ADTC infos
Se déplacer autrement
N°179 - Mai 2025 - 5€



Augmenter l'offre TER en heures creuses, tôt le matin, en soirée et le week-end, c'est possible

(pages 16 à 18)

Les sections locales de l'ADTC : Au plus près de ses adhérents
(pages 9 à 13)

Ça bouge sur les pistes cyclables !
(pages 3, 5 à 8)

Retour sur les six comités locaux de mobilité du SMMAG
(page 15)

Editorial

Retour sur 2024 et en avant pour 2025 !

Après l'AG annuelle de l'ADTC qui vient de se dérouler ce jeudi 10 avril, cet éditorial est l'occasion d'un retour sur 2024 et sur les perspectives 2025.

2024 : une année bien remplie

L'année a commencé en mars par le Congrès et l'AG de la FUB (Fédération des Usagères et Usagers de la Bicyclette). Avec 800 congressistes et 200 participant.es à l'AG, ce fut un grand succès qui a été particulièrement apprécié !

Puis est venu l'avis défavorable de la commission d'enquête publique sur le projet de Métrocâble St Martin le Vinoux – Grenoble Presqu'ile – Fontaine. Depuis la 1ère concertation en 2015, l'ADTC estime que ce projet n'est absolument pas prioritaire compte tenu de son coût très important en regard d'une fréquentation estimée très faible. En rendant un avis défavorable, la commission a reconnu la pertinence de l'analyse de l'ADTC. Nous continuons de militer pour des améliorations immédiates sur l'accès de la presqu'île en TC et l'amélioration à court et moyen terme des accès à pied et à vélo notamment par la construction de passerelles sur l'Isère, le Drac et l'A480.



En septembre, le SMMAG a mis en œuvre le nouveau réseau M Réso sur les territoires du Grésivaudan, de la Métropole et du Voironnais avec une tarification unique simplifiant l'utilisation des TC. Une avancée que salue l'ADTC et qui ne demande qu'à être étendue à l'ensemble de l'aire grenobloise !

Le 5 octobre, l'ADTC – Se déplacer autrement a fêté ses 50 ans au Musée des transports à Pont de Claix. Placer l'arrivée de la 5ème Convergence vélo de la région grenobloise en ce lieu chargé d'histoire a permis d'associer les thématiques transport public et modes actifs à cette fête.

Dans le même temps, tout au long de l'année, sur l'ensemble de l'aire grenobloise, les bénévoles ont continué leurs plaidoyers pour le développement des alternatives à la voiture individuelle en participant à de nombreuses réunions et des contributions à des concertations et enquêtes publiques. La commission Animation a organisé de nombreux événements marquants dont la 1ère véloparade des enfants, les 50 ans de l'ADTC ou la magnifique parade des lumières en décembre !

Côté équipe salariée, l'année a été également riche avec un record de participation pour le concours « Allons à l'école à vélo » organisé avec le soutien du SMMAG, les animations Mobilité dans les écoles élémentaires de la Métropole, la montée en puissance de la vélo-école pour adultes avec l'EVG (Ecole du Vélo de Grenoble) et l'arrivée du programme Vélo-Egaux avec le soutien de la FUB.

De belles perspectives en 2025

- Équipe salariée : poursuite des programmes 2024 avec montée en puissance côté Vélo-Ecole et Vélo-Egaux.
- En vue des élections de mars 2026, l'ADTC va préparer un livre blanc de ses propositions.
- Le baromètre vélo de la FUB revient en ce printemps 2025 jusqu'au 2 juin : donnez votre avis dès maintenant sur https://www.barometre-velo.fr/.
- Le combat pour améliorer dès à présent le service sur l'étoile ferroviaire de Grenoble sans attendre les travaux d'infrastructures du SERM (Service Express Régional Métropolitain) à moyen - long terme, en mettant en place une offre continue de 5h à minuit et l`intégration tarifaire avec l'ensemble du réseau des TC.
- Des animations diverses organisées par la commission Animation.

Grand merci !

Merci à l'ensemble des bénévoles et à l'équipe salariée pour leur engagement en faveur du développement des alternatives à la voiture individuelle !

Emmanuel Colin de Verdière ■

Sommaire

P 02	Edito
P 03	Zoom : Un premier jeu de piste… cyclable
P 04	Neyrpic, un centre commercial à rendre plus accessible à pied, à vélo et en transports en commun !
P 05-06	Campagne « Cyclistes, Brillez ! » 2024
P 07	La quatrième édition de la FUB du baromètre des villes cyclables est lancée !
P 08	Brèves Vélos/Piétons
P 09-13	**2025 : ça bouge du côté des sections locales !**
P 14	La fermeture du passage à niveau n°27 de Brignoud, la première réalisation d'un plus vaste chantier mobilités entre Crolles et Brignoud
P 15	M Réso : Des évolutions intéressantes
P 16-17	Quelques sujets concernant les transports publics
P 18	Des études pour une première phase de développement du RER grenoblois
P 19	Brèves Transports
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 €		

Un premier jeu de piste… cyclable

Ce dimanche 23 février, le temps était mitigé. Nous n'étions pas sûres de maintenir le rallye famille que nous avions préparé pour l'après-midi.



Nos affiches invitaient les cyclistes à rechercher un vélo volé, un très beau vélo étincelant de mille feux (qu'Anne avait déposé ce matin-là sur le campus, à l'arrivée du rallye). Nous avions une trentaine de familles déjà inscrites, les dernières s'étaient inscrites à 12h30 le jour même. Nous avons décidé alors de maintenir le rallye.

À partir de 14h00, des cyclistes bien équipés pour toutes les météos, ont commencé à arriver au point de départ, devant la Maison de la Nature et de l'Environnement. Nous avions prévu un trajet d'environ 12 km, avec deux arrêts intermédiaires. À chaque arrêt, il y avait des questions et des énigmes à résoudre, et quelques activités pour les petits et les grands, qui ont amusé tout le monde.
Pour rejoindre l'étape suivante, les participants recevaient un petit livret avec des questions à répondre, des choses à découvrir en chemin vers le prochain arrêt, à photographier. Ces questions étaient comme un fil conducteur indiquant le chemin pour aller à l'étape suivante.

Anne et Guillaume étaient au départ pour remettre des questionnaires aux participants et donner les dernières recommandations, qui devaient les amener au point numéro 2. Les participants étaient de tous âges, et quelle fut notre surprise de voir un jeune couple et un bébé de quelques mois au départ ! Ils avaient des roulettes nous ont-ils dit en montrant les roues de la poussette. Ils ont pu faire une partie du rallye à pied, et ont terminé en tram, au campus où était l'arrivée. D'autres se sont ont arrêtés en cours de route, n'ayant pas anticipé les 12 km, mais tous étaient très contents de cette initiative et de pouvoir participer à un rallye familial.

Ce sont des visages radieux qui sont arrivés vers 17h00, contents d'avoir découvert la marque de la dernière inondation sur le quai Saint Laurent, trouvé le vélo volé, et découvert le planétarium du campus. Un diplôme a été remis aux jeunes et moins jeunes avec un petit goûter. Tous nous ont demandé quand se ferait le prochain rallye !



Temps de préparation : 3 réunions, et plusieurs échanges par mail.
Temps de préparation et de réflexion : quelques heures pour 3 personnes.
Météo du dimanche 23 février : mitigée et quelques gouttes de pluie en fin d'après-midi.
Nombre de bénévoles : 6
Nombre de participants : 40 ménages.

Suzanne Dathe ■

Neyrpic, un centre commercial à rendre plus accessible
à pied, à vélo et en transports en commun !

Ouvert en 2024, le centre commercial Neyrpic, qui comporte un parking en ouvrage de 850 places pour les véhicules motorisés, accroît la congestion routière du quartier.

L'ADTC déplore une vision bien trop centrée sur la seule voiture particulière et propose d'améliorer son accessibilité avec les autres modes.

Des accès piétons et cyclables insuffisants sur l'avenue Gabriel Péri

Depuis Grenoble, une bande cyclable étroite sur trottoir cohabite avec un cheminement piétons tout aussi étroit, entre les voitures stationnées et les commerces. Ces aménagements inconfortables sont peu attractifs et génèrent des conflits d'usage.
L'accès par l'avenue Benoît Frachon est plus satisfaisant, avec une piste bidirectionnelle séparée de la chaussée. L'aménagement de la rue Marceau Leyssieux reste insuffisant malgré une première section avec bandes cyclables bilatérales réalisées au droit des arrêts de bus de la ligne C5.
Depuis le campus, l'accès est satisfaisant via l'avenue du Doyen Louis Weil, mais la traversée du carrefour avec l'avenue Gabriel Péri reste compliquée.
Depuis Gières, tout reste à faire pour rendre l'avenue Gabriel Péri accueillante pour les piétons et cyclistes.
Les passages piétons du carrefour Neyrpic-Belledonne doivent être doublés de traversées cyclables, tant pour permettre aux cyclistes de rejoindre les pistes cyclables que pour offrir aux nombreux piétons de vraies traversées dédiées.

Un parvis où se mélangent les flux actifs

Le parvis du centre commercial Neyrpic, situé le long de l'avenue Gabriel Péri, mélange indistinctement d'importants flux piétons et cyclistes, rendant la situation inconfortable pour tous.
Il faut revoir cet aménagement pour permettre une circulation harmonieuse des piétons et des cyclistes, notamment dans l'optique de la réalisation du futur axe cyclable ChronoVélo 8 (de Grenoble et ses grands boulevards à Brignoud, en passant par l'avenue Gabriel Péri).

