



Municipales 2020 : Propositions de l'ADTC - Se déplacer autrement Pour que toutes et tous puissent se déplacer autrement qu'en voiture dans la région de Grenoble en 2026

L'urgence climatique n'est plus à démontrer. Les périodes de climat extrême se succèdent comme les différents modèles météorologiques l'ont prévu. L'augmentation du taux de gaz à effet de serre dans l'air en est la cause première et le transport routier prend une part importante dans le rejet de ces gaz. Dans la région grenobloise, la pollution de l'air, due en grande partie au transport routier, cause plus d'une centaine de décès prématurés par an.

De plus, les déplacements en véhicules motorisés individuels conduisent à une trop faible activité physique. Ainsi, en France, en 2019, d'après une étude de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), plus de 85 % des adolescents français ne font pas le minimum requis d'une heure d'activité physique par jour. Au-delà du sport, c'est vraiment l'activité physique au quotidien qu'il faut développer : marcher ou prendre son vélo pour aller à l'école, au travail ou faire ses achats, descendre du bus ou du tram à la station précédente pour avoir un minimum d'activité physique, privilégier les escaliers au lieu de l'ascenseur, ...

La place des transports motorisés doit par ailleurs être réduite au vu de l'espace très important qui leur est consacré, tant pour les espaces de circulation que pour ceux de stationnement. Cet espace doit être en partie reconverti au profit des déplacements à pied, à vélo et en transport public, ou être végétalisé.

Ces défis nécessitent d'intensifier le développement des transports alternatifs à la voiture et de réduire la place de la voiture en ville et dans les centres-bourgs. Cela permettra alors de pouvoir développer les modes actifs en toute sécurité et de rendre attractifs les transports publics.

Dans cette perspective, en cette période pendant laquelle les candidats aux élections municipales préparent leur programme, l'ADTC leur propose de travailler sur 7 axes

1. Une autorité des mobilités pour toute la région grenobloise

Le 1^{er} janvier 2020, le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) est créé sur les territoires de Grenoble-Alpes Métropole, du Grésivaudan et du Voironnais. Ce syndicat devra être rapidement étendu aux 8 autres territoires de la région grenobloise (Bièvre Est, Bièvre Isère, Cœur de Chartreuse, Matheysine, Oisans, Saint-Marcellin Vercors Isère, Trièves et Vercors).

Le chantier sera immense tant par les compétences du SMMAG (informations, tarification, infrastructures, ..) que par la taille du territoire et nécessitera de consulter régulièrement les habitants et usagers.

Ce syndicat devrait faciliter l'usage des transports publics en améliorant la coordination, la tarification, l'information au niveau de l'ensemble du bassin grenoblois.

2. Des quartiers propices aux déplacements à pied et à vélo

Pour sécuriser et favoriser les déplacements à pied et à vélo, et préserver les habitants de la pollution induite par les déplacements motorisés, il faut donc apaiser et réduire la circulation automobile dans les quartiers et mettre en place des plans de circulation dits « en marguerite » qui empêchent la circulation de transit des véhicules motorisés : ces plans de circulation obligent l'entrée et la sortie en voiture d'un quartier par les mêmes rues. Dans le même temps, la perméabilité des quartiers pour les déplacements à pied et à vélo doit être assurée. Dans le même objectif, la priorité à droite en intersection doit redevenir une règle de base dans la région grenobloise. Le recours aux feux tricolores, stop ou cédez le passage pour régler les priorités en carrefour est une fausse bonne solution qui encourage la vitesse et induit des comportements accidentogènes.

De nombreux déplacements quotidiens se font sur de courtes distances. La part des déplacements à pied peut croître de façon significative avec un plan d'actions ambitieux. Des mesures simples sont à mettre en œuvre : reprise des trottoirs inférieurs à 1,50 m de large, ou présentant des obstacles au cheminement (candélabre, non accessibilité des traversées, revêtements dégradés...), renforcement de la sécurité des traversées piétonnes en supprimant le stationnement au moins 5 mètres en amont.

