergence vélo de la région grenobloise : Pour une accélération du développement des aménagements cyclables

Ce samedi 14 mai, l'ADTC - Se déplacer autrement, Alternatiba-Grenoble et Parlons-Y-Vélo ont organisé la 3^e convergence vélo de la région grenobloise qui a réuni plus de 1 200 cyclistes. A l'issue de celle-ci, Emmanuel Colin de Verdière a pris la parole pour l'ADTC :

« Bonjour,

Bravo à tous ces valeureuses et valeureux cyclistes venus de toute la région grenobloise, Grésivaudan, Voironnais, Trièves et Métropole, pour affirmer leurs soutiens et leurs souhaits de voir se développer des lieux de vie où le vélo a toute sa place.

Pour cela, nous avons besoin d'un autre partage de l'espace public pour permettre à chacun, chacune, d'avoir vraiment le choix de son mode de déplacement.

Cet autre partage pour que nos enfants puissent circuler librement dans la cité, nécessite une élaboration ensemble.

Parmi les nombreux aménagements nécessaires dans la région grenobloise, pour ne citer que quelques exemples, il faut réaliser d'urgence les ChronoVélos Grenoble - Fontaine et Le Pont de Claix, sans oublier la sécurisation de la combe de Gières.

Le vélo associé au train et au bus permet de multiplier les possibilités de déplacements et d'évasion.

Merci, merci à toutes et tous de votre présence à cette 3^e convergence,

Merci aux bénévoles et aux différentes associations et collectifs engagés depuis des mois dans l'organisation,

Merci aux nombreuses collectivités qui ont partagé cet événement sur leurs réseaux.

Rendez-vous pour la 4^e convergence en 2023 ! ».



Incendie du Pont sur l'Isère entre Brignoud et Crolles : les conséquences sur les mobilités



Dans la nuit du lundi 4 au mardi 5 avril 2022, un incendie, vraisemblablement, criminel sur des câbles électriques a endommagé et entraîné la fermeture du pont sur l'Isère entre Brignoud et Crolles.

Quelques 27 000 véhicules, 2 lignes Cars Région (T86, X02) et 5 lignes du réseau TouGo (G2, G3, Nav'Pro B, SCO2H, ESAT SUD) transitaient par ce pont quotidiennement. Sur les itinéraires de déviation, les bouchons sont inévitables. Quelles alternatives offrir, au moins pour une partie de cette population ?

Un calendrier d'adaptations

Le réseau TouGo s'est réorganisé, par étapes, suivant l'évolution du diagnostic sur la structure du pont. Plusieurs lignes ont été raccourcies, prolongées ou déviées. La navette Nav'Pro B part de la gare de Lancey.

Le trottoir amont du pont a été rouvert aux piétons le samedi 30 avril, les cyclistes devant mettre « pied à terre ». Le deuxième trottoir a rouvert le 15 mai pour dissocier les flux piétons. Le trafic observé piétons/cycles est important entre les deux rives. Les cars assurent les services pour les lycéens des deux côtés du pont.

Des travaux devraient permettre aux véhicules légers de passer sur le pont à l'automne. Pour les autocars et les camions, il va falloir patienter 4 ans pour sa reconstruction.

La solution d'un pont militaire provisoire n'a pu être retenue : sa portée est limitée à 60 mètres, alors que la distance entre les deux rives à cet endroit est de 100 mètres.

Ré-organisation du réseau TouGo

Voici la situation du réseau TouGo en date du 16 mai 2022, avec des arrêts situés de part et d'autre du pont :

- Ligne G2 et G4 : Prolongement de ces 2 lignes pour prendre en charge et déposer les usagers à l'entrée du pont côté Brignoud,
- Ligne G3 : Rétablissement des liaisons directes entre le lycée de Villard-Bonnot et la rive droite aux horaires principaux de l'établissement le matin, le midi et le soir.

- Ligne Nav'Pro B : Remise en place de la ligne pour prendre en charge et déposer les usagers à l'entrée du pont côté Crolles,
- Ligne SCO2H : Maintien des liaisons directes entre le lycée de Villard-Bonnot et la rive droite, en complément de la ligne G3,
- Ligne ESAT SUD : desserte habituelle entre l'arrêt Villard-Bonnot Lycée (RD523) et Brignoud Centre. Liaison vers l'ESAT par une déviation de la ligne via Goncelin. Pour les autres arrêts, report possible sur la ligne G3.

Pour suivre les ajustements d'offres :

www.tougo.fr

D'autres pistes à utiliser...

