



ADTC Grenoble

Se déplacer autrement

Association multimodale d'usagers, depuis 1974.

En 2010 : 1000 adhérents, 4 salariés

Se déplacer autrement dans la région urbaine grenobloise :

propositions de l'ADTC

soutenues par les associations



Déplacements dans la région urbaine grenobloise

- ❑ Diagnostic : l'enjeu des déplacements péri-urbains
- ❑ Une palette d'améliorations dès maintenant
- ❑ Une solution pour les branches nord du Y grenoblois
- ❑ Moyens à mobiliser

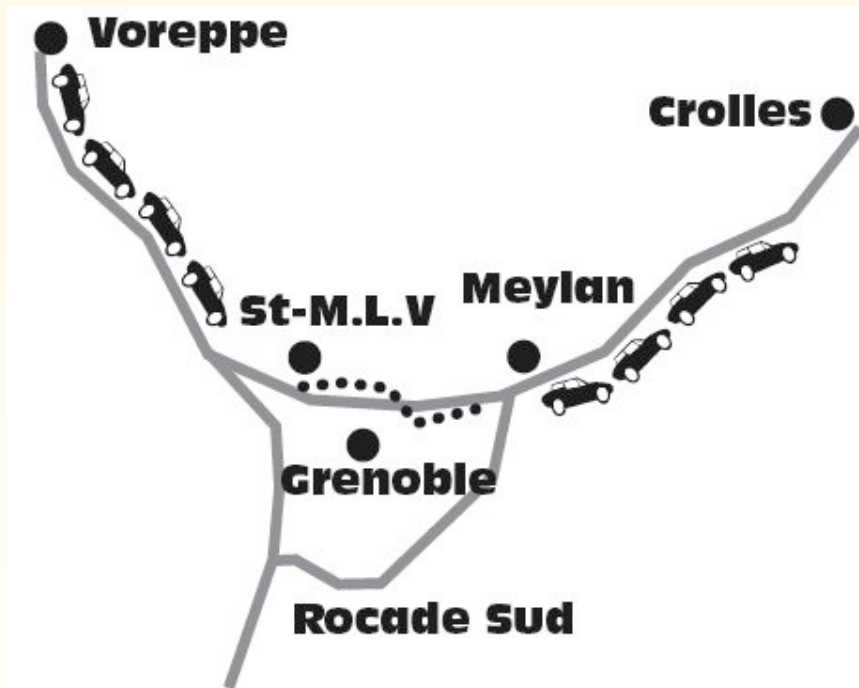
Différents types de déplacements :



Photo : DDE Isère 2003

- ❑ agglos : réseaux SMTC Grenoble, Voironnais, Grésivaudan ; vélo
- ❑ **péri urbain** : c'est là qu'il va falloir concentrer les efforts
- ❑ inter urbain : TER, intermodalité

Où est le problème ?



Bouchons essentiellement
dus aux
**déplacements d'échange
péri-urbain ↔ agglo.**

Transit faible (< 10%)

A cause des contraintes géographiques, un **contournement** routier **ne peut pas** résoudre ce problème :

- ✓ **tracés courts** : ne peuvent pas shunter les bouchons, car extrémités entre les goulots d'étranglement
- ✓ **tracés longs** : un tunnel ne peut capter aucun automobiliste dont l'origine ou la destination serait entre les extrémités

Améliorer l'existant : vitesse commerciale des TC

C'est un gros enjeu ! En gagnant 6 à 7 minutes sur un trajet de 1 h, on peut :

- ✓ augmenter de 10% la fréquence de passage à nombre de bus et de conducteurs constants
- ✓ **ou** économiser 10% sur l'exploitation à fréquence constante
- ✓ **et** attirer de nouveaux usagers (*cf ligne 1 TAG*)
durée -10% ⇔ fréquentation +20%

Moyens :

- prise en compte aux feux, voies réservés
- accessibilité des véhicules, billettique modernisée
- traction électrique

Améliorer l'existant : effet réseau(x)

