

# L'ADTC dit NON au Métrocâble et propose le tramway à Sassenage, des bus et des passerelles vélos-piétons

(Pages 9 à 12)

● La ChronoVélo sur le Cours Berriat  
à Grenoble : il faut avancer  
(Page 13)

● Les usagers du TER attendent des  
actions, pas des annonces.  
(Pages 16-17)

● Le projet associatif  
de l'ADTC  
(Page 3)





# L'ADTC est prête pour 2024 !

## Du nouveau dans l'équipe salariée

Vous l'avez peut-être déjà croisée à l'ADTC ou sur le terrain, depuis septembre 2023, Valérie FAUCON, pleine de bonnes idées, a rejoint l'équipe au poste de Directrice de l'ADTC pour animer l'équipe salariée.

Bienvenue à elle !



## Congrès et AG de la FUB

Du jeudi 21 au dimanche 24 mars prochain, nous allons accueillir le Congrès (les 21-22 mars au WTC à Grenoble) et l'Assemblée Générale (les 23-24 mars à la mairie de Grenoble) de la FUB qui va nous mobiliser et nous ferons appel à vous toutes et tous pour aider au bon déroulement de ces manifestations nationales. Vous êtes déjà invités à rejoindre les groupes de travail qui sont déjà à fond dans les préparatifs.

Communication, accueil, logistique, moments de convivialité, vous voulez aider, contactez-nous !

Grand merci à la FUB pour la confiance qu'elle nous accorde ainsi qu'aux différentes collectivités locales qui soutiennent l'événement qui va accueillir 700 à 800 personnes pour la partie Congrès et 150 à 200 personnes pour la partie AG.

## Les 50 ans de l'ADTC

Et ce sera aussi l'occasion de fêter les 50 ans de notre association, et souligner ses actions militantes qui vont de la défense du piéton à l'usager des TER, en passant par les vélos, les bus et les tramways. Rares sont les associations qui militent sur tous ces aspects bien résumés par son nom ADTC – Se déplacer autrement.

## De nombreux dossiers à suivre

Mais à côté de ces grands événements, nous ne risquons pas de chômer avec les suites de l'enquête publique sur le Métrocâble (contribution de l'ADTC à retrouver dans le dossier central de ce bulletin 175), les grandes décisions attendues pour le RER, la relance des études sur les prolongements du réseau tramway, les évolutions de la tarification des transports en commun, la poursuite du programme des ChronoVélos, l'élaboration du PDM des territoires de la Métropole et du Grésivaudan (PDM : Plan De Mobilité anciennement appelé PDU) ... autant de thèmes sur lesquels l'ADTC devra faire entendre sa voix, c'est-à-dire votre voix, qui par vos adhésions, apporte le soutien à l'équipe de salariés, bénévoles et militants qui animent l'ADTC.

Comptant sur votre soutien pour 2024, je vous souhaite ainsi qu'à vos proches une bonne année.

Emmanuel Colin de Verdière ■

P 02	Edito
P 03	L'Assemblée Générale 2023 de l'ADTC : Bienvenue au Congrès de la FUB en mars 2024
P 04-05	Le projet associatif de l'ADTC
P 06	Retour sur les concours et le challenge Mobilités 2023
P 07-08	Brèves Vélos/Piétons
P 09-12	Contribution de l'ADTC – Se déplacer autrement – à l'enquête publique sur le projet de liaison par câble entre Fontaine et Saint Martin le Vinoux
P 13	Le Cours Berriat à sens unique : un premier pas pour redonner de l'espace à la vie urbaine
P 14-15	Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement à la concertation sur le nouveau pont de Brignoud
P 16-17	Actualités des TER
P 18	L'activité de MTAG : une lente reprise
P 19	Brèves Transports
P 20	L'actualité en images

Bulletin trimestriel publié par :  
**ADTC, se déplacer autrement**  
 MNEI, 5 place Bir Hakeim - 38000 GRENOBLE  
 Tél. 04 76 63 80 55 - Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)  
 Directeur de la publication : Alexis Grabit  
 N° de CPPAP : 0913 G 82982  
 Tiré à 600 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame  
 80, rue Vaucanson - 38330 MONTBONNOT  
 Photo de couverture : Alexis Grabit

ADHÉREZ à l'ADTC		ADTC INFOS	
Adhésion « une personne »	17 €	Vente au numéro	4 €
Adhésion « couple »	23 €	Abonnement annuel	
Adhésion « étudiant »	3 €	sans adhésion	16 €
Adhésion « petits revenus »	3 €		

# L'Assemblée Générale 2023 de l'ADTC : Bienvenue au Congrès de la FUB en mars 2024

L'assemblée générale d'une association est toujours un temps fort de la vie associative. Aussi, après deux années sans rencontre, celle de l'ADTC - Se déplacer autrement qui s'est tenue le 11 mai dernier à la Maison des associations, représentait une importance particulière.



Plus de 70 adhérents ont répondu à l'invitation et ont ainsi pu échanger sur les rapports moraux, financiers et d'activité de l'association présentés par les membres du bureau.

Un nouveau conseil d'administration a été élu, avec comme membres : Michel Barnier, Claude Béguin, Bernard Bouvier, Bertrand Christian, Nicolas Clech, Emmanuel Colin de Verdière, Christian Cotte, Suzanne Dathe, Paul Desgranges, Monique Giroud, Alexis Grabit, Colette Grossiord, François Lemaire, Christophe Leuridan, Eleonora Sartori, Mehdi Tadjine, Nathalie Teppe, Françoise Vivet, et Philippe Zanolla.

A l'issue de ce temps "officiel", c'est le projet associatif couvrant la période 2023-2026 qui a été présenté et soumis à discussion et approbation.

Les pages suivantes de ce numéro présentent le projet associatif validé par les adhérents présents.

La commission animation, qui avait mis en place des tableaux originaux, a recueilli les attentes et les souhaits des adhérents en matière de sujets à traiter et à prioriser.

Parmi les priorités des adhérents, des actions pour mieux faire connaître l'association et renforcer sa présence sur le territoire. Pour cela, de nombreuses idées ont fleuri comme des réunions thématiques (les commissions Transports en Commun et Vélos/

Piétons se réunissent une fois par mois pour échanger sur les nombreux sujets du grand territoire), des apéros/balades, des sorties festives.

Une commission Animations a été récemment lancée et de nombreuses actions ont eu lieu sur le territoire : une véloparade lumineuse, une cartopartie à vélo pour recenser les aménagements cyclables sur une carte participative (en ligne). D'autres animations auront lieu en 2024.

Un grand événement va marquer l'année 2024. Fin mars, l'ADTC-Se Déplacer Autrement accueille le 24<sup>ème</sup> Congrès de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB), les 21 et 22 mars. Ce congrès sera suivi par l'Assemblée Générale de la FUB, les 23 et 24 mars.

En cette année 2024, l'ADTC-Se Déplacer Autrement fête ses 50 ans.

## JOYEUX ANNIVERSAIRE L'ADTC !!!

Philippe Zanolla et Alexis Grabit ■

# Le projet associatif de l'ADTC

**Les statuts d'une association indiquent ses raisons d'être, et les buts fixés. Ils donnent aussi le type de gouvernance souhaité pour la faire fonctionner et parfois un règlement intérieur précise les modalités pratiques du fonctionnement courant.**

Après plusieurs années d'existence, il est souvent utile de faire un point, de s'interroger et de voir si les statuts et le fonctionnement correspondent toujours aux buts fixés lors de la création de l'association.

Couramment, cette réflexion aboutit à la rédaction d'un document synthétique de cadrage appelé le projet associatif.

C'est un document de pilotage qui est la référence pour se présenter et pour décider. De plus :

Il motive la dynamique des bénévoles,

Il est le garant de la cohérence de développement,

Il sous-entend le projet stratégique (statuts) donc optimise les efforts,

Il évite les erreurs d'appréciation.

Initiée par un questionnaire aux adhérents en 2019, la réflexion a repris au printemps 2022 après les interruptions dues aux différents confinements.

Un groupe de travail, composé d'une dizaine d'adhérents, a réfléchi et proposé ce projet associatif lors de la dernière assemblée générale. Celui-ci étant validé, nous le portons à la connaissance de l'ensemble des adhérents et des partenaires.

## Vision

Au fil des années, villes et villages ont été envahis par l'automobile dont l'utilisation s'est généralisée à un point tel que dans de nombreux cas ce mode de déplacement est devenu inapproprié, en surconsommation d'espace, en stationnement et en circulation, en surconsommation d'énergie, conséquences néfastes de la pollution.

La société doit évoluer pour intégrer les changements climatiques en cours, les changements sociétaux, et l'ADTC doit aider à ces changements de comportement.

L'ADTC propose de se déplacer autrement en contribuant au changement de comportement des usagers et des acteurs de la mobilité (élus, techniciens des collectivités et bureaux d'études).

