



**Comités Locaux
de Mobilités,
le (re)nouveau
lien entre
les usagers
et le SMMAG**

(Pages 14 et 15)

● L'opération « Cyclistes, Brillez ! » 2022,
dans le Voironnais, le Grésivaudan
et la Métropole (Pages 3 à 6)

● Retour sur le comité
Mobilités Alpes
de la Région AURA

● (Pages 16 et 17)



La fragilité financière du SMMAG

La situation financière du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) est compliquée. La dette est importante, plus de 500 M€. La conjoncture est préoccupante avec l'augmentation des taux d'intérêt, du coût de l'énergie, des tensions sur le marché du travail entraînant des difficultés pour le recrutement du personnel de M'TAG, comme les conducteurs.

Une éventuelle gratuité pour les usagers, contre laquelle l'ADTC s'est déjà exprimée, ne pourrait qu'aggraver cette situation et bloquer tout développement de l'offre de transports en commun.



Des investissements sont à prévoir, dont le renouvellement des bus et des tramways. L'acquisition d'une vingtaine de rames de tramways va coûter plus de 80 M€ auquel il faut rajouter des adaptations du dépôt d'Eybens pour recevoir des rames longues. La mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) va nécessiter des mesures d'accompagnement. Des pôles d'échanges sont à développer, des parkings relais à implanter.

De plus, le SMMAG s'est engagé depuis 2015 dans un projet non prioritaire et bien inopportun, et surtout peu efficace en termes de report modal, le Métrocâble. Le montant annoncé actuellement serait de 65 M€ auquel il faudrait rajouter 15M€ pour réaménager le pôle d'échanges de Fontaine La Poya. Dans ce réaménagement, la dépense principale serait affectée à raccourcir la ligne A de tramway pour rapprocher son terminus de la station du Métrocâble. Pour l'ADTC, ce projet est à abandonner pour redonner des marges financières au SMMAG.

Dans ce contexte, comment engager une politique de développement de l'offre avec la création ou le prolongement de ligne de tramway ? Le prolongement de la ligne E de tramway vers le sud, permettrait un bon report modal en remplaçant la très coûteuse ligne C2 et les correspondances dissuasives de Louise Michel. Cette correspondance imposée entraîne une baisse significative de l'utilisation des Transports Publics entre Grenoble centre d'une part, et Echirolles Ouest et Pont de Claix d'autre part comme l'a montré le bilan loi LOTI de la ligne E de tramway.

C'est évidemment du côté de la contribution de Grenoble-Alpes Métropole qu'il faut regarder. Cette contribution, est actuellement de 24 M€. Cette participation est complétée par 15,75 M€ au titre du remboursement de la dette liée aux sorties d'actifs conformément au protocole de 2015.

Cette contribution augmente de 4 M€ en 2023. Néanmoins, sans un engagement plus fort de la Métropole, la situation des TC va stagner alors que la mise en place progressive de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) pour être pleinement efficace nécessite des développements importants de l'offre de Transport Public.

Le Département semble prêt à accompagner de grands projets. C'est donc dans cette voie que la Métropole doit s'engager sur les prochaines années, car si le projet de RER est une réponse pour les trajets entre les différents territoires du Sud-Isère dont la Métropole, les besoins restent très importants au sein de l'agglomération, où se situe la majorité des déplacements du bassin grenoblois.

Emmanuel Colin de Verdière ■

« Nous connaissons des difficultés pour finaliser les bulletins d'ADTC-Infos, qui nous conduisent à des retards importants, d'où dans certains articles, l'emploi du futur pour des événements passés. Nous en sommes désolés et vous nous prions de nous excuser pour ces retards. Nous nous efforçons de nous améliorer et nous faisons appel à nos adhérents pour proposer des articles, pour vous proposer des Bulletins de qualité. »

Le Directeur de Publication

- P 02 Edito
- P 03 à 05 L'opération « Cyclistes, Brillez ! » 2022
- P 06-07 Brèves Vélos/Piétons
- P 08 La Recyclette Voironnaise
- P 09-12 Tribune libre - Climat et transports en commun dans la Métropole grenobloise
- P 13 Un nouveau plan de circulation à Meylan ?
- P 14-15 Le retour des Comités (locaux) de mobilités du SMMAG
- P 16-17 Comité de mobilité Alpes du 12 décembre 2022
- P 18 Contribution de l'ADTC - Se Déplacer Autrement à l'enquête publique sur la suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud
- 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 €		



L'opération « Cyclistes, Brillez ! » 2022

L'ADTC - Se déplacer autrement relaye chaque année la campagne nationale de sensibilisation sur le thème de l'éclairage "Cyclistes, brillez !" du 1er au 30 novembre portée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette. Cette opération se déroule avec le soutien du SMMAG. Rouler à vélo bien éclairé est indispensable, et il faut voir et être vu. En effet, trop de cyclistes roulent de nuit sans éclairage, souvent sans se rendre compte qu'ils augmentent sensiblement les risques d'être victimes d'un accident.

Les opérations ciblées « Cyclistes brillez ! »

Pour convaincre les cyclistes de l'intérêt de se procurer des équipements de qualité, l'ADTC - Se déplacer autrement a mené 6 actions de sensibilisation auprès du grand public, aux abords des pistes cyclables et à l'entrée des rencontres Ciné-Montagne avec une trentaine de bénévoles actifs ainsi que les salarié-e-s de l'association. Durant ces actions de terrain, nous donnons des conseils aux cyclistes mal éclairés, distribuons des gilets de sécurité et des brassards fluorescents, distribuons des dépliants « Cyclistes, brillez ! » de la FUB, effectuons un relevé sur l'état des équipements d'éclairage des cyclistes.

Le mardi 8 novembre :

- Crolles : au pont de Brignoud, alors que la voirie était fermée à la circulation automobile, nous captions principalement un flux dans le sens Crolles > Brignoud. Nous avons sensibilisé une centaine de cyclistes. Nombreux sont les salariés à traverser le pont pour aller prendre le TER à la gare de Brignoud. De nombreux cyclistes n'étaient pas ou très peu visibles. Cela peut s'expliquer notamment par un report modal temporaire vers le vélo ou la trottinette suite à la fermeture du pont aux automobiles.
- Le Pont de Claix, Pôle d'Echanges Multimodal de l'Etoile [ChronoVélo 3] : une soixantaine de cyclistes et trottinettistes ont été sensibilisés, majoritairement dans le sens Grenoble > Pont-de-Claix. Beaucoup de trottinettistes étaient sous-équipés mais conscients de leur vulnérabilité et contents de recevoir un gilet. Beaucoup de cyclistes correctement équipés (éclairage et gilets de sécurité). Une majorité continuaient vers Varcès, Vif, Claix ou Vizille, où les itinéraires sont peu éclairés.

Le jeudi 10 novembre :

- Saint Martin d'Hères, croisement des avenues. Benoît Frachon et du serment de Buchenwald [ChronoVélo 2] : ce lieu nous paraît important à conserver car il draine un flux important de cyclistes dont des étudiants et des enfants, peu sensibilisés à la question de la visibilité.
- Grenoble, palais des Sports pour les rencontres Ciné-Montagne : Le public ciblé est un public de cyclistes occasionnels moins

sensibilisé à la question de la visibilité de nuit. La plupart utilise le vélo car il facilite le stationnement en centre-ville et est plus flexible que les transports en commun pour rentrer tard.

Le mardi 15 novembre :

- Fontaine, Pont du Vercors : le lieu était adapté car nous étions au bout de la bidirectionnelle du pont du Vercors (en travaux) avec une entrée d'autoroute non éclairée au niveau du passage piéton.
- La Tronche : boulevard de la Chantourne, Passage Ricou [ChronoVélo 1] : Environ 200 personnes ont été sensibilisées. Quelques cyclistes étaient encore invisibles bien qu'ils passaient par les berges ou le long de la voie rapide qui sont non-éclairées.

Communication sur la campagne

Pour rendre visible nos actions de terrain, nous avons réalisé des affiches X-banners résumant toutes les informations sur l'éclairage cycliste. En complément, la communication auprès du grand public s'est faite via une campagne en ligne : des conseils aux cyclistes ont été postés sur les réseaux sociaux (Twitter, Facebook, LinkedIn) et sur le site internet de l'ADTC - Se déplacer autrement ainsi qu'un duo d'affiches que nous avons déposées chez les vélocistes et enseignes vendant des vélos.

« Cyclistes, brillez ! » dans le Pays Voironnais

Nous avons mené en complément deux actions dans le Pays Voironnais avec le soutien de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais. Nos bénévoles étaient présents mardi 15 novembre en gare de Moirans et jeudi 17 novembre en gare de Voiron pour sensibiliser les cyclistes à la question de la visibilité à vélo. Cette première présence a été qualitative et appréciée par le public et les élus locaux. (Plus de détails en page 4).

Bilan

Grâce à un fort investissement bénévole, l'édition 2022 de « Cyclistes, brillez ! » a permis de toucher de nombreux cyclistes. Il apparaît que les cyclistes et trottinettistes sont mieux équipés qu'avant. La totalité des gilets que nous avions réservés à l'opération ont été distribués, et la demande était forte sur chaque lieu. Merci à toutes les personnes qui nous permettent chaque année de participer à cette grande campagne !

Les salariés de l'association ■



Vélos

Opération « Cyclistes brillez » en gares de Voiron et Moirans

Les 15 et 17 novembre dernier l'ADTC - Se déplacer autrement en partenariat avec le Pays Voironnais a réalisé une opération de sensibilisation des cyclistes à la visibilité nocturne.

