

Compte-rendu
des comités de lignes départementales

Foire aux questions

Dossier regroupant les principales questions
posées par nos usagers

SOMMAIRE

Qu'est-ce que le réseau Transisère ?	4
Qui en est responsable ?	4
Que fait le Département de l'Isère pour s'assurer de la qualité de la prestation du réseau Transisère ?	4
J'ai des questions sur le réseau Transisère, que dois-je faire ?	5
Comment et à qui dois-je m'adresser lorsque je constate un problème sur le réseau Transisère ?.....	5
Comment est menée la concertation sur les évolutions du réseau Transisère et comment puis-je y participer ?.....	6
Les questions d'ordre général sur le réseau Transisère	7
Comment sont bâtis les horaires des cars et qu'est ce qui est fait pour limiter les retards ?	7
Pourquoi le nombre de cars en service sur le réseau Transisère n'est-il pas plus important ?	8
Pourquoi le nombre de points d'arrêt sur le réseau Transisère n'est-il pas plus important ?	9
Pourquoi le nombre de fiches horaires imprimées n'est-il pas plus important ?	10
Pourquoi le nombre d'agence commerciales où il est possible de faire une carte Oûra! est-il aussi faible ?.....	10
Dois-je prendre un titre de transport Transisère en plus lorsque je suis en correspondance avec une ligne urbaine ?.....	11
Est-il possible d'annoncer les perturbations sur le réseau (retards, grèves...etc.) par messages téléphoniques ou électroniques ?	12
Lorsqu'une ligne dessert un établissement scolaire, est-il possible de poursuivre son voyage à bord du car ?	13
Certains points d'arrêt ne sont pas matérialisés et (ou) équipés de balise d'arrêt avec cadre porte horaires.....	13
De nombreux totems sont dégradés ce qui rend impossible l'affichage des horaires, la présence de deux cadres horaires est parfois insuffisante pour afficher toutes les lignes.....	13
Le contenu de la fiche horaire n'est pas lisible car trop dense par rapport au format type A4 du document. Il faudrait réaliser un affichage horaire spécifique pour chaque point d'arrêt comme celui fait par le SMTC et la TAG.	14
Le nombre de ralentisseurs augmente fortement sur les routes ralentissant ainsi la vitesse commerciale des cars, le Conseil général peut-il intervenir pour limiter leur prolifération ? Pour traverser certaines communes, les cars franchissent jusqu'à 20 ralentisseurs.....	15
Est-il envisageable de ne plus desservir les zones où la concentration des ralentisseurs est la plus importante ?	15



Quand la VSP sur l'A 48 sera-t-elle prolongée ?	16
Certains chauffeurs n'ont pas l'habilitation pour prendre la VSP, pourquoi sont-ils affectés sur des courses en heure de pointe ?	16
Pourquoi parfois, la VSP n'est-elle pas ouverte en heure de pointe et au contraire, elle est ouverte en heure creuse ?.....	16
En gare routière de Grenoble, serait-il possible d'avoir la priorité pour sortir plutôt que devoir s'arrêter ?.....	17
Les questions particulières portant sur les lignes du réseau Transisère.....	18
La ligne Express 1 Voiron-Grenoble-Lumbin	18
La ligne Express 2 Vizille-Grenoble-Voreppe	21
La ligne Express 3 Champ près Frogès-Grenoble	24
La ligne 1000 Les Avenières-La Tour du Pin	26
La ligne 1130 « Le Grand Lemps-Bourgoin-Jallieu »	27
La ligne 1150 « Montalieu-Vercieu – Morestel »	28
La ligne 1410 « Navette aéroport gare TGV St Exupéry ».....	29
La ligne 1410 « Pont de Beauvoisin – La Tour du Pin – Bourgoin-Jallieu – St Laurent de Mure ».....	29
La ligne 1920 « Bourgoin-Jallieu - Lyon ».....	30
La ligne 1980 « Crémieu – Lyon ».....	32
La ligne 2900 « Vienne – La Côte St André ».....	33
La ligne 2990 « Vienne – Bourgoin-Jallieu ».....	34
La ligne 3000 « Bourg d'Oisans-Vizille-Grenoble ».....	35
La ligne 3330 « Vizille – Brié-et-Angonnes – Herbeys – Grenoble ».....	37
La ligne 3331 « Jarrie-Champagnier-Grenoble » La ligne 3332 « Brié-et-Angonne – Herbeys – Jarrie – Bresson - Grenoble ».....	37
La ligne 3333 « Bresson – Grenoble ».....	37
La ligne 4110 « Corps-La Mure-La Motte d'Aveillans-Grenoble ».....	38
La ligne 4500 « Mens-Monestier-de-Clermont-Grenoble »	39
La ligne 5000 « Pont en Royans-Grenoble ».....	40
La ligne 5100 « Villard-de-Lans – Engins-Grenoble ».....	41
La ligne 5110 « Lans en Vercors-St Nizier du Moucherotte - Grenoble ».....	42
La ligne (TAD) 5130 « Corrençon en Vercors – Villard-de-Lans »	43
La ligne 5200 « St Marcellin-Moirans-Grenoble ».....	44
La ligne 6010 « Chamrousse-Grenoble »	45
La ligne 6020 « Crolles-Meylan-Grenoble »	46



