

LES DEPLACEMENTS DANS LE GRESIVAUDAN



Octobre 2005

Livre Blanc élaboré à l'initiative de l'ADTC section Grésivaudan avec la participation :

- ❑ du groupe de Travail de la commission Transport du Conseil de développement du Pays du Grésivaudan ouvert aux habitants et associations locales exprimant leurs attentes et priorités pour leurs déplacements au sein de leur pays et vers les agglomérations voisines de Chambéry et Grenoble.
- ❑ des associations : Trait d'union (Crolles), Le Cri de la noix (Tencin), Gram (Lumbin), Collectif Tram 5, Les pieds sur terre (Venon), Collectif Citoyen, ATTAC, FCPE et La maison Pour Tous Hors Les murs de Biviers.

Sommaire

Introduction.

Nos objectifs.

État des lieux sur la démographie et les flux de déplacements.

Etat des lieux sur les modes de déplacements.

Transports en Commun

Modes doux

Nos propositions

Transports en Commun

Long Terme

Moyen Terme

Court Terme

Qualité de Service

Modes doux

Cycles

Zones 30

Piétons

Autres actions

Les 10 propositions à engager immédiatement

Annexes

Annexe 1 : Coordonnées et objet des associations ayant contribué à la rédaction de ce document

Annexe 2 : Les dessertes existantes du Grésivaudan

Annexe 3 : Enquête ménage déplacement

Annexe 4 : schémas de nouvelles lignes

Annexe 5 : les zones 30

Annexe 6 : les pistes et bandes cyclables

Annexe 7 : glossaire.

1.Introduction

Le développement de la région grenobloise, notamment des secteurs périurbains, entraîne une augmentation sensible des flux de déplacement au sein du Grésivaudan et entre le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise. Les flux routiers et autoroutiers se font de plus en plus sentir en termes de nuisances (pollution atmosphérique, bruit, insécurité pour les cycles et les piétons). Ces flux participent également à la dégradation d'une certaine qualité de vie.

Dans ces conditions, les déplacements constituent un enjeu de politique publique essentiel dans le cadre de la formation du pays du Grésivaudan.

Par ce livre blanc, les associations à l'origine du document souhaitent apporter des propositions concrètes pour améliorer les transports en commun et les modes doux au moment où les politiques de déplacement sont en train de se structurer avec la création d'une Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU).

Ces propositions, qui concernent l'ensemble des communes du pays du Grésivaudan, se caractérisent à la fois par :

- une priorité volontariste donnée aux transports en commun et aux modes doux (cycles et piétons) ;
- un principe de mise en place progressive d'axes structurants, avec des propositions court terme, moyen terme et long terme.

A cet égard, une voie supplémentaire pour les automobiles sur l'A41 ne permettra pas de fluidifier la circulation sur cet axe et n'incitera pas les usagers captifs de la voiture à utiliser les transports en commun.

Les nuisances des flux routiers et autoroutiers sans cesse croissants, sont de moins en moins acceptées par la population. Le Grésivaudan doit se mobiliser et trouver des solutions alternatives à l'usage quasi exclusif de l'automobile pour les déplacements les plus courants (domicile/travail, vers les écoles, les lieux de loisirs et de sports, les commerces de proximité) en favorisant les transports collectifs et les modes doux.

La mise en œuvre de ces solutions constituerait une inflexion importante des politiques de déplacement actuelles. Celles-ci continuent encore aujourd'hui à trop privilégier la voiture individuelle et à mettre en œuvre des actions timorées pour les transports en commun et les modes doux.

Les mesures qui suivent rendraient possible l'augmentation prévisible des déplacements sans augmentation du trafic routier.

Elles doivent être analysées en incluant les coûts environnementaux et sociétaux que génèrent les déplacements des personnes et des marchandises. Elles doivent intégrer le niveau actuel et l'évolution à long terme du prix du pétrole.

La pleine utilisation de la ligne ferroviaire apparaît comme l'élément structurant essentiel pour cette vallée toute en longueur. Son électrification nécessaire participera à résoudre les problèmes de congestion en offrant aux usagers des solutions plus performantes tout en contribuant à diminuer notablement les pollutions. L'exemple du succès de la gare d'Échirolles confirme que le train constitue une offre très compétitive pour les déplacements périurbains.

Le principal frein à l'utilisation des bus dans le Grésivaudan concerne le temps de parcours pour les lignes traditionnelles souvent le double, parfois le triple, par rapport à la voiture, aux heures creuses. La création de lignes express utilisant l'A41 a constitué une première étape pour améliorer les temps de parcours des communes les plus éloignées.

La vallée a besoin de liaisons rive gauche / rive droite parfaitement sécurisées pour les cycles et piétons ; les points de passage actuels : Brignoud/Crolles, Tencin/La Terrasse et Goncelin/Le Touvet ne le sont pas.

Il est plus que temps que le Grésivaudan construise une politique de déplacement ambitieuse apportant à l'usager performance, confort et sécurité en étroite concertation avec la population et les territoires voisins.

2. Nos objectifs

Pour obtenir :

- ❑ Une vie urbaine plus conviviale
- ❑ Un Pays du Grésivaudan moins pollué
- ❑ L'application du droit aux transports pour tous
- ❑ Une saine gestion des dépenses publiques
- ❑ Une urbanisation maîtrisée

Nous militons pour :

- ❑ une politique ambitieuse des déplacements en :
 - appliquant une politique d'urbanisme favorisant la réduction des déplacements ;
 - modérant l'usage de la voiture ;
 - développant les modes de déplacement alternatifs à la voiture : transports publics urbains et interurbains, vélo et marche à pied ;
 - favorisant l'intermodalité entre ces modes ;
 - créant des parcs relais voitures/Transports publics/vélos pour permettre l'inter modalité ;
 - gelant des projets routiers et tous les projets autoroutiers ;
 - transférant une partie substantielle des budgets consacrés à la route vers les transports en commun.

- ❑ la sécurisation des déplacements en :
 - partageant la rue autrement en donnant plus de place aux modes doux de déplacement ;
 - luttant contre le stationnement sauvage ;
 - protégeant les centres bourgs du transit ;
 - multipliant les zones 30 dans tous les bourgs.

- ❑ la création rapide d'une AOTU (Autorité Organisatrice de Transports Urbains), moyen indispensable pour organiser cette politique de déplacements

3.État des lieux sur la démographie et les flux de déplacements

Le pays du Grésivaudan connaît la plus forte augmentation démographique sur la RUG (Région Urbaine Grenobloise)

Données sociodémographiques 2002 AURG (Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise) et Enquête Ménage des Déplacements 2002

En annexe, fiche de synthèse de l'enquête ménage

Démographie en 2002 :

Avec 97 000 personnes, le Grésivaudan rassemble 14% de la population de la RUG juste après l'agglomération grenobloise (60%), mais devant le secteur Voironnais (12,7%). Le Grésivaudan représente en terme de population le double du secteur Sud : Vif, Vizille...

Evolution démographique :

Le développement démographique du secteur continue à un rythme soutenu et reste le plus dynamique de la RUG avec un taux annuel de 2,13% :

Secteur	Evolution (en % par an)
Grésivaudan	2,13 %
Sud-Agglo	1,12 %
Pays Voironnais	1,10 %
Agglo Grenobloise	0,25 %
MOYENNE RUG	0,68 %
ISERE	0,82 %
France	0,31 %

Si ce développement démographique continue à ce rythme de 2,13% le Grésivaudan aura dans dix ans 120 000 habitants, entraînant des problèmes insurmontables sur nos déplacements si aucun réseau cohérent n'est organisé.

A noter qu'un habitant du Grésivaudan consacre en moyenne 1h12 par jour à ses déplacements.

□ Des flux d'échanges importants entre l'agglomération Grenobloise et le Grésivaudan, dans les deux sens.

Le pays du Grésivaudan possède un réseau de petites villes relativement homogènes en terme de population :

- Crolles	8 260 habitants
- Villard Bonnot	6 904 habitants
- Pontcharra	6 435 habitants
- Saint Ismier	6 292 habitants

Trois pôles principaux générateurs de flux internes apparaissent : Crolles, Pontcharra, et Villard Bonnot (et plus faiblement Le Cheylas).

Déduction faite des déplacements internes à la commune, seule Crolles attire plus de 1000 actifs du Grésivaudan (1406 en 1999).

Le développement annoncé sur Crolles devrait encore renforcer sa caractéristique de pôle principal d'emplois.

