



**Le vélo à l'école,
c'est dans la poche !
Retour sur la 19^{ème} édition
du concours des écoles
à vélo** (Pages 4 et 5)

**Karlsruhe, un réseau
modèle**

(Pages 9 à 13)

Actualités des TER :

**Du bon et du moins bon
sur les rails**

(Pages 16 et 17)



Transports en Commun de la région grenobloise : Il y a bien d'autres priorités avant la gratuité !

Une convention citoyenne pour le climat a été mise en place par Grenoble-Alpes Métropole avec la participation de 100 citoyens et citoyennes tirés au sort habitants de la Métropole.

Le 14 octobre dernier, la convention a présenté ses propositions portants sur 9 catégories (Habitat, aménagement et urbanisme / Agriculture et alimentation / Mobilité / Consommation / Production d'énergie / séquestration du CO2 / Economie / Sensibilisation et gouvernance / Formation et emploi) à découvrir sur le site internet <https://conventionclimat.grenoblealpesmetropole.fr>



Dans le domaine de la mobilité, la convention a fait 35 propositions.

Parmi celles-ci, elle a proposé de «Tendre vers une gratuité des transports en commun...»

Une gratuité avec quel(s) financement(s) ?

Pour rappel, le financement des transports urbains est assuré :

- par les apports des collectivités aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM),
- par le versement mobilité (VM) des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés,

- par les recettes venant des usagers.

En 2022, pour M TAG, le SMMAG a prévu un budget de fonctionnement de 130,4 M€ avec 34,7 M€ de recettes provenant des usagers.

Le syndicat mixte a fait réaliser une étude en 2019 sur une gratuité partielle ou totale pour les usagers utilisant les TC dans la Métropole. Le scénario de gratuité totale pour l'utilisateur aurait un coût de 60 M€ par an comprenant les pertes de recettes et l'augmentation des dépenses. Avec ces 60 M€, on pourrait par exemple financer en 2 ans le prolongement de 6 km de la ligne E de tramway à Pont de Claix. (Etude EGIS)

Que ce soit pour de nouvelles lignes de tramway (prolongement des lignes A, D et E, création d'une ligne vers le Grésivaudan), le renouvellement des rames de tramway, ou pour le projet de RER grenoblois, les besoins d'investissement sont nombreux et importants !

Offre, Fréquence, Fiabilité, Rapidité, Confort, Amplitude Horaire, Simplicité Tarifaire

Se déplacer en voiture restant plus cher qu'en transports en commun, que faut-il pour faire passer le pas ?

- Offre : avoir des bus ou tramways passant à proximité et sans de multiples correspondances pour atteindre les principaux lieux générateurs de déplacements
- Fréquence : avoir des intervalles entre les passages de 10 minutes au plus dans les zones denses et à défaut, avoir une offre cadencée toute la journée (passage toutes les 12, 15, 20, 30 ou 60 minutes)
- Fiabilité : être certain du passage du bus
- Rapidité : avec une vitesse commerciale importante, les TC sont plus attractifs d'où l'importance de multiplier voies bus réservées et systèmes de priorité aux feux
- Confort : des bus, tramways et trains confortables
- Amplitude horaire : des bus devant chez moi mais à quoi cela sert-il s'ils ne circulent pas le soir à l'heure où je rentre du travail ? une amplitude horaire de 5h à 21h minimum et jusqu'à minuit sur les TER, les lignes de tramway et de bus Chrono.
- Simplicité tarifaire : sur la région grenobloise, 5 réseaux de transports en commun circulent aujourd'hui avec chacun sa tarification : M TAG (Métropole), TOUGO (Grésivaudan), Pays Voironnais, Cars Région Isère (ex-Transisère) et TER. Cette complexité rend difficile l'utilisation des TC dès que l'on quitte l'un des territoires où que l'on souhaiterait utiliser le train.

Comme on le voit, il y a bien d'autres priorités avant la gratuité pour développer l'usage des transports publics.

C'est d'abord là dessus que doivent se concentrer les investissements publics.

Emmanuel Colin de Verdière ■

P 02	Edito
P 03	Grenoble Fancy Women Bike Ride 2022
P 04-05	Le vélo à l'école, c'est dans la poche ! Retour sur la 19 ^{ème} édition du concours des écoles à vélo
P 06	Dot : le nouvel opérateur des trottinettes et VAE en libre-service de la Métropole
P 07	Brèves Vélos/Piétons
P 08	L'avenir de la mobilité décarbonée passe par l'intermodalité
P 09-13	Visite du TRAM-TRAIN de Karlsruhe
P 14	CCSPL SMMAG 21 juin 2022
P 15	M TAG : quelques astuces à connaître
P 16-17	Actualités des TER : Du bon et du moins bon sur les rails
P 18	Pont de Brignoud fermé : les propositions d'un collectif d'usagers soutenu par l'ADTC
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 €		

Grenoble Fancy Women Bike Ride 2022

Une "Balade à vélo festive, joyeuse, chic et colorée pour femmes" a été organisée à Grenoble, le 18 septembre. Pour la première fois cette année, le mouvement mondiale FWBR a débarqué à Grenoble, à l'initiative d'une concitoyenne, passionnée de vélo, et militante pour les droits de la femme, Eleonora Sartori.

La **Fancy Women Bike Ride** est un évènement cycliste féminin et indépendant. Elle a lieu une fois par an, simultanément dans de nombreuses villes du monde, depuis 2013. Cette année est la 10^{ème} édition. Le dimanche 18 septembre 2022, plus de 250 villes du monde entier, comme Istanbul, Paris, Vancouver, Berlin et Londres, ont accueillies l'évènement le plus brillant, organisé par des femmes dans l'espace urbain.

Cet évènement est organisé par des femmes bénévoles, il vise à encourager toujours plus de femmes à monter sur un vélo. En 2013, en Turquie, Sema Gür & Pinar Pinzuti se retrouvent avec des copines et descendent dans la rue pour se réapproprier l'espace public avec leurs vélos décorés, en tenue chic et colorée. Très vite, elles trouvent le soutien des femmes dans le monde entier, qui pedalent dans des cortèges joyeux, quelquefois durant des journées sans voiture. Le but est clair : **redonner aux femmes leur visibilité dans la société**. Les corollaires sautent aux yeux : **demander des pistes cyclables pour faire du vélo en toute sécurité et permettre à plus de femmes de se déplacer librement à vélo en proposant un environnement plus propices à sa pratique**.

A la Grenoble Fancy Women Bike Ride, le même esprit et les mêmes valeurs ont été portés. Toutes les femmes ont été invitées à participer, quelque soit leur niveau de cyclisme, débutantes incluses. C'est l'occasion de se remettre en selle avec une vélo-école ou de se faire prêter un vélo. Le parcours, d'environ 5km, et l'allure douce ont permis à toutes les participantes de suivre le cortège.

Les règles pour participer à Grenoble sont simples :

1. L'évènement est pour les femmes
2. C'est gratuit
3. La tenue doit être "fancy" (chic, fantaisiste, colorée)
4. Les enfants peuvent bien sûr rouler à côté de leurs parents
5. L'évènement est inclusif, ouverts à toutes et à tous (les hommes sont invités pour apporter leur soutien à ce mouvement)
6. La GrenobleFWBR n'est pas une course!
Pas besoin de vêtements sportifs en lycra.



DIMANCHE
18 SEPTEMBRE 2022

GRENOBLE FANCY WOMEN BIKE RIDE

*Unies, nous sommes colorées
Avec toi, nous aurons une couleur de plus*

**Balade à vélo fantaisiste et colorée organisée par des femmes, pour mettre à l'honneur les femmes.
Rejoins-nous, avec ta tenue chic et "fancy", ta bicyclette décorée.**

**16h00 RDV à la MC2
au jardin des dragons et des coquelicots**
17h30 Arrivée au Parc Paul Mistral

INSTAGRAM: @GRENOBLEFWBR
FACEBOOK PAGE&EVENT: GRENOBLE FANCY WOMEN BIKE RIDE
EMAIL: GRENOBLE.FANCYWOMENBIKERIDE@GMAIL.COM
WWW.FANCYWOMENBIKERIDE.COM

L'ÉVÈNEMENT A EU LIEU LE 18 SEPTEMBRE 2022

Page Facebook : <https://www.facebook.com/GreFWBR>

Évènement Facebook : Grenoble Fancy Women Bike Ride 2022

Site internet : www.fancywomenbikeride.com

Contactez les organisatrices:
grenoble.fancywomenbikeride@gmail.com



Cérémonie locale de remise des prix

Le 5 juillet à Lyon et le 7 juillet à Grenoble ont été dévoilés les lauréats régionaux et locaux pour le Challenge Mobilité. Les classements sont disponibles sur le site de l'ADTC.

