ADTC infos
Se déplacer autrement
N°180 - Septembre 2025 - 5€



Non à l'immobilisme, OUI à une ville où il fait bon vivre !

(pages 9 à 12)

- **Baromètre vélo 2025 : une envie de vélo sur tous les territoires** (page 3)
- **M Réso : Un restructuration sur le nord-ouest de la métropole et des incompréhensions sur les réseaux** (pages 14 et 15)
- **Le SERM à Brignoud : Des travaux. Et une (r)évolution de l'offre ferroviaire à venir ?** (pages 16 et 17)

Editorial

Non à l'immobilisme, OUI à des villes où il fait bon vivre !

Ce lundi 23 juin, les immobilistes ont manifesté à nouveau contre des projets de réaménagement des espaces publics à Grenoble qui visent à redonner de l'espace à la marche à pied et au vélo, 2 modes représentant 55% des déplacements à Grenoble et 43 % dans la Métropole (Enquête Ménages Déplacements 2019).

Opération "mail à tes élus"



Vendredi 20 juin, l'ADTC - se déplacer autrement, Parlons-Y Vélo et dévoiturons Grenoble ont lancé l'opération "mail à tes élus" consistant à la proposition d'envoi d'un mail de soutien aux différents projets de réaménagement de l'espace public à des élus : MM. Ferrari, Laval, Piolle, Namur et Mme Belair. Quelques jours après, plus de 250 mails ont été reçus en copie de ces envois par l'ADTC. Cela prouve qu'au-delà d'une minorité bruyante et violente, il existe une majorité silencieuse qui soutient une meilleure qualité de vie pour l'ensemble de la population.

Ce lundi 23 juin, nous avons tenu à nous exprimer publiquement par une banderole devant la mairie de Grenoble lors du Conseil municipal de ce jour à un horaire où les personnes actives sont au travail !

Des aménagements concertés

Place de Metz, avenue Jeanne d'Arc, Chronovélo Berriat : les projets soumis à concertation depuis de nombreuses années arrivent aujourd'hui dans la phase travaux après des modifications importantes (doublement du stationnement automobile avenue Jeanne d'Arc, abandon de l'aménagement de la rue de Strasbourg).

Les projets portés par les villes et la Métropole de Grenoble visent à rééquilibrer l'allocation de l'espace public afin de développer d'autres usages que la circulation et le stationnement automobiles. Le projet de Chronovélo, via le cours Berriat, assurera une liaison cyclable confortable et sécurisée allant de Sassenage à Crolles, sans discontinuités. Le réaménagement de la place de Metz lui permettra de retrouver sa fonction d'espace de convivialité qu'elle a perdue au profit d'un parking. La requalification de l'avenue Jeanne d'Arc lui permettra d'être plus sûre pour les cyclistes et piétons, d'améliorer la visibilité des commerces et de répondre aux enjeux de végétalisation et d'infiltration des eaux pluviales

Avançons !

L'ADTC - Se déplacer autrement souhaite que les projets de réaménagements de places, de création de parcs, d'aménagements cyclables et piétons (accessibles en famille), de Place aux enfants, de végétalisation, soient menés à leur terme dans les délais prévus, en gardant leur niveau d'ambition. Ceci inclut la Chronovélo Berriat-Fontaine, attendue depuis des années des deux côtés du Drac dont la partie Berriat vient d'être reportée à 2026-2027 malgré l'urgence absolue de réalisation pour la sécurité des déplacements à vélo et attirer de nouveaux pratiquants.

L'ADTC - Se déplacer autrement souhaite même que ces projets se multiplient à l'avenir à Grenoble et ailleurs, de façon à construire des villes et villages à vivre, joyeux, humains, redonnant ainsi de la valeur ajoutée à un espace public appauvri car trop longtemps délaissé.

Le courage politique se mesure aux projets forts, qui transforment la ville, et qui ne font parfois pas l'unanimité à leur mise en place.

Emmanuel Colin de Verdière ■

Sommaire

P 02	Edito : Non à l'immobilisme, OUI à des villes où il fait bon vivre !
P 03	Baromètre vélo 2025 de la FUB : Une envie de vélo dans toute la région grenobloise !
P 04-05	Zoom : Les sections locales du Grésivaudan et de Saint-Martin-d'Hères
P 06	À la découverte des femmes qui identifient nos rues, à vélo
P 07/08	Brèves Vélos/Piétons
P 09-12	**Face aux actions en cours des immobilistes, l'ADTC apporte son soutien aux travaux d'amélioration des espaces publics à Grenoble !**
P 13	Et si on parlait des cars Région Isère ?
P 14	Le SMMAG a restructuré les lignes C1, 18, 42 et 82 du secteur nord-est
P 15	L'incompréhension des usagers
P 16	Le projet SERM à Brignoud, ça veut dire quoi ?
P 17	Des trains supplémentaires, avant une (r)évolution en 2028 ou 2029 ?
P 18	Covoiturage versus ligne de Transport en Commun régulière
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 €		

Baromètre vélo 2025 de la FUB : Une envie de vélo dans toute la région grenobloise !

Du 28 février au 2 juin 2025, la Fédération française des Usagères et Usagers de la Bicyclette (FUB), dont l'ADTC est membre, a ouvert la 4e édition de l'enquête nationale intitulée « Baromètre vélo 2025 ».

Avec plus de 334 000 réponses (+21% par rapport à 2021) en France dont des milliers sur la région grenobloise, cette enquête constitue la plus grande enquête au monde auprès des cyclistes. Les résultats de ce baromètre ont été annoncés à Lyon ce 18 septembre 2025.

Grenoble 1ère au baromètre vélo de la FUB dans la catégorie « Grandes Villes » (ville de + de 100 000 habitants)

En 2025, Grenoble confirme sa première place obtenue lors des 3 premières éditions avec une note moyenne de 4,37 / 6 (contre une note de 4,21 / 6 en 2022).

Parmi les 60 communes classées dans la région grenobloise (25 de plus qu'en 2022), 21 communes obtiennent la moyenne contre 8 en 2022 dont 4 obtiennent une note supérieure à 4 / 6 (Plateau des Petites Roches, St Egrève, Meylan et Grenoble).

De Mens dans le Trièves à Rives dans le Voironnais, de St Hilaire du Rosier dans le Royans et Autrans-Méaudre dans le Vercors à Chapareillan dans le Grésivaudan, c'est l'ensemble de la région grenobloise qui montre une envie forte de se déplacer à vélo au quotidien en sécurité

L'ADTC salue la forte progression supérieure à 10% de la note de nombreuses communes de la région grenobloise (Vizille, St-Marcellin, St-Martin-d'Uriage, Jarrie, Varces, Gières, Voreppe, St-Martin-d'Hères, Fontaine, St-Martin-le-Vinoux, Voiron et Corenc). De manière générale, les communes dont la note progresse ont vu la réalisation entre 2021 et 2025 d'aménagements cyclables importants (Chronovélo, voie verte…)

L'ADTC remercie les militantes et militants qui travaillent depuis longtemps dans l'ombre ou non pour faire de la région grenobloise un territoire où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo à tout âge au quotidien en sécurité.

Ces bons résultats ne doivent pas faire oublier qu'il y a une forte demande d'aménagements sécurisés et qu'il y a urgence à développer le schéma cyclable voté par le SMMAG et à traiter les nombreuses coupures naturelles (rivières) ou artificielles (voies ferrées et autoroutes) par la réalisation de franchissements

- Accélérer le développement du réseau magistral sur toute la région grenobloise : Crolles – Grenoble – Fontaine – Sassenage, Grenoble – Eybens, Champagnier – Vizille, Le Pont-de-Claix – Varces – Vif, Grenoble – St-Martin-d'Hères – Domène – Villard-Bonnot, Gières – St-Martin-d'Hères – Echirolles – Seyssins – Seyssinet-Pariset – Fontaine, Voiron – Voreppe – Le Fontanil, Tullins – Moirans – Voiron…
- Réaliser les franchissements à l'étude : Pont de Claix – Claix sur le Drac, Vizille sous la déviation routière, Meylan – Gières sur l'Isère, Grenoble – St Egrève sur l'Isère et la RN481, La Buisse sur l'A48, Crolles – Brignoud sur l'Isère et l'A41, St-Ismier – Le Versoud sur l'Isère.
- Développer la complémentarité Transports en Commun – Vélo en sécurisant les accès aux points d'échanges en particulier les gares, en développant et facilitant le stationnement vélo et en augmentant la possibilité de prendre son vélo dans le car ou le train.

L'ADTC – Se déplacer autrement va maintenant analyser en détail les résultats et invite la presse, les candidats et les citoyens à s'emparer des résultats du baromètre pour alimenter les débats des municipales dans chaque commune : le vélo doit trouver sa place partout.



Les sections locales du Grésivaudan et de Saint-Martin-d'Hères

Dans le numéro 179 d'ADTC Infos, le dossier central présentait les sections locales de l'ADTC, avec deux focus sur les sections de Voironnais et du Campus. Ce numéro présente les sections locales du Grésivaudan et de Saint-Martin-d'Hères.

Un peu d'histoire

Dès 2002, lors de la création du Pays du Grésivaudan, l'ADTC s'est impliquée en participant au Conseil de Développement créé en même temps. En 2009, la nouvelle Communauté de Communes du Grésivaudan a pris la compétence transports. Le représentant de l'ADTC siégeait en commission avec les élus. Parmi nos nombreuses actions, nous avons poussé pour une collaboration renforcée entre les trois Autorités Organisatrices de Mobilité du bassin grenoblois. Depuis, la section locale a poursuivi son investissement sur toutes les formes de mobilité sur la vallée.