La ligne 6050 « Vizille-Uriage-Gières-Grenoble »	48
La ligne 6060 « Chambéry-Chapareillan-Grenoble »	49
La ligne 6070 « Gières- Campus-Montbonnot »	50
La ligne 6200 « Allevard-Grenoble ».....	52
La ligne 7000 « Saint-Laurent-du-Pont – Grenoble »	53
La ligne 7110 « Le Pont-de-Beauvoisin – Voiron ».....	54
La ligne 7140 « Le Sappey-en-Chartreuse - Grenoble »	55
La ligne 7330 « La Côte-Saint-André-Grenoble »	56
La ligne 7360 « La Côte-Saint-André-Voiron »	57



Qu'est-ce que le réseau Transisère ?

Qui en est responsable ?

Le réseau **Transisère** est le réseau du Département de l'Isère.

Il a vocation à assurer la desserte de transport en dehors du périmètre des communautés d'agglomération (La Métro autour de Grenoble, la CAPI à Bourgoin, le Pays Viennois à Vienne, le Pays Voironnais à Voiron, et le Pays du Grésivaudan dans le Grésivaudan)

Il est reconnaissable aux couleurs bleues et jaunes de ses cars et est financé intégralement par le Conseil général, dont le Président est André Vallini, ce dernier étant assisté par Didier Rambaud, Vice-président aux transports et aux déplacements.

Ce n'est pourtant pas le Conseil général et ses agents qui assurent directement la prestation. Il passe en effet pour cela des contrats, périodiquement renouvelés pour des périodes de 5 à 7 ans, avec des entreprises spécialisées, dont la plupart ont leur siège en Isère, comme la Sem VFD, Perraud Voyages ou les Cars Faure.

Que fait le Département de l'Isère pour s'assurer de la qualité de la prestation du réseau Transisère ?

Afin d'assurer la qualité de la prestation, le Département a mis en place un cahier des charges rigoureux auquel doivent se conformer les transporteurs et vérifie régulièrement la conformité du travail réalisé avec un minimum de 1 400 contrôles tous les deux mois.

Des contrôles qualité concernant le ressenti des usagers sont également organisés sur les principales lignes du réseau.

Le Département met en outre à disposition un ensemble de services associés qui permettent de faciliter le voyage des usagers :

- l'entretien de la gare routière de Grenoble, qui a été totalement restructurée en 2008,
- le site Internet d'information www.transisere.fr, où vous pouvez retrouver toute l'information sur les lignes, les horaires, les tarifs, les perturbations...,
- l'agence commerciale du Square, place Docteur Martin à Grenoble, qui est épaulée par un ensemble d'agences commerciales partenaires du réseau sur l'ensemble du Département,
- le numéro Allo Transisère au 0820 08 38 38 (0,112 €/min) où des personnes pourront répondre à vos questions du lundi au samedi, de 8h à 19h.
- et de nombreuses autres choses ...



J'ai des questions sur le réseau Transisère, que dois-je faire ?