Les actifs qui **habitent dans le Grésivaudan**,

Travaillent

- 46% dans l'agglomération Grenobloise
- 44% à l'intérieur du pays du Grésivaudan
- 10% avec les autres secteurs

Les actifs qui **travaillent dans le Grésivaudan**

Habitent

- 68% dans le Grésivaudan
- 20% dans l'agglomération Grenobloise
- 12 % dans les autres secteurs

□ **Les flux de déplacements dans le Grésivaudan représentent 370 000 déplacements quotidiens dont 75% se font en voiture particulière.**

Mobilité des habitants :

Motifs :

- 24 % Domicile travail et domicile étude
- 49 % Domicile autre
- 28% Secondaire (sans lien avec le domicile)

Modes

- 75 % Voiture Particulière
- 6 % Transports en Commun
- 1 % Deux-roues
- 17 % Marche à pied

Ces chiffres amènent deux commentaires :

1/ la part des déplacements domicile/travail + domicile/études paraît modeste, mais ce sont ces déplacements qui sont les principaux générateurs des difficultés de circulation : ils sont concentrés aux heures de pointe et se font sur des distances importantes. Ils sont répétitifs et prévisibles, permettant de mettre plus facilement en place des solutions lourdes en transport en commun

2/ les déplacements domicile/Autre sont en grande partie internes au pays du Grésivaudan ; leur nombre mérite que des solutions adaptées en transport en commun et en vélo soient mises en place.

4. Etat des lieux sur les modes de déplacements

4.1. Transports en commun

Voir en annexe un état des dessertes en TC en 2005

Les usagers constatent :

- ✓ un manque de lisibilité des horaires
- ✓ une complexité des horaires (semaine, jours de fêtes, périodes scolaires, d'été, etc.)
- ✓ la faiblesse des services le samedi et en soirée
- ✓ une non cohérence entre les réseaux (TER, VFD, Lignes express)
- ✓ des problèmes de tarification (3 zones dans le Grésivaudan, abonnements multiples TER + Trans'Isère)
- ✓ un déséquilibre d'offre entre les deux rives (gauche et droite) ainsi qu'entre le Moyen Grésivaudan (Crolles/Brignoud – Agglo), le Haut Grésivaudan et les secteurs de montagne. Par exemple le Moyen Grésivaudan rive droite comptabilise 180 bus Aller/Retour par jour à Crolles avec 3 lignes (6020, 6060, lignes express) tandis que la rive gauche ne compte que 96 bus à Brignoud avec 3 lignes (6040, 6040 express et train TER).

4.2. Modes doux

Les cyclistes constatent :

- ✓ A part quelques initiatives ponctuelles (CoSi), il n'y a pas de concertation inter-communale permettant un schéma cohérent de pistes cyclables pouvant relier les bourgs et leurs centres d'intérêt. Ceci aboutit à une absence de continuité d'itinéraires. Le Syndicat Mixte du Pays du Grésivaudan devra jouer un rôle prépondérant dans cette élaboration.
- ✓ Beaucoup d'aménagements ont été conçus par des paysagistes, sans prise en compte des besoins réels des usagers : nous regrettons ainsi que des réalisations coûteuses ne soient pas adaptées pour les cyclistes, à Crolles par exemple.
- ✓ Il y a trop peu ou pas de parc à vélos dans les gares (5 places à la gare de Brignoud), les lieux publics (mairies, commerces, écoles, lieux sportifs...) etc.

Les piétons constatent :

- ✓ La circulation des piétons dans les bourgs (et entre bourgs) n'est que rarement favorisée en terme de facilité et sécurité.
- ✓ Il manque dans les centres des villages des aménagements sécurisants, avec de véritables « Zones 30 » visant à modérer la circulation automobile. (voir en annexe le document du CERTU sur les Zones30).

5. Nos propositions

Nous avons séparé nos propositions en :

- **propositions long terme** : mise en oeuvre au delà de 5 ans (mais à décider dès maintenant pour intégration aux Contrats de Plans Etat/Région, réservation des emprises...)
- **propositions moyen terme** : investissements lourds devant être engagés dès maintenant, pour une réalisation entre 2 et 5 ans
- **propositions court terme** pouvant être réalisées dans les 2 ans, ces dernières ne nécessitant pas de mesure onéreuses.

Il est nécessaire d'agir sur deux axes :

- 1/ **réduire le nombre de déplacements** en nombre et en distance. Cette réduction est liée en particulier à la mise en place d'une politique d'urbanisme cohérente : création de pôles de centralité par exemple.
- 2/ Permettre un **transfert modal** de la voiture vers les autres modes (transports en commun et modes doux).

Les propositions ci-dessous s'inscrivent essentiellement sur ce second axe, mais nos associations considèrent qu'il est tout aussi important de travailler sur le premier axe.

Nos associations considèrent enfin que le succès d'une telle politique passe par la mise en place de **concertation avec la population**, et ses associations représentatives, le plus en amont possible dans les projets.

5.1. TRANSPORTS EN COMMUN

5.1.1. Long terme

Points clés :

C'est dans cette étape long terme que devront être réalisés :

- ✓ le TCSP (Transport en Commun en Site Propre) de type tramway en rive droite
- ✓ le prolongement au-delà de Crolles du tram-train vers Chapareillan.

Le schéma structurant idéal long terme pourrait être constitué de :

- ✓ la voie ferrée électrifiée sur la rive gauche

L'électrification est la condition essentielle pour organiser un axe structurant avec une capacité et un cadencement suffisants pour absorber tout le flux futur de voyageurs avec du confort et un temps de parcours imbattable par les moyens routiers.

Actuellement :

Brignoud-Gières = 12 minutes ; la correspondance avec la ligne B du tram permet un accès au CHU, et au centre de Grenoble

Brignoud – Echirrolles = 15 minutes avec correspondance avec la ligne A vers Grand'Place.

- ✓ une liaison bus sur la rive gauche (RD532)
- ✓ deux lignes desservant la rive droite : axe le long de la RN90 et une liaison Domaine Universitaire – Inovalée (ZIRST de Meylan-Montbonnot) - Zones d'activités de Bernin-Crolles ; ces deux axes devront être aménagés en site propre, partiel ou total.
- ✓ une ligne de tram-train avec débranchement à Brignoud pour la desserte de la rive droite de Crolles à Chapareillan

Le tram-train est un matériel pouvant rouler à la fois sur des lignes de tramway urbaines et sur le réseau SNCF. Un tram-train Grenoble-Chapareillan circulerait d'abord sur le réseau de tramway grenoblois jusqu'à la gare de Gières, puis sur les voies SNCF entre Gières et Brignoud, et enfin sur une voie tramway entre Brignoud, Crolles et Chapareillan.

- ✓ un bus entre Le Touvet et Goncelin pour rabattement avec la voie ferrée.

Nous insistons sur la nécessité que les collectivités locales réservent, dès à présent, les emprises nécessaires pour que les propositions ci-dessous soient réalisables le jour où elles seront décidées.

5.1.2.Moyen terme

Points clés :

La mise en place de ce schéma moyen terme peut se faire en deux étapes :

Etape 1 : avec le cadencement à 20' des TER et la tarification unique (SNCF, Trans'Isère et TAG).

Etape 2 : électrification de la voie ferrée et réalisation de la 1^{ère} étape de la ligne de tram-train de Brignoud à Crolles.

Rive droite

- ✓ équipement en trolleybus de la ligne 6020 : cet investissement se justifie par les performances qu'apporte ce mode de traction (parcours au relief tourmenté, sur lequel la traction électrique apporte toute ses avantages) et par sa contribution à l'amélioration de l'environnement (réduction des nuisances sonores, de la pollution de l'air, absence d'émission de gaz à effet de serre). Dans ce cadre, il faudra réaliser des sites propres (ou voies bus) sur les secteurs critiques (aux entrées de bourgs par exemple).

Rive gauche

- ✓ électrification de la voie ferrée : face aux enjeux du développement du pays du Grésivaudan et de la lutte contre l'aggravation de l'effet de serre, il est indispensable que les travaux d'électrification de la voie ferrée soit engagés **en urgence**.

Nous attirons l'attention des décideurs sur des réouvertures de gares avant l'électrification, ce qui occasionnerait un temps de parcours prohibitif, avec du matériel diesel même moderne, pour les usagers venant d'au-delà Brignoud

- ✓ Réouverture des gares de Domène/Le Versoud et de Tencin

Exemple de la gare de Tencin : l'existence de terrains libres autour de celle-ci permettrait la réalisation de parking relais pour les habitants de Theys très nombreux à descendre travailler vers Grenoble ; elle pourrait attirer aussi certains habitants du plateau des petites roches du côté St Bernard du Touvet et de la Terrasse.

Afin de conserver un débit suffisant sur cet axe, il faudra sans doute réaliser dans certaines gares des voies d'évitement permettant aux trains express de doubler les trains « omnibus ».

- ✓ Aménagement des gares de Brignoud, Goncelin et Pontcharra en pôles d'échange multi-modaux. Le pôle de Brignoud peut devenir un pôle très important justifiant un traitement ambitieux, avec l'opportunité de bénéficier du site Atochem.
- ✓ aménagement de voies bus sur la ligne 6040 aux secteurs critiques (la priorité aux feux étant réalisée à court terme).