Les actions dans tout le Grésivaudan

Depuis la sortie de la pandémie de 2020, la section locale a repris ses nombreuses actions, animations, réunions publiques et concertations, pour obtenir des améliorations aux nombreux projets mobilité sur le territoire du Grésivaudan.

L'extension au Grésivaudan et au Voironnais du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) a permis la mise en place d'une nouvelle tarification unifiée entre le Grésivaudan et la Métropole. Le prix du voyage est passé de 5,40€ à 2€ (et même 1,67€ avec un carnet de 10 voyages), avec correspondances désormais autorisées. Cette extension a permis également le transfert de lignes Cars Région à M Réso, permettant au SMMAG de développer ces lignes et d'en créer d'autres (C9 Brignoud – Grenoble et C10 Bernin – Crolles – Meylan – Campus – Echirolles).

Beaucoup de projets concernent les vélos : la Belle Via (V63), ainsi que des traversées de vallées : La Terrasse – Tencin, bientôt Crolles – Brignoud, et Saint-Nazaire-les-Eymes – Le Versoud. Deux animations annuelles, la Coupe Icare et l'opération « Cyclistes, Brillez ! » sont l'occasion pour la section locale d'échanger, et de discuter avec les cyclistes sur des sujets de mobilité.

Les bénévoles de la section locale rencontrent les élus et les techniciens du territoire (quelques rencontres et visites à Villard-Bonnot et Bernin), du SMMAG et du Département pour faire avancer les sujets mobilité tels que les aménagements cyclables et pour le développement du réseau de transports en commun. Des associations locales et environnementales sont des partenaires de la section locale : GRENE, le Rif et l'AF3V.

La section locale a contribué aux enquêtes publiques pour les futurs Pôles d'Echanges multimodaux (PEM) de Brignoud et de Goncelin, aux traversées piétons-cycles de Saint-Ismier – Le Versoud, Crolles - Brignoud, à la reconstruction du Pont de Brignoud, au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Crolles, à l'extension de la Zone d'Activités Economiques (ZAE) des Fontaines.



Stand ADTC à la Coupe Icare 2025

Les projets à venir

Plusieurs thèmes vont animer la section locale ces prochaines années :

- La réalisation du Service Express Régional Métropolitain (SERM) dans le Grésivaudan, d'ici à fin 2028, en lien avec le grand projet Crolles – Brignoud, et l'arrivée des TER au ¼ d'heure, aux heures de pointe, entre Grenoble et Brignoud (voir ADTC-Infos 179, page 14, et page 17 du présent numéro).
- Le SERM comprend également le développement des lignes de cars express entre le Grésivaudan et la Métropole (lignes 80, C9, C10, C11, C12), avec une offre plus étendue le matin, en soirée et le week-end.
- Le SERM sera aussi complété par un maillage vélos, avec la création de deux axes Chronovélo Grenoble – Crolles et Grenoble – Brignoud, ainsi que les traversées de la vallée, des liaisons vers les pôles générateurs de mobilité, et comment articuler le train et le vélo,
- Le SERM comprend des Pôles d'Échange Multimodaux qui doivent prochainement être créés ou réaménagés (avec des pôles bus et des stationnements vélos de qualité).
- LE SERM prévoit une tarification intégrée. La section locale défend l'idée de pouvoir accéder aux TER dans le Grésivaudan avec un titre M Réso, comme c'est déjà le cas entre Gières, Saint Egrève et Vif.

Plus globalement, la section locale sera partie prenante de la réalisation du nouveau Plan De Mobilité (anciennement Plan de Déplacements Urbains), entre le Grésivaudan, la Métropole et le Voironnais.

Alexis Grabit ■



Opération Cyclistes, Brillez ! 2024 en gare de Brignoud

Du côté de la section locale Saint-Martin-d'Hères

Une rencontre réunissant quelques adhérents a eu lieu en mars pour créer la section locale ADTC de notre commune. Il y en aura d'autres, et nous espérons être plus nombreux.

L'endroit qui pose le plus de problèmes est l'avenue Gabriel Péri, entre le carrefour avec l'avenue Benoît Frachon et Gières : aucune voie cyclable n'existe. Pour la Ville de Saint Martin d'Hères, la piste en cours de réalisation sur la rue des Glairons sera une alternative sécurisée. Cela est faux et ne répond pas aux besoins des cyclistes et des piétons. L'avenue Gabriel Péri doit être reconfigurée pour permettre des circulations sécurisées pour les piétons et les cyclistes.

De plus, les aménagements pour l'accès au Centre commercial Neyrpic sont inadaptés car les flux de piétons et de cyclistes y sont mélangés. Les différents parkings vélos sont mal indiqués. Il n'y a pas d'accès pour les vélos au centre commercial voisin. Nos revendications rejoignent la colère de l'Union de quartier Portail Rouge. Nous avons protesté vis-à-vis de la coupure de la Chronovélo rue de la Commune de Paris, au croisement avec la rue Charles Darwin pour travaux sans alternative sécurisée. De même, nous demandons qu'une solution soit trouvée pour que cesse la coupure de la Chronovélo en limite de Gières liée à la traversée de la voie du tram.

Il y a de nombreuses autres améliorations à apporter pour la circulation des piétons et des vélos sur la commune. Toutes les bonnes volontés sont les bienvenues.

Grâce à Basile et Alain, une première formation « vélos égaux » a eu lieu sur la commune avec une quinzaine de participantes.

L'ADTC - Se Déplacer autrement était présente au forum des associations le samedi 6 septembre 2025, à l'Heure Bleue.

Bernard Navet ■

À la découverte des femmes qui identifient nos rues, à vélo

L'équipe animation de l'ADTC a donné rendez- vous le 8 mars 2025, à 14h30, devant l'atelier du P'tit vélo dans la tête, rue de Londres, pour un parcours commenté de 12,5 km à vélo dans des rues de Grenoble portant un nom de femme.

En France, seulement 5% des rues des communes de France et 2% des boulevards et autres avenues portent le nom d'une femme ! Grenoble se situe dans la moyenne nationale. Pourtant, de tout temps, les femmes participent à la vie sociale, culturelle et à la recherche. Elles aussi ont apporté leur soutien lors d'évènements tristement célèbres dans les années 1940 comme nous l'avons appris en visitant la rue Louise Collomb, près du Palais de Justice.

Le parcours a commencé avec la rue Suzanne Roussi Césaire quartier des Eaux Claires, puis la rue Louise Drevet perpendiculaire à la rue Ampère, la rue Louise Collomb près du Palais de Justice. La rue Philis de la Charce étant en zone piétonne, nous avons opté pour la statue, au pied de la bastille.

Une halte spéciale sur l'angle place V. Hugo à l'extrémité du boulevard Georgette Agutte-Sembat. Le nom du boulevard fut attribué lors du conseil municipal du 30 décembre 1924, suite au legs de tableaux au Musée de Grenoble par Mme Georgette Agutte. Nous avons toutes regretté l'absence du prénom, Georgette, sur les plaques du boulevard. Depuis, la ville de Grenoble a corrigé cet « oubli ».

En rejoignant la halte suivante nous avons croisé l'immense cortège à pied du 8 mars, ce qui nous posait un dilemme : nous ne voulions pas couper leur cortège, mais notre parcours traversait le leur ! Nous n'étions qu'une cinquantaine face à ces milliers qui … nous ont très naturellement laissé passer !

Nous avons rejoint le quartier de l'Abbaye où nous avons fait une halte dans la rue Suzanne Buisson, et depuis la place de la Commune, nous avons admiré et écouté Agnès qui nous a conté avec beaucoup d'informations les éléments marquants des 4 femmes peintes en street art au-dessus de la maison de secteur 4 : la docteur Annie Ferrey-Martin, Malala Yousafzai, Joséphine Baker et Louise Michel.

Nous avons terminé devant l'école Ninon Vallin, quartier Malherbe, et pour clôturer cette belle visite, nous sommes allées nous rafraîchir le gosier sur une terrasse en pensant à toutes celles qui nomment nos rues.

Nous n'avons pas vu toutes les rues portant un nom de femme, et il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour arriver à une parité des noms de rue. Cette très belle participation nous incitera à proposer la même animation dans d'autres rues, et dans d'autres communes de la métropole… À l'année prochaine !

Temps de préparation :
5 h de recherches
3 h pour le choix et le repérage du trajet. Nombre de bénévoles pour sécuriser le cortège : 6.
Participation : 50 personnes enthousiastes – MERCI A TOUTES !

Suzanne Dathe ■



Balade Vélo du 8 mars
(Auteur Cristina del Biaggio)

Véloparade des fiertés

Les drapeaux claquaient dans le ciel ce dimanche 25 mai, au départ de la première P'Ride, véloparade des fiertés, à Grenoble. Les bénévoles de la Commission Animation avaient confectionné de magnifiques papillons aux couleurs des drapeaux LGBT et des pompons à accrocher aux guidons des participant/es.

Une cinquantaine de personnes s'est élancée dans les rues, guidée par une playlist entraînante préparée par Camille, l'initiatrice du projet.

La diversité était au rendez- vous. Enfants, adultes, retraité/es, des habitué/es et des personnes dont c'était le premier événement lié au mois des fiertés. Le cortège a traversé la ville dans une ambiance festive, sous les encouragements et applaudissements des grenoblois/es.