L'accès à chaque groupe scolaire doit être sécurisé, fiable et agréable. Il faut supprimer les déposes-minute pour voitures, qui sont sources de pollution et d'insécurité, près des écoles, en les éloignant d'une centaine de mètres de la porte de l'école. En créant un cheminement piéton, jalonné, sécurisé, on donne de l'autonomie à l'enfant. Dès que cela est possible, il faut créer des rues aux enfants, rues fermées à la circulation automobile aux heures d'entrée et de sortie des élèves comme à Miribel-Lanchâtre.

De nombreux quartiers sont encore séparés par des boulevards à 2×2 voies, qui constituent de véritables coupures urbaines accidentogènes, incitant à la vitesse et à l'usage de la voiture (par exemple, les boulevards Mal Foch, Joffre, Vallier, Leclerc, Clemenceau, avenues de l'Europe, Marie Reynoard, Esmonin, Verlaine et Reynier, rue F. Esclangon à Grenoble, avenues Gabriel Péri à St Martin d'Hères, de Verdun à Meylan, des États Généraux à Echirolles, boulevard de l'Europe à Seyssinet-Pariset, cours Sénozan et avenue Jules Ravat à Voiron). L'ADTC donne pour objectif la mise à 2×1 voies de ces boulevards. L'espace gagné doit être rendu aux piétons, cyclistes, usagers des transports publics, ou végétalisé.

Dans les centres des villes et villages, plus globalement, dans les zones à forte activité urbaine, **la piétonisation doit être développée**. Par exemple, les zones piétonnes pourraient être étendues dans les secteurs des places Notre-Dame et Sainte-Claire à Grenoble et rue des Terreaux à Voiron. Des zones piétonnes pourraient être créées place de l'église à Eybens ou place du Château à Vizille.

3. Une région grenobloise cyclable

90 % des personnes ayant répondu au baromètre des villes cyclables de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) demandent des aménagements cyclables séparés. En dehors des quartiers où la circulation automobile sera diminuée par des plans de circulation dit « en marguerite », des aménagements cyclables doivent être réalisés pour que chacun puisse se déplacer à vélo en sécurité vers les autres quartiers ou les autres communes.

Sur ces axes de transit motorisé, l'aménagement de pistes cyclables séparées de la circulation doit être la norme et la création de bandes cyclables doit être abandonné.

L'ADTC propose que le réseau des Chronovélo, des voies vertes et véloroutes soit étendu et développé massivement en priorité sur les axes suivants :

- Grenoble – Eybens
- Grenoble – Fontaine – Sassenage
- Le Pont de Claix – Vizille

- Seyssins – Grenoble Grand Place – St Martin d’Hères (au nord de la rocade sud)
- Echirolles Comboire – Echirolles Centre-Ville – Eybens – Poisat – St Martin d’Hères – Gières (au sud de la rocade sud)
- Le Pont de Claix - Claix - Varcès - Vif
- véloroute Vizille - Bourg d'Oisans
- véloroute en rive gauche et droite de l'Isère dans le Grésivaudan
- Chronovélo reliant St Egrève à Voiron et Tullins via Voreppe, Centr'Alp et Moirans.

L’absence de franchissements sécurisés des rivières, infrastructures routières ou ferroviaires pour les piétons et cyclistes est un frein majeur pour leurs déplacements. Des passerelles pour les modes actifs doivent être construites. L'ADTC a identifié des traversées prioritaires à réaliser :

- dans le Grésivaudan, le franchissement de l'Isère et l'A41 entre Brignoud et Crolles,
- dans le Voironnais, le franchissement de A48 entre La Buisse et Centr'Alp,
- sur le territoire de Grenoble-Alpes Métropole, les franchissements de l'Isère entre Gières et Meylan, du Drac et de l'A480 entre le sud de Grenoble et Seyssinet-Pariset et de l'Isère entre l'Esplanade et le quartier Jean Macé à Grenoble, entre l'Île verte à Grenoble et le CHU à La Tronche.

L’apprentissage du savoir rouler à vélo doit être généralisé dans les écoles, avec l'objectif de 100 % des élèves formés à l'entrée en 6^e pour permettre à ceux-ci de se rendre à vélo au collège.

4. Un réseau de bus accessible du lundi au dimanche en journée comme le soir

Les besoins de déplacements concernent non seulement les déplacements domicile-travail (dont moins de 50% se font aux heures de bureau), mais aussi tous les autres déplacements (courses, loisirs, administratif, accompagnement...). Les transports publics doivent répondre à ce besoin et fonctionner au minimum de 6h à 21h du lundi au dimanche et 365 jours sur 365.