Balcons de Belledonne

- ✓ Combe de Gières : aménagements de certains tronçons de la RD524 pour rendre prioritaires les navettes dans le sens de la descente ; une troisième voie est possible en plusieurs tronçons sur environ une moitié du parcours, sans toucher à la montagne ni au ruisseau.

Liaisons entre rives

- ✓ La réalisation d'un tram-train entre Brignoud et Crolles doit se faire conjointement avec cette électrification.
 - Avec la réalisation de ce barreau, la suppression des « lignes en H » mises en place dans l'étape court terme peut être envisagée.
 - De même, la création d'une liaison directe et performante entre l'agglomération grenobloise et la zone d'activités de Bernin-Crolles permet d'envisager la suppression de la ligne RER-Routier ou plutôt son redéploiement sur le Haut Grésivaudan (jusqu'à Chapareillan), en attendant le prolongement du tram-train.
 - En prévision du prolongement de ce débranchement vers Le Touvet et Chapareillan, il faut prévoir les réserves foncières pour anticiper et accompagner l'urbanisation future de ce secteur
- ✓ Réalisation d'un pont réservé aux Transports en Commun entre le Domaine Universitaire et Meylan ; ce pont serait dans un premier temps utilisable par des bus (6070 et prolongement de la 11) avant d'être utilisé par le prolongement de la ligne de tramway D).
- ✓ Organisation d'un point de correspondance entre le tram B et les lignes de bus (RER routier, 6040 express, 6020) au niveau du pont tramway enjambant la voie express.

La réalisation de ces deux ouvrages permettrait d'offrir aux habitants de la rive droite, travaillant ou étudiant sur le domaine universitaire, une alternative à la voiture individuelle. Ceci contribuerait à soulager le trafic sur l'A41 et sur le tronçon est de la rocade sud.

5.1.3.Court terme

Points clés :

La mise en place de ce schéma court terme est basée sur une amélioration des dessertes existantes (TER + RER routier + bus 6020 et 6040), la création de lignes internes au pays du Grésivaudan et la tarification unique SNCF/Trans'Isère/TAG.

Rive droite

- ✓ Donner la priorité aux feux pour la 6020 au delà du LGM (les équipements des carrefours étant réalisés entre le LGM et la gare de Grenoble dans le cadre de la ligne directe Meylan-Grenoble).
- ✓ Réaliser un cadencement de cette ligne tout au long de la journée.
- ✓ Transformer la concurrence actuelle entre la ligne 6020 et le RER routier en une réelle complémentarité, en prolongeant systématiquement le RER routier jusqu'au Touvet en complément de la ligne 6060.
- ✓ Assurer le rabattement vers la ligne 6020 des lignes desservant le plateau des petites Roches (y compris le funiculaire qui devrait être intégré comme élément du réseau de transport et non plus comme une ligne à usage uniquement touristique.
- ✓ Aux heures de pointe, renforcer significativement l'offre de la 6070 (10' le matin et 15' en fin d'après-midi), en correspondance avec la 6020.
- ✓ Desserte du pôle d'activités de Bernin-Crolles : améliorer le trajet des bus (RER routier, 6100) en réouvrant le tronçon de la rue Jean Monnet actuellement fermé à la circulation automobile, et en la réservant aux seuls bus et cycles.
- ✓ Aménagement de voies bus sur l'A41 : seuls les secteurs critiques dans le sens Crolles-Grenoble sont à aménager : entre Montbonnot et Meylan (carrefour de la Carronnerie).
- ✓ Passage de la 6060 Chapareillan-Grenoble par la gare de Pontcharra et parcours uniquement par RN 90 jusqu'à Crolles et poursuite sur A41.
- ✓ Prévoir que la ZA de St-Vincent-de-Mercuze soit reliée à la gare de Goncelin par un transport en commun en site propre et par des aménagements cyclables

Rive gauche

- ✓ cadencement à 20' des trains avec extension des amplitudes horaires (horaires de soirée) et gestion des correspondances avec les bus.

Avec l'attrait de l'arrivée de la ligne B du tram à la gare de Gières, le problème de l'absorption du surplus de voyageurs sera critique par les moyens actuels ; en attendant l'électrification, l'augmentation des cadencements des TER toutes les 20 minutes sera indispensable.

- ✓ réouverture de la gare de Lancey.

- ✓ Aménagement de parkings relais autour de la gare de Brignoud : côté Belledonne, par réaménagement du site de Atochem ; côté Isère, par réalisation d'un Parking Relais sur le site de l'hôtel-restaurant des Marronniers.
- ✓ Aménagement de l'ensemble des gares SNCF avec création de parkings vélos sécurisés.
- ✓ Aménagement de l'échangeur Crolles-Brignoud avec création d'une rosace pour les flux Brignoud-Grenoble (suppression cisaillement au niveau du pont au dessus de l'autoroute) et réalisation d'un échangeur complet à La Batie (permettant des liaisons entre les Zones d'Activités de Grande-Ile et de Bernin-Crolles).

La réalisation de ces aménagements permettra de réduire les bouchons constatés au niveau de cet échangeur : les flux venant de la rive droite allant à Brignoud ne seront plus pénalisés par les flux venant de Brignoud allant vers Grenoble. Il est donc inutile d'investir dans un parking relais à Crolles, avec une liaison de type transport par câble avec la gare de Brignoud ; les habitants de la rive droite voulant prendre le train à Brignoud pourront facilement accéder au P+R de Brignoud situé côté Isère

- ✓ Donner la priorité aux feux pour la 6040.
- ✓ Réaliser un cadencement de cette ligne tout au long de la journée.

Balcons de Belledonne

- ✓ Prise en compte de l'arrivée de la ligne B à Gières : rabattement des lignes VFD n° 6050 et 6010 venant de Vizille, d'Uriage et St Martin d'Uriage sur le terminus de la B ; les kilomètres bus économisés peuvent être réalloués sur le tronçon Gières-Uriage, permettant une amélioration significative de l'offre en Transports en Commun pour la Combe d'Uriage.
- ✓ Création de navettes routières et/ou transports à la demande pour les liaisons entre :
 - Uriage et bas de St Martin d'Uriage vers Gières
 - Haut de St Martin d'Uriage et Venon vers Gières
- ✓ Mise en place de navettes et/ou de transports à la demande pour la desserte des Balcons de Belledonne (Theys, Revel...).
- ✓ Création de parkings Relais sur la commune de St Martin d'Uriage pour désengorger le vallon et faciliter l'accès aux navettes en direction de la gare de Gières et du tramway.
- ✓ Des dispositifs sont nécessaires pour réduire les flux « parasites » en provenance de Vizille et de l'Oisans passant par cette commune.

Liaisons entre rives (voir schémas en Annexe 4)

- ✓ Mettre en place une ligne « symétrique » à la ligne VFD 6100 permettant de réaliser un réseau en H avec un tronc commun Brignoud-Crolles, avec renfort de la ligne 6100. Ces deux lignes desservant la gare de Brignoud, il sera nécessaire de les cadencer à 20' aux heures de pointe :

- ligne 6100 entre le Touvet - Crolles – Brignoud (avec desserte du lycée de Villard-Bonnot et du collège de Domène) – Domène

- ligne St Nazaire (correspondance avec la ligne 6550 qui dessert le plateau des Petites Roches) – Bernin – Crolles – Brignoud – Tencin (avec desserte de la ZA de Champs près Froges).

A noter qu'avec ce cadencement et une tarification unique bus + train, il devient inutile de prolonger la 6020 jusqu'à La Terrasse ; les habitants entre Crolles et La Terrasse auront le choix entre le RER Routier et la 6100 (avec une seule correspondance soit avec le train à Brignoud, soit avec la 6020 à Crolles)

- ✓ Une ligne circulaire faisant le rabattement sur les gares de Pontcharra et Goncelin desservant Barraux, la Flachère, St Vincent de Mercuze, Gare de Goncelin, le Cheylas Gare de Pontcharra.

5.1.4. Qualité de service

En complément de l'ensemble des propositions ci-dessus consistant à renforcer l'offre en transports en commun, il est nécessaire d'offrir un service de qualité aux usagers, si l'on veut intéresser une part significative des habitants du Grésivaudan qui utilisent au quotidien leur véhicule confortable, équipé de climatisation, disponibles 24h/24...