Pour l'ADTC, la situation actuelle fournit une raison supplémentaire pour mettre en place des mesures utiles :

- Utiliser le TER en complémentarité avec la voiture et/ou le vélo (aux heures de pointe, il y a un train toutes les 30 minutes vers Grenoble et vers Chambéry),
- Comblent le trou de desserte TER de 3 heures le matin entre Grenoble et Chambéry, proposer un service de soirée, développer l'offre le week-end,
- Le covoiturage : une opportunité pour faire décoller le service M covoit'Lignes+ ? (www.lignesplus-m.fr),
- Construire enfin des passerelles vélo entre les deux rives de la vallée, comme celui envisagés entre Brignoud et Crolles, situé un peu plus en aval du pont touché, ou par exemple, un pont entre la gare de Gières et Inovallée Meylan auraient eu toute leur pertinence,
- Une tarification zonale, pour ne pas avoir à payer 2 ou 3 abonnements sur cette vallée du Grésivaudan selon le mode choisi!

Nathalie Teppe ■



Baromètre des villes cyclables 2021 : un résumé des résultats dans la région grenobloise

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a organisé fin 2021 la troisième édition de son baromètre des villes cyclables. Les deux premières éditions avaient eu lieu en 2017 et 2019. Concrètement, les cyclistes étaient invités à évaluer les aménagements et la politique cyclables des communes où ils circulent à vélo, qu'ils y habitent ou non, en remplissant un formulaire détaillé.

Les résultats du baromètre sont parus en février. Les communes qui ont atteint ou dépassé le seuil de 50 réponses, ont des notes thème par thème et une note globale permettant de figurer dans le classement. Les réponses détaillées commune par commune peuvent être consultées librement sur <https://palmares.parlons-velo.fr/>

Une cartographie interactive des points noirs relevés par les cyclistes peut être consultée librement sur <https://carto.parlons-velo.fr>

COMMUNES	Réponses en 2017	Réponses en 2019	Réponses en 2021	Réponses pour 1 000 habitants
Grenoble	3018	3258	3156	20,02
Saint-Martin-d'Hères	139	188	201	5,23
Meylan	101	146	146	8,37
Fontaine	58	138	245	10,70
Saint-Egrève	113	116	116	7,34
Villard-Bonnot	<30	114	51	7,11
Voiron	56	113	153	7,56
Crolles	<30	85	72	8,72
La Tronche	44	83	69	10,47
Echirolles	74	83	96	2,60
Gières	44	81	86	12,36
Eybens	39	73	84	8,44
Le Touvet	<30	68	25	7,81
Seyssinet-Pariset	45	68	84	6,99
Sassenage	34	65	138	12,24
Pontcharra sur Bréda	<30	64	63	8,54
Coublevie	<30	62	56	11,14
Jarrie	<30	60	78	20,73
Moirans	<30	60	70	9,12
Saint-Martin-le-Vinoux	<30	58	61	10,52
Seyssins	<30	56	75	6,64
Tullins	<30	55	60	7,77
Vif	<30	54	86	10,02
Claix	<30	53	73	9,22
Montbonnot-Saint-Martin	<30	50	73	13,76
Saint-Marcellin			141	18,10
Domène			92	13,73
Saint-Martin-d'Uriage			88	16,05
Le Pont-de-Claix			86	7,17
Voreppe			78	8,45
Pont-de-Claix			76	7,17
Varces			71	8,58
Vizille			65	8,90
Vaulnaveys-le-Haut			63	16,15
Champagnier			56	46,13
Corenc			54	13,32

Le nombre de réponses commune par commune

Le nombre de réponses et sa progression depuis 2017 permettent déjà d'apprécier le succès du baromètre. Dans la région grenobloise, le nombre de communes franchissant la barre des 50 réponses est passé de 6 en 2017 à 25 en 2019, et 35 en 2021. Parmi les communes classées en 2019, seule Le Touvet ne l'est pas en 2021.

Dans le tableau ci-contre le nombre de réponses obtenues par commune.

On note de fortes variations d'une année à l'autre et d'une commune à l'autre (de 2,60 réponses pour 1 000 habitants à Echirolles à 46,13 à Champagnier !). Ce tableau montre :

- Le rôle joué par l'implication locale des associations, comme l'association Roulavélo, créée fin 2020 à Saint Marcellin,
- La demande croissante d'aménagements cyclables, y compris dans des communes périphériques peu accueillantes pour le vélo.

Dossier

Les questions et l'échelle de notes

Pour chaque commune, les cyclistes étaient invités à mettre une note allant de 1 (très mauvais) à 6 (très bon) sur 26 critères différents, plus un ressenti global. Le « milieu » se situe donc à 3,5. Pour chaque critère, une moyenne sur tous les répondants a été calculée.

Les moyennes obtenues pour chaque critère étaient ensuite agrégées en une note globale, permettant de classer les communes à l'intérieur d'une même catégorie :

- Grande ville (plus de 100 000 habitants),
- Ville moyenne (de 15 000 à 100 000 habitants),
- Ville de banlieue (de plus de 3 500 habitants et dans l'aire d'attraction d'une commune de plus de 100 000 habitants),
- Petites villes (de 5 000 à 15 000 habitants, isolées),
- Bourgs et villages (moins de 5 000 habitants, isolés),
- Les îles.

