

Communiqué de presse de l'ADTC - Se déplacer autrement

**Grenoble : une desserte en train insuffisante !
Les propositions de l'ADTC – Se déplacer autrement**

Grenoble est situé au confluent de trois vallées le long desquelles l'urbanisation s'est développée, une configuration très propice à la mise en place de dessertes ferroviaires, comme par exemple du type RER, offrant une alternative à la voiture coincée sur les autoroutes.

Grenoble, une desserte en train insuffisante

Malgré cette situation favorable, pour l'ADTC l'offre actuelle n'est pas à la hauteur de ce pourraient proposer des dessertes ferroviaires attractives.

Les usagers regrettent :

- trop de trains sont surchargés aux heures de pointe,
- des fréquences trop faibles ou absentes en heures creuses ou en soirée,
- une tarification trop compliquée et pas assez attractive,
- des relations insuffisantes avec les villes voisines.

Pour l'ADTC, les améliorations indispensables doivent discerner 2 phases :

- celles qui peuvent être mises en place sans investissements lourds d'infrastructure et donc à court terme,
- celles qui nécessitent de très coûteux travaux d'infrastructure comme le projet de RER dont le financement n'est pas acquis et pour lequel les travaux risquent de s'étaler au-delà de 2035.

Ce qui peut être fait à très court terme sans travaux d'infrastructure :

1- Plusieurs trains ont des capacités trop faibles rendant difficiles les conditions de voyage. Avec l'arrivée des nouvelles rames commandées par la Région en 2019, **le renforcement des compositions doit être une première priorité**. Et la Région doit anticiper les besoins futurs en commandant dès maintenant des rames supplémentaires.

2- Entre Grenoble et Lyon, la fréquence est un train toutes les ½ heure sauf en milieu de journée où la fréquence passe à 1 train par heure. Compte tenu de l'importance des déplacements entre Grenoble et Lyon mais aussi des correspondances offertes à Lyon pour un nombre important de destinations, **c'est une fréquence d'un train toutes les ½ heure dont Grenoble a besoin toute la journée**, comme c'est le cas entre Lyon et St Etienne, et pas besoin d'acheter de nouvelles rames pour répondre à cette nécessité. La desserte en soirée est également à améliorer.



3- Les dessertes péri-urbaines entre Grenoble et Brignoud, ou Chambéry et entre Grenoble et St Marcellin sont à revoir en heures creuses ou le week-end. Par exemple, il n'est pas possible d'aller en train de Grenoble à Brignoud entre 8h09 et 11 h09, cela représente 3 heures sans train !

Comment être cohérent en proposant des trains au ¼ heure en heures de pointe et laisser ainsi des trous de desserte aussi importants dans la journée ? C'est la même situation pour les dessertes périurbaines vers St Marcellin : le dimanche, il n'y a que... 2 trains sur cette desserte !

Et en soirée impossible de participer à des sorties culturelles sans voiture si on n'habite pas dans le cœur métropolitain.

C'est dès maintenant qu'un cadencement à l'heure au minimum doit être mis en place en journée comme en soirée, car il n'y a pas besoin de travaux d'infrastructure : la disponibilité des voies ferrées, comme celle du matériel, est immédiate.

4- Aller à Genève, c'est avoir accès à toute la Suisse mais aussi l'Allemagne, et même l'Autriche ou l'Italie. Mais depuis Grenoble, il n'y a aucun train entre 8 h et 12 h vers Genève, et l'offre est très faible le dimanche (seulement 4 allers-retours). Et pour venir vers Grenoble depuis Genève, le dernier train est à 18h42 ; pas vraiment pratique pour attraper cette correspondance quand on vient de loin ... ***Grenoble doit être plus accessible en train avec les villes voisines.***

5- Un déplacement ne se résume pas toujours à l'utilisation d'un TER. Il nécessite souvent un trajet en bus ou tramway (M Tag, Voironnais, Grésivaudan et Cars Région Isère) et autant de billets que de modes de déplacement. Comme toutes les agglomérations européennes modernes, ***une tarification intégrée doit être proposée avec un déplacement = un billet.*** Une communauté tarifaire est à créer sans délai. De plus, une harmonisation des tarifications des consignes vélo doit être réalisée immédiatement, pour inciter à l'usage de celles-ci et limiter le nombre de vélos dans les trains.

Ce qui peut être réalisé après des travaux d'infrastructure :

C'est le projet de RER auquel l'ADTC souscrit entièrement et qui apportera des améliorations notables, déjà largement présentées.

Mais ces travaux seront longs à réaliser et surtout à financer et ça c'est une autre histoire !

Les propositions de l'ADTC sont des actions qui peuvent être mises en œuvre dans les toutes prochaines années. L'expérience montre que lorsqu'on améliore l'offre, le trafic progresse et c'est tout bénéfique pour les usagers et pour la planète, car, faut-il le rappeler, le train est avec les modes actifs (marche à pied et vélo), le transport écologique par excellence.

Contacts Presse :

- Emmanuel Colin de Verdière, Président de l'ADTC - Se déplacer autrement
- François Lemaire, Vice-Président de l'ADTC - Se déplacer autrement

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