Comment et à qui dois-je m'adresser lorsque je constate un problème sur le réseau Transisère ?

L'équipe **Transisère** apporte une réponse systématique à chaque réclamation. Afin de nous aider à vous apporter la meilleure réponse possible, merci de noter les éléments suivants :

- Lorsqu'il s'agit d'un problème précis de qualité de service : comportement du conducteur, état de propreté, passage en avance, itinéraire non respecté... Il convient, dans la mesure du possible, de nous donner le maximum d'information sur les détails suivants : numéro de ligne, sens de circulation, point d'arrêt, date, horaire et plaque d'immatriculation du véhicule. Ces renseignements permettent d'identifier précisément le problème soulevé et d'y apporter une correction adaptée et rapide. Trop souvent, malheureusement, faute d'informations précises, nous ne sommes pas en mesure de retrouver le car impliqué et donc de traiter le problème.
- Lorsqu'il s'agit d'une demande d'amélioration de l'offre de transport : modification d'itinéraire, d'horaire, de point d'arrêt ou d'ordre général sur la politique de transport du Département (tarification, billettique)... Nous vous remercions de bien vouloir nous donner le maximum de détails sur la teneur de votre demande, afin que notre réponse soit la plus adaptée possible. Là encore, trop souvent, nous ne pouvons malheureusement pas vous répondre à la hauteur de vos attentes et dans les délais les plus brefs faute de précisions suffisantes.

Sachez que toute demande relative à l'offre fait l'objet d'une étude spécifique par nos soins. Ces études, que nous cherchons à faire avec tout le détail nécessaire, sont parfois très consommatrices de temps (nous recevons une cinquantaine de questions par semaine). Aussi, si votre requête a déjà fait l'objet d'une étude, nous nous permettrons de vous adresser copie de la réponse faite à la personne qui nous avait saisis précédemment. Merci de nous en excuser.

Nous vous invitons également à parcourir les « questions d'ordre général » de cette « Foire aux Questions » (FAQ), vous y trouverez très probablement des éléments de réponse.

Transisère met plusieurs canaux de communication à votre disposition afin que vous puissiez nous adresser votre demande :

- Une adresse mail : info@transisere.fr (aussi disponible sur www.transisere.fr rubrique Service Clients / Nous contacter)
- Une adresse postale :

Transisère
11, place de la Gare
38024 Grenoble Cedex 1
- Un numéro de téléphone ALLO **Transisère** (du lundi au samedi -sauf jours fériés- de 8h à 19h) :
0820 08 38 38
- Des pages Facebook pour les lignes Express : [1920](#), [1](#), [2](#) et [3](#).

Nous vous recommandons d'utiliser, dans la mesure du possible, le mail pour poser vos questions. La demande nous parvient ainsi plus rapidement et nous pouvons, en cas de difficulté, vous recontacter pour vous demander des précisions supplémentaires.



Comment est menée la concertation sur les évolutions du réseau Transisère et comment puis-je y participer ?

Le réseau *Transisère* a pour ambition d'offrir un service de qualité, adapté aux usagers et à un coût acceptable par la collectivité. Pour atteindre ces objectifs, le Conseil général de l'Isère souhaite renforcer la concertation auprès de tous ses partenaires.

Pour les lignes départementales, le Conseil général de l'Isère a créé en 2009, pour chaque bassin de déplacement, des comités de lignes annuels, qui sont l'occasion de faire participer au bon fonctionnement du réseau les élus, les transporteurs, les représentants des usagers (et notamment les associations telles que l'ADTC, associations de développement des transports en commun, ou le Cube dans le Nord Isère), les usagers et les entreprises disposant de plans de déplacements.

Lors de ces réunions, nous recueillons toutes vos observations et suggestions relatives aux points d'arrêt, aux horaires et correspondances, aux parcours ou aux propositions plus conséquentes d'organisation des services de transport.

Nous accueillons bien volontiers les usagers lors de ces réunions. Néanmoins, en dehors de ces comités de lignes, nous vous conseillons de vous adresser :

- soit au représentant PDE de votre entreprise avec lequel nous sommes en lien ;
- soit à votre conseiller général ou votre maire ;
- soit à une association regroupant plusieurs usagers ;
- ou de nous adresser directement votre question par mail à info@transisere.fr.