Stationnements cycles mal répartis

Il y a beaucoup de places pour garer son vélo mais celles-ci sont relativement mal réparties. Le parvis côté avenue Gabriel-Péri en manque fortement. Les arceaux sont rapidement saturés, au point que de nombreuses personnes accrochent leurs vélos aux barrières, aux lampadaires, etc. L'usage des arceaux positionnés dans les allées n'est pas instinctif et les cyclistes préfèrent stationner leur monture avant de déambuler librement.
Les places situées dans le parking en ouvrage sont réparties sur l'ensemble des étages, obligeant à prendre un ascenseur pour garer son vélo, sans certitude de trouver une place… Enfin, l'Intermarché propose uniquement quelques pince-roues sous abri…



Les transports en commun à valoriser

Les bouchons récurrents sur l'avenue Gabriel Péri retardent beaucoup les bus des lignes C5 et 15, et nuisent à leur attractivité. Cette situation est d'autant plus anormale que ces deux lignes déjà bien empruntées pourraient capter davantage d'automobilistes. La ligne 24 pourrait aussi être valorisée en étant fusionnée avec la ligne 17, et en rappelant qu'elle dessert la zone de Neyrpic via l'arrêt « Maison Communale ».
Le prolongement de la ligne D a bien amélioré l'accessibilité au centre de Grenoble. La création d'une station Charmeyran (pont des Taillées) renforcerait encore cette offre de transport en commun en facilitant les correspondances en provenance et à destination de La Tronche, Corenc, Meylan et du Grésivaudan.

Des progrès à poursuivre

L'ADTC se réjouit de la réalisation de passages piétons sur l'avenue Gabriel Péri début 2025 et d'une piste cyclable sur la rue des Glairons, qui vont sécuriser et faciliter les accès à Neyrpic en provenance de l'Est. Il reste à inclure de nouveaux aménagements piétons et cyclables sur l'avenue Gabriel-Péri pour faciliter les déplacements entre les commerces et les habitations, ainsi qu'un accès efficace à vélo depuis Grenoble, Gières, Murianette, Domène, et la rive gauche de la vallée du Grésivaudan. Le carrefour Neyrpic-Belledonne doit aussi être reconfiguré, en particulier entre la galerie Intermarché et le nouveau centre commercial pour séparer les flux vélos/piétons dans la traversée de la rue Marceau Leyssieux et offrir aux piétons des largeurs de trottoir suffisantes.

Michel Lecorsier ■

Campagne « Cyclistes, Brillez ! » 2024

Avec le soutien du SMMAG, l'ADTC - Se déplacer autrement relaie chaque automne la campagne nationale "Cyclistes, Brillez !", portée par la Fédération des Usagères et Usagers de la Bicyclette (FUB). Cette action vise à sensibiliser les cyclistes à l'importance de l'éclairage et de la visibilité.

Les opérations ciblées « Cyclistes, brillez ! »

Pour convaincre les cyclistes de l'intérêt à se procurer des équipements de qualité, les salarié.e.s et une trentaine de bénévoles ont mené 7 actions de sensibilisation auprès du grand public en 2024, aux abords des pistes cyclables et à l'entrée des rencontres Ciné-Montagne. Lors de ces actions, nous donnons des conseils aux cyclistes dont l'éclairage est absent ou insuffisant, nous distribuons des gilets de sécurité et des brassards fluorescents, nous distribuons des dépliants Cyclistes, brillez ! de la FUB, et nous effectuons un relevé sur l'état des équipements d'éclairage des cyclistes.

Le choix de dates (novembre-décembre) et d'heures (fin d'après-midi) vise à couvrir la plage de luminosité intermédiaire « entre chien et loup » : à ce moment, les cyclistes voient encore distinctement leur environnement fixe ou mobile, sans avoir conscience que les conducteurs dans leur habitacle ont une visibilité bien moindre. Les cyclistes deviennent des ombres fugitives.

Ce défaut de visibilité est accentué par les phares des véhicules qui ont tendance à éblouir les conducteurs.

Dates et lieux des opérations ciblées :

- Jeudi 7 novembre – 17h45-19h45 – Palais des Sports de Grenoble pour les Rencontres Ciné Montagne,
- Jeudi 7 novembre – 17h45-19h45 – Boulevard Clemenceau à Grenoble
- Mardi 12 novembre – 17h-19h – Gare de Moirans,
- Mardi 12 novembre – 17h-19h – Piste cyclable Pont de Catane côté Grenoble,
- Jeudi 14 novembre – 17h-19h – Gare de Voiron,
- Jeudi 14 novembre – 17h-19h – ChronoVélo 1, croisement avec la rue des Aiguinards à Meylan,
- Mardi 3 décembre – 17h-19h – Gare de Brignoud (date initiale : 21 novembre, reportée en raison de la météo).

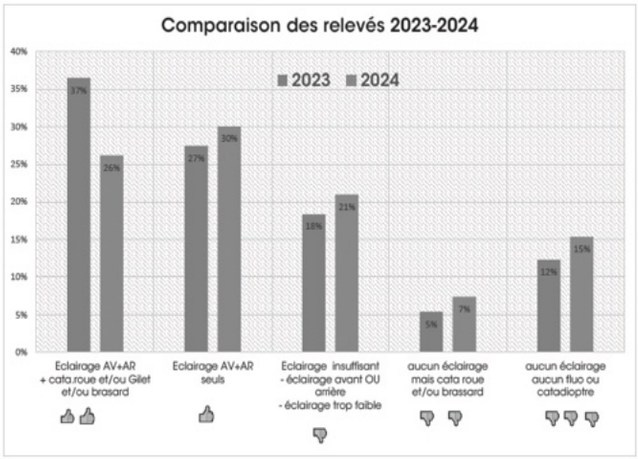
Focus sur le Pays Voironnais

Les opérations ont eu lieu le mardi 12 novembre en gare de Moirans et le jeudi 14 en gare de Voiron, de 17h à 19h. Une mobilisation importante de bénévoles, soit 7 à 8 à Moirans et 8 à 9 à Voiron selon les heures, a permis de couvrir l'ensemble des accès des 2 gares et d'inventorier 185 et 165 cyclistes respectivement, ce qui est suffisant pour avoir des statistiques significatives.

Les chiffres sont similaires pour les 2 gares, de l'ordre de 2 cyclistes sur 3 « visibles » et 1 sur 5 « en danger », c'est à dire sans éclairage et au mieux avec un gilet ou un brassard fluo, ou 1 à 2 catadioptres de roue. Dans ce dernier cas, le cycliste ne peut être visible que latéralement, sachant que les catadioptres de pédales, souvent de piètre qualité au niveau de leur fixation, sont souvent absents (non inventoriés car compliqué).

Le nombre de cyclistes « en danger » est inquiétant !







	👍👍 Eclairage AV+AR + cata.roue *et/ou* Gilet *et/ou* brasard	👍 Eclairage AV+AR *seuls*	👎 Eclairage insuffisant - éclairage avant OU arrière - éclairage trop faible	👎👎 aucun éclairage mais cata roue *et/ou* brassard	👎👎👎 aucun éclairage aucun fluo ou catadioptre	nbre de cyclistes :
sur l'ensemble des lieux :	26%	30%	21%	7%	15%	**2893**
	56%		**44%**			
Palais des Sports Grenoble *à l'occasion des Rencontres Ciné Montagne* jeudi 14/11/2024 17h45-19h45	**142**	**148**	**140**	**6**	**54**	490
	29%	30%	29%	1%	11%	
	59%		**41%**			
Bd Clemenceau - Grenoble jeudi 14/11/2024 17h45-19h45	**154**	**300**	**200**	**92**	**192**	938
	16%	32%	21%	10%	20%	
	48%		**52%**			
Pont de Catane - Grenoble jeudi 12/11/2024 17h00-19h00	**90**	**231**	**127,5**	**64,5**	**77**	590
	15%	39%	22%	11%	13%	
	54%		**46%**			
Meylan Chronovelo1 - rue des Alguinard 14/12/2024 17h-19h	**179**	**75**	**86**	**12**	**41**	393
	46%	19%	22%	3%	10%	
	65%		**35%**			
Gare de Moirans mardi 12/11/20224 17h-19h	**83**	**35**	**30**	**7**	**30**	185
	45%	19%	16%	4%	16%	
	64%		**36%**			
Gare de Voiron 14/11/2024 17h-19h	**68**	**45**	**16**	**8**	**28**	165
	41%	27%	10%	5%	17%	
	68%		**32%**			
Gare de Brignoud 03/12/2024 17h-19h	**42**	**36**	**8**	**24**	**22**	132
	32%	27%	6%	18%	17%	
	59%		**41%**			

Véloparade des Lumières

L'ADTC a conclu la campagne Cyclistes Brillez 2024, le **vendredi 6 décembre avec la 2ème Véloparade des Lumières,** en partenariat avec les équipements de quartier (notamment la Maison Pour Tous (MPT) St Laurent à Grenoble). Un atelier décoration de vélos a eu lieu avant le départ.

Des tracts expliquant notre démarche ont été imprimés et distribués aux personnes rencontrées lors de la véloparade. L'édition 2024 a rassemblé 130 personnes qui ont joyeusement défilé pour terminer en beauté à la Fête des Lumières de la MPT St Laurent.

La quatrième édition de la FUB du baromètre des villes cyclables est lancée !

Du 28 février au 2 juin 2025, participez à la plus grande enquête citoyenne sur le vélo au monde et aidez à améliorer les conditions de circulation à vélo. Si vous êtes cycliste, vous pouvez évaluer les communes que vous fréquentez à vélo, que vous y habitiez ou non.