Une question mesurait l'évolution ressentie : « En deux ans, entre 2019 et 2021, la situation pour les vélos s'est-elle beaucoup améliorée, un peu améliorée, est restée identique, s'est un peu dégradée, s'est beaucoup dégradée ? ». La moyenne des réponses à cette question fournit un indicateur variant entre 1 (si tous ont répondu que la situation s'est beaucoup améliorée) et -1 (si tous ont répondu que la situation s'est beaucoup dégradée). Cet indicateur semble parfois contredire la variation de la note entre 2019 et 2021, cela vient du fait que les personnes ayant répondu en 2021 ne sont toujours pas les mêmes qu'en 2019. Davantage de personnes ont répondu en 2021, avec un profil plus varié : moins de personnes se déclarent « expertes du vélo ».

Enfin, les cyclistes étaient invités aussi à signaler les points noirs, les points où il faudrait ajouter du stationnement pour les vélos et les points qui se sont améliorés depuis 2019, dans la limite de 3. Sans surprise, les points où le stationnement pour les vélos est insuffisant sont les hypercentres et les gares.

Grenoble confirme sa position, première de sa catégorie

Avec une note globale de 4,21, Grenoble améliore encore ses performances de 2017 (3,91) et 2019 (4,12), et passe devant Strasbourg (4,18). Grenoble enregistre aussi la meilleure progression depuis 2019 (+0,54). Les nouvelles pistes ChronoVélos et TempoVélos y sont pour beaucoup.

Les points forts restent les mêmes qu'en 2019 : « Selon moi, les efforts faits en faveur du vélo par la ville sont importants » a été plébiscité, avec une note proche de 5,25, « L'usage du vélo est démocratisé » (5,15), « Les rues en sens unique sont ouvertes à double-sens pour les vélos » (5,0), « Trouver un magasin/atelier de réparation vélo est facile » (5,0). Le seul point vraiment faible concerne le vol de vélos : l'affirmation « Selon moi, les vols de vélos sont rares » est considérée comme fausse puisque la note correspondante est environ 2,0.

Les points noirs les plus cités sont les quais de l'Isère rive Gauche, l'Ouest du cours Berriat, les Grands Boulevards, l'avenue Maréchal Randon, les liaisons vers Fontaine.

Les villes de banlieue

Seule Meylan obtient des résultats presque aussi bons, avec une note globale de 4,17 (contre 3,82 en 2019), et une bonne évolution depuis 2019 (+0,39). Au plan national, Meylan est septième de sa catégorie et fait partie des 3 communes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes avec une note supérieur à 4 avec Grenoble et Le Bourget-du-Lac. Quelques autres communes enregistrent une belle progression, surtout Pont-de-Claix. L'extension du réseau ChronoVélo et la création de la voie verte V64 Comboire – Pont-de-Claix y est pour beaucoup.

Il est important de poursuivre ce réseau car les liaisons entre communes voisines par les grands axes non aménagés sont souvent problématiques, notamment :

- Grenoble – Rive gauche du Drac,
- Grenoble – Echirolles,
- Grenoble – Eybens par la RD5,
- Saint Martin d'Hères – Gières.

À La Tronche, beaucoup de cyclistes notent l'amélioration au carrefour du Pont des Hôpitaux. D'autres continuent de l'indiquer comme point noir. Cela illustre le fait que l'aménagement des carrefours « à la hollandaise » est la seule façon de satisfaire tous les usagers cyclistes, même non-experts.



Notes globales, évolution ressentie, principaux points noirs et principales améliorations

