



RER Grenoblois + vélo, mise à 4 voies Saint-Fons - Grenay : Investissons sur le réseau ferré pour réussir la transition vers le rail

(Pages 9 à 13, 15 et 16-17)

L'ADTC a contribué à la concertation sur
le projet de ChronoVélo vers Fontaine
(Pages 4-5)

Une pseudo zone piétonne dans
l'hyper centre de Grenoble ?
(Page 3)



Le Comité syndical du SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise) du 11 mai a décidé de lancer des études préliminaires sur le réseau de tramway, et sur l'amélioration du réseau bus.

Projets de tramway

Pour le prolongement de ligne E vers le Sud, plusieurs terminus sont à l'étude : Pont de Claix l'Etoile, Pont de Claix Mairie, et Claix Pont Rouge.



Le prolongement de la ligne D depuis Saint-Martin d'Hères Étienne Grappe jusqu'à Grenoble Grand Place, voire jusqu'au stade Lesdiguières, est aussi à l'étude. Une telle extension, qui desservirait des secteurs denses de Saint Martin d'Hères et Grenoble Sud, reprendrait des portions de lignes fortes de bus, les lignes C6 et 12, et améliorerait fortement l'accès au campus depuis Grenoble Sud.

Une station supplémentaire est envisagée place Nelson Mandela sur la ligne B, entre les stations Cité Internationale et Marie Louise Paris-CEA.

Le prolongement de la ligne A vers Sassenage sera lui aussi étudié.

À l'exception du raccordement de la ligne D aux Taillées pour la prolonger jusqu'à la gare de Grenoble par l'itinéraire de la ligne B, le SMMAG renonce au projet de maillage du tram pour lequel l'ADTC avait toujours émis de fortes réserves (exception faite du raccordement de la ligne D aux Taillées).

Améliorations du réseau de bus

Le SMMAG va étudier la possibilité d'équiper en trolleybus IMC les lignes C1 et C3 - C4. Le système IMC (In Motion Charge), donne la possibilité au trolleybus de recharger ses batteries en roulant sur les portions équipées d'une ligne aérienne et de franchir de manière autonome de courtes portions non équipées.

Position de l'ADTC

Après des années où très peu d'améliorations ont été apportées au réseau structurant, l'ADTC se réjouit de voir (res)sortir des projets ambitieux de transport en commun, même s'il ne s'agit pour l'instant que d'études préliminaires. Il faudra plus de volonté politique pour ne pas en rester au stade des études.

Rappelons que le prolongement de la ligne E de tram en direction de Pont de Claix a déjà fait l'objet d'études poussées en 2012 (cf. ADTC infos 146) et qu'il figure au PDU 2018 - 2030. Mais que de temps a été perdu ! Pour l'ADTC, ce projet est une priorité : la correspondance imposée à Louise Michel dissuade nombre d'usagers de prendre la ligne C2 puis le tramway et coûte cher à l'exploitant.

Un passage à la vitesse supérieure est nécessaire pour être prêt à répondre à un futur appel à projets de transports en commun venant de l'État. L'exemple de la métropole lyonnaise montre qu'on peut réaliser une ligne de tramway en un mandat, avec toutes les étapes (études préalables, concertation préalable, avant-projet, enquête publique, travaux).

L'ADTC salue les études pour le retour du trolleybus sur le territoire du SMMAG qu'elle appelle de ses vœux depuis de nombreuses années.

Par ailleurs, d'autres projets importants manquent à l'appel :

- **Une station sur la ligne E, entre la Place Hubert Dubedout et l'avenue Félix Viallet**, pour permettre les correspondances avec les lignes C1 et cars Région, l'accès à l'IUT, à Grenoble INP, à l'Université Inter-Âges du Dauphiné et aux gares, et soulager la station Alsace-Lorraine surchargée. Elle serait encore plus utile pendant les périodes de fermeture de la station « Annie Fratellini Esplanade » pendant les 6 semaines (installation comprise) de la foire de l'esplanade en mars-avril. La perte de temps liée à cet arrêt supplémentaire serait largement compensée par le gain de temps à la station Alsace-Lorraine moins chargée et par une vitesse un peu plus élevée des rames : les marches trop détendues font perdre au moins 3 minutes à chaque trajet de bout en bout !

- **La réalisation de la station Charmeyran à La Tronche sur la ligne B** est indispensable pour améliorer l'accès en transport public à l'Hôpital et au campus (2e et 3e pôles générateurs de déplacements de la région grenobloise, après le centre-ville de Grenoble) depuis le Grésivaudan.

- **L'étude du trolleybus sur les lignes T80** Grenoble - Crolles (avec rétablissement du terminus en gares de Grenoble) et **la transformation de la ligne Proximo 12** (Saint Martin d'Hères Village - Grenoble Centre - Grand Place - Eybens) en ligne Chrono.

- **L'étude d'une ligne de tramway de Grenoble vers le Grésivaudan en rive droite de l'Isère.**

Emmanuel Colin de Verdière ■

P 02	Edito
P 03	La zone piétonne dans l'hyper centre de Grenoble
P 04-05	Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement - à la concertation sur le prolongement de la ChronoVélo 1 de l'axe Berriat (Grenoble) à La Poya (Fontaine)
P 06-07	Le coût du stationnement automobile pour les collectivités
P 08	Brèves Vélos/Piétons
P 09-13	Le RER grenoblois : une opportunité pour le vélo dans toute la grande région grenobloise
P 14	Brèves Vélos/Piétons
P 15	Un projet qui avance : la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay
P 16-17	Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions
P 18	Brèves Transports
P 19	Brèves Transports
P 20	L'actualité en images

Bulletin trimestriel publié par :

ADTC, se déplacer autrement

MNEI, 5 place Bir Hakeim - 38000 GRENOBLE
Tél. 04 76 63 80 55 - Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)

Directeur de la publication : Alexis Grabit

N° de CPPAP : 0913 G 82982

Tiré à 600 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame 80, rue Vaucanson - 38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : Alexis Grabit

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne »	17 €	ADTC INFOS	
Adhésion « couple »	23 €	Vente au numéro	4 €
Adhésion « étudiant »	3 €	Abonnement annuel	
Adhésion « petits revenus »	3 €	sans adhésion	16 €



La zone piétonne dans l'hyper centre de Grenoble

Depuis maintenant près de deux ans, la circulation automobile est interdite entre la place Sainte Claire et la place Lavalette. Cette mise en zone piétonne de cette partie de ville est la suite logique et attendue de la piétonnisation progressive du centre-ville opérée depuis une quarantaine d'années.



L'ADTC - Se déplacer autrement - se réjouit de cette mesure mais déplore que sa mise en œuvre soit si lente et que cette durée vienne annihiler les efforts entrepris pour son acceptation.

Constat

En effet au fil du temps, les panneaux indiquant la nouvelle règle ont subi des dégradations et aujourd'hui un seul petit panneau de sens interdit vient rappeler aux automobilistes qu'ils n'ont plus accès à cette zone qui était devenue un axe de transit pour rejoindre la partie Est de l'agglomération. Certes les conducteurs pratiquant l'axe en voiture connaissent cette nouvelle mesure, mais la discrétion de la signalisation peut leur laisser penser qu'elle ne s'applique pas ou plus.

Ce sentiment est conforté par le maintien des potelets le long de la station de tram délimitant l'ancien espace piéton et la partie

circulée. Les automobiles sont toujours canalisées et les piétons continuent de marcher sur cette partie délimitée en ne profitant pas de l'ensemble de l'espace ce qui conforte les automobilistes dans leur pratique.

Remèdes

Pour rompre ce cercle vicieux et affirmer le caractère piétonnier de cet espace, il y a urgence à déposer ces potelets. L'implantation d'une signalétique d'entrée de zone piétonne bien lisible et le renforcement du contrôle d'accès coté place Sainte-Claire aiderait à faire comprendre aux automobilistes que quelque chose a changé et qu'ils doivent prendre d'autres habitudes. Le stationnement des camionnettes des commerçants du marché participe également à casser l'ambiance urbaine, il conviendrait de leur trouver un espace dédié.