Ces comités de ligne ont lieu entre début Novembre et fin Décembre. Vos demandes doivent donc nous parvenir au plus tard lors de cette période pour y figurer.

Selon la nature des éléments qui sont débattus et de l'ampleur des adaptations à traiter, elles pourront donner lieu, en fonction de leur faisabilité :

- soit à des adaptations légères du réseau, à mettre en œuvre dans un délai d'un an pour le 1er septembre de l'année suivante, nos lignes fonctionnant selon un rythme annuel ;
- soit à des adaptations plus lourdes, après études et concertation plus approfondies, dont le délai de mise en place pour varier suivant les opportunités de renouvellement de nos contrats avec les transporteurs.



Les questions d'ordre général sur le réseau Transisère

Comment sont bâtis les horaires des cars et qu'est ce qui est fait pour limiter les retards ?

Les horaires sont établis chaque année, afin de proposer une moyenne de temps de trajet qui soit tenable par les conducteurs. Deux logiques contraires sont en permanence en tête des personnes qui définissent les fiches horaires : proposer un horaire qui colle le plus possible à la réalité, ni trop optimiste pour minimiser le nombre de retards, ni trop pessimiste pour éviter aux chauffeurs de s'arrêter en cours de trajet et ainsi proposer un horaire suffisamment attractif, avec une vitesse commerciale la plus élevée possible.

Des écarts existent malheureusement tout au long de l'année entre les horaires théoriques et la réalité (le mercredi est par exemple un jour traditionnellement avec moins de circulation), des problèmes de circulation peuvent arriver régulièrement (accidents, neige, pluie...), des différences sont enregistrées en fonction des saisons, des départs en congés...

Les conducteurs ont l'obligation de ralentir lorsqu'ils sont en avance sur l'horaire. En cas de retard, ils roulent au maximum de la vitesse réglementaire, tout en respectant les conditions de sécurité des usagers et des automobilistes.

Concernant les horaires, la grande difficulté consiste à s'approcher le plus possible de la moyenne annuelle sans tenir compte des écarts. Pour cela, certains cars sont équipés de sondes qui enregistrent l'heure de passage à chaque point d'arrêt. Des moyennes sont ainsi réalisées pour l'année. Ainsi, des rectifications sont faites chaque année sur proposition du transporteur, à l'occasion de l'édition des fiches horaire de septembre. Cela suppose d'analyser plusieurs centaines de milliers de données.

Des projets sont progressivement mis en œuvre afin de limiter les écarts sur les temps de trajet : de couloirs bus, priorité aux feux... Cela représente de lourds investissements, ce qui explique l'important temps de réalisation. A noter également, la prise de conscience collective nécessaire pour limiter le stationnement anarchique, la divagation des piétons ou encore le ralentissement des cars dans les zones urbaines (feux, zones 30, chicanes, plateaux, ralentisseurs...).



Pourquoi le nombre de cars en service sur le réseau Transisère n'est-il pas plus important ?

Dans le domaine des transports, le Conseil général de l'Isère possède le premier budget de France avec près de 150 M€ chaque année (80 M€ pour l'exploitation du réseau **Transisère**), sur un budget total de 1,3 Milliard d'euros. Le réseau **Transisère** transporte chaque jour 50 000 élèves et 10 000 voyageurs commerciaux.

Le réseau est composé de 571 lignes dont :

- 62 lignes départementales : 19 lignes « RER routier » (dont 5 lignes express), 4 lignes « Fréquence + Agglo », 20 lignes « Régulières inter-cités », 19 lignes « Quotidiennes ».
- 514 lignes de desserte locale.

A ces lignes s'ajoutent 11 dessertes spécifiques à la saison neige (Transaltitude).

Au total, ce sont près de 1000 cars qui font près de 17 000 000 de kilomètres chaque année (plusieurs fois le tour de la Terre chaque jour).

En outre, le transport est toujours déficitaire. Les recettes de ventes des titres de transport ne représentent que 10% des coûts engendrés. Chaque fois qu'un car circule, même plein, les dépenses du Département sont très largement supérieures à ses recettes.