Commune	Note en 2019	Note en 2021	Évolution ressentie	Principaux points noirs	Principales améliorations
Meylan	3,82	4,17	+0,39	Chemin du Vieux Chêne, giratoire Didcot	Le long de la ChronoVélo 1
Saint-Egrève	3,50	3,74	+0,13	Avenues de la Monta, de San Marino, de l'Île Brune, Chemin des Moutonnées	Le long de la RD 1075
Seyssinet-Pariset	3,17	3,64	+0,07	Avenues Hector Berlioz et de la Houille Blanche Boulevards des Frères Desaire et de l'Europe	Centre Commercial Fauconnière
Le Pont-de-Claix	----	3,63	+0,53	Pont Rouge, Route des Maquis de l'Oisans	ChronoVélo 3
Eybens	3,80	3,55	+0,11	Avenue Jean Jaurès	Avenue de la République
La Tronche	3,40	3,48	+0,20	Carrefour du Pont des Hôpitaux, Boulevard de la Chantourne, Quai Charpenay	Carrefour du Pont des Hôpitaux, ChronoVélo 1
Gières	3,22	3,38	-0,05	Axe Esclangon - Grand Rue - Jean Jaurès, Combe de Gières	
Seyssins	3,37	3,30	-0,05	Les principales côtes (avenue Louis Vicat, rue de Grenoble, RD 106)	
Fontaine	2,61	3,17	+0,30	Avenues Ambroise Croizat et du Vercors	Rue de la Liberté
Echirolles	2,96	3,17	+0,21	Avenue de Grugliasco Nombreux giratoires	Avenue Victor Hugo, rue Pierre Sémard
Saint-Martin-d'Hères	3,31	3,11	+0,08	Avenues Gabriel Péri, Ambroise Croizat et de la Galochère	ChronoVélo 2
Saint-Martin-le-Vinoux	3,11	3,03	-0,04	Chemin de l'Étang (près du pont d'Oxford), Carrefour rue de l'Isère - Rue Pierre Sémard	
Sassenage	3,09	3,02	-0,09	Avenues de Romans et de Valence, Rue de l'Argentière et F Blumet	
Champagnier	----	2,94	-0,16	RN 85, RD 64, chemin de Champagnier à Jarrie	
Varcès-Allières-et-Risset	----	2,91	-0,03	RD 1075	
Domène	----	2,89	-0,02	RD 11, RD 11K, rue Casimir Julhiet	
Claix	2,41	2,64	-0,06	Rue Beyle Stendhal, Avenue de Belledonne, abords du Pont Rouge	
Corenc	----	2,42	-0,20	Avenue de l'Eygala	
Jarrie	2,49	2,18	-0,22	Route du Plâtre, route Général de Gaulle	



CONCLUSIONS

Grâce à l'implication de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et des relais locaux, l'édition 2021 du baromètre a été un franc succès. L'engouement pour le vélo s'est accentué en 2020 suite à la crise sanitaire, et les attentes sont fortes, même dans des secteurs a priori défavorables à cause du relief, de la voirie peu accueillante ou les deux. Il est vrai que l'essor du vélo à assistance électrique augmente notablement les trajets réalisables à vélo au quotidien.

Il est temps que les élus de toute la région grenobloise se saisissent du sujet pour permettre que l'usage du vélo se développe dans de bonnes conditions. Cela passe par des itinéraires sûrs, cohérents et fléchés, par des stationnements pratiques (des arceaux permettant de fixer le cadre et la roue avant) et des services pour louer ou faire entretenir son vélo.

Il est important aussi de consulter les associations en amont. Les cyclistes ont une connaissance du terrain et des risques que rien ne peut remplacer. Lorsque les aménagements réalisés sont de qualité, cela entraîne une baisse de l'accidentologie, un usage accru du vélo... et des réponses positives au baromètre.

Christophe Leuridan ■





30 euros par mois pour aller au boulot



À l'heure où faire le plein d'essence n'a jamais coûté aussi cher, penchons-nous sur la desserte des zones d'activités par les transports en commun : il y a des marges de manœuvre.

Une crise en chasse une autre

La crise sanitaire a poussé des usagers des transports en commun vers des véhicules individuels (voiture et vélo). À présent, l'augmentation du prix des carburants pousse les automobilistes vers les transports en commun et toujours le vélo.

Quand on sait que 90% du carburant sert à faire avancer un véhicule transportant 10% de masse utile, mieux vaut l'utiliser à bon escient, quand c'est vraiment nécessaire.

Pour les trajets courts, il vaut mieux privilégier le vélo ou la marche. Et si on doit aller travailler à des distances plus importantes, le tarif d'un abonnement aux transports en commun est très compétitif. Par exemple, dans le périmètre de l'agglomération, il est d'environ 30 euros par mois, avec la prise en charge obligatoire à 50% de l'employeur.

En mutualisant les trajets, on optimise le ratio entre le poids du véhicule et la « charge utile » transportée. Encore faut-il que les zones d'activités soient correctement desservies par les transports en commun.

De l'attractivité des réseaux

Avec l'essor de la voiture individuelle, les zones d'activités ont été bâties aux extrémités des agglomérations, à proximité de réseaux routiers, sans se soucier de l'accès en transports en commun.

Pourtant, quand ceux-ci existent, le succès est au rendez-vous. Déjà bien utilisée dès sa création entre Grenoble et Inovallée Meylan, la ligne C1 est saturée depuis son prolongement vers Inovallée Montbonnot.

Idem sur la presqu'île scientifique, avec le prolongement de la ligne B et la ligne C6. Pourquoi ne pas décliner ce succès sur d'autres lignes ?