La vie urbaine ne se décrète pas par une signalétique ou par une législation. Ce sont bien les habitants, commerçants, clients, badauds qui créent cette ambiance propice à la convivialité et qui rendent une ville agréable ou pas.

Laisser l'automobile envahir tous les espaces et passer n'importe où dégrade l'espace public et la vie sociale urbaine avec comme conséquence la disparition des enfants de l'espace public. Comme le dit le psycho-pédagogue Francesco Tonucci, "si les enfants disparaissent des rues, de l'espace public, cela signifie que la ville est malade".

Il y a donc urgence à limiter fortement et à assumer de contraindre l'automobile en zone urbaine dense. Une piétonnisation réussie aide à cette nécessaire prise de conscience et à faire évoluer les pratiques.

Philippe Zanolla ■



CONTRIBUTION DE L'ADTC - Se déplacer à la concertation sur le prolongement (Grenoble) à La Poya (Fontaine)

Grenoble-Alpes Métropole a engagé une étude de prolongement de la ChronoVélo 1 avec réaménagement des espaces publics depuis le cours Berriat à Grenoble jusqu'au pôle d'échange La Poya à Fontaine.

L'ADTC - Se déplacer autrement - se félicite de la concrétisation de ce premier axe cyclable structurant pour la rive gauche du Drac. Nous partageons également le diagnostic de la Métro sur la nécessité de requalifier les espaces publics le long de cet axe, en questionnant la pertinence de la quantité de stationnements actuels, en aménageant la chaussée pour réduire la vitesse des véhicules et en facilitant les déplacements des piétons. L'ADTC soutient donc cette démarche, a déjà participé aux premières réunions de concertation et sera présente dans toutes les étapes prévues.

Elle regrette cependant que le calendrier prévisionnel soit aussi long pour un aménagement en étude depuis 2016.

Sur la démarche de concertation, nous regrettons :

- Que le tracé n'ait pas été proposé à la concertation, au moins à la marge : il aurait été souhaitable en effet au moins que les mises en sens unique, ou au contraire que les tronçons conservés en double sens automobile, soient discutés. Par exemple que les études précises qui ont écarté la mise en sens unique de l'avenue du Vercors à Fontaine soient présentées, mais il n'est pas trop tard, nous l'espérons.

- Que le compte-rendu de concertation du début d'année 2023 fasse état d'un contournement souhaité de la place Firmin Gauthier par la pointe de cette place, et d'un passage au Nord de la rue du Vercors à Grenoble : d'autres avis contraires s'étaient également exprimés sur ces points pourtant et ne figurent pas au compte-rendu.

En l'état, le projet actuel présente plusieurs faiblesses, susceptibles de compromettre la qualité du résultat final :

- Le délai de réalisation apparaît déraisonnable, compte tenu des enjeux de mobilité évoqués par la Métropole et des derniers résultats de l'enquête mobilité, montrant une augmentation significative des déplacements à vélo.

- Ce tracé dessert :

- À l'ouest du Drac : bien Fontaine-centre et Fontaine-Nord, pas bien Fontaine-Sud et/ou Seyssinet,
- À l'est du Drac : bien le quartier Europole, la gare, et la Presqu'île, et vers le centre-ville de Grenoble mais pas bien le quartier Berriat/Ampère.

- Le passage par l'avenue du Vercors à Fontaine en conservant la rue à double sens motorisé nécessite des compromis sur les largeurs disponibles pour les piétons/cyclistes.

- La traversée par le pont du Vercors n'est pas confortable (trois franchissements de voirie automobile pour un cycliste arrivant de la rue du Vercors à Grenoble et souhaitant se rendre sur les berges du Drac vers Sassenage). Sa sécurisation et son confort devront faire l'objet d'une attention particulière. A terme, le franchissement par le pont Esclagon devra aussi avoir un aménagement cyclable séparé, et le franchissement par le pont du Tram devra être amélioré.

- L'axe cyclable actuel, assez plébiscité, par la rue de la Liberté à Fontaine, le pont du tram, jusqu'au square des Fusillés devra être conservé et amélioré.

- Pour la desserte du quartier Berriat, il sera nécessaire de détourner le trafic de transit motorisé du cours Berriat Ouest pour le sécuriser à vélo sans aménagements particuliers.



La ChronoVélo 1 sera prolongée au-delà du Cours Jean Jaurès.

- Son articulation avec de futurs prolongements/connexions vers Sassenage et Seyssinet n'est pas présentée, le projet devra prévoir dès à présent des améliorations significatives pour la rue des Alpes vers Sassenage, et la rue de Chamrousse puis l'allée des Balmes à Fontaine vers Seyssinet. Les connexions avec les axes cyclables boulevard Joliot Curie et Paul Langevin à Fontaine ainsi qu'une anticipation des futures continuités vers Sassenage par les avenues de Romans et de la Falaise devront être prévues dans l'aménagement.

- Les croisements avec les autres aménagements cyclables structurants (ChronoVélo 2 au niveau du vélo pont J. Rey à Grenoble) et voie cyclable sur les berges du Drac (au niveau du pont du Vercors à Fontaine) ne sont pas présentés : les passages d'un axe à l'autre dans tous les sens de circulation doivent être faciles pour les cyclistes. Ceci passe par exemple par une rampe d'accès permettant à un cycliste arrivant depuis le nord des berges du Drac de rejoindre la future ChronoVélo 1 vers Fontaine,

er autrement de la ChronoVélo 1 de l'axe Berriat



*La ChronoVélo 1
traversera
Fontaine
par l'avenue du Vercors.*

et inversement. A l'Estacade, au croisement des ChronoVélos 1 et 2, une connexion facile devra être également créée qui n'emprunte pas les passages piétons sous l'estacade au nord et au sud du cours Berriat. Pour cela, l'ADTC propose d'étudier un niveau intermédiaire partiel dans la trémie sous l'estacade pour la ChronoVélo afin de réduire la différence de niveau et permettre via une rampe de créer une connexion entre les 2 axes au débouché de la rue Joseph Rey sur le cours Berriat.

- Les alternances Nord / Sud sur la rue du Vercors doivent être réduites au minimum en adoptant un tracé sur toute la longueur côté Sud de la rue du Vercors, cela nécessiterait un passage également côté Sud de la place Firmin Gauthier, pour éviter les potentiels conflits cycles/piétons au passage de cette place. La traversée de l'avenue Esclangon en diagonale du Nord de la rue du Vercors (tronçon est) vers le Sud de la rue du Vercors (tronçon ouest) nous apparaît en effet peu souhaitable. Pour limiter les contraintes de largeur sur la rue du Vercors, l'ADTC propose de déplacer le terminus de la ligne C5 rue de la Frise au plus proche de la gare, avec correspondance possible avec la ligne B à la station Cité Internationale en direction de la gare et à la station Palais de Justice en direction de St Martin d'Hères.
- La montée assez raide en début de la rue Pierre Séward, difficile pour beaucoup de cyclistes, devra faire l'objet d'un aménagement particulier pour adoucir la pente.
- Les débouchés des rues perpendiculaires au tracé de la ChronoVélo 1 devront faire l'objet d'une attention particulière.
- Les connexions avec les places aux enfants (écoles Anthoard et Diderot) doivent faire partie intégrante du projet.
- La bidirectionnelle vélo doit être poursuivie dès maintenant sur la

rue Pierre Séward jusqu'à l'avenue Félix Esclangon pour créer un nouvel accès sécurisé à vélo à la Presqu'île.