## Moyens

Proposer des alternatives aux déplacements en voiture individuelle,

Donner la parole aux usagers, les sensibiliser, les informer, les défendre **en recherchant des synergies avec d'autres mouvements associatifs.**

Faire comprendre aux élus avec pédagogie qu'ils doivent

changer leur référentiel sur les déplacements et formuler des propositions concrètes qu'ils pourront mettre en œuvre

Donner de la visibilité à nos idées pour interroger le public, pousser les élus, créer et fédérer une masse critique d'alternants à l'automobile

Promouvoir un travail tripartite entre élus, techniciens et l'association, afin d'obtenir des infrastructures (modes actifs et transports en commun) de qualité et efficaces

## Objectifs

Promouvoir une mobilité sans impact sur l'environnement, accessible physiquement et financièrement à tous

Contribuer à créer des villes et villages où les enfants peuvent jouer dans l'espace public

Réduire l'étalement urbain et travailler sur la ville du quart d'heure (nécessité de tisser des liens avec l'urbanisme)

## Actions

Rédiger et diffuser un livre blanc faisant l'état des lieux des solutions de mobilité et énonçant des propositions et perspectives

Renforcer la présence de l'ADTC dans le débat public et aussi dans l'espace public

Renforcer les liens avec les associations environnementales traitant de mobilité et les unions de quartier

Acculturer le public sur les enjeux de mobilité et de partage de l'espace public pour qu'il puisse intervenir dans le débat public

Recruter de nouveaux adhérents, les accueillir, les former et développer la vie associative pour les intégrer

Organiser des temps festifs et conviviaux pour faire connaître l'ADTC et renforcer le lien entre adhérents

Initier une veille sur les évolutions des pratiques de mobilité

## Gouvernance

**L'action de l'association se fait dans un souci d'inclusion en identifiant, tenant compte de la diversité des publics et en les associant à la réflexion.**

Intégrer au CA les animateurs des commissions

Favoriser l'accueil des nouveaux administrateurs pour permettre un renouvellement générationnel

Faire de l'assemblée générale un vrai temps d'échanges en



# ADTC Se déplacer autrement

proposant des ateliers thématiques sur les actions prioritaires de l'année à venir dans le respect des orientations du projet associatif.

## Compléments

Période couverte 2023-2024-2025-2026

Périmètre d'action du SMMAG avec un renforcement des actions dans le Voironnais

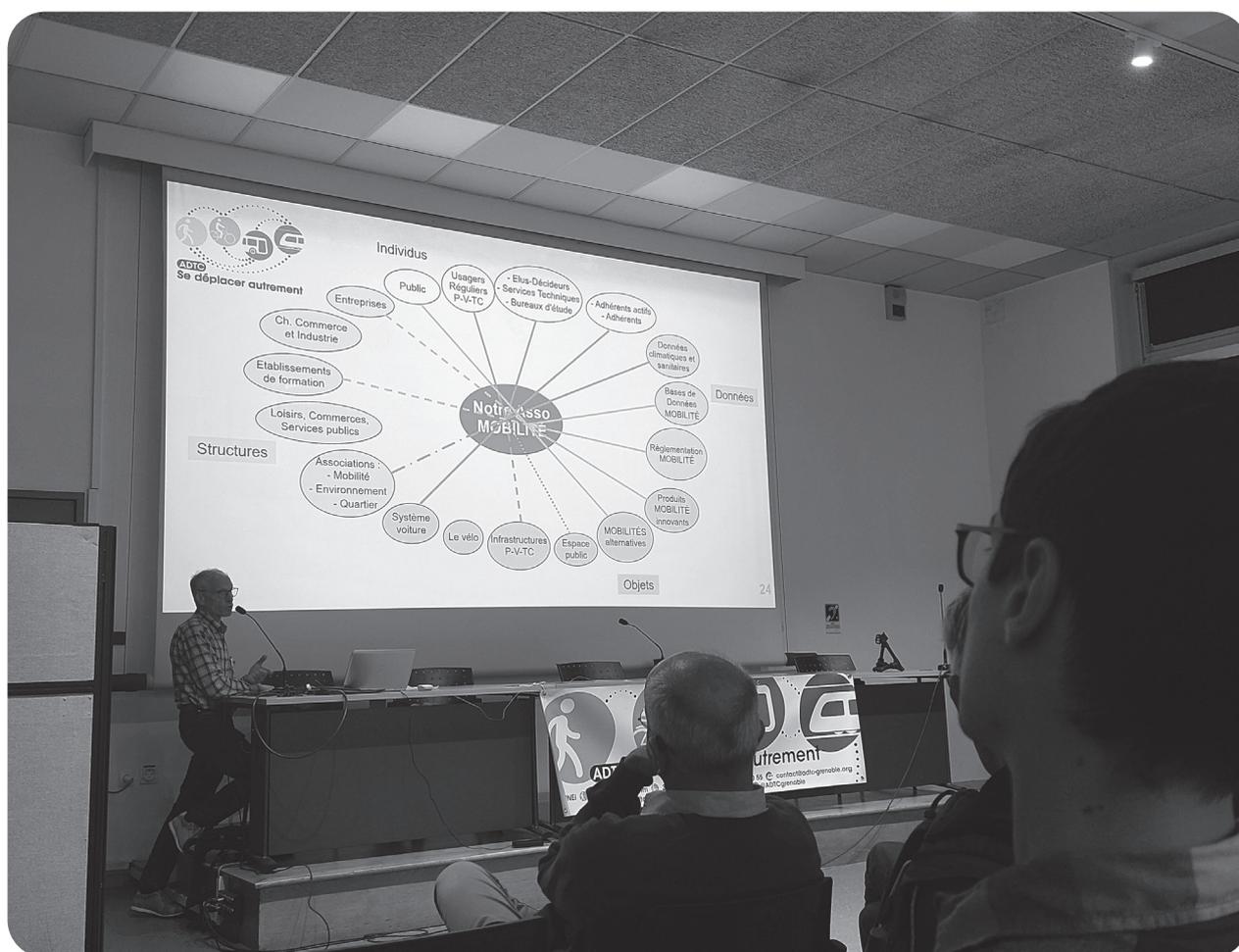
Ciblage des actions sur

- les usagers de l'espace public et des adhérents locaux de l'ADTC
- les acteurs de la mobilité ; élus, techniciens des collectivités et bureaux d'étude

- les relais externes ; médias, associations proches

Indicateurs

- X rencontres avec les élus du SMMAG et du Voironnais
- développer notre participation dans des groupes de travail sur les territoires ciblés
- Y animations grand public (stands, participations à des événements locaux...)
- % de réponses à nos courriers
- % de nos communiqués de presse effectivement repris
- nombre de sollicitations reçues
- évolution du nombre d'adhérents.





## Concours des Ecoles à vélo 2023

L'ADTC a organisé cette année encore deux concours des Ecoles, le 25 mai 2023 :

**Le 20<sup>ème</sup> Concours des écoles à vélo**, concours proposé aux écoles primaires des territoires de **Grenoble-Alpes Métropole** et de la Communauté de Communes du Grésivaudan, soutenu par le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG)

**Le 2<sup>ème</sup> Concours des écoles éco-mobiles**, concours proposé aux écoles primaires du **Pays Voironnais** soutenu par la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais.



### 20<sup>ème</sup> Concours des écoles à vélo de l'aire grenobloise :

L'objectif est de totaliser un maximum d'élèves à vélo, draisienne ou tricycle sur le trajet aller pour se rendre à l'école le jour du concours.

C'est l'occasion pour les élèves de tester le vélo comme mode de déplacement, ou pour certains de commencer à

apprendre, par exemple : en maternelle les tout-petits peuvent venir en draisienne ou tricycle.

Pour les équipes enseignantes, ce concours peut donner un élan supplémentaire à des idées et des projets autour du vélo, des modes de déplacements actifs ou du développement durable.

Nous proposons alors aux écoles de les accompagner dans leurs projets avec des animations thématiques autour de l'écomobilité.

Résultats pour l'édition 2023 : 142 écoles ont participé, soit 110 écoles de Grenoble-Alpes-Métropole et 32 écoles du Grésivaudan. Cela représente 11 135 élèves cyclistes sur 17 612 présents, soit un taux de participation de 63,2 %.

Le nombre d'écoles participantes a nettement augmenté ces quatre dernières années, avec pour seule exception l'édition 2020 (reporté en septembre 2020 à cause de la crise sanitaire Covid19) qui a baissé. Il apparaît que le nombre d'élèves se rendant à l'école à vélo n'a cessé d'augmenter depuis les premières éditions du Concours des écoles à vélo.

Pourcentage d'élèves cyclistes sur le nombre d'élèves présents			
0 à 40%	40 à 60%	60 à 80%	80 à 100%
<b>11 écoles</b>	<b>34 écoles</b>	<b>61 écoles</b>	<b>36 écoles</b>

### Evolution des établissements participants sur 4 ans :

Indicateurs	15 septembre 2020	20 mai 2021	12 mai 2022	25 mai 2023
Écoles participantes	40	88	129	142
Écoles sensibilisé.es	5 095	12 166	17 770	18 786
Écoles cyclistes	2 437	6 586	10 965	11 135
% d'élèves cyclistes	50%	58,6%	64,3%	63,2%

Il est à noter que 5 des 10 écoles grenobloises inscrites n'ont pas atteint des taux significatifs d'élèves cyclistes en comparaison à des écoles situées en périphérie périurbaine ou rurale, ne disposant pourtant pas forcément d'aménagements aussi nombreux que la ville centre de la métropole. Les résultats élevés de certaines écoles reflètent néanmoins l'implication des communes et des établissements sur la question de l'écomobilité scolaire.



### 2<sup>ème</sup> Concours des écoles éco-mobiles dans le Voironnais

L'objectif est de totaliser un maximum d'élèves en mode actif sur le trajet aller pour se rendre à l'école le jour du concours.

Résultats pour l'édition 2023 : 21 écoles ont participé. Cela représente 2 017 élèves en mobilité active sur 3 104 présent.es, soit un taux de participation de 64,9 %.

Le nombre d'écoles inscrites a nettement augmenté depuis l'année dernière, passant de 13 à 22 écoles participantes.

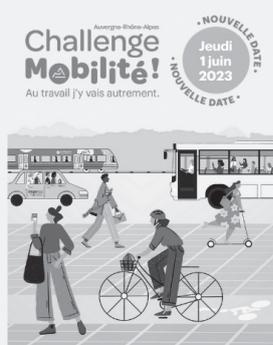
Les résultats élevés de certaines écoles reflètent l'implication des communes et des établissements sur la question de l'écomobilité scolaire.