Les lieux et le créneau horaire choisis, les gares de Moirans et Voiron entre 17h et 19h, ont permis de toucher un grand nombre de cyclistes. Les bénévoles, membres et sympathisants de l'ADTC et de La Recyclette Voironnaise (voir p 8), salariés de Véligood (<https://veligood.org/>), ont intercepté les cyclistes à la descente du train pour :

Un bilan des dispositifs de signalement passifs et actifs,

Une sensibilisation des personnes dont le signalement était défaillant, par un dialogue et une distribution de plaquettes « Cyclistes Brillez »,

Une sensibilisation générale à la sécurité du cycliste (plaquette « vélos-bus-camions cohabitons »)

Une distribution d'accessoires rétro réfléchissants (catadioptr de roues, gilets et brassards « fluos », dont des gilets enfants bien appréciés). Le bilan précis de la visibilité du cycliste et de sa machine a permis de faire des statistiques et de les comparer à celles des opérations précédentes réalisées dans les mêmes gares en février et novembre 2013.

Les graphiques qui suivent illustrent la proportion de cyclistes selon leur niveau de visibilité, de gauche à droite, du plus vertueux au quasi invisible.

Analyse des chiffres de 2022

Les cyclistes sont plus visibles à Voiron qu'à Moirans. Pourtant, mis à part les abords de la gare, les rues sont moins bien éclairées à Moirans (en particulier à Centr'Alp) qu'à Voiron,

À Moirans, 1 cycliste sur 5 se met en danger, contre environ 1 sur 8 à Voiron,

À Voiron, 3 cyclistes sur 5 sont bien signalés, contre environ 1 sur 3 à Moirans.

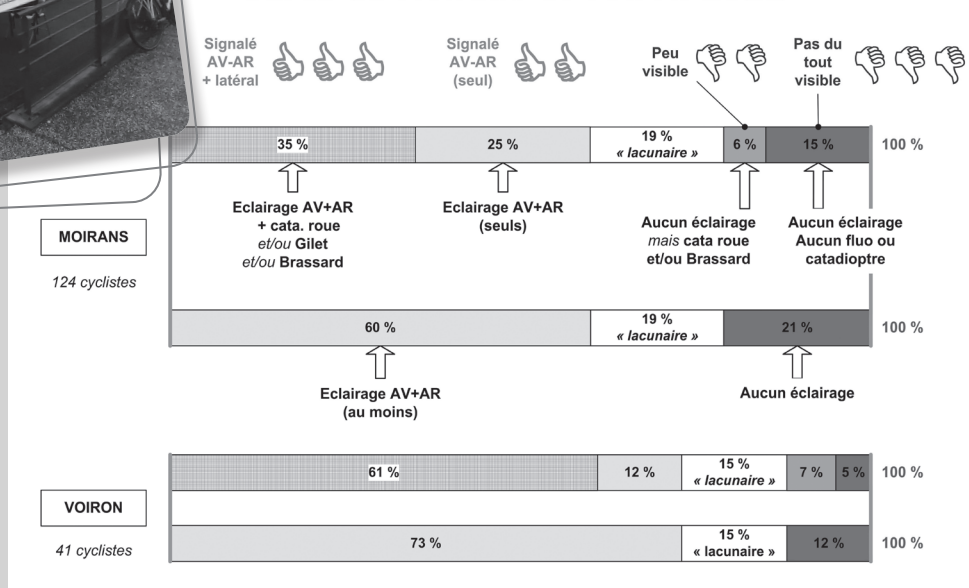
Remarques :

À Voiron, il n'a pas été possible de couvrir l'ensemble des nombreuses entrées-sorties, ce qui limite le nombre de cyclistes interceptés en 2h, trois fois moins important qu'à Moirans. La comparaison entre Moirans et Voiron n'est donc pas à prendre de manière absolument rigoureuse. La distinction « Signalé AV-AR seul / signalé AV-AR + latéral » est floue, car un certain nombre d'éclairages sont nettement visibles latéralement, et le peu de temps disponible pour intercepter les cyclistes ne permet pas d'apprécier finement le paramètre « vision latérale » de l'éclairage.



Campagne « Cyclistes, Brillez ! » en gare de Moirans (15 nov. 2022)

Gares de Moirans et Voiron 2022



« Gares de Moirans et Voiron 2022 »



« Cyclistes brillez » en images

Des cyclistes, bien équipés, pour circuler, de nuit, à vélo. Ici, sur la ChronoVélo 2 à Saint-Martin-d'Hères (10 nov. 2022)



L'Opération « Cyclistes, Brillez ! », entre Crolles et Brignoud sur le pont accessible aux piétons et aux cyclistes (8 nov. 2022)



Analyse du comparatif 2022/2013

Sur les deux gares, on note une augmentation nette des cyclistes visibles et simultanément une baisse nette des cyclistes en danger. La part de cyclistes dont la visibilité est « lacunaire » (un seul éclairage par exemple, ou gilet fluo seul) diminue faiblement (18 à 15 % à Voiron, 29 à 19 % à Moirans).

Remarques :

Déjà en 2013, les cyclistes étaient plus visibles à Voiron qu'à Moirans,

La majorité de cyclistes de Moirans vient de l'agglomération grenobloise pour travailler à Centr'Alp, et n'a peut-être pas conscience du manque de visibilité à Centr'Alp.

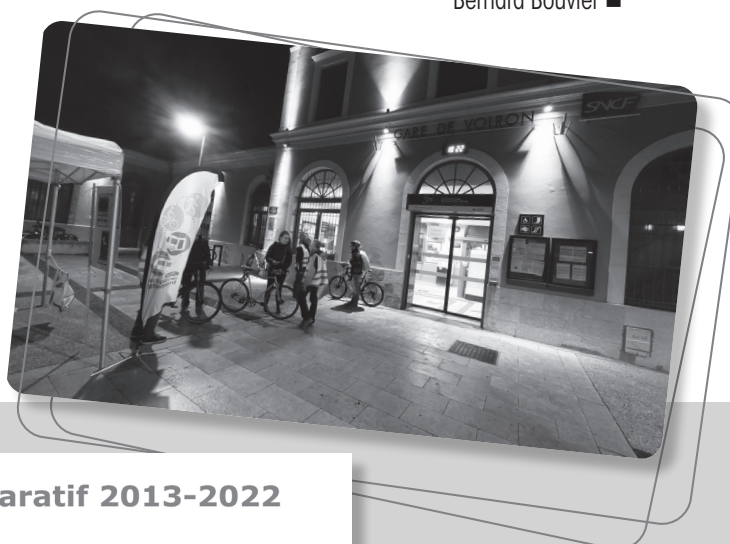
dû à l'utilisation des LEDS et des facilités de recharge des batteries. Aux différentes campagnes de sécurité des cyclistes. De quoi encourager l'ADTC-SE à se déplacer autrement à maintenir tous les ans ce genre de campagne en partenariat avec le Pays Voironnais. L'analyse des résultats de 2022, montre une marge de progression très importante sur Moirans et un peu moins sur Voiron. Sachant qu'une écrasante majorité de cyclistes de Moirans viennent de Centr'Alp, il y a une action à mener avec l'Association des Entreprises de Centr'Alp, à travers les référents mobilité et le « Groupe de Travail Mobilité ».

Bernard Bouvier ■

Conclusion

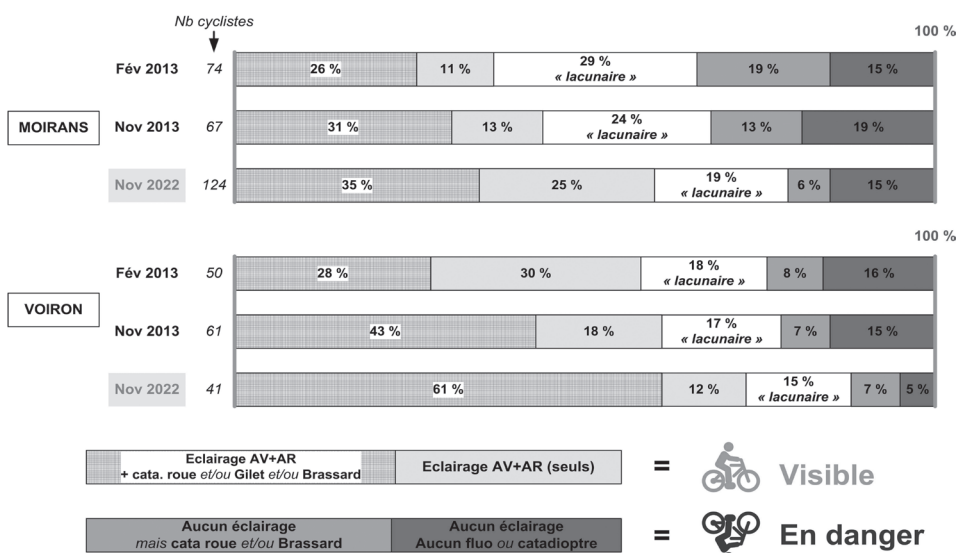
En 2013, l'amélioration des résultats entre février et novembre, sur les deux gares, pourrait être attribuée aux effets de la campagne « Cyclistes, brillez »,

L'amélioration importante constatée entre 2013 et 2022 pourrait être attribuée : Au bond qualitatif des éclairages



Campagne « Cyclistes, Brillez ! » en gare de Voiron (17 nov. 2022)

Gares de Moirans et Voiron Comparatif 2013-2022





« Alice Raconte »... la Vélo-Ecole

Excusez-moi, c'est une location de vélo ?

Une femme s'est approchée de moi alors que je dessinais, assise sur un banc un peu à l'écart du groupe. Nous sommes un vendredi matin à Grenoble, au Parc Paul Mistral.

- Non, c'est un cours de vélo.
- Un cours ?
- Oui, c'est un groupe qui apprend à faire du vélo.
- Ah bon ? Parce qu'il y a des adultes qui ne savent pas faire de vélo ? Eh bien là, vous m'apprenez quelque chose...

Alice a suivi notre vélo-école, captant les scènes par les écrits et les dessins.

Les maîtres mots de cet apprentissage ?

« Conquête, émancipation, liberté », une belle aventure mettant en valeur nos éducateurs / éducatrices mobilité et leurs élèves.