L'ADTC-Se déplacer autrement - demande donc :

- Que le calendrier du projet (études et travaux) soit revu de telle sorte qu'une continuité soit offerte rapidement tout le long du trajet en priorisant les travaux avenue A. Croizat à Fontaine et rues du Vercors, Pierre Séward et cours Berriat à Grenoble, permettant une continuité de La Poya à Grenoble Jean Jaurès en utilisant la TempoVélo rue de la Liberté.
- Que des solutions temporaires soient mises en place dès 2023, afin d'améliorer à court terme, et de façon significative, la pratique des modes de déplacement alternatifs (vélo, marche, bus) de plus en plus prisés par les métropolitain(e)s.
- Que le projet intègre dès maintenant les communes de Sassenage et Seyssinet, pour lesquelles les pistes cyclables sont de qualité très variable avec de nombreuses discontinuités.
- Que le projet associe les associations d'usagers comme l'ADTC à toutes les étapes du projet, au-delà des groupes de concertation, afin que leur expertise et leur représentativité soient utilisées au mieux, et notamment que des réponses soient d'ores et déjà apportées sur les points faibles du projet présentés ci-dessus.
- Que le projet prévoit un site propre capacitaire sécurisé pour les déplacements à vélo selon les recommandations du Cerema sur l'ensemble de l'axe, avec une attention particulière sur la largeur de 3 m minimum et le traitement des intersections.
- Que le projet permette une circulation à pied attractive et confortable sur l'ensemble de l'axe.



Le coût du stationnement automobile pour les collectivités

Synthèse du rapport d'expertise « Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques » publié en 2023 par l'ADETEC, un bureau d'études en mobilité.

Avant-propos. Les montants financiers ci-dessous sont exprimés en euros 2021. En l'absence de certaines données, certaines valeurs ont été estimées sur la base d'hypothèses aussi sérieuses que possible. Pour les valeurs faisant l'objet d'une forte incertitude, l'étude a retenu des hypothèses basses. Les résultats doivent donc être considérés comme des ordres de grandeur ayant tendance à sous-estimer les coûts.

Le stationnement gratuit sur l'espace public représente l'essentiel des places : 70 millions de places pour un peu moins de 40 millions de voitures. Le coût par place et par an a été estimé à 69€ pour le foncier, 40€ pour l'amortissement des aménagements le long des voiries (80€ pour les parkings simples), 60€ pour l'entretien. Au total, cela représente, 12,3 milliards d'euros par an.

Le stationnement payant sur l'espace public représente 750 000 places. Ce type de stationnement est bénéficiaire pour les collectivités, avec de 442 M€ dépenses et 891 M€ de recettes, soit un solde de 449 M€ par an. Néanmoins, le manque à gagner lié aux défauts de paiement est estimé à 384 M€. En moyenne, une place de parking payante rapporte 600€ par an, et pourrait rapporter 510€ de plus par an si la réglementation était respectée.

Le stationnement payant sur les parkings clos ou en ouvrage représente 1,2 millions de places. Les dépenses publiques afférentes sont d'environ 1 918 M€ et les recettes d'environ 745 M€, si bien que le déficit, d'environ 1 173 M€ représente presque 1 000€ par place et par an.

Le stationnement sur le lieu de travail

En se basant sur l'Enquête nationale transports et déplacements, ADETEC calcule que en 2008, que 5 actifs sur 6 allant au travail en voiture comme conducteur disposaient une place de stationnement. Ce taux a dû diminuer légèrement depuis, il est probablement un peu plus faible dans le secteur public que dans le secteur privé. Par ailleurs une infime fraction de ces places est louée dans un parking à l'extérieur.

L'étude ADETEC se penche sur les places de stationnement sur le lieu de travail dans le secteur public, puisque ce sont elles qui pèsent sur les finances publiques. Le nombre de ces places pour les salariés du public et les visiteurs est estimé à 3,26 millions et leur coût pour les collectivités à 1 608 M€ par an.

Par ailleurs, bien que la Cour de Cassation considère la mise à disposition d'une place de parking comme avantage en nature pour les employés (que ce soit dans le secteur privé ou public), celle-ci n'est soumise ni à l'impôt sur le revenu ni aux cotisations sociales. Le manque à gagner est d'environ 3 313 M€, dont 852 M€ pour l'Etat et 2 461 M€ pour l'URSSAF.

Le contrôle et les amendes. Ce poste est déficitaire. Le coût des contrôles et du traitement des amendes est évalué à 312 M€, tandis que les recettes s'élèvent seulement à 129 M€. Le taux de paiement des amendes est en baisse continue et le manque à gagner lié au non-paiement est estimé à 186 M€.

Les fourrières. Là encore, ce poste est déficitaire, avec environ 53 M€ de charges pour 4 M€ de recettes.

Les impôts et taxes rapportent environ 804 M€ par an aux collectivités.

Les externalités. Il s'agit de coûts indirects pour la collectivité induits par l'offre de stationnement. Ces coûts sont plus difficiles à quantifier.

« L'étude Les usagers de la route paient-ils le juste prix de leurs circulations ? » (Direction générale du Trésor, 2021) quantifie le coût de 6 externalités (usure des routes, congestion, émissions de gaz à effet de serre, pollution, bruit et accidents) et le compare aux prélèvements effectués sur les usagers de la route (TICPE16, péages, taxe sur les contrats d'assurance, taxe sur les véhicules de société, cartes grises, malus, bonus et prime à la conversion - ces derniers étant comptés comme des prélèvements négatifs -). Cette étude aboutit à une évaluation des coûts à 10 780 M€ pour 2 880 M€ de recettes, soit un solde de 7 900 M€ par an.

De nombreux autres effets n'ont pas été pris en compte dans l'étude ADETEC, car ils ont été peu étudiés et sont très difficiles à quantifier. En France, la seule étude sur le rôle du stationnement à destination (sur le lieu de travail ou d'études), tous motifs de déplacement confondus, a été menée par le Certu en 2009 : « Contraintes de stationnement et pratiques modales. Méthodologie et étude des cas de Lille, Lyon et Montpellier ». Et surtout, il est difficile d'isoler l'effet spécifique du stationnement des autres variables qui influent sur le choix d'un mode de transport, comme les distances à parcourir, l'offre de transports en commun.

Parmi les nombreux autres impacts non monétarisés, citons :

- l'effet sur les autres modes de transport,
- l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols,
- les îlots de chaleur,
- la dégradation paysagère de l'espace public,
- la réduction de densité (donc des distances à parcourir plus grandes),
- l'augmentation de la sédentarité, avec les conséquences sur la santé,
- la réduction de biodiversité.

Au total, le solde pour les collectivités en prenant en compte les seules charges et recettes directes est évalué à - 14 060 M€, auxquels il faut ajouter un solde de 7 900 M€, notamment sous-estimé pour les externalités. Sur les 14 060 M€, environ 93 % des coûts sont supportés par les collectivités locales, l'Etat et les Hôpitaux assumant le reste.



Pour comparaison, ces coûts dépassent les budgets des ministères de la transition énergétique (13,7 Md€), de la justice (12,5 Md€), de l'agriculture (6 Md€), de la culture (4,4 Md€). Avec environ 12,3 Md€, le stationnement gratuit sur voirie représente, de loin, le premier poste de dépenses.

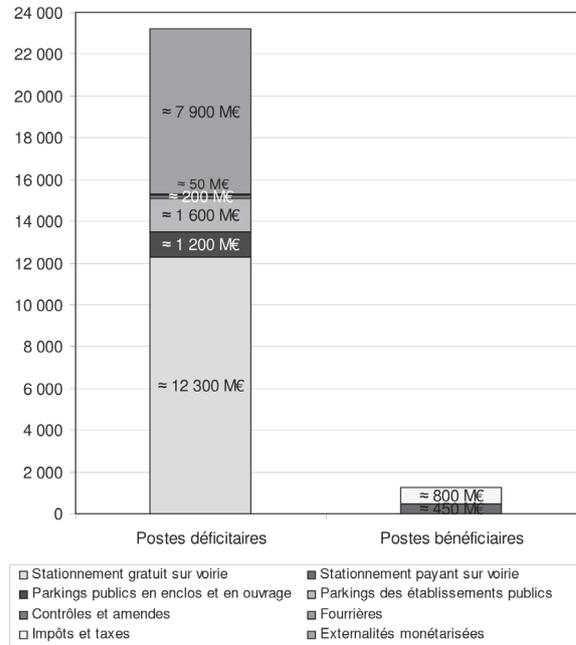
Or la demande croît avec la hausse du parc automobile et il n'est pas possible de suivre cette croissance. Le stationnement sur voirie représente pourtant une appropriation de l'espace public à des fins privées (qui était interdite dans les premières versions du code de la route français et le reste au Japon). Aucun autre usage privé ne bénéficie d'une telle faveur.

