

**L'ADTC – Se Déplacer Autrement  
accueille le Congrès et l'Assemblée  
Générale de la Fédération française  
des Usagers de la Bicyclette (FUB)  
du 21 au 24 mars à Grenoble**  
(Pages 9 à 12)

Un nouveau réseau unifié M TAG/M TouGo  
à la rentrée de septembre  
(pages 14 et 15)

Ferroviaire : Un pas franchi pour  
les accès français du Lyon-Turin,  
des craintes pour les TGV Grenoble  
– Paris et des solutions possibles  
en attendant le RER  
(Pages 16, 17 et 19)

Des projets et des réalisations  
cyclables dans le Grésivaudan,  
le Voironnais et dans la Métropole  
(pages 7, 8 et 13)





# Congrès et AG 2024 de la FUB

## Bienvenue aux participantes et participants au congrès et à l'AG FUB

**Le 8 février 1974 lors de sa constitution, l'ADTC avait une vision précurseuse en inscrivant dans son objet la création d'un réseau cyclable. Cela s'est traduit par une vélo parade à laquelle ont participé avec 3000 personnes le 25 mai 1974 et la réalisation en 1975 d'un livre blanc consacré au vélo.**



50 ans après, l'ADTC poursuit cette direction en accueillant à Grenoble du congrès (les 21-22 mars au World Trade Center) et de l'Assemblée Générale (les 23-24 mars en mairie de Grenoble) de la Fédération des Usagers de la Bicyclette, avec le soutien de Grenoble Alpes Métropole, du SMMAG et de la ville de Grenoble. Visites de terrain, conférences, ateliers, films, soirée festive vont animer ces 4 jours à Grenoble.

Vous pouvez découvrir le programme en page 2 de ce bulletin. Un grand merci aux bénévoles, salariées et salariés qui s'impliquent dans cette magnifique aventure.

### RER Grenoblois : des avancées possibles dès aujourd'hui !

Un débat a eu lieu dans le Dauphiné Libéré en ce début d'année sur le projet de RER Grenoblois. L'ADTC y a donné son avis à découvrir en page 16 de ce bulletin. Ce projet de RER Grenoblois est indispensable aux déplacements sans voiture dans la région grenobloise mais sera long à être construit. L'ADTC rappelle que dès aujourd'hui des améliorations

pourraient être mises en œuvre sans lourd investissement dans l'infrastructure.

Un cadencement complet à l'heure au minimum de 5h à minuit pour les dessertes périurbaines vers St André le Gaz, St Marcellin et Chambéry avec renforts les matins et soirs.

Un cadencement à la demi-heure vers Lyon, à l'heure vers Valence et Annecy et aux 2 heures vers Genève également de 5h à minuit.

Une communauté tarifaire TER / Grésivaudan / TAG / Voironnais / Cars Région Isère avec une tarification intégrée.

### Un nouveau réseau TouGo/TAG interconnecté en septembre 2024

Le SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise) a pour objectif de proposer un réseau interconnecté pour les usagers entre ses différents territoires (Métropole, Grésivaudan, Voironnais). Une première pierre va être posée en septembre 2024 avec la création de lignes reliant le Grésivaudan et la Métropole. Ces modifications ont été présentées en comité local des mobilités par le SMMAG et sont à découvrir en pages 14 et 15 de ce bulletin. Elles seront accompagnées d'une réforme tarifaire intégrant ces deux territoires. À terme, il faudra inclure le TER dans la tarification.

La grande nouvelle est la reprise par le SMMAG en septembre 2024 de la responsabilité des lignes de cars Région Isère reliant la Métropole et le Grésivaudan. Cela améliorera la visibilité, la complémentarité et l'organisation du réseau pour les usagers !

Emmanuel Colin de Verdière ■

- P 02 Edito
- P 03 Congrès de la FUB
- P 04 Le manifeste « Ville apaisée, quartier à vivre »
- P 05 Les sites propres cyclables bidirectionnels progressent dans la Métropole
- P 06 « Cyclistes, Brillez ! » en Pays Voironnais
- P 07-08 Brèves Vélos/Piétons
- P 09-12 Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement Concertation préalable sur le projet de « Contournement nord de Voiron » entre Champfeuillet et la RD 592
- P 13 Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement / GRENE / AF3V à la concertation sur la liaison cyclable inter-rives La Bâtie - Le Versoud de l'espace à la vie urbaine
- P 14-15 Le nouveau réseau M TAG et M TouGo (du SMMAG) 2024 : Des avancées intéressantes
- P 16 En attendant le RER à Grenoble ?
- P 17 Quel avenir pour la desserte TGV de Grenoble ?
- P 18 Une nouvelle ligne de covoiturage dans le Vercors, un exemple à ne pas suivre !
- 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)  
Contact : contact@adtc-grenoble.org  
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 €		

# Congrès de la FUB

## "2030 : une France cyclable !"

**Pour fêter ses 50 ans, l'ADTC – Se Déplacer Autrement accueillera la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) et son 24<sup>ème</sup> Congrès, sur le thème, cette année de : « 2030 : une France cyclable ! ». Ce congrès se déroulera au Centre des Congrès World Trade Center de Grenoble les 21 et 22 mars.**

Trois défis seront mis à l'honneur lors de ce Congrès :

Comment renforcer l'alliance et la complémentarité entre le vélo et les transports collectifs ?

Comment dessiner le chemin vers l'autonomie par un développement de l'éducation de la mobilité à vélo ?

Comment faire du vélo une véritable clé de l'aménagement de tous les territoires ?

De plus, à l'occasion de ce Congrès, des visites de terrains sont prévus, pour partager les expériences locales. Trois parcours thématiques sont proposés :

### Parcours #1

#### L'alliance du vélo et des transports collectifs

La complémentarité entre le vélo et les transports collectifs est un levier puissant, et encore trop peu exploité en France, pour réduire la dépendance à la voiture dans tous les territoires. La FUB appelle à sortir d'une logique de concurrence, à renforcer les liens entre acteurs du vélo et du transport public et à réfléchir au-delà de la seule question de l'intermodalité en gare : développons ensemble de véritables « systèmes vélo-transports collectifs ».

Le Pôle d'Échanges Multimodal de Grenoble-Universités Gières : l'intermodalité réussie en périphérie,

Les services vélo en gare de Grenoble : comment massifier la mobilité combinée ? Une école municipale... de vélo ?

Découverte de l'exemple grenoblois,

Vélonomie implique « savoir réparer » :

visite d'un atelier d'auto-réparation,

Un schéma directeur cyclable en périurbain : l'exemple de Voreppe,

À la conquête du sud de la Métropole grenobloise : réseau vélo à haut niveau de service et périphérie.

### Parcours #2

#### L'éducation à la mobilité à vélo, chemin vers l'autonomie

Développer la capacité à se déplacer à vélo en autonomie, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie, est essentiel pour atteindre les objectifs de part modale fixée par le Gouvernement à l'horizon 2030. La FUB défend l'éducation à la mobilité à vélo comme une politique de santé, d'émancipation et de lutte contre les inégalités sociales et territoriales. Les initiatives locales existent et sont nombreuses : l'heure est à la généralisation.

#### Des ateliers auront lieu sur les sujets suivants :

Concevoir des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) structurés par le vélo.

S'appuyer sur l'expertise d'usage pour développer le stationnement vélo en gare.

Savoir, pouvoir, vouloir rouler à vélo :

- Ancrer la pratique dans le quotidien des enfants

- L'autonomie à vélo, une ambition pour le collège

- Les besoins des habitantes et habitants au cœur de la constitution des Réseaux Express Vélo (REV)

- Développer l'usage du vélo en milieu rural.

### Parcours #3

#### Le vélo : clé d'aménagement de tous territoires

La possibilité de se déplacer à vélo en sécurité sur l'ensemble de son bassin de vie est le premier levier pour développer la pratique au quotidien. Au-delà de la « piste cyclable en bas de chez soi », les citoyens expriment leurs besoins de réseaux continus, sécurisés et structurants. Réseau Express Vélo, plan de circulation, chemins ruraux apaisés : venez échanger autour d'une diversité de concepts d'aménagements adaptés à la réalité de tous territoires.

Pour finir ce Congrès, une projection de 2 films sélectionnés par les association ADTC - Se déplacer autrement, Mountain Wilderness et Alpes-là ! pour vous faire traverser les montagnes... à vélo au Cinéma Le Club.

Retrouvez le programme détaillé de ce 24<sup>ème</sup> Congrès sur le site de la FUB : [www.fub.fr](http://www.fub.fr)

Alexis Grabit ■

#### Mémoire d'un grand militant : Jacques Hennebert

C'est un grand militant, Jacques Hennebert, qui nous a quittés cet été. Jacques a été pendant plusieurs années vice-président de l'ADTC. Il était plus particulièrement investi dans les problématiques des déplacements à vélo et à pied. Il ne manquait pas en effet d'expertise dans ces domaines : élu au Conseil municipal de 1965, il avait initié en tant qu'adjoint d'Hubert Dubedout au début des années 70 les rues piétonnes à Grenoble, face à des opposants farouches, qui ont fini par se rendre compte que ces aménagements étaient bénéfiques.

À l'ADTC, Jacques a apporté son attention aux petits détails qui rendent la ville plus agréable. Grâce à ses compétences et sa disponibilité, après son départ en retraite, Jacques a occupé la présidence de Rue de l'Avenir, une association nationale (dont est membre l'ADTC) qui a axé son action sur le thème du « partage de la rue ». La grande capacité de réflexion et d'action de Jacques, son écoute des autres ont efficacement servi les associations dans lesquelles il s'est engagé. Jacques était un scientifique (il a été ingénieur chez Merlin-Gerin) qui cultivait aussi des talents artistiques dans le domaine de l'écriture et du dessin. Que sa mémoire reste vivante !