Pourcentage d'élèves cyclistes sur le nombre d'élèves présents			
0 à 40%	40 à 60%	60 à 80%	80 à 100%
<b>1 école</b>	<b>2 écoles</b>	<b>17 écoles</b>	<b>1 école</b>

### Evolution des établissements participants sur 2 ans :

Indicateurs	14 juin 2022	25 mai 2023
Écoles participantes	12	21
Écoles sensibilisé.es	2 386	3 687
Élèves en mobilité active	1 176	2 017
% d'élèves en mobilité active	53,5 %	64,9 %

## Challenge Mobilité 2023 - Au travail j'y vais autrement L'objectif du Challenge Mobilité est de promouvoir l'usage des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle sur les trajets domicile-travail.



- faire tester au moins une fois dans l'année un mode alternatif aux autosolistes réguliers,

2023 est l'année du 13<sup>e</sup> Challenge Auvergne-Rhône-Alpes, porté par la Région.

L'ADTC, en partenariat avec le SMMAG, est le relais local du Challenge sur le territoire de l'aire grenobloise [Grenoble-Alpes Métropole, Pays Voironnais et Grésivaudan].

Le Challenge donne l'occasion aux établissements attentifs à la question de l'écomobilité de :

- communiquer auprès des salarié.es sur les solutions possibles pour les trajets domicile-travail,
- évaluer les pratiques des salarié.es sur le trajet domicile-travail, et de fait, permettre d'évaluer les résultats d'un Plan de Mobilité Employeur (PdME).

Cette année, le Challenge Mobilité a mis un coup de projecteur particulier sur le covoiturage, c'est-à-dire le partage d'une même voiture par plusieurs personnes qui font le même trajet.

Participation de l'aire grenobloise en 2023 :

- 416 établissements inscrits (405 en 2022)
- 97 404 salariés sensibilisés. ( 94 140 en 2022)
- 31 923 participants. ( 29 600 en 2022)
- 37 % de participation (38% en 2022)
- 420 085 kilomètres parcourus autrement qu'en voiture individuelle !
- soit 10,5 fois le tour de la terre.
- 70 471 kilomètres de report modal comptabilisés.
- 13 tonnes équivalent CO2 évitées.

## Communiqué de presse - Alternatiba Grenoble, Parlons-Y Vélo et ADTC - Se déplacer autrement Quatrième convergence Vélo de la région grenobloise Samedi 3 Juin 2023 Matin - Partout à Biclou !

**Évènement principalement festif, la convergence vélo de la région grenobloise démontre chaque année l'appétence grandissante pour l'usage du vélo sur notre territoire, des bourgs ruraux au cœur métropolitain.**

Ce samedi 3 juin au matin, plus de 1000 cyclistes sont attendus à l'arrivée au parc Paul Mistral à Grenoble. Après avoir parcourus de 40 à 5 km (+ de 50 rdv sont donnés dans l'ensemble de la région grenobloise, les lieux et heures sont précisés sur [HYPERLINK "https://www.convergence-velo-grenoble.fr/"](https://www.convergence-velo-grenoble.fr/) <https://www.convergence-velo-grenoble.fr/>), les participantes et participants seront conviés à une grande vélorution revendicative. Elle empruntera l'avenue Gabriel Péri à Saint Martin d'Hères, axe majeur de notre métropole et pourtant encore extrêmement hostile aux mobilités actives. Les péri-urbains sont les premiers touchés par le manque de continuité des grands itinéraires cyclables, qui traversent des zones "tout voiture". Pour le cœur de métropole tout comme pour les zones moins denses, les axes à forts trafic sont dangereux pour la pratique du vélo. Dès aujourd'hui ces axes et leurs intersections doivent être sécurisés, en accord avec les demandes recueillies lors de l'enquête du baromètre des villes cyclables. Pour encourager tous les usages du vélo, du plus jeune âge et tout au long de la vie, indépendamment de la capacité physique, il faut accélérer l'exécution des politiques cyclables déjà en place. D'une part, il faut réaliser rapidement les aménagements prévus dans le cadre du schéma directeur des itinéraires cyclables du SMMAG ainsi que les franchissements programmés par le PDU 2030. D'autre part, il faut renforcer les politiques de sensibilisation et d'accoutumance envers l'usage du vélo, à l'attention de tous les publics. Le déploiement massif du Savoir Rouler A Vélo dès l'école et des équipements publics pour l'apprentissage du vélo permettront à toutes et tous de se mettre en selle avec les connaissances nécessaires au partage de l'espace public. **Le vélo est une solution efficace pour décarboner nos déplacements, une solution économe et bonne pour la santé. Dès aujourd'hui, il faut la rendre simple et accessible pour que le plus grand nombre puisse s'en emparer. Adaptions les aménagements pour inclure tous les publics et cycles particuliers (enfants, vélos spéciaux, porteurs de handicaps, etc...) et sécurisons les itinéraires, des bourgs ruraux au cœur métropolitain. Pour que toutes et tous puissent aller partout à Biclou !**

## Rues aux enfants : de nouveaux aménagements

Nous vous avons déjà parlé, dans une précédente édition, de cette opération consistant à piétonniser certaines entrées de groupe scolaire, et à végétaliser l'espace public ainsi libéré. Cet été c'est au tour de l'école Diderot de bénéficier de ces réaménagements conséquents. A l'issue de ceux-ci, l'entrée principale de ce groupe scolaire se fait rue Colonel Tanant.

Cette rue rendue piétonne a été complètement métamorphosée, la linéarité de la rue a été cassée, des îlots de verdure et des arbres implantés ainsi que du mobilier urbain permettant d'attendre la sortie des élèves d'une façon confortable.

Cerise sur le gâteau, le petit parc contiguë à l'école a été lui aussi repensé.

Dorénavant ouvert sur la rue Tanant, il offre un espace de jeux, transition parfaite entre l'école et le chemin de l'école.

Après l'allée des romantiques, les rues Sergent Bobillot, Anthoard, Guy de Maupassant, Pascal, Lesage, ce sont les abords du groupe scolaire Clémenceau qui vont faire l'objet prochainement de lourds travaux. Le petit square Roger-Louis Lachat à l'angle du boulevard Clémenceau, va lui aussi être en partie repris afin de l'intégrer au dispositif.

On note avec satisfaction les changements apportés par ces opérations.

Les abords d'école se trouvent complètement changés en éloignant la circulation automobile. Cela permet d'ouvrir davantage les écoles sur leur quartier, participant ainsi à leur intégration et à favoriser les échanges entre parents et entre adultes et enfants.

Philippe Zanolla ■

## Une balade pour femmes à vélo : la Fancy Women Bike Ride

**Un évènement international, démarré en Turquie en 2013, se propage dans le monde entier, grâce à Pinar Pinzuti et Sema Gür, qui ont initié le mouvement. En 2023, à Izmir, le cortège a désormais dépassé les 3000 participantes et on compte plus de 30 pays adhérents au projet, dont environ 200 villes.**

Sur le site internet officiel, le *Manifesto* (Manifeste) de la Fancy Women Bike Ride déclare :

"Chaque année, pendant la Journée mondiale sans voiture (World Car Free Day), les femmes seront dans les rues avec leur vélos pour montrer que tout le monde peut rouler à vélo, et c'est même possible en étant habillée avec une robe pour faire la fête. La visibilité des femmes dans l'espace urbain est une clé pour revendiquer le droit à la ville. Le vélo est un moyen particulièrement puissant pour rendre visibles les femmes dans la société et un moyen alternatif pour interagir avec la ville. La Fancy Women Bike Ride est un évènement pour les femmes, organisé par des femmes, pour rappeler la joie libératoire de monter sur un vélo et pour inspirer plus de femmes à faire du vélo en ville. Plus les femmes sont nombreuses à rouler à vélo, plus d'autres femmes seront encouragées à en faire." (Traduit de l'anglais).

En lisant ces lignes, Eleonora Sartori, une femme active à l'ADTC, décide d'amener la FWBR à Grenoble pour la première année en 2022 et l'association la soutient. La balade à vélo a un premier succès et attire élues et journalistes. Le 17 septembre 2023 la Fancy Women Bike Ride revient et attire plus de public, forte cette fois d'un groupe de femmes motrices. Eleonora Sartori avec Anne Tourmen, Carole Kaouane, Estelle Boutigny, Suzanne Dathe et Elise Crespeau ont organisé cette deuxième édition, pour les femmes, motivées à secouer le regard sur la pratique féminine du vélo urbain.

Grenoble offre un terrain fertile à l'organisation des balades à vélos, mais là, pour la première fois, l'accent est mis sur la mobilité à vélo des femmes : à Grenoble le public des vélo-écoles qui apprend à l'âge adulte à rouler à vélo est

à 99% féminin et les vélotisseurs sont encore en majorité des hommes. Des études confirment aussi que les femmes font plus de vélo sur des pistes cyclables séparées du trafic motorisé : un défi encore ouvert à Grenoble est celui donc de fournir un réseau cyclable sécurisé et continu. La Fancy Women Bike Ride semble être l'instrument militant et festif parfait pour soulever ces problématiques.

Dans la pratique, le concept est d'avoir un cortège chic et coloré, plein de fantaisie : des femmes habillées fancy, sur leurs vélos décorés de fleurs et rubans colorés, qui traversent les rues de Grenoble, se montrent aux passants et se réapproprient l'espace urbain. Le vélo rend libre (ndlr. comme l'air de la ville) et peut aider les femmes à gagner en indépendance dans les trajets quotidiens. La parade est adaptée aux débutantes : le rythme de progression est lent et le parcours court, pas plus de 5km, et sécurisé par des volontaires. La balade est inclusive et accueille toutes les personnes et enfants. Les hommes peuvent participer, à ces conditions : laisser passer les femmes et les enfants devant, prendre des photos du cortège.