Le Baromètre vélo, organisé par la FUB, permet d'évaluer la place du vélo dans chaque territoire suivant plusieurs critères : sécurité des cyclistes, qualité des aménagements et de la signalisation, stationnement et services pour le vélo, engagement des collectivités pour le vélo.

Chaque réponse enrichit une base de données qui sert à interpeller les collectivités pour des améliorations concrètes. Les communes ayant obtenu plus de 50 réponses (30 en dessous de 5000 habitants) seront classées. Les résultats, qui seront publiés en septembre 2025, seront le moyen de faire valoir les attentes des cyclistes avant les élections municipales de 2026.

En 2021, plus de 275 000 personnes ont répondu, et 1 620 communes ont été classées. Faisons encore mieux cette année ! Pour participer, c'est là : https://www.barometre-velo.fr/

Christophe Leuridan ■





Deux exemples de points noirs dans la grande région grenobloise : En haut, la coupure de la ChronoVélo 2, vers/depuis la gare de Gières. En bas, la fin de la ChronoVélo 3 au Saut du Moine, à Champagnier, et la dangerosité de la suite de l'itinéraire vers/depuis Vizille et l'Oisans.

Les travaux pour les pistes Chronovélo

Quel est l'avancemment de ces travaux ?

Chronovélo 1

- À Grenoble, en préambule au réaménagement du cours Berriat pour le prolongement de la Chronovélo entre le cours J. Jaurès et l'estacade, c'est l'avenue de Vizille qui est en cours de réfection pour mieux recevoir une partie de la circulation venant de l'Ouest par le cours Berriat. Les travaux sur le cours, les rues P. Sémard et du Vercors jusqu'à Esclangon sont programmés à la suite.

- À Fontaine, les travaux de surface sur l'avenue du Vercors avancent par demi chaussée après réfection des réseaux souterrains, alors qu'ils sont terminés sur l'avenue A. Croizat.

Chronovélo 3

- À Echirolles, le dernier maillon sur la rue A. Ferrier, le long de Caterpillar, est terminé, réalisant la continuité entre la piste venant par la rue P. Sémard et la Vélorue sur la contre-allée Est du cours J. Jaurès.

A Pont de Claix et Champagnier, les travaux sont terminés jusqu'à la ZAC du Saut du moine. Le dernier tronçon pour rejoindre Vizille est en attente.

Chronovélo 5

- À La Tronche, l'aménagement de la piste côté CHU boulevard de la Chantourne le long du CHU est terminé. Par le giratoire Decathlon reconfiguré, elle est raccordée à la piste historique en direction de Meylan.
- À Grenoble, dans le cadre du projet Grand place, l'espace public sur les boulevards Esmonin et de l'Europe est en cours de réaménagement total, avec la piste côté village olympique, depuis la rue M. Dodero jusqu'au giratoire P et M. Curie, qui sera aussi réaménagé et sécurisé pour les cyclistes cet été.
À l'Ouest de Grenoble, là aussi, l'espace public sur l'avenue Rhin et Danube est en cours de réaménagement complet, avec la piste côté Ouest, de la voie verte du Drac qui débouche à Bachelard venant de la passerelle de Seyssins, jusqu'au pont de Catane.
Ces travaux s'accompagnent de l'aménagement d'une piste en site propre sur la rue A. France, en remplacement des bandes cyclables, pour la liaison avec le cours de la Libération.

Chronovélo 6

- À Eybens et Poisat, les travaux de mise aux normes Chronovélo de la piste rue P. Mendès France sont terminés. Il faut se réjouir de la création d'un beau trottoir le long de la piste entre les giratoires Quesnay et des Ruires, mais pas des deux passages de caniveau au giratoire des Ruires, indignes d'une piste ChronoVélo.

Christian Cotte ■



Une voie verte pour Saint-Martin-d'Uriage… avant une piste dans la combe de Gières

Inaugurée le 21 novembre 2024, la nouvelle voie verte de Saint-Martin-d'Uriage relie désormais le parc d'Uriage au centre-ville. Ce projet ambitieux, voté par le conseil municipal en septembre 2023, s'inscrit dans une volonté de développer des solutions pour se déplacer autrement.

Ce nouvel itinéraire, plus sûr que la route départementale voisine, permet aux vélos et piétons de relier les pôles principaux de la commune, du parc thermal au belvédère, proche de la mairie, en passant par l'hôpital thermal, le château ou encore le groupe scolaire de la Richardière. Ce projet est un bon exemple de réalisations favorisant les déplacements locaux à pied ou à vélo, notamment avec l'essor du Vélo à Assistance Electrique (VAE), en zone moins dense.

Cette voie verte s'inscrira à terme dans la continuité de la piste cyclable de la combe de Gières dont sa réalisation est prévue prochainement. L'ADTC considère que les aménagements cyclables prévus dans la combe, en dépit de sections insuffisamment sécurisées, sont une première étape importante pour la réalisation d'un itinéraire cyclable entre la métropole et Uriage tout en n'obérant pas la sécurisation ultérieure des sections problématiques à plus long terme.

Michel Lecorsier ■



2025 : ça bouge du côté des sections locales !

Vous connaissez bien votre quartier, vous y passez du temps, et aussi les alentours de votre lieu de travail, d'ailleurs vous aimeriez bien faire bouger les choses à propos de ce carrefour dangereux, ou de cette ligne de bus peu pratique, ou de ces arceaux à vélo qui manquent encore et toujours...

Et si ce début d'année était le bon moment pour s'investir dans votre section locale avec l'ADTC ?

On vous explique tout ci-dessous !

En effet, le territoire couvert par l'ADTC est vaste, à l'image du bassin de vie grenoblois : la grande majorité des adhérentes et adhérents de l'association habite quelque part entre Voiron et Pontcharra et jusqu'aux portes du Trièves, englobant Grenoble au centre du fameux Y grenoblois.

Administrativement, cela correspond à 3 intercommunalités (la métropole grenobloise, la communauté d'agglomération du pays voironnais, la communauté de communes du Grésivaudan) et un peu au-delà, avec des personnes du Nord-Isère, du Trièves, de la Matheysine ou du Vercors.

Face à un si grand territoire, et compte tenu du nombre croissant de personnes sensibilisées au sujet des mobilités alternatives à la voiture individuelle et souhaitant s'y investir, **le découpage en sections locales de proximité est judicieux et même nécessaire.**

L'ADTC a toujours eu des sections locales, et 2024 a été l'occasion d'un état des lieux de l'existant, d'un bilan de leurs activités, de discussions entre bénévoles, d'une mise à plat des territoires couverts.

Cela a conduit aux actions suivantes :

- Un découpage du territoire en 13 sections locales avec une carte OSM associée pour trouver sa section locale en un clic sur notre site internet. A découvrir ci-dessous !
- La décision d'associer à la fois les personnes habitant un territoire mais aussi celles y travaillant si elles le souhaitent (d'où la demande du lieu de travail dans l'espace adhérents du site ADTC). L'expertise d'usage d'un territoire peut en effet venir de l'activité professionnelle qu'on y exerce et des déplacements associés.
- La rédaction d'un "guide de la section locale ADTC", feuille de route pour aider les bénévoles à s'investir localement avec l'appui du CA et des 3 commissions thématiques, Vélos-Piétons, Transports en Commun, et Animation,
- La création d'une "coordination des sections locales" chargée de faire les liens entre les territoires avec le projet d'organiser des rencontres spécifiques entre référentes et référents des différents secteurs,
- Une mise en valeur des actions des sections locales, à l'image de ce dossier spécial de l'ADTC Infos mais aussi en ligne et sur les réseaux sociaux.

C'est donc avec enthousiasme que nous entamons 2025 par un premier focus sur les sections locales Voironnais et Campus de Saint-Martin-d'Hères - Gières.

Bonne lecture !

La section locale « Voironnais »

Le Pays Voironnais est un territoire étendu, aux confins de la Chartreuse, du Nord-Isère, et de la basse vallée de l'Isère, géographiquement dissocié de la cuvette grenobloise mais en liens étroits avec celle-ci en termes d'activité – surtout industrielle – induisant des flux de déplacements quotidiens bidirectionnels entre les deux territoires.

Comment est née la section locale ?

Les liaisons TER fréquentes aux heures de pointe entre Rives et Grenoble ont été créées en 1989 afin de répondre à une demande de déplacement performant dans une vallée étroite engorgée par les véhicules. En 2000, l'ADTC a étendu son rayon d'action à la « région grenobloise », puis incité les adhérents motivés à créer une section locale sur le Voironnais : ce fut chose faite par moi-même, en 2007. J'ai adhéré en 2005, lorsque l'ADTC a été prestataire de la commune de Coublevie pour un « Schéma Directeur Piétons-Vélos ». Je pratiquais depuis longtemps le vélo-train entre Voiron et Grenoble, et les objectifs de l'association me « parlaient » complètement : j'avais envie de « faire quelque chose » du côté de la promotion des alternatives à la voiture et l'ADTC me semblait être un socle solide par son expertise et son expérience depuis 1974. En 2006, j'ai tenu un « stand Mobilité » aux Journées de l'Environnement de Coublevie. Le véritable « baptême de plongée » a eu lieu en 2007 lorsque les collègues de Grenoble m'ont incité à rédiger un avis lors de l'enquête publique sur le PDU* du Pays Voironnais : gros dossier impressionnant, pour lequel j'ai reçu le soutien de collègues du CA. L'avis de l'ADTC, repris dans « ADTC-Infos », soulignait les lacunes importantes de ce PDU. Cela n'a pas plu à certains élus et techniciens qui exigeaient un droit de réponse bien qu'ils ne soient pas mis en cause personnellement. Cette péripétie a fait entrer l'ADTC dans le carnet d'adresses de certains élus et techniciens du Pays Voironnais.