- ✓ Tarification : nous proposons de revoir le zonage de Trans'isère en créant une seule zone pour le pays du Grésivaudan.
- ✓ Amplitude des horaires : assurer un service de jour jusqu'à 21 heures ; prévoir un service de soirée (type Noctibus) et lors d'événements (concerts, événements sportifs...) un service de transport à la demande.
- ✓ Fusionner les lignes de transport scolaire avec les lignes ouvertes au grand public.
- ✓ Rendre les arrêts de bus accessibles, et sécurisés (cf l'arrêt de bus dangereux au niveau du collège Belledonne à Villard-Bonnot) ainsi que les gares SNCF.
- ✓ Equiper tous les arrêts d'abribus « confortables », protégés des intempéries, avec des informations (plans, horaires) lisibles et éclairés la nuit.
- ✓ Aménager les Parking Relais et les gares avec des services de proximité, des sanitaires...
- ✓ Fournir de l'information à l'ensemble des habitants du pays : un guide avec l'ensemble des lignes (trains, bus...) desservant le Grésivaudan et les aménagements cyclables devrait être édité à chaque changement d'horaires et distribué dans toutes les boîtes aux lettres, site internet, diffusion dans les gares, les bus, les mairies...
- ✓ Faciliter l'achat de billets, abonnements.
- ✓ Créer des points d'information dans les principaux pôles d'emplois et d'habitations du pays du Grésivaudan ; favoriser les Plans de Déplacements d'Entreprise et d'Administration et les actions de type « conseil personnalisé », actions dans les écoles (Vélobus, Pédibus...).

5.2.Modes doux

5.2.1.Cycles

Moyen terme

- ✓ Pour les cycles et les piétons, il est nécessaire de développer en priorité les accès vers les bourgs (commerces, collèges et lycées...) et les liaisons inter-rives pour se rendre vers les gares (pistes cyclables, passerelles piétons-cycles...) :
 - Le Touvet - Goncelin
 - La Terrasse -Tencin
 - Crolles - Brignoud
- ✓ Les gares SNCF ainsi que les principaux arrêts de bus et cars doivent être équipés de parkings à vélo sécurisés permettant aux habitants du Grésivaudan de se rendre de leur domicile à cet arrêt en vélo sans risque de se faire voler son vélo pendant la journée.
- ✓ Installer des bandes sonores pour la piste cyclable de la combe de Gières et assurer sa continuité dans Uriage jusqu'à la piste cyclable de Belmont.

Nota : il est important de traiter différemment les aménagement des berges de l'Isère (contexte loisirs) des aménagements assurant des liaisons intercommunales satisfaisant des besoins quotidiens.

Court terme

- ✓ Prévoir des stationnements vélos devant chaque école, collège, gymnase, centre de vie, commerce...
- ✓ Réaliser un plan des pistes cyclables

5.2.2.Zones 30

Le centre de tous les bourgs doit être aménagé sous forme de **véritables** zone 30 (pas une simple limitation à 30).

Ce principe d'aménagement permet de sécuriser les déplacements des piétons, des cyclistes et de automobilistes et apporte une meilleure qualité de vie pour les habitants de ces centre-bourgs.

Un aménagement Zone 30 permet d'éviter la réalisation d'aménagements cyclables spécifiques.

5.2.3.Piétons

En dehors des centre-bourgs aménagés en Zone30, le reste des voiries doit être aménagé avec des trottoirs.

5.3.Autres actions

- ✓ Mettre en place des expérimentations de télé-travail à domicile, auprès d'entreprises pilotes (1 journée sur une semaine de travail par exemple).
- ✓ Développer le co-voiturage.

6.les 10 propositions à engager immédiatement :

- ✓mettre en place une ligne de bus symétrique à la ligne 6100 pour renforcer les liaisons entre-rives, avec cadencement de ces deux lignes aux heures de pointe assurant une bonne correspondance avec les trains en gare de Brignoud ;
- ✓modifier l'échangeur Crolles-Brignoud (terminer le "trèfle") afin d'améliorer la desserte multi-modale de la gare de Brignoud et de sécuriser la sortie de l'A41 ;
- ✓prolonger des cars express Voiron-Crolles jusqu'au Touvet ;
- ✓donner la priorité aux feux sur la 6020 sur l'ensemble de la RN90 ;
- ✓à l'occasion de la mise en service du prolongement de la ligne B de tramway à Gières, renforcer les connexions qu'offre la ligne 6040 avec les gares SNCF ;
- ✓Faciliter et sécuriser la sortie des bus de la gare de Brignoud ;
- ✓améliorer l'accessibilité de l'entrée de ST Microelectronics pour les transports en commun (ouverture de la rue Jean Monnet aux seuls bus) et aux vélos (terminer piste cyclable rue du Pré Roux) ;
- ✓repandre l'aménagement du rond-point du Raffour de Crolles ; les travaux de l'été 2005 n'ayant pas amélioré la sécurité pour les piétons et les cyclistes, il est donc nécessaire de modifier rapidement les traversées piétons-cycles à cet endroit ;
- ✓réaliser un guide des aménagements cyclables au niveau du pays ;
- ✓intégrer les associations dans les groupes de travail sur les projets d'aménagements cyclables et Zones 30...

Annexes

Annexe 1 : Coordonnées et objet des associations ayant contribué à la rédaction de ce document

ADTC :

Association pour le **D**éveloppement des **T**ransports en **C**ommun, voies cyclables et piétonnes dans la région grenobloise

Une association créée en 1974 : pour éviter la réalisation du Poma 2000, gadget futuriste, mais inadapté pour nos villes, plusieurs grenoblois fondent l'ADTC et lancent l'idée du tramway. 13 ans après, la première ligne était mise en service.

En 1979, l'ADTC lance l'idée de faire un équivalent RER Grenoblois ; il sera mis en service en 1989 entre Rives et Grenoble, puis en 1996 vers Pontcharra.

Dès 1974, l'ADTC se bat pour que le vélo urbain retrouve ses lettres de noblesse. Après de nombreuses années de traversée du désert, le vélo redevient à la mode et de nombreux aménagements voient le jour depuis deux ans.

En 1992, l'ADTC organise un colloque sur les Zones30. 5 ans après, cette idée commence à devenir réalité.

En 1997, l'ADTC promeut l'idée du train-tramway, comme élément clé d'une politique alternative au tout voiture (tunnel sous la Bastille...)

En 2000, l'ADTC étend son domaine d'action sur l'ensemble du bassin de vie de la région grenobloise

Depuis toujours, l'ADTC demande une simplification de la politique tarifaire ; en 1997, les premiers billets VFD/SNCF voient le jour...

Contact gresivaudan@adtc-grenoble.org
Site web : www.adtc-grenoble.org

TRAIT D'UNION :

Trait d'Union, association créée en 2001, a pour objet l'amélioration et la défense du cadre de vie des Crollois en matière d'environnement, de paysage, de valorisation du patrimoine ancien et d'urbanisme. Ses membres, issus des différents quartiers et hameaux crollois, se réunissent chaque mois afin de partager leurs préoccupations et d'engager des actions auprès de la population, des structures élues, administratives ou associatives, particulièrement en faveur :

-de la revitalisation d'un cœur de ville dans le vieux Crolles (du Jardin du Château à l'Institut Rural.)

- de la protection et la valorisation des paysages (protection de la plaine agricole et des espaces alluviaux, digues du Fragnès) et du patrimoine (cure en particulier)

- et des enjeux environnementaux participant de la problématique des déplacements dans et autour de Crolles (déviation, zone 30, requalification de l'entrée de ville).

C'est dans ce cadre qu'elle inscrit son action au sein de la démarche collective animée par l'ADTC.

Contact: traitdunion38@aol.com

GRAM :

Groupe de **R**éflexion et d'**A**ction **M**unicipal est né officiellement le 16 novembre 2000. C'est une association loi 1901. Cette association a pour but de rassembler les lumbinois pour réfléchir et faire vivre la démocratie locale.

Contact: Monique TRUMAUT 444 Chemin des Grangettes 38 660 Lumbin
Courriel : lumbingram@free.fr
Site web : <http://lumbingram.free.fr>

Collectif Tram5

"Devant la rapide dégradation des TC sur la RN et l'autoroute, un collectif s'est constitué, à l'initiative de l'association AMI de St Ismier, pour réclamer un transport en commun en site propre entre Crolles et Grenoble, seul capable de répondre aux problèmes de circulation d'aujourd'hui et surtout de demain. Nous popularisons ce transport sous le sigle tram 5 qui pourrait faire suite au tram 4 Moirans-Grenoble et qui devra évidemment s'articuler avec la circulation rive gauche et en amont de Crolles.

Ce collectif intercommunal est constitué de diverses associations d'action locale de cette partie de la rive droite du Grésivaudan : l'AMI de St Ismier, "Vivre à Montbonnot", "groupe pays" des MPT de Biviers, "Meydia de Meylan, des élus du SIZOV, de Crolles et de Meylan, avec le soutien technique de l'ADTC. Il a entrepris une campagne de signatures pour une pétition en faveur de ce tram 5. La collecte de signatures a commencé à la rentrée 2004 et a rencontré un vif succès (plus de 4500 signataires de la pétition. Le débat a été engagé.

Parallèlement depuis quelques mois nous avons entrepris une seconde phase d'action qui consiste à rencontrer les décideurs.

Les Pieds Sur Terre

L'association Les Pieds sur Terre a pour objectif de provoquer une réflexion des décideurs sur la pertinence, l'efficacité et les conséquences irréversibles d'un projet de téléphérique reliant Gières à Chamrousse, via Uriage, et au-delà d'engager le débat et de faire des propositions sur les modes de déplacement et de stationnement sur les Balcons de Belledonne.