La Fancy Women Bike Ride reviendra l'année prochaine en septembre, pendant la semaine de la mobilité durable, et les organisatrices demanderont encore à la Mairie de Grenoble de faire une journée sans voiture, comme dans les autres villes du monde, pour pouvoir espérer rouler tranquillement en cortège dans les rues.

D'ici là, pour plus de renseignement, visitez le site internet officiel [www.fancywomenbikeride.com](http://www.fancywomenbikeride.com) et pour vous tenir informées du cortège à Grenoble ou pour vous impliquer activement la page Facebook Grenoble Fancy Women Bike Ride <https://www.facebook.com/GreFWBR> ou Instagram [grenoblefwbr](https://www.instagram.com/grenoblefwbr/) <https://www.instagram.com/grenoblefwbr/> ; adresse mail [grenoble.fancywomenbikeride@gmail.com](mailto:grenoble.fancywomenbikeride@gmail.com)

Eleonora Sartori ■

## Une 6<sup>ème</sup> vélorution pour les traversées inter-rives dans le Grésivaudan

**La Vélorution des deux Rives organisée par GRENE, Le Rif, l'AF3V et l'ADTC avec le soutien du club cycliste de Goncelin, a eu lieu cette année entre Brignoud et Crolles.**

Une soixantaine de cyclistes se sont retrouvés pour cette 6<sup>ème</sup> édition de la vélorution des Deux Rives. L'objectif de cette manifestation était principalement de souligner l'importance de la mise en place d'une liaison pour les mobilités actives tant attendue entre les deux communes.

Des échanges avec en particulier Coralie Bourdelain, vice-présidente du SMMAG en charge des mobilités actives ont eu lieu, au cours desquels nous avons exprimé les attentes des utilisateurs pour que les infrastructures voient le jour plus rapidement.

Les maires de Goncelin et Crolles et d'autres élus étaient également présents lors des échanges.

De notre côté nous avons précisé que les pistes cyclables doivent respecter un certain nombre de règles :

La circulation doit être isolée de la circulation automobile,

Le trajet doit être le plus direct possible comme c'est le cas pour les automobiles,

Le parcours doit nous mettre à l'abri de mauvaises rencontres. Parcours de nuit le matin et le soir pour aller et revenir du travail,

Le trajet doit être complet d'un côté à l'autre de la vallée,

Le balisage doit être clair et suivi dans le temps.

Nous souhaitons et nous espérons que nos préconisations soient accompagnées à l'avenir d'une pratique de la concertation mieux affirmée.

Bernard Christian ■

## Contribution de l'ADTC – Se déplacer autrement à l'enquête publique sur le projet de liaison par câble entre Fontaine et Saint Martin le Vinoux

Le projet de transport par câble reliant Fontaine La Poya à St Martin le Vinoux via la presqu'île de Grenoble constitue un important investissement pour le transport public. L'association ADTC - se déplacer autrement - a analysé le dossier sur son aspect déplacement en examinant :

- la justification de ce projet, c'est-à-dire les avantages qu'il procurerait aux usagers et le report modal pour limiter le recours à l'usage de la voiture individuelle.
- le coût réel de sa réalisation
- les solutions de variantes

### 1 - Un investissement lourd en l'absence de besoins importants

Les investissements dans les infrastructures de transport public représentent toujours des montants élevés. Pour justifier ces investissements, il faut que les trafics soient importants ou les potentiels de report modal élevés. Ainsi par exemple, la construction d'une ligne de tramway ou d'une ligne de BHNS vient conforter des lignes de bus déjà bien chargées pour répondre à la demande et conforter le transport public sur un axe à fort potentiel.

Dans le cadre du projet Métrocable, le trafic sur l'axe de desserte choisi est faible et les prévisions de trafic ne montrent pas de véritable report modal.

### Un trafic actuel modeste très loin de justifier des investissements pour passer en mode lourd

Si l'on prend le trafic entre Fontaine et la Presqu'île, la ligne C6 offre déjà une liaison intéressante avec une fréquence élevée (toutes les 10 minutes), sur une très large amplitude.



Fontaine La Poya, porte d'entrée de Sassenage.  
Correspondances obligatoires entre le tram A et les lignes Proximo 19 et 20.

# Dossier

C'est une ligne classée Chrono, c'est-à-dire faisant partie des meilleures lignes du réseau en matière de qualité offerte, et qui traverse les communes de Fontaine, Seyssinet et Seyssins. Cette ligne offre ainsi un bon accès à la Presqu'île sans rupture de charge depuis de nombreux points de la rive gauche du Drac. Pourtant le trafic reste très modeste avec seulement 450 montées/descentes sur les arrêts Presqu'île et Martyrs.

Comment le projet Métrocable pourrait-il augmenter ce trafic alors qu'il en générerait une rupture de charge à La Poya sans aucun avantage en termes de temps de parcours ?

**Le besoin de desserte ne concerne pas uniquement un usager se rendant de La Poya à la place de la Résistance, mais tout un ensemble d'habitants se répartissant sur un large territoire et se rendant sur un ensemble de sites répartis sur toute la longueur de l'avenue des Martyrs**

Un exemple concret :

Un usager allant de Fontaine à Minatec, aujourd'hui, emprunte la C6 (qui passe toutes les 10 minutes) puis au terminus Oxford, traverse la chaussée pour emprunter la ligne B du tramway (qui passe toutes les 4 minutes). Avec le Métrocable, ce même usager emprunterait la C6 ou le tram A jusqu'à La Poya, descendrait du bus pour monter (escalier ou ascenseur) sur le quai du Métrocable pour prendre une des cabines passant toutes les 73 secondes (rien à voir avec la fréquence observée dans les stations de ski). Compte tenu de la capacité réduite des cabines (6 places assises, 6 debout), et de l'apport soudain d'usagers descendant du bus ou du tram, il devrait peut-être attendre la cabine suivante surtout s'il ne veut pas voyager debout, solution peu confortable dans une télécabine. A Oxford, il descendrait (escalier ou ascenseur), traverserait la chaussée pour enfin rejoindre la ligne B du tramway.

Bilan : la plupart des usagers subirait une augmentation du temps de parcours et le désagrément d'une correspondance supplémentaire, le Métrocable ne permettrait pas d'attirer de nouveaux usagers !

**La rupture de charge, c'est-à-dire l'obligation de correspondance pour changer de mode, a un effet négatif sur la fréquentation. À titre d'exemple, la correspondance obligatoire au sud entre la ligne E du tramway et la ligne C2 a généré une perte de trafic sur la ligne (moins 66 % indiqué page 86 du bilan LOTI de la ligne E) alors qu'au nord, la ligne 1 devenue ligne E a vu son trafic s'accroître depuis l'ouverture (plus 80 %)**

Les trafics sur les lignes desservant les autres territoires restent modestes et par exemple la ligne 22, qui irrigue la rive droite de l'Isère avec une fréquence à 15 minutes, ne dépasse pas 586 montées/descentes sur les arrêts Presqu'île et Martyrs. Cependant, depuis l'arrêt Oxford, elle dessert directement la totalité de Saint Egrève, alors que la Métrocable pénaliserait la plupart des usagers actuels en leur imposant une correspondance à Saint Martin le Vinoux Mairie.

Par ailleurs, les échanges inter-rives incluant l'accès à la Presqu'île depuis la rive droite de l'Isère ou la rive gauche du Drac ne dépassent pas 2000 voyages par jour (page 23 pièce D). *Le trafic actuel est*

*donc bien loin des seuils habituels justifiant des investissements de plusieurs dizaines de millions. Cet investissement n'apporterait aucune plus-value pour les usagers se déplacement actuellement en bus.*

## **Des études de trafic ne montrant pas de véritable report modal**

Les études de trafic présentées dans le dossier datent de mai 2021 et ne prennent pas en compte la réduction importante de l'urbanisation dans le projet Portes du Vercors.

Le trafic estimé en 2025 est de 4600 voyageurs par jour et l'étude indique qu'ils proviennent essentiellement d'usagers TC existants et que le report modal concernerait seulement 5 % du trafic.

Aucune explication n'est donnée sur la différence entre la fréquentation de l'enquête de l'O/D TC 2016 (2000 voyages) et la valeur de 4600 dont 93 % reportés des transports collectifs.

Quoi qu'il en soit, le résultat important de cette étude indique bien que le report modal est insignifiant (5%). Comment pourrait-il en être autrement alors que le projet de Métrocable imposerait une rupture de charge, qui est un facteur de perte d'attractivité, sans apporter d'avantage en termes de confort (au contraire, il faudra monter dans les cabines) ou de temps de parcours, car il faut intégrer les transferts entre modes.

Le trafic estimé en 2035 serait de 7700 voyageurs dont 8 % utilisent la voiture. Le report modal reste toujours faible mais l'étude de trafic précise le lien entre trafic et urbanisation en indiquant « Le projet câble ... semblent donc intimement lié aux projets urbains du secteur qui seront réalisés à proximité des stations du câble » (page 39 pièce D).