Bruno Vigny ■





# Les sites propres cyclables bidirectionnels progressent dans la Métropole

De nombreux projets d'aménagement ont été mis en service. Passons en revue ces nouveautés :

## PONT DE CLAIX

L'avenue du Maquis de l'Oisans en direction de Vizille a été reconfigurée avec un axe ChronoVélo le long de la Zac des Papeteries, du stade jusqu'au pont des vanes, mais le tronçon entre le centre ville et le stade reste à aménager

## CHAMPAGNIER

Les travaux pour la piste ChronoVélo 3 le long de la route métropolitaine (RM) 1085 et de la RN 85 (route nationale) sont terminés jusqu'à l'entrée de la Zone d'Activités du Saut du Moine (passage à niveau). Le projet doit, à terme, se prolonger jusqu'à Vizille.



## ECHIROLLES

Avec l'aménagement des abords qui a accompagné l'extension du Centre commercial Grand'Place, la rue S. Allende sur l'arrière côté livraisons a été reconfigurée. La chaussée a été rétrécie au bénéfice d'une piste cyclable qui préfigure un aménagement cyclable structurant Grand'Place / Hôpital sud par l'avenue des FTPF.

## GRENOBLE

L'axe cyclable Champon-Berthelot, plusieurs fois remanié au fil des ans, a enfin été normalisé au bénéfice des cyclistes et des piétons qui ont chacun leur site propre entre la rue M. Peretto et l'avenue Albert 1er de Belgique. Actuellement, les travaux concernent la partie Nord en direction de la place Pasteur. Espérons que le réaménagement de la partie Sud jusqu'à la rue des Alliés suivra.



La nouvelle voie dans le prolongement de l'Avenue Marie Reynoard, jusqu'à la rue S. Allende (anciennement autopont), qui traverse le centre commercial, a été pourvue d'une piste cyclable, avec un marquage ChronoVélo.

Ces travaux sont annonciateurs d'un nouvel axe ChronoVélo, entre le centre-ville de Grenoble et Echirolles, via Grand'Place.

Les travaux d'aménagement du triangle Diderot / Vercors / échangeur se poursuivent sur le Nord de la rue Diderot pour la liaison Grenoble – Fontaine.

## FONTAINE

Au Nord, en continuité de la piste sur trottoir de l'allée de Gèves, un site propre pour les cyclistes a été créé sur la rue de la Sure avec son réaménagement jusqu'à la rue de l'Argentière.

## SAINT-EGRÈVE

Les travaux de prolongement de la ChronoVélo 2 depuis la rue du lac jusqu'à Karben (parking relais du tram E) sont terminés.

## SAINT-MARTIN-LE-VINOUX

Le passage de la ChronoVélo 2 devant le restaurant Le Rustique à la Buisseratte est aménagé.

Christian Cotte ■



## « Cyclistes, Brillez ! » en Pays Voironnais

La campagne « Cyclistes, Brillez ! » initiée par la FUB chaque automne depuis de nombreuses années, permet de sensibiliser les cyclistes à la nécessité d'être bien visibles, particulièrement en situation de faible luminosité.

L'ADTC-Se déplacer autrement, en partenariat avec le Pays Voironnais, a renoué avec cette campagne en 2022 et 2023, après une interruption de 8 années.

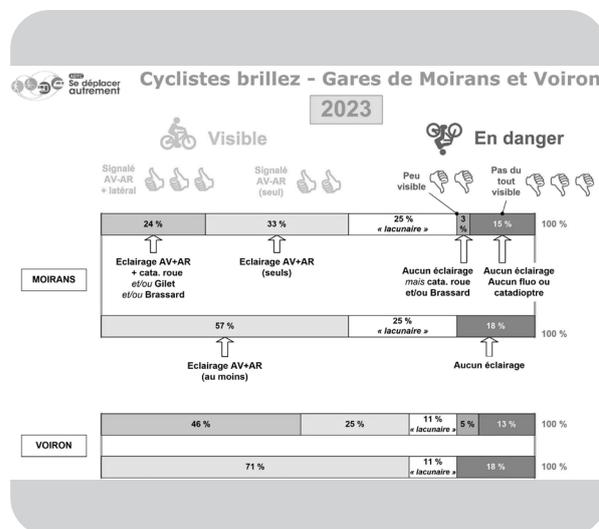
L'objectif est de sensibiliser un maximum d'utilisateurs du vélo, et de faire un état des lieux de la visibilité du cycliste et de sa machine. Dans le Voironnais, pour l'instant, les lieux les plus fréquentés permettant d'atteindre cet objectif sont les gares de Moirans et Voiron. La mi-novembre entre 17 et 19h est une période intéressante, parce qu'elle permet de toucher à la fois les cyclistes très peu visibles et ceux qui seraient bien visibles s'ils avaient mis en marche leur éclairage. En effet, dans la phase « entre chien et loup » de 17 à 18h, le cycliste tout content de s'évader physiquement et mentalement du travail, voit encore et n'allume pas ses feux parce qu'il n'a pas conscience d'être une ombre fugitive pour le conducteur derrière son pare-brise.

Cette année la moisson a été importante, aussi bien à Moirans qu'à Voiron, avec respectivement 165 et 150 cyclistes inventoriés, de quoi établir une statistique comparative intéressante entre les deux gares (graphique ci-dessous).

Le choix de la même période en 2022 et 2023 a également permis de faire une comparaison qui a du sens, sauf en cas de tailles d'échantillons très différentes, comme nous le verrons plus loin.

### « Cyclistes brillez » et cyclistes mouillés : une belle ambiance !

Le 14 novembre dernier, en gare de Moirans, la météo n'était pas avec nous : les bénévoles, « plantés sous la pluie » sur le quai ou aux sorties du souterrain ont subi une belle douche ! Nous craignons le pire en termes de fréquentation, donc pour l'efficacité de la campagne : et bien non, la pluie n'arrête pas un « vélotaffeur », et n'entame pas nécessairement sa bonne humeur ! Le contact bénévoles - cyclistes (même mouillés !), par nature fugitif, est majoritairement cordial et les conseils avisés bien reçus même par ceux qui se sentent coupables d'être peu visibles. Ces bénévoles ont fait un « sacré boulot » : à Moirans toucher de l'ordre de 5 cyclistes à la minute pour une équipe de 5 personnes c'est une belle performance, surtout au niveau de la sortie Route de La Gare avec les 2/3 des cyclistes inventoriés. En revanche, à Voiron les usagers se dispersent assez uniformément sur les 5 issues de la gare, ce qui ne surcharge pas outre mesure les bénévoles. Cette année, ceux-ci étaient bien sûr adhérents fidèles de l'ADTC, mais aussi de clubs cyclosporifs du Voironnais et d'associations diverses. Tous ont retenu l'ambiance conviviale et la satisfaction de contribuer au côté pédagogique de l'opération. Cette campagne, tout en faisant connaître l'ADTC, nous apporte les compliments de beaucoup de cyclistes interceptés et des adhésions.



### Beaucoup de cyclistes en danger

Sur les deux gares, la proportion de cyclistes bien visibles est rassurante, de l'ordre de 70 % à Voiron, et près de 60 % à Moirans, même si la marge de progression est non négligeable. Mais la part de cyclistes en danger reste inquiétante, concrètement ceux-ci sont sans éclairage ou non allumé en phase « entre chien et loup », sans gilet fluo, au mieux avec un petit catadioptré caché dans un coin du vélo : de l'ordre de 20 % pour les deux gares !

En 2022, les cyclistes de Voiron paraissaient plus vertueux que ceux de Moirans avec 12 % en danger contre 21 %. Mais j'avais souligné le biais possible compte tenu de la taille des échantillons : 41 à Voiron et 124 à Moirans. Ce biais semble se confirmer puisqu'à taille de population similaire en 2023, la part de cyclistes en danger est similaire.

### Peut nettement mieux faire

L'image globale de la visibilité des cyclistes en Pays Voironnais est donc en demi-teinte : des progrès notables par rapport à 2013, aussi bien pour les cyclistes visibles que ceux en danger, mais il reste encore beaucoup de cyclistes quasi invisibles. Compte tenu de la facilité d'achat et d'usage des éclairages à leds, sur le vélo, le casque, le sac à dos, le cycliste « ombre fugitive » est inexcusable et inconscient du danger qu'il peut faire courir aux piétons et autres cyclistes, et de la culpabilité qu'il peut générer chez le conducteur en cas de collision avec une voiture.

Les campagnes « Cyclistes Brillez » ne sont pas près de s'éteindre en Pays Voironnais. À l'heure où sont écrites ces lignes, le groupe de travail « Mobilités » de Centr'Alp, bien que sollicité, n'a pas encore planché sur le sujet : les résultats de l'enquête en gare de Moirans en montrent la nécessité impérieuse.

Bernard Bouvier ■

## Actualités des nouveaux aménagements cyclables

Des travaux sont prévus par la Métro à Grenoble, pour une piste bidirectionnelle sur l'avenue Rhin et Danube et sur la rue Anatole France ; à Eybens, pour la rénovation type ChronoVélo de la piste sur la rue Pierre Mendès France et l'avenue de Poizat ; à St Martin d'Hères, pour une piste bidirectionnelle rue des Glairons, qui sera raccordée à la piste existante sur l'avenue Benoît Frachon, et à La Tronche, pour une piste bidirectionnelle le long du CHU sur le boulevard de la Chantourne. Le projet ChronoVélo 4 Grenoble-Eybens a fait l'objet d'arbitrages au sein des instances de la Métropole. Le nouveau Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) pour les territoires du Grésivaudan et de la Métropole a été validé par le Comité syndical du SMMAG du 16 novembre dernier.