L'argent public consacré au stationnement automobile apparaît particulièrement contre-productif vu son rôle sur le choix d'un mode de transport. Plutôt que d'offrir toujours davantage de places de stationnement, l'espace public devrait être redistribué de manière beaucoup plus utile pour la collectivité dans son ensemble.

Au-delà de la simple question financière, se pose un véritable choix de société. Nous espérons que la présente étude contribuera à sa prise de conscience.

Christophe Leuridan ■

Solde par poste en 2021 (en millions d'euros)



Stationnement en entreprise.

Déviations temporaires de la V63 à Voreppe

La Belle Via (véloroute V63), qui relie Annecy à Valence, possède un tronçon en voie verte de Grenoble au Port de Saint-Gervais dans le Sud Grésivaudan. Des travaux d'ordre hydraulique vont nécessiter sa coupure temporaire à proximité de la zone d'activités de Centr'Alp-Sud, sur la commune de Voreppe. Plutôt que de l'interdire complètement entre les ponts de Saint-Quentin et de Veurey, elle sera déviée au voisinage des travaux.

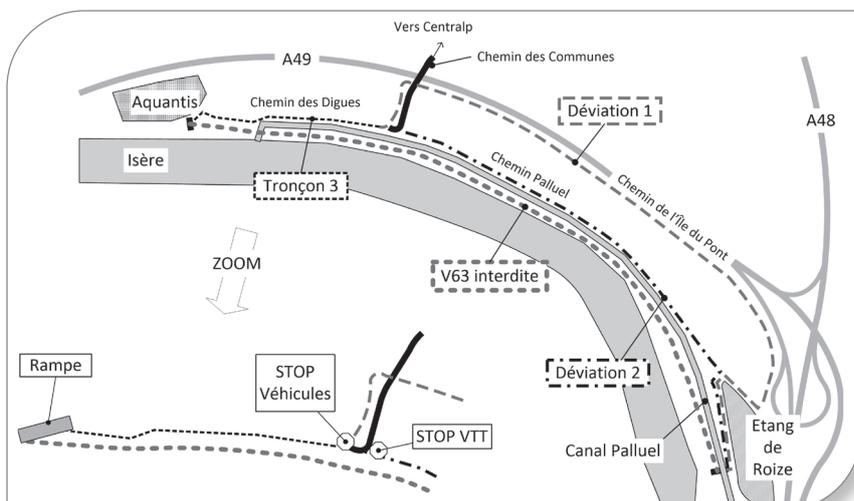
Le projet s'inscrit dans les programmes nationaux de restauration de la biodiversité des cours d'eau et zones humides. Il concerne la confluence du canal de Palluel et de l'Isère à côté de la station d'épuration Aquantis. Il s'agit de favoriser la remontée des crues de l'Isère vers ce canal, ainsi que le frayage des poissons. Le « pont » visible sur la photo, comporte actuellement 4 buses cylindriques qui seront remplacées par 3 cadres rectangulaires garantissant un plus grand débit. Un enrochement en rampe de la berge de l'Isère avec un petit canal de pente 4 % facilitera la migration des poissons, même en cas de faible débit.



Le pont avec ses 4 buses sous la V63

La déviation

La solution de la déviation locale permet de maintenir la continuité de la V63. Son interruption entre les deux ponts précités n'aurait pas permis le remplacement par un itinéraire sécurisé. Ci-dessous un plan des déviations prévues.



Les déviations et aménagements pour les cyclistes et piétons

La coupure physique de la V63 sera faite, côté Ouest au niveau d'Aquantis, côté Sud au niveau de l'Etang de Roize, avec des barrières de chantier infranchissables type Heras. De grands panneaux d'information, comportant le plan du site, une balise de localisation, des avertissements de sécurité à destination des cyclistes et piétons seront posés : aux ponts de St Quentin et Veurey, au niveau des deux coupures et des accès proches (Mayoussard, passage supérieur de l'A49, piste cyclable depuis Voreppe).

Il y aura deux déviations selon les types de vélos : les vélos de route emprunteront le chemin de l'Île du Pont en bitume (déviation 1). Les autres vélos et les piétons seront déviés sur le chemin Palluel en revêtement stabilisé (déviation 2). La cohabitation des engins avec le flux vélos-piétons de la V63 sera limitée (tronçon 3) grâce à un accès par Centr'Alp et le chemin des Communes.

Une signalétique complète sera mise en place à destination des cyclistes, piétons et conducteurs (jalonnement, mises en garde).

Les améliorations discutées et actées

Saluons la collaboration du Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère (SYMBHI), du Département de l'Isère, du Pays Voironnais et de la commune de Voreppe avec les usagers, qui a permis d'arriver à une solution de déviation préservant la fonctionnalité de la V63 et des dispositions de sécurité d'un bon niveau pour les cyclistes et les piétons. L'ADTC était la seule représentée à la réunion du 28 mars avec le SYMBHI, et la discussion a été très constructive.

Côté Est, à l'approche du chantier, deux « STOP » (signalisation verticale et horizontale) seront mis en place : pour les véhicules arrivant de Centr'Alp par le chemin des Communes avant d'emprunter le chemin des Dignes, et pour les VTT à l'intersection avec le chemin des Communes.

Côté Ouest, l'emprise du chantier nécessite de raccorder la déviation à hauteur de l'accès à Aquantis, avec un dénivelé qui impose la réalisation d'une rampe. Des panneaux "Cyclistes pieds à terre" seront placés aux deux accès afin de calmer les cyclistes qui seraient tentés de la franchir à vitesse excessive vis à vis des risques du chantier (avec un VTT AE par exemple).

Nous avons proposé les améliorations suivantes, qui ont été actées :

- Sur le chemin de l'Île du Pont : marquage au sol des trajectoires cycles en section courante, tous les 100 m et aux insertions (double chevron + pictogrammes vélo en jaune).

- Pour le chemin des Dignes (tronçon mixte engins-vélos), le chemin des Communes (accès Centr'Alp) et le chemin de l'Île du Pont (déviation 1) : Limitation à 20 km/h.

Les travaux

Ils devraient durer 10 semaines maximum, à partir du 28 août. Avant le démarrage des travaux, le SYMBHI se réunira avec le maître d'ouvrage et l'entreprise pour rappeler les consignes de sécurité liées à la présence de cyclistes et piétons.

Bernard Bouvier ■

Le RER grenoblois : une opportunité pour le vélo dans toute la grande région grenobloise

À Parlons-Y Vélo, le vélo est la solution principale pour nos déplacements. Pour autant, on doit bien souvent aller au-delà de 10 km. En bons pragmatiques engagés pour des trajets décarbonés, nous sommes fondamentalement multimodaux. Notre allié préféré c'est le train. Il permet bien souvent l'emport du vélo, ce qui facilite les premiers et les derniers kilomètres du trajet. À long terme, un projet de RER est inscrit au PDU de notre belle métropole, et on s'en réjouit. Toutefois 2035, pour une offre complète et attractive, c'est loin ! Heureusement, on pourrait dès maintenant permettre un couple vélo+train fonctionnel avec la desserte ferroviaire actuelle... (et un peu de bonne volonté politique ?)

De l'État à la Métropole, le RER fait consensus.

Le 27 novembre 2022, lors d'un live YouTube, le président de la République a déclaré son intention de développer 10 réseaux de « RER métropolitains » dans les grandes agglomérations françaises. Les élus métropolitains ont immédiatement réagi en faveur de cette annonce, et le 2 décembre, les élus de l'aire grenobloise, au sens large (députés, présidents d'intercommunalités, sénateurs...), ont remis publiquement un « plaidoyer en faveur du RER grenoblois » au président de la République. Ce document, signé par 150 acteurs économiques et appuyé par une pétition signée par 1500 citoyens fin de décembre 2022, a été remis au Conseil d'orientation des infrastructures pour appuyer la nécessité de ce projet ferroviaire. Il détaille les investissements à mener pour garantir un train toutes les 15 minutes entre Brignoud et Rives, et un train par demi-heure vers Clelles et St-Marcellin depuis le cœur métropolitain. Ce plaidoyer regroupe des mouvements politiques souvent en désaccord sur d'autres questions de mobilité (comme pour la liaison cyclable entre Grenoble et Fontaine ou le transport par câble). Le caractère transpartisan montre un consensus large sur le projet du RER grenoblois.