Voici les lauréats locaux primés par l'ADTC Se déplacer autrement :

- **Catégorie de 1 à 49 salariés :**
la MNEI, Mobilités et Services, et l'adie Grenoble
 - **Catégorie 50 à 249 salariés :**
Pôle Emploi agence Europole, Département de l'Isère Direction des mobilités, et Sciences Po Grenoble
 - **Catégorie 250 à 999 salariés :**
Grenoble-Alpes Métropole (Le Forum), HP Inc., et Schneider Electric Alp'Xpole
 - **Catégorie 1000 salariés et plus :**
Schneider Electric Intency, STMicroelectronics Grenoble, et le CEA.
- Nos coups de cœur vont à Allibert Trekking, Automatique & Industrie, et Citiz Alpes Loire, et bien sûr nos plus vives félicitations aux 39 établissements qui ont obtenu un taux de participation de 100% mais qui ne sont pas sur les podiums.

Cette année, plusieurs établissements de l'aire grenobloise ont également été primés par la Région :

- **Catégorie Villes Moyennes :**
Pluralis Voiron
- **Catégorie Métropoles :**
Schneider Electric – Intency Grenoble
- **Coup de Cœur :**
Citiz Alpes Loire Grenoble

Romarc Lagane ■



Dott : le nouvel opérateur des trottinettes et VAE en libre-service de la Métropole



Depuis le 1^{er} juillet 2022, Dott a remporté l'appel à manifestation d'intérêt du SMMAG. La première expérimentation, confiée à Tier et Pony, ne concernait que Grenoble, le CHU, le Campus et Inovalée (180 000 habitants).

Sous ce régime, le SMMAG n'a aucune participation financière. Il agit en facilitateur (création de places sur l'espace public, visibilité du service). Mais le modèle économique et financier est entièrement sous la responsabilité de Dott.

La location de courte durée de trottinettes et vélos à assistance électrique va s'étendre progressivement à la première couronne de la métropole (4500 engins sur 17 communes*, 700 emplacements, 360.000 habitants). Ainsi, la pratique des mobilités douces va pouvoir conquérir un nouveau public dans le périurbain et les zones de coteaux.

Les emplacements sont situés à proximité des arrêts de transports en commun. Une place de parking « voiture » devient facilement un espace pour garer 5 ou 6 de ces véhicules électriques.

On pourra aussi trouver les trottinettes et les vélos dans les parkings-relais pour diminuer l'usage de la voiture. La gamme s'étendra aux vélos-cargos.

Une trentaine de salariés veillent à l'entretien et à la recharge des batteries 24h/24h.

Pour l'utiliser, il faut disposer d'un smartphone, télécharger l'application « Dott » et créer un compte.

A chaque utilisation, il faut compter 1 € de déverrouillage puis 17 centimes la minute d'utilisation.

Des tarifs sociaux sont disponibles ainsi que des forfaits :

- Aller/Retour : 3 € (2 x 30 minutes max en 24h)
- 1 jour : 7 € (10 x 30 minutes max en 24h)
- 1 mois : 35 € (100 x 30 minutes max)

La société Omni a développé un système clipsable pour adapter une trottinette à un fauteuil roulant (35 € / mois).

Les utilisateurs doivent respecter le code de la route pour les engins de déplacement personnel électriques :

- Port du casque recommandé,
- Pas d'écouteurs,
- Utiliser l'éclairage la nuit,
- Utiliser de préférence les infrastructures cyclables, sinon la chaussée,
- Rouler au pas dans les zones piétonnes,
- Ne JAMAIS rouler sur les trottoirs,
- Se garer dans les zones prévues à cet effet.

Grâce à leur géolocalisation, les engins sont bridés de façon à limiter leur vitesse dans les zones piétonnes et les rendre inutilisables dans les zones interdites.

* Corenc, Domaine Universitaire UGA, Echirolles, Eybens, Fontaine, Gières, Grenoble, La Tronche, CHUGA, Le Pont-de-Claix, Meylan, Montbonnot-Saint-Martin, Poisat, Saint-Egrève, Saint-Martin-D'Hères, Saint-Martin-le-Vinoux, Sassenage, Seyssinet-Pariset et Seyssins

Nathalie Teppe ■

ChronoVélo 2 : Des prolongements et des travaux

La ChronoVélo 2 relie actuellement le pont de Pique Pierre (entre Grenoble et Saint-Martin-le-Vinoux) au carrefour rue Georges Sadoul / rue du Tour de l'Eau à Saint-Martin-d'Hères, soit 7 Km du Nord-Ouest à l'Est de la métropole, par les gares de Grenoble, la piste des Jeux Olympiques et la MC2. Cet axe vient d'être prolongé de part et d'autre.

À Saint-Martin-d'Hères, la ChronoVélo a été prolongée de 1,5 km en direction du Campus, jusqu'au restaurant Diderot, par la rue des Universités.



Le prolongement de la ChronoVélo 2 vers le Campus a trouvé son public.

Au Nord-Ouest, un nouveau tronçon a vu le jour, avec le réaménagement de la rue de la Gare à Saint-Martin-le-Vinoux (+ 500m).

D'autres aménagements vont être réalisés d'ici à la fin de l'année. À l'Est, la branche en direction de la gare de Gières sera réalisée depuis le carrefour Ambroise Croizat / Avenue de la Commune de Paris, via la rue Saint-Just et le long de la voie ferrée (longue de 1,5Km). Au Nord-Ouest, un prolongement est prévu jusqu'à proximité de gare de Saint-Egrève, par la rue de Brotterode, la longue avenue de l'Île Brune et la rue de Biolle (de 3,5 km), traversant les zones industrielles et d'activités de Saint-Martin-le-Vinoux et de Saint-Egrève.

Alexis Grabit ■



L'avenir de la mobilité décarbonée passe par l'intermodalité

Le 29 juin 2022, en gare de Pontcharra, SNCF Gares et Connexions a présenté, sous forme de modules physiques, les résultats d'une étude menée sur l'intermodalité des gares ferroviaires de la vallée du Grésivaudan. Etude à laquelle l'ADTC-Se déplacer autrement a participé.

Cette étude avait pour but d'imaginer la mobilité de demain, autour d'un point de mobilité majeur que sont les gares ferroviaires, par des expériences fluides, agréables, et efficaces.



Agora multifonctionnelle sur le parvis de la gare

Surprise, dès l'arrivée à la gare avec un premier module qui présentait devant les personnes qui passaient par là, une agora (un espace de communication/stand) pour permettre à toute entité locale (producteurs, entreprises locales, associations) de pouvoir bénéficier d'un espace pour communiquer sur leurs actions.

La signalétique, un facilitateur de lien entre les modes

De nombreux autres modules étaient répartis sur l'ensemble du site, présentant diverses façons d'accompagner les usagers, vers les nombreux modules.

Ainsi, des mâts de jalonnement, des marquages au sol ou des panneaux, ainsi qu'un plan de la gare, permettraient à tous les usagers de pouvoir se déplacer, en toute sérénité, au sein de la gare, mais aussi vers/depuis la gare et les quartiers, lieux d'importance à proximité.

Des consignes de diverses natures



Consignes TER+vélos

Le stationnement et la sécurité sont très demandés par les usagers. C'est pourquoi, différentes possibilités seraient proposées, comme, des casiers sécurisés pour pouvoir y laisser un sac, un accessoire, ou une trottinette. D'autres consignes pourraient être utilisées pour passer du vélo au train et inversement ou encore pouvoir sécuriser son vélo pour un courte durée. Afin d'offrir un maximum de services, une station de réparation serait également proposée pour réparer son vélo ou le regonfler, avec un point d'eau.



Station de réparation, de gonflage et point d'eau (photo : Armand Portaz)

Le plus marquant était l'espace sanitaire pour les cyclotouristes et accessible à tous, avec présence d'une douche, de toilettes, d'espace nurserie, etc...



Espace public, avec douches et toilettes

Connexions avec les autres modes de transports

Faciliter l'intermodalité, c'est aussi permettre à tous de facilement



Intermodalité avec les transports en commun, le covoiturage identifier les lieux d'intermodalité, que ce soit les lignes de transport régulières, l'arrêt de covoiturage, la station de taxi, ou encore la dépose minute.