*La passerelle de Pique Pierre qui longe la voie ferrée est un point noir (croisement difficile entre cyclistes et piétons) dans la liaison entre la gare de Grenoble (la ChronoVélo 2) et les communes de Saint-Martin-le-Vinoux et Saint-Egrève.*

Comme une grande partie des projets d'urbanisation du projet Portes du Vercors a été abandonnée, l'estimation du trafic se trouve surévaluée et serait à recalculer. D'ailleurs, l'Autorité Environnementale confirme cette analyse en indiquant « L'augmentation de la fréquentation entre 2025 et 2035 est principalement due à l'urbanisation du secteur et tend à démontrer le lien fort entre ces opérations »

Compte-tenu des nouvelles perspectives d'urbanisation, cette modélisation n'apparaît donc plus adaptée et surestime le trafic attendu en 2035.

*Malgré cette surestimation de l'étude, les perspectives de trafic et surtout les prévisions de report modal sont manifestement bien trop modestes pour justifier un investissement aussi élevé. Avec une étude actualisée, les résultats seraient encore plus dégradés confirmant l'absence de pertinence de cet investissement.*

*Pour quelles raisons dépenser de telles sommes si on n'attire pas de nouveaux usagers de la voiture ?*

### Une analyse déjà identifiée par la commission d'enquête 2018 sur le projet de PDU

Dans son rapport, la commission d'enquête sur le projet de PDU 2030 avait déjà identifié la faiblesse de la justification du projet Métrocâble et avait formulé 2 recommandations sur ce point :

« REC 5 : La commission d'enquête souhaite que la problématique d'extension du réseau de tramways soit réétudiée et mise en regard, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, avec d'autres investissements lourds (Métrocâble) sur la période allant jusqu'à 2030.

REC 8 : La commission d'enquête souhaite que la question du Métrocâble soit ré-analysée, en termes de montant d'investissements, de nombre d'usagers transportés, et de priorité dans le temps, en concertation avec les associations représentatives des usagers, en particulier l'ADTC, LAHGLO, « le chaînon manquant », etc. »

*L'ADTC regrette que les recommandations de la commission d'enquête sur le PDU 2030 n'aient pas eu de suites concrètes et constate que le dossier d'enquête publique n'apporte pas de réponses à ces interrogations.*

## 2 - Un projet qui ne prend pas en compte l'ensemble des coûts

Le projet Métrocâble nécessite un aménagement au niveau du terminus La Poya de la ligne A de tram. La rigidité du tracé qu'impose la technique du câble positionne la station terminus loin des correspondances actuelles bus ou tramway.

Le SMMAG a identifié cette difficulté et développé le projet de réaménagement du pôle d'échanges multimodal (PEM) de Fontaine La Poya, qui comprend le déplacement de la station de tramway pour la rapprocher de celle du Métrocâble et la mise en place des arrêts de bus pour faciliter les correspondances. Le SMMAG a lancé en 2021 une concertation sur ce projet.

Ce projet de Pôle d'Échange Multimodal – qui aurait comme défaut majeur d'éloigner du tram les habitants du Sud de Sassenage et les clients du centre commercial – est donc directement lié au projet de Métrocâble et n'aurait aucun sens sans le Métrocâble. Pour l'ADTC, il est anormal que le coût de réaménagement de ce pôle d'échanges (évalué à 15M€ dans le dossier de concertation de 2021) ne soit pas intégré dans le dossier de l'enquête publique et dans l'évaluation socio-économique... alors que les prévisions de fréquentation du Métrocâble semblent intégrer ce réaménagement. *L'absence de prise en compte du réaménagement de terminus La Poya, alors qu'il représente 23 % du coût de l'opération présentée, est de nature à s'interroger sur la validité de l'enquête.*

## 3 - Des projets de variantes insuffisamment étudiés Un projet de variante en BHNS inadapté aux besoins

Le dossier présente une variante de BHNS reprenant en garde partie le tracé du Métrocâble. Comme le tracé du Métrocâble ne correspond pas un axe de trafic fort, la création d'un axe de BHNS sur cet axe n'a pas de sens. Pour l'ADTC, la démarche devrait être la suivante : quels sont les axes actuels de trafic, quels sont les besoins en matière de déplacements, quelles sont les solutions techniques pour chaque axe de trafic de façon à répondre aux besoins ? Dans cette analyse multicritères, plusieurs solutions techniques pourraient apparaître en mettant en regard les coûts associés.



*Avec le projet de Métrocâble, la ligne Chrono C6 et la rive gauche du Drac ne sera plus relié directement à la Presqu'île. Une correspondance sera nécessaire à ... Fontaine La Poya.*

# Dossier

*Le projet de variante en BHNS reprenant en grande partie l'itinéraire du Métrocable ne présente pas de pertinence comme variante, la technique BHNS se justifiant que pour des lignes à trafic élevé.*

## Un projet majeur en termes d'investissements pour la Métropole

Le montant de l'investissement pour le projet Métrocable est très élevé. Si il est estimé à 65 M€ dans le dossier de l'enquête, le SMMAG a indiqué durant l'enquête que le coût s'élevait maintenant à 73 M€, montant auquel il convient d'ajouter le coût du réaménagement du PEM La Poya, qui comme on l'a vu, fait partie intégrante du projet. Le coût total du projet Métrocable s'établit donc à 88 M€. Ce projet représente de loin la part la plus importante en matière d'investissements sur les infrastructures en transport public de la Métropole. Il ne peut être examiné seulement au niveau du secteur Nord-Ouest de la Métropole.

C'est l'ensemble des besoins de l'agglomération qui doivent être analysés et hiérarchisés pour déterminer quels sont les investissements prioritaires. Cette analyse est absente du dossier. *Comment peut-on justifier un investissement de près de 90 M€ pour un trafic de 4600 voyageurs en 2025 et sans doute à peine plus en 2035, avec un espoir de report modal particulièrement modeste alors que de nombreux besoins de prolongement de tramways ont été identifiés comme à titre d'exemple le prolongement de la ligne E au Pont de Claix (estimé à 145M€ dans le PDU 2030) ?*

## L'ADTC propose un ensemble de mesures pour desservir le territoire Nord-Ouest de la Métropole

Dans le cadre de la concertation sur le micro PDU, l'ADTC a proposé différents aménagements comme le prolongement de la ligne A de tramway à Sassenage ou la création de passerelles vélos-piétons qui manquent actuellement pour accéder en mode actifs à la Presqu'île.

Ces différents aménagements sont en capacité de provoquer un report modal important.

Ces propositions sont présentées dans une annexe à cette contribution, annexe qui a été élaborée dans le cadre de la contribution à la concertation sur le projet de micro PDU du territoire Nord-Ouest de la Métropole en 2021 (Voir ADTC - Infos n°168)..

### Des propositions réalisables à court terme

- retour à une fréquence de 10 minutes au moins sur la ligne C6 du lundi au samedi de 7h à 19h toute l'année
- transformation en ligne chrono (intervalle maximum de 10 minutes entre 2 passages du lundi au samedi de 7h à 19h et fonctionnement jusqu'à minuit) de la partie Seyssinet-Pariset - Fontaine - Sassenage et renforcement entre Sassenage, Noyarey et Veurey-Voroize de la ligne Proximo 20 Seyssinet-Pariset - Veurey-Voroize
- Prolongement à Sassenage de la ligne 22 et desserte du parc d'Oxford à St Martin le Vinoux par la ligne 22 dans le sens Presqu'île - St Egrève

### Des propositions réalisables à moyen terme

- prolongement de la ligne A de tramway à Sassenage
- réalisation de passerelles piétons-vélos : Presqu'île de Grenoble - Fontaine sur le Drac et l'A480 et Esplanade - Jean Macé sur l'Isère



*Dans le projet, le terminus du tramway actuel sera reculé de quelques centaines de mètres, éloignant, un peu plus, les habitants de Sassenage du tramway.*

à Grenoble. On peut remarquer que le coût de mise en place des propositions de l'ADTC pour la desserte de la Presqu'île et du secteur Nord-Ouest est sans commune mesure avec le budget de 90 M€ du projet Métrocable, tout en offrant une palette très large de solutions de déplacement.

## 4 - Conclusion : Avis de l'ADTC Se déplacer autrement

Compte-tenu :

- du trafic relativement modeste en regard du montant de l'investissement
- de la surestimation de la fréquentation du Métrocable, du fait que l'étude de 2021 ne tient pas compte de l'abandon partiel du projet Portes du Vercors,
- de l'absence significative d'effet sur les déplacements en matière de report modal,
- de l'absence d'intérêt et d'amélioration pour les déplacements actuels en transport collectif,
- de la dégradation des dessertes qui découlerait du projet de Métrocable (ligne A raccourcie, suppression ou réduction de l'accès direct à la Presqu'île depuis Fontaine, Seyssinet, Seyssins assuré par les lignes C6 et 22),
- du coût très important de cet investissement pour les finances publiques
- de la présentation sous-évaluée du projet en omettant d'intégrer le coût du remaniement obligatoire du terminus de La Poya (15 M€),
- de l'absence d'étude de variantes pertinentes d'aménagement de ce secteur,
- des besoins importants de développement du réseau de tramway nécessitant de prioriser les crédits en faveur des opérations les plus utiles en terme de déplacement et de report modal,

*l'ADTC - se déplacer autrement - demande à la commission d'enquête d'émettre un avis défavorable*

# Le Cours Berriat à sens unique : un premier pas pour redonner de l'espace à la vie urbaine

## Communiqué de presse ADTC - Se déplacer autrement / Parlons-Y Vélo

Suite à la présentation de la synthèse de la concertation concernant la piste cyclable Chronovélo entre Fontaine et Grenoble le 18 octobre, la mise en sens unique du Cours Berriat est encore très contestée. Pourtant, le projet est encore trop timide !