Guillaume, membre du Conseil d'Administration, et co-organisateur, ne cache pas sa joie : « Nous visions un événement plus confidentiel pour une première année, nous sommes très heureux du relais massif.

C'est très encourageant ! Nous avons déjà commencé à réfléchir à l'évènement de l'an prochain.

Au cours de la balade j'ai rencontré une personne pour qui c'était la première pride. Elle s'est sentie rassurée par le fait que cela soit à vélo et a adoré l'ambiance.

C'est pour que chacun/e se réapproprie l'espace public en se sentant en sécurité que nous organisons ce genre d'événements.»

Le cortège s'est enfin arrêté au bar de la Bobine, pour écouter les discours et profiter d'un verre bien mérité. Rendez-vous l'an prochain, pour une édition musicale et colorée ! »

Jonathan Arevalo ■

Véloparade des fiertés, dans le Jardin de Ville (Auteur Anne Tourmen)



Grand succès pour le baromètre des villes cyclables 2025

La Fédération des Usagères et Usagers de la Bicyclette (FUB) a lancé au printemps la quatrième édition de son baromètre des villes cyclables.

Il s'agissait d'un questionnaire à l'échelle de la France où les cyclistes évaluent les aménagements et la politique cyclable des communes où ils circulent. Les résultats, attendus pour le 18 septembre, aideront les associations à peser sur les politiques menées par les collectivités locales.

Le baromètre a été clos le 2 juin. Les communes ayant obtenu 50 réponses sont qualifiées et seront classées, au terme de l'analyse des résultats. Ce seuil a été abaissé à 30 réponses pour les communes de moins de 5000 habitants.

Dans l'Isère, le nombre de communes qualifiées est passé de 40 à 72. L'édition 2021 avait été marquée par la qualification de communes périurbaines a priori peu favorables au vélo. L'édition 2025 confirme cette tendance, avec des nouvelles qualifiées comme Rives, La Buisse, Noyarey, Domène, Le Versoud, Bernin.

La grande nouveauté est la qualification de communes rurales, formées de bourgs isolés, voire d'habitat dispersé comme Saint Hilaire du Rosier, Saint Jean en Royans, Roybon, Vinay, Autrans-Méaudre, Pierre Châtel, La Mure, Mens, Theys, Plateau des Petites Roches !

On ne peut donc plus prétendre que la demande en aménagements cyclables est uniquement le fait de bobos vivant en centre-ville et en terrain plat. On doit ce résultat au relais actif de nombreuses associations sur le terrain, épaulées pour certaines par l'ADTC dans le cadre de ses nombreuses animations autour du vélo.

Christophe Leuridan ■

En mai, l'ADTC était au Pont-de-Claix

Comme l'année dernière, des bénévoles de l'ADTC étaient présents lors de la fête du vélo qui s'est tenue le vendredi 16 mai de 17h à 20h dans le parc de l'Amphithéâtre, place Michel Couëtoux. La météo était bonne, et les très jeunes nombreux !

Il y avait plusieurs stands, notamment ceux de La Prévention Routière, la Clavette qui réglait les câbles de freins et regonflait les pneus des vélos. Les enfants devaient passer à 3 stands pour avoir un goûter. Un coup de tampon sur une carte attestait que l'enfant avait visité un atelier.

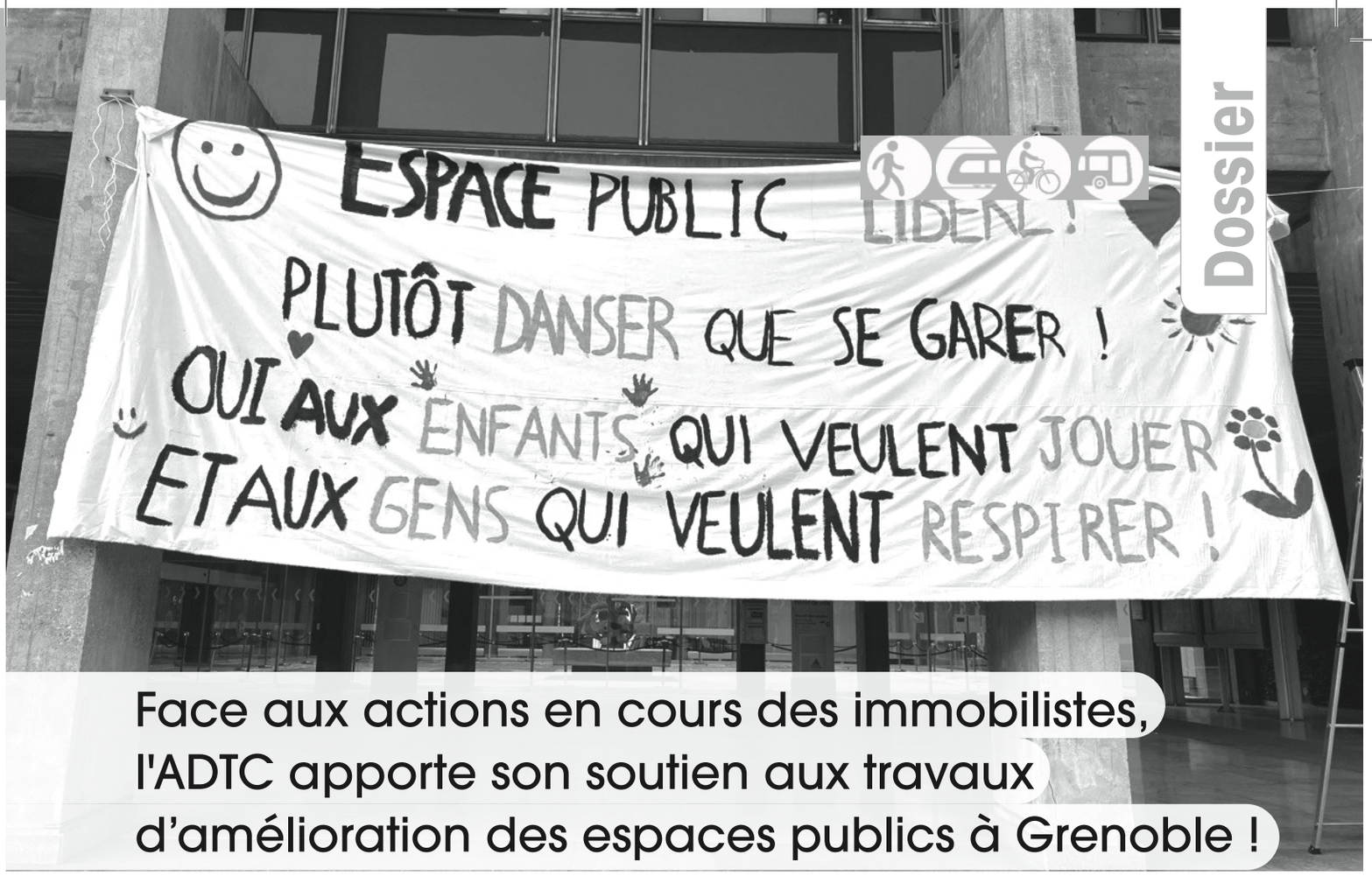
La mairie avait mis à disposition une table et des grilles où fixer nos affiches. Sur la table de jeux, nous fûmes très vite assaillis par les enfants venus récupérer un coup de tampon sur leur carte.

Pour l'obtenir, les enfants devaient remettre dans l'ordre chronologique les cartes avec la fabrication des bicyclettes, ou, pour les très petits, nommer les différents éléments du vélo : les pédales, la selle, le guidon, la sonnette (très importante) …



Plus de 50 jeunes enfants sont venus nous voir. Nous en avons profité pour inviter les parents à remplir le baromètre des villes cyclables, enquête organisée par la Fédération des Usagères et Usagers de la Bicyclette. Merci à l'équipe salariée pour la conception et la réalisation des jeux. Nous n'avons pas pu sortir tous les jeux, pour cause de vent ou par manque de place. Mais beaucoup les messages sont passés.

Suzanne Dathe ■



Face aux actions en cours des immobilistes, l'ADTC apporte son soutien aux travaux d'amélioration des espaces publics à Grenoble !

Depuis plusieurs mois, de petits collectifs manifestent systématiquement contre les projets d'embellissement et d'amélioration des espaces publics sur la commune de Grenoble : Place de Metz, avenue Jeanne d'Arc, Chronovélo cours Berriat. Nous souhaitons réagir à ces actions.

Pour répondre aux enjeux d'aujourd'hui… et de demain, l'amélioration des espaces publics est nécessaire.

Les projets portés par les villes et la Métropole de Grenoble visent à rééquilibrer l'allocation de l'espace public afin de développer d'autres usages que la circulation et le stationnement automobiles. Le projet de Chronovélo, via le cours Berriat, assurera une liaison cyclable confortable et sécurisée allant de Sassenage à Crolles, sans discontinuités. Le réaménagement de la place de Metz lui permettra de retrouver sa fonction d'espace de convivialité qu'elle a perdue au profit d'un parking. La requalification de l'avenue Jeanne d'Arc lui permettra d'être enfin plus sûre pour les cyclistes et piétons, et de répondre aux enjeux de végétalisation et d'infiltration des eaux pluviales.

