ADTC infos
Se déplacer autrement
N°178 - Janvier 2025 - 5 €



Retour sur les 50 ans d'actions de l'ADTC

(Pages 9 à 13)



Des actions de l'ADTC, pour petits et grands : la 5ème Convergence (page 4) et le 21ème Concours des écoles à Vélos (page 5)



Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) grenoblois : rendez-vous en 2028, pour les TER ? (page 16)

Nouveau réseau M Réso : des ajustements sont nécessaires. (pages 14 et 15)

Editorial

50 ans de l'ADTC
Se déplacer autrement !

Dans le dossier central de ce magazine, nous faisons un retour des actions menées par l'ADTC pendant 50 ans. On voit le chemin parcouru : les dessertes TER, le réseau de tram et bus, les aménagements cyclables se sont développés, offrant à beaucoup des alternatives à la voiture individuelle.

La fréquence et l'amplitude en soirée s'améliorent sur plusieurs lignes de bus (C14, 20, 23, 80), et des lignes fortes et innovantes apparaissent (C9, C10). La frontière tarifaire entre la Métropole, le Grésivaudan et le Pays Voironnais vient de s'effacer en grande partie.



Pour autant, tout n'est pas réglé loin de là, il reste beaucoup à faire et on voit que les combats d'aujourd'hui rejoignent ceux d'hier. Les piétons et les cyclistes sont mieux pris en compte que par le passé, mais ils ne sont pas toujours en sécurité et ils doivent parfois faire face à des incivilités, voire à des comportements criminels. Les transports en commun perdent encore trop souvent du temps aux feux, et les TER sont souvent saturés.

Certaines perspectives ne manquent pas de nous inquiéter : les restrictions de plus en plus fréquentes au transport des vélos dans les trains, la dispersion de l'offre ferroviaire entre plusieurs opérateurs sans aucune tarification intégrée. Les suppressions momentanées ou durables de trains pour diverses raisons : manque de personnel, manque de matériel roulant, problèmes sur les voies ferrées, montant des péages ferroviaires trop élevés.

Le système ferroviaire est un investissement sur le temps long qui demande une volonté politique dans la durée qui fait gravement défaut actuellement. Certes, la France a réussi à restaurer la cathédrale Notre-Dame en cinq ans et demi, mais pour le rail, entre les études, les enquêtes publiques et les travaux proprement dits, on ne peut pas prétendre rattraper le retard pris sur la mise à niveau des infrastructures ferroviaires d'ici aux Jeux Olympiques de 2030.

En revanche, l'infrastructure et le matériel roulant actuels permettent déjà d'améliorer les dessertes en heures creuses, en soirée et le week-end. À une époque où l'argent public se fait rare, la nécessité de décarboner les mobilités et de retrouver une activité physique pour la santé de toutes et tous se fait pressante. Il importe de cesser la fuite en avant routière pour privilégier les alternatives.

2 ans de nouvelles études pour le Métrocâble, et en attendant ?

Depuis la première concertation à l'automne 2015, l'ADTC - Se déplacer autrement estime que le projet de Métrocâble reliant St Martin le Vinoux, la Presqu'île de Grenoble et Fontaine La Poya n'est pas prioritaire. Suite à l'avis défavorable de la commission rendu en mars 2024 suite à l'enquête publique, le SMMAG vient d'annoncer ce 6 décembre 2024 qu'il ne lancerait pas la réalisation du projet de Métrocâble, mais que de nouvelles études pour une durée de 2 ans auraient lieu. En attendant, que fait-on pour améliorer la mobilité sur la Presqu'île de Grenoble, secteur stratégique de la région grenobloise ?

L'ADTC note que depuis l'arrivée de la ligne B de tramway en 2014, c'est surtout l'accessibilité de la Presqu'île en voiture qui a été améliorée avec l'élargissement de l'A480 en particulier. L'ADTC a fait plusieurs propositions réalisables à court et moyen terme : augmentation de la fréquence du tram par le prolongement de la ligne D à la Presqu'île, retour à une fréquence de 10 minutes sur la ligne C6 (Eybens Maisons Neuves – Grand Place - Rondeau – Rive Gauche du Drac – Presqu'ile de Grenoble), prolongement de la ligne 22 (St Egrève Gare - Presqu'île de Grenoble) jusqu'à Sassenage Engenières, prolongement de la ligne C1 Grenoble – Meylan – Montbonnot jusqu'à la Presqu'île de Grenoble par la création d'un passage le long de l'Isère sous les voies ferrées, réalisation des passerelles piétons/vélos reliant Fontaine (sur le Drac et l'A480), St Egrève (sur l'Isère et la RN481) et l'Esplanade (sur l'Isère) à la Presqu'ile de Grenoble. L'ADTC espère des avancées sur ces propositions.

L'ADTC-Se déplacer autrement et son Président vous souhaitent une très belle année 2025.

Emmanuel Colin de Verdière ■

Sommaire

P 02	Edito
P 03	La requalification de l'avenue Jeanne d'Arc à Grenoble : Un projet indispensable pour la vie du quartier !
P 04	5ème Convergence vélo : un grand succès !
P 05	21ème concours des écoles à vélo : les résultats
P 06-07	« Schéma Vélo » du Pays Voironnais : un premier tronçon inauguré à Voreppe
P 08	Brèves Vélos/Piétons
P 09-13	**L'ADTC - Se déplacer autrement : déjà un demi-siècle !**
P 14	Projet de passerelle piétons/cycles franchissant de l'A480 au Rondeau
P 15	Stop à la violence motorisée !
P 16-17	M Réso : Des ajustements sont nécessaires
P 18	Actualités des TER
P 19	Pass Rail, une initiative intéressante qu'il faut rendre plus attractive à l'avenir
P 20	L'actualité en images

Magazine publié par :
ADTC, se déplacer autrement
5 place Bir Hakeim - 38000 GRENOBLE
Tél. 04 76 63 80 55
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	5 €
Adhésion « couple »	23 €	Abonnement annuel	
Adhésion « étudiant »	3 €	sans adhésion	15 €
Adhésion « petits revenus»	3 €		

Communiqué de presse de l'ADTC Se Déplacer Autrement

L'avenue Jeanne d'Arc est aujourd'hui dans un piteux état : trottoirs défoncés, chaussée remplie de nids de poule, absence de cheminement sécurisant pour les vélos...

Aussi, l'ADTC se réjouit du projet de réhabilitation porté par Grenoble-Alpes Métropole et la ville de Grenoble. En effet, ce projet ambitieux permettra à l'ensemble de la population de se déplacer facilement et en sécurité, que ce soit pour accéder aux écoles élémentaires (Clémenceau, Jules Ferry, Châtelet), aux collège Vercors et lycée Argouges, au marché de l'Abbaye ou aux nombreux commerces de l'avenue.

Des déplacements à pied enfin confortables et sécurisés

Les habitantes et habitants attendent avec impatience de pouvoir se déplacer en sécurité sur des trottoirs enfin carrossables pour les poussettes, les personnes âgées et celles à mobilité réduite. Par exemple, Florence, mère de famille habitant l'avenue "je me réjouis de l'élargissement des trottoirs car trop souvent, je suis obligée de descendre sur la rue parce qu'ils sont trop étroits pour la poussette. Et là je me retrouve avec un bébé et une enfant à côté de moi, doublée par des voitures qui roulent vite, on se fait frôler par les bus, j'ai peur pour mes enfants".

De plus, les trottoirs sont aujourd'hui trop souvent envahis par des voitures, ce qui oblige là encore les passants à marcher sur la chaussée. Cette situation est d'autant plus dangereuse avec la ligne 16 de bus que c'est une population multigénérationnelle qui se déplace, enfants, ados, personnes âgées, personnes avec des courses, etc. Il est donc indispensable que ces personnes soient en sécurité. Et les 95 arbres plantés contribueront à rendre le quartier sympathique à vivre en luttant contre les îlots de chaleur l'été.

Enfin un aménagement cyclable sur l'avenue Jeanne d'Arc pour toutes et tous !

Les cyclistes ne sont pas oubliés dans le projet avec une nouvelle piste cyclable bidirectionnelle qui assurera des déplacements sécurisés, séparés des voitures et des bus, mais aussi des piétons, afin d'éviter les conflits d'usage.

Concernant cette piste cyclable, l'ADTC demande qu'elle soit prolongée jusqu'à l'avenue de Valmy afin de permettre aux cyclistes de rejoindre en sécurité la ChronoVélo 1 Meylan – Fontaine, puis le centre-ville de Grenoble, le campus et le CHU. Par ailleurs, l'installation de places de stationnement pour les vélo-cargos et vélos transpalettes au niveau du marché de l'Abbaye serait bienvenue et nécessaire.

Enfin, une augmentation du nombre de places de stationnement PMR (Personnes à Mobilité Réduite), la réalisation de places de livraisons, pour les commerçants comme pour les riverains, pour une meilleure rotation et la pose de nombreux arceaux à vélo sont des mesures qui permettront un meilleur accès aux commerces pour tout le monde en limitant les voitures ventouses qui aujourd'hui sont un frein à une activité commerciale dynamique.



Compte tenu de tous ces éléments, l'ADTC soutient ce projet et milite pour un prolongement de la piste cyclable jusqu'à l'avenue de Valmy.

5ème Convergence vélo : un grand succès !