La constitution d'un petit groupe d'adhérents actifs

En 2008, des habitants de Coublevie impliqués dans le Schéma Directeur Piétons-Vélos et des membres du bureau d'une association Voironnaise (C2ATR : Coordination des Associations pour des Alternatives au Tout Routier, dissoute depuis), ont formé le premier noyau de la section locale, avec le soutien de Christian Cotte et du regretté Jean-Yves Guéraud. En 2025, ces personnes participent toujours aux activités. Cette stabilité a permis de construire une « expertise mobilité » au fil des dossiers étudiés.

Compte tenu des spécificités du territoire du Voironnais, territoire mi-urbain mi-rural, détaché géographiquement de l'agglomération grenobloise, les actifs de la section constituent un petit groupe typiquement local. Ces deux dernières années voient l'adhésion de personnes plus jeunes qui désirent s'impliquer, pour preuve le nombre important de bénévoles qui se sont mobilisés lors des dernières campagnes « Cyclistes Brillez ».

Les activités techniques

Les débuts de la section locale ont été difficiles en termes de complexité des dossiers. Après le PDU du Voironnais, la commune de Moirans a fait appel à nous pour un aménagement « modes actifs » dans la rue de La Coste sur une emprise contrainte par la construction du saute-mouton ferroviaire à proximité de la gare. Cette première collaboration avec Moirans s'est pérennisée, ainsi qu'avec la commune de Coublevie suite à notre prestation pour le « Schéma Directeur Piétons-Vélos ».

Les activités tripartites « élus – techniciens - ADTC » se font également avec les communes de Voreppe et La Buisse, avec lesquelles l'ADTC travaille régulièrement. Le service Mobilité du Pays Voironnais quant à lui, fait appel à nous pour tous les sujets de sa compétence (jusqu'au 1er janvier 2025 où toutes les compétences sont passées au SMMAG*) : l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux, le réseau de transport, le schéma vélo et ses itinéraires structurants, les campagnes « Cyclistes Brillez ».

Chaque réunion technique, chaque enquête publique, demande un examen approfondi des dossiers, des plans « PDF », si possible en s'associant avec des adhérents ou des amis qui connaissent bien la commune concernée. Les rendez-vous techniques peuvent nécessiter de consulter les réglementations comme la loi LOM*, le Code de la route. Le Cerema*, organisme public de recherche entre autres sur la mobilité, est l'une de nos sources privilégiées parce qu'il propose des fiches, des ouvrages à caractère pédagogique, basés sur la réglementation et des expérimentations, destinés aux maîtres d'ouvrage, aux services techniques, aux décideurs. Ces documents sont un formidable appui pour acculturer les élus et

techniciens sur le sujet de la mobilité : aménagement des pistes ou bandes cyclables, normes PMR*, … L'ADTC est une entité locale experte qui prévient certains écarts et dérives, de certains élus ou bureaux d'étude par rapport à la réglementation.

Ainsi, il m'est arrivé qu'un bureau d'étude me contacte pour la faisabilité d'une dérogation aux normes PMR*. Actuellement nous sommes sur un dossier de requalification de rue où le non-respect des normes PMR* est criant : la commune concernée n'a jamais consulté les associations (ADTC et APF France handicap) et prend le risque du dépôt d'un recours juridique, qui peut conduire à des travaux correctifs coûteux. Il faut parfois faire preuve de ténacité et s'imposer, par exemple en s'invitant à une réunion de chantier pour infléchir des solutions : une visite sur le terrain est souvent fructueuse et vraiment complémentaire à des réunions sur plan.

Les actions auprès du grand public

Les « Stands ADTC » (Journées de l'Environnement de Coublevie, Fête du Vélo Voironnais) permettent de sensibiliser le grand public aux manières de laisser sa voiture au profit de moyens plus vertueux : conseils sur un problème de mobilité personnel, « démontage » des idées reçues... Nos moyens : des panneaux à caractère pédagogique qui permettent de déclencher la discussion avec les visiteurs.

Le caractère rural ou rurbain du Voironnais amène des discussions différentes de celles qu'on aurait sur la Métropole. L'aisance à vélo dans Voiron, où la population cycliste est moins développée qu'à Grenoble, ne va pas forcément de soi. Ainsi pour la Fête du Vélo Voironnais qui a lieu début mai, nous proposons une animation « Pratique du vélo urbain en toute sécurité » : rappel de la signalétique spécifique vélo, slalom pour vérifier l'aptitude à maîtriser sa machine, circuit à caractère pédagogique accumulant la plupart des difficultés urbaines rencontrées à vélo.

Le « Challenge Mobilité » de la Région AURA se décline aussi en Pays Voironnais, notamment avec les entreprises de la zone d'activité de Centr'Alp. C'est l'occasion de proposer parfois une animation « angles morts » qui a beaucoup de succès, avec le concours d'un bus du réseau local et de son conducteur. Tandis que les animateurs de l'ADTC s'occupent de la partie théorique, le conducteur fait partager son expérience sur la difficulté de conduite en milieu urbain : les participants peuvent constater qu'un vélo placé à côté d'un bus ou devant le pare-brise est parfois invisible depuis le poste de conduite.

Les commissions institutionnelles et les groupes de travail

Le développement de la pratique du vélo est une préoccupation majeure pour le territoire (cf. le Schéma Vélo du Pays Voironnais). Nous sommes sollicités également pour des ateliers tels que la mise à jour du PDIPR*, l'impact de la ZFE* de la Métropole sur la mobilité du Voironnais, l'élaboration du PCAET*, … En dehors de ces activités « à la carte », nous siégeons dans des commissions institutionnelles de la CAPV* (Commission Intercommunale d'Accessibilité, Conseil de Développement, Comité Consultatif des Services Publics locaux, Comité des Partenaires) et nous participons à des groupes de travail locaux : « Groupe Mobilité » de Centr'Alp, « Commission Mobilité » de Coublevie, Groupe de travail « Vélo » de Voiron, Groupe de travail « Plan Mobilité » de Moirans. Ces groupes et commissions incluent des élus et sont l'occasion de faire passer des messages sur la mobilité. Les services techniques de la CAPV* et des communes du Voironnais sont moins développés que ceux de la Métropole et l'expérience de l'aménagement urbain beaucoup plus récente.

Nos petites et grandes victoires

Nous sommes fiers de certains résultats obtenus à force de ténacité et persévérance. Le manque de franchissement cyclable sécurisé de l'A48 nous a mobilisés plus d'une dizaine d'années avec l'Association des Entreprises de Centr'Alp : une passerelle verra enfin le jour en 2026 (cf. ADTC-Infos n°176 p 8). La liaison cyclable protégée entre Centr'Alp et la gare de Voreppe, première concrétisation du Schéma Vélo du Pays Voironnais comprend un tronçon proposé par l'ADTC (cf. ADTC-Infos n°178 p 6). À Coublevie, un giratoire comprenait une bretelle accidentogène pour les piétons : s'inviter à une réunion de chantier a permis de la faire supprimer.

Bernard Bouvier ■

* PDU : Plan de Déplacements Urbains
* SMMAG : Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise
* LOM : Loi d'Orientation des Mobilités
* Cerema : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
* PMR : Personnes à Mobilité Réduite
* PDIPR : Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée
* ZFE : Zone à Faibles Emissions
* PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial
* CAPV : Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais

La section locale « Campus »

Contrairement à d'autres, cette section locale ne couvre pas des communes en totalité : son périmètre est celui du domaine universitaire de Gières - Saint Martin d'Hères, même si l'ADTC s'intéresse de près à ses accès.

Il est difficile de retracer précisément les débuts de la section locale, suite à la disparition de certains membres (Jean Yves Guéraud) présents à sa création ou à la perte de documents de l'époque. Les débuts semblent remonter aux années 80 ou 90, en lien avec l'Association de tous les usagers du campus ASTUS. Adrien Berton, Jean-Paul Simon, Laurent Mérindol, puis Christophe Leuridan ont animé la section locale.