Alexis Grabit ■

Visite du TRAM-TRAIN de Karlsruhe

Karlsruhe est une ville allemande du Bade-Wurtemberg, de 300 000 habitants, qui s'est fait connaître entre autres par son célèbre Tram-Train. Nous avons eu l'opportunité de visiter le réseau de Karlsruhe. Voici un aperçu de notre visite.

Qu'est-ce qu'un Tram-Train ?

Le Tram-Train est un **système de transport** public ferré implanté essentiellement en surface et ayant vocation à circuler en secteur périurbain sur une voie du Réseau Ferré National ouverte à la circulation et en secteur urbain sur un réseau de tramway urbain.

Tram périurbain souvent appelé à tort Tram-Train

Le Tram périurbain est un tramway qui sort de la ville pour aller dans des secteurs périurbains. Les projets de conversion représentent des projets pour lesquels des portions de voies ferrées inutilisées sont transformées et réservées à la circulation de tramway.

Le Tram-Train

Par rapport au transport ferroviaire régional classique, l'avantage majeur du Tram-Train réside dans la liaison directe offerte aux usagers entre la périphérie et le centre-ville. Le Tram-Train évite les ruptures de charge pour l'usager. Il assure à la fois une desserte de bourgs éloignés et la desserte fine de la ville-centre en profitant du réseau de transport urbain.

En périphérie, on peut compléter les dessertes en sortant du réseau ferré pour aller au plus près des besoins. Les meilleures performances d'accélération et de freinage des tramways permettent de créer des arrêts supplémentaires pour assurer une desserte plus fine.

Le Tram-train nécessite un véhicule spécifique qui répond à la fois aux exigences liées à la circulation sur le réseau ferré (alimentation électrique, signalisation, gabarit, accessibilité, résistance aux chocs) et à celles liées à l'insertion dans un réseau urbain, en mixité avec les tramways urbains avec et des tensions d'alimentation différentes (courant alternatif 15 kV sur le réseau ferré allemand, courant continu 750 V sur le réseau urbain).

Les véhicules sont donc plus complexes et plus coûteux et nécessitent des démarches administratives ou organisationnelles plus particulières (double homologation, habilitation des conducteurs...).

L'exemple de Karlsruhe

Contrairement à d'autres villes allemandes qui ont été reconstruites après la guerre pour s'adapter à la voiture, Karlsruhe a conservé son réseau de tramway et même l'a développé.

La ville a commencé par implanter des tramways sur d'anciennes lignes de chemin de fer.

Puis après accord entre la Deutsch Bahn (DB, l'équivalent allemand de la SNCF) et les autorités de Karlsruhe, la décision d'interconnecter réseau ferré et réseau de tramways est prise avec l'acquisition de tramways spécifiques. Et le 25 septembre 1992, le premier vrai Tram-Train bitension du monde devient réalité.

Un très grand succès

Tout va alors très vite avec la croissance très rapide du trafic. Lors de la mise en service de cette première ligne le nombre de passagers a doublé en un an. On parle dès lors du « *Karklsruher Modell* » !

Autour de la ville, de prolongations en ouvertures de lignes, on en arrive à une vaste « S-Bahn » de 400 kilomètres, jusqu'au fin fond de la Forêt-Noire.



Inauguration du 1er Tram-Train entre le centre-ville de Karlsruhe et Bretten

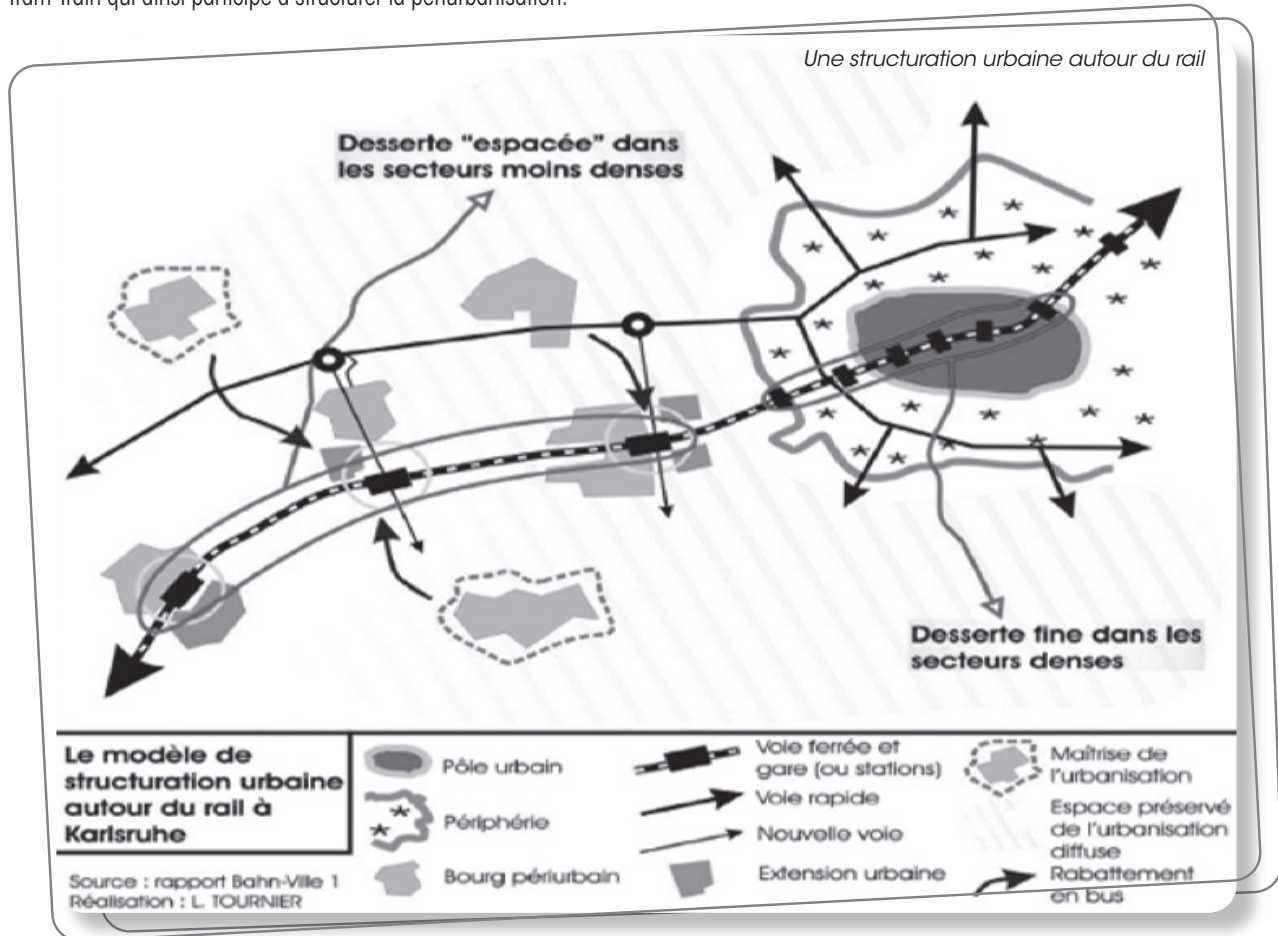


Une rame de la ligne 2 des tramways urbains croise un Tram-Train de la ligne S5

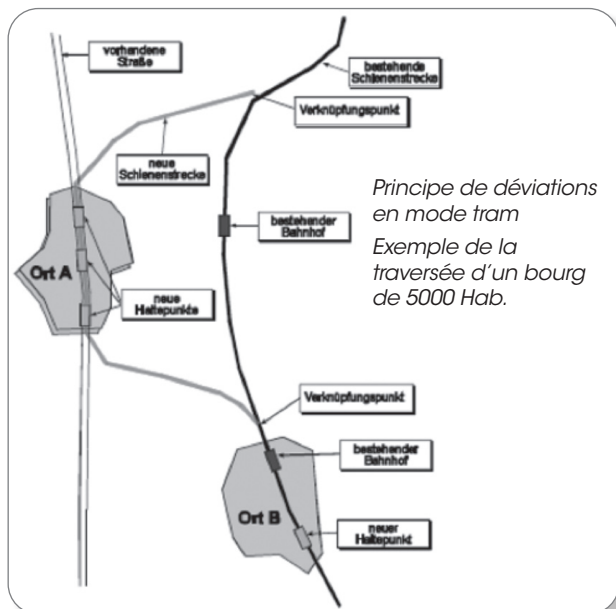
Dossier

Transport et urbanisme

L'un des objectifs était de visiter la réalisation du principe qui renforce les pôles bourgs en synergie à l'armature d'un réseau tramway et Tram-Train qui ainsi participe à structurer la périurbanisation.