Christian Cotte ■

## L'avenue Marie Reynoard : enfin !

**Cette importante avenue du sud de Grenoble, conduisant à Grand'Place, créée en 1968 pour les J.O., vient seulement en cette année 2023 (55 ans après !) d'être pourvue de trottoirs de bout en bout.**

En effet, une section de cette avenue, bordant un espace laissé en friche depuis l'urbanisation de Villeneuve, n'avait pas été munie de trottoirs (en vertu d'une étrange règle qui fait que tant qu'il n'y a pas de constructions en bordure d'une voirie, on ne fait pas de trottoirs, bien que le besoin existe, puisqu'il y a des piétons venant de l'amont et de l'aval urbanisés). Les dernières constructions s'achevant, les piétons disposent enfin d'un trottoir. De l'autre côté de l'avenue, le trottoir existe depuis longtemps, mais c'est comme s'il n'existait pas : une voie cyclable à double sens a été tracée sur le trottoir, ce qui ne laisse aux piétons qu'une très faible largeur entre la piste et la haie (débordante) qui longe le trottoir. A terme, cette section va être reprise permettant d'avoir un trottoir réservé aux piétons. À son autre extrémité, côté Grand'Place, l'avenue Marie-Reynoard connaît un réaménagement salutaire. Les urbanistes des années 70, dans leur vision d'une ville à l'américaine, avaient prolongé l'avenue par un pont franchissant l'avenue Esmonin, pont qui passait ensuite entre Grand'Place et Carrefour au-dessus d'un linéaire de commerces et atterrissait de l'autre côté à Echirolles. Ce schéma complètement obsolète a été remis à plat, au double sens du mot : le pont a été détruit, l'avenue Reynoard franchit le carrefour à niveau, avec des feux, et se poursuit jusqu'à Echirolles, entre Grand'Place et Carrefour (les travaux d'achèvement sont en cours). Les déplacements des piétons et des vélos s'en trouveront facilités ; quant au paysage urbain, il aura grandement gagné en urbanité. L'ADTC déplore le point de conflit créé sur l'aménagement de type ChronoVélo à l'entrée/sortie du parking de Carrefour Echirolles, avec les automobilistes qui la coupent et s'arrêtent sur la piste avant de s'intégrer dans la circulation. Pendant les travaux, un accès à ce parking était possible directement depuis l'avenue de l'Europe, pourquoi pas aussi après, pour rendre complètement cet axe entre Grand'Place et Carrefour aux piétons et vélos ?

## Des respirations pour certaines rues

Un certain nombre de rues font l'objet d'un traitement bénéfique pour l'infiltration de l'eau dans le sol. La partie stationnement est démacadamisée et équipée de petits pavés entre lesquels est ménagé un intervalle rempli de terre. Ainsi les eaux de ruissellement peuvent gagner directement le sol sans passer par les égouts. Les rues ainsi traitées ont aussi bénéficié de la réfection de la chaussée et des trottoirs, ce qui n'était pas du luxe, ces trottoirs étant souvent très mal revêtus.

## Avenue Marcelin-Berthelot

Un réaménagement, qu'on aurait jugé impensable, il y peut-être encore quelques années, a été réalisé cet été : la mise à une voie de circulation (oui, une voie seulement !) de l'avenue Berthelot devant le lycée Mounier. Cela au bénéfice de la création d'une vraie piste cyclable bidirectionnelle (à la place d'un aménagement bancal sur trottoir), et d'un élargissement substantiel du trottoir le long du lycée, auquel s'ajoute un vaste parvis devant l'entrée. Par ailleurs le lycée a été entièrement reconstruit, et n'a plus rien en commun avec le bâtiment précédent, puisqu'il est ouvert sur l'avenue, au lieu de former comme son prédécesseur une barrière monotone. Transformation de la voirie et bâtiment neuf métamorphosent l'aspect des lieux.

Bruno Vigny ■

## Culture et mobilités : le vélo au cinéma

L'ADTC est une association qui, depuis les années 70, se bat pour le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle, dans la région grenobloise. Discussions avec les élus et techniciens, événements grand public, formation des adhérents et tant d'autres types d'actions s'inscrivent dans ses activités, en contribuant à dessiner la ville de demain et à créer une vraie culture des mobilités durables. Une des activités grand public organisée depuis deux ans est la projection des films, en collaboration avec le cinéma Le Club à Grenoble. Un engouement pour le voyage à vélo est observable dans notre société dans les dernières années, après la pandémie, et les documentaires liés à cette pratique se sont multipliés en France et dans le monde entier. En 2022, un premier documentaire "Les échappées" fût organisé et remplit la salle. "Un road movie à vélo, à la rencontre de celles qui roulent, travaillent et luttent pour ouvrir la voie." Un film qui éveille les esprits sur la position des femmes par rapport au vélo : cyclistes professionnelles, mécaniciennes vélo ou voyageuses à vélo. Le débat avec les réalisatrices Louise Roussel et Océane Le Pape a enrichi les sujets abordés dans le film et démontre que longue est la route à parcourir ; l'ADTC aussi a encore du travail pour développer la culture du vélo. Fortes de ce premier succès, en septembre 2023 nous décidons de projeter "Les roues de l'avenir", un documentaire d'un groupe de jeunes qui partent à vélo pour interviewer des urbanistes, des politiciens, des experts du vélo, pour affirmer que le vélo peut être un moyen de transition écologique très efficace. La thématique de la santé et le vélo est abordée, tout comme sa démocratisation et son accessibilité. Les réalisateurs, Charlotte Brunier et Romain Mercieux, invités par l'ADTC, nous ont parlé du pouvoir libérateur du vélo, de la joie prouvée en selle, qui nous ramène à notre enfance. Ils soulignent l'importance de créer du désir autour du vélo pour donner envie aux gens d'en faire et booster la transition écologique. Ces documentaires sont en ligne avec le projet de l'ADTC : promouvoir l'art d'une mobilité durable accessible à tous et plus vivable, en ville comme à la campagne. Ralentir, en se déplaçant à vélo par exemple, permet plus de rencontres, plus d'échanges dans la rue, cœur pulsant des villes, et nous invite à renouer un lien avec le territoire (la société dans l'environnement) perdu aussi à cause de l'utilisation de la voiture. À vélo comme à pied, nous sommes dans l'espace public, nous en faisons partie, nous devenons plus responsables et prenons part à la transition écologique nécessaire. Alors sortons de notre voiture, où nous sommes isolés et coupés du monde : enfermés dans notre bulle privée, nous ne voyons pas la dégradation de l'espace public et des relations sociales.

Eleonora Sartori ■

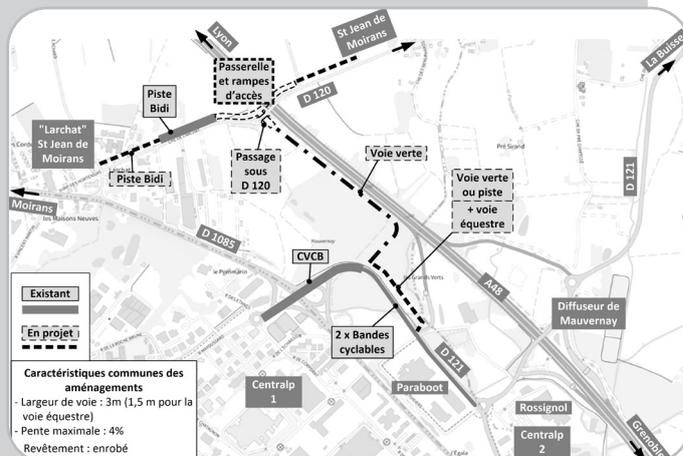
## Saint-Jean-de-Moirans : enfin une passerelle vélo sur l'A48 !

**Si la promesse de construction de cette passerelle pour 2025-2026 est tenue, il aura fallu 17 ans pour obtenir la réalisation d'un itinéraire sécurisé pour le franchissement de l'A48 sur la liaison cyclable Voiron – Centr'Alp.**

En 2008, 2009 et 2012, les délibérations du Conseil municipal de La Buisse étaient favorables au doublement du diffuseur autoroutier de Mauvernay à la condition de (entre autres) : « l'aménagement de pistes cyclables et de cheminements piétons entre l'intersection des CD 120 et 121 d'une part et Centr'Alp 2 d'autre part ». Entre les deux projets, reconstruction d'un diffuseur complet en 2009 et complément du demi-diffuseur existant en 2012, les associations environnementales ont fait économiser de l'ordre de 6 M€ à la collectivité. Mais malgré la volonté du Pays Voironnais et du Département de cofinancer une passerelle vélo d'1 M€ à hauteur de 60 %, AREA refuse de participer.

En 2014, l'ADTC déniche une instruction ministérielle de 2002 qui oblige les aménageurs du réseau routier national à réaliser des aménagements cyclables. Cela déclenche un courrier des associations et de la mairie de La Buisse au ministère des Transports, mais ce courrier reste sans suite.

En 2019, l'ADTC obtient un rendez-vous avec la députée E. Jacquier-Laforge en présence de l'Association des Entreprises de Centr'Alp et d'un élu de La Buisse : l'intervention auprès du Préfet pour demander la participation d'AREA échoue aux motifs de l'impossibilité technique d'élargir le pont existant et de l'impossibilité de financer une passerelle dédiée, sous-entendu par AREA.