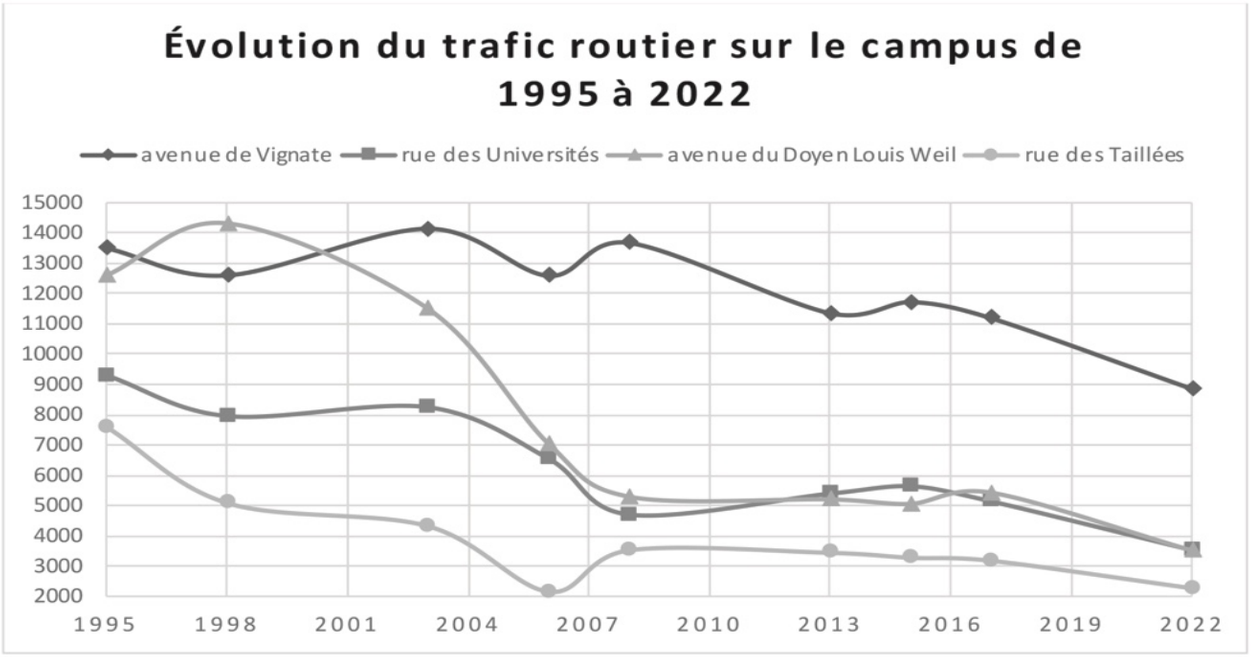
Ce qui est sûr, c'est que l'ADTC s'est intéressée très tôt à la desserte du campus, entre autres en promouvant la gare de Gières, puis en défendant des dessertes fortes de bus puis de tramway, alors que l'Agence d'Urbanisme doutait au début de la pertinence du tramway et de lignes de rocade. Le tram a fini par s'imposer suite à la saturation des lignes de bus, malgré une desserte fréquente par bus articulés. En novembre 1990, la ligne B de tram a pris le relais de la ligne de bus 22. Le campus était alors desservi aussi par deux autres lignes de bus transversales, les lignes 26 et 53. Par la suite, la ligne 53 est devenue ligne 5 puis ligne C de tramway en 2005, tandis que la ligne B était prolongée jusqu'en gare de Gières. La ligne D, créée ex nihilo en 2006, était extrêmement courte (2,6 km de Etienne Grappe aux Taillées) et attirait peu de monde. Elle décolle enfin depuis son prolongement à la gare de Grenoble en septembre 2024.

En fait, la desserte du campus par transports en commun n'a cessé de s'améliorer. La ligne 26 est devenue la ligne Chrono C5 en 2014. La ligne 11, créée en 1996 (Comboire – Le Carina) a été prolongée au campus en 1999, puis est devenue ligne Chrono C7, en 2014, avant la création de la ligne C8 en septembre 2024. Lors de l'ouverture de l'INRIA Rhône-Alpes, la ligne 607 a été créée entre Montbonnot et la gare de Gières, avec un crochet par le campus. Cette ligne est devenue 6070 puis T81, puis remplacée par les lignes 90 (Gare de Gières – Saint-Ismier via Inovallée) et la ligne Chrono C10 (Echirolles – Campus – Meylan – Bernin). L'accès au campus depuis Vizille, Vaulnaveys, Uriage s'est bien amélioré aussi (ligne 6050 puis 69 puis 23) et la tarification unifiée a contribué à son succès.

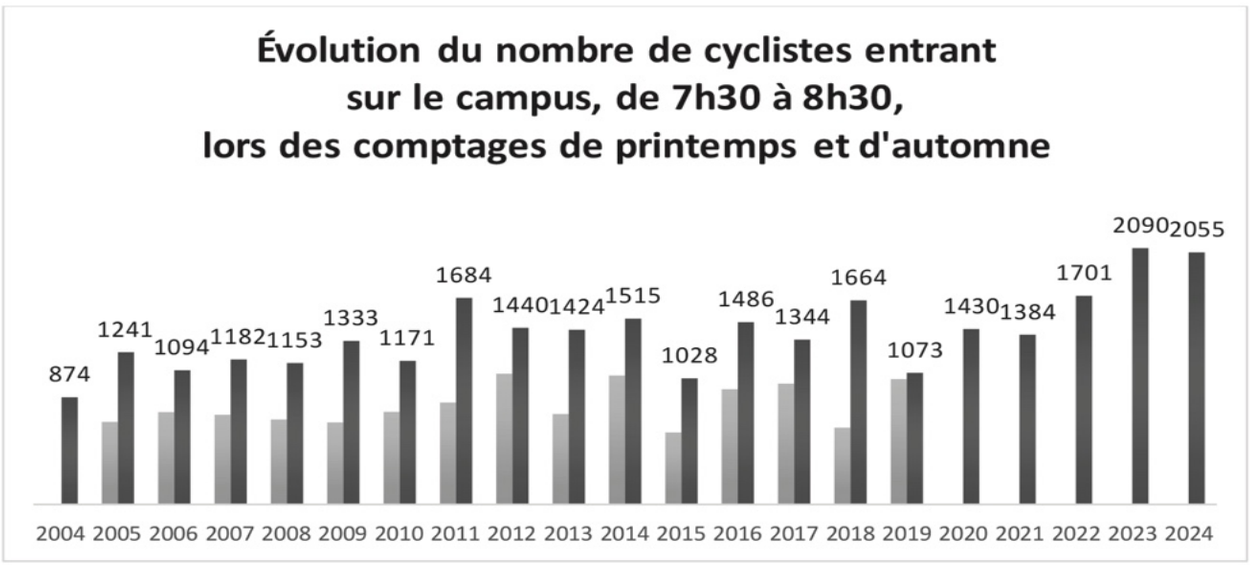
Depuis plus de 30 ans, la section locale de l'ADTC travaille en bonne entente avec le Syndicat Intercommunal de Gestion du Domaine Universitaire, devenu Direction de l'Aménagement. Dans le cadre d'une convention qui la lie avec la Direction de l'Aménagement, l'ADTC participe à des réunions régulières et est associée aux projets d'amélioration des cheminements piétons et cyclables. Elle effectue des comptages annuels des cyclistes entrant sur le campus à l'heure de pointe du matin. Ces comptages ont lieu un mardi ou un jeudi d'octobre de 07h30 à 08h30. Jusqu'en 2019, des comptages avaient aussi lieu au printemps, mais les chiffres du printemps étaient toujours en dessous, du fait des étudiants partis en stage ou ayant abandonné. On voit de grandes fluctuations d'une année sur l'autre, dues aux aléas météo (même si l'ADTC vise plutôt des jours où le temps est clément). On note aussi une baisse en 2020-2021 due au télétravail suite à la crise COVID. Mais les améliorations apportées pour les modes actifs paient et la tendance de fond est nettement à la hausse.



La bonne volonté et le travail remarquable dans la durée rapportent sur le long terme. En 2006, suite à une proposition de l'ADTC, la Fédération des Usagers de la Bicyclette a remis le Guidon d'Or au Service Aménagement de Grenoble Universités pour valoriser le travail déjà fait. L'offre de stationnement a été réduite de pair avec les améliorations des transports en commun. Le campus s'est densifié mais les nouveaux bâtiments ont principalement été construits sur d'anciens parkings, ce qui a permis de garder 53% de surface non artificialisée. La circulation a été apaisée sur une grande partie de la voirie, au moyen de rétrécissements, de plateaux traversants, d'impasses... La ChronoVélo 2 a été prolongée jusqu'au campus. Et ce travail se poursuit. Là encore, on voit les résultats : le graphique (page de droite) montre l'évolution du trafic moyen des jours ouvrés fin novembre (ce qui correspond à la période de trafic maximal sur l'année).



Trafic moyen jours ouvrés fin novembre, ce qui correspond à la période de trafic maximal sur l'année. Noter la forte baisse en 2006 suite au prolongement de la ligne B vers Gières et à l'ouverture des lignes C et D. Le total passe de 43 000 véhicules en 1995 à 28 406 en 2008 puis à 18 959 en 2022. Source : Données Direction Générale Déléguée au Patrimoine, à l'Aménagement et à la Transition énergétique, Université Grenoble Alpes



Comptages effectués à l'automne (gris foncé) et au printemps (gris clair) par des bénévoles de l'ADTC. Depuis 2020, les comptages manuels sont effectués uniquement à l'automne. Malgré des variations liées aux aléas météo et à la période COVID, la tendance est nettement à la hausse.

Christophe Leuridan ■

La fermeture du passage à niveau n°27 de Brignoud,

la première réalisation d'un plus vaste chantier mobilités entre Crolles et Brignoud

Vendredi 31 janvier 2025, le passage à niveau (PN) n° 27 de Brignoud (l'un des deux PN considérés comme les plus dangereux du département de l'Isère) a été définitivement fermé au trafic motorisé.



Les piétons et les cyclistes peuvent continuer à emprunter le PN 27.

En attendant la réalisation du futur passage inférieur de la nouvelle gare de Brignoud et la réalisation de l'aménagement cyclable sur le nouveau pont au-dessus des voies ferrées, le PN 27 reste accessible aux seuls piétons et cyclistes.

Le PN fermé, c'est une première étape réalisée

La mise en service du nouveau pont (réalisé par le Département de l'Isère) sur la ligne ferroviaire Grenoble – Chambéry et la fermeture du passage à niveau vont apporter du répit pour les piétons et cyclistes qui viennent ou partent de la gare de Brignoud, avec apaisement de l'avenue Robert Huant : suppression du trafic entre le pont sur l'Isère et la voie ferrée, piste cyclable et trottoir élargis lorsque la largeur le permet entre la gare et le centre de Brignoud.