Dans le cas où la gare est éloignée de la ville, profitant de la souplesse offerte par le concept de Tram-Train, Karlsruhe n'a pas hésité à sortir du réseau ferré en créant de nouvelles voies de tramway urbain.





Le tram-train qui vient sur voirie au cœur d'un Bourg dense : **avant**



Le tram-train qui vient sur voirie au cœur d'un Bourg dense : **après**



Avec l'arrivée du Tram-Train la circulation du village est aujourd'hui toujours apaisée suite au très important transfert modal vers le TC.

Dossier

Le succès du modèle de Karlsruhe est aussi lié à une politique d'urbanisme et de maîtrise de l'évolution du territoire en l'articulant avec l'offre de transport public, dans un territoire composé d'une ville-centre et de plusieurs unités urbaines « relais ». Les nouveaux projets immobiliers sont conditionnés à leur proximité vis-à-vis de lignes existantes ou d'un projet d'extension du réseau.

Le Tram-Train victime de son succès

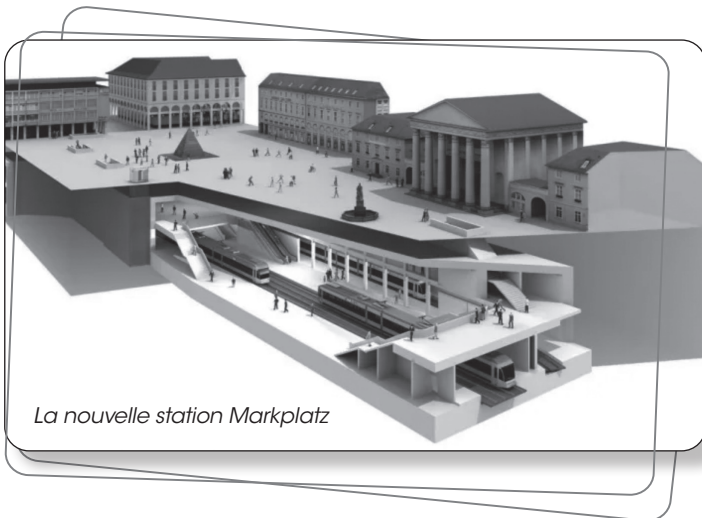
Le système Karlsruhe a dépassé toutes les espérances. Résultats : en heure de pointe, jusqu'à 144 trams de six lignes différentes convergeaient vers la place du marché et la célèbre rue commerçante Kaiserstraße « on n'y voit plus qu'un mur de tramways à certaines heures de la journée » (photo ci-après)..

Un mur de tramways aux heures de pointe

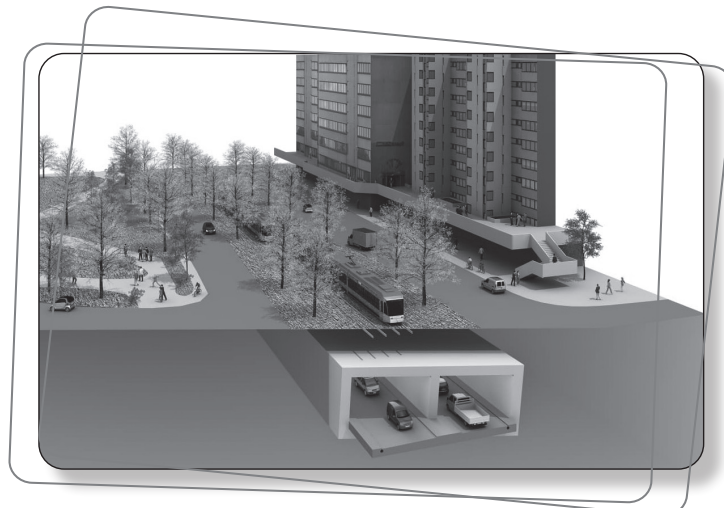


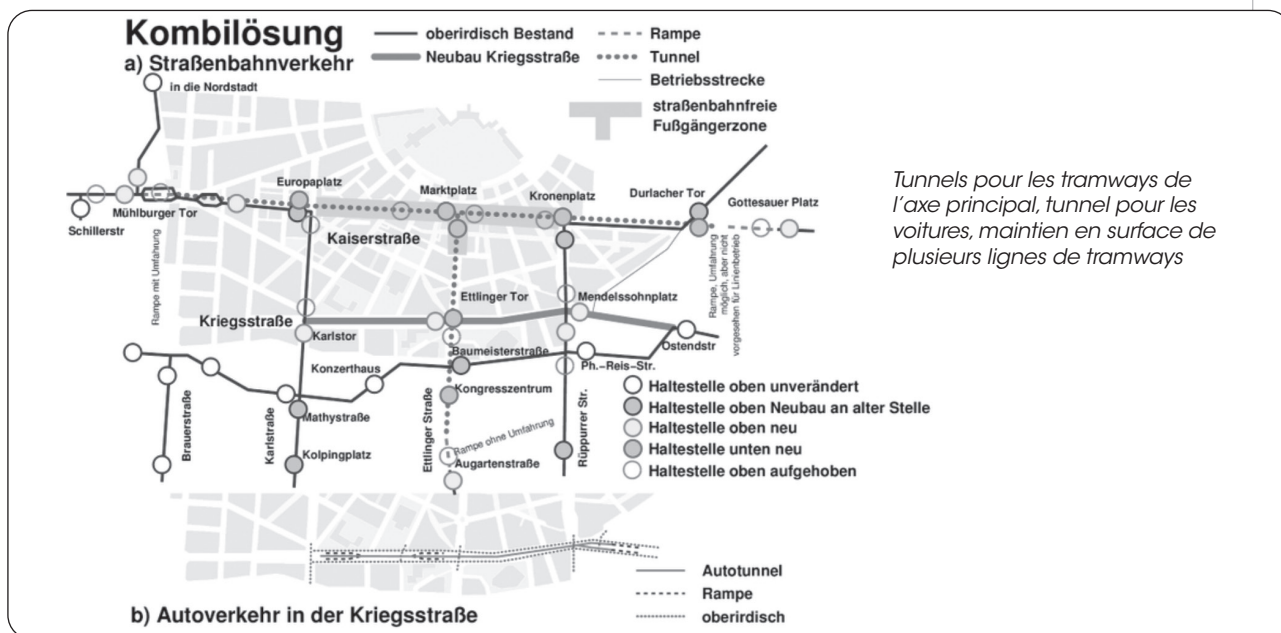
L'autre objectif de notre voyage à Karlsruhe a été de visiter les solutions apportées en 2021 pour résorber les bouchons de TC par la réalisation de deux tunnels.

Un tunnel a été réalisé pour les tramways longs de 2,4 km sous la *Kaiserstraße* avec sept stations souterraines. La décision a été prise démocratiquement à la suite d'un référendum en 2002 dans lequel 55,55% des électeurs s'étaient prononcés pour les tunnels.



L'autre tunnel est réservé aux voitures en parallèle à la Kaiserstraße. Ce tunnel libère la Kriegstraße, qui elle va servir aux tramways circulant en surface.





Tunnels pour les tramways de l'axe principal, tunnel pour les voitures, maintien en surface de plusieurs lignes de tramways

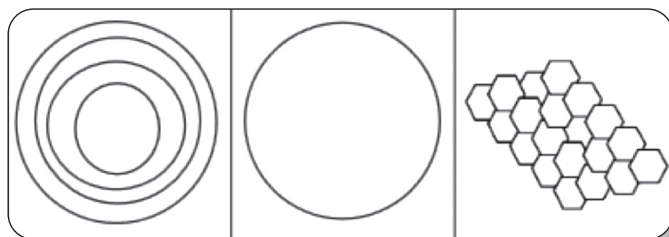
Un point important du succès du tram-train de Karlsruhe réside dans une gouvernance forte qui a été primordiale dans la réussite de ce grand projet.

Différentes structures administratives se sont associées :

- Stadt Karlsruhe
- Landkreis Karlsruhe
- Landkreis Rastatt
- Landkreis Gernersheim
- Landkreis Süddliche Weinstrasse
- Stadt Landau
- Stadt Baden-Baden

et une vingtaine d'organismes de transport. Tous sont regroupés dans une forme de syndicat, Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) ce qui couvre un très grand territoire. Le KVV gère le système tarifaire.