Maison des associations
Place de la Mairie
38610 Venon
www.les-pieds-sur-terre.blogspot.com

La Maison Pour Tous Hors Les murs de Biviers :

"La maison Pour Tous Hors Les murs de Biviers est une association loi 1901, adhérente à la fédération régionale des MJC en Rhône-Alpes. Dans une perspective de participation citoyenne, la MPT HLM propose informations, espaces d'échanges et débats dans le cadre d'ateliers ouverts à tous. En 2004-2005, la réflexion sur les problèmes de transports a donné lieu à des animations sur les déplacements, à Biviers et dans le Grésivaudan, qui ont engagé différents partenaires" dont l'ADTC Grésivaudan.

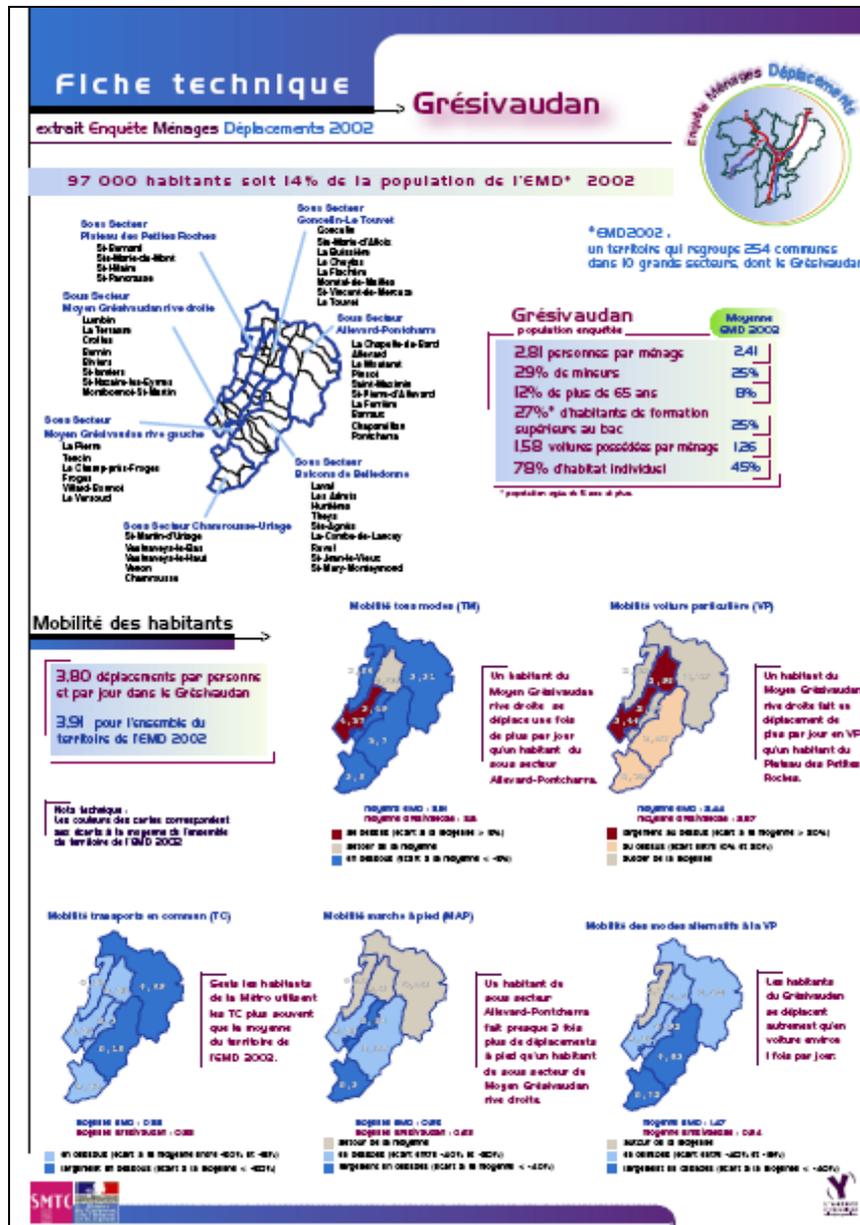
Contact : Marie-José Stutz

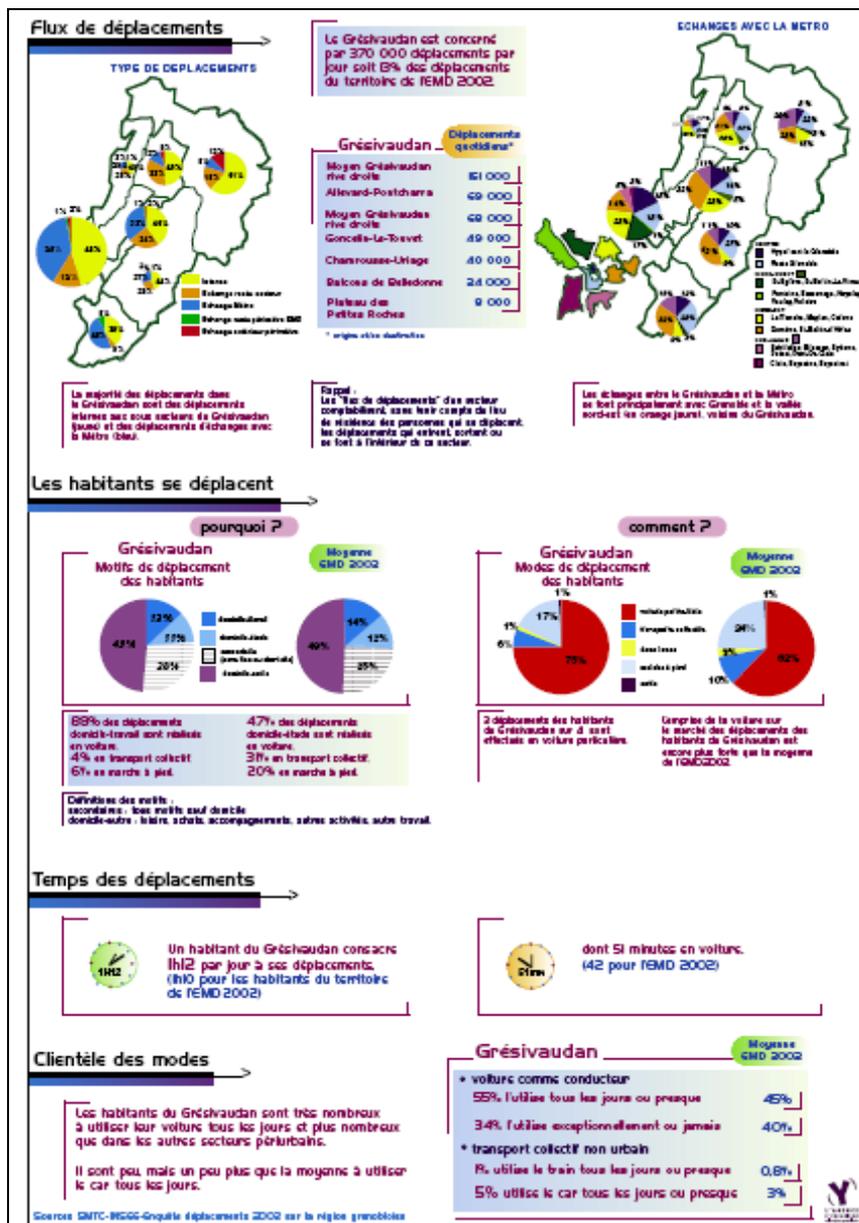
Annexe 2 : Les dessertes existantes du Grésivaudan