Sans créer d'infrastructures lourdes, voici une liste (non exhaustive) de petites améliorations pour inciter les salariés à prendre les transports en commun :

Zone Activités	Action
Le Versoud	Prolonger la ligne 15 après Domène
Sassenage ZI des Iles	Prolonger la ligne 19 après Sassenage Ovalie et/ou prolonger la 22 depuis la presqu'île vers Sassenage
Grésivaudan	Comblent le trou de desserte des TER entre 9h et 12h
ZA de St Martin le Vinoux et d'Oxford	Faire passer la ligne 22 par cette zone dans le sens Grenoble - St Egrève
ZA St Egrève Nord et Ecoparc de la Vence	Faire passer la 22 par l'avenue de l'Île Brune puis la rue de l'Isère le long de la Vence

Pour les zones d'activités en cours de création, ne faisons pas les mêmes erreurs ! Quand un maire se félicite d'inaugurer une zone d'activités « à proximité des grands axes routiers », indispensable à la logistique, il devrait rajouter « desservi par les transports en commun et une piste cyclable » pour les salariés.

Par exemple, la ZAC Saut du Moine à Champagnier est l'exemple idéal pour appliquer ce principe.

De l'attractivité de l'entreprise

Moins de salariés en voiture, c'est aussi moins de places de parking et plus de surface « utile ». Au prix du foncier, il vaut mieux créer un environnement agréable avec des bâtiments spacieux, des infrastructures pour les vélos et des espaces verts.

Les mentalités changent. Les jeunes actifs n'ont plus envie d'avoir une encombrante et coûteuse voiture. Pour leur recherche d'emploi, ils privilégient les entreprises accessibles en transports en commun ou à vélo. À l'heure où certains profils sont difficiles à trouver, c'est un critère de choix à prendre en compte.

Nathalie Teppe ■



Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur les aménagements de la ligne Chrono C1 Grenoble - La Tronche - Meylan - Montbonnot



Le SMMAG a lancé une concertation préalable sur des aménagements à Meylan et Montbonnot, visant à améliorer le fonctionnement et le service rendu par la ligne Chrono C1.

Des mesures qui vont dans le bon sens...

La principale amélioration est la suppression de l'exploitation en fourche, avec, en semaine et en journée, un bus sur deux allant à Maupertuis, et l'autre à Montbonnot. La création d'une voie bus passant le long du gymnase du Charlaix permettra à tous les bus de desservir à la fois Maupertuis à Meylan et le Pré de l'Eau à Montbonnot, avec le même nombre de véhicules engagés. Elle améliorera la fréquence, la régularité et la simplicité d'usage de l'ensemble de la ligne. Cela répond à une demande formulée au printemps 2020 par l'ADTC et d'autres associations.

Les autres mesures envisagées devraient aussi améliorer les temps de parcours et la régularité pour les usagers :

- Rétablissement des voies bus sur l'avenue de Verdun à Meylan, déjà expérimentées puis malheureusement supprimées,
- Regroupement des arrêts Revirée qui facilite les correspondances sur le même quai, permettant l'arrêt de deux bus en même temps (un bus articulé et un bus standard) et améliore le confort et l'attente sécurisée pour les usagers de la ligne Proximo 13 et Cars Région Isère T80,

- Fusion des arrêts « Piscine des Buclos » et « Meylan Mairie », et déplacement de l'arrêt Granier, pour améliorer l'interdistance entre les arrêts. Ce nouvel arrêt devra être facile d'accès depuis la Maison Cantonale des Personnes Agées. Ce pourrait-être celui envisagé au pied de la Maison de la Musique,
- Voie bus sur l'avenue du Granier à l'approche du carrefour avec l'avenue du Taillefer (en direction de Grenoble),
- Améliorations et créations de cheminements piétons le long de l'avenue du Taillefer,
- Voie bus à Montbonnot, du giratoire de la Doux jusqu'au Pré de l'Eau (en direction du Pré de l'Eau).

... mais qui restent insuffisantes

D'autres améliorations sont à prévoir pour améliorer la circulation des bus à Montbonnot et Meylan :

- La possibilité pour les bus de traverser les giratoires en ligne droite, comme le font le tram sur la ligne B à l'Île verte, et les bus sur la ligne Chrono C7 vers Comboire à Echirolles ; cela concerne les giratoires de la Doux, de l'INRIA, de Baudonnière, et de Bavière. Des feux tricolores se déclenchant à l'approche des bus sont nécessaires pour leur donner la priorité, comme ceux qui existent actuellement au giratoire Didcot,



- Les quais aux principaux arrêts communs (comme Revirée ou Aiguinards Hexagone) doivent être suffisamment longs pour accueillir deux bus,
- La priorité aux feux au carrefour avenue de l'Europe / chemin de la Croix Verte, à Monbonnot devra être mise en place,
- L'arrêt Busserolles en direction de Montbonnot devra être commun aux lignes C1, T81 et G2 pour permettre aux usagers de bénéficier de l'ensemble de l'offre et d'emprunter le 1er bus se présentant.