Près de moi cette troupe de cyclistes s'avance, et porte sur le front une belle assurance,
Nous partîmes vingt ; mais par un prompt renfort nous nous vîmes trois cents en arrivant au port.



Dès l'aube du 5 octobre 2024, de nombreux cyclistes ont enfourché leur vélo pour rejoindre les différents cortèges partant des quatre coins de la région grenobloise.

Les cyclistes venant de Rives, Tullins et Voiron se sont retrouvés à Moirans pour constituer la branche Nord, qui est ensuite passée par Voreppe et Saint-Egrève. Une halte à la Caserne de Bonne a permis la jonction avec la branche Nord-Est arrivant de Meylan, La Tronche et l'Île Verte.

Sous l'escorte de la police municipale grenobloise, le cortège ainsi formé a roulé plein Sud, bientôt rejoint par les cyclistes de la rive gauche du Drac, Noyarey, Sassenage, Fontaine, Seyssinet-Pariset, Seyssins, jusqu'à la place des 5 Fontaines à Echirolles, puis par les branches du Grésivaudan (le Versoud, Domène, Murianette, Gières), du Sud-Est (Saint-Martin-d'Uriage, les deux Vaulnaveys, Herbeys, Brié-Angonnes) et du Sud (le Gua, Varces, Vif, Claix, les Commiers, Vizille), au son de la Batuka VII. Cet accueil rythmé au son des tambours a enchanté les cyclistes et spectateurs.

Au long des parcours, certaines mairies ont offert une collation, permettant un temps convivial propice pour des moments d'échanges avec les élues et les élus.

A Echirolles, les centaines de cyclistes de 6 mois à 99 ans s'engouffrant sur l'avenue du 8 mai 1945 ont suscité de l'étonnement chez les riverains et les autres usagers des espaces publics surpris de voir autant de vélos passer en une seule fois. Beaucoup ont demandé le pourquoi de ce regroupement de cyclistes si joyeux. En effet, une belle énergie positive se dégageait dans ce convoi entièrement décarboné animé grâce à la sono bécane. D'autres ont exprimé leur agacement de se voir bloqués sur plusieurs phases de feux. Comme d'habitude, les bénévoles assurant la sécurité du convoi le long des routes et aux intersections ont rappelé gentiment que le code de la route interdit de « couper un convoi ou un cortège » si bien qu'une partie des cyclistes du cortège pouvait passer au rouge.

Au bout de l'avenue du 8 mai 1945, le cortège a rejoint Pont de Claix par l'avenue du général de Gaulle et l'HistoBus (musée) près du nouveau Pôle d'échanges multimodal de l'Étoile. Là, les participantes et participants ont pu se restaurer avec les plats tibétains de MomoMia, sud-américains de Listo et traditionnels de la Cocotte à Roulettes qui a en un rien de temps vendu ses quiches et ses bons desserts. La buvette animée par les bénévoles de l'ADTC achevait de mettre tout le monde de bonne humeur.

L'après-midi fut rythmé par des jeux d'adresse, des courses de lenteur, les vélos rigolos du P'tit vélo dans la tête et autres animations. Le beau temps a aidé aussi au succès de cette journée.

Nous tenons à remercier les bénévoles qui se sont longuement investis pour élaborer et repérer le trajet de la Convergence 2024, prévoir les animations, contacter les mairies et la préfecture, monter, animer, démonter la buvette et les stands, ainsi que les agents de M'TAG venus avec un bus pour sensibiliser les cyclistes au danger des angles morts (secteurs invisibles depuis la place du conducteur).

Nous songeons déjà à la prochaine Convergence de 2025 et aimerions avoir encore plus de participants pour rappeler aux décideurs et aux usagers de la route qu'il reste du chemin à parcourir (et de la place disponible sur la voirie) pour que les cyclistes soient en sécurité.

Suzanne Dathe et Anne Tourmen ■

21ème concours des écoles à vélo : les résultats

En 2004, l'ADTC a créé le premier Concours des écoles à vélo, pour sensibiliser les élèves aux bienfaits de venir à vélo (gain de temps, indépendance, plaisir…), augmenter le niveau d'activité physique des enfants, rendre les rues plus calmes et sécurisées en diminuant la congestion automobile, pour améliorer la qualité de l'air et l'environnement. L'objectif est qu'un maximum d'élèves vienne à l'école à vélo le jour du Concours.

Ce concours, porté aujourd'hui par le SMMAG, est toujours organisé par l'ADTC. Il fait partie intégrante du programme de la « Faites du Vélo » porté par le SMMAG et s'adresse à l'ensemble des élèves des écoles primaires (élémentaires et maternelles) du Grésivaudan, de la Métropole grenobloise et du Pays Voironnais.

Jusqu'à l'an dernier, les écoles du Pays Voironnais participaient au Concours des écoles éco mobiles. Les deux concours ont fusionné cette année et elles sont désormais intégrées au Concours des écoles à vélo.

Depuis l'édition 2020, plus de podium, toutes les écoles participantes sont récompensées par un label « école vélomobile » pour saluer leur implication dans la démarche de diffusion de la culture du vélo déplacement.

La 21ème édition du Concours des écoles à vélo, le jeudi 16 mai 2024, a réuni 189 écoles participantes, totalisant 23 154 élèves, dont 9 884 élèves cyclistes :

- 122 sur l'agglomération grenobloise,
- 35 dans le Grésivaudan,
- 32 dans le Voironnais.

Voici les résultats pour le label école vélomobile.

Label école vélomobile En fonction du pourcentage d'élèves cyclistes sur le nombre d'élèves			
1 roue	2 roues	3 roues	4 roues
0 à 40 %	40 à 60 %	60 à 80 %	80 à 100 %
55 écoles	**64 écoles**	**37 écoles**	**33 écoles**

Les écoles participantes ont également pu bénéficier d'interventions (spectacle, cours de maniabilité et de mécanique vélo, projection de films …) proposées par le SMMAG et coordonnées par l'ADTC.

Les Salariés de l'ADTC ■



« Schéma Vélo » du Pays Voironnais : un p

Le « Schéma Vélo » du Pays Voironnais se concrétise enfin ! Un premier tronçon a été inauguré le 20 septembre dernier entre le sud de la zone d'activités de Centr'Alp (entreprises Poma et Radiall) et le chemin du Blockhaus, offrant aux cyclistes un itinéraire sécurisé vers la gare de Voreppe.

Ce tronçon comporte quatre types d'aménagements :
- deux bandes cyclables sur la rue Emile Romanet au sud de Centr'Alp, qui mériteraient d'être élargies,
- une piste cyclable bidirectionnelle sur la moitié sud du Pont de Fontanieu qui se substitue à la voie de circulation dans le sens Centr'Alp - Voreppe. L'autre voie en sens unique est-ouest supprime la possibilité d'évitement de la RD 1085 aux heures de pointe du matin et apaise la vie des riverains de la rue des Martyrs.
- une voie verte le long du remblai de l'A48,
- un itinéraire partagé par les chemins de l'Achard et des Îles et la rue Raoul Blanchard.

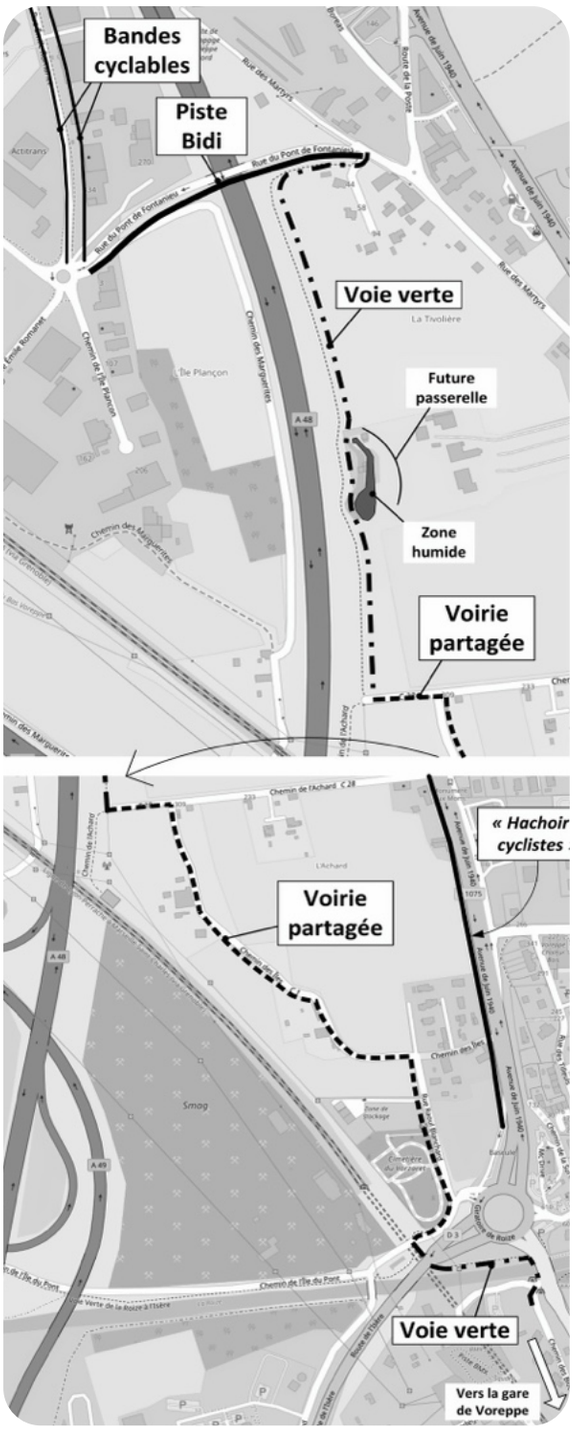
Ce tronçon rejoint un moment la voie verte qui fait la jonction entre les digues de l'Isère et le ville de Voreppe, puis la quitte pour emprunter le chemin du Blockhaus, où il n'y a qu'une bande cyclable montante. L'itinéraire se poursuit jusqu'à la gare par une voie verte le long de la rue de Beauvillage.