Un projet inscrit au PDU2030... réalisé horizon 2035 ?

L'annonce présidentielle a permis de remettre sur le dessus de la pile un projet déjà très détaillé dans le PDU2030. Dès son approbation en 2019, la mise en œuvre du volet RER est présentée comme « la colonne vertébrale des mobilités de l'aire grenobloise ». PDU oblige, il est déjà en partie chiffré : les investissements sont estimés à 1 milliard d'euros, en trois volets :

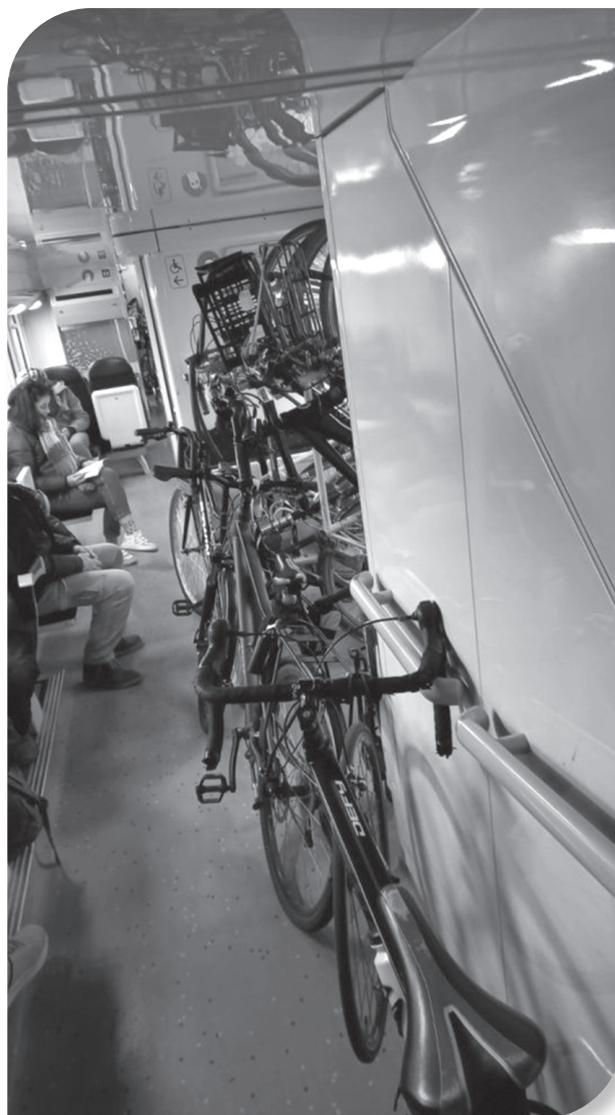
1. Renforcer les infrastructures,
2. Augmenter le cadencement sur les lignes,
3. Augmenter l'amplitude horaire.

La partie la plus facile à faire est prévue pour 2027, et concerne la mise en place d'infrastructures ferroviaires nécessaires à une fréquence de 15 minutes entre Grenoble et la gare de Brignoud. Il faudra attendre 2035 (voire au-delà) pour disposer de l'offre complète : une liaison entre Rives et Brignoud cadencée au quart d'heure, et un train à la demi-heure entre Grenoble et Clelles via une modernisation complète de la ligne des Alpes. Entre Gières et St-Marcellin, la cadence à la demi-heure existe déjà à l'heure de pointe. Aucune nouvelle ligne ou réouverture de voie ferrée n'est envisagée actuellement. Il faut toutefois augmenter l'offre en heures creuses et l'étendre en soirée (les derniers trains périurbains partent aujourd'hui à 20h10 et 19h39 respectivement de Grenoble et Saint-Marcellin le soir). La mise en œuvre de ce projet sera donc longue et coûteuse. Elle sera surtout difficile à gouverner vu le nombre d'acteurs impliqués. Malgré l'engouement politique actuel, un RER grenoblois performant dès 2035 reste incertain.

Train+Vélo : pourquoi attendre ?

Comme nos confrères de l'ADTC – Se déplacer autrement, nous pensons que sans attendre la mise en place de la desserte complète qui est promise, il est possible de valoriser le train périurbain dès maintenant. La force de ce projet est qu'il s'appuie sur un réseau déjà existant, certes perfectible, mais qui dispose déjà d'une offre intéressante, en heures de pointe notamment. Entre Grenoble et Moirans, il y a ainsi 7 trains par heure en période de pointe. Le vélo complète à merveille le transport ferroviaire dans les espaces périurbains ou ruraux. Il permet en effet d'assurer les premiers ou les derniers kilomètres depuis ou vers la gare, là où une solution de rabattement collective (car) est plus complexe à mettre en œuvre en raison d'un habitat moins dense et plus dispersé. Il est intéressant de constater que selon l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise, aujourd'hui 12% des usagers en moyenne se rendent à vélo à la gare pour prendre un train dans la région grenobloise. Pourtant, « 68 % des trajets de rabattement et diffusion réalisés en voiture, font moins de 3km ». Le potentiel du vélo est donc loin d'atteindre son plafond maximal.

Le déficit d'infrastructures cyclables sécurisées et confortables pour desservir les gares est un des freins principaux au combo



Fort taux de remplissage de vélos entre Grenoble et Moirans, à l'heure de pointe du matin

vélo+train pour l'utilisateur du quotidien, tout comme le manque de stationnement sécurisé, permettant de laisser son vélo pour la journée. Favoriser l'usage du VAE nécessite aussi des services dédiés, comme un stationnement permettant de recharger son vélo.

On notera que toutes les communes équipées d'une gare et situées dans les aires périurbaines et rurales du bassin d'attractivité grenoblois ont été sanctionnées par les usagers lors de la dernière édition du baromètre des villes cyclables. Aucune d'entre elles ne propose un service de location de vélo, ou une offre en libre-service, à proximité des gares.

Développer les infrastructures sécurisées, le stationnement et les services vélo en gare sont des pistes pour inciter dès aujourd'hui à l'utilisation du train pour nos déplacements dans la grande région urbaine grenobloise.

Dossier



Consignes à vélo individuelles à la gare de Vinay, sur la branche de RER entre Gières et St-Marcellin.

Vélo et RER : duo gagnant contre la dépendance à la voiture

L'affirmation du vélo comme moyen de déplacement en appui de l'arrivée du RER permettrait ainsi de modifier de manière vertueuse les comportements en matière de mobilité. Pour être viable et utilisé à son plein potentiel, le RER a tout à gagner des usagers qui ne viennent pas en voiture. Les places de stationnement sont très

coûteuses en espace et la plupart des parkings sont déjà saturés aujourd'hui. L'augmentation de sa fréquentation doit avant tout être pensée dans une logique de rabattement à pied et à vélo aux gares du réseau. Inversement, la pratique du vélo gagnera en légitimité grâce au développement du RER : il peut assurer le rabattement vers les gares et les trajets de petite distance dans les espaces moins denses, tandis que les trajets plus importants pourront être réalisés pour partie en train. Les habitants bénéficieraient ainsi des bienfaits du vélo (activité physique, coût faible, flexibilité du mode individuel) et du train (rapidité, confort, coûts maîtrisés des abonnements par rapport à l'essence). C'est en étant conjugués ensemble que vélo et RER permettront de réduire la dépendance à la voiture dans les zones périurbaines et rurales de la grande région grenobloise.