Nombres de course/semaine normale							
N° LIGNE	DESTINATION	TLJ			JF		
		à Crolles	à Lumbin	à La Terrasse	à Crolles	à Lumbin	à La Terrasse
6020	LA TERRASSE-LUMBIN-CROLLES-GRENOBLE	36	5	4	9	2	2
	GRENOBLE-CROLLES-LUMBIN-LA TERRASSE	37	5	4	10	1	1
		Lundi/Vendredi	samedi	D/J.F.			
6021	BERNIN - ST NAZAIRE- ST ISMIER -GRENOBLE	5	2	1			
	GRENOBLE -ST ISMIER- BERNIN - ST NAZAIRE	4	2	1			
		lundi/vendredi	samedi	dimanche/fêtes			
6030	ST ISMIER LE HAUT-GRENOBLE	2	0	0			
	GRENOBLE-ST ISMIER LE HAUT	2	0	0			
6060	CHAMBERY-GRENOBLE	8	6	3			
	GRENOBLE-CHAMBERY	8	6	2			
6550	ST BERNARD DU TOUVET -GRENOBLE						
	GRENOBLE-ST BERNARD DU TOUVET						
		lundi/vendredi	samedi	dimanche/fêtes			
6070	Domaine universitaire-INRIA-Montbonnot	22	7	0			
	Montbonnot-INRIA-Domaine universitaire	22	7	0			
		à Crolles	à Crolles	au Touvet	au Touvet		
express		Lundi/Vendredi	Samedi	Lundi/Vendredi	Samedi		
	LE TOUVET-CROLLES-VOIRON	42	7	2	0		
	VOIRON-CROLLES-LE TOUVET	44	7	2	0		
		lundi/vendredi	samedi	dimanche/fêtes			
6040	TENCIN-CHAMPS PRES FROGES-GRENOBLE	28(13 à Tencin	11	4			
	GRENOBLE-CHAMPS PRES FROGES-TENCIN	26(13 à Tencin	13	6			
6040 EXP	TENCIN-LE VERSOUD-GRENOBLE	9	0	0			
	GRENOBLE-LE VERSOUD-TENCIN	7	0	0			
6200	ALLEVARD-GRENOBLE(coresp.TER Goncelin)						
	GRENOBLE-ALLEVARD(coresp.TER Goncelin)						
6250	ALLEVARD-PONTCHARRA-GONCELIN (coresp.TER Goncelin)						
	GONCELIN-PONTCHARRA-ALLEVARD (coresp.TER Goncelin)						
6251	ALLEVARD-LE MOUTARET-PONTCHARRA						
	PONTCHARRA-LE MOUTARET-ALLEVARD						
6400	LE PLEynet-ALLEVARD						
	ALLEVARD-LE PLEynet						
6500	PRAPOUTEL-GRENOBLE	suivant ouverture					
	GRENOBLE-PRAPOUTEL	de la station					
			Lundi/Vendredi	samedi	dimanche/fêtes		
TER	CHAMBERY-GRENOBLE	à Brignoud	14	4	3		
		à Goncelin	12	4	3		
		à Pontcharra	15	8	4		
GRENOBLE-CHAMBERY	à Brignoud	14	6	1			
	à Goncelin	14	6	1			
		à Pontcharra	20	9	5		
		Lundi/Vendredi					
6100	LA TERRASSE-BRIGNOUD-Lancey gare (coresp.TER gare Brignoud)	5	6	6	0		
	DOMENE-BRIGNOUD-LA TERRASSE (coresp.TER gare Brignoud)	7	8	8	0		
		lundi/vendredi	mardi/mercredi				
6110	ST MARIE D'ALLOIX-GONCELIN gare	4	1				
	GONCELIN gare-ST MARIE D'ALLOIX	4	1				
		lundi/vendredi	samedi	dimanche/fêtes			
6010	CHAMROUSSE-GRENOBLE	3	4	2			
	GRENOBLE-CHAMROUSSE	4	5	2			
		lundi/vendredi	samedi	dimanche/fêtes			
6050	VIZILLE-URIAGE-GRENOBLE	11	8	4			
	GRENOBLE-URIAGE-VIZILLE	9	8	4			

Annexe 3 : Enquête ménage déplacement

Document extrait d'une fiche technique de l'Agence d'Urbanisme (document complet sur le site de l'ADTC)