Résultat : un livret édité pour les participantes, ainsi qu'une exposition itinérante dans les Maisons des Habitants, à découvrir absolument !

Capuche

15/10/22 / 13/11/22

Bois d'Artas

14/11/22 / 09/12/22

Chorier-Berriat

16/01/23 / 03/02/23

Prémol

06/02/23 / 03/03/23

Centre-Ville

06/03/23 / 24/03/23

Bajatière

25/03/23 / 14/05/23

Anatole France

02/05/23 / 23/05/23

Retrouvez cette aventure sur :
<https://aliceraconte.com/roues-libres/>

Nathalie Teppe ■

Voreppe : Suppression d'un point noir rue du Pont de Fontanieu

Le Pays Voironnais vient de réaliser un prototype d'aménagement cyclable sur cette rue qui relie la zone d'activités de Centr'Alp-sud à l'avenue de Juin 1940 (RD 1075) et indirectement au centre de Voreppe. L'objectif est de sécuriser l'un des segments du « Schéma cycle du Pays Voironnais » vers la gare de Voreppe.

Actuellement, ce trajet à vélo est quasiment impossible au plus court, sauf à se faire hacher menu sur la RD 1075 ou dans le fameux giratoire à trois voies qui suit.

Le pont lui-même comportait initialement deux voies véhicules et deux trottoirs. La voie Centr'Alp-Voreppe a été aménagée en piste cyclable bidirectionnelle.

La voie Voreppe-Centr'Alp, fréquemment utilisée comme alternative aux bouchons de la RD 1085 qui longe la zone d'activités, mettant en danger les cyclistes se rendant à la gare par l'itinéraire qui serpente dans les rues de Voreppe via le Carrefour du Monument, a été interdite aux poids lourds. Autre avantage induit, les riverains que nous avons rencontrés à l'Est du pont respirent enfin.

Mais cela ne fait pas que des heureux : une pétition circule arguant d'une influence néfaste sur les bouchons de la RD 1085 aux heures de pointe. Cette contrainte sur les automobilistes est salutaire : elle amènera certains à changer de mode et incitera davantage de salariés de Centr'Alp à enfourcher un vélo. En effet de nombreuses études montrent que le trafic contraint génère un phénomène « d'évaporation » des véhicules.

Cet aménagement devait être le prélude à la réalisation d'un itinéraire cyclable complètement sécurisé qui longerait le talus de l'autoroute puis prendrait le chemin des îles et la rue Raoul Blanchard, pour atteindre le passage cyclable inférieur sous le grand giratoire et enfin la gare.

Cet itinéraire a été imaginé par l'ADTC, bien avant l'élaboration du Schéma Vélo, suite à l'appel de salariés de Centr'Alp et à une visite sur le terrain. L'ADTC se félicite de cet aménagement provisoire. À la suite de la phase de test, un bureau d'études va proposer une solution définitive. Espérons qu'elle soit définitive.

Bernard Bouvier ■



La Chronovélo 2 Saint Egrève / Saint Martin le Vinoux / Grenoble / Saint Martin d'Hères / Campus & Gières avance

De Saint Egrève jusqu'à Gières, l'itinéraire Chronovélo 2 par Saint Martin le Vinoux, Grenoble et St Martin d'Hères, avance.

Côté Est, à l'intersection avec l'avenue A. Croizat à St Martin d'Hères - que les cyclistes traversent en diagonale - la piste Chronovélo se divise en deux branches, une vers le Campus et une vers Gières. Au niveau du carrefour avec l'avenue A. Croizat, la phase feu de 10 secondes seulement pour les vélos est beaucoup trop courte. Partant de la nouvelle station service vélos « Elsa Triolet » installée à cette fourche, la nouvelle piste vers Gières passe le long de la rue St Just, puis le long des jardins et de la voie ferrée Grenoble-Chambéry, puis sous le pont de la rocade sud, le long de la ligne B du tram, et arrive rue de l'Étang à Gières donc derrière la gare. Compte tenu du plan de circulation du quartier, cette rue de l'Étang a été aménagée en vélorue. Mis à part quelques restes de chantier et finitions en attente pour l'éclairage et les dispositifs anti-intrusion, la voie est ouverte. Pour l'ADTC, cette section de la chronovélo devra être prolongé sur 2 branches : une vers Meylan, une autre vers Domène

Côté Nord, la piste cyclable existante avenue de l'Île Brune à St Egrève, le long de la zone commerciale Cap des H, a été améliorée au niveau de la régularité du site propre et mise à la norme Chronovélo. Il reste de nombreuses coupures au niveau des entrées et sorties de parkings de grandes enseignes commerciales qui sont autant de points de conflit fréquents avec les Véhicules Légers et les Poids-Lourds où les cyclistes doivent faire valoir leur priorité. On peut en particulier déplorer le traitement du 18 avenue de l'Île Brune où le croisement se faisait à angle droit et où les véhicules pouvait s'arrêter en dehors de la piste cyclable avant de s'engager av. de l'Île Brune. Les traversées des entrées et sorties de giratoires ont été traitées à niveau mais en maintenant malheureusement les bordures. En complément, des aménagements pour les piétons manquent le long de l'avenue. Il reste encore à compléter la signalisation horizontale et verticale et faire la jonction à St Martin le Vinoux au niveau de la rue de Brotterode et au delà vers CAP 38 et le réseau cyclable du pays voironnais.

Emmanuel Colin de Verdière ■



Fontaine : Des « cédez-le-passage cycliste au feu rouge »

C'est un événement notoire qui vient de se produire à Fontaine. Depuis quelques jours, les cyclistes sont autorisés à passer aux feux rouges à un grand nombre de carrefours (sauf ceux avec le tram), comme dans les autres villes de l'agglomération.

Les panneaux M12 triangulaires avec la flèche qui donne le mouvement autorisé aux cyclistes selon le carrefour, ont été posés sous les feux tricolores.

Les cyclistes sont autorisés à franchir le feu rouge après avoir cédé le passage à tous les autres usagers bénéficiant du feu vert. Une facilité de plus donnée pour se déplacer à vélo. Cette demande ancienne de l'ADTC, reformulée au Maire en mai 2021, a enfin abouti.

Christian Cotte ■



La Recyclette Voironnaise

S'agit-il du critérium cycliste annuel de la ville de Voiron, ou bien d'un site de recyclage de vélo ? La deuxième option est presque la bonne !

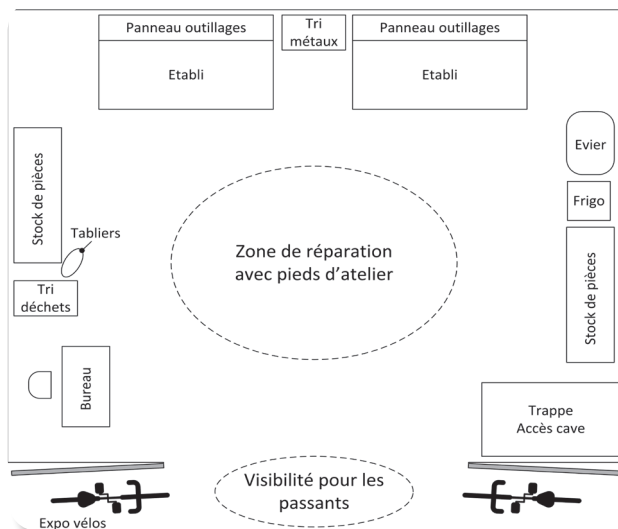
Voici un atelier où l'on fait renaître des vélos à partir d'épaves abandonnées au fond d'une cave ou d'un garage, où l'on remet à niveau, répare, entretient ceux qui roulent encore.

Avec l'aide bienveillante de bénévoles experts qui animent l'atelier, on vient ici pour mettre la main à la pâte sur sa propre monture, celle qui vous permet d'aller au boulot ou au lycée tous les jours, celle qui vous fait évacuer la charge mentale de la semaine sur les routes ou les terrains accidentés de la région. Les fondateurs de la Recyclette aiment parler de « vélonomie » car l'un des objectifs de l'atelier est de dispenser les connaissances afin de devenir autonome pour la réparation de son vélo. L'utilisation de l'atelier implique la souscription d'une adhésion pour un tarif annuel modique selon trois niveaux, individuel, famille et faibles ressources. Les pièces nécessaires aux réparations sont soit récupérées sur des vélos donnés, soit achetées par La Recyclette pour les pièces neuves courantes comme les patins, câbles et chambres à air. Les autres pièces sont achetées par les adhérents chez les vélocistes locaux ou sur le web. Le local loué par l'association a la chance de posséder une cave où sont stockés de nombreux vélos qui n'attendent plus qu'un nouveau propriétaire pour les adopter et leur redonner vie. Une trentaine de vélos remis à niveau a déjà été vendue, trois ont été donnés à l'Association des entreprises de Centr'Alp et au Secours Catholique.

La librairie coopérative Colibri libérait par chance un local à usage de stock à la même époque. Pour le financement et la logistique, La Recyclette a bénéficié du soutien de La Clavette Grenobloise (cf. ADTC-Infos n°167 p 8), d'une aide de la part du Repair Café du Pays Voironnais et de la quincaillerie Néton de Voiron pour les premiers achats de matériels. Une convention sur 3 ans a été signée en janvier 2022 avec le Pays Voironnais pour une aide financière afin d'assurer la pérennité de l'association le temps d'atteindre un nombre suffisant d'adhérents. L'été 2021 n'a pas été très propice au développement car la rue a été fermée durant 3 mois mais tout cela pour la bonne cause : elle a été aménagée en zone de rencontre avec un espace augmenté pour les piétons et l'opportunité pour l'atelier d'ouvrir sur le trottoir et d'être plus visible. Actuellement l'association est forte de plus de 200 adhérents.