Place désormais au futur passage inférieur de la gare

Maintenant que le trafic motorisé est redirigé sur le pont, SNCF Réseau, en charge de la réalisation du futur passage inférieur vélos-piétons de la gare de Brignoud, va pouvoir procéder aux travaux de réalisation (en 2026 ?). Cette réalisation a été rendue possible grâce à un important apport financier de la Communauté de Communes du Grésivaudan.

La suite sera la création de la 3ème voie en gare de Brignoud

Une fois le passage inférieur de la gare de Brignoud et les accès réalisés pour piétons et cyclistes, le PN 27 sera définitivement fermé, permettant à SNCF Réseau de créer la 3ème voie en gare de Brignoud, aménager les nouveaux quais et leurs accès, revoir le plan des voies de part et d'autre de la gare, modifier la signalisation en vue du passage des TER au ¼ d'heure entre Brignoud et Grenoble (par prolongement des TER Saint-Marcellin – Gières à Brignoud).

La passerelle piétons-cyclistes sur l'A41 en 2025

Afin de relier la Zone d'Activités de Crolles - Bernin à Brignoud et sa gare, une passerelle piétons-cyclistes (réalisée par le SMMAG) devrait voir le jour en 2027 au-dessus de l'autoroute, dans la continuité de la rue Louis Néel à Crolles jusqu'à la berge en rive droite de l'Isère.

La Belle Via

La rive droite de l'Isère sera réaménagée (par le Département de l'Isère) pour accueillir la Belle Via, nom de la véloroute V63 de l'Association Française pour le développement des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V). Cette Belle Via serpente actuellement dans les plaines de la Vallée du Grésivaudan, du Bois de la Bâtie jusqu'à Barraux. A terme, la Belle Via longera l'Isère, de Grenoble à Montmélian. En Isère, les travaux ont déjà été réalisés entre Pontcharra (pont de la Gâche) et Tencin, en rive gauche. Ils sont programmés en 2025, entre Tencin et Crolles, en rive droite. La reconstruction du pont de Tencin a été reportée en raison des travaux du pont de Brignoud. Le tronçon Crolles – Saint-Ismier est incertain, car très impacté par des travaux du Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère (SYMBHI) dans le lit de la rivière.

Reconstruction du pont de Brignoud

La reconstruction du pont de Brignoud, portée par le Département, doit permettre le retour des lignes de cars entre Crolles et Brignoud, le retour à la normale des lignes scolaires vers le lycée Marie Reynoard, et la réalisation d'une passerelle piétons-cyclistes à la place du pont actuel. Pendant les travaux de la passerelle, une voie sera réservée sur le nouveau pont de Brignoud pour les piétons et les cyclistes.

Le schéma directeur vélo du SMMAG

Deux axes ChronoVélo sont prévus, un premier en rive gauche de l'Isère, de Brignoud à Grenoble, un second pour la traversée Crolles – Brignoud. Des cheminements piétons et cyclistes sont également prévus pour relier les différents quartiers de Froges, Villard-Bonnot et le lycée au futur pôle d'échanges multimodal de Brignoud et aux passerelles prévues. Rendez-vous en 2028 !

Alexis Grabit ■

M Réso : Des évolutions intéressantes

Trois mois après la mise en place du nouveau réseau M Réso (sur la Métropole et le Grésivaudan), le SMMAG a organisé ses six Comités Locaux des Mobilités, répartis sur les deux territoires. Retour sur les modifications.

Une hausse de fréquentation de 4% par rapport à 2023

Les premières tendances montrent une hausse de 4% de la fréquentation du réseau. Sur le réseau tramway, les lignes Chronos urbaines (C1 à C8), et les Proximo urbaines, la fréquentation est stable, avec une hausse de 3% sur la ligne E, tandis qu'une hausse de 10% est notée sur les lignes Chronos périurbaines (C10 à C14) et sur les lignes Proximo périurbaines (15, 20, 21, 23, 25 et les lignes dans le Grésivaudan, 80 à 90), qui représente 10% du trafic.

La ligne D prolongée à la gare de Grenoble a trouvé son public, avec 11 000 voyages par jour. La nouvelle ligne C8 assure 15 000 voyages par jour, tandis que la « nouvelle » ligne 16 transporte 7 000 voyageurs par jour. Ces fréquentations sont quasi-identiques, comparées aux lignes avant refonte (ligne C7 et 12, pour la première, et 12 et 16 pour la deuxième). Même chose pour la ligne 17, avec 1 800 voyages par jour. La ligne 23 renforcée a vu sa fréquentation augmenter de 54%, avec 1 500 voyages par jour. La nouvelle ligne C10 est fréquentée par 1 700 voyageurs par jour.

Réaffectation des tramways et nouveau matériel roulant sur les lignes fortes

Depuis la rentrée de septembre 2024, la répartition du matériel roulant sur le réseau tramway a changé. La ligne A (la plus fréquentée du réseau) est désormais équipée à 60% par des rames longues Citadis et 40% de rames courtes TFS. Inversement, des rames courtes en plus grand nombre circulent sur la ligne C.

Sur le réseau bus, de nouveaux bus articulés ont fait leur apparition sur les lignes C1, C2, et C5. Ce sont 24 bus MAN qui remplacent les derniers bus articulés au diesel sur la métropole. Ces nouveaux bus, ainsi que toute la flotte du nouveau réseau, vont évoluer avec une nouvelle livrée pour marquer le réseau unique. Fini les couleurs jaune, bleu et rose, pour identifier les lignes Chronos, Proximo et Flexo.
Les usagers et l'ADTC attendent impatiemment que le SMMAG commande, enfin, de nouvelles rames de tramway de grande capacité pour le réseau. Rendez-vous en 2027 pour les voir.

Du Voironnais au Grésivaudan en passant par la métropole avec un seul titre

Depuis le 2 septembre 2024, le titre M Réso permet de se déplacer dans la métropole, le Grésivaudan et le Voironnais, de prendre les Cars Région Isère dans les trois territoires, et de prendre les TER, mais seulement dans la métropole grenobloise. L'ADTC demande à la Région l'intégration tarifaire des TER permettant l'accès aux TER dans le territoire du SMMAG avec un titre M Réso. Progressivement, les bus et cars du Grésivaudan et du Voironnais seront équipés des valideurs M Réso (comme ceux déjà présents dans la métropole).

Les projets à venir

Le SMMAG est engagé dans de nombreux projets.
Plusieurs projets sont en cours entre Crolles et Brignoud, dans le cadre du futur Services Express Régional Métropolitain (voir pages 14 et 19). Du côté des bus, des évolutions seront mises en œuvre à la prochaine rentrée suite aux nombreuses remontées des usagers et de l'ADTC. La principale évolution sera la mise en service de la nouvelle voirie à Meylan permettant de supprimer la fourche de la ligne C1 : tous les bus C1 desserviront, alors, Maupertuis et Montbonnot Pré de l'Eau, y compris en soirée et les week-ends.
De nombreux projets de parkings relais sont programmés dans le Voironnais et le Grésivaudan pour encourager le report modal vers les transports en commun et le covoiturage.

Alexis Grabit ■



Quelques sujets concernant les transports publics

Le dernier Comité des partenaires avec la Région et la dernière réunion du Conseil régional ont été l'occasion de revenir sur plusieurs sujets.

Cars Région

Lors des grandes annonces de fin 2023, le fameux plan à 5,7 milliards, la Région avait annoncé un choc d'offre avec doublement de l'offre pour les cars Région. Pour l'instant c'est le point mort : aucune prévision d'augmentation de l'offre n'a été présentée ; on ne parle d'augmentation de fréquences que sur les lignes ferroviaires (et dans le futur…). Tout le monde n'a pas une gare à proximité et de nombreuses lignes proposent des dessertes insuffisantes comme souvent en heures creuses. La Région n'a donné à ce jour aucune perspective.

Coté tarification, le prix des billets a augmenté de 6,8% au 1er janvier 2025, et même avec une zone urbaine, on ne peut toujours pas emprunter les bus et tramways, ce qui donne un prix global significatif. Il apparaît donc maintenant une forte distorsion entre la zone SMMAG, qui a heureusement incorporé les Cars Région Isère, et les autres territoires. Cela devrait être une des actions de la démarche SERM que de donner un peu de plus de cohérence à ces problèmes de tarification.

Un point positif, la publication de l'offre Cars Région sur le calculateur d'itinéraire de Google Maps complète bien les autres sites d'information.

En 2025, le site OURA devrait évoluer avec en particulier un meilleur accès à la vente des titres de transport.

La ligne Grenoble - Gap

L'ADTC a toujours milité pour le maintien de cette ligne. Même si les premières décisions ont été prises pour éviter la fermeture avec les chantiers de 2021 et 2022, il reste beaucoup à faire. Coté infrastructure, les études préliminaires pour une nouvelle phase de travaux ont été finalisées et les études d'avant-projet sont financées pour effectuer en 2029/2030 des travaux concernant la voie et plusieurs ouvrages d'art pour assurer la pérennité de cette ligne.

Il reste à moderniser la signalisation : les installations actuelles très sommaires et limitent (dans les conditions actuelles, et en fonction de plusieurs paramètres comme la fiabilité de certains équipements) le nombre de circulations à 16 trains par jour. Augmenter ce nombre nécessite un changement de signalisation pour lequel il faut trouver un financement. Une évolution du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de l'usine de Jarrie sera aussi nécessaire.