La voie verte le long du remblai de l'A48 : une idée de l'ADTC

En 2017, l'ADTC a été contactée par un salarié de Radiall qui ne voulait plus risquer sa vie quotidiennement pour se rendre à vélo à la gare de Voreppe : le « hachoir à cyclistes » se situe en effet sur la portion de RD 1075 entre le carrefour du monument et le giratoire « Mac Do ». Une visite sur le terrain et au service d'urbanisme de Voreppe ont permis de « rêver » à une piste cyclable sur une étroite bande de terrain appartenant à la commune en prolongement d'une servitude utilisée par AREA pour l'entretien en pied de remblai. La jonction avec la gare pouvait se faire en poursuivant sur un itinéraire apaisé par les chemins de l'Achard et des Îles.

Dès 2018, nous avons essayé de construire un projet avec la commune de Voreppe. Comme le chiffrage « à vue » à 400 k€ semblait dissuasif, un financement tripartite Commune – Pays Voironnais – Département a été envisagé. Pour le Pont de Fontanieu, une circulation alternée sur une voie unique centrale avec feux tricolores pour les motorisés et deux bandes cyclables latérales a été évoquée.

Le 6 juin 2019 le « Schéma Vélo » du Pays Voironnais a été lancé avec la première réunion du groupe de travail, dont l'ADTC fait partie. Le 18 février 2020, le Conseil Communautaire approuvait à l'unanimité moins une abstention le principe de ce « Schéma Vélo », comportant le tronçon imaginé par l'ADTC.



L'itinéraire cyclable Centr'Alp sud-Gare de Voreppe

Pouvait-on faire mieux ?

Le cycliste préfère en général aller au plus court. Le plan ci-joint montre qu'un itinéraire direct cyclable sécurisé depuis Centr'Alp sud devrait emprunter le Pont de Fontanieu, la rue des Martyrs et le fameux tronçon de la RD 1075 qualifié de « hachoir à cyclistes ». Actuellement, le Département réfléchit à un aménagement de ce tronçon qui supporte l'un des plus gros trafic du département : desserte par la contre-allée des commerces et industries, avec traversée à créer entre la rue des Martyrs et l'avenue Chapays qui monte au village, …

Si le Pays Voironnais avait dû attendre la concrétisation de cette réflexion pour satisfaire le besoin de sécurité des cyclistes avec

n premier tronçon inauguré à Voreppe

une belle piste cyclable de bout en bout, le « Schéma Vélo » ne desservirait toujours pas, et pour longtemps, le bassin d'emploi énorme que constitue Centr'Alp !

Un belle réalisation, qui a pris du retard

Les cyclistes rencontrés apprécient ce nouvel aménagement qui est un réel progrès par rapport à la dangerosité des pratiques précédentes, la fréquentation de la RD ou même le passage par le tunnel ferroviaire sous l'A48, constaté lors de notre visite de terrain en 2017 !

La voie verte offre un bain de nature au milieu de la végétation typique de cette plaine alluviale. Les cyclistes de la Convergence Vélo, venant de Voiron et Moirans, se sont fait un plaisir de l'emprunter.

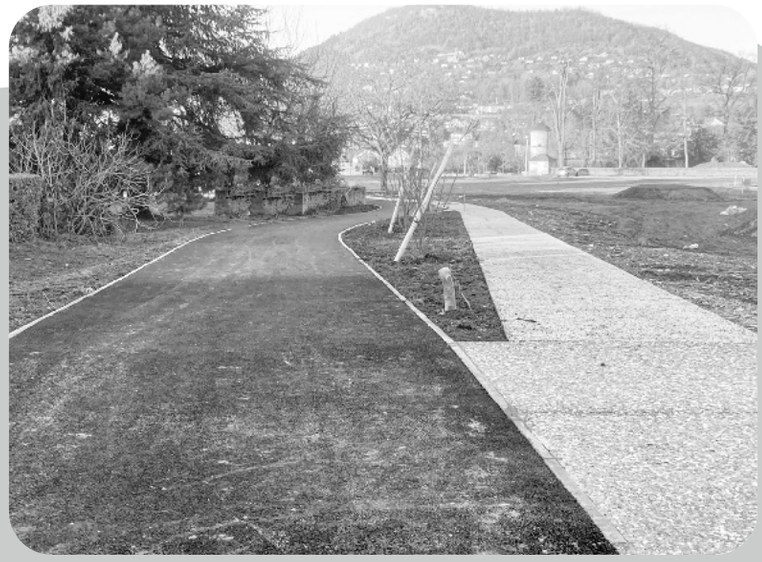
Les travaux de cette voie verte ont pris presque un an de retard parce qu'AREA a refusé qu'elle emprunte la voie de servitude au pied du remblai pour préserver la possibilité de passer à 3 voies l'A48 dans ce secteur ! Le Pays Voironnais a donc dû acquérir le foncier à un agriculteur. Le tracé de la voie verte n'est pas tout à fait définitif, car la présence d'une zone humide nécessite la construction d'une passerelle dont les études ne sont pas finalisées. En attendant, elle empiète localement sur la voie de servitude d'AREA.

On attend avec impatience la poursuite des travaux du « Schéma Vélo », notamment sur l'axe Voiron – Coublevie - La Buisse - Centr'Alp dès 2025, en espérant qu'ils pourront être financés : la perspective d'un budget 2025 de l'Etat avec la suppression pure et simple du « Plan Vélo National à 2 Milliards d'Euros » inquiète à juste titre les Collectivités.



Le groupe de la Convergence Vélo sur la voie verte





Le Schéma Vélo du Pays Voironnais se poursuit à Coublevie *avec un tronçon de 150 m entre le groupe scolaire d'Orgeoise et la nouvelle école Maternelle construite dans le parc contigu à l'Ehpad. L'aménagement comprend une piste cyclable bidirectionnelle doublée d'une aire piétonne. Les prochains travaux devraient concerner le boulevard du Guillon.*

PARK(ing) DAY est un événement mondial ouvert à tous

Il mobilise citoyens, artistes, activistes pour transformer temporairement des places de parking payantes en espaces végétalisés, artistiques et conviviaux.

Pendant une journée, les espaces bétonnés deviennent des lieux d'initiatives engagées, originales, créatives et écologiques. Fer de lance de l'urbanisme tactique, manifestation festive, événement international, PARK(ing) DAY, c'est aussi et surtout l'occasion de réfléchir au partage de l'espace public, d'imaginer de nouveaux usages urbains et de formuler ensemble des propositions pour la ville de demain !

C'est pour cela que les associations ADTC-Se déplacer autrement, Alternatiba et Rue de l'Avenir ont choisi la place de Metz comme lieu de réappropriation de l'espace public le mercredi 4 septembre dernier.

Dès 15h, des personnes à pied ou à vélo ont investi les espaces libérés par les autos quittant leur stationnement. Rapidement, la place s'est retrouvée sans voitures mais avec chaises longues, vélos, enfants jouant au chamboule tout, ambiance musicale, buvette proposant jus de fruits et limonade, pour en faire un espace de jeu vivant, festif et convivial.

Après quelques explications, les passants et riverains, tout d'abord étonnés, ont apprécié l'opération. Par contre, certains automobilistes ont manifesté leur mécontentement de devoir garer leurs autos quelques dizaines de mètres plus loin.

Nous envisageons d'investir ainsi d'autres lieux pour démontrer ce qui peut être fait d'un espace dédié à l'automobile.

Anne Tourmen et Philippe Zanolla ■

Expérimentation d'un nouveau plan de circulation dans le secteur « Village » à Gières

Dans le cadre du projet municipal Mobil'Idées et du programme métropolitain CVCM, un nouveau plan de circulation est expérimenté dans le quartier « Village » de Gières depuis la semaine du 21 octobre 2024 et jusqu'en juin 2025.

La voirie a été identifiée comme dangereuse pour les piétons et modes actifs, notamment au niveau de l'établissement scolaire Don Bosco où l'importance du trafic motorisé et le stationnement anarchique sont problématiques en début et fin de journée. La rue de l'Isère est un axe cyclable stratégique pour accéder au centre-ville de Gières via la ChronoVélo 2.

Pour les véhicules motorisés, la rue de l'Isère et son passage à niveau sont intégralement mis à sens unique en direction de la rue des Sports. La rue de La Plaine voit son sens de circulation inversé. Les trois rues du quartier sont placées en zone de rencontre.

Ce nouveau plan de circulation doit amener un changement de comportement des usagers en les incitant à se déplacer autrement ou, à défaut, à se stationner en-dehors du quartier afin que les piétons, cycles et élèves puissent circuler en sécurité tout en réduisant les nuisances liées au trafic motorisé.

L'ADTC-Se déplacer autrement participe au comité de suivi du projet mis en place par la Métropole. Celui-ci a pour rôle d'observer l'expérimentation afin de pouvoir rendre compte, puis de formuler des préconisations.