La façade de La Recyclette



Un atelier très fonctionnel

La genèse de La Recyclette

Un groupe de 7/8 personnes a fondé La Recyclette en Mai 2021. Le besoin avait été identifié lors des ateliers vélos organisés en Juin/Juillet 2020 par le Pays Voironnais et par une stagiaire en formation « mécanique cycle » de l'Institut de Formation du vélo de Voiron qui devait rejoindre les ateliers grenoblois pour s'entraîner à la pratique de son art. Les premières difficultés ont concerné la recherche d'un local adapté, le financement de sa location et des outillages.

Des activités « hors les murs »

L'atelier sort de son local pour participer à des manifestations : fêtes du vélo à Voiron en juin, à Paladru en septembre (prestation de réparation de vélos permettant le financement de l'atelier), opérations de réparation dans des foyers de personnes handicapées du Voironnais, ateliers mobiles à la gare de Voiron (challenge mobilité et semaine de la mobilité).

Une brique du « système vélo »

Avec l'explosion de la pratique du vélo utilitaire, qu'il soit assisté ou non, ce type d'atelier vient en complément des prestations proposées par les vélocistes locaux. Cet atelier s'inscrit bien dans le cadre du « Schéma Vélo » du Pays Voironnais, qui prévoit par exemple dans son volet « services » la réponse aux besoins suivants : stationner son vélo, se procurer un vélo, savoir faire du vélo, « réparer et entretenir son vélo » ...

La Recyclette Voironnaise fait partie du réseau des ateliers de la Clavette Grenobloise (<https://clavette-grenoble.heureux-cyclage.org/>). Elle est membre de l'Heureux Cyclage qui regroupe de nombreux ateliers d'auto-réparation vélo au niveau national. Plus d'infos : www.recyclette-voironnaise.fr
7 rue Bourg de Péage - 38500 Voiron

Bernard Bouvier
Emmanuel Frochot ■



Climat et transports en commun dans la Métropole grenobloise

En 2010 et 2011, à Grenoble sur le site du CEA, EDF, Irisbus France et plusieurs autres partenaires étudièrent un système de recharge électrique par « biberonnage » et pantographe bipolaire (+ et -). Une sous-station fut donc construite dans l'enceinte même du CEA. Le véhicule n'est autre qu'une base d'autobus Citélis 12 équipé électriquement. © IvecoBus

Après le retour du tramway à Grenoble en 1987, le retour du trolleybus aujourd'hui ?

Il y a près de 50 ans, en 1974, un jeune ingénieur - Jean Sivardière - tout juste rentré à Grenoble après un séjour professionnel aux États-Unis, avec une poignée de grenoblois du même âge, dont Bruno Vigny et Jean-Yves Guéraud, fondaient l'association ADTC. Ils voulaient développer magistralement les TC dans notre agglomération, grâce à « l'introduction de tramways modernes sur le réseau », afin de sortir du marasme les autobus et trolleybus qui étaient englués dans la circulation générale.

Quelle idée farfelue, alors qu'une partie de la population (âgée) jugeait très négativement des tramways, du moins ceux qu'ils avaient connus, datant de 1900 et qui furent supprimés seulement en 1952, vingt-deux ans avant la proposition de l'ADTC ! Des jeunes voyaient eux aussi très mal ce pelé et galeux de tramway !

C'était l'époque où il fallut nous battre lors des réunions publiques sur l'avenir de nos transports en commun... et même avec certains élus qui ne croyaient pas non plus à ce système, le considérant également comme bien révolu.

Combien de fois, lors de ces réunions publiques, nous passions pour de doux-rêveurs, voire des ringards ou pire ! D'ailleurs, au cours d'une de ces réunions, Hubert Dubedout, maire de Grenoble, s'adressa - gentiment - à Jean Sivardière : « Vous vous extasiez avec le tramway comme un enfant le 25 décembre devant son train électrique qui tourne autour du sapin de Noël (...) ». C'est au début des années 1980 que ce grand élu finit par changer d'avis et devint même l'un des principaux porteurs du retour du tramway en terre grenobloise !

En 1983-84, la section grenobloise de l'APF (Association des Paralysés de France) engagea des démarches et organisa même des manifestations, afin d'obtenir l'accord des élus locaux, pour que ces derniers à leur tour obligent le constructeur Alstom à créer le premier tramway au monde accessible aux personnes souffrant de handicap se déplaçant en fauteuil roulant.

On connaît la suite : cinq lignes de tramways modernes et capacitaires irriguent la métropole grenobloise...

Nous espérons qu'aujourd'hui nos élus locaux seront sensibles à notre proposition de remise en service de trolleybus 2.0 sur des lignes de l'agglomération.

TRIBUNE

Jean Marie Guétat,
adhérent de la première heure
à l'ADTC et secrétaire
de l'association Standard216
(le musée des bus :

<http://www.standard216.com/>) nous propose
un vibrant plaidoyer pour le trolleybus,
véhicule électrique par excellence.

D'année en année, le climat mondial se dérègle, à en devenir fou. L'été dernier aura été l'un des plus difficiles à vivre de notre Histoire ! Heureusement, les pouvoirs publics jugent maintenant la question sérieuse et commencent à prendre des décisions.

Le développement des transports en commun fait partie des solutions, avec des véhicules de plus en plus vertueux.

Dossier

Diverses alternatives au bus diesel

On sait que le SMTC / SMMAG et la SÉMITAG / M TAG, participent à la réduction de la pollution depuis des années avec les cinq lignes de tramways.

... C'est même bien avant, du temps des autobus Diesel, que des essais furent menés « grandeur nature » sur des véhicules de la SÉMITAG, dont certains aboutirent à des mises en application !

Il y eut d'abord, dès la naissance du SMTC et de la SÉMITAG, la mise au point, avec le constructeur Berliet et l'électricien CEM-Oerlikon, des trolleybus ER 100, qui circulèrent dans notre agglomération de 1977 à 1999.



En présence d'arbres, la perception des fils de trolleybus est grandement diminuée par ceux-ci (Lyon, rue de la République / place des Cordeliers, en 2023)

Dans les années 1990, la totalité des autobus articulés de la ligne n° 5 carburèrent au colza : c'était un mélange de 30 % d'ester de colza avec 70 % de gasoil. Le fabricant de ces bus (Heuliez - RVI) ne garantissait ses moteurs qu'avec 5 % de colza. Mais c'était sans compter sur la pugnacité du Président de la TAG de l'époque, qui obtint à titre très exceptionnel (et en conservant la garantie-constructeur) l'autorisation de faire rouler nos bus à ce taux de 30 % de colza. Et jamais, tout au long de leur carrière, aucun de ces bus n'eut de problème avec son moteur !

Plus récemment, en 2001 et 2002, fut introduite sur le réseau grenoblois une flotte de 72 autobus au GNV (Gaz Naturel pour Véhicules). Des spécialistes en écologie nous apprirent que si, en effet, leurs moteurs n'émettaient pas de suie comme avec le gasoil et donc jamais de fumées noires lorsque les moteurs vieillissaient ou se déréglaient, les GNV produisaient quand même quelques gaz à effet de serre, problème général de pollution qui est monté en puissance par la suite.

Ces 72 bus au GNV ont été réformés sur plusieurs années, les derniers ayant été amortis il y a un an et demi. Il faut noter à ce sujet qu'il n'est pas évident du tout de les revendre en France, car les réseaux remplacent leurs vieux bus GNV par des matériels GNV neufs. Et les pays émergents qui autrefois avaient un filon pour racheter des bus gasoil réformés ne les achètent plus, faute de moyens pour acquérir des stations de compression du gaz.

Actuellement, le SMTC / SMMAG fait circuler environ 135 autobus GNV, tant standards qu'articulés, sur le réseau TAG et M TAG.

Fin 2016 / début 2017, cinq autobus standards fonctionnant uniquement avec des batteries ont été testés sur le réseau TAG. Il y avait les français Heuliez/Iveco et Bolloré, l'espagnol Irizar, le polonais Solaris et le chinois Yutong. Mais c'est finalement sept autres véhicules électriques français (de la marque Alstom et du type « Aptis ») qui circulent sur notre réseau depuis maintenant deux ans.

Une demi-douzaine d'agglomérations françaises dont Grenoble se sont équipées d'autobus électriques Alstom Aptis. Malheureusement une très grande partie des véhicules produits a connu de nombreux dysfonctionnements à l'exploitation. Il s'agissait de mises au point pas assez abouties (le constructeur voulant à tout prix tenir les délais de conception et de fabrication), Alstom avait dû raccourcir la période des tests de plusieurs mois, au détriment de la fiabilité.

De plus, certains systèmes innovants, tel l'essieu arrière directeur, avaient augmenté le prix de vente de ces Aptis par rapport à la concurrence qui, si elle n'était que de cinq fabricants au début de l'aventure d'Alstom dans le monde des bus électriques, était passée à une vingtaine en 2021 !

Tous ces problèmes rencontrés sur les Aptis ont entraîné l'arrêt définitif de leur fabrication et même la fermeture de l'usine d'Hangenbieten dans le Bas-Rhin, entraînant malheureusement 141 personnes au chômage.

Pour conclure sur les autobus électriques, tant dans la presse spécialisée française qu'européenne, on a découvert de graves problèmes sur plusieurs séries de ces véhicules, en France et à l'étranger. Cela a même décidé les Allemands à sursoir aux commandes de bus 100 % électriques, à la suite de la destruction du dépôt principal des SBB à Stuttgart, le 30 septembre 2021.

En France, quelques incendies spontanés sont apparus sur des autobus électriques « Bolloré » et sur un « Heuliez GX 337 e ». Il a été constaté qu'il est trop difficile d'éteindre un incendie sur batteries.

Sur 220 autobus environ, il ne reste aujourd'hui sur le réseau SMMAG / M TAG plus qu'une petite cinquantaine d'autobus uniquement gasoil, qui sera toute remplacée d'ici deux ans par des véhicules plus respectueux de l'environnement.