Compte tenu de la configuration du réseau, comprenant des liaisons de rocade, et de flux non systématiquement polarisés sur Karlsruhe, le KVV a mis en place une tarification de type « nid d'abeille », modulant le coût pour l'usager en fonction de la distance en intégrant cette diversité géographique des déplacements sur un réseau assez fortement maillé y compris à plus de 50km de Karlsruhe.



Des 3 possibilités de découpage de la tarification Concentrique - Unique - En nid d'abeille ou alvéolaire, Karlsruhe a choisi le nid d'abeille

Cette tarification est un élément du fort succès. Avec la mise en place d'une desserte optimisée à haut rendement pour le matériel, on obtient un taux de couverture des charges par les recettes d'un niveau exceptionnel : 85%, qui témoigne non seulement de l'efficacité du modèle économique mais aussi de la pertinence de la conception du service.

Karlsruhe a fait école

Le Tram-train de Karlsruhe avait provoqué dans les années 1990 et 2000 une véritable frénésie. Beaucoup y ont vu la solution pour le transport périurbain autour des grandes agglomérations françaises. Grenoble et l'ADTC n'y ont pas échappé mais sans suite de réalisation.

En France, le seul véritable tram-train (c'est-à-dire passant d'un réseau urbain au Réseau Ferré National, avec circulation partagée avec des trains classiques à grand gabarit) est celui de Mulhouse. Il sera bientôt rejoint par la ligne francilienne T12 entre Massy et Evry.

Un tram-train à Grenoble ?

Compte tenu de la densité de circulation sur les axes Grenoble - Voiron et Grenoble - Brignoud et des niveaux de trafic, la pertinence du Tram-Train à Grenoble semble limitée à une branche vers Vizille. Une telle desserte correspondrait tout à fait au concept du tram-train : circulation sur le réseau urbain, emprunt de la ligne SNCF de Veynes puis réutilisation de l'ancienne voie VFD le long de la RN85 depuis Jarrie.

Mais ce projet se heurte au PPRI de l'usine de Jarrie qui interdit toute augmentation de trafic dans cette zone et à son financement, d'autres projets apparaissant bien plus prioritaires.

Même si la transposition du Tram-Train à Grenoble semble lointaine, l'intégration tarifaire poussée de Karlsruhe est un bon exemple de ce qui devrait être réalisé au plus tôt sur le territoire du SMMAG. La solution adoptée à Karlsruhe du nid d'abeille est bien adaptée à des territoires vastes comme celui du SMMAG. Il serait temps d'avancer sur ce sujet !

Bertrand Christian ■



CCSPL SMMAG 21 juin 2022

L'ADTC - Se déplacer autrement, la FNAUT et Rue de l'Avenir ont participé à la CCSPL SMMAG le 21 juin 2022.

La CCSPL, Commission Consultative des Services Publics Locaux, est, comme son nom l'indique, une instance permettant de présenter en toute transparence les rapports des délégataires fournissant un service public local.

Le SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise), ex SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun), regroupe les autorités des mobilités sur un territoire élargi (Métropole grenobloise, Communautés de Communes du Grésivaudan et du Voironnais).

Le rapport du délégataire

Sans rentrer dans les détails, le rapport du délégataire synthétise les éléments financiers, opérationnels, et sociétaux de l'entreprise.

La Semitag, Société d'économie Mixte, exploitait le réseau de transport en commun sous forme de DSP (Délégation de Service Public) jusqu'au 30 septembre 2021.

Elle a été transformée en Société Publique Locale : SPL M TAG au 1^{er} octobre 2021.

L'actionnariat mixte privé/public est désormais 100% public.

En termes financier, l'année 2021 a été impactée par la crise sanitaire et par ce changement de statut.

Le déficit a été pour partie comblé par une indemnité exceptionnelle du SMMAG.

En 2021, la contribution forfaitaire du SMMAG a été de 88 M€.

Avec cette crise sanitaire, non seulement le niveau des recettes est inférieur à ce qu'il devrait être (-40%), mais le taux de fraude est élevé (11%).

Le taux de couverture (i.e. la part payée par l'utilisateur) n'a été que de 23% alors qu'il est entre 30 et 35% habituellement.

Depuis septembre 2021, la fréquentation du réseau atteint 80% du niveau de 2019.

L'objectif pour 2022 est de revenir à un taux de couverture supérieur à 30%.

Le parc actuel est de 245 autobus et 103 rames de tramway.

Dans le cadre du remplacement des bus diesel, 45 bus GNV (25 standards et 20 articulés) ont été acquis en 2021.

Le plan prévoit 25 bus standards GNV en 2022 et 24 bus articulés en 2023-2024.

Les motorisations GNV sont privilégiées, éventuellement l'hydrogène, mais pas l'électrique qui manque de maturité (c'est encore très cher pour ce que c'est !).

Le dispositif qualité

Le rapport du délégataire donne aussi des chiffres de suivi d'indicateurs qualité (ponctualité, information, propreté, fraude, conduite...) qui entraînent des pénalités quand ceux-ci n'atteignent pas les niveaux fixés.

Les principaux points de non-conformité concernent la disponibilité des équipements d'information, la fraude, la qualité des informations.

Encore une fois, on rappelle que le contexte explique beaucoup le fonctionnement en mode dégradé.

Moins de personnel autorisé à travailler, c'est moins de maintenance, moins d'information, moins de personnel en agence...

Toutefois, certains critères sont au-dessous des objectifs de façon récurrente.

Il a donc été ajouté un suivi particulier pour ceux qui sont non-conformes depuis 3 à 5 ans. Charge à M TAG de proposer des mesures correctives pour y remédier.

La transparence

Cette CCSPL est l'occasion de poser des questions aux acteurs.

Ils y répondent en toute transparence quand ils disposent de l'information.

S'ils ne l'ont pas, ils font en sorte de la fournir dans le compte-rendu.

C'est l'occasion de confronter le ressenti terrain et les contraintes de l'exploitant.

Par exemple, il a été constaté que l'encre des nouveaux tickets QR Code s'effaçait avec le temps.

C'est un problème connu et la solution est de trouver une nouvelle encre.

Les BIV (bornes d'information voyageurs) aux arrêts sont souvent en panne ou donnent des informations fausses.

C'est un problème complexe, entre le fournisseur de l'équipement, des systèmes informatiques qui communiquent mal, des mises à jour... bref, le problème est connu mais pas facile à corriger !

On peut aussi faire des suggestions, sur la fraude et le contrôle par exemple, ou évoquer les sujets en cours de réflexion, des « packages événementiels », incluant le transport, pour des événements culturels, sportifs, foires etc.

Nathalie Teppe ■



M TAG : quelques astuces à connaître

Comment valider un ticket à code QR ?

Vous l'avez sans doute remarqué, les tickets sont désormais délivrés avec un code QR. Nous vous offrons ici le mode d'emploi pour les utiliser correctement.



faut positionner le ticket avec la face code QR visible vers le haut. Il y a une petite lumière rouge en haut du valideur qui vient lire le code QR. Patientez une ou deux secondes...

- soit l'écran indique une coche verte avec un message bienveillant (bon voyage, en correspondance, fin de validité, solde restant) accompagné d'un bip-bip aigu. Félicitations, vous avez réussi à valider votre ticket !

- soit l'écran indique une croix rouge avec un message expliquant le problème (support illisible, pas de titre) avec un bip-bip grave... dans ce cas, réessayez ou procurez-vous un autre titre.

Attention, l'encre de ces tickets est fragile et s'efface facilement. Conservez-les bien dans leur support plastique à l'abri de la chaleur et de l'humidité. Si nécessaire, n'hésitez pas à les échanger en agence.

Comment voyager à plusieurs ?

• Avec une carte OURA (nominative ou anonyme) :

Il suffit de valider la carte autant de fois qu'il y a de passagers. Le solde s'affichera à chaque décompte : [Solde 9, Voyageur(s) 1] puis [Solde 8, Voyageur(s) 2] etc. La validation est à renouveler à chaque correspondance.

• Avec un code QR :

À la date de rédaction de cet article, cette option n'est pas encore opérationnelle.

Il semblerait qu'une opération manuelle soit nécessaire sur l'écran pour choisir le nombre de voyageurs.

Acheter un ticket SMS

On peut acheter un ticket SMS sans smartphone. Cette fonction utilise uniquement du message "texte" (sans photos, sans images). Pour vérifier si l'abonnement est compatible, il faut envoyer "test" au **93123** (SMS gratuit).