Mais ces démarches répétées, suivies de l'action insistante de l'Association des Entreprises de Centr'Alp auprès du Département finissent par porter leurs fruits. Le Schéma Vélo du Pays Voironnais, voté en 2020, inclut le projet d'une passerelle vélo dédiée au-dessus de l'A48. Son financement sera assuré par le Département. Les grandes lignes du projet présenté par le Département au Groupe de travail « Mobilité » de Centr'Alp, sont en image ci-dessus. La passerelle, initialement prévue métallique, sera en béton pour la résistance au feu de l'ouvrage. Le plan ne présente pas les variantes, mais seulement les options qui seront probablement choisies.

Bernard Bouvier ■

## Voreppe : l'avenue H. Chapays, un maillon du Schéma Vélo

**Cette avenue, qui relie le carrefour du monument aux morts au centre-ville, fait l'objet des premiers travaux d'une branche du « Schéma Vélo » du Pays Voironnais. Ceux-ci dureront deux ans, un an pour l'enfouissement des divers réseaux, et un an pour l'aménagement de surface.**

La requalification ne concerne, pour l'instant, que le tronçon entre le monument et le chemin des Buis. L'aménagement du carrefour avec la RD 1075 est en attente du projet du Département pour le carrefour, qui devrait permettre la jonction, au moins pour les cars, avec la rue des Martyrs.

L'emprise de l'avenue Chapays, sera répartie comme suit : 5,50 m pour les véhicules motorisés, 1,50 m de piste cyclable montante (hors bordures) et 1,50 m de bande cyclable descendante (hors marquage). Elle passera en zone 30 avec une bordure de la piste cyclable conforme aux recommandations du Cerema, haute et suffisamment large, pour marquer visuellement la présence des cyclistes et empêcher le franchissement. Au niveau des entrées charretières, la bordure sera progressivement mise à hauteur du revêtement pour maintenir la séparation visuelle chaussée/piste. La mairie préfère le statut de piste obligatoire (panneaux B22a-B40), le Pays Voironnais et l'ADTC sont pour le statut de piste facultative (panneaux C113-C114), ce dernier offrant une certaine souplesse d'utilisation : le choix n'est pas encore acté. Le chemin des Buis et la rue de l'Echaillon, tous les deux en zone 30, reçoivent un trafic limité, le premier aura seulement une bande cyclable montante, et la deuxième encore moins fréquentée sera en espace partagé. Les travaux ne seront réalisés qu'en 2026-2027. Actuellement, le stationnement dans l'avenue Chapays est anarchique et consommateur d'espace. Lors de la réunion publique, l'annonce de la suppression de nombreuses places de stationnement a déclenché une réaction assez violente en relation avec le « touches pas à ma bagnole ». Le sang-froid des animateurs et la proposition de s'exprimer au micro a rapidement fait baisser la tension. Il est rassurant de constater qu'ici techniciens et élus adhèrent pleinement au concept de mobilité durable.

Bernard Bouvier ■

## Les trottoirs traversants reviennent

Dans le cadre des travaux de réaménagement des espaces publics en faveur des enfants autour du groupe scolaire A. Daudet, les trottoirs des rues Lt. Chabal, R. Lesage et chemin des Alpains ont été reconfigurés, végétalisés et les places de stationnement désimperméabilisées. A cette occasion, au débouché de ces rues sur la rue de Stalingrad, on remarque un aménagement en faveur des piétons, le trottoir traversant, beaucoup développé il y a quelques années pour les entrées des zones 30, où la traversée piétonne est au niveau du trottoir et ce sont les véhicules qui franchissent la traversée à niveau. Une position qui renforce la priorité des piétons et fait ralentir les véhicules motorisés.

Christian Cotte ■

## Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement Concertation préalable sur le projet de « Contournement nord de Voiron » entre Champfeuillet et la RD 592

**Le Département de l'Isère projette de construire un nouvel axe routier de 1,4 km, entre l'échangeur A48 desservant Voiron et la RD592 à Moirans. Ce projet, dont les premières réflexions ont désormais plus de 30 ans, est désormais en phase d'études approfondies.**

Les objectifs du projet défendus par le maître d'ouvrage sont :  
 Limiter le trafic de transit sur les petites routes des coteaux de Moirans et rabattre celui-ci vers le réseau autoroutier,  
 Améliorer les liaisons transversales et le lien à la Bièvre,  
 Un meilleur accès aux équipements (dont l'Hôpital).

### **A L'EXAMEN DES ARGUMENTS PRÉSENTÉS, ON CONSTATE :**

#### **Une absence de qualification du trafic de transit**

Le dossier de concertation préalable amène cet argument comme le premier justifiant la création de ce nouvel accès routier.

Cependant, aucun chiffre n'est clairement avancé sur la part du trafic de transit et la part de desserte locale sur les routes concernées par ladite réduction de trafic. Cet argument est amené au débat sans élément sérieux permettant de démontrer une réelle réduction de celui-ci.

Or, l'enquête EMC<sup>2</sup> (Enquête Mobilité Certifiée Cerema) réalisée en 2020 dans la région grenobloise donne les chiffres suivants pour le Voironnais :

- 42 % des déplacements font moins de 2 km, 61 % moins de 5 km et 74 % moins de 10 km,
- 62 % des déplacements sont faits en voiture, représentant 71 % des kilomètres parcourus, et 91 % des gaz à effet de serre émis par l'ensemble des déplacements.

Ces chiffres montrent clairement que le trafic concerne majoritairement le voisinage immédiat : un éloignement de 10 km pour trois quart des déplacements. Parmi les petits trajets inférieurs à 5 km, une part non négligeable pourrait se faire à pied ou en vélo classique, avec une importante marge de progression. Aujourd'hui, des distances jusqu'à 15-20 km sont facilement à la portée d'un vélo à assistance électrique, y compris en secteur vallonné.

Une incitation forte à faire les petits trajets autrement qu'en voiture aura un impact certain sur le trafic automobile, selon le principe basique des vases communicants : la personne qui opte pour un mode alternatif à la voiture ne prend plus sa voiture.

Comment dans ces conditions annoncer que ce projet routier permettra de résoudre l'essentiel des problèmes de congestion du Voironnais et en particulier ceux de Voiron ?

# Dossier



*Le pôle d'échanges multimodal de Champfeuillet. C'est une ligne urbaine vers Voiron, une ligne Express vers Grenoble, un arrêt pour des cars longue distance et un parking relais saturé.*

## **Un risque d'appel d'air qui n'est jamais mentionné**

Le projet vise à « améliorer les liaisons transversales et le lien à la Bièvre » ainsi qu'à garantir « un meilleur accès aux équipements dont l'hôpital ». Le dossier promet que les temps de parcours en voiture seront réduits, pour se rendre à l'Hôpital ou même... à Grenoble depuis Vourey via l'échangeur de Voiron.

Premièrement, nous tenons à préciser qu'il s'agit de l'accès automobile qui serait facilité. De plus, certains trajets semblent irréalistes, comme le cas de l'automobiliste empruntant l'échangeur de Voiron depuis Vourey... dans la pratique, les automobilistes locaux préféreront emprunter les routes gratuites et saturées plutôt que de payer pour une fluidité toute relative. Pour poursuivre, le projet risquerait d'entraîner un appel d'air de trafic routier, qui n'existe pas. Il s'agit d'un phénomène appelé le « paradoxe de Braess ». Il se démontre aujourd'hui très bien : le temps dédié aux déplacements n'a pas fondamentalement évolué depuis les années 1950, mais l'extension du réseau routier a favorisé les distances de plus en plus grandes entre les lieux d'habitat, d'emploi et de services. Tout nouveau projet routier génère, du moins en partie, un phénomène d'appel d'air, qui n'est pas mentionné dans le dossier de concertation préalable.

Ainsi, les calculs de bilan carbone de l'infrastructure et de réduction estimée du trafic sur les autres axes routiers sont erronés, car ils ne prennent pas en compte cet effet. Pire, le projet assume une augmentation de trafic d'ici 30 ans, alors que les diverses urgences (climatique, perte de biodiversité, dépendance aux carburants, sédentarité) imposent une réduction de l'usage de la voiture, y compris en zone périurbaine et rurale.

## **La non prise en compte des études récentes sur « l'évaporation du trafic »**

De la même manière que la création d'une voirie crée un « appel d'air » et l'augmentation du trafic, la suppression de voies de circulation sur un axe existant, la suppression d'un axe suite à un

incident (éboulement, détérioration d'un pont...), la reconversion d'une voirie véhiculaire pour les modes actifs ou les transports en commun, créent, à l'inverse, une « évaporation du trafic ».

Les causes du phénomène sont multiples et le processus complexe à modéliser et analyser, car le facteur comportemental est important, mais les résultats sont là.

En particulier, une thèse soutenue en 2022 à l'EPFL en Suisse, traite ce sujet de manière scientifique, avec des exemples concrets significatifs ([https://infoscience.epfl.ch/record/297524/files/EPFL\\_TH9879.pdf](https://infoscience.epfl.ch/record/297524/files/EPFL_TH9879.pdf)). On notera avec intérêt l'exemple du pont Mathilde à Rouen (Partie 4 de la thèse), brutalement fermé à la circulation pour 2 ans suite à un incendie : sur les 90 000 véhicules qui circulaient journalièrement avant la fermeture, la moitié disparaît des comptages automobiles, soit 20% du trafic motorisé traversant la Seine. Même si le plan de circulation temporaire crée des difficultés, le chaos redouté par beaucoup n'a pas eu lieu.