Comparaison entre les modes trolleybus / autobus au GNV / autobus à batteries

A ce stade, il peut être intéressant de comparer les modes de propulsion, hormis le gasoil, en raison de son bilan carbone qui reste, malgré bien des améliorations depuis l'origine de cette norme anti-pollution en 1988, toujours le mode le plus polluant, filtre à particules compris, et aussi de son très faible rendement qui est d'environ 39 %.

Notez qu'aujourd'hui il reste moins d'un tiers du parc de nos autobus grenoblois avec ce mode Diesel, puisque, comme nous l'avons cité plus haut, depuis 2002 le réseau s'équipe soit de véhicules au Gaz Naturel pour Véhicules, soit hybrides Diesel-électrique ou encore électriques à batteries. Pour tout engin de transports en commun roulant, la consommation est un poste non négligeable, surtout depuis l'explosion des tarifs au printemps 2022 ! Il y a aussi bien entendu l'aspect environnemental à prendre en compte.

C'est le trolleybus qui est le plus performant en termes de rendement. En simplifiant, 90 % de l'énergie captée à l'aide des deux perches sur le toit est utilisée pour faire avancer le véhicule ! Bien sûr, la production d'électricité à partir de combustible (uranium, gaz, charbon) est bien moindre, de l'ordre de 30 %. Mais la production d'électricité à partir de barrages a un bien meilleur rendement et le Dauphiné est très largement pourvu de barrages hydrauliques, ce qui réduit les pertes en lignes sur les longs axes de très haute tension. Voyez le dessin que les TPG (Transports Publics Genevois) avaient diffusé à la population : « les trolleybus prenaient leur énergie directement de l'eau des barrages » ! Le rendement du moteur d'un bus fonctionnant au GNV est encore plus faible que pour le gasoil : 20 % environ.

Quant aux batteries sur les autobus 100 % électriques, leur poids en ordre de marche est énorme. Pour les autobus Apts il en faut dix, qui pèsent chacune 280 kg, soit 2,8 tonnes. Le rendement sur batteries est d'environ 65 %, moindre que sur la prise de courant provenant d'un réseau électrique (comme avec un réseau de trolleybus, on l'a vu : 90 %). Il y a aussi deux autres problèmes récurrents avec les batteries sur autobus : l'hiver il faut chauffer le véhicule et l'été il faut le rafraîchir, ce qui diminue d'autant son rayon d'action, sans oublier la fabrication puis le recyclage des batteries qui ne sont pas de minces affaires non plus. Le monde des constructeurs automobiles se rue sur la « voiture électrique ». Immanquablement, cela aura un impact sur la consommation électrique globale demandée par les transports. Des experts parlent de « catastrophe en généralisant l'automobile électrique ». Face à cette situation, notre pays doit, à la fois en raison du climat et du coût de l'énergie, mieux gérer les consommations d'électricité. En matière de transports en commun, notre Gouvernement serait bien inspiré de privilégier les transports en commun, et notamment trolleybus, dont le rendement est bien meilleur que celui des bus à batteries ! Le trolleybus a aussi de meilleures capacités d'accélération, notamment en montée. Et les constructeurs de véhicules de transports en commun seraient eux aussi bien inspirés de réellement communiquer sur leurs gammes « trolleybus », quitte, pour les agglomérations frileuses ou qui trouveraient regrettable la présence de poteaux et de fils électriques en l'air, de proposer un « trolleybus 2.0 ». Ce nouveau type de véhicule (précisément nommé « In Motion Charging 2.0 », soit « recharge en roulant 2.0 ») n'est autre qu'un trolleybus traditionnel à deux perches, muni de quelques batteries d'appoint, bien moins lourdes et envahissantes dans l'habitacle qu'avec les autobus 100 % électriques à (grosses) batteries, mais qui permet de s'affranchir de la ligne aérienne de contact (LAC) sur plusieurs centaines de mètres voir un ou deux km !

En 2020*, la part d'autobus et d'autocars du constructeur français Iveco à motorisation non diesel a représenté plus des trois quarts de sa production. Une des usines Iveco, celle qui construit les autobus et trolleybus, est située à Annonay en région Auvergne-Rhône-Alpes. Plusieurs centaines sont parties dans les pays dits « de l'Europe de l'Est ».

L'autre usine française du Groupe Iveco, (sa filiale Heuliez), est maintenant spécialisée dans l'électromobilité, puisqu'elle ne construit plus que des autobus 100 % électriques, à Rorthais dans le département des Deux-Sèvres. Elle a arrêté en 2021 la production des autobus Diesel, GNV et hybrides gasoil-électriques.

* derniers chiffres communiqués, car depuis Iveco ne le fait plus, afin que leur cours de bourse ne soit pas influencé en fonction d'éventuelles variations de production annuelles.



En présence de bâtiments, la perception des fils de trolleybus est amoindrie : place des Terreaux, il y a pourtant deux lignes électriques de trolleybus, qui se perdent dans les façades des bâtiments. (2023)

Dossier

Lyon : capitale française des trolleybus

Lyon a toujours été, depuis 1936, et l'est donc encore, le champion des réseaux français de trolleybus. A leur apogée (en 1959) 21 lignes étaient exploitées à l'aide de 370 trolleybus !

Aujourd'hui, ce réseau a un parc d'environ 130 véhicules : 48 standards et 88 articulés, sur 8 lignes.

Et la métropole lyonnaise ne s'arrêtera pas là, puisqu'elle a programmé la mise en service de deux nouvelles lignes d'ici quelques années !

Les livraisons de nouveaux trolleybus « IMC 2.0 » ont déjà eu lieu il y a plus d'un an et d'ici quelques années ce sont en tout 250 trolleybus qui circuleront à Lyon !

A la vue de ce mirifique état des lieux lyonnais, on peut s'étonner de voir que chez nous, à seulement une centaine de kilomètres de distance de Lyon, le trolleybus n'aït pas pu être réintroduit.

La France, et l'Europe aussi, fabriquent toujours des trolleybus !

Lorsque l'amortissement des trolleybus grenoblois se profila, dans la seconde moitié des années 1990, le SMTC de l'agglomération grenobloise, le réseau TCL de Lyon et Renault Véhicules Industriels (RVI) se lancèrent dans la définition d'un trolleybus ultramoderne, au design futuriste et notamment pourvu de moteurs-roues, pour abaisser au maximum la hauteur de plancher.

Mais avec d'autres équipements, le prix unitaire de ces trolleybus (Cristalis) grimpa vertigineusement. L'ADTC demanda au Président du constructeur de l'époque (Renault Véhicules Industriels), lors d'un colloque national sur le trolleybus à Lyon, de commercialiser un autre modèle de véhicule, à plancher bas également, mais au prix bien plus abordable puisque élaboré sur la base de la carcasse des autobus Agora de cette marque RVI.

Le représentant de l'ADTC fit même un parallèle avec la voiture Dacia (du Groupe Renault également) qui commençait à être commercialisée en France et qui établissait des scores de vente en constante augmentation. Sans doute parce qu'il fallait rentabiliser les chaînes de montage des Cristalis, le Président de RVI ne voulut pas entendre l'argument.

Et on connaît la suite : trop cher, le Cristalis ne sera vendu qu'à Lyon, Limoges et Saint-Étienne. Ce fut (une des raisons) pour lesquelles Grenoble et Marseille décrochèrent à jamais les perches de leurs trolleybus de leurs lignes aériennes.

Grenoble s'orienta alors vers les autobus GNV comme cité plus haut.

Des trolleybus « 2.0 » à Grenoble ?

Quelques fois lors des décennies 2000 et 2010, l'hypothèse du retour du trolleybus dans notre agglomération fut évoquée dans des études techniques, mais sans aller plus loin.

Sur le terrain politique, lors des élections municipales de mars 2014, la liste écologiste présenta dans son programme « 120 engagements pour Grenoble ». Ce n'était donc pas simplement des propositions, comme le précisait la tête de liste. L'engagement n° 46 déclarait « Choisir des transports en commun moins polluants. Nous supprimerons les bus diesel en 10 ans au profit de matériel moins polluant. Nous favoriserons le retour des trolleys ». Mais on ne voit toujours pas de trolleybus dans la métropole grenobloise.

Aussi, aujourd'hui, à la fois en raison de la forte dégradation du climat et de la supériorité du mode trolleybus sur tous les autres modes de propulsions (GNV, hybride, tout électrique), il est vivement souhaitable que le SMMAG (autorité organisatrice des transports sur l'aire urbaine grenobloise), se penche sur le retour, en mode ultramoderne, du trolleybus.

Bien entendu, il s'agit d'équiper les lignes très fortes en termes de fréquentation et dont on sait que, de par leur profil, elles ne seront pas modifiées à très long terme.

Ajoutons que pour l'usager potentiel, la présence de la Ligne Aérienne de Contact (qui assure l'alimentation électrique des trolleybus) est une indication montrant qu'il se trouve sur le trajet d'une ligne forte de TC.

Depuis 2020, sept bus électriques circulent, par intermittence, sur les lignes C3 et C4 du réseau MTag.





Un nouveau plan de circulation à Meylan ?

Lors d'ateliers de concertation qui se sont tenus en novembre dernier, la Ville de Meylan a présenté aux habitants en novembre un projet de réaménagement des avenues du Vercors et du Granier.

Le contexte et les objectifs

Les avenues du Vercors et du Granier voient passer 11000 véhicules par jour, dont 33 % à 40 % de trafic de transit. Le carrefour entre les avenues de Granier et du Taillefer est saturé à la pointe du matin, et presque saturé à celle du soir. Les bus C1 y perdent plusieurs minutes. Si l'on ne fait rien, cette saturation risque de s'aggraver et de s'étendre à d'autres carrefours, compte tenu des nouveaux logements et bureaux prévus dans le secteur.

Le projet vise à réduire ce trafic de transit, à améliorer les conditions de circulation des modes actifs et à fiabiliser le temps de parcours de la ligne C1 et plus globalement d'améliorer le cadre de vue.