Quant à savoir s'il faut emporter ou non son vélo dans le train, nous estimons qu'il n'y a pas de solution unique. Aujourd'hui, deux tiers des trajets train+vélo sont réalisés avec le vélo embarqué dans les rames (enquête TER AURG, 2021). Cette situation atteint aujourd'hui ses limites : sur la liaison Grenoble - Moirans par exemple, le nombre de vélos est parfois trois fois supérieur au nombre d'emplacements disponibles dans les trains. Est-ce que les usagers ont besoin de leur vélo à l'arrivée ou bien ont-ils peur de ne pas le retrouver le soir au retour ?

Améliorer les solutions de stationnement et les services vélo en gare reste une première approche nécessaire, avant de réfléchir à des contraintes mises sur l'emport des vélos aux heures de pointe.



Affluence de passagers et de vélos pour ce TER à destination de Valence.



A bord des trains ou en gare, le vélo est très présent.



Un frein à l'utilisation du double vélo : la gouvernance des consignes collectives

L'un des freins à l'utilisation de la méthode « du double vélo » (un stationné en journée à la gare proche du domicile, un autre utilisé pour rallier la gare de descente vers le lieu de travail), est lié à la tarification de celles-ci. En effet, les consignes à vélo des gares hors Métropoles sont gérées par la Région, là où celles des gares de Grenoble, Échirolles et Gières sont opérées par le service M Vélo+, du SMMAG. Cela demande à l'usager de payer deux fois (en plus de l'abonnement TER) : un abonnement à 50€ par an pour la consigne TER et un autre abonnement à 50€ par an pour la consigne M Vélo+. De plus, ces tarifications sont à payer en supplément de l'abonnement, ce qui ne permet donc pas de bénéficier d'une réduction liée au remboursement employeur. Cela constitue un important frein à la pratique. Un autre frein identifié est la plus grande facilité à embarquer son vélo dans le train plutôt que de prendre du temps à aller chercher son vélo stationné dans les consignes collectives, en particulier les silos de Grenoble.

Un besoin de matériel roulant qui se fait attendre...

Comme déjà dit dans nos précédents articles, le RER grenoblois n'a pas besoin d'attendre 2035 pour se concrétiser. Dès aujourd'hui, la Région doit prendre les devants et commander de nouveaux trains, qui ne seront livrés que dans plusieurs années au vu des carnets de commande actuels des constructeurs. Ces nouveaux trains doivent anticiper les questions d'emport des vélos : même si le développement du stationnement en gare est indispensable, les besoins d'emport continueront d'augmenter pour les usages autres que les déplacements pendulaires : les besoins occasionnels utilitaires, l'usage loisir et le tourisme à vélo (Grenoble étant situé sur les Véloroutes 63 Annecy-Valence et 64 vers Gap et Marseille). Des configurations telles que Jumbo Vélo dans les Pays de la Loire doivent être étudiées : il s'agit d'un train dont une partie des sièges peut être enlevée pour ranger 50 vélos supplémentaires. Ainsi, ils répondent à la fois aux besoins des cyclistes en haute saison touristique, et aux besoins des pendulaires durant les mois « scolaires ».

Alric Bonvallet et Carole Kaouane, Parlons-Y Vélo ■



Un projet qui avance : la mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay

Du 24 avril au 4 juin, une concertation est organisée sur le projet de mise à 4 voies d'un tronçon essentiel de la ligne Lyon-Grenoble, entre St Fons et Grenay à l'entrée Sud-Est de Lyon.

Un (très) long processus

Ce projet avait été largement mis en avant au cours du débat public sur l'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais qui s'est tenu en 2019, il y a 4 ans déjà. Dans sa contribution au débat, l'ADTC avait d'ailleurs insisté sur l'intérêt et l'urgence de ce projet pour Grenoble. Les études ont avancé, bien lentement cependant, puisqu'une phase de concertation vient d'être organisée sur les variantes de tracé. À l'issue de cette concertation, les études d'avant-projet seront lancées pour une enquête publique prévue en 2025. Puis après des études détaillées, des enquêtes complémentaires, desancements d'appel d'offres et enfin une phase travaux, la mise en service envisagée est ... 2035. On ne peut que regretter cette longueur du processus surtout lorsqu'on regarde ce qui pratiquait dans le passé. Par exemple la ligne TGV Paris-Lyon a été déclarée publique en mars 1976 et la première mise en service date de septembre 1981. À l'époque, les contraintes environnementales étaient moins réglementées et les différentes phases d'études se chevauchaient, permettant des plannings plus serrés avec des prises de décision plus rapides.

Pourquoi ce projet est important pour Grenoble ?

Le tronçon St Fons - Grenay voit passer 200 trains par jour répartis en 75 % de TER, 15 % de TGV vers le Sud, 10% de trains de fret. Cette hétérogénéité des circulations, sur trois puis deux voies, impacte fortement l'exploitation de la ligne, générant des retards voire des annulations, et limite le nombre de trains pouvant circuler, puisque les trains rapides ne peuvent doubler les trains lents.

Le projet, qui consiste à passer à 4 voies les 19 km de la ligne Lyon-Grenoble situés entre Saint-Fons et Grenay, permettra d'améliorer

la régularité de la ligne. Il est d'autant plus utile que la majorité des retards observés sur cette ligne provient du nœud ferroviaire lyonnais.

Bien d'autres possibilités seront offertes par ce projet

Ce projet permettra d'augmenter les fréquences des TER vers le Nord-Isère, qui connaît un fort développement démographique. À Grenay, il devrait se raccorder à la ligne d'accès au Lyon-Turin (projet dont on attend toujours la décision de réalisation). Rappelons qu'avec cette ligne d'accès, la liaison Lyon-Grenoble, aujourd'hui assez lente comparée à l'autoroute, pourrait être accélérée pour arriver à un temps de trajet de 1h10min. Enfin avec les projets complémentaires de doublement du raccordement de St Fons et la réalisation du projet CFAL Nord (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise), il permettra de détourner les trains de fret traversant la gare de Lyon Part-Dieu, offrant ainsi de nouvelles possibilités pour la création de nouvelles relations TER. Le coût de ce projet avec le doublement du raccordement de St Fons est estimé à 1,06 milliard d'euros.

Conclusion

Le COI (Conseil d'orientation des infrastructures. cf. article pages 16-17) ne s'est pas trompé en estimant urgent ce projet et en recommandant « que toutes les pistes soient recherchées pour en accélérer le calendrier ». Si le lancement de la concertation est un signe encourageant pour l'avancement de ce projet, il est effectivement nécessaire de dynamiser les projets ferroviaires pour aboutir à des délais plus réduits. C'est le cas aussi du projet de RER à Grenoble dont le planning de la première réalisation, la 3ème voie de Brignoud, est régulièrement allongé.

François Lemaire ■



Entre Grenay et Saint-Fons, les TER Grenoble Lyon partagent les voies avec d'autres TER, TGV et trains de Fret.



Investir plus et mieux dans les mobilités

Tel est le titre du rapport remis en janvier au gouvernement par le COI (Conseil d'Orientations des Infrastructures) dont nous vous proposons une lecture sur les points concernant Grenoble.

Un rapport de 348 pages

Le COI est une instance consultative qui a pour mission d'éclairer le gouvernement sur les politiques d'investissement dans la mobilité et les transports. Il propose les orientations et priorités pour les investissements publics, tout particulièrement ceux de l'État, et leur financement, en veillant à la cohérence des politiques de l'ensemble des autorités organisatrices concernées et en tenant compte des conditions de maintenance et d'exploitation futures des équipements.

Ce rapport de 348 pages propose une stratégie d'investissement pour la période 2023-2042 (soit quatre quinquennats) et une programmation des investissements. Le COI a organisé son rapport en sept thématiques :

- Ferroviaire
- Modes actifs et TC (on peut regretter que le vélo ne bénéficie pas d'un chapitre spécifique)
- Services express régionaux (RER) et métropolitains (REM)
- Routes et autoroutes
- Fluvial
- Ports maritimes
- Aéroports

Ce rapport affirme trois convictions claires :

1. L'impératif de réduire les émissions de carbone des transports et donc d'investir massivement et prioritairement dans le ferroviaire
2. Même en faisant des choix, il faudra beaucoup d'argent pour atteindre les objectifs de réduction d'émissions.
3. Il faut penser et programmer à très long terme, la programmation proposée par le COI va jusqu'en 2042 !