Réduire nombre et durée des correspondances

❑ **maillage** lignes traversantes + TC "de rocade"

❑ **rabattement** facile sur ces lignes structurantes

80% des habitants de la RUG résident à < 1/4 h d'une gare

⇒ dossier central ADTC infos N° 124, juin 2010

❑ **fédérer** les AOT pour qu'elles coordonnent leurs lignes



itinisere.fr

Changer les habitudes : une palette de solutions à ne pas sous-estimer

❑ **intermodalité** : une nécessité pour de nombreux périrubains

✓ P+R vélos, vélostations : *moins gourmands en foncier que P+R voiture. 70% des trajets domicile - gare font moins de 1 km !*

✓ P+R voiture

❑ **simplification** : cadencement, calendrier régulier, tarification intégrée

❑ **information** : lisibilité des horaires, "guichets uniques", internet intermodal,

❑ **covoiturage** dynamique

❑ **PDE**, télétravail



photos ADTC

Domaine de pertinence des TCSP lourds

Les conducteurs sont précieux : ils représentent près de **80%** du coût de fonctionnement d'une ligne de TC.

	autocar	bus articulé	trolleybus articulé	tram
passagers par conducteur	55	≈ 110	≈ 190	≈ 300

Objectif de report modal sur les branches nord du "Y" ?

Pour **20 %** de 75'000 voitures/jour, soit ≈ **18'000** personnes / jour :

	autocar	tram
fréquence nécessaire : 1 véhicule toutes les ...	2 - 3 minutes	12 - 15 minutes
coût exploitation M€ / an	≈ 3 M€ / an	≈ 0,55 M€/an

Un tram péri-urbain Moirans Crolles ?

C' est un tram, mais avec des arrêts moins fréquents et une vitesse plus élevée dans les secteurs moins denses



- ✓ Une offre **complémentaire** des réseaux TAG, Grésivaudan, Voironnais et TER-SNCF pour décongestionner les branches nord du Y
- ✓ Une solution **attractive** car rapide et confortable
- ✓ Bien organiser **les rabattements** pour rentabiliser cet investissement

Ambitieux ou utopiste ?

Tram périurbain plus facile à construire qu'une ligne urbaine, coûts parfaitement maîtrisés ($\approx 10 \text{ M€} / \text{km hors centre-ville}$). Mais période de fortes contraintes financières pour les collectivités...

□ Politiques des déplacements : contexte général

- ✓ Dans la RUG, l'offre de transports publics a progressé 2 à 3 fois plus que le coût supporté par l'utilisateur depuis 30 ans.
- ✓ Le fonctionnement représente actuellement une part importante des dépenses.
- ✓ La croissance du trafic automobile n'est pas soutenable, et ce trafic commence à baisser dans les agglomérations.

□ Budget transports du Conseil Général

Le ramassage scolaire gratuit absorbe **80%** du budget transports du Conseil Général. Pour retrouver une marge de manœuvre importante :

- ✓ abonnements scolaires comme sur le réseau TAG
- ✓ booster le vélo pour les trajets domicile - collège (*retour sur investissement possible en 2-3 ans, cf CG Hérault*)

Moyens à mobiliser pour une politique de déplacements efficace et durable

- ❑ **Les usagers de TC**, sous réserve de leur garantir une tarification sociale et solidaire, peuvent contribuer davantage si l'offre s'améliore significativement :
 - ✓ un déplacement seul dans une voiture coûte toujours bien plus cher que le même déplacement en TC
 - ✓ une offre de qualité conduit à un meilleur taux de remplissage des véhicules TC
- ❑ Mettre à contribution les automobilistes : **péage urbain ?**
 - ✓ Contrairement aux idées reçues, les coûts de l'automobile sont assez largement supportés par la collectivité (*en ville : 12% individu, 78% collectivité*)
 - ✓ Etudier différentes façons possibles d'organiser un péage urbain
- ❑ Economies de fonctionnement possibles **en améliorant la vitesse commerciale**