Coté exploitation, la régularité de cette ligne est décevante avec un taux de 74 %. Les conditions de la ligne sont difficiles avec un profil de ligne de montagne (rampe/pente) et des conditions météo liées à l'altitude (pluie, gel, neige, feuilles en automne). Des mesures ont été prises comme la formation des conducteurs ou l'adaptation des temps de parcours.

Comme chaque année, la ligne sera coupée en juin (du 2/6 au 27/6) pour des travaux d'entretien. Ce choix de coupure complète de la ligne chaque année est évidemment un choix budgétaire pour réduire le coût d'entretien en facilitant les interventions avec l'absence totale de circulations de trains, mais… au détriment des usagers. Mais pourquoi réaliser l'ensemble de ces travaux au mois de juin, alors que la saison touristique, un des moteurs de la fréquentation de la ligne, débute ? La question a été posée à SNCF Réseau.

Desserte TER en heures creuses

Depuis plusieurs années, l'ADTC met en avant le besoin de renforcer les dessertes en journée et en soirée. L'article de Michel Lecorsier dans ce numéro, donne un peu d'espoir en présentant les études qui viennent d'être lancées. En attendant, faisant suite aux propositions de l'ADTC, quelques progrès vont être mis en œuvre en 2026 avec la circulation d'un aller-retour supplémentaire en semaine entre Grenoble et Chambéry pour réduire le trou de desserte actuel de 3 heures (!) en périurbain et d'un aller-retour le samedi entre St Marcellin et Grenoble (cette année, un aller-retour avait été créé entre St Marcellin et Grenoble le dimanche).

Avec la démarche SERM, on peut espérer à terme des améliorations pour les lignes autour de Grenoble, mais il y aussi un besoin sur les liaisons inter-villes comme, par exemple, Lyon - Grenoble : la fréquence sur cette ligne est d'un train toutes les ½ heures en général, mais seulement d'un train par heure en milieu de journée (10h-13/14h), ce qui est insuffisant pour une desserte aussi importante et donnant de nombreuses correspondances à Lyon, qui a une fonction de « hub » pour la moitié de la France. Autre exemple, sur l'axe Grenoble - Genève, on observe un trou de desserte de 4 heures en matinée et du dernier train au départ de Genève est à 18h42, desserte trop faible compte tenu des possibilités de correspondances à Genève avec la Suisse et au-delà. À côté du focus médiatique sur la démarche SERM, ces liaisons doivent aussi être améliorées.

Régularité de la ligne Lyon-Grenoble

En 2024, la régularité de la ligne Lyon-Grenoble a été particulièrement basse avec un taux de 80 % (pourcentage trains arrivés avec un retard de moins de 5 min. 59 secondes au terminus, toutes causes confondues). A titre de comparaison, ce taux oscille entre 93 % et … 99 % sur le Léman Express suivant les lignes. Parmi les causes de retard, on trouve une série d'évènements d'origine climatique ou externes, coulée de boue à Voiron, glissement de terrain à Voreppe, risque d'affaissement d'un mur de soutènement à Chabons, quelques tempêtes auxquelles il faut ajouter un bâtiment à La Tour du Pin qui menaçait de s'effondrer.

Même en excluant ces évènements, dont nous espérons qu'ils restent exceptionnels, la régularité n'est pas au niveau attendu. SNCF Réseau a présenté plusieurs actions, maîtrise de la végétation le long de la ligne, pour éviter que des branches viennent obstruer les voies à chaque coup de vent, ou pire, tombent sur les caténaires (c'est bien visible lorsqu'on parcourt

cette ligne) et lutte contre les traversées d'animaux. Les horaires de trains ont été adaptés pour le service 2025 pour une meilleure insertion des trains en provenance de Chambéry ou faisant terminus à Saint André le Gaz. Pour les usagers, il est essentiel que SNCF Réseau et SNCF voyageurs travaillent sur ces sujets : on ne peut se satisfaire de la régularité actuelle qui nuit à l'attractivité de cette ligne en rendant les conditions de transport difficiles pour les usagers et dégrade l'image des TER dans le public.

Une nouvelle commande de matériel roulant

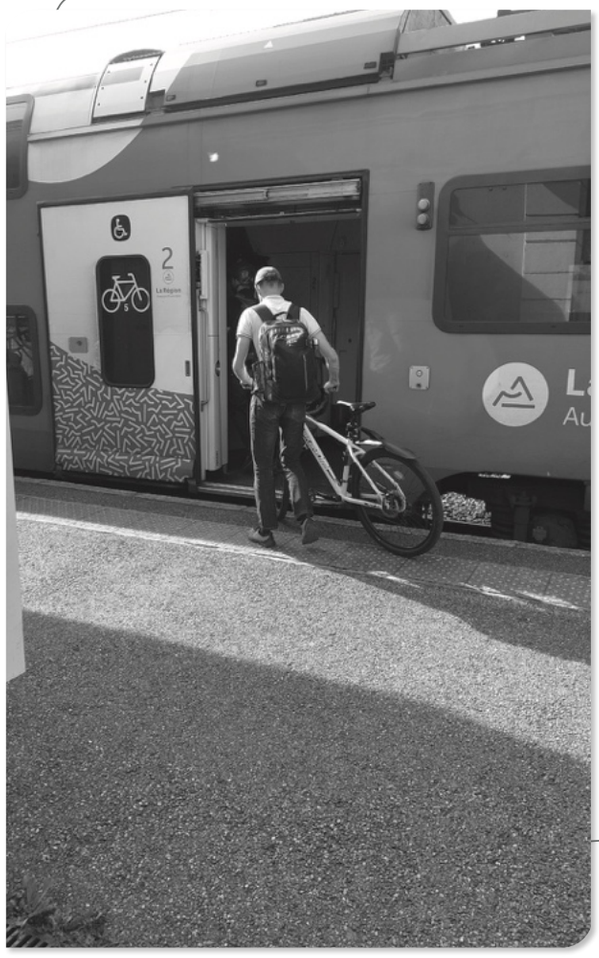
La Région vient de décider la commande de 10 rames à deux étages du type Regio2N livrables au deuxième semestre 2027. Enfin ! Car depuis 2019, aucune commande n'avait été lancée (sauf 3 rames prototypes fonctionnant à l'hydrogène) alors que de nombreux trains sont en surcharge et que le trafic augmente (+ 24 % depuis 2019). Ces rames seront affectées aux liaisons autour de Lyon et libéreront des rames type TER2NG qui seront nécessaires pour permettre le prolongement des certains trains à Brignoud au service annuel 2029. Par ailleurs, un atelier de maintenance, doté de 5 voies va être construit à Grenoble qui remplacera le mini atelier actuel (une seule voie) pour une mise en service vers 2030-2032.

Cette commande est bienvenue. Hélas, aucune autre commande ne sera ensuite possible car les ateliers actuels sont saturés et donc incapables d'assurer la maintenance après cette livraison de 10 rames. Cela montre un manque d'anticipation de la part de la Région au niveau des équipements de maintenance qui avaient été identifiés comme vieillissants et sous-dimensionnés par la Chambre Régionale des Comptes dans son rapport de 2024.

Vers 2028-2031, plusieurs rames, actuellement immobilisées par le grand chantier de rénovation des rames AGC et TER2NNG, deviendront disponibles (on commence à en voir de plus en plus souvent à Grenoble). Cela risque cependant de rester insuffisant si le trafic continue à croître. De plus, des besoins nouveaux vont apparaître avec la démarche SERM.

François Lemaire ■





Des études pour une première phase de développement du RER grenoblois

Des études vont être engagées pour un premier niveau de desserte par le RER grenoblois, à l'image du SERM (Service Express Régional Métropolitain) lyonnais.

L'ADTC milite depuis longtemps pour une meilleure desserte ferroviaire de l'étoile grenobloise avec des trains toute la journée, de tôt le matin à tard le soir. Grâce à des temps de parcours compétitifs, le train est le mode de transport en commun le plus efficace pour les dessertes périurbaines et a vocation à former les axes structurants du réseau interurbain entre Voironnais, métropole grenobloise et Grésivaudan.

Le projet de « RER niveau 1 »

L'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le SMMAG et SNCF Réseau ont signé en janvier 2025 une convention pour réaliser des études d'exploitation en vue d'une augmentation de l'offre en décembre 2028 (service annuel 2029). Cette première étape vise à densifier l'offre sur les branches de Brignoud, Rives et Saint-Marcellin en heures creuses avec au moins un train par heure et une extension de l'amplitude horaire du service (de 5h à 22h environ) assurant les correspondances avec l'ensemble des TGV Paris – Grenoble. Cette première étape permettrait d'amorcer une montée en charge des usages dans le cadre de la démarche SERM.

Répondre aux besoins de mobilité des usagers

Avec plus de 700 000 habitants, l'aire d'attraction de Grenoble est le second pôle économique et universitaire de la région Auvergne-Rhône-Alpes. Les trois vallées qui concentrent d'importants pôles économiques et démographiques (Centr'Alp, Bernin-Crolles, Pays Voironnais, Grésivaudan, Sud Grésivaudan, Sud Grenoblois) sont desservies par le rail. Un RER offrirait une desserte interurbaine attractive et de grande capacité.

Un tel développement de l'offre est faisable à court terme...

Dans un article de décembre 2024, le cabinet Trans-Missions rappelle que le parc de matériel roulant est dimensionné pour l'heure de pointe ; les sillons tracés pour répondre aux besoins en heure de pointe pourraient être utilisés en heures creuses. Avec l'infrastructure et le matériel roulant actuels, les rames pourraient circuler toute la journée y compris le soir et le week-end.