Voici une autre étude sur le même sujet, réalisée par le Laboratoire Aménagement Economie Transports à Lyon : <https://shs.hal.science/halshs-01480663/document>

Dit autrement, « une contrainte du trafic automobile permet de faire lever sur les comportements de mobilité ».

Dans le cas du maintien du réseau existant, la tendance à la saturation peut être jugulée par la conjugaison simultanée de la contrainte du trafic automobile et du développement d'une offre alternative (transports en commun, vélo, marche, covoiturage). Concrètement, pour le Voironnais nous avons des éléments de solution dans le chapitre « Une absence de considération pour les modes actifs et les transports collectifs ».

## **Un risque de renforcement de la périurbanisation et de dévitalisation de Voiron**

L'objectif affiché de « renforcer le lien avec la Bièvre », corrélé avec le phénomène d'appel d'air de trafic précédemment expliqué,



entraînerait inexorablement un étalement urbain. Des actifs du pôle d'emploi de Voiron pourraient en effet être tentés d'habiter plus loin de leur lieu de travail, sans augmenter leurs temps de trajets, « grâce » au contournement.

De plus, la facilitation de l'accès aux zones de la périphérie nord de Voiron, notamment commerciales, se ferait au détriment du centre-ville (effet « rocade »). Il serait toujours plus facile de se déplacer et de se garer dans une zone périphérique que dans un centre urbain dense, peu importe le nombre de places de stationnement disponibles dans celui-ci. Ainsi, la réalisation de ce projet rentrerait en totale contradiction avec les opérations menées actuellement dans le centre de Voiron : Action Cœur de Ville, démarche de rénovation du bâti ancien, ZAC DiverCité et Rossignol-République...

### Un coût important pour les collectivités

Le coût présenté du projet est estimé à environ 18M€ le kilomètre, soit un coût nettement supérieur à celui d'une autoroute (coût moyen 8M€ pour une 2\*2 voies selon WikiSara [https://routes.fandom.com/wiki/Co%C3%BBt\\_moyen\\_des\\_principaux\\_ouvrages\\_routiers\\_fran%C3%A7ais](https://routes.fandom.com/wiki/Co%C3%BBt_moyen_des_principaux_ouvrages_routiers_fran%C3%A7ais)).

La Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais devrait financer ce projet à hauteur de 5,6 M€, alors qu'il ne relève pas de sa compétence directe. Il est à mettre en perspective avec les investissements en matière de mobilité de l'agglomération : 1,15 M€/an entre 2015 et 2019 pour le service de transports collectifs, 10 M€ entre 2020 et 2030 pour le schéma vélo.

Ainsi, même si la création de nouvelles routes ne rentre pas dans le champ de compétence de la collectivité, elle prévoit pour ce projet un budget équivalent à 4 fois le montant investi dans les transports collectifs (hors fonctionnement) ces dernières années. Dans un contexte financier contraint, ce choix se ferait au détriment des autres modes pourtant plus vertueux.

### Une consommation de foncier qui irait à l'encontre des dernières lois de planification

La loi « Climat et Résilience » d'août 2021 porte l'objectif de ne plus artificialiser d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2050 : il s'agit du principe ZAN (Zéro Artificialisation Nette). Or, même si le maître d'ouvrage a démontré une optimisation du foncier consommé pour le projet, l'impact de ce projet resterait important, surtout au vu des conséquences négatives citées plus

haut. Or, le foncier consommé est autant d'espace qui ne pourrait pas être utilisé pour d'autres projets, potentiellement bien plus stratégiques, dans le Voironnais. L'effort du maître d'ouvrage pour la réalisation de compensations environnementales et de réduction de nuisances est à souligner. Cependant, le projet le moins impactant est celui qui ne se fait pas !

### Une absence de considération pour les modes actifs et les transports collectifs

Le dossier précise que la future route serait munie de « bandes multifonctionnelles » autorisées aux modes actifs. Cet aménagement est pourtant à proscrire pour toute infrastructure cyclable en zone interurbaine, en raison du faux sentiment de sécurité qu'elle offre et à l'effet « route large » qui incite à des vitesses trop élevées. Cet aménagement apporterait un confort aux cyclistes chevronnés ou sportifs, sans attirer de nouveaux usagers. Or, le Pays Voironnais souhaite tripler l'utilisation du vélo d'ici 2025... un tel aménagement serait donc en contradiction avec cet objectif. Le dossier précise que « Compte tenu des niveaux de trafics attendus sur la liaison et de ses pentes importantes pouvant atteindre 7,5 %, des itinéraires alternatifs sont à privilégier conformément au schéma cyclable de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais ».

Cependant, s'il existe un potentiel de déplacements en voiture justifiant la création d'une route entre Moirans et le nord de Voiron, pourquoi celui des déplacements à vélo n'existerait-il pas ? Rappelons que l'essor du vélo électrique et que les changements de pratiques du vélo amènent désormais certaines personnes à réaliser des distances longues, malgré le relief, pour se déplacer. Il en va de même sur l'aménagement d'itinéraires pour les modes actifs sur les principales artères de Voiron, aujourd'hui dévolues à la voiture. Le dossier de PLU de Voiron actuellement en enquête publique précise « un réseau cyclable à développer », sans s'engager sur les temporalités de mise en œuvre de celui-ci. Concernant les transports collectifs : « Deux lignes de transport du Pays Voironnais, la ligne interurbaine A et la ligne urbaine 1 du réseau utilisent des infrastructures (RD592 notamment) qui verront leur trafic diminuer grâce à la création de la liaison. Cet allègement du trafic permettra donc une meilleure régularité des lignes susmentionnées ».

Or, comme déjà précédemment expliqué sur l'appel d'air entraîné par une nouvelle route, rien ne peut garantir que la fluidité du trafic soit au rendez-vous... ni qu'elle soit au bénéfice des transports collectifs.

# Dossier



Le nouvel hôpital de Voiron est uniquement desservi par les lignes 3 et 4 du réseau du Pays Voironnais.

## **Conclusion : un projet anachronique, qui ne répondrait que partiellement aux enjeux cités sans chercher à développer des solutions alternatives à la voiture**

L'argumentaire pose les bonnes questions. Oui, les routes des cotéaux de Moirans sont saturées par un trafic d'opportunité qui nuit aux riverains et à l'environnement. Oui, il y a trop de véhicules dans le centre de Voiron. Oui, il y a besoin de faciliter les déplacements des habitants du bassin voironnais, qui connaissent également des embouteillages.

Cependant, la réponse apportée par cette future route serait la plus simpliste... et la plus mauvaise, car elle engendrerait un trafic supplémentaire, et poursuivrait la logique de dépendance à la voiture qui prévaut sur le Voironnais depuis plus de 50 ans. Elle n'apporterait, en l'état, **aucune garantie de report modal de la voiture vers les autres mobilités**, alors qu'il s'agit du seul moyen de répondre aux enjeux de déplacements aujourd'hui.

Les résultats de l'enquête EMC<sup>2</sup> et les études sur l'évaporation du trafic cités plus haut nous confortent dans cette opinion.

Enfin, ce projet serait particulièrement cher, et l'investissement envisagé se ferait au détriment du développement des mobilités vertueuses.

**L'ADTC - Se déplacer autrement - émet un avis défavorable** à ce projet coûteux de nouvelle liaison routière dont les effets pervers seraient plus mauvais que les retombées positives à court terme, et préconise :

La réorientation des 25 millions d'euro vers des projets visant à réduire l'utilisation de la voiture, comme des aménagements cyclables de qualité, des stationnements vélo sécurisés, des aménagements de carrefours pour laisser la priorité aux transports collectifs et améliorer la sécurité des modes actifs.

Une meilleure desserte en transports collectifs entre Moirans et Voiron, via un cadencement à la demi-heure de la ligne A et de son prolongement vers les Blanchisseries et l'hôpital,

Une meilleure desserte en transports collectifs vers le Nord-Isère, par exemple en prolongeant l'express X02 de Champfeuillet à Les Abrets via les équipements du nord de Voiron (Hôpital, Brunerie), Chirens et le lac de Paladru.

## **Remarques sur les réunions publiques de concertation**

Nous avons assisté à la dernière réunion de concertation organisée à Moirans.

Après une présentation très succincte du projet, uniquement orientée sur les avantages supposés, nous étions invités à nous exprimer sur des thèmes (usagers, environnement, ...), au moyen de gommettes et de post-it.

Si les post-it permettent d'émettre un avis un minimum réfléchi, le collage de gommettes est une fantaisie indigne d'une concertation sérieuse.

Même si les trois réunions organisées constituent un petit effort d'écoute des citoyens, **face à l'importance des enjeux de mobilité du territoire**, le manque de neutralité de la présentation, l'absence criante de proposition de solutions alternatives, le mode de consultation (gommettes et post-it), le peu de temps imparti pour s'exprimer, constituent une **parodie de consultation**.