Si l'abonnement est compatible, le message retour sera "votre ligne mobile est compatible", sinon le message expliquera pourquoi ce n'est pas disponible. L'achat doit se faire juste avant de monter dans le bus (ou le tramway).

Les différents tickets disponibles :

- > 1H = ticket 1 heure, 1,70 €
(envoyer autant de SMS que de voyageurs)
- > 1F = ticket Famille, 5 € (2 à 5 personnes, dont 1 adulte et 1 enfant minimum)
- > 1J = 1 jour, 5,50€ pour 1 personne
- > 1G = 1 voyage sur le réseau TouGo, 1 €

Le paiement s'effectuera sur la prochaine facture de téléphone. Attention, selon les opérateurs, il faudra activer une option de type « autoriser les achats multimédia ou SMS+ ».

Voir <http://www.tag.fr/249-les-tickets-par-sms.htm>

Fin des cartes à bande magnétique

Cette fois, c'est vraiment la fin ! Les titres magnétiques ne sont plus utilisables depuis le 11 juillet 2022. Mais vous pouvez les échanger en agence jusqu'au 31 décembre 2022.

Obtenir un justificatif sur un distributeur

Autre nouveauté, il est désormais possible d'imprimer à la demande un justificatif d'abonnement directement sur un distributeur automatique. Positionnez votre carte OURA comme si vous vouliez la recharger et choisissez le menu « justificatif » en bas à droite de l'écran.

Puis demandez à imprimer ce justificatif. Vous obtiendrez alors votre justificatif sous la forme d'un carton identique à celui des codes QR. Bien entendu, n'essayez pas de valider ce carton !

Mais il vous sera utile pour profiter des tarifs réduits destinés aux abonnés TAG (téléphérique de la Bastille, musées, concerts...) si vous n'avez pas le justificatif original avec vous.

Voir <https://www.tag.fr/183-club-avantag.htm>

Intégration tarifaire TER

N'oubliez pas que votre carte OURA chargée d'un titre TAG (ticket ou abonnement) vous permet de voyager également sur les lignes TER, dans le périmètre du SMMAG :

- Grenoble
- Gières
- Pont de Claix
- Saint Georges de Commiers
- Echirolles
- Saint Egrève
- Jarrie-Vizille
- Vif

Attention, cette facilité n'est malheureusement pas possible avec les tickets code QR.

Nathalie Teppe ■



Actualités des TER : du bon et du moins bon sur les rails

Le 30 juin s'est tenu un comité technique rassemblant associations d'usagers, la Région et la SNCF. Une occasion de faire le point sur l'actualité des TER.

Le trafic

C'est la bonne surprise, le trafic est reparti à la hausse après les années 2020 et 2021 qui ont été très difficiles avec les différents confinements. En octobre 2021, le trafic était déjà remonté à 99 % de son niveau d'octobre 2019 et la croissance s'est poursuivie au premier semestre 2022. Ce sont surtout les occasionnels qui sont revenus dès la fin du printemps et le début de l'été 2021. Côté abonnés, la situation est plus contrastée. La crise du COVID a modifié les habitudes de déplacements et favorisé le développement du télétravail. La SNCF a mené une enquête à l'automne 2021 auprès des abonnés. Il ressort de cette enquête qu'environ 50 % d'entre eux effectuent du télétravail. Parmi ceux-ci, plus de 8 abonnés sur 10 télétravaillent de 1 à 2 jours maximum par semaine avec comme conséquence de déplacer les jours de pointe de fort trafic aux mardis et jeudis. Pour ces abonnés qui télétravaillent, les abonnements TER de la gamme illico existants restent pertinents et très compétitifs par rapport à la voiture, en particulier pour les salariés dont l'abonnement est pris en charge à 50% par l'employeur via la prime transport. La hausse du prix des carburants devrait conforter l'augmentation de la fréquentation que ce soit avec les occasionnels ou les abonnés.

La ponctualité

La Région mesure la ponctualité en comptant les trains à l'arrivée à leur destination avec un retard de plus de 5 minutes (exactement 5 min. 59 sec.). Les résultats de 2021 sont en amélioration.

Quelques chiffres (pourcentage de trains considérés à l'heure) :

- > Saint André le Gaz - Grenoble : 94,3 % (92,5% en 2019)
- > Valence - Grenoble : 92,8% (89,5 % en 2019)
- > Grenoble - Chambéry : 91,4 % (87,5 % en 2019)
- > Lyon - Grenoble : 90 % (85 % en 2019)

Cette bonne tendance ne s'est pas maintenue en 2022 avec une chute inquiétante sur l'axe Lyon - Grenoble pour des causes essentiellement d'infrastructures et accentuées par les fortes chaleurs qui fragilisent les équipements matériels ou infrastructures.

Le respect du plan de transport

Respect le plan de transport, c'est faire circuler les trains prévus dans les horaires, donc sans en supprimer, et avec une composition des trains conforme à la fréquentation attendue (pas un train de 3 voitures au lieu de 6 !). Sur ce point la situation est très préoccupante et impacte directement les usagers les obligeant à décaler les heures de déplacement ou à voyager dans des trains surchargés.

En 2021, 94,7 % des trains programmés ont circulé, mais il faut prendre en compte que l'année 2021, comme 2020, a été particulière avec des périodes de confinement. Le problème est que la situation est toujours dégradée en 2022 et ceci pour deux raisons principales.

La crise du COVID n'est pas terminée et l'absentéisme se maintient à un niveau élevé avec des manques de conducteurs et des retards dans l'entretien des rames provoquant des suppressions de trains, ce début de l'été étant catastrophique sur ce point.

La deuxième raison est le manque structurel de matériel roulant qui va impacter le plan de transport sur plusieurs années.

Un manque structurel de matériel roulant.

Tout d'abord, il faut rappeler que depuis plusieurs années, la situation du parc sur la Région AURA est tendue. Des trains sont régulièrement (surtout en automne) supprimés ou en composition réduite par manque de rames disponibles.

Mais depuis 2022, la situation s'est dégradée avec l'arrêt prématuré des circulations des automotrices Z2 (difficultés avec l'amiante présente dans ces vieux matériels et gestion des compétences des agents de maintenance sur ce matériel de technologie ancienne)

En 2023, la rénovation des TER2N NG et AGC va débuter avec l'immobilisation de 4 rames (8 en 2024). Les 19 nouvelles rames Regio 2N qui devraient être livrées à partir de mi-2023 n'arriveront qu'à partir de la fin de l'année et ne seront pas suffisantes pour répondre aux besoins. De plus, leur disponibilité sera très limitée car la construction du nouvel atelier qui doit les accueillir à St Etienne pour les entretenir va prendre de nombreux mois de retard suite à des procédures environnementales.

La Région a clairement annoncé que des trains seront supprimés dans les prochaines années. Une dizaine de trains sont déjà prévus pour être remplacés par des cars sur la ligne de la Maurienne (le fonctionnement de cette ligne est aussi perturbé par les travaux de raccordement au tunnel du projet Lyon-Turin en cours de percement) ou en Auvergne.

Trouver des matériels sur d'autres régions est difficile. La livraison de rames neuves nécessite des délais importants de l'ordre de 2 à 3 années en utilisant les marchés en cours (Regio2N ou RégioJolis). Un nouveau type de matériel demanderait des délais encore plus longs, de l'ordre de 6 à 7 années. On ne peut que déplorer le manque d'anticipation de la Région AURA sur cette question surtout que la trentaine de trains Corail en service (équivalent à une soixantaine de rames neuves) commence à donner des signes de fatigue et ne sont pas adaptés à un usage TER intensif.

Les usagers attendent de la Région des actions qui se font attendre au détriment de la qualité et de l'attractivité des services TER. Que va-t-il se passer si le trafic maintient sa courbe ascendante ?

La mesure de l'emport

La Région va mettre en place, enfin, un suivi de l'adéquation de l'emport (le nombre de places) des trains avec la fréquentation. Un indicateur va être établi en 2023 avec un dispositif bonus/malus. Cela permettra d'objectiver ce dont les usagers se plaignent souvent, trop de trains sont surchargés.

Convention avec SNCF Réseau

La Région a signé une convention avec SNCF Voyageurs pour exploiter les TER avec des clauses de pénalités en cas de dysfonctionnement



comme les retards. Mais ces pénalités ne s'appliquent que si la responsabilité de SNCF voyageurs (manque de conducteurs par exemple) est engagée et pas pour les dysfonctionnements dont les causes ne sont pas de la responsabilité de SNCF Voyageurs comme des retards liés à l'infrastructure. Cette nouvelle convention avec SNCF Réseau contient donc des objectifs de performance (ponctualité, respect de l'offre) et comprend surtout un « objectif de pilotage et d'optimisation de la performance du réseau ferré national en visant à l'amélioration de la qualité du service offerte aux usagers ». On ne peut que s'en féliciter car l'infrastructure a un rôle essentiel dans la qualité de service des TER.