Le principe des lignes Chrono sur la métropole avec un intervalle maximum de 10 minutes du lundi au samedi de 7h à 19h et un fonctionnement en soirée doit être étendu. L'ADTC propose en priorité un fonctionnement type Chrono pour les lignes TAG 12 (St Martin d’Hères - Grenoble - Eybens) et Transisère 6020 (Grenoble - Meylan - St Ismier - Crolles).

Pour les autres lignes, en plus d'un fonctionnement de 6h à 21h minimum, le cadencement doit être adopté et généralisé (avec un intervalle entre deux bus de 10, 12, 15, 20, 30 ou 60 minutes pour des horaires faciles à mémoriser). Les fréquences de ces lignes doivent être identiques de la dernière semaine des vacances scolaires d'été à la première semaine des vacances d'été incluse (ensemble du service d'hiver),

La priorité aux feux doit être généralisée à l'ensemble des lignes de la région grenobloise pour diminuer les temps de parcours et rendre le réseau plus attractif. Pour éviter les correspondances imposées dissuasives, les lignes de bus s’approchant de l’hyper centre de Grenoble doivent le desservir directement, comme par exemple les lignes 14 (Gières - St Martin d'Hères – Grenoble), 15 (Domène - St Martin d'Hères - Grenoble), 25 (Vif - Varcès - Claix - Grenoble) ou 6020 (Crolles - St Ismier - Meylan - Grenoble).

5. Une extension du réseau tram à accélérer

Depuis 1987, le réseau s’est étendu (1987 : ligne A, ligne B en 1990, ligne A à Echirolles 1997, ligne B à Gières 2006, ligne C en 2006, ligne D en 2007, ligne E 2014 et 2015) dopant la fréquentation du réseau de transport public au point que certaines lignes sont saturées. Mais en dehors des petits prolongements de la ligne A à Pont de Claix (fin 2019) et de la ligne E à Lesdiguières (pour 2023), aucune nouvelle extension n’est prévue avant 10 ans.

Pour l'ADTC, ces extensions doivent être accélérées. La transformation d'une ligne de bus en ligne de tramway fait plus que doubler la fréquentation (ce chiffre est une moyenne établie sur une dizaine de cas d'après l'expertise TransMissions-TTK). En effet, le tramway bénéficie d'une meilleure image et suscite un report de la voiture vers le tram très important. Ainsi, la ligne E enregistrait déjà plus de 9000 montées par jour entre l'Esplanade et le Fontanil d'après l'enquête Origine-Destination 2016 du SMTC, soit une hausse de 80% par rapport à la ligne 3 qu'elle a remplacée.

Le tramway est aussi la meilleure solution pour répondre aux enjeux climatiques, de qualité de l'air, d'économie du foncier, de préservation du cadre de vie. C'est enfin la solution la plus économique à long terme. En effet, avec des temps de parcours réduits, une plus grande capacité, une plus grande longévité du matériel roulant, ce mode réduit le coût de fonctionnement par passager transporté.

L'ADTC propose en priorité **d'accélérer pour 2025 l'extension de la ligne E de tram à Pont de Claix Papeteries (prévue seulement à l'horizon 2030 dans le PDU)**. Sur 6 km, la population à desservir est importante et dépasse 30 000 habitants (Le Pont de Claix, Echirolles Ouest et quartier du Rondeau à Grenoble) avec deux pôles d'activités importants à desservir (pôle chimique de Pont de Claix et zone d'activités Technisud à Grenoble). Dans ces zones, le nombre des foyers sans voitures atteint, voire dépasse 20 %, ce taux est bien supérieur à ceux de Seyssins, Seyssinet, St Egrève ou St Martin le Vinoux, déjà desservies avec succès par le tram. La réalisation de ce prolongement de 6 km de la ligne E du tram sur les cours de la Libération et du général de Gaulle à Grenoble, Jean Jaurès à Echirolles et St-André à Pont de Claix est d'une insertion facile sur cette avenue large. Le nouveau PPRT (2) de Pont de Claix publié le 27 juin 2018 prévoit explicitement la possibilité de prolonger la ligne E à Pont de Claix.