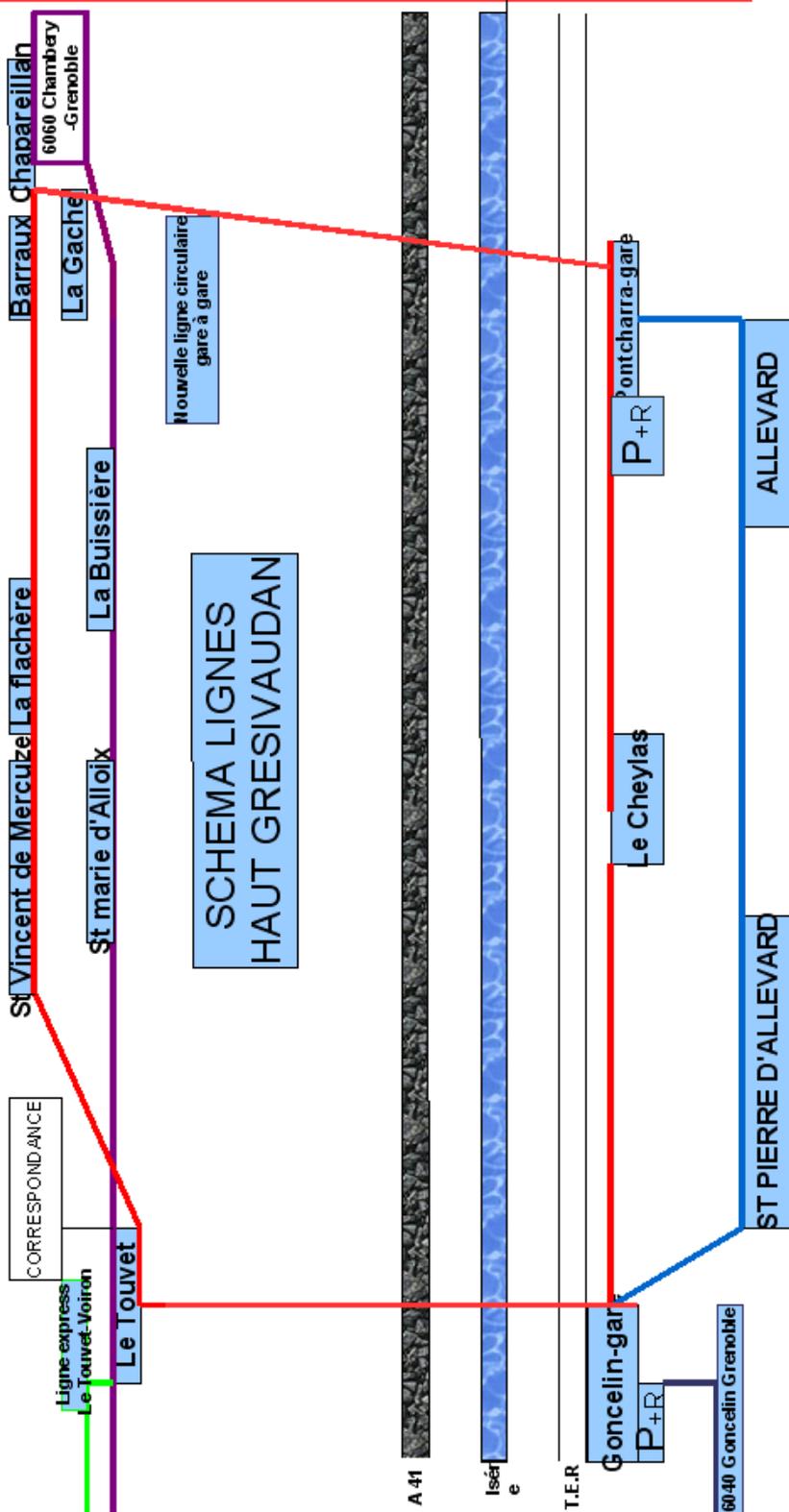




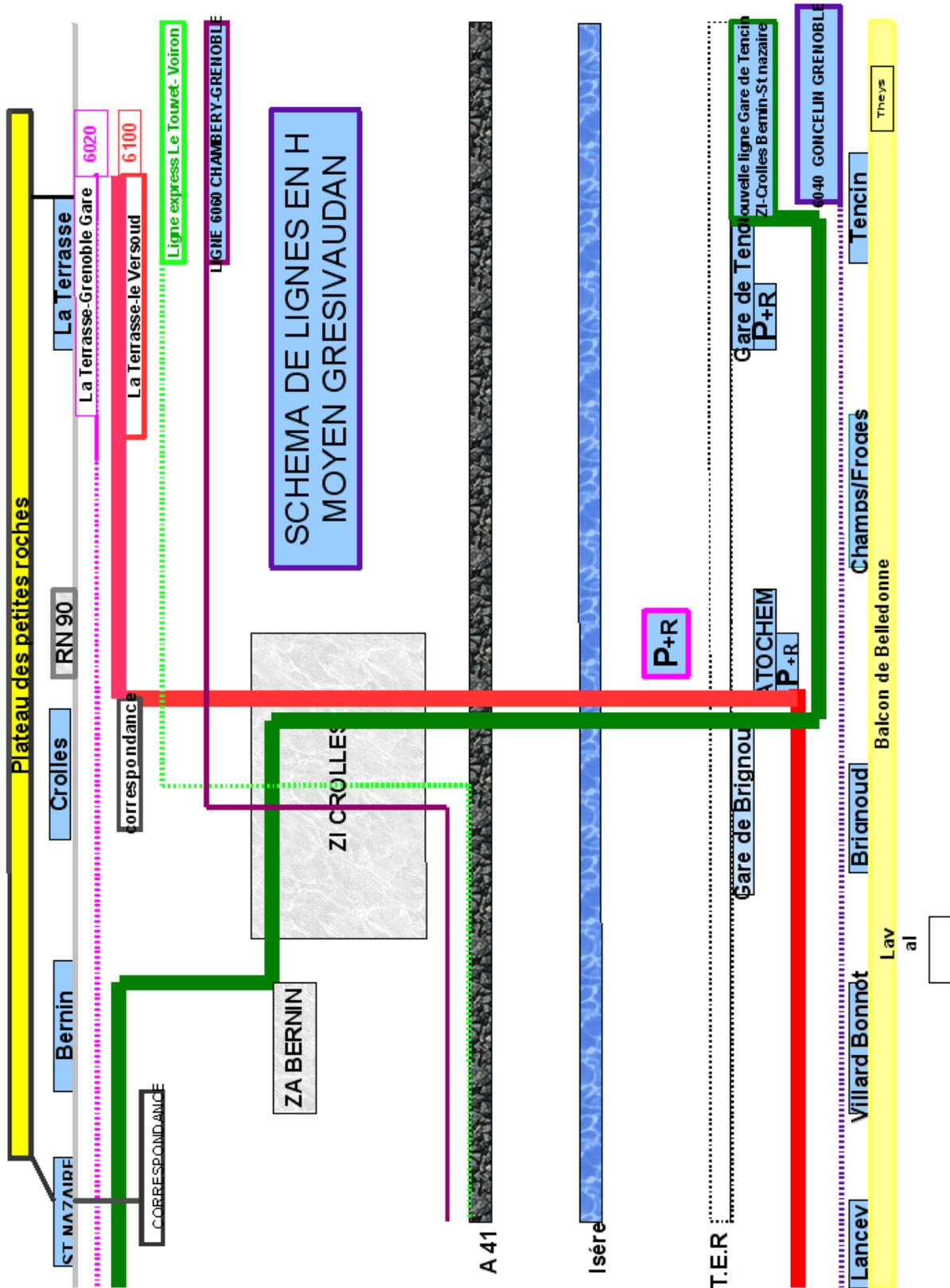
Annexe 4 : schémas de nouvelles lignes

1 - Lignes Haut Grésivaudan

Création d'une ligne de rabattement vers les gares de Goncelin et de Pontcharra permettant aux habitants du haut Grésivaudan d'accéder rapidement aux agglos de Grenoble ou Chambéry



2 - Lignes Moyen Grésivaudan

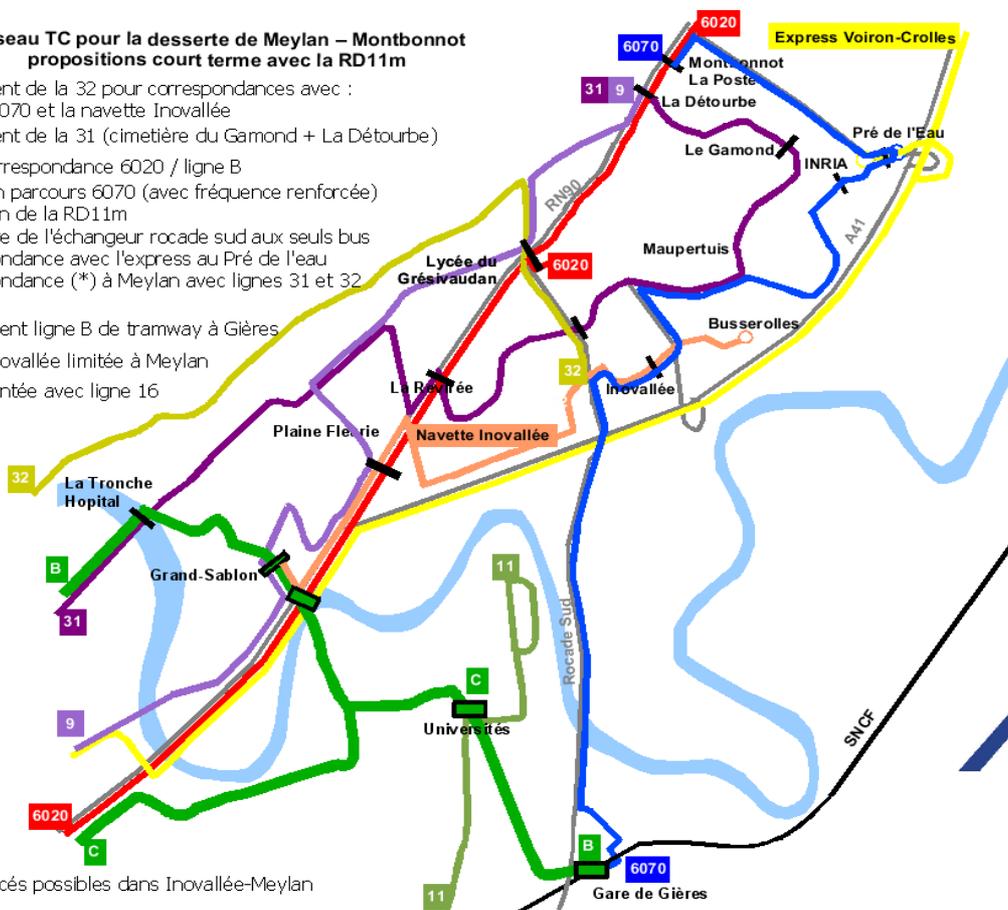


3 - Lignes de proximité agglomération grenobloise

Schéma court terme

Réseau TC pour la desserte de Meylan – Montbonnot propositions court terme avec la RD11m

- 1 - Prolongement de la 32 pour correspondances avec :
la 31, la 6070 et la navette Inovalée
- 2 - Prolongement de la 31 (cimetière du Gamond + La Détourbe)
- 3 - Point de correspondance 6020 / ligne B
- 4 - Modification parcours 6070 (avec fréquence renforcée)
 - utilisation de la RD11m
 - ouverture de l'échangeur rocade sud aux seuls bus
 - correspondance avec l'express au Pré de l'Eau
 - correspondance (*) à Meylan avec lignes 31 et 32
- 5 - Prolongement ligne B de tramway à Gières
- 6 - Navette Inovalée limitée à Meylan
- 7 - Ligne 9 pontée avec ligne 16



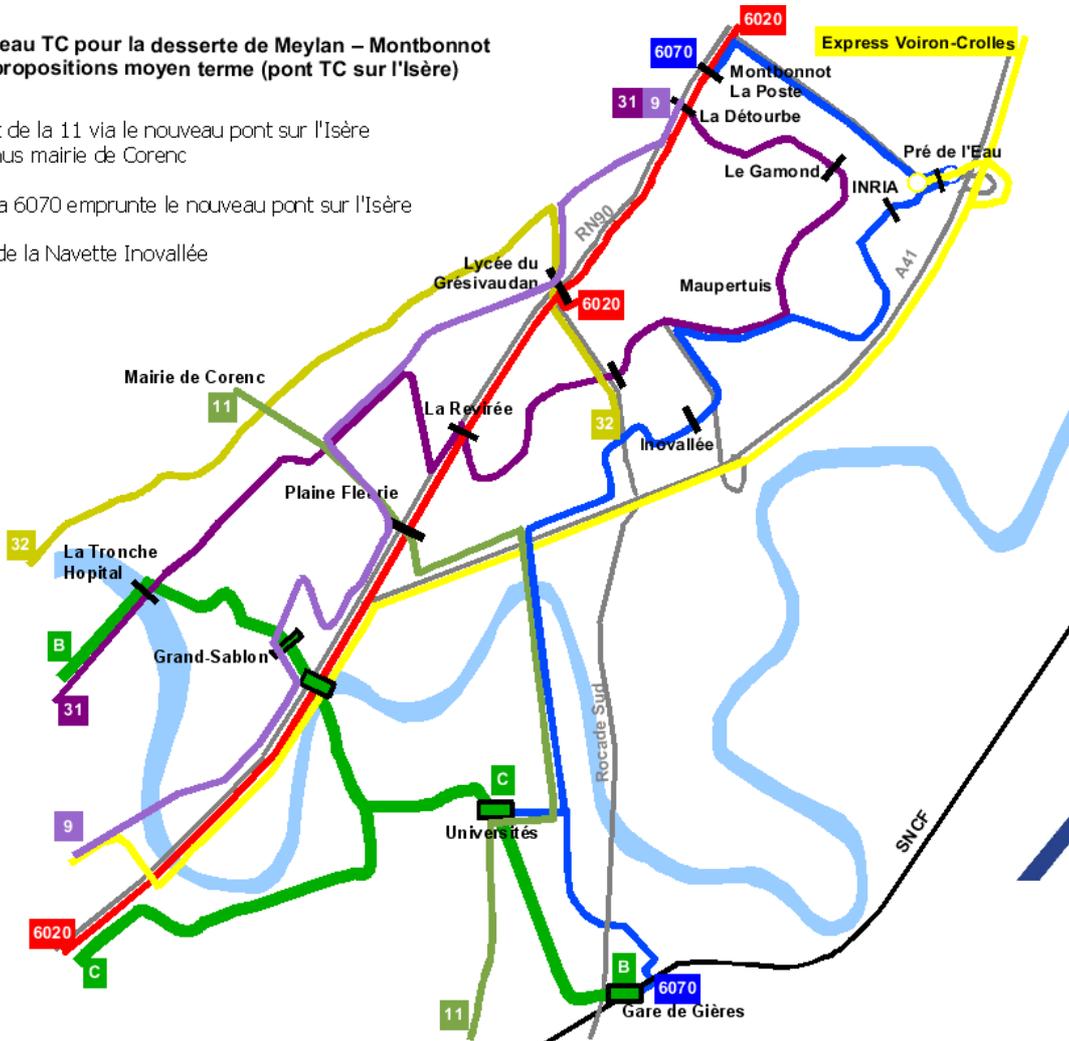
(*) plusieurs tracés possibles dans Inovalée-Meylan