Le Léman express

Les indicateurs sont bons avec une ponctualité (France et Suisse) à 97,8 % en 2021 et surtout un trafic en forte hausse avec des pointes certains jours à 60000 voyageurs. Les ingrédients : fréquence, cadencement, amplitude, tarification font recette, un modèle ! Mais ce succès commence à poser des problèmes de capacité, avec certains biens surchargés. Il faut que la Région et les autorités suisses réagissent vite en renforçant les compositions et affectant plus de rames à ces services.

Reste un point noir. La tarification intégrée, c'est-à-dire englobant tous les modes de transport Léman Express bus, cars, tramways sur la zone desservie, qui est pourtant un facteur concourant au succès, n'est pas intégrée au système de vente de la SNCF ! On ne peut pas acheter un billet Rumilly - Genève ou Chamonix - Genève, relation ayant pourtant un fort potentiel touristique, même en se limitant au parcours ferroviaire (sans intégrer les transports urbains). Concrètement le site Connect SNCF vend un parcours Chamonix - Vallorcine - Martigny - Genève (par Lausanne) mais pas le trajet direct par Annemasse... On ne comprend pas que cette anomalie persiste alors que tout doit être entrepris pour favoriser le report modal vers les transports publics.

Ligne Grenoble-Gap

Après deux ans de fermeture partielle, la ligne devrait rouvrir dans sa totalité le 11 décembre avec un plan de transport équivalent à la desserte en 2020, soit 16 circulations par jour, deux sens réunis, mais avec des temps de parcours quasi identiques. On n'a pas compris pourquoi, alors que les travaux devaient lever les ralentissements liés à la dégradation de la voie. Autre difficulté, SNCF Réseau a indiqué avoir des difficultés à recruter le personnel pour tenir les gares remises en service après deux ans d'inactivité et des perturbations sont donc possibles début 2023.

SNCF Réseau a également annoncé qu'une autre entreprise ferroviaire, sans dire laquelle, envisageait de faire circuler des trains sur cette ligne (post-réunion, on a appris que ce serait un train de fret, du gypse exactement, échangé entre Laragne et la direction de Chambéry). Heureusement la limitation actuelle de 16 TER maximum par jour, limitation liée au type de signalisation de la ligne, n'est pas impactée.

A noter qu'une nouvelle phase de travaux est à prévoir dans les prochaines années (horizon 2027) pour pérenniser cette ligne, on peut espérer que la signalisation sera changée à cette occasion pour autoriser une augmentation du nombre de trains autorisés à circuler. Une étude d'exploitation interrégionale Auvergne-Rhône-Alpes / Sud Provence-Alpes-Côte-d'Azur est d'ailleurs en cours (rendu début 2023).

Desserte de Grenoble

La desserte TGV de Grenoble va être modifiée avec un décalage d'une ½ heure des horaires. Ces modifications sont la conséquence des « nouvelles prescriptions définies par SNCF Réseau concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, visant à augmenter la capacité proposée sur la Ligne à Grande Vitesse au départ de Paris et en direction du Sud ». La SNCF en profite pour réduire le nombre de TGV en fusionnant les TGV au départ de Grenoble de 5h19 et 6h16 en un TGV à 5h47. La desserte TGV de Grenoble sera donc de 7 allers et 8 retours en semaine (en 2018, la desserte était de 9 AR).

Ces nouveaux horaires TGV vont modifier la desserte Saint André le Gaz-Grenoble. Les associations ont demandé d'étudier finement ces nouveaux horaires pour ne pas créer d'intervalles trop importants en heures de pointe.

Des travaux vont impacter certaines circulations, Lyon - Grenoble en soirée, Grenoble - Valence et surtout l'accès à Genève où des renouvellements de voies et les travaux préparatoires à la construction d'une gare souterraine vont avoir des répercussions sur plusieurs années.

Concernant les trous de desserte de matinée sur les périurbains vers Chambéry et St Marcellin (3 heures sans train) la Région a indiqué qu'elle étudiait la question. A suivre...

L'ADTC a renouvelé sa demande d'étendre à toute la journée la desserte à la ½ heure des relations Lyon - Grenoble comme c'est le cas pour la relation St Etienne - Lyon.

Nouvelle convention avec SNCF Voyageurs

La convention actuelle 2017-2022 va être prolongée en 2023. Une nouvelle convention devra donc être signée avant fin 2023 avec SNCF Voyageurs. Il faut rappeler qu'au-delà de 2023, les nouvelles conventions devront faire obligatoirement l'objet d'une mise en concurrence. En procédant ainsi, la Région AURA se donne un peu de temps avant d'ouvrir le marché TER. Cependant il y aura sans doute des clauses permettant de mettre en concurrence certains lots pendant la durée de la convention. C'était déjà le cas avec la convention actuelle pour l'Ouest lyonnais ou la ligne Saint-Gervais-Vallorcine mais cette option n'a pas été utilisée.

Une autre possibilité de mise en concurrence concerne la vente des billets. La SNCF vend les billets via les guichets ou les automates ou via des sites comme SNCF Connect, équivalent d'une agence de voyage (comme Trainline). Les billets des cars Région sont vendus sous l'autorité de la Région. On peut imaginer que la vente de l'ensemble des titres de transports soit regroupée et externalisée après mise en concurrence, certaines Régions y travaillent déjà.

Dans les prochaines années, on va assister progressivement à un bouleversement du paysage ferroviaire, avec l'arrivée de nouveaux exploitants (comme Transdev en Région PACA), de nouvelles formes de distribution des billets, des systèmes d'information, de relations client avec des politiques différentes (et pas toujours coordonnées !) entre Régions. Il n'est pas certain que l'utilisateur soit gagnant, avec les complications d'usage que ces évolutions pourraient apporter. Il faudra que les associations d'usagers soient présentes et actives pour que le résultat soit au bénéfice de l'utilisateur et d'une manière générale du transport public. L'ADTC et la FNAUT prendront toute leur part au débat et à la défense des usagers.

François Lemaire ■



Pont de Brignoud fermé :

les propositions d'un collectif d'usagers soutenu par l'ADTC



Dans la nuit du 4 au 5 avril 2022, le pont sur l'Isère de Brignoud a été incendié, ce qui a entraîné sa fermeture. En conséquence, l'itinéraire des Cars Région Isère a été modifié : détournement des lignes régulières et scolaires via la RD523, le barreau de la Grande île, à Villard-Bonnot, et l'échangeur de la Bâtie (sortie 24.1), occasionnant un allongement du temps de parcours, fortement aggravé par la congestion de la circulation..

Le péage d'abord, les transports en commun et les vélos ensuite...

Les élus locaux se sont fortement impliqués, dans un premier temps, pour réclamer la gratuité de l'autoroute entre Crolles et Le Touvet, pour compenser la fermeture (AREA a proposé un abonnement à -50% sur le prix du péage), puis, des travaux ont permis une réouverture du pont aux modes actifs (piétons et cyclistes) afin de maintenir la traversée de la vallée entre Crolles et Brignoud et sa gare. De plus, les élus du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG), les élus locaux et le réseau TouGo ont mis en place des bus de part et d'autre du pont pour permettre une courte correspondance entre les deux rives de la vallée. Le constat est clair, un grand nombre d'usagers emprunte le pont. C'est un signe fort, qui montre l'entrain et la dynamique créés grâce au développement des aménagements cyclables et piétonniers entre les communes du territoire et dans les traversées de la vallée.

A terme, la future passerelle piétons/cycles entre Crolles et Brignoud, comme la réalisation de la Véloroute V63, le long de l'Isère, marquera un tournant majeur dans la mobilité douce dans le moyen Grésivaudan.

...Et les Cars Région Isère, les TER ?

Depuis quelque temps, un collectif d'usagers du Nord Grésivaudan, soutenu par l'ADTC - Se déplacer autrement - a cherché des solutions pour améliorer la situation, en l'absence de mobilisation de la Région face à la situation des usagers des Cars Région Isère. En effet, très peu d'élus se sont inquiétés des Cars Région ou encore de la possibilité de prendre les TER pour se déplacer rapidement vers Grenoble et Chambéry. Pourtant le TER constitue l'alternative la plus performante pour accueillir les automobilistes et usagers des Cars Région pénalisés par la fermeture du pont. Cette situation risquant de durer au minimum 4 ans, il est important que la Région se mobilise pour apporter des solutions viables aux usagers.