Michel Lecorsier ■

Nul n'est censé ignorer la loi.

La loi LOM (Loi sur l'Organisation des Mobilités) du 24 décembre 2019, en son article 52, modifie le Code de la voirie routière :

« Art. L. 118-5-1.-Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.

« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.»

Pour autant, si l'on regarde les travaux de désimperméabilisation réalisés récemment par la Métropole sur l'espace public, à St Martin d'Hères avenue du bataillon Carmagnole Liberté, à Eybens rue Chanas, ces dispositions réglementaires n'ont pas été respectées. Clairement, pour ces cas, elles ne sont connues ni des projeteurs des bureaux d'études, ni des membres des commissions de validation, ni des services spécialisés des communes qui n'ont pas relevé la non-conformité de ces projets à la loi LOM.

Pour d'autres cas, le projet a pu être modifié à temps, à Grenoble rue Kléber, à Eybens rue La Boétie.

Il est regrettable que des dispositions réglementaires de sécurité de ce genre ne soient pas intégrées plus sérieusement par les services de la Métropole. L'ADTC sera vigilante sur ce point.

Christian Cotte ■



L'ADTC vient de fêter ses 50 ans. C'est l'occasion de se souvenir du chemin parcouru.

Une association multimodale

Dès sa création en 1974, l'ADTC (Association pour le Développement des Transports en Commun), a promu le tramway moderne comme moyen efficace pour résoudre le problème des déplacements dans l'agglomération, contrairement à d'autres projets dans l'air... comme le téléphérique Poma 2000. Malgré son intitulé, l'ADTC ne s'est pas limitée aux seuls transports en commun. Elle a été la première association française à préconiser ce qu'on appellerait aujourd'hui une politique intermodale et durable des transports. En convoquant, dès novembre 1975, la première Convention Nationale des Usagers des Transports, l'ADTC est à l'origine de la création de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) en 1978.

L'ADTC s'est intéressée dès le début aux modes actifs, vélos et piétons. En mai 1975, elle publiait une brochure : *« Le vélo véhicule d'avenir »,* premier document en français sur les aménagements cyclistes, actualisé en 1990. Cinq fêtes du vélo ont été organisées entre 1974 et 1979, avec le soutien de la FRAPNA 38 (Fédération Rhône-Alpes de protection de la nature), devenue par la suite FNE 38 (France Nature Environnement). Le premier bulletin ADTC-infos est sorti en 1978.

Pour mieux refléter les objectifs de l'association, l'intitulé de l'ADTC a évolué en « Association pour le Développement des Transports en Commun, des voies cyclables et piétonnes dans l'agglomération grenobloise ». En 2000, « agglomération grenobloise » a été remplacée par « région grenobloise » car la problématique des transports périurbains devenait de plus en plus forte. Puis, pour faire plus simple, le nom est devenu ADTC – Se déplacer autrement.

L'ADTC agit auprès du public et auprès des partenaires institutionnels : Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise, Grenoble-Alpes Métropole, Pays Voironnais, Grésivaudan, Communes, Département de l'Isère, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Université Grenoble Alpes… Elle adhère à plusieurs fédérations nationales : FUB (Fédération des Usagères et Usagers de la Bicyclette), FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports), AF3V (Association française pour le développement des Véloroutes et des voies vertes), Rue de l'Avenir, FNE 38 (France Nature Environnement Isère), AEDTF (Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire).



Des actions et des résultats même si l'ADTC ne gagne pas à tous les coups

Voici une liste non exhaustive d'actions menées pour ou contre de grands projets, de combats gagnés, perdus ou encore en attente suivant les cas :

Date	Objet	Actions de l'ADTC	Résultats
1974	Réintroduction du tramway	Voyage d'étude à Bâle avec les élus locaux pour montrer l'efficacité du tramway	Ligne A inaugurée en 1987, ligne B en 1990.
1979	Réseau Express de l'Isère		Liaison TER Grenoble – Rives en 1989, puis Grenoble – Chambéry en 1996.
1975 - 1990	Maintien de la gare de Gières, qui a failli fermer Maintien de la gare de Gières, qui a failli fermer	Information auprès des étudiants pour inciter à utiliser cette gare. Actions sur place pour que les bus du dimanche soir attendent les trains.	Desserte de la gare par bus, changement de nom pour attirer les étudiants et personnels des Universités : Gières Campus, puis Grenoble Universités Gières. Le bâtiment rénové est inauguré en 1989.
1991 - 1997	Opposition à l'autoroute A51	Manifestations, soutien à la déviation longue de Monestier de Clermont, cahier d'acteurs	L'A51 est réalisée jusqu'à Saint Martin de la Cluse, puis jusqu'au Col du Fau, mais la suite est abandonnée en 1997.
1997	Mise en place du tram-train	Exposition	Tram-train mis en place à Mulhouse en 2008. Rien à Grenoble.
2000 - 2010	Opposition à la rocade Nord	Argumentaires, réunions publiques, manifestations organisées par le CAIRN**. Réalisation du site d'information rocade-nord.org	En 2000, la commission d'enquête publique sur le Plan de Déplacements Urbains émet une réserve demandant l'abandon de la rocade Nord. En 2010, la commission d'enquête sur le projet de Rocade Nord émet un avis défavorable. Le projet est abandonné.
2008 - 2009	Soutien à la modernisation du Sillon Alpin*	Participation à la concertation préalable et à l'enquête publique	Suite à la déclaration d'utilité publique en 2009, les travaux sont effectués, mais certains projets sont ajournés, comme la troisième voie à Brignoud. Le seul aller-retour en TGV Annecy – Grenoble – Méditerranée (sur les deux initialement prévus) a été supprimé malgré l'affluence.
2008 - 2024	Entretien et modernisation de la ligne Grenoble – Veynes - Gap	Courriers, manifestations organisées par le collectif pour l'étoile ferroviaire de Veynes, pour faire pression sur le Département, la Région et l'État.	La gare de Lus La Croix Haute reste en partie ouverte, les travaux d'urgence sur la voie pour éviter la fermeture de la ligne ont été décidés fin 2019 et réalisés en 2021. Il s'agit maintenant d'engager les travaux sur les viaducs et tunnels.
2015 - 2023	Opposition au projet de Métrocâble (Fontaine – Saint Martin le Vinoux)	Argumentaire, réunions publiques, participation à l'enquête publique	En 2024, la commission d'enquête publique émet un avis défavorable.
2016 - 2019	Soutien au projet Lyon- Turin et au Noeud Ferroviaire Lyonnais (NFL)***	Argumentaire, participation à l'enquête publique sur le projet Lyon – Turin, à la concertation préalable sur le NFL	Les travaux de creusement du tunnel de base sont en cours. Les études pour la ligne d'accès ont pris beaucoup de retard.
2017	Opposition à la mise de l'A480 à 2 fois 3 voies****	Argumentaire, réunions publiques, participation à l'enquête publique	La commission d'enquête publique émet un avis favorable, les travaux sont réalisés, le trafic automobile augmente...
1974 - 2024	Simplification de la politique tarifaire	Demande réitérée pour les différents modes possibles	En 1997, billets combinés SNCF / VFD. Depuis 1999, possibilité de prendre le TER entre Saint Egrève, Gières et Pont de Claix avec un titre TAG. En 2007, la carte OURA (pour les TER) intègre les transports urbains de Lyon et Saint Etienne. 2024 : nouveau réseau intégrant la Métropole et le Grésivaudan.

* Doublement partiel de la voie unique entre Romans et Moirans, saut de mouton à Moirans, électrification entre Romans et Montmélian, raccordement du Sillon Alpin à la LGV à Valence TGV.

** Collectif pour les Alternatives Innovantes à la Rocade Nord

*** Ces projets permettent d'améliorer la circulation des trains entre Grenoble et Lyon

**** L'ADTC approuve le réaménagement du carrefour du Rondeau

Même chose du côté des modes actifs

Les projets pour les modes actifs sont moins coûteux. Outre les aménagements spécifiques, un levier important est l'apaisement du trafic en termes de volume et de vitesse.

Objet	Actions de l'ADTC	Résultats
Développement des déplacements à vélo	Vélorution de l'ADTC en mai 1974 et 1er livre blanc vélo	Des premières pistes cyclables sont créées dans l'agglomération
Pour les piétons et piétonnes	Livre blanc pour les déplacements à pied en 1978	Des premières zones piétonnes sont réalisées dans l'hypercentre de Grenoble
Information sur les aménagements cyclables	Premier plan des aménagements cyclables en 1990	Ce plan est repris et mis à jour par la Métropole grenobloise.
Promotion d'une ville apaisée	Premier colloque sur les zones 30 en 1992	Première zone 30 à Grenoble en 1997. Généralisation des zones 30 et des zones de rencontre à Grenoble en 2009, puis dans la métropole en 2015 (ville à 30).
Promotion des double-sens cyclables (à partir de 2008)	Collaboration avec la Ville de Grenoble (compétente à l'époque) puis la Métropole	Généralisation à Grenoble en 2009, puis dans toutes les Communes
Promotion du Cédez le Passage Cycliste au feu rouge (à partir de 2012)	Collaboration avec la Métropole	Mise en place Commune par Commune
Augmentation de la part modale du vélo dans l'agglomération	En 2015, l'ADTC publie un plan d'action *« Grenoble métropole cyclable »*.	En 2020, la majorité des 20 mesures présentées en conclusion sont mises en œuvre par la Métropole.
Réseau Express Vélo	En 2019, l'ADTC déplore auprès de la Métro que 3,5 km seulement sont réalisés sur les 40 prévus	Les pistes ChronoVélos se développent et attirent de plus en plus de cyclistes.
Stationnement des vélos	Signalement des lieux concernés	Mise en œuvre de la loi LOM (2019) dans la métropole pour la sécurisation des traversées piétonnes avec la pose par la Métropole d'arceaux vélos dans les 5 m. avant les marquages.