ADTC
Octobre 2005

Schéma moyen terme

Réseau TC pour la desserte de Meylan – Montbonnot propositions moyen terme (pont TC sur l'Isère)

- 1 - Prolongement de la 11 via le nouveau pont sur l'Isère avec terminus mairie de Corenc
- 2 - Parcours de la 6070 emprunte le nouveau pont sur l'Isère
- 3 - Suppression de la Navette Inovallée



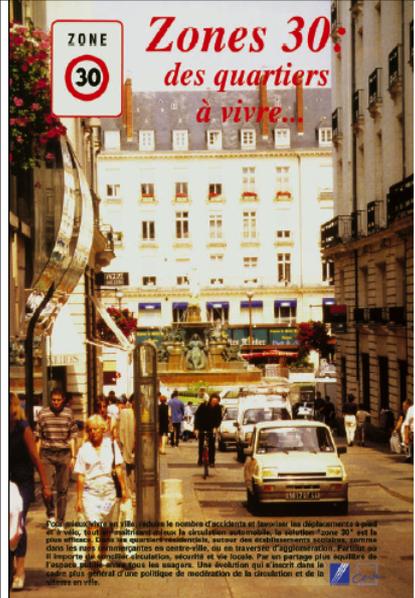
ADTC

Octobre 2005

Annexe 5 : les zones 30

Documents de référence

-fiche élaborée par le CERTU (centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme ; un service du Ministère de l'Equipement)

 <p>ZONE 30</p> <p>Zones 30: <i>des quartiers à vivre...</i></p> <p><small>La mise en place de la zone 30 permet de réduire le nombre d'accidents et d'événements à risque de blessés, d'améliorer la circulation automobile, la liberté d'accès à la zone 30 est la plus sûre. Elle est caractérisée par une vitesse maximale autorisée de 30 km/h, contrairement aux zones 50 et 70 qui sont des zones de circulation à sens unique. Elle est mise en place dans les rues commerçantes en centre-ville, ou en traversée d'agglomération. Par rapport à une zone 50, elle apporte une meilleure circulation, sécurité et une qualité de vie plus élevée. Elle permet aussi d'améliorer la sécurité et le confort des usagers. Une évolution qui s'inscrit dans le cadre plus général d'une politique de modernisation de la circulation et de la ville en ville.</small></p>	<p>Les apports de la zone 30 km/h</p> <ul style="list-style-type: none">- Une meilleure cohabitation de tous les usagers, qu'ils se déplacent à pied, à vélo, en moto ou en voiture.- Une conduite des véhicules plus calme, sans allongement du temps de parcours.- Des possibilités pour les piétons de traverser plus librement et dans de meilleures conditions <p>Les avantages procurés par une zone 30 km/h</p> <ul style="list-style-type: none">> Une meilleure sécurité routière :<ul style="list-style-type: none">- Réduction du nombre et de la gravité des accidents.- Distances d'arrêt réduites de moitié par rapport à une circulation à 50 km/h.- Meilleure protection des usagers les plus vulnérables (cyclistes, piétons, enfants).> Une meilleure qualité de vie :<ul style="list-style-type: none">- Diminution de la pollution de l'air et du bruit.- Moins de contraintes pour les déplacements à pied ou à deux-roues.- Aménagement convivial de la rue améliorant le cadre de vie du quartier. <p>La mise en place d'une zone 30 km/h améliore la sécurité routière et apporte une meilleure qualité de vie à tous les</p>
--	---

Fiche téléchargeable sur : <http://raga.ouvaton.org/pratique/Dossiers/zone30/Z30CERTU.pdf>

Annexe 6 : les pistes et bandes cyclables

Liens utiles :

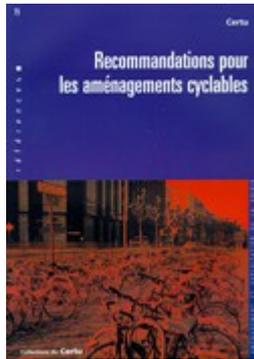
-<http://www.fubicy.org> : la fédération des usagers de la bicyclette

- <http://www.villes-cyclables.org> : le club des villes cyclables

Documents de référence

-le CERTU (centre d'études sur les réseaux de transport et l' urbanisme ; un service du Ministère de l'Équipement) a publié le guide « Recommandations pour les aménagements cyclables ». Ce guide, qui s'appuie sur l'expérience de plusieurs villes et départements, rappelle le contexte législatif et réglementaire en vigueur, décrit les différents aménagements qui peuvent composer un itinéraire cyclable et aborde le traitement des carrefours et la signalisation routière. Il consacre également une large place au stationnement des vélos et aux différentes actions favorisant leur complémentarité avec les transports en commun.

Infos ventes



L'intérêt d'une politique de redéveloppement de l'usage du vélo n'est plus à démontrer, qu'il s'agisse des loisirs ou des déplacements quotidiens. Mais il manquait jusqu'à présent un ouvrage de recommandations techniques pour aider les décideurs locaux et leurs techniciens à concevoir des aménagements qui apportent le maximum de confort et de sécurité aux futurs usagers, tant en agglomération qu'en rase campagne. Ce guide, qui s'appuie sur l'expérience de plusieurs villes et départements, rappelle le contexte législatif et réglementaire en vigueur, décrit les différents aménagements qui peuvent composer un itinéraire cyclable et aborde le traitement des carrefours et la signalisation routière. Il consacre également une large place au stationnement des vélos et aux différentes actions favorisant leur complémentarité avec les transports en commun.

-livre blanc de l'ADTC « le vélo, véhicule d'avenir »

Annexe 7 : Glossaire

Barreau	il s'agit d'une liaison entre deux axes lourds de transport en commun ; on parle ici de barreau reliant les axes lourds sur les rives droite et gauche de l'Isère
Cadencement	une ligne est cadencée lorsque les passages des bus (ou trains) sont à espacement constant ; ainsi, un train est cadencé à 20' lorsqu'il passe par exemple à 5, 25 et 45 de chaque heure
Connexions	une connexion est un point de correspondance ; il peut s'agir de correspondance entre deux lignes de bus, une ligne de bus et le train...
CoSi	CO mmunauté de Communes du moyen Gré SI vaudan ; regroupe 10 communes
Débranchement	pour la ligne de tram-train de Crolles, on parle de « débranchement » à Brignoud, c'est-à-dire que le tram-train quitterait la ligne principale sur la rive droite pour prendre une voie nouvelle traversant l'Isère
Modes doux	on désigne sous ce terme les modes de déplacement : marche à pied et vélo
Multi-modal	un déplacement est dit « multi-modal » lorsque le voyageur emprunte plusieurs modes de déplacement ; exemple la voiture + le train + la marche à pied
P+R	Parking Relais : permettent aux automobilistes de laisser leur voiture (entrées d'agglomération, gares SNCF...) et de bénéficier de tarifs préférentiels (parking + ticket de bus)
Rabattement	on parle de rabattement lorsqu'une ligne de bus est « rabattue » vers un axe lourd de transport en commun (bus express, tram, train...) ; les utilisateurs utilisent le bus de leur lieu d'origine vers ce point de correspondance puis prennent le tram ou le train pour terminer leur trajet vers le cœur de l'agglomération
RER routier	bus express empruntant l'autoroute (lignes Crolles-Voiron, ou Vizille-Grenoble)
RUG	Région Urbaine Grenobloise (regroupe 256 communes)
Site propre	une ligne de transports en commun est dite « en site propre » lorsque le bus ou le tram roule sur une voie réservée à son seul usage.
Transfert modal	changement de mode de déplacement : par exemple de la voiture individuelle vers les transports en commun
Vélobus et Pédibus	Opérations d'accompagnement des enfants vers les écoles par des parents, soit à pied (Pédibus) soit à vélo (Vélobus). Opérations pilotés par l'ADTC en région grenobloise.
Zonage	découpage du département en plusieurs « zones » pour permettre une tarification simplifiée.