Les mesures envisagées

Pour cela, la ville de Meylan envisage de mettre à sens unique certaines portions en réservant l'autre sens de circulation aux seuls bus C1. Ainsi, les automobilistes pourraient continuer d'accéder aux quartiers concernés, parfois au prix d'un léger détour, mais ne pourraient plus emprunter l'axe de bout en bout. Cela permettrait de réduire la charge de trafic sur le carrefour Granier / Taillefer. L'emprise de ce carrefour serait réduite, ce qui permettrait à la fois d'améliorer les conditions de circulation des piétons et de redonner du terrain aux espaces verts. Par ailleurs, un arrêt de bus « Maison de la Musique » à l'Ouest du carrefour Granier / Taillefer regrouperait les arrêts « Meylan Mairie » et « Granier ».

Choix des portions réservées aux bus

Deux scénarios ont été présentés. Dans le premier, la sortie de l'avenue du Vercors sur l'avenue de Verdun est réservée aux bus. Dans le second, seul les bus peuvent passer directement de l'avenue de Verdun à l'avenue du Vercors. Les plans de circulation ont fait beaucoup réagir mais il y a consensus pour trouver le deuxième scénario préférable, ou moins mauvais selon les points de vue. Un collectif d'habitants et de professionnels travaillant dans le secteur a lancé une pétition demandant de « surseoir à toute décision hâtive » pour se laisser plus de temps pour l'étude fine des circulations et pour la concertation. Cette pétition approche les 1000 signatures. La ville de Meylan a annoncé le 13 janvier dernier le maintien du plan de circulation actuel et la reprise de certains carrefours, comme Granier / Taillefer.

Position de l'ADTC

L'ADTC se déplacer autrement approuve le principe visant à empêcher le transit sur l'axe Vercors – Granier. Dans de nombreuses villes d'Europe, les plans de circulation « en marguerite » - qui permettent aux automobilistes d'accéder en aux quartiers mais pas de les traverser – contribuent à réduire et à apaiser la circulation au bénéfice des riverains, des modes actifs et des transports en commun. Dans le détail, il convient d'analyser finement les flux de trafic pour éviter de transformer des petites rues en grandes voies de passage. Les « itinéraires malins » à travers le chemin de la Taillat, le chemin de Bérivière, le chemin des Prés sont à dissuader. Il faut aussi garder à l'esprit que la part de la clientèle venant en voiture aux commerces de proximité est couramment surestimée par les commerçants, et que le choix d'un mode de transport est aussi une réponse aux conditions de transport offertes pour chaque mode.

Christophe Leuridan ■





Des « agences » mobiles se déplacent, toutes les deux semaines, dans les communes d'Echirolles, Fontaine, Saint-Egrève, Vizille, Saint-Ismier, et toutes les semaines à Pontcharra.

De nombreuses possibilités existent pour stationner son vélo, comme les 13 consignes collectives en gare, et en pôles d'échanges, les 33 MVélo+ Box ou les 59 Minibox, soit près de 2300 places en consigne, sans compter les nombreux arceaux vélos. Pour les événements culturels et sportifs, 72 racks événementiels sont mis à disposition. L'ADTC - Se déplacer autrement est la seule à en utiliser le plus grand nombre, pour la Coupe Icare.

Des projets court terme dans la Métropole...

L'extension de la ligne D jusqu'à la gare de Grenoble, par l'itinéraire de la ligne B (CHU, Ile Verte, centre-ville de Grenoble) est prévue, après accordement aux voies de la ligne B à la station Les Taillées (au campus). Les travaux (7 M€) devraient avoir lieu à l'été 2024. Cela supprimera une correspondance pour 50 % des usagers. Le SMMAG envisage par ailleurs l'achat de 20 nouvelles rames de grande capacité.

Le SMMAG réfléchit à l'harmonisation tarifaire, très attendue, l'objectif étant de mettre en place une nouvelle tarification (zonale ?) pour septembre 2024. Des modifications tarifaires ont déjà eu lieu au 1er janvier 2023 (voir page 19).

Les travaux pour permettre le passage de la ligne C1 le long du gymnase du Charlaix (chemin du Monarié et impasse du Vieux Chêne) à Meylan devraient commencer à l'été 2024 pour une mise en service fin 2025. Coût : 4M€. Ces travaux permettront de supprimer la fourche sur la ligne, augmentant la fréquence de la ligne C1 sur Montbonnot, et proposant une desserte en soirée et le week-end.

... et dans le Grésivaudan

Quatre projets concernent les Pôles d'Échanges Multimodaux :

Pontcharra : Des aménagements sont en cours d'étude pour une livraison en 2027.

Goncelin : après la création d'un passage inférieur, la mise aux normes des quais (en avril 2022), c'est l'ensemble des espaces (parvis, parkings et quais bus) qui fait l'objet d'une réflexion. Mise en service annoncée pour 2026.

Brignoud : le projet majeur pour le territoire, avec le déplacement de la gare, un peu plus au Sud de la gare actuelle pour permettre la création d'une 3^{ème} voie à quai, pour le retournement des trains du RER métropolitain (1/4 d'heure entre Grenoble et Brignoud), en lien avec les projets de suppression du passage à niveau, de la traversée piétons-cycles vers Crolles, du futur Pôle d'Echanges Multimodal, et de la construction du nouveau pont sur l'Isère. Livraison prévue en 2026.

Domène : Il s'agit d'une nouvelle halte (déplacée par rapport à la gare historique) à proximité immédiate du centre-ville et desservie par des lignes de transport en commun (aujourd'hui, Proximo 15 du réseau MTag et G2 du réseau TouGo). Ouverture projetée pour 2027.

Des parkings relais et de covoiturage sont prévus à La Buisnière (sortie d'autoroute de Pontcharra), Champ-près-Frogès (au bout de la déviation de Brignoud)

Les rares traversées de la vallée du Grésivaudan sont un frein à la pratique du vélo. Des projets sont en cours pour réaliser des aménagements. Du Sud au Nord :

Saint-Nazaire-les-Eymes – Le Versoud : Le pôle de la Bâtie est en cours de finalisation. La passerelle qui surplombera l'autoroute sera réalisée d'ici fin 2023. La poursuite du parcours vers le Versoud est prévue pour fin 2026, avec une réflexion sur la localisation de la passerelle pour franchir l'Isère, côté amont ou aval du pont. Coût du projet 3,8 M€.

Crolles – Brignoud : La traversée piétons-cycles est prévue pour 2026 (coût 10,5 M€). Elle reliera la Zones d'Activités de Crolles-Bernin à la gare de Brignoud.

La Terrasse – Tencin : c'est le projet le plus abouti, avec une première étape de réalisation en 2023.

Le Touvet – Goncelin : début de réflexions sur les aménagements.

Christophe Leuridan
Alexis Grabit ■





Comité de mobilité Alpes du 12 décembre 2022

Chaque année, la Région AURA organise 4 comités de mobilité (un par grand secteur géographique) rassemblant les associations d'usagers et des politiques. L'ADTC était présente au comité Alpes qui s'est tenu à Annecy en présence de Monsieur AGUILERA, Vice-président délégué aux transports.

Ce comité a vocation à être un point d'échanges et de concertation sur tous les aspects mobilité gérés par la Région. Mais traiter en 3 heures un territoire aussi vaste de Divonne les Bains à Clelles avec une importante assistance relève un peu de la mission impossible. Mais la Région a-t-elle la volonté de mettre en place une vraie concertation ? Nous avons demandé que ce comité bien trop vaste soit scindé en 2 pour les prochaines années, pour permettre de traiter un peu plus correctement les nombreuses questions qui se posent. Malgré ce format de réunion contraint, des informations ont été apportées par la Région.

Feuille de route Mobilités Positives 2035

La Région a souhaité la production d'une Feuille de Route sur les « Mobilités Positives » à l'horizon 2035 pour « affirmer les axes prioritaires dans le cadre d'une trajectoire financière soutenable » avec un objectif de présentation en séance plénière du Conseil régional mi 2023.

La Région doit faire face à de nombreux investissements que ce soit pour l'amélioration du réseau, le développement de services (comme les RER), ou le renouvellement et l'extension du parc de matériel roulant (par exemple le renouvellement de la trentaine de rames Corail pour une soixantaine d'automotrices d'ici 2035 représente un investissement de l'ordre de 900 M€), les extensions des ateliers de maintenance...

Le Vice-Président a annoncé une évolution notable de la politique de la Région qui veut se recentrer sur le matériel et le service en se désengageant des aspects infrastructures qui relèvent de l'Etat mais qui jusqu'à présent étaient très souvent financés à travers des clés de financement regroupant collectivités locales, Région, Etat et SNCF réseau.

Si cette position est maintenue, les négociations pour le prochain CPER 2023-2027 vont être difficiles et on peut être inquiets sur le sort des « petites lignes » (Lignes de desserte fine du territoire) ou le planning des opérations actuellement en cours d'études.

Cette position apparaît en contradiction avec le transfert à la Région, à sa demande, suite à la loi 3DS, de la gestion et l'exploitation de plusieurs parties de routes nationales (nationales 7, 88, 122...). La Région va s'occuper d'infrastructures routières qui jusqu'à présent n'étaient pas de sa compétence...

Le trafic TER

La progression du trafic a été confirmée. Rappelons qu'on observait une hausse tendancielle de 1,5% par an depuis mi 2016 (après correction des mouvements sociaux). Après les années 2020 et 2021 marquées par la crise Covid, on constate une augmentation

par rapport à 2019, année avant Covid, de +15% avec des lignes à +20%. Cette forte augmentation du trafic, notamment d'abonnés sur les lignes périurbaines, et la mauvaise disponibilité des rames, a occasionné des surcharges sur des axes régionaux comme la vallée du Rhône ou Lyon - Grenoble.