Trois scénarios ont été étudiés

Le rapport du COI propose trois scénarios :

- Un premier scénario « au fil de l'eau » respectant les contraintes budgétaires données par le gouvernement mais qui ne correspond pas aux besoins de modernisation ou de décarbonation.
- Un deuxième scénario « planification écologique » qui propose d'investir 100 milliards d'euros dans le ferroviaire d'ici à 2040.
- Le troisième scénario « priorité aux infrastructures » qui renforce en particulier les investissements sur le domaine routier.

Il est heureux que le COI affirme clairement que le scénario N°1 est très nettement insuffisant pour atteindre les objectifs fixés. La première ministre, Elisabeth Borne, a confirmé que le

scénario 2 dit de « planification écologique » avait la préférence du gouvernement. Il devrait entraîner une augmentation de 50 % des investissements de l'État, tout particulièrement pour le rail. Les budgets suivront-ils ?

Après l'annonce du Président de la République de la création de « services express » dans 10 métropoles françaises, ce rapport était très attendu par les défenseurs du rail pour les déplacements du quotidien.

Un RER à Grenoble

Des investissements très conséquents (17 Mds € sur 20 ans) sont affichés pour ces Réseaux Express Métropolitains dans 12 aires métropolitaines (hors Ile de France).

Pour la métropole de Grenoble le rapport propose dans le scénario « planification écologique » un montant d'engagement de 280M€ entre 2023 et 2032 pour des « services express régionaux métropolitains » qui confirme au niveau du COI le choix de développer un RER à Grenoble.

Dans son annexe le rapport du COI rappelle les éléments du PDU approuvé en 2019 avec 1,1 milliard d'euros d'investissements sur l'infrastructure ferroviaire (donc hors matériel roulant) répartis en 3 phases :

- 71 M€ pour l'horizon 2027 pour le développement de la branche Grenoble-Brignoud,
- 270 M€ pour l'horizon 2032 pour le développement des branches Grenoble-Rives et Grenoble-Clelles,
- 773 M€ pour l'horizon 2035-2040 pour la mise à 4 voies entre Grenoble et Voreppe.

Les perspectives de trafic mentionnées par le rapport du COI prévoient une augmentation de 28 000 voyageurs/jour actuellement à 48 000 voyageurs/jour prévus en 2035. Soit un gain de 20 000 voyageurs/jour à comparer à un potentiel de plus de 200 000 voyageurs/jour sur les trois branches ferroviaires du Y grenoblois.

Le rapport rappelle bien que la Métropole est prête à participer aux coûts de fonctionnement du service. À la lecture de ce rapport pour ce qui concerne l'étoile ferroviaire grenobloise, on peut constater que le COI manifeste une volonté pour développer un service type RER sur Grenoble mais avec des montants affichés en net retrait par rapport au PDU. Mais pouvait-il en être autrement compte-tenu des montants financiers ?

Dans le domaine ferroviaire, outre les investissements pour le Réseau Express Métropolitain, sont proposés dans le scénario 2 :

- Pour l'étoile ferroviaire lyonnaise (EFL) des engagements entre 2028 et 2032 ou 2033 pour le CFAL Nord (contournement fret de Lyon) ou la mise à 4 voies de St Fons-Grenay, qui améliorera le fonctionnement de la ligne Lyon-Grenoble.
- Un décalage dans la réalisation de la ligne d'accès au tunnel



pour réussir leurs transitions

Lyon-Turin bien au-delà de la mise en service du tunnel de base avec à la place une modernisation de la ligne Dijon-Ambérieu-Modane, proposition bien regrettable qui oublie tout l'intérêt de la ligne d'accès pour les dessertes voyageurs entre Lyon et les Alpes.

- Le COI ne programme aucune infrastructure routière ou autoroutière dans la région urbaine grenobloise.

Les autres modes de transport

Au chapitre des transports en commun (moins de 1 % du rapport) le COI propose (mais sans emphase particulière) le développement de lignes de cars express, la modernisation des réseaux de cars, le soutien à l'achat de véhicules propres dans le cadre du développement du covoiturage, la création de pôles d'échanges multimodaux en province ainsi que la création de parcs-relais en entrée d'agglomération. Le transport urbain par câble n'est aucunement abordé.

Concernant les modes actifs, le COI considère que les besoins en investissements sont faibles et que les efforts des collectivités territoriales devraient être suffisants. Le COI n'appelle donc pas l'État à augmenter le volume de ses appels à projets pour le développement des modes actifs de déplacement.

Conclusions

En conclusion, le rapport du COI

- 1) Propose une augmentation des investissements dans les infrastructures de transport (principalement ferroviaires) de + 50 % par rapport à la tendance historique ce qui semble un minimum incompressible pour décarboner le secteur des transports terrestres à échéance 2050 ;
- 2) Confirme, 5 ans après le PDU, le projet de Réseau Express Métropolitain grenoblois en proposant un engagement de 280M€ entre 2023 et 2032 ;
- 3) Reste extrêmement timoré sur le développement des modes actifs de déplacement qui présentent le meilleur ratio « transfert modal / investissements ».

Et la suite ?

Reste une grande inconnue : comment ces projets seront-ils financés ? Même si l'État a confirmé son implication, il a bien précisé que les collectivités locales devront contribuer aux projets. La Métropole s'est déjà engagée, le Conseil départemental a donné des signes positifs mais du côté de la Région, ce n'est pas gagné !

Benoit Mollaret ■



La gare de Gières, un bel exemple d'intermodalité train-tramway-bus-car-vélo.

M Tag : Billettique et contrôle : du mieux et du moins bien

Plusieurs changements ont eu lieu au niveau de la billettique.

Les tickets magnétiques ont disparu, remplacés par les tickets à code QR. Premier problème, ces tickets ne sont pas pratiques à valider naturellement : le Directeur de M TAG reconnaît qu'un tiers des passagers ne sait pas les utiliser (interview dans le Dauphiné Libéré du 2 avril 23). Deuxième problème, et contrairement aux titres magnétiques, rien n'indique sur le titre que celui-ci a été validé, ni quand ! Comment le savoir, et une fois chez soi, comment faire le tri des tickets périmés ?

Les titres sur les cartes Oura ne sont pas tous visibles quand vous validez, et surtout vous n'avez pas le choix du titre que vous voulez utiliser. Par exemple, si vous avez acheté une « carte 10 voyages » que vous avez commencé à l'utiliser, puis qu'un jour vous achetez un ticket « 1 jour » pour l'utiliser le lendemain, non seulement le valideur vous débitera un voyage de la carte « 10 voyages », mais vous ne saurez même pas si votre ticket « 1 jour » a bien été enregistré. A contrario, les valideurs de la SNCF savent faire apparaître tous les billets valables inscrits sur votre carte Oura au départ de la gare d'où vous partez, et vous avez le choix du billet à valider.

Il est regrettable que le tarif « famille un jour » ait été supprimé au 1^{er} janvier : c'était une incitation pour les familles habitant en milieu périurbain à venir en transports en commun !

Des avancées ont eu lieu ou vont avoir lieu : on peut obtenir un ticket SMS (1 heure ou une journée) : mais ce n'est pas valable pour tous les réseaux cellulaires ! On pourra bientôt, payer directement un ticket en posant sa carte bleue sans contact sur le valideur : celle-ci sert de titre de transport !

Des changements ont eu lieu ou vont avoir lieu au niveau contrôle. Des contrôles ont lieu à des heures tardives : j'ai été contrôlé un soir après 22 h. En dehors du fait que les contrôles doivent avoir lieu à n'importe quelle heure, c'est rassurant de voir des contrôles en soirée.

D'après le Dauphiné Libéré du 2 avril 23, M TAG envisage une amende de 5 euros pour non validation d'un titre de transport, y compris en correspondance et pour les abonnements. Il m'est arrivé de faire des courses un peu loin de chez moi, et de valider (un peu) moins d'une heure après la première validation (message du valideur « en correspondance ») et d'être contrôlé quelques arrêts plus loin ; le contrôleur m'a dit « n'oubliez pas de valider » : aurais-je été verbalisé ?