Des solutions, pour améliorer la situation qui va perdurer

Le collectif d'usagers du Nord-Grésivaudan, a fait une liste de propositions pour améliorer la mobilité, le temps de la fermeture du pont :

- Déviation de la ligne T86 Alleverd - Grenoble par l'autoroute A41, du lundi au samedi, entre les arrêts "Goncelin Gare" à "Montbonnot Pré de l'eau Rond-Point" (8 A/R en semaine scolaire, 7 A/R en semaine de vacances scolaires, 5 A/R le samedi), entre les arrêts "Goncelin-Gare" à "Montbonnot-Pré de l'eau Rond-Point". Il serait souhaitable de proposer, une desserte de la Zone d'Activités de Crolles-Bernin, avec desserte des arrêts, dans les deux sens : "Crolles-Rafour", "Crolles-ST Micro-Electronics" et "Bernin Cloyères". Le dimanche, la ligne conserverait son itinéraire par la RD523 (4 A/R),
- Prolongement de la ligne X02 Tencin - Grenoble - Voreppe (Voirion à la rentrée de septembre 2022), des terminus "Tencin ZA. Champ 7 Laux" et "Tencin Le Clos des Cèdres", jusqu'à "Goncelin, Gare" avec desserte de tous les arrêts depuis/jusqu'à "Goncelin, Gare". L'incidence resterait faible sur les entrées/sorties du dépôt, car le dépôt est situé dans la Z.A. La Chalandière (entre "Goncelin Villard Bozon" et "Tencin Le clos des cèdres"),
- Desserte de l'arrêt Goncelin Gare par la ligne T83 Chambéry - Grenoble (6 A/R en semaine, 4A/R le week-end et jours fériés), entre les arrêts Le "Touvet-Grandes terres" et "Montbonnot-Pré de l'eau Rond-Point". Cette ligne continuerait de relier rapidement Chambéry et Le Touvet à Grenoble en empruntant l'autoroute A41, via la sortie 23. Comme la T86, il serait possible de proposer, une desserte de la Zone d'Activités de Crolles-Bernin (trois arrêts), offrant une offre directe entre le Nord Grésivaudan, en rive droite de l'Isère et la Zone d'Activités de Crolles-Bernin,
- Adaptation des horaires de la ligne G4 Goncelin - Villard-Bonnot (réseau TouGo) en lien avec le SMMAG, pour assurer un cadencement à l'heure (et même à la demi-heure en pointe) et permettre une correspondance optimisée, en gare de Goncelin, avec la ligne T86 (si elle est déviée par l'autoroute), ou la T83 (si elle est déviée par la gare de Goncelin, pour reprendre l'autoroute), pour les usagers de Champalud - Tencin - Goncelin collège.
- La possibilité d'utiliser un abonnement aux Cars Région Isère (zone A et B) dans les TER. Les TER et les Cars Région Isère sont gérés par la même Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM), la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Or aujourd'hui, ce sont deux abonnements différents qui sont nécessaires pour emprunter les deux réseaux. Cette situation exceptionnelle est une opportunité, en permettant aux usagers d'utiliser les TER avec un abonnement aux Cars Région Isère, sur le périmètre concerné par la fermeture du pont de Brignoud. La contrainte majeure provoquée par la fermeture du pont de Brignoud requiert des mesures exceptionnelles et incitatives pour permettre une mobilité alternative à la voiture.

En cette rentrée, la situation a évolué. Ces évolutions seront détaillées dans un prochain article.

Alexis Grabit ■

La Coupe Icare et son « plan de mobilités » sont de retour

La 49^{ème} Coupe Icare s'est déroulée du 20 au 25 septembre 2022 à Lumbin et Saint-Hilaire-du-Touvet.

Comme chaque année, l'ADTC a apporté son aide à cet événement, par la mise en place des itinéraires à vélo, Icaravelo, depuis Grenoble-Chavant, la gare de Gières, Saint-Ismier, la gare de Brignoud et depuis le Touvet. Tout au long des parcours, des panneaux jaunes ont indiqué l'itinéraire à suivre, pour rejoindre les trois parkings aménagés (dont un pour les VAE), au plus près du site d'atterrissage de Lumbin. Les itinéraires retour ont également été signalés.



Balisage Aller et Retour, ici, au pont de Domène

Afin de garantir la sécurité de votre vélo, pensez à prendre vos cadenas, le parking est mis à la disposition de tous

Côté transports en commun, des trains TER Anancy-Valence ont effectués des arrêts exceptionnels (le samedi et le dimanche), en gare de Brignoud. Avec la fermeture du pont de Brignoud aux véhicules, les navettes Icarebus (gratuites) n'ont pu partir de la gare de Brignoud, mais sont partis d'un arrêt provisoire, installé à proximité immédiate du giratoire du Rafour. Le franchissement du pont était possible pour les piétons et les vélos « pieds à terre ». Les navettes effectuaient la relation de « Brignoud » au Touvet, en passant par Crolles et Lumbin.

Les navettes Icarexpress (payantes) depuis Grenoble étaient également aussi disponibles.

D'autres navettes desservait, depuis Lumbin, le site de décollage de Saint-Hilaire-du-Touvet. Malheureusement, et depuis les intempéries dans la nuit du 29 décembre 2021, le funiculaire est hors service.

Des parkings relais étaient mis à disposition à Crolles et au Touvet.

Tout est mis en œuvre pour proposer des solutions alternatives à la voiture pour se rendre à la plus grande manifestation de vol libre au monde ! Malheureusement, la météo a joué les troubles fêtes.

Rendez-vous du 19 au 24 septembre 2023. L'ADTC sera à nouveau au rendez-vous.

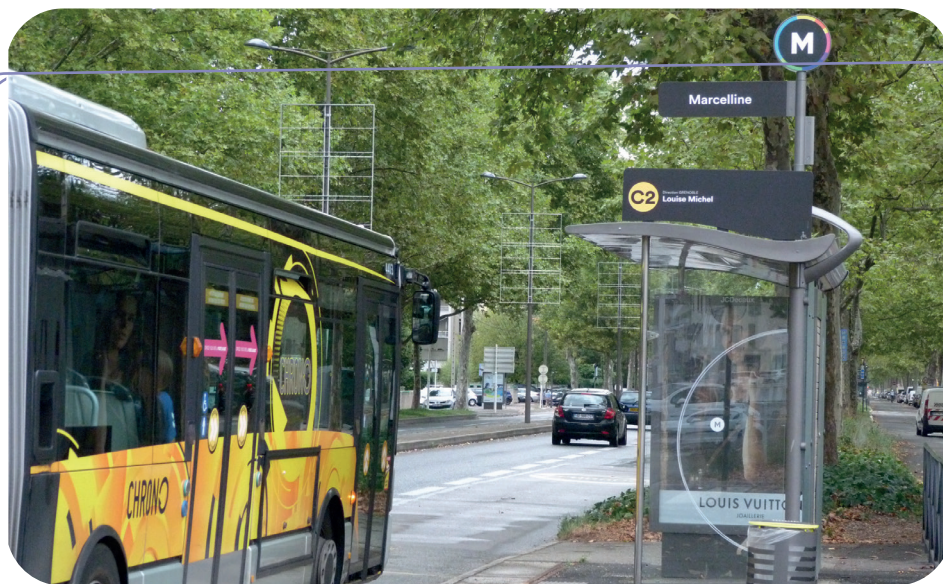
Alexis Grabit ■



Le réseau ChronoVélo a rejoint la ville de Saint-Martin-le-Vinoux. Un nouveau tronçon a été ouvert sur la rue de la Gare. A terme, la ChronoVélo 2 doit être prolongée vers Saint-Egrève, par l'avenue de l'Île Brune.



Mise en service le 4 juin, la nouvelle voie L en gare de Lyon-Part-Dieu, va permettre d'améliorer la régularité des trains. Cette nouvelle voie fait partie d'un ensemble de projets, sur le Nœud Ferroviaire Lyonnais.



Depuis le 29 août, l'Arrêt Marcelline, sur la ligne Chrono C2 a retrouvé sa desserte. Cet arrêt est situé à proximité de la gare de Pont-de-Claix (gare qui sera déplacé à l'Etoile). Il est également, situé à 230 m de son proche voisin, Irène-Joliot Curie.

ADTC - Se déplacer autrement

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

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