Ces projets visent donc à répondre aux besoins actuels et futurs de villes plus agréables. La sécurisation des modes actifs permet de réduire l'utilisation de la voiture pour les petits trajets, et de la rendre moins nécessaire. La végétalisation apporte de l'ombre et de la fraîcheur, ce qui rend les villes plus supportables en période chaude. La suppression d'espaces imperméables permet de lutter contre les inondations et les îlots de chaleur. Les espaces piétons garantissent la convivialité et le lien social, ce qui est l'essence même d'une ville, et participent à maintenir l'attractivité des petits commerces de centre ville.

Ainsi, la réaffectation d'espaces de circulation et de stationnement automobiles au profit d'autres usages n'a rien d'une lubie dogmatique ou d'une volonté de nuire à la vie d'un quartier, au contraire. Elle est nécessaire pour répondre aux enjeux qui se posent pour les espaces urbains, dès aujourd'hui et pour les années à venir.

La réduction de la place de la voiture, une politique consensuelle et visible dans de très nombreuses villes dans le monde

Ces projets sont très similaires à ceux portés dans de nombreuses villes en France et dans le monde. Barcelone, Séoul, Paris, mais aussi des villes plus petites et plus proches* comme La Mure , Voiron , Romans-sur-Isère ou Saint-Marcellin qui portent des projets similaires.

Malgré l'existence d'oppositions systématiques, ces politiques sont globalement appréciées des habitants et soutenues par les élus, comme le prouve cette étude de l'ADEME (https://www.ademe.fr/presse/communique-national/reduire-la-place-de-la-voiture-en-ville-une-analyse-des-perceptions-sociales-favorables/).

De plus, aucune étude ne démontre le lien entre réduction de la place de la voiture en ville et dévitalisation commerciale, bien au contraire. Les quelques données à disposition prouvent que les cyclistes sont de bons clients des petits commerces en ville (https://www.fub.fr/sites/fub/files/fub/Enquete/velocommerce03rapfin.pdf), et que le nombre de clients en voiture est sur-estimé par les commerçants (https://rue-avenir.ch/themes/mobilites-douces/mobilite-douce-et-commerces/nancy/), ou que la réduction de trafic routier dans les villes est bénéfique pour les commerces



s'y trouvant : https://www.lesechos.fr/monde/europe/ca-se-passe-en-europe-madrid-tire-profit-des-restrictions-de-circulation-automobile-870477

Ainsi, nous apportons un soutien à ces projets et nous souhaitons le démarrage effectif des travaux, comme prévu depuis de nombreuses années. Ils sont globalement appréciés des habitant-es, et ne nuisent pas aux commerces contrairement à ce qui peut être parfois exprimé.

Une attente citoyenne forte pour des espaces publics agréables à vivre

Les dernières éditions du Baromètre vélo* ont permis à 3 000 citoyen-ne-s d'identifier les principaux points noirs de leur circulation à vélo à Grenoble. Le constat est sans appel : l'ensemble du tracé de la future Chronovélo (https://barometre.parlons-velo.fr/2021/carte/#14.4/45.18889/5.71173) entre le cours Berriat et Fontaine est signalé comme à aménager d'urgence. À l'inverse, l'aménagement réalisé entre Chavant et le cours Jean Jaurès est souligné comme une nette amélioration. Cela confirme l'attrait pour les pistes cyclables de type Chronovélo, séparées des trottoirs et de la chaussée par une bordure, et dont la largeur ne doit pas être remise en cause.

De plus, les nombreuses concertations réalisées sur ces projets de réaménagement, auxquelles nous avons pris part, ont permis d'écouter l'ensemble des citoyen-ne-s. Il en ressort qu'une majorité de participant-e-s est favorable à de nouveaux usages de l'espace public.

Les projets ont également été amendés à la suite de ces ateliers, comme par exemple sur l'avenue Jeanne d'Arc où une partie de la végétation a été supprimée pour conserver plus de stationnements. Quant à la place de Metz, il est bon de rappeler que celle-ci est à quelques dizaines de mètres de trois parkings en ouvrage (Verdun, Chavant et Victor Hugo). L'accès automobile est maintenu sur la rue de Strasbourg, qui ne sera d'ailleurs pas réaménagée à l'issue de la concertation.

Ainsi, il est urgent de réaliser ces travaux, sans relancer de nouvelles concertations, car elles ont déjà eu lieu et ont déjà abouti à des compromis. Il est urgent de sécuriser la marche à pied et la pratique cyclable dès maintenant.

Une contestation minoritaire, bruyante et irrespectueuse

La controverse sur un projet est légitime, et l'échange d'avis contradictoires est nécessaire. Cependant, nous souhaitons également souligner que les modes d'action de certains opposants ne répondent pas aux attendus d'un débat démocratique apaisé. Les médias se sont fait l'écho de violences et d'intimidations répétées, par exemple lors de la manifestation devant l'hôtel de ville de Grenoble en marge du conseil municipal (https://www.ledauphine.com/politique/2025/05/20/edito-guy-abonnenc-redacteur-en-chef-un-geste-intolerable). Nous avons également été témoins ou victimes d'intimidations lors des ateliers et réunions de concertation.

Nous dénonçons ces méthodes indignes d'un débat démocratique apaisé, qui devrait permettre à tout le monde de s'exprimer.

Une invitation à un espace public joyeux, calme et ré-enchanté

Face à cette posture immobiliste, **nous défendons des espaces publics qui répondent aux besoins** d'aujourd'hui et de demain :

- Promotion des mobilités actives et collectives ;
- Végétalisation pour une ville habitable et agréable ;

• Apaisement pour offrir une ville conviviale, permettant à toutes et à tous, notamment aux enfants, de trouver leur place sur l'espace public

Ainsi, nous défendons les orientations portées depuis de nombreuses années par les villes de la Métropole, et auxquels nous souhaitons rappeler :

• l'urgence de leur réalisation ;
• le besoin de qualité pour qu'ils soient utilisés à leur plein potentiel ;
• La nécessité de prendre en compte les besoins des commerçant-es et riverain-es durant la durée des travaux ;
• l'impérieuse nécessité de conserver un cadre de dialogue serein, sans insultes ni invectives.

De plus, nous souhaitons rappeler les actions que nous menons et pour lesquelles nous vous invitons à participer :

• Les Convergences Vélo, visant à défendre des aménagements cyclables continus sur toute l'aire grenobloise ;
• Les Parking Day sur les places-parkings ;
• Et d'autres actions que nous allons organiser dans les prochaines semaines.

En conclusion, l'ADTC – Se déplacer autrement rappelle l'urgence de réaliser ses aménagements dans l'espace public. Avec la fin des travaux de l'A480 et de l'échangeur du Rondeau, ses aménagements nécessaires à la vie urbaine doivent être réalisé.

Le dossier de presse du 15 février 2019 sur le projet A480-Rondeau indique d'ailleurs

En page 5 **« Ainsi, les aménagements de l'A480 et du Rondeau sont des projets urbains, en ce qu'ils améliorent le système de rocade, qui permet de limiter le transit sur la voirie locale et donc de libérer de l'espace public pour les transports en commun et les modes doux. Ils visent à améliorer l'ensemble des déplacements dans la ville, quels que soient leurs modes. »**

En page 6 **« À l'échelle de l'agglomération, l'aménagement apporte des bénéfices complémentaires. La hiérarchisation des voiries est renforcée, les accès à l'A480 facilités et la circulation fluidifiée sur cet axe. Le trafic revient sur l'A480 libérant ainsi les voiries du réseau secondaire. Celui-ci peut alors laisser plus de place aux autres modes de déplacement dans la ville, vélo, transport en commun… Leur temps de parcours en est aussi amélioré. »**

Il est téléchargeable sur le lien
https://www.isere.gouv.fr/contenu/telechargement/40725/289321/file/DP+A480+DEFINITIF.pdf

??????? ■



Dossier







Et si on parlait des cars Région Isère ?

Après la grande révolution de M Réso qui a incorporé les cars Région desservant le territoire du SMMAG, l'attention se porte en ce moment sur le projet du SERM et sa composante ferroviaire, le « RER ». Mais le réseau des cars Région est aussi une composante de l'offre de mobilité pour desservir l'ensemble de l'Isère. Hélas, ce réseau évolue lentement et on en parle peu.



Cars Région Isère en gare routière de Grenoble (Auteur Alexis Grabit)

La desserte du Vercors

Prenons l'exemple du plateau du Vercors, et plus précisément des 4 montagnes, avec les communes de Villard-de-Lans, Lans-en-Vercors, Autrans - Méaudre, Corrençon-en-Vercors, Engins et Saint-Nizier-du-Moucherotte. Ces communes, regroupées au sein de la CCMV (Communauté de Communes du Massif du Vercors), totalisent 12 000 habitants proches de la métropole. Ce n'est pas rien !

Ce territoire est desservi par :

- La ligne principale T64 (Grenoble – Engins – Villard-de-Lans ou Corrençon-en-Vercors : 10 AR/j. (allers-retours par jour) en semaine, 7 AR/j. le week-end),
- La ligne T65 (Grenoble - Saint-Nizier-du-Moucherotte – Lans-en-Vercors : 6 AR/j. en semaine, 4 AR/j. le dimanche)
- Une ligne interne T66 (Lans – Autrans -Méaudre – Villard : 9 AR/j. en semaine, 6 AR/j. le week-end).