Sur des lignes comme Grenoble - Chambéry, la politique de SNCF Réseau empêche la circulation durant des plages horaires dédiées à la maintenance des voies. Cette organisation doit être revue pour supprimer les trous de desserte pour avoir des trains tout au long de la journée.

… et économiquement pertinent

Renforcer la desserte en dehors de l'heure de pointe est économiquement pertinent : le cabinet Trans-Missions rappelle que l'optimisation des roulements et l'utilisation accrue du matériel roulant existant permettent d'assurer l'offre en heures creuses à un coût marginal faible. Même si la maintenance devait être effectuée de nuit, des économies d'échelle seraient réalisées à distance parcourue constante.

Seul un tiers des péages dépend du kilométrage parcouru tandis que le coût des gares dépend peu du nombre de trains qui s'y arrêtent. Les plannings des conducteurs et agents dans les trains peuvent être optimisés en limitant les temps morts. Ainsi, Trans-Missions estime le coût du kms.trains supplémentaire de RER à 11 € contre 27 € en moyenne pour les TER. Même avec une fréquentation plus faible en heures creuses, ces coûts marginaux peuvent être couverts par les recettes des usagers.

Une avancée majeure pour les usagers

L'ADTC se réjouit des récentes décisions qui pourraient aboutir dans quelques années à un RER grenoblois offrant une fréquence et une amplitude horaire attractives.

L'intégration tarifaire du RER au réseau M Réso est un élément essentiel pour faciliter son adoption, sans attendre 2029. Les usagers souhaitent pouvoir effectuer l'intégralité de leur trajet avec un unique titre de transport à un prix attractif. Des correspondances adaptées sont à prévoir pour accéder aux gares et en repartir. Ainsi, le RER grenoblois répondra aux enjeux de mobilité du territoire et des usagers.

Michel Lecorsier ■



Station Charmeyran : une station d'échange est vraiment nécessaire.

En 20 ans, le nombre de bus et de cars empruntant le boulevard Jean-Pain à Grenoble, le pont de Savoie, puis la voie express (RD 1090) à La Tronche a considérablement augmenté. On est passé d'une desserte marginale (quelques cars interurbains) à un ensemble de lignes empruntant cet axe, incluant des lignes fortes.

Il y a eu d'abord le « RER » routier Voiron - Crolles lancé par le Département dans les années 2000, complété par l'Express Voiron – Froges. Ces lignes sont devenues par la suite Express 1 et Express 2, puis Cars Région X01 et X02, puis, depuis septembre 2024, les lignes Chrono C11 et C12.

Ensuite, la ligne 6020 a vu son trajet modifié pour emprunter elle aussi la RD 1090 dès la sortie de Grenoble et le Pont de Savoie. Cette ligne est devenue par la suite T80, puis, depuis la rentrée 2024, Proximo 80. Puis la ligne Chrono C0 Grenoble – Meylan a été créée en 2012 à titre expérimental et a connu un succès immédiat. Elle a changé de nom en 2014 et est devenue ligne C1 au moment de la restructuration du réseau de bus, qui a vu la création d'autres lignes Chrono. La ligne C1 a été prolongée partiellement (un bus sur deux, en semaine, et en journée) à Montbonnot, Pré de l'Eau en septembre 2018, avec application de la tarification TAG, ce qui encore accru sa fréquentation. À la rentrée 2025, la desserte de Maupertuis et de Montbonnot par tous les bus (grâce à la nouvelle voirie chemin de Monarié) va encore accroître l'attractivité de la ligne. En 2024, avec le nouveau réseau M RESO intégrant la Métropole, le Grésivaudan (et par la suite le Pays Voironnais), de nouvelles lignes ont été créées, dont la ligne C9 Grenoble, Verdun Préfecture – Domène – Brignoud, Gare. À ces lignes fortes, s'ajoutent d'autres lignes de cars : la ligne T83 (Grenoble – Chambéry par la rive droite de l'Isère), la ligne 84 (Grenoble – Le Touvet), et la ligne 86 (Grenoble – Allevard).

Nombre de passages trams, bus et cars à hauteur du Pont des Sablons (un jour moyen de semaine)

Sur le pont				Sous le pont			
	par sens		2 sens confondus		par sens		2 sens confondus
	Campus => Grenoble	Grenoble => Campus			Grésivaudan => Grenoble	Grenoble => Grésivaudan	
Tram B	160	160	320	C1	107	111	218
Tram D	76	75	151	C9	34	35	69
				C11	57	59	116
				C12	26	26	52
				80	47	47	94
				84	7	7	14
				86	7	8	15
				T83	6	6	12
Total 2 sens sur le pont			471	Total 2 sens sous le pont			590

Source : Site M Réso. Recherche des horaires de passages pour le mardi 18 mars 2025

Toutes ces lignes, soit 590 bus et cars par jour moyen de semaine, desservent l'arrêt « Sablons », situé à la Tronche en dessous du pont emprunté par les lignes B et D (où passent 471 trams). On a ainsi deux axes majeurs de transport en commun passant l'un en dessous de l'autre, sans correspondance commode entre les deux ! De l'arrêt Sablons en direction de Grenoble, il faut marcher 300m pour rejoindre la station de tram Grand Sablon. De l'arrêt Sablons en direction du Grésivaudan, la situation est bien pire, faute de traversée aménagée sur la RD 1090. Il faut marcher environ 800m pour rejoindre la station Grand Sablon en rejoignant le passage sous la voie Express dans un environnement très désagréable ou bien marcher 1000m pour rejoindre la station les Taillées par la passerelle au-dessus de l'Isère ! Il n'est pas étonnant que l'arrêt Sablons soit deux fois plus fréquenté en direction de Grenoble qu'en direction du Grésivaudan. Quand on connaît l'intérêt d'améliorer la desserte de l'Hôpital et du campus depuis le Grésivaudan, il est inacceptable de laisser se prolonger une telle situation, même si cela représente un investissement réel.

Christophe Leuridan et Michel Lecorsier ■

Le nœud ferroviaire du Rondeau va bientôt sauter

À l'occasion des Jeux olympiques d'hiver de 1968, pour supprimer de nombreux passages à niveau et réaliser une gare olympique à Eybens, la voie ferrée vers Chambéry a été déplacée au sud de la cuvette grenobloise. L'embranchement de la voie vers Veynes a donc été repoussé plus au sud, obligeant les trains pour cette destination à circuler à contresens sur la voie venant de Chambéry, de la gare de Grenoble jusqu'à cette bifurcation. Cette situation réduit le nombre des sillons disponibles pour faire passer les trains et accroît les retards en cas de situation perturbée. Plusieurs fois évoquée comme une modification nécessaire pour faciliter les mouvements de départ et d'arrivée des trains à Grenoble, la modification de cet bifurcation n'a jamais pu être menée à terme, notamment pour des raisons financières. Depuis fin décembre 2024, l'État (45%) et les collectivités territoriales, la Région Aura (29%), Grenoble Alpes Métropole (14%), le Grésivaudan (7%), le Pays Voironnais (5%) ont enfin réussi à boucler le financement de l'opération (1 M€) qui consiste à mettre en place une communication au niveau de la bifurcation. Ainsi, les trains en direction de Veynes pourront emprunter, dans le bon sens, la voie en direction de Chambéry, et couperont, simplement, la voie venant de Chambéry pour s'engager sur la voie unique vers Veynes. Les travaux de voie sont programmés pour l'été 2026, suivis par ceux de signalisation fin 2027, pour une mise en service pour l'été 2028… Il s'agit là d'un premier pas pour simplifier les mouvements de trains à Grenoble, et pour le Service Express Régional Métropolitain (voir aussi page 13).

Christian Cotte ■

Fin de la gratuité des transports scolaires en Isère

A la rentrée de septembre 2025, les transports scolaires en Isère ne seront plus gratuits. La Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA), autorité organisatrice des mobilités, qui prend en charge les coûts des transports scolaires dans toute la région, a dû harmoniser sa tarification. Gratuit dans 5 départements dont l'Isère, la tarification évolue. La Région a décidé, le 18 décembre dernier, de modifier l'offre pour les scolaires (pour les collégiens et les lycéens) à la rentrée prochaine en créant un abonnement à 120 € l'année, proposant également, un accès au réseau TER et Cars Région de la Région (les modalités sont encore à définir). Le transport scolaire reste gratuit pour les écoles primaires et maternelles. Pour plus d'équité entre les usagers, et pour inciter les jeunes à se déplacer en transport collectif.

Christian Cotte ■



Le Léman Express, symbole de la réussite d'un RER Franco-Suisse : un exemple pour Grenoble (pages 16 à 18)



Une nouvelle livrée pour les bus du Voironnais au Grésivaudan, en passant par la métropole : Signe d'un réseau unifiée (page 15)

Les Commissions Transports en commun et Vélos/Piétons vous accueille avec grand plaisir dès la rentrée de septembre, afin de pouvoir discuter, échanger, partager sur tous les sujets mobilité (du train au bus, du vélo à la marche, ...)



Le Musée HistoBus, à Pont-de-Claix, est désormais accessible en train, avec l'ouverture de la nouvelle halte de Pont-de-Claix, l'Etoile.



Des rames TER à deux niveaux rénovées circulent, de plus en plus, autour de Grenoble. Et dix nouvelles rames ont, enfin, été commandées, par la Région, depuis 2019 (pages 16 et 17)

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