Un travail à réaliser sur l'ensemble de la ligne C1

Par ailleurs, le projet se limite à Montbonnot et Meylan alors que d'autres améliorations seraient nécessaires à La Tronche et Grenoble, notamment pour relier la ligne C1 aux autres lignes du réseau.

1) La correspondance avec la ligne B de tram à La Tronche

À La Tronche, la station d'échanges Charmeyran aux Sablons n'est toujours pas envisagée, ni même la traversée piétons-cycles à niveau. Cette station est pourtant indispensable pour améliorer les correspondances entre la ligne B de tramway et les nombreuses lignes de bus et de cars passant sur la RD 1090. Elle concerne pourtant les accès au campus et à l'Hôpital qui représentent deux des 3 plus gros pôles générateurs de déplacements de la région grenobloise et donc un potentiel important de trafic et de report modal pour l'ensemble du Grésivaudan. Cette station apparaît incontournable pour l'attractivité de la ligne C1.

2) Amélioration des temps de parcours et de la régularité à Grenoble

À Grenoble, les arrêts Gares, Félix Viallet, Docteur Mazet, et Victor Hugo sont trop rapprochés (distance inter-arrêts 300m – 300m – 280m) Les arrêts Félix Viallet et Docteur Mazet devraient être fusionnés en un seul arrêt situé au niveau du croisement Jean Jaurès - Félix Viallet à Grenoble. Il s'agit d'une mesure simple qui améliorerait la vitesse commerciale de la ligne Chrono C1, et qui offrirait donc un retour rapide sur investissement. Ce nouvel arrêt

rendrait possible une correspondance avec la ligne E de tram permettant d'attirer de nouveaux usagers.

Les quais des arrêts de bus devront être assez longs pour des bus de 24 m, et encore plus lorsqu'il s'agit d'arrêts commun avec d'autres lignes.

Pour améliorer la régularité de la ligne C1, et des lignes X01 et X02 (gérées par la Région), une voie bue sur le boulevard Jean Pain en direction de Meylan est nécessaire, même si cela supprimerait une voie pour les véhicules motorisés.

La priorité aux feux doit être renforcée, à Grenoble, entre les gares et le pont de Savoie, par une meilleure prise en compte et par la possibilité de modifier le phasage des carrefours pour permettre aux bus de rapidement poursuivre leur parcours (évitant ainsi d'attendre le cycle complet).

À moyen terme, la réalisation d'une station « Dubedout » sur la ligne E de tram sera nécessaire pour une correspondance efficace entre le Nord-Ouest et le Nord-Est de l'agglomération.

3) D'autres importants besoins à combler

A La Tronche, un arrêt Pompes Funèbres Intercommunales est à envisager près de cet équipement fréquenté par des centaines de personnes chaque jour. Le plus simple et le moins pénalisant serait de l'aménager à proximité du carrefour existant.

À Grenoble, au Nord de la rue H. Tarze, l'aménagement d'un passage le long de l'Isère sous les voies ferrées permettrait de prolonger la ligne C1 vers la Presqu'île et raccourcirait le parcours de nombreuses lignes de cars notamment les lignes Express Cars Région et serait rentabilisé en quelques années avec le temps gagné et les usagers supplémentaires apportés au réseau de transports en commun. Cet aménagement permettrait de relier en transport public Inovalée à la Presqu'île scientifique, deux pôles de recherche et d'innovation très importants de la région grenobloise.

La montée obligatoire par l'avant sur les lignes Chrono, et en particulier la ligne C1, nuit à l'attractivité et réduit la vitesse commerciale en allongeant le temps passé aux arrêts. Elle



induit des coûts supplémentaires sans apporter de recettes supplémentaires. L'absence de valideurs de codes QR contredit la consigne de laisser monter les passagers par toutes les portes en heures de pointe. À lui seul, le rétablissement de la montée par toutes les portes ferait gagner plus de temps et de régularité aux bus que les aménagements prévus.

La concertation a fait ressortir la forte demande des habitants des Hauts de Meylan, Montbonnot, Biviers et au-delà, pour une liaison rapide vers Grenoble. La ligne C1 passe trop loin de ces secteurs, et c'est la ligne T80 Grenoble - Crolles qui peut répondre de façon satisfaisante. Le potentiel de cette ligne est important (30 000 habitants de Meylan à Crolles dans une bande de 500 m, le long de la ligne) Le rétablissement du terminus à la gare de Grenoble est indispensable, ainsi que le passage toutes les 10 minutes, du lundi au samedi de 7h à 19h dans les deux sens.

Enfin, en 2025-2026, la halte ferroviaire de Domène devrait être inaugurée avec une fréquence des trains au 1/4 d'heure en heures de pointe. La liaison directe en transports en commun entre Inovallée et la halte ferroviaire, permettant la correspondance avec l'ensemble des trains, sera à étudier. Cette liaison pourrait être réalisée par un prolongement de la ligne C1 à Domène ou un renforcement de la ligne G2.