On peut ajouter une ligne de covoiturage à ce jour au trafic anecdotique, une quinzaine de voyages par jour (cf. ADTC infos 176) et un service Transaltitude desservant directement les stations de ski depuis Grenoble ou Valence TGV[1] les week-ends de la saison de ski. Ces lignes répondent à plusieurs besoins : des relations domicile-travail, près de la moitié de la population active entre Lans et Villard travaille dans la vallée, des échanges avec la métropole (étudiant, famille, loisir, achat, médical …), un accès pour les touristes, été comme hiver, souvent en correspondance avec les TER ou TGV, des accès à la journée (randonnées...) et des échanges internes au plateau.

Des fréquences insuffisantes dans la journée

La fréquence est intéressante le matin et le soir, mais en milieu de journée on observe des trous de desserte de 2 h 45 min, c'est beaucoup … et les correspondances avec les TGV ne sont pas bonnes. Cette organisation mise en place en septembre 2009 a très peu évolué, hormis un A/R ajouté sur la T64, la suppression du détour pas Seyssins de la ligne T65 en 2015, à la demande de l'ADTC (cf. ATDC infos 145) et le remplacement du Transport À la Demande (TAD) vers Corrençon-en-Vercors par 4 AR/j. en 2024. Face à une demande en hausse, cette desserte devient insuffisante et trop peu attractive : manque de cadencement toute la journée, manque d'amplitude pour un territoire regroupant 12 000 habitants et fréquenté par de nombreux touristes.

Des tarifs très élevés

Un billet en occasionnel de Lans vers Grenoble coûte 7,30 € auquel il faut ajouter un ticket M Réso de 2 € si on veut poursuivre son déplacement en bus ou tramway (en carnet de 6 trajets, pour la partie car, le prix descend à 4,65 €). Rien à voir avec un trajet Voiron - Grenoble ou Pontcharra – Grenoble, à 2 €, correspondance comprise avec le réseau M Réso. Ces tarifs spécifiques (et historiques) au Département de l'Isère sont sans doute le record régional : dans les autres Départements de la Région AURA, ils oscillent entre 2 € et quelques euros. À quand une harmonisation entre les Départements de la Région AURA ?

Une saturation répétée

Malgré ces tarifs élevés, l'offre et la capacité sont insuffisantes pour répondre à la demande. Le jeudi du dernier pont de l'Ascension (il faisait beau), tous les cars T64 de la matinée, parant de Grenoble à 7h40, 10h10, 12h30 ont été affichés complets, et 15 à 20 personnes sont restées à Grenoble sans pouvoir embarquer dans le car partant à 12h30... Cette même matinée, un car de la T65 a aussi affiché complet (départ 9h55). Dans l'autre sens, le samedi suivant, 75 personnes voulaient monter dans le car passant de Corrençon-en-Vercors à 10h35, car qui a une capacité de l'ordre de 65 places...Cette situation se reproduit lors des vacances ou de grands week-ends : une dizaine de cas relevés durant les vacances de Noël (deux sens confondus), plus d'une douzaine durant les vacances de février. Cela nuit à attractivité touristique du Vercors. Quelle image cela donne-t-il lorsqu'on reste coincé à Grenoble ou qu'on ne peut pas redescendre dans la vallée ? Les habitants en pâtissent également, notamment les jeunes qui rejoignent leur famille. Tous militent aujourd'hui pour que l'offre soit repensée pour augmenter la part modale du transport public et réduire le trafic automobile intense des routes du Vercors.

Une occasion manquée

Une étude a été menée pour faire entrer la CCMV dans le SMMAG : meilleure visibilité de l'offre, harmonisation des tarifs, souplesse et proximité pour faire évoluer les services. Certains comités de partenaires du SMMAG ont délibéré en faveur de cette évolution. Mais patatras, la CCMV a reculé au dernier moment… Quel dommage ! Quand on a entendu les plaidoyers sur le besoin de transports publics dans le Vercors lors de la concertation pour une liaison par câble en 2013, on pourrait attendre plus de cohérence de la part des collectivités locales.

Un espoir avec la démarche SERM ?

Comme on l'a indiqué, la situation est figée depuis 2009 mais les tarifs continuent d'augmenter : +6,8 % au 1er janvier 2025. La démarche SERM concerne aussi bien le ferroviaire avec les TER que les services de cars. Cette démarche doit être l'occasion de revoir complètement les services des cars Région. Comme le Vercors, d'autres territoires de l'Isère ont besoin d'un saut d'offre et de qualité, par exemple la Matheysine. L'ADTC interviendra en ce sens auprès des collectivités locales : les cars ne doivent pas être oubliés, tout le monde n'a pas la chance d'avoir une desserte ferroviaire à proximité.

[1]Cet hiver, la ligne depuis Valence TGV a eu un trafic très très faible.

François Lemaire ■

Le SMMAG a restructuré les lignes C1, 18, 42 et 82 du secteur nord-est

Une réunion publique a été coorganisée avant l'été par la municipalité de Meylan et le SMMAG pour présenter le projet et recueillir les réactions des habitants et associations… tout en rappelant qu'après le développement de la desserte réalisé en septembre 2024 dans le Grésivaudan, le SMMAG souhaitait travailler à coût constant sur la partie Métropole. Voici les nouveautés de la rentrée 2025.

Ligne C1 avec un seul terminus

En cette rentrée, tous les bus desservent Maupertuis ET Montbonnot, Pré de l'Eau, grâce à la nouvelle voie réalisée le long du gymnase du Charlaix. Cette restructuration, qui supprime la fourche, et qui améliore la desserte à nombre de bus constant est une excellente chose et transforme cette ligne en véritable colonne vertébrale entre Grenoble et Montbonnot-Saint-Martin. Ce prolongement est effectif depuis le 30 juin. Tout l'été, en raison des travaux à Maupertuis, tous les bus de la ligne C1 avaient déjà pour seul terminus Montbonnot, y compris les week-ends.

Ligne 42 modifiée

À l'Est, le SMMAG a modifié le tracé pour prolonger la ligne en direction de Biviers puis de Montbonnot, Pré de l'Eau par la route de Meylan et la route de la Doux, une idée intéressante, même si quelques arrêts peu utilisés ne sont plus desservis.

L'union de Quartier du Haut Meylan demandait fortement que la ligne desserve le bas de Meylan (maison de la musique, piscine, mairie, Poste, centre commercial des Buclos). C'est désormais le cas avec cette restructuration de la ligne, qui passe désormais par l'avenue du Vercors, au lieu du passage par l'avenue de Chamrousse. Pour l'ADTC, il faudra voir si l'usage suit, et privilégier un tracé plus direct dans le cas contraire.

En contrepartie, le SMMAG a modifié le terminus Ouest, à Place de la Louisiane, avec des correspondances, sur la ligne C1 et non sur la ligne B, comme avant. Cela pose problème, d'autant plus qu'il n'y a pas de bonne correspondance aux Sablons entre les lignes C1 et B, ni à Alsace-Lorraine entre les lignes C1 et E…

L'ADTC a réitéré sa demande d'une station d'échanges entre les lignes B et D d'une part, et les lignes reliant Grenoble au Grésivaudan d'autre part à La Tronche Charmeyran sur la RD 1090 (pour éviter une hausse des temps de trajet. L'ADTC souhaite le regroupement des arrêts grand Sablon et Hôpital Michallon en un arrêt intermédiaire au niveau du SAMU), la réalisation de la station Dubedout sur la ligne E, et la fusion des arrêts Félix Viallet et Docteur Mazet sur la ligne C1 en un arrêt proche du cours Jean Jaurès pour permettre la correspondance entre la ligne C1, les lignes Express C11, C12, et la ligne E.

La dernière course de la ligne 42 part de Grand Sablon à 19h30 en période scolaire, 19h05 en vacances scolaires, ce qui est tôt. L'ADTC a demandé que l'amplitude horaire en vacances scolaires soit la même qu'en période scolaire.

Ligne 17 finalement inchangée

Le SMMAG envisageait de limiter toutes les courses à Corenc Montfleury, ce qui dégradait beaucoup la desserte du Haut Meylan, surtout le samedi, où la ligne 42 ne circule que sur réservation. Le SMMAG a finalement décidé de ne pas modifier cette ligne.

L'ADTC demandait que cette ligne extrêmement courte reliant la place de Verdun à La Tronche, Corenc et Meylan soit fusionnée avec la ligne 24 (Place Verdun – Gières Chamandier) pour augmenter le nombre d'origines/destinations desservies directement.

Ligne 18 modifiée

Cette ligne circule de Poisat à Meylan Lycée du Grésivaudan en passant par le centre de Grenoble. À cause des travaux de chauffage urbain, son tracé dans Meylan était devenu plus direct par l'avenue de Chamrousse. Pour l'ADTC, il serait important de proposer une correspondance entre les lignes 18 et C1, par exemple en prolongeant la ligne 18 par l'avenue du Taillefer, pour un terminus du côté de Comfort Hôtel. Un autre terminus possible pour la ligne 18 serait le gymnase des Buclos, non desservi aujourd'hui par les transports publics, où une boucle de retournement existe déjà. Cela permettrait également une correspondance quai à quai avec la ligne C10.

Ligne 82 modifiée

La ligne 82 St-Nazaire-les-Eymes - La Tronche Grand Sablon a désormais un tracé plus direct par l'avenue de Verdun, entre le lycée du Grésivaudan et Sablons, donnant correspondance avec la ligne C1. Pour l'ADTC, la ligne 85 Plateau des Petites Roches – La Tronche Grand Sablons devrait également avoir cet itinéraire plus direct.