La deuxième priorité pour l'ADTC est **la réalisation d'une ligne F de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot**. Sur cette liaison, une ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) est aujourd'hui programmée. La concertation préalable a eu lieu du 16 septembre au 31 octobre 2019. Le potentiel de trafic entre Grenoble et Montbonnot justifie le choix du tramway. La ligne C1 transporte 10 800 voyageurs par jour (v/j) (source comité de déplacements 2019 du SMTC).

- Le prolongement vers Montbonnot en 2020 devrait amener 2000 v/j supplémentaires. (source réunion publique de présentation du prolongement de la ligne C1 à Meylan en 2018).

- La future station d'échanges «Charmeyran» à La Tronche, projetée à l'intersection avec la ligne B de tramway devrait apporter nombreux voyageurs supplémentaires en facilitant l'accès au campus et au CHU (les deux pôles principaux générateurs de déplacements après le centre-ville de Grenoble) (source pré-dossier de concertation du BHNS).

- Enfin, le prolongement de la ligne C1 vers la Presqu'île est également envisagé.

Ces seules mesures devraient porter la fréquentation de la C1 à 15 000 v/j. Avec la transformation en BHNS, elle devrait atteindre 20 000 v/j, et avec la transformation en ligne de tramway, elle devrait dépasser largement 30 000 v/j.

L'ADTC demande que **des études pour une ligne F de tramway Grenoble - Meylan - Montbonnot soient lancées dès maintenant pour permettre sa réalisation entre 2025 et 2030**.

6. Des trains capacitaires toute la journée et le soir

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) prévoit le développement des dessertes ferroviaires du territoire pour répondre aux besoins de déplacements dans les vallées : le train permet de parcourir des distances importantes rapidement et confortablement. Pour la période 2018-2030, le PDU propose d'offrir une desserte au quart d'heure entre Rives et Brignoud, ce qui apparaît nécessaire à un développement massif des déplacements en TER.

Mais pour qu'une desserte soit attractive, **il est indispensable de maintenir la fréquence cadencée des lignes périurbaines toute la journée de 5h à 23h, avec une fréquence à l'heure au minimum en dehors des heures de pointe vers Chambéry, St Marcellin, St André le Gaz et Clelles**. L'ADTC fait remarquer que

cette amélioration de desserte peut être réalisée dès maintenant (les sillons ferroviaires comme le matériel sont disponibles) et sans attendre des travaux d'infrastructures.

Les liaisons à moyenne distance ne doivent pas être oubliées : un réel cadencement à la 1/2 h vers Lyon, à la 1/2 h vers Valence en pointe et à l'heure en journée, à l'heure vers Annecy et aux 2 h vers Genève et Gap, doit être mis en place.

Pour être pleinement attractives, les gares, comme les principales stations de bus et tramways, doivent devenir des pôles intermodaux, avec des accès sécurisés à pied et à vélo. Ces pôles multimodaux doivent permettre des correspondances confortables et gérées et intégrer des stationnements vélos sécurisés.

7. La mise en place d'une information et d'une aide massive au changement

L'ensemble des améliorations mises en place pour se déplacer à pied, à vélo ou en transport public doit faire l'objet d'information massive notamment via les journaux des collectivités et internet.

Des aides au changement doivent être mises en place. (conseil personnalisé, vélo-école, aide à l'achat de vélo, ...)

Les usagers doivent être associés aux différentes études dès le départ pour mieux répondre aux besoins.

Conclusion

Les adhérents de l'ADTC font le vœu pour 2026, terme des nouveaux mandats municipaux, que :

- les déplacements à pied et à vélo se fassent en sécurité à l'intérieur des quartiers débarrassés de trafic motorisé de transit, grâce à des plans de circulation adaptés,
- plus de 90 % des habitants de la région grenobloise puissent rejoindre à vélo et en sécurité les autres quartiers et communes par des aménagements cyclables séparés,
- plus de 90 % des habitants de la région grenobloise bénéficient d'une offre adaptée de bus, tramway et TER, du lundi au dimanche, en journée comme le soir, et 365 /365 jours dans l'année.

L'avenir dira si ce vœu se réalisera... En attendant, l'ADTC – *Se déplacer autrement* milite pour que les élus issus des prochaines élections s'inspirent fortement de ces propositions !