Actions auprès du public pour inciter au changement de mode

L'ADTC mène aussi de nombreuses actions auprès de la population, impliquant les bénévoles et les salarié/e/s.

Voici une liste non exhaustive :

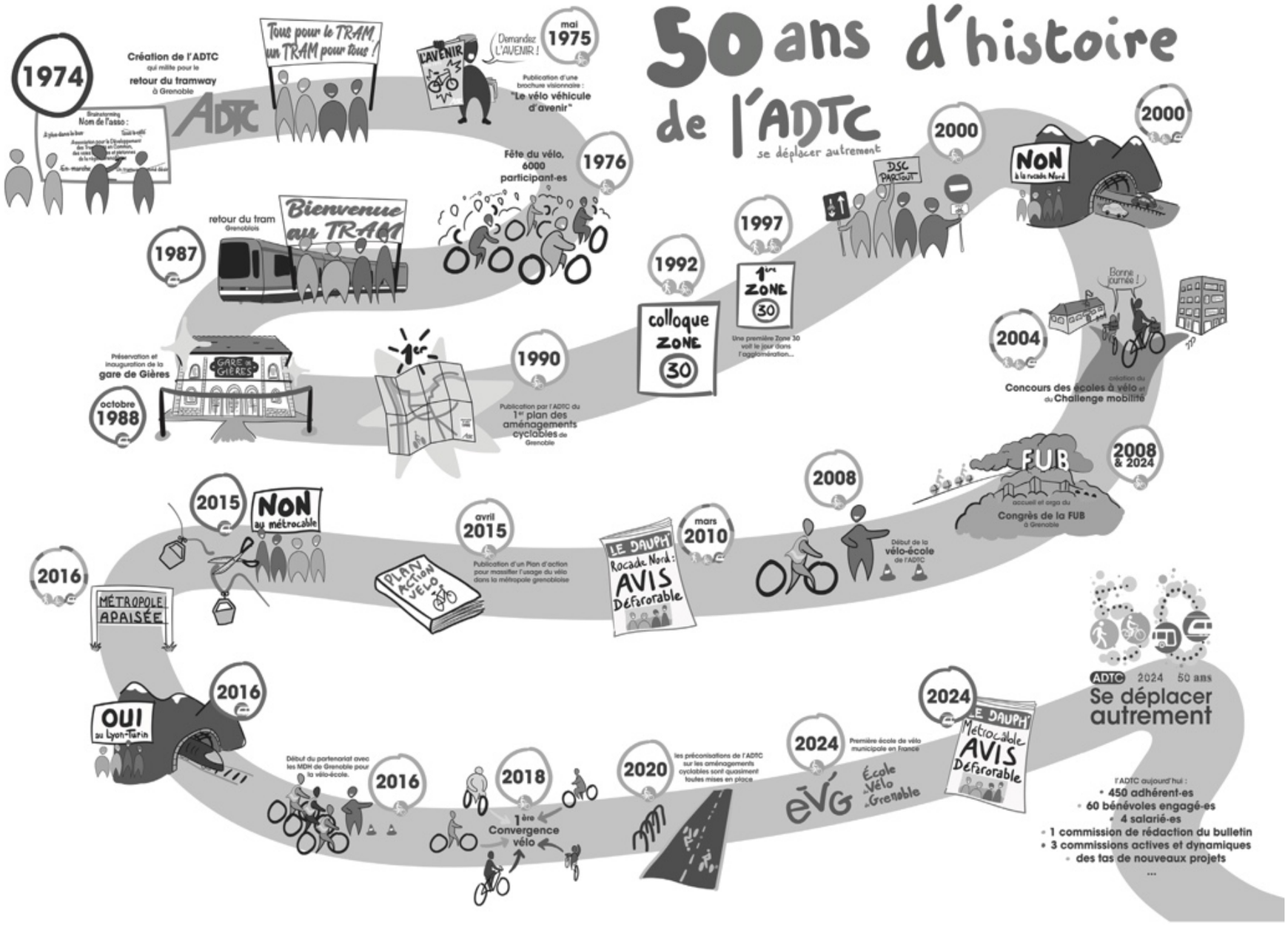
Objet	Actions de l'ADTC	Résultats
Promouvoir les modes alternatifs pour les trajets domicile - travail	- Plans de Déplacements d'Entreprises ou d'Administrations - Challenge « au boulot j'y vais à vélo » en 2004, devenu multimodal en 2010	Le challenge a été repris et étendu par la Région AURA. En 2023, 416 établissements ont participé.
Promouvoir les modes alternatifs pour les trajets domicile - école	- Lancement de vélo-bus, et pédibus (trajets à heures fixes accompagnés par des parents d'élèves) - Concours Allons à l'école à vélo - Animations en milieu scolaire à partir de 2005, pour sensibiliser à l'impact des transports et découvrir le vélo.	En 2023, 163 écoles ont participé au concours.
Apprendre aux adultes à circuler à vélo en milieu urbain, qu'ils sachent déjà faire du vélo ou non.	Vélo-école créée en 2008	En 2023, ce sont près de 250 personnes qui y ont appris à faire du vélo.
Sécurité à vélo	À partir de 2004, l'ADTC relaie l'opération *« Cyclistes Brillez »* de la FUB, menée en novembre, pour montrer l'importance d'être visible. Sensibilisation dans les collèges et à l'université.	Chaque automne, des centaines de cyclistes sont sensibilisés. On note une lente amélioration de leur visibilité.
Se déplacer autrement lors des événements	Coupe Icare : depuis 2013, mise en place du jalonnement des itinéraires et de stationnements pour les vélos. Desserte par cars, arrêts supplémentaires des trains à Brignoud.	Estimation 2000 cyclistes le samedi, 1000 le dimanche.
Rendre le vélo visible	Depuis 2018, Convergences vélo, en partenariat avec Parlons-y vélo et Alternatiba.	Plus 1000 personnes à chaque Convergence, venant parfois de loin.

Des actions toujours plus nombreuses et variées.

On voit la grande diversification des actions menées. L'ADTC a embauché son premier salarié en 1994 et en compte actuellement 4, qui travaillent essentiellement autour de la pratique du vélo. Une soixantaine de bénévoles travaille au sein de commissions thématiques et de sections locales. Le nombre d'adhésions, qui a approché 1000 au moment du combat contre la Rocade Nord, s'est lentement érodé pour arriver à un peu plus de 500 aujourd'hui.

L'ADTC ne peut honorer toutes les sollicitations, mais se réjouit de l'arrivée au CA d'une nouvelle génération, très à l'aise avec les outils numériques pour toucher le plus grand nombre. En plus des commissions historiques « Transports en Commun », « Vélos - Piétons », « Bulletin », une nouvelle commission « Animation » a vu le jour en 2023 qui fourmille d'idées pour toucher un public plus large et rendre les modes actifs et les transports en commun plus festifs.

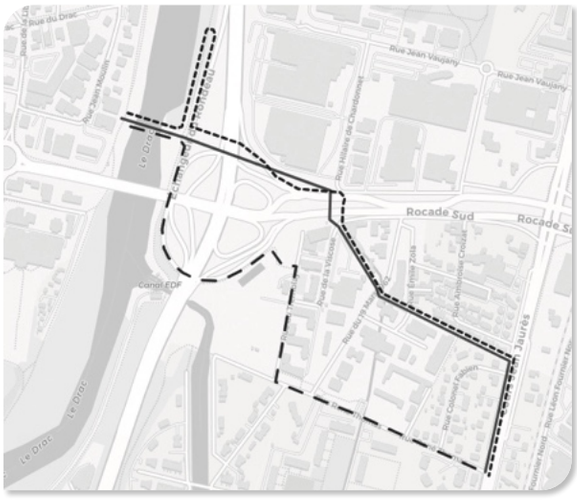
Christophe Leuridan ■


50 ans d'histoire de l'ADTC
se déplacer autrement
1974
Création de l'ADTC qui milite pour le retour du tramway à Grenoble
Brainstorming
Nom de l'asso :
ADTC
Tous pour le TRAM un TRAM pour tous !
mai 1975
Demandez L'AVENIR !
Publication d'une brochure visionnaire : "Le vélo véhicule d'avenir"
1976
Fête du vélo, 6000 participant-es
1987
retour du tram Grenoblois
Bienvenue au TRAM
octobre 1988
Préservation et inauguration de la gare de Gières
GARE de GIÈRES
1990
Publication par l'ADTC du 1er plan des aménagements cyclables de Grenoble
1992
colloque ZONE 30
1997
1ère ZONE 30
Une première Zone 30 voit le jour dans l'agglomération...
2000
DSC PARTOUT
2000
NON à la rocade Nord
2004
Bonne journée !
création du Concours des écoles à vélo et du Challenge mobilité
2008 & 2024
FUB
accueil et orga du Congrès de la FUB à Grenoble
2008
Début de la vélo-école de l'ADTC
mars 2010
LE DAUPH
Rocade Nord : AVIS Défavorable
avril 2015
Publication d'un Plan d'action pour massifier l'usage du vélo dans la métropole grenobloise
PLAN ACTION VÉLO
2015
NON au métrocable
2016
MÉTROPOLE APAISÉE
2016
OUI au Lyon-Turin
2016
Début du partenariat avec les MDH de Grenoble pour la vélo-école.
2018
1ère Convergence vélo
2020
les préconisations de l'ADTC sur les aménagements cyclables sont quasiment toutes mises en place
2024
Première école de vélo municipale en France
eVG
École Vélo Grenoble
2024
LE DAUPH
Métrocâble AVIS Défavorable
ADTC 2024 50 ans
Se déplacer autrement
l'ADTC aujourd'hui :
• 450 adhérent-es
• 60 bénévoles engagé-es
• 4 salarié-es
• 1 commission de rédaction du bulletin
• 3 commissions actives et dynamiques
• des tas de nouveaux projets
...