Ligne 41

Le tracé de cette ligne (Grand Sablon – Corenc la Garenne) n'a pas été discuté. Remplacer le terminus La Garenne par un terminus du côté de Rochasson, desservirait le Centre d'Initiation à la Nature et l'Environnement et davantage d'habitants.

Christophe Leuridan ■

L'incompréhension des usagers

Ligne C11 à Montbonnot Pré de l'Eau : une réduction de desserte incompréhensible

Le 22 septembre 2025, les usagers de la ligne C11 (Voiron – Grenoble – Lumbin) ont découvert avec surprise que l'arrêt Montbonnot Pré de l'Eau n'était plus desservi dans le sens de la pointe : pendant 1h40 à 2h aucun bus C11 ne dessert cet arrêt



en direction de Crolles le matin et de Grenoble le soir.

Cette absence de desserte d'un nœud majeur dans le sens de la pointe nuit à la lisibilité du service et supprime de nombreuses possibilités de correspondance, notamment avec la ligne C1 et la ligne 42 qui vient d'être prolongée jusqu'à Montbonnot Pré de l'Eau. Elle coupe aux heures de pointe toute possibilité de liaison (hors rares de services de la ligne 84) entre Domène - Montbonnot - Meylan et la zone d'activités de Crolles – Bernin.

Un changement d'horaires aussi impactant pour les usagers aurait au moins mérité une concertation et une communication plus importante en amont pour permettre aux usagers de s'organiser en évitant l'effet de surprise. Nous avons d'ores et déjà reçu plusieurs retours d'usagers mécontents de ne plus pouvoir prochainement emprunter la C11 à Montbonnot Pré de l'Eau en heures de pointe.

L'ADTC – Se déplacer autrement a écrit au président du SMMAG pour demander :

- Le rétablissement de la desserte de cet arrêt par tous les services de la ligne C11,
- Des aménagements de l'échangeur de Montbonnot pour fiabiliser les temps de parcours dans le sens Grenoble-Crolles (également bénéfiques pour les lignes C9, C12, 84 et 86).

En particulier, il convient de permettre aux cars de prendre la voie de droite de la bretelle de sortie (vers Domène) et de bénéficier d'une courte voie bus pour accéder au giratoire plus rapidement. On peut s'inspirer du modèle des bus de la ligne C4 sur l'avenue J. Jaurès à Eybens qui, à l'approche du carrefour à feux de la Rocade sud, peuvent prendre la voie de tourne à droite et accèdent ainsi rapidement à une voie bus pour franchir plus rapidement le carrefour.

Ligne T90 : y a-t-il un pilote dans le car ?

Depuis plusieurs années, les usagers de la ligne Cars Région Isère T90 Corps – La Mure – Grenoble, subissent de nombreuses suppressions de services. Il y a eu 94 suppressions de cars de janvier à août 2025 : 36 en janvier, 13 en février, 4 en mars, 2 en avril, 3 en mai, 11 en juin, 3 en juillet et 22 en août.

Ces problèmes récurrents sont très pénalisants au quotidien. Le pire est de pouvoir descendre à Grenoble le matin dans pouvoir rentrer chez soi le soir. Sur ces 94 suppressions depuis le début de l'année, 45 concernent le départ de Grenoble à 18h30 !

Le manque de conducteurs chez le transporteur est la cause majeure des perturbations, qui doit être traitée au plus vite. Le collectif Mobilité en Matheysine a diffusé une pétition en ligne pour demander des améliorations, qui au 17 octobre a recueilli 650 signatures. Lors du Comité des Partenaires Locaux « Isère Sud » du 14 avril 2025, à Susville, ce collectif et l'ADTC ont interpellé la Région AURA, autorité organisatrice de la mobilité dans ce territoire. Des annonces ont été faites, notamment, dans le cadre de la feuille de route Mobilités Positives 2035, comme la refonte des horaires sur les lignes Cars Région, et le renforcement de l'offre Cars Région.

L'ADTC – Se déplacer autrement et le collectif Mobilité en Matheysine ont envoyé un courrier pour prendre acte de ces annonces et demander une réunion spécifique sur cette ligne T90 défaillante, et un plan d'actions rapidement mis en œuvre pour :

- Fiabiliser la ligne,
- Améliorer l'information aux voyageurs,
- Développer l'offre (la feuille de route Mobilités Positives 2035 envisage le doublement de l'offre de cars).
- L'implication de la Région dans le projet d'aménagement de la RN85 (entre Vizille et Pont-de-Claix) afin que les lignes de la Matheysine, de l'Oisans et le réseau Transaltitude bénéficient de voies bus.

Christophe Leuridan ■

Site du collectif Mobilité en Matheysine :
https://mobiliteenmatheysine.fr/

Le projet SERM à Brignoud, ça veut dire quoi ?

Dans le magazine 179 d'ADTC-Infos (page 14), nous relations la fermeture quasi définitive du passage à niveau numéro 27 de Brignoud, premier tournant dans le grand projet Crolles – Brignoud, avec l'arrivée du Service Express Régional Métropolitain (SERM), fin 2028.

Un grand projet à plus de 50 millions d'euros

Pour mener à bien le principal d'objectif de doubler l'offre TER, entre Grenoble et Brignoud, avec une offre au ¼ d'heure, aux heures de pointe, SNCF Réseau (gestionnaire des voies ferrées) doit, pour cela, créer une 3ème voie (permettant le retournement des trains) en gare de Brignoud. Afin de réaliser ce projet, des travaux nécessaires ont déjà été réalisés, comme la création du nouveau pont de la RD10, supprimant le passage à niveau (PN) de Brignoud (ce PN est encore accessible pour les piétons et les cycles, pour quelques mois encore), et d'autres vont devoir être réalisés :

- La création d'un nouveau et large passage souterrain pour accéder aux nouveaux quais et pour traverser les voies, à pied et à vélo (ce passage permettra la fermeture définitive du passage à niveau de Brignoud),
- Le déplacement de la gare actuelle de Brignoud, un peu plus au Sud, pour pouvoir réaliser la 3ème voie en gare.
- La création des deux Pôles d'Echanges Multimodaux, de part et d'autre de la gare.
- La réalisation des accès piétons et vélos, avec les deux nouvelles passerelles sur l'A41 et sur l'Isère, les accès depuis Villard-Bonnot (et son lycée), depuis Froges et permettant un accès facilité à la Belle Via (Véloroute V63), qui sera prochainement réalisée le long de l'Isère.

Ces travaux devraient être terminés d'ici à fin 2028.

Objectif : Des TER au ¼ d'heure entre Grenoble et Brignoud

Si tout va bien, en décembre 2028 (ou après ?), l'offre TER entre Grenoble et Brignoud devrait être augmenter, proposant une TER toutes les 15 minutes entre Grenoble et Brignoud, aux heures de pointe. Cette offre sera mise en œuvre par un prolongement de TER Saint-Marcellin – Grenoble – Gières, à Brignoud. En 2029, depuis Brignoud, vous pourrez vous déplacer directement (sans changement) depuis/vers le Sud Grésivaudan, la gare de Saint-Egrève, en plus de l'offre existante vers la Métropole de Grenoble, le Voironnais et vers Chambéry et la Savoie.

Les impacts.

Ces travaux vont avoir des impacts sur la mobilité dans le territoire du Grésivaudan. Des coupures de circulation vont impacter les circulations des TER en soirées, et certains week-ends par des opérations coup de poings, qui vont interrompre les circulations TER entre Grenoble et Chambéry. Affaires à suivre.

Des impacts positifs devraient voir le jour en fin d'année 2026. En effet, la reconstruction du pont de Brignoud, permettra le retour des lignes de bus, entre la rive droite (Crolles, Bernin), la gare de Brignoud et la rive gauche (Villard-Bonnot, Froges).

Le rabattement

Ce retour doit être accompagné d'une offre importante de lignes de bus de rabattement vers la gare de Brignoud, avec des horaires, en correspondances directes avec le TER. Avant la coupure du pont de Brignoud, une navette circulant toutes les 30 minutes, aux heures de pointe desservaient le Parc Technologique Crolles-Bernin et la gare de Brignoud. D'autres lignes doivent être renforcées, à la réouverture du pont, pour encourager le report vers les TER : retour des lignes de venant de la rive droite, renfort des lignes en rive gauche, vers la gare, et développement d'une offre de rabattement des balcons de Belledonne vers les lignes de la vallée et de la gare.

La tarification

Avec un réseau unifiée M Réso (géré par le SMMAG), et en coopération avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA), permettant l'accès aux Cars Région Isère (avec un titre M Réso), c'est une révolution des mobilités dans le Grésivaudan (2€ le voyage avec correspondances vs 5,4€ avant, sans correspondance).

Toutefois, il reste une difficulté à surmonter : l'accès des TER dans le Grésivaudan (et dans le Voironnais aussi), avec un titre M Réso. Le projet de SERM doit permettre de finaliser cette révolution, sur la tarification.

L'ADTC demande que les TER dans le Grésivaudan et le Voironnais soient accessibles avec un titre M Réso.

Alexis Grabit ■



Début des travaux ferroviaire, en gare de Brignoud
Auteur (Alexis Grabit)

Des trains supplémentaires, avant une (r)évolution en 2028 ou 2029 ?

Retour sur le dernier comité mobilité de la région AURA, de juin 2025.