# Contribution de l'ADTC

## Se déplacer autrement / GRENE / AF3V à la concertation sur la liaison cyclable inter-rives La Bâtie - Le Versoud de l'espace à la vie urbaine

**Cette liaison est classée de niveau 2 faisant partie du réseau principal dans le schéma directeur cyclable du Grésivaudan et de Grenoble Alpes Métropole voté par le SMMAG à l'automne 2023.**

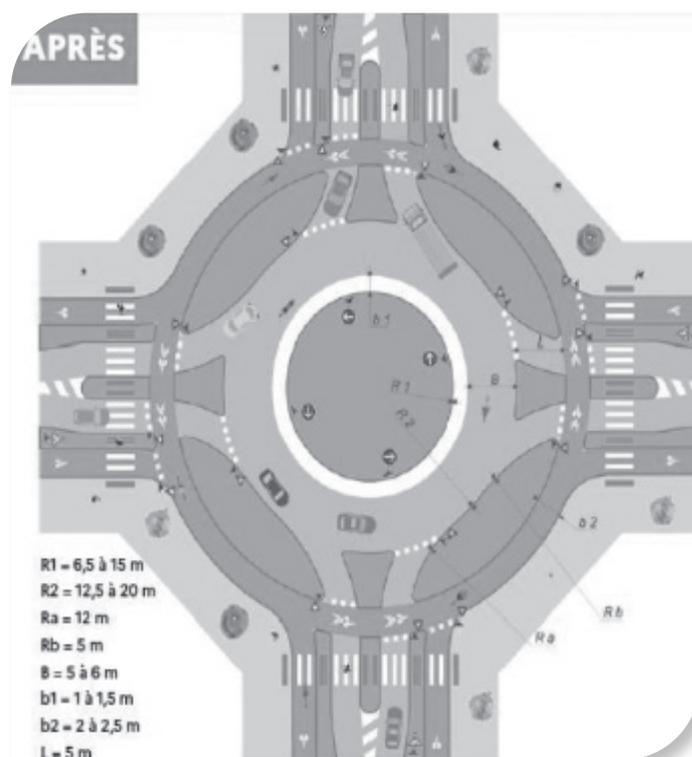
Elle doit constituer une liaison sécurisée reliant les ChronoVélos rive gauche et rive droite de l'Isère ainsi que la véloroute "Belle Via".

Elle permettra de rejoindre en sécurité à vélo le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de La Bâtie en cours de réalisation, la gare de Lancey avec sa future desserte au 1/4 d'heure, en heure de pointe, dans le cadre du RER Grenoblois, la ZA de la Grande Ile ainsi que la ZA de Bernin-Crolles depuis Le Versoud et Lancey.

Pour nos associations, cet itinéraire doit être accessible à tous et en particulier aux néo-cyclistes avec une séparation des flux motorisés pour une sécurité complète.

Sur l'itinéraire privilégié 3b en raison des diverses contraintes, plusieurs passages doivent faire l'objet d'une attention particulière :

- La traversée de la RD 165 au niveau de l'échangeur autoroutier de la Bâtie doit être sécurisée par un passage inférieur, et si la traversée à niveau est maintenue dans le projet, nous souhaitons être associés à la réflexion sur sa mise en place (éclairage à détection, large îlot central...). Nous insistons sur la sécurisation de cette traversée dont l'utilisation par les piétons va devenir importante du fait de la desserte du PEM de La Bâtie par les lignes de cars empruntant l'A41.
- L'itinéraire 1 ayant été écarté, nous souhaitons que le projet intègre un accès sécurisé à pied et à vélo au centre équestre.
- Nous demandons à ce que la partie commune à la véloroute "Belle Via" soit réalisée dès que possible car il s'agit de la seule partie non sécurisée de la véloroute entre Grenoble et Bernin.
- Les contraintes hydrauliques, imposant une passerelle en aval du pont routier sur l'Isère, nous soutenons la réalisation d'une voie verte avec enrobé côté Le Versoud de la RD 165. A terme, l'aménagement devra être prolongé jusqu'à la voie ferrée où le schéma directeur vélo prévoit un aménagement cyclable de type ChronoVélo. Nous attirons votre attention sur la circulation d'engins agricoles sur ce tronçon, qui nécessitera un entretien très régulier.



*\*Exemple d'aménagement d'un giratoire à la hollandaise*

- La traversée de la RD 165 à vélo pour accéder à la ZA de la Grande Ile doit être sécurisée par la réalisation d'une traversée type carrefour à la hollandaise\* avec priorité aux piétons et cycles des deux côtés du giratoire et pourvue d'un éclairage. Ainsi des continuités cyclables de qualité permettront d'une part, côté Chartreuse, d'accéder à la ZA de la Grand Ile par la piste bidirectionnelle existante, et d'autre part, côté Belledonne, d'accéder à la voie verte qui traverse la voie ferrée et rejoint le giratoire de la RD 523 Lancey-Le Versoud qui demandera ultérieurement un aménagement adapté.

Nos associations accueillent favorablement ce projet indispensable au développement des déplacements à vélo et à pied entre les deux rives du Grésivaudan, félicitent la collaboration entre le SMMAG, le Département et les communes. Nous souhaitons sa réalisation rapide.





# Le nouveau réseau M TAG et M TouGo

## Des avancées intéressantes à la concertation



De nouvelles lignes Chronos, des Proximos (à la place des lignes Gx), et le transfert de lignes CARS Région Isère au SMMAG. Voici le nouveau réseau unifié, entre le Grésivaudan et la Métropole, qui sera mis en service le 1er septembre 2024.

**Le SMMAG a réuni des comités locaux des mobilités, le 6 février au Versoud pour le secteur Grésivaudan Sud, et le 16 février à Grenoble pour le secteur centre. Le réseau du SMMAG, qui couvre la Métropole (M TAG) et le Grésivaudan (M TouGo), va connaître des évolutions significatives et positives, certaines dès septembre 2024.**

### Intégration de plusieurs lignes des cars Région

C'est la première bonne nouvelle, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a acceptée de transférer au SMMAG la gestion de plusieurs lignes Cars Région Isère qui circulent intégralement sur le territoire du SMMAG. Cela concerne les lignes T80 à T89 sauf T83 (Grenoble – Chambéry) et des lignes scolaires. Dans un deuxième temps, cette mesure sera étendue aux lignes Express X01, X02, X03. Cela devrait permettre une gestion de ces lignes au plus près des besoins observés sur le terrain.

Le SMMAG va hiérarchiser ses lignes en cars Chrono, Proximo, Flexo sur le Grésivaudan à l'image de ce qui existe déjà pour les bus circulant sur le territoire de la Métropole.

### Le Tramway

La nouveauté va être le prolongement de la ligne D (Etienne Grappe – Les Taillées) en direction de La Tronche et Grenoble, Gares par l'itinéraire de la ligne B.

Cela va nécessiter la reprise du carrefour des Taillées, sur le campus, où passent les lignes B, C, et, où la ligne D a son terminus actuel. Les travaux auront lieu cet été et vont entraîner la coupure de ces lignes pendant deux mois.

Dans un premier temps, la fréquence de la ligne D restera réduite : un tram tous les quarts d'heure, en attendant la livraison de nouvelles rames, espérées pour 2027.

### Lignes Chrono

La ligne C1 (Grenoble – Meylan, Maupertuis ou Montbonnot, Pré de l'Eau) va offrir une meilleure desserte à la rentrée 2025 : le passage par le chemin du Monarié et la nouvelle voirie le long du gymnase du Charlaix permettra, de supprimer la fourche et, à tous les services de desservir Maupertuis et Montbonnot.

D'autres évolutions importantes sont attendues le réseau de lignes Chrono :

La ligne C6 va être limitée au parcours Grenoble Oxford – Eybens Maisons Neuves, par la rive gauche du Drac.

La ligne C7 va être limitée au parcours Échirolles, Comboire – Saint-Martin-d'Hères, Henri Wallon.

Une nouvelle ligne C8 Grenoble, Victor Hugo – Universités IUT UFRAPS, via Grand Place, Henri Wallon, va reprendre une bonne partie du parcours de l'actuelle ligne Proximo 12, et les portions qui ne seront plus assurées par les lignes C6 et C7.

Une nouvelle ligne C9 Grenoble Gares – Vif/Saint-Georges-de-Commiers, via Vallier - Jaurès et Vallier - Catane puis l'A480 et l'A51, va remplacer l'actuelle Proximo 26.

### Lignes ChronoCar

Une nouvelle ligne C10 Echirolles, Marie Curie – Bernin, Les Cloyères va être mise en place. Elle empruntera la Rocade



# TouGo (du SMMAG) 2024 : sur le nouveau pont de Brignoud

Sud entre les arrêts François Quesnay, à Echirolles et un nouvel arrêt Taillefer/Granier (correspondance avec la ligne C1 à Meylan), en effectuant un passage par le Domaine Universitaire desservant par exemple l'entrée de Saint-Martin-d'Hères et l'arrêt Bibliothèques Universitaires. La ligne reprendra alors la rocade pour filer vers la RD 1090 entre le Lycée du Grésivaudan et Crolles. Cette ligne va donc remplacer la partie Est de l'actuelle ligne T81 (Gare de Gières - Universités - Inovallée - Bernin Cloyères) ainsi que la liaison Campus - Inovallée. Elle circulera du lundi au samedi de 6h à 22h, toutes les 15 à 30 minutes.

Une nouvelle ligne C11 Grenoble, Verdun - Brignoud, Gare, via La Tronche (Sablons) et Domène, circulera du lundi au samedi de 6h à 22h, toutes les 15 à 30 minutes.

Par ailleurs, une réflexion est en cours sur la ligne Cars Région Isère X02 qui pourrait prochainement emprunter l'autoroute jusqu'à La Bâtie, et ne plus desservir Le Versoud.

## Lignes Proximo

Des changements interviennent sur les lignes Proximo.

Les lignes actuelles Proximo 12 et 26 disparaissent au profit des lignes C8 et C9.