Passerelle piétons/cycles franchissant l'A480 au Rondeau : un projet sans concertation avec les usagers, insuffisant, et au rabais

Dans le cadre des travaux d'élargissement et reprise de l'échangeur du Rondeau, l'actuelle passerelle piéton/cycle franchissant l'A480 (qui longe derrière une palissade l'arrondi de la bretelle d'autoroute) est appelée à disparaître.

La chaussée qui la supporte doit être rendue au trafic automobile : les autorités tiennent à avoir deux voies motorisées à cet endroit en cas de bouchons, pour y « stocker » les véhicules venant du nord de l'agglo et souhaitant joindre la rocade sud…
Une passerelle de remplacement est prévue, presque en face de la passerelle sur le Drac, passant au nord de l'échangeur du Rondeau et débouchant côté est sur le parvis nord de la dalle recouvrant en partie l'échangeur.
En 2019, les associations d'usagers et les communes concernées ont fait part de leurs exigences sur cette passerelle de remplacement, en termes de sécurité et de confort du tracé : pas de virages serrés, largeurs suffisantes, accès directs et détours limités. Mais depuis, il n'y a eu aucune réunion publique, ni débat métropolitain, sur ce projet. Il semble que les services techniques de la DREAL (services de l'État, maître d'œuvre du projet) ont travaillé entre 2019 et 2024 quasi-exclusivement avec les services techniques de certaines communes directement concernées, sans consulter les communes de la rive gauche du Drac dont beaucoup d'habitants utilisent pourtant cet itinéraire.
En mai 2024, quand l'ADTC a enfin accès aux plans détaillés finalisés, elle constate qu'aucune des recommandations faites n'a été suivie : la jonction entre les deux passerelles, celle sur le Drac et celle sur l'A480, en face de l'autre, fait plus de 350 m de long, la largeur de l'ouvrage est limitée à 3,50 m sur sa majeure partie, la rampe d'accès ouest avec deux virages inconfortables, voire dangereux, un à 90° et un autre à 180°…



• En long pointillés, l'itinéraire actuel, qui sera supprimé,
• En petit pointillés, le projet, en cours de réalisation,
• En trait continu, l'itinéraire de la future ChronoVélo 6 voté à l'unanimité par la Métropole en novembre 2023.

S'appuyant sur la demande d'une largeur minimale de 4 m. faite par les communes et sur les recommandations du Cerema pour ce genre d'ouvrage (4,50 m pour un double-sens cyclable avec un usage piétons et PMR), compte tenu du flux actuel et à venir (la passerelle est sur l'itinéraire de la future ChronoVélo 6), considérant que les enjeux de sécurité et de confort ne sont pas atteints alors que l'ouvrage est prévu pour des dizaines d'années, l'ADTC a alerté le public, les médias, les élus, pour demander la tenue d'une réunion publique avant le début des travaux. Mais les marchés publics étaient sur le point d'être passés, ou l'étaient déjà…
Cette mobilisation de l'ADTC pendant l'été 2024 s'est traduite par :
- Des discussions avec le responsable technique de la DREAL, qui a fait état des « contraintes techniques » multiples avec lesquelles il doit composer.
- Une lettre aux responsables de la DREAL, du SMMAG et de La Métro envoyée le 17 juin (sans réponse à ce jour).
- Des courriels multiples envoyés à tous les élus métropolitains dès le début de l'été.
- Une pétition en ligne : 1388 signatures à ce jour.
- Des rencontres pendant l'été avec certains élus de la rive gauche du Drac, ceux concernés par ce projet et qui ont accepté de nous recevoir : L'ADTC a reçu le soutien d'élus de Fontaine, Seyssins, Claix.
- Une rencontre avec les services techniques et élus d'Échirolles, qui ont obtenu des améliorations sur le projet plus global du Rondeau mais rien sur cette jonction cyclable, et estiment l'affaire bouclée.

Finalement, l'ADTC n'a obtenu que des améliorations à la marge : le virage à 180° légèrement adouci et celui à 90° amélioré. Le fait de n'avoir pu réagir que très tardivement dans le projet n'a pas aidé.
Notre contestation de l'absence d'information et de concertation entre 2019 et 2024 a-t-elle été plus entendue ? Le 11 octobre 2024, lors de la dernière réunion « chantier » avec les responsables techniques du projet, le principe d'une réunion « post mortem » réunissant la DREAL, la Métro et les associations d'usagers a été retenu. Nous souhaitons en effet qu'un bilan soit tiré sur l'élaboration de ce projet mené en solo par la DREAL, et échappant aux contrôle des élus et des usagers : le résultat n'est pas à la hauteur des enjeux et les mobilités actives sont une fois de plus négligées. Un meilleur partage d'information vers le public et les élus à tous les stades du projet aurait pu améliorer la qualité globale pour le bénéfice de tous les usagers.
L'ADTC reste vigilante et demande à être partie prenante des futurs projets de passerelles, de la conception à la livraison.

Paul Desgranges et Nicolas Clech ■

Stop à la violence motorisée !

Cet article fait suite au meurtre de Paul Varry, cycliste militant à « Paris en selle », par un conducteur de voiture le mardi 15 octobre 2024 dans les rues de Paris. Nous adressons nos plus sincères condoléances à sa famille et ses proches.



L'espace public est ouvert à l'ensemble des individus qui doivent le partager pour y vivre et s'y déplacer en toute sécurité, en particulier avec les plus vulnérables, les cyclistes et les piétons notamment ceux à mobilité réduite. Comme tout usager de la voirie, chaque conducteur de véhicule doit se conformer aux règles de Code de la Route et ne peut s'y soustraire sous prétexte d'un « pragmatisme » auto-décrété. Une telle tolérance ne peut se faire qu'aux dépends de la sécurité des autres usagers, voire de leur capacité à se déplacer. « Charité bien ordonnée commence par soi-même. »

Dans notre quotidien, nous déplorons malheureusement de nombreuses incivilités de la part des conducteurs et conductrices de véhicules motorisés : excès de vitesse, non-respect des distances de sécurité et des règles de priorité, feux, stops et lignes d'effet grillés, stationnements irréguliers sur les pistes cyclables ou sur les trottoirs. Comment pouvez-vous vous déplacer en fauteuil roulant si une voiture est stationnée sur le trottoir ? Devez-vous vous mettre en danger sur la voie de circulation principale parce qu'une voiture est garée « pour 2 minutes » sur la bande cyclable ?

Les propos et actes haineux ou menaçants envers les usagers vulnérables sont inacceptables et doivent être dénoncés, notamment par les acteurs du débat public, à la hauteur des préjudices qu'ils causent aux autres usagers. Les usagers les plus vulnérables sont des êtres humains qui ont droit comme les autres à leur place dans l'espace public et au respect de leur existence.

Depuis toujours, l'ADTC - Se déplacer autrement œuvre pour le respect de la place des piétons et cyclistes dans l'espace urbain comme dans les territoires moins denses. Via son vélo-école, l'ADTC est mobilisée depuis de nombreuses années pour permettre aux adultes de (ré)apprendre à se déplacer à vélo en toute sécurité et dans le respect d'autrui.

Le mauvais comportement de certains cyclistes « qui font n'importe quoi » ne saurait excuser le comportement violent voire criminel de certains conducteurs à l'égard des cyclistes. La Fédération des Usagers de la Bicyclette a créé un site web https://stopviolencesmotorisees.org/ créé pour collecter les témoignages des victimes de ce type de violences. Rappelons aussi que les cyclistes « qui font n'importe quoi » se mettent en danger eux-mêmes, mais mettent relativement peu en danger les autres.

Vous avez été victime d'un comportement violent ou haineux lors d'un déplacement à vélo ? Envoyez votre témoignage à stopviolencesmotorisees.org

Les chiffres de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière montrent que les usagers vulnérables de la route sont principalement victimes d'accidents mortels engageant la responsabilité de conducteurs de véhicules motorisés, en particulier voitures et, dans une moindre mesure, de véhicules de livraison.