EN CONCLUSION

L'ADTC approuve les aménagements proposés pour la ligne Chrono C1, tout en regrettant leurs caractères trop limités.

L'ADTC demande que ces aménagements soient complétés, en commençant par les mesures qui améliorent la vitesse commerciale de nombreuses lignes de bus et offrent un retour rapide sur investissement :

- Montée par toutes les portes sur les lignes Chrono,
- Traversée en ligne droite des giratoires à Meylan et Montbonnot, sécurisée par des feux se déclenchant à l'approche des bus,
- Quais longs sur les principaux arrêts communs entre la ligne Chrono C1 et d'autres lignes,
- Fusion des arrêts Félix Viallet et Docteur Mazet à Grenoble,
- Voie de bus en sens sortant sur le boulevard Jean Pain à Grenoble.

À moyen terme, les mesures améliorant les connexions avec le reste du réseau sont à engager :

- Rétablissement du terminus de la ligne T80 à la Gare de Grenoble, et passage toutes les 10 minutes toute la journée,
- Station Dubedout à Grenoble sur la ligne E de tram,
- Station Charmeyran à La Tronche sur la ligne B de tram,
- Passage des bus de la ligne C1 et des cars Région sous les voies ferrées au Nord de la rue H. Tarze, le long de l'Isère.



Comment j'ai dû (ré-)apprendre à me passer d'une voiture



18 ans : enfin l'autonomie grâce au permis de conduire et à la voiture. Ne plus dépendre de ses parents ou des transports publics... Avec une voiture, c'est facile d'habiter où l'on veut. Mais cette belle organisation se grippe quand on doit à nouveau se passer de voiture.

La bella vita

27 ans, une vie en colocation dans une maison sur les hauteurs de Corenc et un boulot à 4 km de là, à Inovallée Meylan : moins de 10 minutes en voiture. Le soir, petit détour par une grande surface bien connue de Meylan pour faire les courses avant de rentrer chez soi. Les soirs et le week-end, je vais où je veux dans l'agglomération, pour les loisirs ou voir mes parents à Crolles.

Patatras, les aléas de la vie et me voilà à pied pour 6 mois... Comment faire ?

À la recherche d'alternatives

Il faut parer au plus pressé : me rendre au boulot. Il n'y a pas de télétravail pour mon métier.

Avec les transports en commun, c'est compliqué. Il y a bien la ligne Flexo 41 pour se rabattre sur la ligne Chrono 1 : en théorie, le trajet prend 30 minutes, soit 3 fois le temps que je mets en voiture. Et avec un passage toutes les heures pour la Flexo 41, il faut viser juste, surtout le soir pour rentrer !

Heureusement, 4 km, ça se fait bien avec mon vieux vélo que je ressors du garage. Enfin presque, car le soir, le dernier kilomètre est bien raide à remonter. Qu'importe, ça me fait du bien de me remettre au sport ! On serre les dents et on grimpe !

Bon, je ne suis pas un grand cycliste, ça ira bien un temps et tant qu'il ne pleut pas, mais il va falloir trouver d'autres solutions.

Allons-y pour l'autostop. Je ne peux compter qu'épisodiquement sur mes colocataires, qui n'ont pas les mêmes horaires ou ne vont pas dans la même direction. Un de mes collègues veut bien faire

un crochet les jours où il est en présentiel. Avec toutes ces voitures qui descendent des contreforts de la Chartreuse, il va bien y en avoir une qui va au moins m'approcher de mon lieu de travail...

Loupé, sur ce secteur résidentiel, la solidarité ne fait pas vraiment partie des valeurs, malgré les emplacements dédiés au covoiturage. Mes voisins me regardent sans me voir... De temps en temps une bonne âme s'arrête quand même. Je suis jeune mais mon look ne joue pas forcément en ma faveur !

Bon, on va investir dans une trottinette électrique. Un bon compromis entre un engin pas trop volumineux et assez puissant pour remonter le dernier kilomètre. Comme à vélo, je ne suis pas trop rassuré les jours de pluie, je ne suis pas un pro des freinages d'urgence, la route est assez chargée aux heures de bureau, et parfois très dangereuse pour les deux roues. Ça ira pour sortir en ville, en combinant avec les transports en commun.

Ces engins ne sont pas faits pour de grandes distances et il y a un minimum d'entretien à prévoir. Il faut aussi penser à les recharger régulièrement, resserrer les boulons car la route est assez bosselée, prévoir la crevaison et toujours avoir des outils en cas de panne.

Le bon côté des choses

Finalement, avec ce mix de solutions (vélo, auto-stop, trottinette), je ne m'en sors pas si mal. Je me rends compte qu'avec la voiture, on s'est surtout lié à une facilité de déplacement pour tout et rien, sans même y réfléchir.