Des trains supplémentaires sur le périurbain grenoblois

Commençons par les bonnes nouvelles Après des années d'acharnement, la Région et la SNCF ont accédés aux demandes répétées de l'ADTC – Se déplacer autrement, combler les trous des desserte en journée. Dès le 14 décembre 2025, un A/R omnibus sera créé, du lundi au vendredi, en, matinée, entre Grenoble et Chambéry :
- Grenoble 09h05 – Chambéry 09h59 (trou d'offre comblé entre 08h09 et 11h09),
- Chambéry 09h33 – Grenoble 10h29 (trou d'offre comblé entre 08h57 et 11h25).

Un autre A/R sera mis en place, le samedi, en matinée, entre Grenoble et Saint-Marcellin :
- St-Marcellin 10h07 – Grenoble 10h48,
- Grenoble 10h40 – St-Marcellin 11h21.

Des petites victoires qui doivent en appeler d'autres : augmenter les fréquences, en heure creuse, en soirée et le week-end, avec le parc de matériel disponible (voir ci-après). De plus, une autre victoire, l'ouverture d'un train circulant, à vide, aux voyageurs. Depuis le 6 juillet 2025, un TER Grenoble-Clelles est accessible, le dimanche soir (Grenoble 19h28 – Clelles 20h31). Pour rappel, la nouvelle halte de Pont-de-Claix, l'Etoile a été ouverte le 30 mars 2025.

Quelques chiffres

Entre 2023 et 2024, le trafic TER AURA est supérieur de +10% (en voyages.km). Depuis le début de l'année, la trafic a diminué de -1%. En 2024, 43% des usagers du TER sont des abonnés (+8% par rapport à 2023), ce qui correspond environ à 65 500 abonnements mensuels et 14 900 abonnées annuels. 57% sont des occasionnels (parmi eux, 185 645 cartes de réductions ILLICO liberté/jeunes ont été vendus). Près d'1,5 Millions de déplacements ont été réalisés, grâce à ILLICO Promo Vacances (-40% et gratuité pour les moins de 12 ans, dès 2 personnes).

Le taux de réalisation/ponctualité

En 2024, 94,7% de l'offre ferroviaire programmé, sur la région, a été réalisé. La ponctualité a augmenté de +0,6 points (90,1% en 2024 vs 89,5% en 2023). Voici quelques précisions, ligne par ligne, en 2024 (2023 entre parenthèses) :
- Lyon – Grenoble 81,3% (82,8%),
- Lyon – Chambéry via Saint-André-le-Gaz 83,5% (78,9%),
- Valence – Genève 82,4% (77,6%),
- Valence – Annecy 79,4% (81,1%),
- Saint-André-le-Gaz – Grenoble – Chambéry 87,6% (92,4%),
- Saint-André-le-Gaz – Grenoble – Gières 89,7% (91,7%),
- Grenoble – Chambéry 93,4% (93,4%)
- Saint-Marcellin – Grenoble – Gières 92,8% (93,4)
- Grenoble – Gap (72,3% (78%)
- Grenoble – Veynes 80,5% (65,6%).

Matériel roulant

La région AURA a récemment commandé 10 rames Regio2N (125 M€), pour le périurbain lyonnais. Ces rames doivent arrivent sur le réseau, en 2027-2028. L'arrivée des ces rames va permettre le transfert de rames à 2 niveaux (les mêmes que l'on peut voir partout autour de Grenoble actuellement) sur le périurbain grenoblois. Ces rames font aussi l'objet d'une opération mi-vie, jusqu'en 2029. Elles seront bien utiles à l'ouverture du terminus de Brignoud (voir page 16), avec la nouvelle offre au ¼ d'heure, entre Grenoble et Brignoud. En souhaitant que ces rames permettront également de retrouver des compositions renforcées toute la journée sur Lyon – Grenoble, notamment, aux heures de pointe, et les week-ends. Toutefois, les usagers ont constaté des efforts pour offrir des capacité d'accueil importante sur les trains les plus chargés (par exemple, les départs de Grenoble à 17h24 et 17h54 vers Saint-André-le-Gaz, ou encore l'arrivée à Grenoble à 8h06, depuis Saint-André-le-Gaz, sont régulièrement effectué avec deux rames, soit 678 places disponibles). Un programme de révision générale est en cours jusqu'en 2026 sur les rames Corail, notamment sur les organes des voitures et le rétablissement du confort (sanitaires, portes, air conditionné, aménagements intérieurs). Ces rames circulent entre Valence, Grenoble et Annecy/Genève. Le programme concerne 75 voitures Corail.

Encore des travaux impactant en 2025

Des opérations coups de poings ont été réalisés autour de Grenoble : appareils de voies à Grenoble, en août, Pont de Piquepierre en main-juin, passerelle de Lancey en juillet. Sans oublier la coupure annuelle en juin, sur Grenoble-Gap. D'autres opérations sont programmées d'ici la fin de l'année : renouvellement d'appareils de voie à Saint-Marcellin, du 3 au 6 octobre et mise en place de la passerelle de Lancey du 7 au 10 novembre.

Et en 2026 ?

Les travaux du terminus de Brignoud vont battre le plein en 2026. Une opération coup de poing est déjà programmée, du vendredi 12 juin soir au mercredi 17 juin 2026 matin, pour sans doute, la mise en place du nouveau passage inférieur en gare de Brignoud.
Une opération coup de poing aura, également, lieu sur la ligne Grenoble-Lyon du vendredi 10 juillet soir au Lundi 14 juillet 2026 soir (travaux à Bourgoin). La ligne Grenoble-Gap subira deux coupures des circulations en 2026 (contre une, en juin 2025) : du 01 juin au 19 juin 2026 et 5 semaines à l'automne 2026 (nouveauté).

Les cars Région Isère

De bus à hydrogène circulent depuis le 1Er septembre sur la ligne T62 Saint-Marcellin – Grenoble. Les fiches horaires des lignes Cars Région ont été modifiées pour plus de lisibilité, en enlevant les doublages scolaires, qui sont regroupés dans des lignes spécifiques (lignes accessibles à tous). Les lignes scolaires arborent désormais une nouvelle numérotation spécifique pour faciliter leur utilisation.
La région a mis en place cet été, des navettes dans la vallée du Vénéon (3 A/R les week-ends de mai et juin et 7A/R en juillet et août), suite à la catastrophe de juin 2024. Le bilan de Transaltitude, pour cette hiver 2024-2025 est stable : 80 000 voyages vers l'Oisans, 2 000 voyages vers le Vercors, 1 000 voyages vers les autres liaisons. Des efforts seront poursuivis pour faire connaître le service, dont la nouvelle ligne Valence TGV – Vercors, et attirer de nouveaux usagers.

Alexis Grabit ■

Covoiturage versus ligne de Transport en Commun régulière

Quelles alternatives à l'autosolisme lorsque l'on habite loin de son travail ? Ci-dessous, le témoignage d'une habitante de Goncelin et l'évolution de son usage du covoiturage et des transports en commun selon des critères de coût, de facilité d'utilisation, de l'évolution de l'offre et de la situation personnelle.

En 1999, j'ai commencé à travailler à Meylan. En décembre 2000, j'ai emménagé sur les hauteurs de Goncelin, dans un petit hameau isolé (9 maisons habitées) à 7km du village, et à 31km de mon travail. Au début, j'ai covoituré avec mon mari. Nous n'avions qu'une voiture. Il a changé de travail et nous avons acheté une deuxième voiture. Plus tard, Raphaël, un ancien collègue de mon mari a emménagé sur Goncelin, et nous avons covoituré ensemble. C'est en premier lieu l'aspect financier qui a motivé mon souhait de partager les frais de transport (même si l'aspect écologique m'intéresse également). La solution des transports en commun depuis Goncelin ne me paraissait pas adaptée, car non directe, et chronophage. Plus tard, Raphaël a fait construire aux Adrets, ce qui a mis fin à notre covoiturage. En 2007, mon fils est allé chez une nourrice à Goncelin. Quelques mois plus tard, l'entreprise de son mari déménageait à Meylan. Nous avons rapidement covoituré, en conduisant alternativement, une semaine sur deux. Il y a eu un épisode où un de mes voisins du hameau travaillait sur Montbonnot et nous l'avons inclus dans notre covoiturage. Mais son irrespect des heures a justifié l'arrêt de sa participation. Quelques années plus tard, j'ai un collègue qui a déménagé sur Saint-Pierre d'Allevard. Je lui ai proposé le covoiturage. Nous étions alors 3 à conduire alternativement. Le point de rendez-vous était au parking du cimetière de Goncelin. Puis, le mari de la nourrice a perdu son emploi. Nous nous sommes retrouvés à deux.

Après l'épisode du confinement, j'ai repris le covoiturage avec mon collègue, lorsque nous n'étions pas en télétravail, soit deux jours par semaine. Puis il a démissionné, et je me suis retrouvée autosoliste. Comment retrouver un covoitureur en cette période de peur du covid ?

Quelques temps plus tard, un collègue m'a parlé de l'application Blablacar Daily. Il a simulé mon trajet pour voir s'il y avait des personnes qui avaient les mêmes trajets et horaires que moi. Bingo ! Il m'a parrainée, et j'ai pu faire du covoiturage avec de nouvelles personnes. Je choisissais d'être passagère, avec un départ au péage du Touvet, jusqu'à mon entreprise à Meylan. Cela me coûtait 1.80€ le trajet (sachant que le péage était à 2.20€) et le conducteur touchait 2.40€ grâce à une aide de la région. Au bout d'un moment, j'avais mes covoitureurs habituels. Des gens très sympas. J'ai covoituré ainsi pendant deux ans. Le vendredi soir, je faisais mes réservations pour la semaine suivante. Le prix du trajet a évolué pour passer (dans mon cas) à 0.50€ pour le passager (et 2.20€ pour le conducteur). Ce type de covoiturage fait qu'on tombe des fois sur des personnes dont la conduite routière n'est pas rassurante (manque de respect des limitations de vitesse ou des distances de sécurité). Ça m'est arrivé deux fois. Mais il suffit de ne plus les sélectionner les fois suivantes.