On constate, depuis septembre 2022, que le volume d'abonnés augmente, avec plus de 61 000 abonnements mensuels vendus par SNCF Voyageurs, soit une hausse de près de +13% par rapport au début de l'année 2022 et de +12% par rapport à septembre 2019. A noter également qu'il y a plus de 10 000 abonnés Illico annuel, ce qui constitue un record. Le trafic des voyageurs occasionnel, qui représente 59% du trafic total de TER Auvergne-Rhône-Alpes, est aussi en forte augmentation.

Les encombrements sur les routes, les difficultés de stationnement et surtout l'augmentation du prix des carburants sont sans doute des facteurs expliquant ces hausses de trafic.

Production et emports

Le nombre de trains supprimés reste à un niveau élevé. Les suppressions conduisant à des plans de transport adaptés (PTA) ou perturbés ont représenté 4,1% des non-réalisations de service.

La disponibilité et le dimensionnement du parc de matériel roulant sont des points majeurs de la mauvaise qualité de l'offre TER avec la suppression permanente de plusieurs trains autour de Lyon et Grenoble. Les 19 nouveaux Regio2N seront livrés en 2024 mais ne seront pleinement opérationnels qu'en 2026 après la construction de l'atelier de St Etienne et sont destinés surtout à renforcer la composition de certains trains particulièrement surchargés et à réduire le nombre de trains supprimés par manque de matériel.

Dans ADTC infos 172, nous avons déjà évoqué ce problème. Les réponses apportées à ce comité de mobilité n'ont pas été convaincantes. La Région est bien consciente de la situation mais en est encore au stade des réflexions, surtout que sa stratégie en matière de mise concurrence ne semble pas encore définie. Durant la prochaine convention avec SNCF voyageurs, applicable à partir de 2024, des lots de lignes pourraient être mis progressivement en concurrence dans lesquels, à l'exemple des relations Nice-Marseille attribuées à Transdev, l'opérateur ferait lui-même acquisition des rames, avec éventuellement la construction de l'atelier de maintenance pour les entretenir.

Mais pour les associations d'usagers, le problème est urgent à traiter. Le délai de construction pour une rame Regio2N est actuellement de l'ordre de 3 années. Ne pas prendre de décisions aujourd'hui va hypothéquer l'avenir avec l'impossibilité de renforcer les dessertes (RER par exemple) ou rouvrir des lignes. Le Léman express pourrait cependant bénéficier d'un renfort de son parc bien nécessaire en liaison avec les CFF.

Le service 2023

La mise en service en juin 2022 de la nouvelle voie L à la gare de Lyon Part-Dieu devrait améliorer la régularité. La ligne Grenoble-



Gap a été remise en service mais avec des horaires qui ne facilitent pas les correspondances vers Briançon ou la vallée de la Durance. Espérons que l'étude d'exploitation interrégionale Auvergne-Rhône-Alpes / Sud Provence-Alpes-Côte-D'azur fera des propositions pour développer cette ligne et assurer sa pérennité.

Les travaux au niveau de Genève, qui auront une forte incidence sur les temps de parcours entre Grenoble et Genève, sont reportés en 2024.

La desserte autour de Grenoble va se dégrader avec la suppression de 5 trains vers Rives et St André la Gaz faute de rames disponibles. A noter aussi quelques modifications horaires sur Rives et SAG liées aux évolutions des horaires TGV dont certaines accentuent des trous de desserte.

On est encore loin du RER à Grenoble. Aucune perspective de renfort de dessertes en heures creuses ou en soirée n'a été présentée. Toujours cette contradiction entre des discours volontaristes des responsables politiques pour l'échéance de 2035 et l'absence d'évolutions à court terme.

Perspective au-delà de 2024

Très peu de projets ont été présentés. La modernisation de la ligne de la vallée de l'Arve est maintenant programmée en 2028. La Région ne parle plus du doublement partiel de la ligne Aix les Bains-Anncely. Plusieurs études sont en cours autour du Léman-Express. Son succès, plus de 60 000 voyageurs par jour, va nécessiter des renforts de parc et des adaptations et des extensions de l'exploitation. Une étude est en cours pour un RER centré sur Chambéry mais pas un mot dans la présentation sur le RER grenoblois...

C'est dans le prochain CPER, dont les négociations vont débiter, et les arbitrages de l'Etat à la suite du rapport du COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures) qu'on verra le niveau de volonté de la Région et de l'Etat pour développer les services ferroviaires régionaux. Mais compte-tenu de la longueur des études, procédures et travaux, il ne faut pas s'attendre à des évolutions à brève échéance.

Tarifification

La Région a choisi de faire évoluer significativement la tarification avec + 2,95 % à partir du 01/01/2023 pour les abonnés monomodaux (TER simple) et à partir du 20/07/2023 pour les abonnés multimodaux (TER + transports urbains) et + 8 % pour les billets occasionnels à partir du 01/01/2023.

La Région a aussi acté l'augmentation chaque année des tarifs en fonction de l'inflation.

Si on comprend que les tarifs doivent augmenter, le moment est mal venu alors que la qualité des TER n'est pas au rendez-vous.

On peut remarquer que la Région a les taxes sur les carburants la plus faibles de France (avec la Corse) La Région fait un effort pour le pouvoir d'achat des automobilistes (elle le met en avant dans les placards publicitaires de la PQR), elle pourrait le faire aussi pour les usagers des TER !

Mais il y a un sujet qui reste au pont mort, c'est la coordination entre les TER et les cars Régions. Grenoble est particulièrement concernée car des liaisons pourraient se faire alternativement en cars ou en train suivant les besoins des usagers. On l'a vu

avec la fermeture du pont de Brignoud où les usagers ayant des abonnements cars Région ne pouvaient pas emprunter les TER, qui auraient pourtant grandement facilité leurs déplacements.

Vélo et TER

C'est aujourd'hui un problème difficile à traiter pour certains trains très fréquentés. On le constate tous les jours sur les trains desservant Grenoble où le nombre de vélos dans les trains semble toujours en augmentation.

La Région indique sa volonté de développer les consignes à vélo dans les gares mais la difficulté est de convaincre les usagers cyclistes de privilégier l'utilisation de consignes, avec l'obligation de payer une ou deux consignes, très souvent chez deux opérateurs différents, alors que les parkings des petites gares sont accessibles gratuitement en voiture. La gratuité des consignes collectives pour les abonnés serait déjà une première mesure.

Transports interurbains et scolaires

Transports scolaires rentrée 2022 : C'est la seconde rentrée sous compétence régionale intégrale (hors périmètre SYTRAL Mobilités). 202 000 élèves sont concernés, répartis de façon différenciée sur le territoire. La rentrée 2022 a été marquée par une pénurie de conducteurs, particulièrement visibles sur certains territoires.

Côté interurbain, la Région met en avant ses actions vers les cars au GNV, biogaz, biocarburants... le pelliculage aux couleurs de la Région ou la vidéo-protection et le traitement des points d'arrêt.

La Région a bien repris l'ensemble des cars anciennement géré par les Départements mais aussi certaines lignes de cars gérées par la SNCF.

Comment traiter plus à fond ce sujet dans un format de 3 heures couvrant près de 4 départements ?

Comités des partenaires

La loi LOM prévoit 2 niveaux de concertation, en tant qu'AOM régionale : un comité régional des partenaires (CRP), en tant qu'AOM locale, des comités locaux des partenaires (au maximum à l'échelle des bassins de mobilité) Pour le comité régional des partenaires (CRP), la Région prévoit de maintenir la configuration actuelle avec le maintien des 2 niveaux de concertation : comité de mobilité et comité technique préparatoire mais avec l'ajout des représentants des employeurs et d'habitants tirés au sort. Pour les comités locaux, la mise en place est prévue courant 2023 mais tout reste encore à définir. Espérons que cette nouvelle instance, plus proche des besoins facilitera le dialogue et la concertation.

Conclusion

L'impression générale principale qui se dégage de ce comité est le manque d'ambition de la Région sur ces sujets de mobilité. Et à l'exception du Vice-Président de la Région qui menait les débats, les quelques élus présents se sont peu exprimés. Et pourtant, sans attendre la réalisation de travaux d'infrastructure, il y aurait beaucoup de choses à faire pour renforcer la part des transports publics !

François Lemaire ■



Contribution de l'ADTC

Se Déplacer Autrement à l'enquête publique sur la suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud

Le Département de l'Isère a lancé une enquête publique sur la suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud, et la réalisation d'un passage supérieur sur les voies ferrées, avec des aménagements cyclables et piétons, visant à sécuriser la traversée. Un projet nécessaire, pour sécuriser le franchissement des voies ferrées...

La suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud est un élément important de la mise en place du RER Métropolitain (qui prévoit une fréquence aux ¼ d'heure entre Grenoble et Brignoud) et plus largement de la mobilité au cœur du Grésivaudan. Elle est nécessaire, afin de supprimer les risques d'accidents et d'améliorer les échanges entre les deux rives de la vallée.

En effet, ce passage à niveau est très souvent fermé pendant plusieurs minutes (notamment quand les trains omnibus s'arrêtent et se croisent en gare, ce qui se reproduit toutes les 30 minutes aux heures de pointe). Cela crée une congestion forte pour les cars du réseau TouGo et des Cars Région Isère, qui passent par ce passage à niveau pour desservir la gare et permettre des correspondances entre les cars et les TER. Un passage supérieur doit, à terme, faciliter la circulation entre Crolles et Brignoud, pour les cars, les vélos et les piétons. Les autres mesures envisagées devraient aussi améliorer la circulation des vélos et des piétons : Création d'un aménagement cyclable de 3 m sur le nouveau pont supérieur, Création d'un passage souterrain au niveau de la gare (déplacée un peu plus au Sud) avec rampes (5%) pour les cycles et les personnes à mobilité réduite, qui servira aussi de passage souterrain pour accéder aux quais. Relier les aménagements existants et futurs (la passerelle piétons/cycles entre Crolles et Brignoud, la véloroute V63 entre Grenoble et Chambéry, et les aménagements piétons/cycles à Brignoud et Frogès.