Michel Lecorsier, Bernard Bouvier et Christophe Leuridan■

Personnes tuées sur les routes hors agglomération selon leur mode de déplacement et l'antagoniste principal de l'accident, en 2023.

collision avec	P	Vé	T	C	M	Vo	U	Ca	B	A	sans tiers	TOTAL
Tués												
piétons (P)	0	0	0	0	2	**61**	11	12	0	7	0	93
vélos (Vé)	0	3	0	0	2	**43**	11	8	0	4	**53**	124
trottinettes (T)	0	0	0	0	0	7	2	2	0	0	0	11
cyclomoteurs (C)	0	0	0	0	1	25	6	4	0	3	15	54
motos (M)	0	0	0	0	10	**160**	**39**	19	4	14	**125**	371
voitures (Vo)	0	0	0	0	2	**303**	**48**	**136**	17	7	**544**	1057
utilitaires (U)	0	0	0	0	0	12	7	22	1	5	**48**	95
camions (Ca)	0	0	0	0	0	0	1	6	0	1	14	22
bus/cars (B)	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	3
Autres (A)	0	0	0	0	0	10	8	2	0	1	26	47
TOTAL	0	3	0	0	17	623	133	211	22	42	826	1877

M Réso : Des ajustements sont nécessaires

Le nouveau réseau M Réso (issu de la fusion de M TAG et M TouGo) a été lancé le lundi 2 septembre 2024 sur le territoire de la Métropole et du Grésivaudan. Premières impressions et premiers ajustements nécessaires.

Le n°177 d'ADTC Infos présentait les nouveautés du nouveau réseau. Les questions sur la nouvelle tarification qui restaient en suspens ont désormais des réponses :

- Les transports du Pays Voironnais sont accessibles avec un titre M Réso,
- La ligne Cars Région T83 Chambéry-Grenoble est accessible avec un titre M Réso entre Chapareillan et Grenoble.

C'est un grand pas vers une tarification unifiée, rendant les transports publics attractifs. Mais les TER dans le Voironnais et dans le Grésivaudan ne sont pas accessibles avec un titre M Réso.

Le Tram D trouve son public

La grande nouveauté de cette rentrée est le prolongement de la ligne D à la gare de Grenoble. Sur le tronc commun avec la ligne B (de la gare de Grenoble aux Taillées), il y a un tram D et deux trams B par quart d'heure en heures « creuses de journée » : l'intervalle théorique entre deux trams B est alternativement 7 minutes et 8 minutes et le tram D circule au milieu de l'intervalle de 8 minutes. Aux heures de pointe, il y a un tram D et trois trams B toutes les 14 minutes : les intervalles entre les trams B sont de 4, 4 et 6 minutes, et le tram D circule au milieu de l'intervalle de 6 minutes. Mais cette régularité sur la papier est un équilibre instable. Dans la pratique, à cause des aléas de circulation, les tramways ont tendance à arriver par paquets de deux ou trois, laissant parfois un trou de 10 minutes entre deux trams D consécutifs.

La desserte de l'Hôpital Nord, en direct du centre-ville de Grenoble et des gares a nettement augmenté l'attractivité de la ligne D. En septembre, à l'arrêt Taillées, les trams D étaient bien remplis avant même l'ouverture du centre commercial Neyrpic à Saint Martin d'Hères (le 2 octobre). Ce centre commercial est bien desservi par les lignes C, D, C5, 15 et 24.

Les usagers ont noté des modifications sur l'utilisation du matériel roulant. Des rames Citadis sont redéployées sur la ligne A tandis que les rames TFS sont un peu plus nombreuses sur la ligne C. Les usagers du tramway attendent avec impatience les nouvelles rames à grande capacité que le SMMAG s'apprête à commander.

Les nouvelles lignes Chrono

Chrono C8 :

La ligne Proximo 12 est devenue la Chrono C8 sur sa partie Sud, mais souffre de sa longueur et les correspondances qui étaient possibles place de Verdun ne le sont plus.

Chrono C9 à C14,

une première étape déjà en service du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM)

Sur le territoire du SMMAG, les lignes C11, C12, C13, C14 remplacent les anciennes lignes express X01, X02 et X03 et C14. Deux nouvelles lignes rapides et fréquentes circulent du lundi au samedi, de 6h à 22h, entre le Grésivaudan et la Métropole : C9 (Grenoble Préfecture – Brignoud gare) et C10 (Échirolles Marie Curie – Bernin Cloyères). Les lignes Chrono desservent des PEM majeurs du territoire (Gares de Voiron, Voreppe, Brignoud, Goncelin, Jarrie-Vizille) et des nouveaux PEM (La Bâtie, à Saint-Ismier, sur l'A41).

Le projet du SERM grenoblois a été récemment labellisé par l'Etat. Le SERM, comprend des trains et aussi des cars Express, des pistes cyclables et des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).
Pour les pistes cyclables, il y a des projets de pistes ChronoVélos dans le cadre du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables du SMMAG (de la Métropole vers Crolles, Brignoud, Vif, et Vizille), sans oublier la Belle Via (Véloroute V63 le long de l'Isère), qui traverse tout le territoire.

Proximo : La numérotation des lignes déstabilise les usagers

Pour les lignes Proximo, les numéros vont de 15 à 25, puis 34 à 36, puis 80 à 92 (sauf 83 et 87 : la ligne T83 reste gérée par la Région avec la ligne 87 une ligne Neige et Nature dénommée N93).
La couleur autour du numéro renvoie au type de ligne. Les lignes Proximo « urbaines » (16 à 19, puis 22 et 24), circulent dans le secteur dense de la Métropole et sont de couleur verte. Les lignes Proximo « périurbaines » circulent en périphérie et/ou dans le Grésivaudan, et sont de couleur bleue. Dans cette catégorie fourre-tout, on trouve :

- Des lignes structurantes, 15, 20, 23, 80 (ex T80), qui circulent désormais jusqu'à 22h, sauf le dimanche, dont certaines mériteraient d'être transformées en lignes Chrono,
- D'autres lignes périurbaines relativement fréquentes, 21, 25, 90,
- Des lignes internes au Grésivaudan (34 et 35, qui ne circulent pas les samedis et dimanches, et la 36, qui circule aussi le week-end avec une vocation de navette pour le parc technologique de Crolles-Bernin),
- Des petites lignes (82, 84, 85, 86, 88, 89) offrant 3 à 7 allers-retours (A/R) par jour en semaine.

Les horaires de la ligne 90 se calquaient sur ceux de l'ancienne ligne T81 sans tenir compte du nouveau parcours. Les horaires ont enfin été corrigés le 4 novembre, et mis en correspondance autant que possible avec les TER en gare de Gières.

Une offre insuffisante le week-end

Le week-end, il est très difficile de se déplacer en transports en commun dans le Grésivaudan

	Samedi	Dimanche
Lignes qui circulent	C9, C10, C11, C12 80, 84, 85, 86, 88 T83	80, 84, 85, 86 T83
Lignes qui ne circulent pas	34, 35 82	C9, C10, C11, C12 34, 35 82, 88

Les lignes 89, 90, 91 desservant des zones d'activités (Parc Technologique de Crolles-Bernin et Inovallée) circulent uniquement du lundi au vendredi. Le week-end, les lignes 36 et 92 font office de navettes pour le parc technologique de Crolles-Bernin.

Le dimanche, il reste trois lignes de cars (80, avec 9 A/R, 84, avec 6 A/R et T83, avec 4 A/R) pour se déplacer en rive droite de l'Isère. En rive gauche, il n'y a rien, hormis 4 A/R sur la ligne 86, et une dizaine de trains dans chaque sens desservant Lancey, Brignoud et Goncelin, et les traversées de vallées sont impossibles en car.

Outre la clarification de la numérotation des lignes, un travail d'amélioration de l'offre les week-ends dans le Grésivaudan est à mener par le SMMAG.

Alexis Grabit ■



Actualités des TER

ADTC-infos vous propose un point d'actualité en ce début d'année.

Le SERM de Grenoble

Ne dites plus RER à la grenobloise mais SERM, acronyme pour Service Express Régional Métropolitain : une loi de fin décembre 2023 a défini le concept de SERM comme une offre multimodale de service de transport public s'appuyant prioritairement sur un renforcement des dessertes ferroviaires et comprenant aussi des services de cars, réseaux cyclables, du covoiturage… Il était logique que le projet de RER grenoblois s'intègre dans la démarche des SERM.

La première étape, franchie en juin 2024, a été la labellisation par l'État, avec 5 autres SERM de la Région AuRA (Chambéry, Clermont-Ferrand, Lyon, Saint Etienne et autour de Genève). La phase suivante, phase de préfiguration, va permettre de constituer le dossier pour obtenir le statut de SERM. Cette étape devra préciser le périmètre, le calendrier, le schéma de gouvernance, la tarification et point crucial du projet, les conditions et modalités de financement. Pour cette phase, les collectivités locales se feront aider par la Société des Grands Projets, anciennement Société du Grand Paris, qui doit apporter ses compétences dans le montage du dossier. Le projet des statuts devrait être déposé d'ici à la fin de l'année 2025 en indiquant les conditions de financement comprenant les contributions des différentes collectivités locales, comme la Métropole, ou la possibilité d'instaurer une fiscalité spécifique sur le territoire. A noter qu'une conférence nationale de financement devrait se tenir durant 2025 pour identifier les moyens permettant de financer ces projets.