Il y a 7 mois, mon entreprise a déménagé à Montbonnot. Il a fallu que je me reconstruise un réseau de covoiturage. J'avais bien deux personnes pour le matin, mais pour le soir, c'était galère. Un covoitureur m'a indiqué que le car T83 faisait le trajet de Montbonnot jusqu'au Touvet en passant par l'autoroute, pour un prix de 0.83€ (si on prend un carnet de 10 trajets). Cela m'a dépanné quelques fois. L'inconvénient étant que je devais marcher 10 bonnes minutes pour aller à l'arrêt du bus.

Il y a quelques mois, les aides de la région se sont arrêtées, et le trajet avec Blablacar Daily est passé à 2€. Dès lors, le trajet en car devenait bien plus intéressant financièrement. J'ai donc rapidement basculé sur la formule « voiture (15 mn) + car (20 à 30 mn) + à pied (10 mn) ». L'inconvénient est que ce car ne passe qu'une fois par heure, il faut donc prévoir un peu de marge, pour être sûr de ne pas le rater. Et finalement, le trajet à pied est bon pour ma santé ! Un autre avantage aussi est que j'ai réduit ma charge mentale en n'ayant plus à me préoccuper de programmer mes covoiturages chaque semaine !

Elsa B. ■



Ouverture de la gare de Pont de Claix – L'Etoile

C'est un évènement assez rare pour être souligné : le déplacement d'une gare existante, sur la ligne Grenoble – Clelles-Mens – Gap.

En attendant l'inauguration officielle, qui devait avoir lieu, en mai, trois membres de l'ADTC ont inauguré, symboliquement, la nouvelle gare, le dimanche 30 mars 2025, en effectuant un aller-retour entre Pont-de-Claix et Grenoble.

Ce TER est accessible jusqu'à Vif avec un titre M Réso sur carte OùRA (les ticket QR Code ne sont pas valides).
La nouvelle gare est au cœur d'un pôle d'échanges multimodal :
- Terminus sud de la ligne A du tramway, prolongée en 2019,
- Les lignes de bus C2, C13 et 25 et l'ensemble des lignes Cars Région en provenance de l'Oisans (Bourg d'Oisans), de la Matheysine (Gap, Corps, La Mure), et du Trièves (Mens),
- Un parking relais,
- Une grande consigne vélo (hélas encore bien vide).

La nouvelle halte est à quelques pas du planétarium Cosmocité (ouvert en 2023), du musée HistoBus dauphinois et de la piscine Flotibulle.
La ligne A relie les gares d'Échirolles et de Pont de Claix en 10 minutes. Le trajet par TER entre les gares de Grenoble et Pont de Claix s'effectue en 7 minutes (20 minutes en car). Hélas, il n'y a que 8 allers-retours par jour !
On est encore loin de la fréquence à la demi-heure annoncé dans le projet de Services Express Régional Métropolitains (SERM) grenoblois.
Et cette ligne est coupée chaque année pendant trois à cinq semaines en juin et, désormais, aussi, en octobre pour travaux.

Nathalie Teppe ■

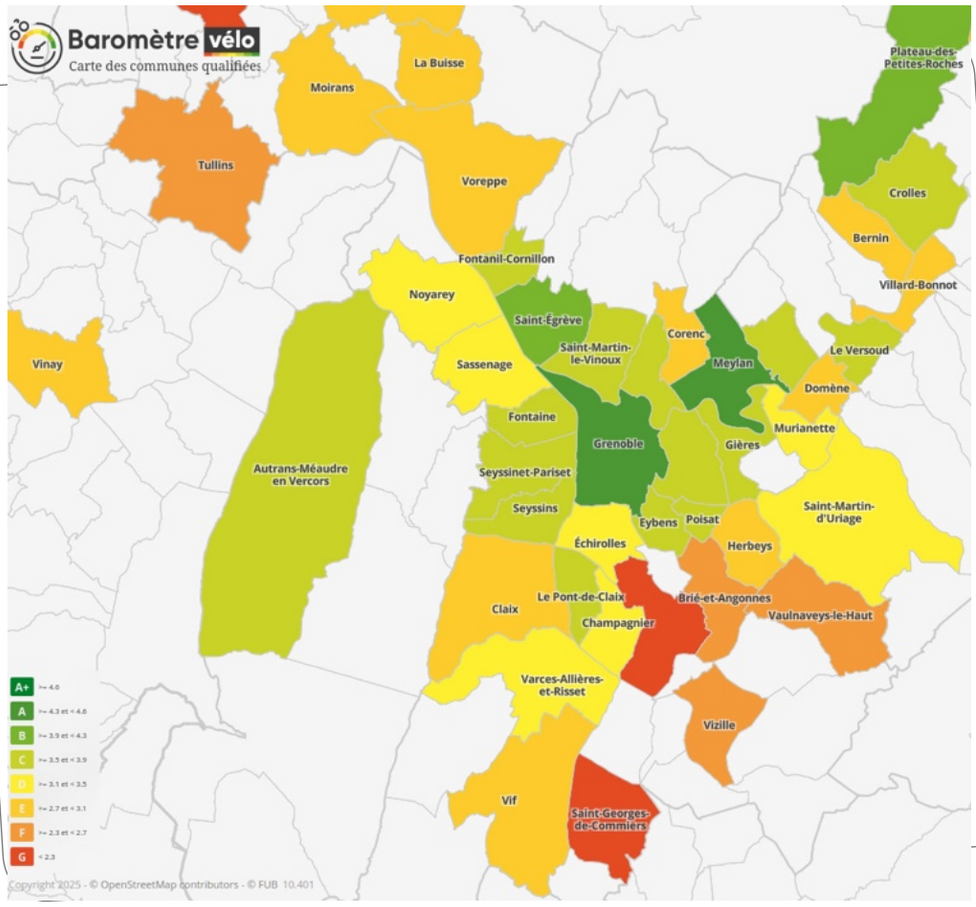


Halte de Pont-de-Claix, l'Etoile ouverte le 30 mars 2025 Auteur (Michel Lecorsier)

Une randonnée avec les transports en commun

Le 24 mai dernier, j'ai organisé dans le cadre du Club Alpin Français une randonnée de Rioupéroux (dans la vallée de la Romanche) à Chamrousse, en utilisant les transports en commun. Cette randonnée est à faire sur terrain sec, par temps ni trop chaud, ni trop froid (éviter les périodes de dégel à cause des chutes de pierres). La montée est fort raide mais offre des points de vue intéressants et le dénivelé positif est conséquent (1200m D+), ce qui fait apprécier de ne pas avoir à redescendre à pied. Les transports en commun sont tout indiqués.
Nous avons pris à quatre le car Région Isère T75 partant de Grenoble à 08h40 pour Rioupéroux. On prend le billet dans le car avec une simple carte bancaire à chaque arrêt... sauf à la gare routière. L'automate qui distribue les billets est loin d'être intuitif. Il faut déjà savoir dans quelle zone tarifaire on se trouve et celle où se trouve la destination. Puis il faut appuyer sur ces deux zones sur la carte présentée par l'écran tactile. L'affiche qui explique le mode d'emploi est placée à 1m de hauteur, ce qui fait qu'on ne la voit pas tout de suite.
La randonnée s'est bien passée, nous sommes montés de la Salinière à l'Arselle un peu plus vite que le temps annoncé (3 heures et 5 minutes) et avons pu faire une longue pause avant de rejoindre Roche Béranger. Trouver l'abribus de départ près de la zone commerciale n'est pas complètement évident. Nous avons pris le car M Réso N93 à 15h25. Il y avait peu de monde à cet horaire là (le car de 18h35 est probablement bien plus fréquenté).
Contrairement au T75 où l'on pouvait payer avec une carte bancaire, il n'y avait aucun moyen d'acheter un titre de transport dans le car. Le conducteur nous a donc laissé monter gratuitement, ce qui économisait 10€ pour les non-abonnés. Le car N93 ne dessert aucun arrêt entre Neyrpic Belledonne et la gare routière, c'est donc à Neyrpic Belledonne que nous sommes descendus, qui pour prendre le tram C, qui pour prendre le C1 après avoir traversé le campus et l'Isère.

Christophe Leuridan ■



Baromètre vélo 2025 :
Les résultats globaux du ressenti des cyclistes (voir page 3 et sur https://www.barometre-velo.fr/2025/)

Dates des Commissions :
• Commission Transports en commun 19 novembre, 8 décembre.
- Commission Vélos/Piétons Une nouvelle organisation est mise en place. Dates à suivre sur le site de l'ADTC - Se déplacer autrement.

Permanence accueil public ADTC Chaque premier mardi du mois, un accueil est ouvert de 18h30 à 20h, à la MNE, 5 place Bir Hakeim, à Grenoble.



La nouvelle passerelle de la gare de Lancey a été installée mi-juillet. Ouverture pour la fin de l'année. (Alexis Grabit)

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