... mais qui manquent de qualité

Les aménagements proposés restent insuffisants. D'autres améliorations sont nécessaires pour améliorer la circulation des cyclistes et des piétons :

Le dossier d'enquête donne peu de précisions sur les aménagements cyclables, piste cyclable ou voie verte ? Une piste cyclable de 3 m de large est annoncée, mais sans trottoirs adjacents, donc les piétons devaient marcher sur la piste cyclable. Par ailleurs, cet aménagement sera, par définition, une voie verte, et non, une piste cyclable,

Les aménagements cyclables doivent être séparés des véhicules motorisés et sécurisés, tout le long de l'aménagement.

Des continuités cyclables, séparées et sécurisées sont à prévoir vers les aménagements existants et futurs :

Côté Chartreuse, l'aménagement cyclable se termine sur un passage piéton du giratoire RD10/RD10A déplacé. Aucune continuité cyclable n'est affichée vers la future passerelle piétons/cycles, et vers le Pôle d'Echanges Multimodal Ouest de la gare de Brignoud, Côté Belledonne, l'aménagement piétons/cycles après



le pont bifurque vers l'Est de la gare, alors que la continuité doit se faire sur l'avenue Robert Huant. Les cyclistes devront s'insérer dans la circulation automobile pour poursuivre leur trajet. Depuis Brignoud, les cyclistes devront traverser trois files de circulation (deux voies de circulation et une voie de tourne à gauche) pour accéder à la voie verte ou à la gare. Aucun aménagement n'est présenté pour la continuité vers le centre de Brignoud (un projet de réaménagement est prévu par la ville de Villard-Bonnot).

La largeur du passage souterrain est insuffisante et les conflits risquent d'être fréquents et forts entre les cyclistes et piétons qui ne feront que traverser la gare et les usagers du train.

Un travail à réaliser sur l'ensemble du projet

Le réaménagement des circulations aux abords de la gare lié à la suppression du passage à niveau doit être pleinement intégré et relié aux nombreux projets du secteur : la nouvelle passerelle piétons/cycles vers Crolles-Bernin, la véloroute V63 le long de l'Isère, le futur Pôle d'Echanges Multimodal de Brignoud, et le futur pont qui va remplacer l'actuel de la RD10 sur l'Isère qui a brûlé en avril 2022.

Conclusion

L'ADTC approuve la suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud, mais regrette la piètre qualité des aménagements cyclables et piétons proposés. L'ADTC demande :

Que le passage souterrain soit plus large,

Que les cheminements cyclables et piétons soient séparés

Que ces aménagements soient complétés en continuité et en cohérence avec les autres aménagements prévus dans le secteur (Pôle Multimodal de Brignoud, passerelle sur l'Isère, accès depuis Villard-Bonnot).

À moyen terme, ces mesures doivent permettre un report modal de la voiture vers le vélo, les transports en commun et le train.

TGV Paris-Grenoble : une desserte en peau de chagrin.

Petit à petit, les relations TGV Paris-Grenoble se dégradent. Petit historique. Après la mise en service de la nouvelle ligne passant par l'aéroport de Lyon St Exupéry en 1992, puis l'augmentation de la vitesse limite portée à 300 km/h sur une partie de la ligne entre Paris et Lyon en 2001, les meilleurs temps de parcours entre Paris et Grenoble s'établissaient autour de 2h54.

En 2015, l'arrêt des TGV Paris-Grenoble à Lyon-St Exupéry est devenu quasiment systématique, rallongeant le parcours de quelques minutes, l'objectif de la SNCF étant de mieux remplir les rames par apport de voyageurs à Lyon.

Certains TGV sont d'ailleurs couplés à des TGV Paris-Miramas ou Paris-Annecy entre Paris et Lyon St Exupéry. Cela réduit le coût des péages mais au détriment du temps de parcours (en fonction de la position du TGV en tête ou en queue) ou de la régularité.

En 2019, un aller-retour a été supprimé, le nombre d'aller-retour entre Paris et Grenoble passant alors de 9 à 8, le choix de la SNCF étant de faire rouler moins de trains pour économiser sur les péages mais en choisissant des trains de plus grande capacité (les TGV à 2 étages accueillent plus de 500 voyageurs contre 350 pour les TGV de première génération).

En 2023, à la suite d'un décalage d'horaire, c'est une nouvelle relation qui est supprimée. Dans le sens Grenoble - Paris il n'y a plus de départ entre 5h47 et 7h47. Un aller-retour est assuré

en TGV OUIGO (à destination ou en provenance de Bourg St Maurice) ce qui permet d'obtenir de petits prix.

À présent, les temps de parcours dépassent tous 3 heures, avec un record (!) de 3h15. Le plafond du prix de billet passe donc de 59€ à 79€ lorsqu'on dispose d'une carte Avantage.

Avec le contrat de performance État-SNCF Réseau 2021-2030, le niveau des péages va continuer à augmenter. C'est

bien là le problème : tant que les péages resteront à un niveau élevé, seuls les trains avec une forte fréquentation seront mis en circulation au détriment des fréquences et des dessertes entre villes moyennes ayant un potentiel de trafic moindre. Et il ne faut pas compter sur les nouvelles entreprises ferroviaires (Trenitalia, Renfe...) qui préféreront rester sans doute sur les lignes à fort trafic. Il faudrait revoir la politique des péages pour les modérer, comme le font d'autres pays européens...



François Lemaire ■

Nouvelle grille tarifaire du SMMAG au 1^{er} janvier 2023

Au vu du contexte inflationniste, la grille tarifaire a évolué au 1er janvier 2023. Les abonnements (hors Pastel / tarification sociale) augmentent d'environ 6%. L'abonnement mensuel 4-17 ans qui était à 19,50 € en 2022 est remanié :

De 5 à 10 ans, l'enfant voyage gratuitement les mercredis, samedis et dimanches. Un abonnement annuel à 42,50 € permet de voyager les autres jours. Attention, dans tous les cas, une carte OURA nominative est obligatoire.

Par contre, le ticket Famille est supprimé, ce qui est regrettable. Pour les 11-17 ans, l'abonnement mensuel passe de 19,50 à 20,60 €.

TARIFS		
Age	2022	2023
11-17	19,5	20,60
18-24	15,10	16
25-64	60,30	63,70
65-74	31,60	33,40
75 et plus	(136,90/an)	33,40
Invalide	31,60	33,40

Le ticket 1 voyage passe de 1,7 à 1,8 € (et vaut toujours 2 € à bord). Les cartes 10 voyages passent de 14,70 à 15,10 €. Elles sont utilisables à plusieurs, que ce soit par QR Code ou sur carte OURA. Le tarif « Sur Mesure », disponible sur l'application Pass Mobilité, devient disponible sur carte OURA nominative. Le paiement avec la carte OURA nominative est éligible à la Prime Transport (50% pris en charge par l'employeur). Le trajet unitaire passe de 1,47 à 1,51 €. Le montant mensuel est plafonné à l'équivalent de l'abonnement plus 10% (70€ pour les 25-64 ans). En y souscrivant en février 2023, vous bénéficiez de 50% de réduction pendant 3 mois.

Plus d'infos sur :

<https://www.tag.fr/67-un-tarif-pour-chacun.htm>

Nathalie Teppe ■

Gap est de nouveau accessible en train depuis Grenoble, mais pour combien de temps ?

11 décembre 2022 : le rendez-vous était pris en gare de Lus-la-Croix-Haute pour « inaugurer » le retour des trains sur la ligne des Alpes. Plus de 300 personnes se sont retrouvées pour fêter la réouverture de la ligne, voyageant à bord des deux « convois » inauguraux depuis Grenoble et Gap.

Après deux ans de travaux et une limitation des circulations de Grenoble à Celles-Mens en 2021 (en raison de la vétusté de la ligne), puis de Grenoble à Vif en 2022 (pour la réalisation des travaux), les trains circulent à nouveau sur la ligne des Alpes, entre Grenoble et Gap.

Les travaux, d'un montant de 35 millions d'euros, ont consisté à rénover 18 km de la ligne et à conforter 26 ouvrages d'art (viaducs, ponts et tunnels).

Hélas, la grille horaire n'a pas été améliorée. Il y a le même nombre de trains qu'avant les travaux. Malgré quelques minutes gagnées entre Grenoble et Celles, le temps de parcours reste beaucoup plus long qu'en 2014 : il faut un quart d'heure de plus pour aller de Grenoble à Veynes. Les correspondances pour Paris à Grenoble (TGV) ou pour Marseille ou Briançon à Veynes, quand elles existent, sont le fruit du hasard.

Il y a 2 allers et 3 retours pour les trajets quotidiens entre Celles et Grenoble, le dernier départ de Grenoble étant à 19h30.

Les départs de Grenoble pour Gap sont aux environs de 8h, 10h, 12h, 13h, 16h, 18h... Les départs de Gap pour Grenoble sont à 7h, 12h, 14h (seulement le samedi), 18h et 19h...

La ligne reste fragile, car d'autres sections nécessitent aussi des travaux. Ce ne sont pas moins de 80 millions d'euros qui sont nécessaires pour assurer la pérennité de la ligne complète. Dans le cas contraire, la ligne fermera en 2027.

Alexis Grabit
Nathalie Teppe ■



Dates des commissions :
- Commission Transports en Commun
11 avril et 15 mai.
- Commission Vélos/Piétons
27 avril et 15 mai.

Fermée du 11 juillet au 26 août 2022, la « nouvelle » station Chavant, des lignes de tramway A et C, apporte confort et fluidité aux usagers.

En attendant l'arrivée de nouveaux bus, deux bus de location (de couleur marron) circulent sur les lignes Proximo 14 et 15.



Le pont de Brignoud (incendié dans la nuit du 4 avril), a rouvert aux véhicules légers, le 13 décembre 2022. Il était accessible aux piétons et cycles depuis le 2 mai. Un nouveau projet de pont est annoncé pour 2026, par le Département de l'Isère.

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