### Un statu quo préjudiciable : il faut avancer !

Le maintien du double-sens motorisé sur le cours Berriat obligerait à supprimer une bande végétalisée et à réduire la largeur de la piste cyclable à 3,05 m. Compte tenu du flux de cyclistes actuel et attendu, cette piste devrait être large de 4 m minimum selon les préconisations du CEREMA (Centre étude et d'expertise pour les risques, l'environnement, les mobilités et l'aménagement [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr))

Un aménagement qui ne serait pas assez capacitaire pour accueillir confortablement les cyclistes d'aujourd'hui et de demain perpétuerait les conflits vélo/piétons et vélo/voiture. Le statu quo est préjudiciable au développement des modes actifs (marche à pied et vélo) et il légitime les déplacements en véhicules motorisés qui conserveraient toute leur place au détriment des autres mobilités.

### Apaiser la circulation pour réduire les nuisances mais surtout pour redonner de l'espace à la vie urbaine

Le report de circulation vers la rue Nicolas Chorier et les rues alentour semble être au cœur des préoccupations de cette contestation. La ville de Grenoble annonce que le trafic restera inférieur à ce qu'il était il y a 5 ans à cet endroit - selon une étude que nous avons demandée et que nous attendons toujours.

Comme cela a été souligné, la circulation automobile entraîne en effet de nombreuses nuisances : pollution, insécurité pour les usagers, bruit.

Partant de ce constat partagé, il faut réduire globalement le trafic automobile et ses nuisances plutôt que de le rediriger d'une rue à l'autre, pour le bien-être de toutes et tous et plus particulièrement des riverains.

Ainsi, le projet manque d'ambition. Il faut reconsidérer l'ensemble de la circulation de transit motorisée qui n'apporte que des nuisances au voisinage. La traversée directe du quartier deviendrait alors impossible, tout en préservant les possibilités de desserte locale (plan « marguerite »).

Cela se pratique depuis longtemps dans les lotissements résidentiels et le succès de ce type d'habitat montre bien que cela correspond aux besoins des habitants et particulièrement des familles. Cela a d'ailleurs été fait avec succès rue du Drac.

La réduction du trafic de transit à travers les quartiers résidentiels est d'ailleurs l'un des grands arguments des promoteurs de l'élargissement de l'A480 :

"Les automobilistes préfèrent désormais se tourner vers l'A480 plutôt que de transiter par les voiries à l'intérieur de Grenoble ou dans les zones urbaines" (DL 7 nov. 2022). Profitons donc de "l'aubaine" que constitue cette nouvelle voirie pour réduire le trafic motorisé dans notre ville et les nuisances qui vont avec !

### Permettre au plus grand nombre de se déplacer à pied et à vélo

Cette ChronoVélo - et toutes les ChronoVélos - doivent offrir la possibilité aux usagers les plus hésitants à se déplacer sereinement à pied ou à vélo. À vélo, grâce à un aménagement large et confortable.

À pied, grâce à un aménagement séparé et une circulation motorisée réduite au maximum. Ainsi familles, enfants, seniors doivent pouvoir se l'approprier pour se rendre à leurs occupations du quotidien ou dans le cadre de leurs loisirs.

Dans ce quartier en particulier, le plus grand nombre ne se déplace pas en voiture. Végétalisation, trottoirs et piste confortables sont la première étape pour rendre de l'espace à la vie urbaine. Nous appelons la Ville de Grenoble et la Métropole à adopter un plan de circulation en marguerite pour l'ensemble du quartier.

Cela règlerait d'une pierre deux coups : améliorer l'accessibilité du cours Berriat aux piétons et aux cyclistes sur ce tronçon et réduire les nuisances motorisées dans les rues alentour.





# Contribution de l'ADTC

## Se déplacer autrement à la concertation sur le nouveau pont de Brignoud



*Le pont « provisoire » ne permet pas le passage des autocars, bloquant les liaisons entre les deux rives de l'Isère.*

**Le Département de l'Isère a lancé une enquête publique sur la reconstruction du Pont de Brignoud, et la réalisation d'une passerelle piétonne à la place du pont actuel.**

**Un projet nécessaire, pour redonner vie à une traversée des transports en commun...**

Le pont de Brignoud est un élément important dans le cœur de la vallée du Grésivaudan, pour la traversée Crolles - Brignoud et plus largement pour la mobilité entre les deux rives de la vallée, vers et depuis le futur Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare de Brignoud et la Zone d'Activités (Z.A.) de Crolles-Bernin. Ce projet est nécessaire pour le retour des transports en commun entre Brignoud et Crolles. L'ensemble des lignes de transport réguliers et scolaires est très impacté depuis la fermeture du pont dans la nuit du 4 avril 2022. Malgré des travaux d'urgence du Département, les bus et cars ne peuvent pas emprunter le pont (limité en gabarit).

Le nouveau pont doit permettre le retour des lignes TouGo et Cars Régions Isère (entre la rive droite de l'Isère, l'autoroute et la rive gauche) et offrir des alternatives à la voiture, en reliant, notamment le futur PEM de Brignoud (avec la troisième voie de la gare pour l'arrivée du RER métropolitain) et Crolles, la suppression du passage à niveau apportant plus de sécurité et de fluidité pour les transports publics.

Malgré l'importance et la nécessité du projet, l'ADTC se questionne sur :

- Les coûts du projet (24 millions d'euros),
- La largeur du pont et ses 4 voies, sans même proposer un projet avec des voies de bus, dans une perspective où un site propre pour les transports publics pourrait voir le jour depuis la zone d'activités de Crolles (avenue Ambroise Croizat à 2x2 voies), le futur pont de Brignoud (prévu dans le projet à 4 voies, mais sans proposer d'aménagements. Ceci est vaguement évoqué). Il manquera la traversée de l'autoroute.

**... mais qui va imposer un détour et créer un risque pour les piétons et les vélos**

Avec la reconstruction du pont de Brignoud, la Loi LOM impose au Département la réalisation d'un aménagement cyclable. Or le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) avait un projet direct de traversée piétons-cycles entre la Z.A. de Crolles-Bernin et le futur PEM, côté Isère de la gare de Brignoud. Pour éviter de proposer deux passerelles, à quelques centaines de mètres l'une de l'autre, le SMMAG a retiré son projet sur l'Isère vu le projet du Département de l'Isère qui réutilisera les piles du pont actuel pour réaliser la passerelle.

Ce projet imposera un détour au Nord pour rejoindre et accéder



## Brignoud

au PEM de la gare de Brignoud. Si l'ensemble des aménagements piétons-cycles du projet prend bien en compte l'ensemble des projets dans le secteur, et la sécurité des traversées des routes départementales par des souterrains (les voies vertes de l'Isère), ce projet risque d'augmenter le trafic piétons-cycles sur la traversée existante et dangereuse, qui franchit à 3 reprises des bretelles de l'échangeur autoroutier.

L'ADTC note avec satisfaction la réservation d'une voie sur le futur pont pour les piétons et les cycles, lors de la phase transitoire entre l'ouverture du nouveau pont et la réalisation de la passerelle piétons-cycles à la place de l'ancien pont. L'ADTC demande que les continuités, en phase transitoire, soient claires et bien aménagées (largeur importante, signalisation) vers/ depuis les aménagements existants et projetés.

### En conclusion

L'ADTC approuve la reconstruction du pont de Brignoud, mais regrette le coût du projet et l'absence d'aménagements dédiés pour les bus et cars.

L'ADTC demande :

- Que des aménagements pour les transports en commun soient proposés dans le projet,
- Que les cheminements cyclables et piétons soient séparés et sécurisés,
- Que la passerelle piétons-cycles sur l'autoroute A41 soit construite dès maintenant,
- Que ces aménagements soient complétés en continuité et en cohérence avec les autres aménagements prévus dans le secteur (notamment le PEM de Brignoud),
- Que le pont soit réduit à 3 voies pour en réduire le coût et que cette voie soit réversible et réservée aux Transports en Commun (en direction de Crolles le matin, en direction de Brignoud le soir).

À moyen terme, ces mesures doivent permettre un report modal de la voiture vers la marche, le vélo, les transports en commun et le train.



*Avec l'impossibilité de passer par le pont « provisoire », l'accès à la gare de Brignoud est difficile pour les usagers des transports de la rive droite de l'Isère.*



## Mise en concurrence, annonce de la nouvelle convention, l'actualité des TER est riche en cette fin d'année 2023.

### Mise en concurrence des TER

La loi impose que les services TER soient mis en concurrence au plus tard pour l'année 2034 mais autorise en attendant les Régions à passer des conventions de gré à gré avec la SNCF, tant que ces conventions ne dépassent pas 10 années et qu'elles soient signées avant fin 2023. La Région AURA a indiqué ses intentions pour la mise en concurrence des services TER en prévoyant de signer une dernière convention avec la SNCF à la fin de l'année et en annonçant le lancement progressif des appels d'offres pour aboutir en 2034 à ce que l'ensemble des services TER soient attribués après mise en concurrence.

La mise en œuvre de l'ouverture à la concurrence est un processus complexe. Compte tenu du volume important de trains (la Région AURA est, avec Grand Est, la Région avec le trafic TER le plus important), il faut donc d'abord constituer des lots. Ces lots sont organisés par type de matériel et centrés sur un ou plusieurs ateliers de maintenance. Pour l'ouverture à la concurrence, la Région récupérera la propriété des matériels roulants et des ateliers pour les mettre à disposition du nouvel opérateur. Comme il est impératif que le nouvel opérateur ait la maîtrise complète de l'activité TER dont il aura la charge, car c'est lui qui assurera la maintenance des trains, d'où le choix d'organiser les lots en fonction des matériels avant toutes autres considérations.