Mon moteur diesel est ravi d'en avoir fini avec les petits trajets. En cette période de hausse des prix des carburants, je fais de sacrées économies (moins l'achat de la trottinette).

Au bout des 6 mois, quand je pourrai (en principe) retrouver l'usage de ma voiture, je réfléchirai à deux fois avant de la prendre. Et surtout, je prendrai plus facilement les auto-stoppeurs sur mon chemin !

Martin Le Gall ■

Le funiculaire de Saint-Hilaire-du-Touvet, à l'arrêt pour deux ans ?

Le mercredi 29 décembre 2021, le funiculaire a été détruit par des pluies diluviennes, qui ont fait déborder le ruisseau de Montfort, qui passe, à deux reprises sous la voie, dont un, juste à la sortie de la gare aval. Ce ruisseau est devenu un torrent, occasionnant des dégâts considérables. La voie a été emportée. La gare aval a été dévastée par une accumulation de roches. La rame stationnée en gare s'est retrouvée enseveli, à tel point qu'on ne voyait plus que le toit de la rame. Aucune victime n'a été déploré par ce débordement du ruisseau de Montfort. Depuis ces intempéries, des travaux ont été réalisés pour remettre le ruisseau dans son lit, et sécuriser le hameau de Montfort.

En attendant, une éventuelle réouverture, après travaux, le réseau TouGo a mis en place, une ligne de car, direct, entre le site d'atterrissage de Lumbin et la gare de Saint-Hilaire-du-Touvet. Il s'agit de la ligne 305 du réseau TouGo, qui habituellement circule pendant les vacances d'été. Elle circule, depuis le 19 avril, tous les week-ends, jusqu'au 3 juillet, puis tous les jours du 7 juillet au 28 août. Un car par heure, entre 9h30 et 17h30, vers Saint-Hilaire-du-Touvet, et entre 10h et 18h vers Lumbin. Le car est accessible, à tous avec un abonnement, un titre unitaire ou un titre sms à 1€.

Le 19 juillet 2024, le funiculaire fêtera son centenaire, une date, dans les esprits des élus pour envisager la réouverture du funiculaire.



Alexis Grabit ■

Qu'attend-on pour prolonger la ligne E de tram jusqu'à Pont de Claix ?

Alors que les maires d'Echirolles et de Pont de Claix réclament à l'unisson le prolongement de la ligne E du tramway, l'argument financier est invoqué pour le différer : les 100 millions d'euros d'investissement pour le « prolongement et la construction d'un dépôt ».

La Métro est moins regardante quand il s'agit de dépenser 80 millions d'euros pour un projet de câble bien moins utile.

Elle oublie complètement le retour sur investissement et le gain de recettes (sur la même période que son remboursement).

Il faut prendre en compte :

- Le surcoût d'exploitation de la ligne C2 en correspondance,
- La perte d'attractivité à cause de cette même correspondance,
- Le prix de l'essence qui augmente (pour les bus et les automobilistes),
- La perspective d'offrir une réelle offre de mobilité aux citoyens du sud de l'agglomération,

- Le nombre d'abonnements supplémentaires possibles avec ce prolongement,
- La hausse des valeurs immobilières le long de l'axe (donc des recettes pour les collectivités locales via les frais de mutation),
- L'utilisation de l'hydro-électricité produite par les barrages alentours.

L'offre d'une ligne forte, entièrement électrifiée, sur la plus grande avenue d'Europe, serait une fierté autant écologique qu'économique !

Une rumeur fait état de difficultés pour passer sous l'estacade Lesdiguières... alors que la hauteur y est limitée à 4m60, contre 4m45 pour l'estacade de l'Aigle, où passe déjà cette ligne E !

Arrêtons de retarder pour de mauvaises raisons le lancement des études pour faire de ce prolongement de la ligne E une réalité en 2030 ! On attend quoi ?

Nathalie Tepe ■



« En mémoire de Florence, cycliste de 38 ans, maman d'une fille de 9 ans, victime d'un accident de circulation, le 25 mars 2021 », une cérémonie a eu lieu le samedi 26 mars 2022 et un vélo blanc a été posé au carrefour Vallier/Libération (lieu de l'accident) pour marquer ce moment de recueillement.

Dans le cadre de la nuit européenne des musées et des musées en fête, l'Histo Bus Dauphinois a ouvert ses portes lors du week-end, l'occasion de retracer l'histoire du réseau M TAG (anciennement TAG ou encore SGTÉ).



Le premier passage à niveau (PN) à la sortie de la gare de Gières (côté Chambéry) a été sécurisé, par l'installation d'une seconde barrière, réduisant le risque de traversée dangereuse. Pour rappel, la durée de fermeture de ce PN est parfois longue du fait de l'arrêt en gare de Gières des TER. Attention, des TGV et des trains de FRET passent la gare à pleine vitesse. Restez prudent !

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 ● ADTCgrenoble