En attendant

Ce processus sera sans doute long à mettre en place et les travaux d'infrastructure ont une échéance très lointaine... Heureusement, en complément de leur projet de SERM, les collectivités locales continuent à travailler sur les améliorations de l'offre à court terme. Baptisé « RER niveau 1 », ce projet consisterait à renforcer les fréquences en heures creuses et en soirée. C'est une demande récurrente de l'ADTC, pas besoin de travaux coûteux et lointains d'infrastructure, utilisons dès maintenant toutes les possibilités de l'infrastructure actuelle pour renforcer les services en heures creuses (rappel 3 heures sans train périurbains entre Grenoble et Chambéry en matinée par exemple) et en soirée. Hélas, la progression de l'offre est bien lente. L'année 2025 verra la création d'un aller-retour supplémentaire périurbain entre Grenoble et St Marcellin le dimanche (de Grenoble vers St Marcellin, il n'y a que 2 trains périurbains en 2024 !) Les avancées sont bien maigres ! Au-delà des déclarations et des ambitions affichées du PDU, y a-t-il la volonté publique d'avancer sur ces sujets ?

La troisième voie de Brignoud

Tout le monde parle de ce projet qui prend un an de retard… chaque année. Cette fois-ci, les travaux devraient enfin débuter pour une durée de 4 années avec une mise en service fin 2028. Point noir de cette opération, il est prévu 4 OCP « Opérations Coup de Poing », avec interruption totale des circulations pendant 4 à 5 jours. Ne peut-on pas réduire la gêne occasionnée aux usagers ? Cette troisième voie permettra de prolonger les trains périurbains de St Marcellin qui actuellement font terminus à Gières, offrant ainsi à Brignoud une desserte au ¼ d'heure en heures de pointe.

La tarification

L'ADTC salue la mise en place de M Réso avec l'intégration des cars Région et une réelle simplification de la tarification. Très bien, mais pourquoi les TER ne sont-ils toujours pas pris en compte ? Le titre M Réso permet toujours de circuler entre les gares de la métropole grenobloise, mais pas d'aller de Gières à Brignoud.

Pour être attractif, un RER ou un SERM doit être simple d'usage, offrir une tarification intégrée et faciliter les correspondances, par exemple entre un car rabattant sur une gare et un TER. Ce sujet devrait être la priorité pour les collectivités locales.

L'insuffisance du matériel roulant

L'ADTC a souvent déploré le manque de matériel roulant de la Région AuRA, avec des conséquences désastreuses sur les usagers, trains en surcharge voire supprimés. La Région vient d'annoncer la prévision de commande en 2025 de 10 rames Regio2N complétant les 19 rames commandées en 2019 et mises progressivement en service (les dernières en 2026 après la livraison du nouvel atelier de St Etienne). Pourquoi attendre si longtemps sachant les délais de livraison ?

À part cette prochaine commande, la Région a choisi de maintenir en service son parc Corail jusqu'à l'horizon 2033-2034. La Région AuRA sera sans doute la dernière Région à exploiter ce matériel de la fin des années 1970 qui devient inadapté aux besoins d'aujourd'hui, pas de prises USB, absence d'écran d'information, accès difficile, aspect extérieur dégradé… qui risque de poser des problèmes de fiabilité, les locomotives ayant été mises en service entre 1977 et 1986.

Sur ce sujet, la politique de la Région semble bien timide dans un contexte où le trafic est en constante progression. Il serait nécessaire d'anticiper les besoins futurs pour sortir du sous-dimensionnement chronique actuel du parc. Dans son rapport de janvier 2024, la Chambre régionale des comptes avait déjà estimé le déficit du parc à 30 rames.

Des comités de partenaires organisés par la Région viennent d'être mis en place, et seront l'occasion de revenir sur ces sujets et sur la régularité de la ligne Lyon-Grenoble, qui ne répond pas aux attentes des usagers.

François Lemaire ■

Pass Rail, une initiative intéressante qu'il faut rendre plus attractive à l'avenir

Une offre bienvenue

Le Pass Rail est un abonnement mensuel nominatif et éphémère (1 mois non renouvelable), d'un montant de 49 €, permettant aux jeunes de 16 à 27 ans d'emprunter toutes les lignes TER, Intercités et Intercités de nuit (tarif spécial pour les places en couchette). Il s'inspire des Pass Interrail Jeunes ou « jeunes TER de France » d'après-Covid et des abonnements « climat » donnant accès à l'ensemble des transports publics du pays sans réservation instaurés en Autriche (« KlimaTicket ») et en Allemagne (« Deutschland-Ticket »).

La mise en place du Pass Rail français pour l'été 2024 est remarquable : les Régions et l'État ont réussi à s'accorder dans un délai très court sur cette tarification unique, dans un contexte de complexification lié à la prolifération des différents opérateurs ferroviaires (SNCF TER, TGV/Intercités, Ouigo, Renfe, Trenitalia, …). Une tarification unifiée et abordable facilite grandement l'accès aux transports publics et est très incitative. Le Pass Rail a séduit des milliers de jeunes, montrant l'attrait pour une mobilité ferroviaire à un tarif accessible.

Des freins à lever

Nous regrettons cependant plusieurs freins à l'usage. Contrairement au pass « jeunes TER de France », le Pass Rail oblige à réserver un billet à 0 € pour voyager (19,50 € pour une place en couchette dans un train Intercités de nuit), avec les restrictions suivantes :

- Pas de réservation sur deux trains circulant en même temps,
- Pas plus d'un train au départ de la même ville par jour. Exception est faite pour un aller-retour en correspondance dans une même gare, à condition de réserver son retour après avoir effectué l'aller, ce qui nécessite d'avoir un accès à Internet à destination,
- Pas plus de 6 billets réservés à la fois,
- Non valable sur les réseaux RER/Transilien, y compris hors Île-de-France, ni pour un trajet en TER entre deux gares d'Île-de-France.

De plus, les places disponibles sur le Pass Rail sont contingentées :

- Les places Intercités de nuit en couchettes sont contingentées à 50 % du nombre de places en couchettes en 2ème classe,
- Des places sont proposées au minimum dans tous les TER mais contingentées sur les lignes les plus fréquentées, les plus touristiques et/ou aux heures de pointe.

Dans la situation actuelle, on comprend que ces contraintes soient difficiles à lever : on peut craindre une saturation accrue de certaines lignes et une baisse des recettes préjudiciable après la mise en place du Pass Rail, comme cela s'est produit en Allemagne.

Mais il est important à terme de lever ces restrictions pour rendre l'usage plus simple, intuitif, robuste et accessible à tous. Et la Région Île-de-France devra intégrer à l'avenir le dispositif par cohérence avec le reste du territoire.

Rendre les transports publics plus simples et attractifs

Sur ce point, il sera également intéressant de voir l'avancée des travaux en cours sur le titre de transport unique menés par le GART, la DGITM et d'autres partenaires publics et privés. Une expérimentation devrait être lancée dès la fin 2024 dans les régions Normandie, Centre-Val-de-Loire et Pays de la Loire.

Des trains capacitaires et fréquents sont nécessaires pour absorber l'augmentation de trafic induite par l'attractivité accrue. Étendre la réservation obligatoire dans les trains ne ferait que complexifier la vie de l'usager en masquant le nœud du problème : l'offre notoirement insuffisante. Un report modal massif de la voiture vers le rail doit être un objectif et non une hantise !

Le Pass Rail est une première étape à poursuivre pour simplifier la mosaïque tarifaire des transports publics. Il doit être étendu progressivement à l'ensemble de l'année et aux autres classes d'âge, comme les abonnements « climat » d'autres pays européens. Nous pourrions même imaginer, à terme, un titre parfaitement multimodal donnant accès à l'ensemble des transports en commun conventionnés dans une région et/ou sur tout le territoire, à l'image de l'abonnement général suisse.

Retour d'expérience sur l'utilisation du pass

Cet été, le Pass Rail m'a permis des économies appréciables sur mes billets TER. Mais son utilisation est complexe.

Un TER est, normalement, un train sans réservation obligatoire. Il est regrettable d'être tenu de prendre l'horaire indiqué sur le billet réservé avec le pass : cela pousse alors à prendre ses billets en dernière minute. Lors d'un séjour à Clermont-Ferrand, j'ai été plusieurs fois confronté au problème des trains affichés « Complets » sur SNCF Connect. En guichet, ou sur les automates, il est impossible de forcer la vente d'un billet « Pass rail » car ces derniers sont vendus exclusivement sur des canaux numériques comme SNCF Connect ou Trainline. Une parade est de prendre un billet pour un autre train, en espérant que le billet soit accepté par le chef de bord du train qu'on veut prendre. Dans mon cas, cela a marché, et il restait de nombreuses places disponibles dans ce TER prétendument complet.

J'ai regretté aussi de ne pas pouvoir partir deux fois de la même gare dans la même journée sur un trajet différent : un matin, j'ai effectué un aller-retour Clermont-Ferrand – Vichy, et en fin d'après-midi, SNCF Connect m'a refusé le trajet Clermont-Ferrand – Royat – Chamalières car ce deuxième trajet sortait des conditions d'utilisation du Pass Rail.

Aurélien Delos et Michel Lecorsier ■

ADTC
Se déplacer autrement

PERMANENCE ACCUEIL PUBLIC



Un renseignement vélo ?
Une question bus/tram ?
Prochaine véloparade ?
Mieux connaître l'ADTC ?
C'est la bonne occasion !





Chaque premier mardi du mois
18h30 - 20h

MNE
5 place Bir Hakeim
Grenoble

www.adtc-grenoble.org

Dates des commissions :
Commission Transports en commun
- 10 février, 17 mars.
Commission Vélos/Piétons
- 20 février, 27 mars.

Dates à retenir :

L'Assemblée Générale de l'ADTC aura lieu le jeudi 10 avril 2025, à la MNE, à Grenoble.

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