Le processus est assez long et comprend plusieurs phases. La première consiste à publier un Avis de Pré Information (API). C'est ce qu'a fait la Région en juillet. Cet avis identifie 5 lots et indique en complément que la Région mettra en concurrence en 2024 un ou plusieurs lots dédiés au développement et à la gestion d'un système régional de gestion de la relation aux usagers incluant notamment les fonctions d'information, de commercialisation, de distribution du service et de services de mobilité (gestion de consignes vélo, ...), ce qui devrait remplacer le site TER AURA en élargissant ses fonctions.

### Comment Grenoble est-elle concernée ?

Grenoble est concernée par le lot 2, étoile de Chambéry et Grenoble avec les ateliers de Grenoble et de Chambéry, et par le lot 3, longues distances avec les lignes Grenoble - Lyon et Valence - Genève et l'atelier de Lyon La Mouche qui serait modernisé pour entretenir les nouvelles rames devant remplacer les trains Corail.

Après un délai minimum de 12 mois après publication de l'API, les appels d'offres peuvent être lancés pour aboutir à la notification des marchés aux titulaires, cette phase devant prendre au moins 24 mois. Ensuite un délai de 16 mois minimum est imposé, lié en particulier aux modalités de transfert du personnel, avant les premières circulations avec la nouvelle entreprise ferroviaire.

Le lancement de la consultation est prévu en 2024 pour le lot

2 et en 2025 pour le lot 3, pour une exploitation en 2032/2033 pour le lot 2 et en 2033/2034 pour le lot 3.

Pour ces deux lots, le délai est important entre l'attribution et l'exploitation par le nouvel opérateur, de l'ordre de 6 années. Cela laisse le temps si la Région le lui demandait, de fournir une partie du matériel roulant ou moderniser les ateliers (la Région n'a pas indiqué son intention sur ces points). C'est ce qui a été appliqué pour un lot récemment attribué par la Région PACA à l'opérateur Transdev pour la ligne Marseille-Nice. Ce dernier fournit 16 rames Regio2N, qu'il a achetées auprès d'Alstom, et fait construire un nouvel atelier à Nice.

Les nouveaux opérateurs pourraient être ... la SNCF sous la forme de filiales, ou Transdev, bien connu à Grenoble puisqu'il était un des partenaires de la SEMITAG, des opérateurs étrangers... Plusieurs Régions se sont déjà lancées sur cette ouverture à la concurrence. À ce jour, sur 4 lots qui ont été attribués, 3 ont été attribués à une filiale de la SNCF et un à Transdev.

Les contrats qui sont passés entre les opérateurs et la Région sont des Délégations de Service Public, la Région spécifiant un service, les horaires, la fréquence, avec des exigences de qualité, confort, régularité, moyennant une contribution (les services TER sont, sauf exceptions, déficitaires), des bonus/malus, un intéressement aux recettes, de manière analogue à ce qui se passait à Grenoble quand la SEMITAG exploitait les bus et tramways.

Il est important de bien préciser que c'est la Région qui fixe les tarifs (et l'utilisation des cartes de réduction par exemple), le niveau de service avec la mise à disposition du matériel roulant en quantité et qualité suffisantes (ou en demandant l'acquisition par le nouvel opérateur, celui-ci se rémunérant par un coût plus élevé de train.km facturé à la Région pour amortir son investissement)

Pour l'utilisateur, cette ouverture à la concurrence, imposée par la loi, pourrait être presque transparente. L'interface avec l'utilisateur resterait centralisée par la Région avec les lots de commercialisation, informations ... évoqués plus haut (il faut espérer que la Région y inclura aussi les Cars Région). Simplement l'utilisateur passera d'un train du lot 2 à un train du lot 3, qui auront tous les deux le même aspect (le bleu de la Région) mais auront discrètement un petit logo, train opéré par l'Entreprise Ferroviaire X ou Y, et sur les quais de la gare de Grenoble, comme on voit actuellement des équipes différentes (les escales) pour la relation voyageur entre TGV et TER, il y aura une équipe pour chaque lot.

### L'utilisateur sera-t-il gagnant avec cette ouverture à la concurrence ?

Dans les régions en avance sur ce processus, on constate que les propositions des différents concurrents sont très intéressantes



## budget important pour les TER,

avec des objectifs d'amélioration ambitieux, que ce soit en termes d'offres ou de coûts. Visiblement la concurrence a dopé les propositions et la SNCF, qui, on le rappelle, a gagné 3 lots sur 4, a fait de vrais efforts. Maintenant, il faudra respecter les engagements pris... Une question va d'ailleurs vite se poser. Répondre à une consultation représente un coût pour les concurrents, seront-ils toujours suffisamment nombreux pour répondre à toutes les sollicitations des Régions et en particulier en AURA où les lots sont complexes ?

Le fonctionnement au quotidien pourrait par contre réserver de mauvaises surprises. Faire vivre la gare de Lyon Part-Dieu avec 4 Entreprises Ferroviaires exploitant les TER et plusieurs autres exploitant les services à grande vitesse (TGV INOUI, OUIGO RENFE, TRENITALIA...) sera un défi.

La séparation en lots, si elle s'avère nécessaire compte-tenu de l'ampleur des services TER en AURA, va engendrer des rigidités pour faire évoluer les services comme la modification de l'organisation des dessertes ou la création de nouveaux trains inter-régionaux par exemple, d'autant plus que les échéances des renouvellements des lots ne seront pas nécessairement simultanées. L'avenir le dira.

On peut déjà remarquer qu'après une longue période où la Délégation de Service Public était quasiment la règle en matière de transports urbains, plusieurs agglomérations passent maintenant au mode de gestion directe comme Grenoble avec MTAG.

### Un plan Rail de 5,7 milliards d'euros

La Région a créé la surprise en annonçant début novembre un plan rail de 5,7 milliards pour la période 2024-2035, 3 milliards pour le matériel roulant, 2,7 milliards pour l'infrastructure, 30 % d'offre en plus, 130 rames en plus. « Un tel investissement c'est du jamais vu » déclarait le Président de la Région dans une interview aux médias régionaux. Cette bonne nouvelle ressemble à un revirement de la politique ferroviaire de la Région depuis 2016.

Lorsqu'on fait le bilan de la convention 2017-2023 qui lie la Région et la SNCF pour l'exploitation des services ferroviaires, convention qui se termine donc à la fin de cette année, on ne peut que regretter la baisse de l'offre depuis 2016, malgré les nouvelles prestations du Léman Express. Le parc de matériel est resté stagnant avec la réforme des X 72500 et des Z2 à peine compensée par l'acquisition de 10 Régiolis (renfort Léman Express) et 19 Regio2N (livraison prévus en 2024) avec, comme conséquence, tous les problèmes de trains supprimés et de trains en surcharge que l'on connaît aujourd'hui.

Les projets d'infrastructure ont été la continuation des projets déjà engagés (gare Lyon Part-Dieu et Léman-Express). Aucun projet d'envergure n'a été véritablement lancé et le doublement partiel de la ligne Aix - Annecy est toujours au point mort. La ligne Grenoble - Gap a échappé (pour l'instant) à la fermeture, mais les lignes St Etienne - Clermont Ferrand et Oyonnax - St Claude ont été fermées. Et la régularité n'a jamais été aussi désastreuse.

L'accroissement envisagé de l'offre de 30 % sur 12 années, soit

moins de 2,5 % par an, reste bien en deçà des besoins d'une région aussi développée que la région AURA qui a besoin de la mise en place de RER métropolitains (dénommés maintenant "Services Express Régionaux Métropolitains" SERM).

L'arrivée de 130 nouvelles rames est à saluer, mais dans ces 130 rames, il y a les 19 Regio2N commandés en 2021 prévus pour remplacer les Z2 réformés, remettre en service les trains supprimés par manque de matériel ou renforcer la composition des trop nombreux trains actuellement en surcharge. Pour remplacer les 32 trains Corail qui seront réformés d'ici 2034, 40 à 50 rames seront nécessaires. Restera donc 60 à 70 rames pour répondre à l'augmentation de la demande et de la nécessité d'accroître l'offre et de mettre en service des RER métropolitains, comme à Grenoble. Calculé sur 12 années, à raison donc de 5 à 6 rames supplémentaires par an, pas sûr que cela soit suffisant ...

Mais c'est l'annonce de l'investissement de 2,7 milliards dans l'infrastructure qui fait réagir car ce montant comprend les péages payés à SNCF Réseau pour faire circuler les trains (de l'ordre de 180 M€ par an), dépenses obligatoires qui servent à financer l'entretien du réseau et non son développement. Mettre en avant ce montant sur 12 ans pour gonfler les chiffres, « un investissement colossal d'ici 2035 » titrait le journal Le Progrès, est assez osé et frise la manipulation.

Dans ces annonces, on relève bien d'autres inexactitudes. Dire par exemple « on a récupéré une situation où il y avait objectivement un sous-investissement sur le train », c'est un peu vite oublier la modernisation du sillon alpin (540 M€ d'investissement !), l'Ouest Lyonnais, le lancement des travaux de la Gare de Lyon Part-Dieu (avec les nouvelles voies K et L), le lancement du Léman Express, les 40 Regio2N...

Au lieu de se contenter des titres accrocheurs de la presse régionale à la suite de ces annonces de la Région, il faudra regarder de près les délibérations qui seront prises par le Conseil régional dans les prochains mois pour améliorer et développer les services TER, c'est-à-dire les décisions concrètes qu'attendent les usagers.

### Une nouvelle convention

La nouvelle convention entre la Région et SNCF Voyageurs doit être signée d'ici la fin de l'année. La Région n'a donné aucune information sur ses ambitions. Il faut espérer que les renforts d'offre annoncés dans les médias en feront bien partie et n'attendent pas les nouveaux contrats liés à l'ouverture à la concurrence qui ne seront opérationnels qu'entre 2029 (Auvergne) et 2034. Il faudrait aussi que le volet « ateliers de maintenance » soit bien pris en compte car ils conditionnent la bonne disponibilité des matériels roulants. La régularité reste la priorité quand on constate que les indicateurs sont toujours aussi bas, notamment sur la ligne Lyon - Grenoble.