Dernier point : le Directeur le M TAG, Michaël Guthmuller affirme (dans le Dauphiné Libéré du 28/03/23 et du 02/04/23) que la montée par l'avant fait baisser la fraude. Pourtant les données écrites sur la même page font état d'un taux de fraude estimé à 19,2% sur la ligne D et 19,1% sur la ligne C2. De fait, nombre d'usagers montent sans valider, et les conducteurs ne disent rien pour éviter les incidents.

Michel Barnier ■

Evolution des transports publics du Pays Voironnais

Le dernier Comité des Partenaires¹ de la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais (CAPV) était consacré presque exclusivement aux perspectives d'évolution du réseau de transport public.

1 : Le renouvellement des marchés à l'horizon 2024

Le marché comprend 7 lots et 4 transporteurs. Il s'agit de mettre à jour les lignes, supprimer certaines non rentables (exemple sur Centr'Alp : elles seraient remplacées par une facilitation de la pratique du vélo, en particulier un service de location), renforcer, adapter et créer les lignes où la demande existe. Côté horaires, l'objectif général est de se mettre en cohérence avec ceux des cars Région, afin d'avoir une offre régulière dans la journée.

2 : La transition sur les matériels

La loi de Transition Énergétique impose, aux **Autorités Organisatrices de la Mobilité**, un quota de remplacement des véhicules par d'autres à faibles émissions. Il sera de 50 % pour les marchés de 2024 (105 véhicules actuellement). Sur les lignes à forte fréquence où les bus sont affectés exclusivement (lignes urbaines et interurbaines A et W), la motorisation devrait être électrique, et l'achat effectué par la CAPV. Sur les autres lignes, urbaines et scolaires, ce sont les transporteurs qui feraient l'acquisition de bus au **Gaz Naturel pour Véhicules** (GNV) et BioGNV. Le choix définitif sera acté fin avril début mai 2023.

L'investissement pour la CAPV est estimé à 9,5 M€ comprenant la flotte de véhicules et la réalisation d'un dépôt adapté. Pour mémoire le coût d'un bus électrique est de l'ordre de 600 k€ batteries comprises, avec un amortissement prévu sur 15 ans. Côté transporteurs cela implique des marchés plus longs que ceux actuels qui sont de 7 ans. Le coût des bus GNV, lui, est similaire à celui des bus diesels.

3 : La billettique

La billettique de la CAPV s'alignera sur les choix faits par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG).

Concernant le réseau, l'ADTC a proposé les améliorations suivantes :

- Augmentation de la fréquence des bus urbains et interurbains vers le marché de Voiron les mercredi et samedi matin,
- Prolongation de la ligne 4 à la gare de Moirans,
- Structuration de la mobilité sur le nord du territoire par un « bouquet de solutions » en réponse, entre autres, au projet écocide de « Barreau routier RD 1076-RD592 » : prolongation de l'Express XO2 (terminus actuel péage de Champfeuillet) vers l'Hôpital de Voiron et Les Abreys, nouvelle ligne vers Chirens et Montferrat, renforcement de la ligne D vers St-Geoire-en-Valdaine, renforcement et création de covoiturages pour les pendulaires, mais aussi facilitation pour les activités de loisirs, par exemple avec une synchronisation des horaires proposés par les associations.

¹ Un Comité des Partenaires doit être instauré par chaque **Autorité Organisatrice de la Mobilité** (AOM) depuis la **Loi d'Orientation des Mobilités** (LOM - 24/12/2019). Il est un espace de dialogue sur les politiques publiques des mobilités. Il comprend des représentants d'employeurs, des représentants d'associations d'usagers ou d'habitants, des habitants tirés au sort, et au choix des AOM, des représentants des opérateurs de transport, des élus, des partenaires institutionnels.

Bernard Bouvier ■

Fin du compostage des billets de train

Bientôt, vous ne verrez plus ces boîtes jaunes dans les gares... vous savez, ces appareils qui rechignent parfois à « composer » votre billet, vous demandant de le retourner, d'aller plus vite ou en panne d'encre. Car depuis le 1^{er} mars 2023, c'est la fin du compostage des



billets papiers.

Un billet = un code QR

Les composteurs sont déjà inutiles pour les trains à réservation obligatoire (TGV) : c'est un code QR, imprimé ou sur votre smartphone, qui fait foi. Contrairement à d'autres régions, en Auvergne-Rhône-Alpes il était encore possible d'acheter des titres imprimés valables 7 jours... et de l'utiliser le jour voulu en le « compostant ». Désormais, la validité des billets TER passe à 1 jour. Lors de l'achat, il faut donc préciser le jour exact d'utilisation.

Un aller-retour = 2 billets = 2 codes QR

Pour faire un aller-retour, il faut maintenant acheter deux billets, même si c'est pour le même jour ! Sur les Distributeurs de Billets Régionaux (DBR), cela prend un peu plus de temps. Pour l'aller, les menus proposent par défaut la gare de départ où l'on se trouve et les gares de destination les plus courantes. Et pour le retour, il faut encore naviguer dans les menus pour choisir les premières lettres des deux mêmes gares en sens inverse ! On passe donc deux fois plus de temps sur la machine... allongeant la file d'attente.

Contrôles et réclamations

Pour vérifier la validité de votre billet papier, l'ASCT (Agent du Service Commercial Train) ou « contrôleur » scannera le code QR imprimé. Il y a une faiblesse dans ce système. En théorie, si votre billet n'est pas scanné lors de votre voyage, il peut être ré-utilisé dans la journée ! En l'absence d'ASCT, le contrôle est aléatoire sur les lignes périurbaines ; ce billet valable « le jour-même » est donc possiblement utilisable toute la journée, pour plusieurs allers-retours. Le compostage dans la gare avait l'avantage d'imprimer la date et l'heure de départ. D'un autre côté, les réclamations dues aux « oublis » ou pannes de composteurs n'auront plus lieu d'être. Mais il va y avoir d'autres réclamations : le remboursement ne peut se faire que... jusqu'à la veille du départ. Que faire lorsqu'un mouvement social ou un événement imprévu vient perturber son projet ? On ne peut même pas utiliser son billet le jour suivant !

Carte OÛRA

Attention, les valideurs OÛRA (et TAG dans le périmètre de l'agglomération grenobloise) sont maintenus, eux. Si vous achetez un billet sur votre carte OÛRA, il sera valable 7 jours. Les carnets de 6 billets (-20%) sont toujours valables 1 an, mais disponibles uniquement sur carte OÛRA. Il faudra « badger » votre carte avant de monter dans le train. Idem pour les abonnements.

Plus d'infos sur : <https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes/services-contacts/questions-reponses#compostage>

Nathalie Teppe ■

Cherchez l'erreur

M'TAG vient de lancer une grande campagne pour lutter contre la fraude. Lutter contre la fraude est une bonne chose en termes d'équité entre les usagers ou pour des raisons financières avec les pertes de recettes que la fraude représente. Cependant, le niveau de l'amende est important pour un défaut de titre de transport, dont le montant est 1,51 € : 61 € si on paye immédiatement, 86 € si on paye dans les 10 jours, ce qui peut être non négligeable pour une famille modeste.

Si on compare avec ce que l'on observe avec le stationnement payant, on constate que l'amende pour défaut de ticket horodateur est de 35€ alors qu'avec un taux horaire de stationnement de 2 ou 3€, on obtient par exemple un coût de l'ordre de 6 à 7€ pour un stationnement de quelques heures. Un rééquilibrage s'impose...

François Lemaire ■



*Après St Martin le Vinoux,
le réseau Chronovélo
s'étend vers St Egrève.*



*Les trains à 2 niveaux qui circulent
autour de Grenoble ne peuvent
accueillir que deux fois 6 vélos,
à bord. Cette capacité est souvent
très insuffisante. Des opportunités
sont à saisir avec le projet de RER
Grenoblois. (voir page 9 à 13)*

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