La ligne 16, actuellement Pont-de-Claix - Grenoble, Verdun - Corenc/Meylan verra son parcours modifié Pont-de-Claix - Grenoble, Verdun - Saint-Martin-d'Hères, Les Alloves pour desservir l'extrémité de la ligne 12 non reprise par la ligne C8. Les usagers y perdront un peu en termes de fréquence.

La partie Nord de la ligne 16, entre la Grenoble, Verdun et Corenc, Montfleury/Meylan, lycée du Grésivaudan sera assurée par une nouvelle ligne Proximo 17. Comme la ligne 15, cette ligne ne réglera pas au terminus place Verdun, elle déposera les voyageurs pour reprendre immédiatement les voyageurs et repartir.

Les lignes Proximo 15 (Grenoble - Domène via Gières) et 20 (Seyssinet Hôtel de Ville - Veurey La Rive) vont voir leur service étendu jusqu'à 22 h.

La ligne Proximo 23 (Domaine Universitaire - Vizille via Uriage) va voir sa fréquence augmentée : toutes les 15 minutes au lieu de 20 en pointe, toutes les 30 au lieu de 60 en heures creuses. Le service finira à 22h au lieu de 20h. Le SMMAG espère obtenir un report de la voiture vers le bus, notamment pendant la période de travaux dans la combe de Gières pour le raccordement des eaux usées à la station Aquapole qui va durer 19 mois et nécessiter la mise en place d'un alternat de circulation. Ces travaux ont de nouveau été retardés et devraient débiter à l'automne 2024.

La ligne T80 (Grenoble Verdun - Crolles, Brocey Stade) deviendra une ligne Proximo. La desserte sera légèrement étendue jusqu'à 22h. Hélas notre demande de l'amener jusqu'à la gare de Grenoble, au moins les dimanches et fêtes, n'a toujours pas reçu d'écho.

Deux autres lignes Proximo sont prévues dans le Grésivaudan : Une ligne Bernin, Les Cloyères - Crolles - Le Touvet - Goncelin - Pontcharra, Médiathèque, toutes les 30 à 60 minutes de 6h à 20h (fusion des lignes G3 et G5), et Brignoud, Gare - Goncelin (reprise de la G4).

Les lignes T81, T82, T44, T85, T86 deviendront des lignes Flexo, la ligne remplaçant la T81 étant limitée au parcours Gare de Gières - Inovallée - Saint-Ismier, sans passer au campus, avec une offre aux 30 minutes en heure de pointe et à l'heure en heures creuses.

## Quelques points de vigilance

Dans les plans présentés, la ligne Chrono Echirolles - Bernin/Crolles ne dessert pas des pôles d'emploi comme Grand'Place ou le site HP, et passe par l'avenue du Taillefer à Meylan.

Quelle sera la fréquence sur la ligne Proximo 17 ?

## Desserte des stations de ski

La desserte des stations de Chamrousse et Prapoutel va être plus lisible. Actuellement, trois types de desserte coexistent : Tougo, Cars Région Isère et Transaltitude (avec réservation, en période de ski), avec des tarifs s'étalant de 1,50€ à 18€ ! Le SMMAG prévoit de fixer un tarif unique à un niveau intermédiaire acceptable.

## La tarification

Une convergence tarifaire est mise en place pour le réseau unifié, même si des différences subsistent entre M TAG et M TouGo. La tarification solidaire ajoute des niveaux intermédiaires pour réduire les effets de seuil. Le tarif le plus bas est de 2,50 € par mois.

Les 11-17 ans, qui payaient plus cher que les scolaires, étudiants, apprentis de 18-24 ans (21,50€ contre 16,70€), ont le même tarif : 18,70€.

## Les travaux d'infrastructure

Pour l'été 2024, des travaux importants sont prévus au carrefour Taillefer/Granier à Meylan, pour créer une voie bus pour la ligne C1 dans le sens Est - Ouest et de nouveaux arrêts « Maison de la Musique » pour les lignes C1 et la nouvelle ligne C10 Echirolles - Crolles/Bernin.

Le Pôle d'Échanges Multimodal de Domène est retardé, car la SNCF a fait état au dernier moment de contraintes géotechniques obligeant à décaler la halte ferroviaire vers l'Est. Coût 2,2 M€ HT pour le SMMAG.

Le Pôle d'Échanges Multimodal de La Bâtie est bien avancé et sera en service en septembre 2024. Coût 3,9 M€ HT. Les lignes Cars Région Isère qui empruntent l'A41 s'arrêteront à La Bâtie, à la fin des travaux.

La traversée inter-rives (pour modes actifs) La Bâtie - Le Versoud est prévue pour 2027. Elle comporte notamment une passerelle sur l'Isère en aval du pont actuel, une passerelle sur la Chantourne et un passage sous la RD 30. Coût 4,8 M€ HT (voir page xx).

La traversée inter-rives (pour modes actifs) Crolles - Brignoud est prévue aussi pour 2027. Coût 5,3 M€ HT.

Christophe Leuridan ■



## En attendant le RER à Grenoble ?

**En attendant les lourds investissements envisagés à Grenoble pour créer un Service Express Régional Métropolitain (SERM) dont on parle beaucoup, de nombreuses actions pourraient être déjà entreprises mais leurs mises en œuvre se font attendre.**

Les collectivités locales ont élaboré un projet très ambitieux de SERM pour Grenoble. Ce projet prévoit des dessertes au quart d'heure vers Brignoud (ligne de Chambéry) et Rives (ligne de Lyon) et à la demi-heure vers Clelles (ligne de Gap) et St Marcellin (ligne de Valence) avec des investissements en termes d'infrastructure allant jusqu'à un milliard d'euros (le projet comprend la mise à 4 voies de la section entre Grenoble et Voreppe, très coûteuse).

L'ADTC est bien sûr favorable à ce projet. Soyons lucides, ce projet va se heurter à de grosses difficultés de financement pour être mené à terme, et demander des délais au-delà de 2035/2040.

Pour l'ADTC, il faut dans ce projet de SERM distinguer deux phases, les actions qui peuvent être mises en place sans investissements lourds d'infrastructure et donc à court terme et celles qui nécessitent de très coûteux travaux d'infrastructure.

Et les premières sont très nombreuses. On peut citer :

1- Plusieurs trains ont des capacités insuffisantes 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 en commandant dès maintenant des rames supplémentaires.

2- Entre Grenoble et Lyon, il y a actuellement un train toutes les demi-heures, sauf en milieu de journée où la fréquence passe à 1 train par heure. Vu l'importance des déplacements entre Grenoble et Lyon et compte-tenu des correspondances offertes à Lyon pour un nombre important de destinations, **c'est une fréquence d'un train toutes les demi-heures dont Grenoble a besoin toute la journée**, comme c'est le cas entre Lyon et St Etienne. C'est réalisable dès maintenant avec les rames disponibles. La desserte en soirée est également à améliorer.

3- Les dessertes périurbaines 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 quart d'heure en pointe mais en laissant 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, il est 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 permet d'accéder à toute la Suisse, l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie. Mais depuis Grenoble, il n'y a aucun train entre 8 h et 12 h vers Genève, 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 leur usage et limiter le nombre de vélos dans les trains.

Toutes ces 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.

Promouvoir un SERM pour le futur c'est bien. Mettre en œuvre tout ce qui peut être réalisé sans travaux lourds d'infrastructure c'est mieux ! ADTC Se déplacer autrement.



Comblent les trous de desserte en journée, une des idées pour augmenter l'offre ferroviaire existante. En gare de Goncelin, en 2024, aucun train ne s'arrête entre 9h10 et 11h39, direction Chambéry, et entre 9h21 et 11h50 direction Grenoble, soit 2h30 sans TER.



# Quel avenir pour la desserte TGV de Grenoble ?

**Plusieurs articles de presse ont fait état de possibilités de réduction de certaines dessertes en TGV. Quels sont les risques pour Grenoble ?**

PLUSIEURS MENACES PÈSENT SUR LA DESSERTÉ TGV DE GRENOBLE :

## Des niveaux de péages élevés

Les péages, c'est-à-dire les redevances que SNCF voyageurs, opérateur des dessertes TGV, paye à SNCF Réseau, sont très élevés en France. Ces redevances devraient continuer d'augmenter, en plus de l'inflation, de + 4,9 % en 2024 et + 0,8 % en 2025. Depuis 2023, une redevance particulière s'est ajoutée au parcours Paris - Lyon pour financer l'augmentation de la capacité de cette ligne liée à l'évolution de la demande et à l'arrivée de nouveaux opérateurs. Ces péages pèsent donc très lourd sur le prix du billet, en représentant de l'ordre de 40 % du prix.

## Une pression économique sur SNCF Voyageurs

Compte-tenu du mauvais état général des infrastructures et du besoin de modernisation, l'État a décidé (enfin !) de porter progressivement les montants des rénovations, actuellement de 3 milliards par an, à 4,5 milliards en 2027. Il s'agit par exemple de rattraper tous les retards en termes de renouvellement de voies. Mais l'État a demandé à SNCF voyageurs de financer ce montant en portant sa contribution à SNCF Réseau de 300 M€ en 2024 à 1,5 milliard en 2027 (cependant, les opérateurs concurrents ne sont pas assujettis à cette contribution).

Autant dire que la pression économique sera très forte sur SNCF Voyageurs avec un maintien d'un prix élevé de vente des billets, prix élevés plutôt dirigés sur les lignes TGV où il n'y a pas de concurrence comme Paris - Grenoble.

Les mises en concurrence progressives des services TER, inciteront SNCF Voyageurs à contenir ses marges pour conserver ses marchés, c'est donc surtout l'activité TGV qui devra contribuer le plus à dégrader ces montants reversés à SNCF Réseau.