François Lemaire ■



# L'activité de MTAG : une lente reprise

Les rapport de synthèse sur l'activité de MTAG en 2022 est paru au printemps 2023.

En voici les principales tendances.

## Après la crise du COVID, une reprise de l'offre et de la fréquentation

Avec 18,0 Mkm parcours en 2022, l'offre augmente par rapport à 2020 et 2021 (16,7 Mkm pour chacune de ces deux années), mais reste en deçà de l'offre de 2019 (18,5 Mkm). Le nombre de déplacements, qui s'était effondré à 49,7M en 2020 est remonté à 69,2M en 2022, mais reste très inférieur à celui de 2019 (89,2M). Entre 2021 et 2022, la hausse de la fréquentation est plus forte sur les lignes de bus (+28%) que sur les lignes de tram (+12%).

Le taux de fraude est passé de 10,9 à 13,2 % entre 2021 et 2022. Sur ces 2,3 points d'augmentation, il semble que le changement de billetterie avec des billets à code QR soit responsable de 0,6 point de fraude involontaire.

## La fréquentation des parcs relais

Les chiffres de fréquentation sont riches d'enseignement. Le fait d'être desservi par le tram est incontestablement un avantage, mais le bon positionnement et la rapidité d'accès au centre ville semblent encore plus déterminants pour le succès d'un parc relais. C'est ainsi que le parc Relais du Verderet est un peu plus utilisé que celui d'Echirolles gare, et beaucoup plus que celui de Pont de Claix l'Étoile.

Les chiffres ci-dessous sont le cumul sur l'année des nombres d'usagers aux principaux parcs relais. Pour certains mois (notamment mars 2022) ou certains parcs relais (notamment Vallier Catane), les données ont été redressées pour tenir compte des dysfonctionnements divers ayant affecté les mesures.



Le parking relais de Gières, Plaine des Sports, est une entrée attractive à la métropole, avec la ligne du tram B (ligne à fréquence de passage élevée, services de soirée, et à proximité immédiate de la rocade Sud).

Parking relais	Nombre d'usagers en 2022
Grand Sablon	50495
Esplanade	33369
Gières Plaine des Sports	25973
Palluel	25767
Seyssinet Hôtel de Ville	22084
Vallier Catane	20908
Seyssins le Prisme	17654
Eybens Le Verderet	8361
Echirolles Gare	6856
Pont de Claix l'Étoile	2899

Christophe Leuridan ■

## Les sept bus électriques Aptis ne rouleront plus sur le réseau M TAG

Trois p'tits ans et puis s'en vont. C'est ainsi qu'on peut résumer la vie des sept bus électriques Aptis, arrivés en 2020, et qui circulaient sur les lignes Chrono C3-C4 entre Echirolles, Grenoble et Eybens.

Souffrant de nombreux problèmes, ces bus innovants n'ont jamais donné leur plein potentiel. En moyenne, seul un à deux circulaient en même temps sur les deux lignes. Et pas tous les jours.

Le SMMAG a annoncé récemment que les sept bus seront repris par le constructeur Alstom, et que les batteries des véhicules seront conservées (gérées dans un marché différent) et pourront être réutilisées sur de nouveaux bus électriques.

Financièrement, le SMMAG annonce un faible impact financier pour ce changement de véhicules, entre la reprise du constructeur et l'achat des nouveaux.

L'ADTC prône depuis des années le retour du trolleybus.

Alexis Grabit ■

## Retour sur l'année mouvementée de la ligne Cars Région Isère T86

- Avril 2022 : le pont de Brignoud est coupé suite à un incendie, occasionnant de gros impacts sur la mobilité en transports publics en rive gauche de l'Isère.

- Juin 2022 : un collectif d'usagers se mobilise pour trouver des solutions pour réduire les gros retards de la ligne.

- Juillet 2022 : La Région décide de détourner la ligne par l'autoroute. Et un second collectif se mobilise pour la desserte de la rive gauche de l'Isère. Après une réunion d'urgence avec toutes les parties prenantes (La Région, les élus et les usagers), le changement d'itinéraire est abandonné et des solutions sont étudiées pour la rentrée 2022.

- Septembre 2022 : expérimentation de deux allers-retours (A/R) de la T86 (en semaine, deux trajets le matin vers Grenoble et le soir vers Allevard), rendus directs entre Goncelin et Montbonnot, via l'A41. La desserte perdue en rive gauche est compensée par 4 A/R des X02 amorcés ou prolongés de Tencin à la gare de Goncelin.

- Décembre 2022 : le pont de Brignoud est rouvert aux véhicules légers, offrant une petite bouffée d'oxygène aux usagers des transports publics, mais leurs trajets restent très impactés par l'impossibilité pour les cars d'emprunter le pont.

- Février 2023 : depuis la réouverture, les temps de parcours sont revenus proches de la normale (hors impact de la coupure). Une réunion a permis de faire le point sur la ligne et une nouvelle expérimentation a été mise en place par une course sur la ligne G4, permettant aux usagers de la rive gauche de se rendre à Goncelin, pour emprunter la T86 déviée par l'autoroute.

- Septembre 2023 : Les deux expérimentations ont été prolongées. Deux services le matin vers Grenoble et deux le soir vers Allevard, en semaine, restent directs par autoroute et la navette de rabattement à Goncelin est conservée en attendant la construction du nouveau pont de Brignoud, annoncée pour 2026 par le Département de l'Isère.

Alexis Grabit ■

## Réseau M TAG : La ligne Proximo 12 deviendra-t-elle bientôt une ligne Chrono ?

Depuis cette rentrée 2023, sur la ligne Proximo 12, qui relie Saint-Martin-d'Hères à Eybens, en passant par le centre et l'ouest de Grenoble, et par Grand'Place, la fréquence a été améliorée, avec un bus toutes les 7 minutes aux heures de pointe (de 7 à 10 minutes du lundi au vendredi de 7h à 19h). Cette fréquence est très élevée, comme sur la ligne C5. Le samedi, l'offre est moyenne avec un bus toutes les 12 minutes.

A l'inverse, le dimanche, l'offre est restée à 30 minutes (contre 20 pour les lignes Chrono) et il n'existe aucune offre de soirée. Les derniers départs se font à 20h15 des Alloves et 20h45 de Maisons neuves (minuit pour les lignes Chrono).

L'ADTC a toujours porté la nécessité de passer la Proximo 12 en ligne Chrono.

Cette hausse de fréquence sur la ligne Proximo 12 est la principale nouveauté positive de cette rentrée sur le réseau M TAG, mais sur d'autres lignes Proximo, les fréquences ont été réduites : en semaine, sur les lignes 13 et 14, le samedi sur les lignes 15, 16, 20 et 25.

Il n'y a aucun changement sur les lignes de tramway et Chrono. Les lignes C, E, C1, C2, C3, C4, C6 et C7 subissent toujours un intervalle entre 2 passages de 12 minutes en journée et/ou le samedi ne tenant pas la promesse d'un intervalle maximum de 10 minutes entre 2 passages du lundi au samedi de 7h à 19h toute l'année.

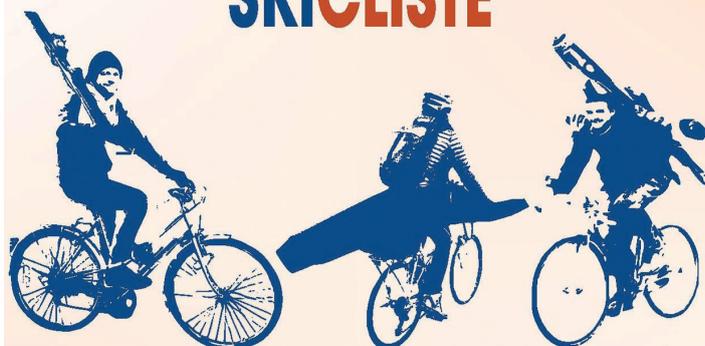
Alexis Grabit ■

**Concours  
photo**



**ADTC**  
Se déplacer  
autrement

## Participez à l'expo-photo **SKICLISTE**



C'est quoi un-e "skicliste" ? C'est un-e cycliste qui transporte des skis à vélo

Aidez-nous à rassembler une belle collection de photos pour l'expo-photo du congrès de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) Grenoble du 21 au 24 mars 2024

**Envoyez vos photos avant le 21 mars 2024**  
[skiclistes@adtc-grenoble.org](mailto:skiclistes@adtc-grenoble.org)

<https://tinyurl.com/skiclistes>



*L'ADTC lance un concours photos de skiclistes (des cyclistes qui transportent des skis à vélos).*

*Dans la nuit du 11 novembre, la nouvelle passerelle a été transportée par une immense grue, au-dessus de l'autoroute. Elle doit permettre de relier les deux arrêts autocars sur les bretelles de l'autoroute et est un maillon de la future liaison inter-rives entre Saint-Ismier et Villard-Bonnot.*



**ADTC - Se déplacer autrement**

MNEI ● 5 place Bir-Hakeim ● 38000 Grenoble ● 04 76 63 80 55 ● [contact@adtc-grenoble.org](mailto:contact@adtc-grenoble.org)

[www.adtc-grenoble.org](http://www.adtc-grenoble.org) ● [f adtc.grenoble](https://www.facebook.com/adtc.grenoble) ● [ADTCgrenoble](https://twitter.com/ADTCgrenoble)