## Un manque de rames TGV

Dans un souci de réduction des coûts de production, SNCF Voyageurs a accéléré la réforme des rames TGV les plus anciennes. Résultat, avec la remontée du trafic depuis la fin de la crise COVID, la SNCF manque de rames et de trop nombreux trains sont affichés complets.

La SNCF a bien commandé 115 nouvelles rames, les TGV M, mais elles n'arriveront qu'à partir de 2025 et la cadence de livraison est réduite, une douzaine par an. Et avec la pression financière exercée sur SNCF Voyageurs, comme indiqué plus haut, il sera difficile pour elle d'augmenter les commandes, alors que la demande est bien réelle.

Dans un souci économique, la SNCF pourrait être tentée d'affecter ses rames sur les trains où la demande est la plus forte et les rotations les plus rapides, c'est-à-dire empruntant au maximum les lignes nouvelles. De ce point de vue, le parcours Lyon -Saint-Exupéry - Grenoble est handicapé par un tronçon sur ligne classique pas très rapide et un remplissage des trains pas toujours très élevé.

## Une concurrence qui se développe sur les axes TGV les plus fréquentés

Depuis 2022, l'opérateur italien Trenitalia a lancé ses trains à grande vitesse sur l'axe Paris - Lyon. L'opérateur espagnol Renfe devrait faire de même très prochainement, dès que ses rames seront homologuées. Ce n'est pas un hasard si ces opérateurs ont choisi cette ligne, car c'est une des lignes les plus empruntées. Sur cet axe, les voyageurs devraient ainsi profiter d'une amélioration de la qualité de service et d'une modération sur les prix des billets, en perdant cependant la facilité de changer de train au dernier moment. Conséquence, la SNCF devra contenir ses marges sur cet axe et ne pourra plus supporter le déficit de certaines lignes moins fréquentées et moins rentables.

## Quelles perspectives pour la ligne Paris-Grenoble ?

Pour la SNCF, l'objectif est d'augmenter au maximum le taux de remplissage des trains pour pouvoir absorber le prix des péages alors qu'elle est soumise à la concurrence sur les lignes les plus rentables, avec une pression économique pour financer SNCF Réseau et avec un parc insuffisant pour répondre à la demande. Dans ce contexte, la ligne Paris -Grenoble apparaît bien fragile. Elle a déjà vu sa desserte s'éroder au fil du temps (voir ADTC infos 173). La tentation sera forte de réduire encore les fréquences pour ne garder que les trains dont les taux de remplissage sont les plus élevés. Les collectivités locales devront être très actives pour imposer à la SNCF le maintien d'une desserte de qualité pour Grenoble, comprenant un large choix d'horaires pour répondre à tous les besoins. La véritable réforme consisterait cependant à réduire le coût des péages, à l'image de bien d'autres pays, une nécessité pour accélérer le développement du trafic ferroviaire pour l'ensemble des dessertes.

François Lemaire ■



*En 2024, un A/R TGV Paris-Grenoble reste supprimé en milieu de journée, le mardi et le mercredi. Ce sont les départs de Grenoble à 12h47 et de Paris à 10h14, soit 5h sans TGV.*



## Un pas pour la ligne d'accès Lyon-Turin

**Un accord a enfin été trouvé pour financer les études d'avant-projet détaillé de la ligne d'accès au tunnel de 57 km actuellement en construction, sous réserve d'une confirmation par l'Union Européenne cet été.**

Rappelons que cette ligne d'accès sera très intéressante pour Grenoble et l'Isère, avec une réduction du temps de parcours de l'ordre de 11 minutes entre Lyon et Grenoble, une amélioration de la régularité en réduisant les causes d'incidents sur cette ligne surchargée (suppression de passages à niveau...), et donnera la possibilité d'élargir la desserte du Nord-Isère pour se rapprocher d'une desserte type RER.

Parmi les nombreuses collectivités qui participent au financement, on trouve le SMMAG. Mais le Département de l'Isère est absent du tour de table. C'est un mauvais signal pour les usagers, à contre-courant de l'ambition de développer les transports publics. Espérons que cette absence sera rattrapée pour le financement des travaux qui pourraient débuter au mieux en 2028, pour une mise en service plusieurs années après l'ouverture au trafic du tunnel prévue en 2032 ...

François Lemaire ■

## Bon plan pour se déplacer entre Pont de Claix, Echirolles et Grenoble

Pas facile de circuler en transports en commun sur cette grande artère qui relie Grenoble à Pont de Claix. Pour se rendre de la Gare de Grenoble à Pont de Claix, l'offre du réseau M TAG est bonne mais impose deux correspondances :

D'abord avec le tram sur les lignes A ou B entre la Gare et Alsace-Lorraine (ou un peu de marche à pied)

Puis avec le tram sur la ligne E d'Alsace-Lorraine jusqu'à Louise Michel

Enfin avec le bus sur la C2 pour continuer vers Echirolles et Pont de Claix.

Mais en attendant le prolongement de la ligne E jusqu'à Pont de Claix, on peut déjà voyager sans correspondance !

### Solution 1 : La ligne TER Grenoble-Gap

Il y a peu de trains (8 allers-retours), mais le temps de parcours est imbattable : 8 minutes pour aller à Pont de Claix !

Fiche horaire disponible sur :

[www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes](http://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes)

### Solution 2 : La ligne 25

Cette ligne ne part pas de la gare de Grenoble, mais de l'arrêt Foch-Ferrié (en correspondance avec la ligne C). Les bus circulent toutes les 10-15 minutes en heures de pointe et 30 minutes en journée. Compter 20-25 minutes entre Foch-Ferrié et Pont de Claix Mairie.

Fiche horaire disponible sur : [www.tag.fr](http://www.tag.fr)

### Solution 3 : les Cars Région Isère

Et oui, le titre M TAG donne le droit d'emprunter ces Cars Région Isère (blanc et bleu), dans le périmètre SMMAG... ce qui est le cas pour un trajet entre Grenoble et Pont de Claix. Attention, tous les arrêts ne sont pas desservis. Cela dépend des lignes et de l'heure de la journée. Nouveauté : depuis septembre 2023, la ligne T95 dessert l'arrêt Bayard à Echirolles, mais ne dessert plus celui du Rondeau.

En heures de pointe du matin, une dizaine de services permettent de rejoindre la gare de Grenoble, en 20 à 30 minutes selon la circulation.

Il faut consulter les fiches horaires des lignes X03, T75, T90, T91, T92, T95 sur : [carsiere.auvergnerhonealpes.fr](http://carsiere.auvergnerhonealpes.fr)

Pour les lignes M TAG et Cars Région, les horaires théoriques et en temps réel sont disponibles sur l'application M et sur : [www.mobilites-m.fr](http://www.mobilites-m.fr)

Nathalie Teppe ■

## Echirolles, un quartier urbanisé sans plus de moyens de déplacements

Une concertation et des ateliers avec les habitants ont eu lieu pour l'urbanisation de l'ancien site Karting.

L'opération a comporté 256 logements dont une centaine en résidence seniors, avec autant de places de stationnement (en sous-sol), des commerces (pharmacie, magasin bio), un cabinet avec 5 médecins, et une salle polyvalente.

Du stationnement en surface a été créé sur l'avenue de la République, avec une noue végétalisée peu pratique séparant le trottoir de la voirie.

Mais comment fait-on pour aller ou venir de plus loin, pour rendre visite à un résident senior, consulter un des médecins, faire ses courses et les habitants qui travaillent dans l'agglomération, comment font-ils ?

La voiture semble la seule option : il n'y a pas eu d'aménagement cyclable, la desserte par bus reste squelettique, la ligne Flexo 68 sur la rue de la République offre 2 services le matin et 3 le soir, et les Proximo 65 et 67 à proximité sont à faible fréquence.

N'y a-t-il pas eu assez d'habitants pour demander le renforcement de la desserte bus, ou n'ont-ils pas été entendus ?

Pourquoi ces Echirollois sont-ils tributaires de la voiture ?

Quand on urbanise, on pense à l'eau, à l'assainissement, à l'énergie, pourquoi pas aux moyens de transports, vélo et bus ?

Nathalie Teppe ■



**Dates des commissions :**  
- Commission Transports en Commun  
8 avril, 13 mai et 7 juin.  
- Commission Vélos/Piétons  
11 avril, 23 mai et 27 juin.

*L'ADTC – Se Déplacer Autrement, c'est une vélo école pour permettre à toutes et à tous de se mettre à la pratique du vélo en toute sécurité.*

*L'ADTC – Se Déplacer Autrement, ce sont des opérations de sensibilisation. L'opération Cyclistes, Brillez ! se déroule chaque année, afin de rappeler les bonnes pratiques pour rouler visible, la nuit et hors agglomération.*



## Congrès FUB

**Le Congrès de la Fédération française des Usagers de la bicyclette (FUB), réservé aux professionnels,**

**Le jeudi 21 et vendredi 22 mars, Centre de congrès du World Trade Center, Grenoble.**

**L'Assemblée Générale de la Fédération française des Usagers de la bicyclette (FUB)**

**Le samedi 23 et dimanche 24 mars, Hôtel de Ville, Grenoble**



*L'ADTC – Se Déplacer Autrement, c'est une association de piétons, cyclistes et usagers des transports en commun de la grande région grenobloise. Notre mission est de promouvoir une vie urbaine plus conviviale, une agglomération moins polluée, le droit aux transports pour tous, une saine gestion des dépenses publiques et une urbanisation maîtrisée. Nous sommes présents depuis 1974. Nous fêtons cette année nos 50 ans.*

**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