Or, le Département est lui aussi très touché par la crise : ainsi, certaines de ces recettes ont fortement diminué depuis 2 ans. Par exemple, le Département perçoit un impôt sur les transactions immobilières (une partie des frais de notaire). Avec la chute du marché de l'immobilier et l'arrêt des transactions, ce sont 60 millions d'euros en moins qui ont été perçus.

Pendant ce temps, le Département a vu ses dépenses dans le domaine social augmenter fortement. C'est en effet lui qui, par exemple, verse sur son budget le RSA aux plus démunis, ainsi que l'allocation petite enfance ou l'allocation pour les adultes handicapés.

Il ne lui est donc pas possible de répondre favorablement à toutes les demandes.

Le Conseil général de l'Isère cherche néanmoins à optimiser son réseau existant et à développer de nouvelles solutions de transport. Pour cela, il recherche toutes les sources d'économies possibles afin de redéployer les moyens existants sur les axes les plus fréquentés. Il étudie aussi le recours à des solutions novatrices qui permettront très certainement de gagner les défis futurs auxquels nous serons tous contraints.



Pourquoi le nombre de points d'arrêt sur le réseau Transisère n'est-il pas plus important ?

La création d'un nouveau point d'arrêt sur une ligne relève de la compétence de police du Maire de la commune concernée. Il faut donc lui en faire la demande directement.

Lorsque le territoire de la commune est situé à l'intérieur d'un périmètre de transports en commun (réseau urbain en service), il appartient à l'autorité organisatrice des transports urbains d'en assurer la maîtrise d'ouvrage.

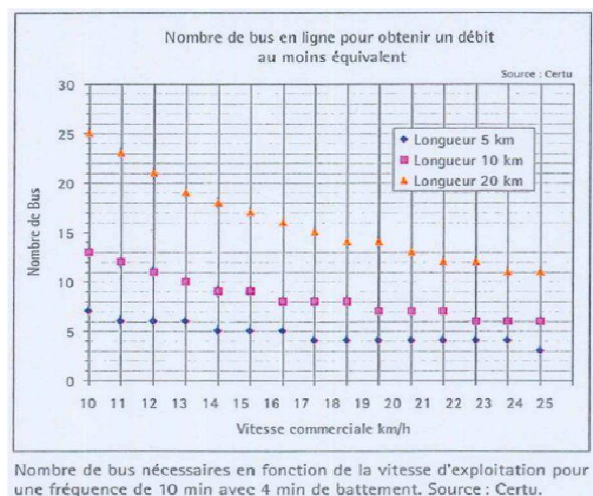
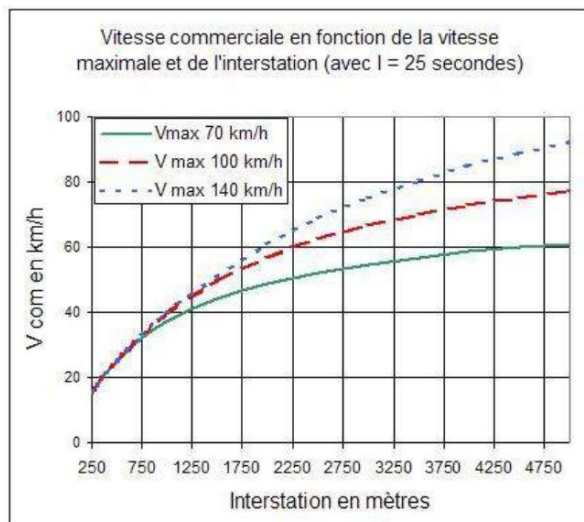
A chaque création de points d'arrêt, plusieurs critères interviennent :

- le coût : le prix minimal d'un point d'arrêt est d'environ 10 000 € HT,
- la sécurité de tous les modes,
- le trafic (nombre d'usagers) attendu,
- la vitesse commerciale.

Le dernier point est de loin le plus important. En effet :

- Plus le nombre de points d'arrêt est important est plus la vitesse commerciale est dégradée et moins, en conséquence, le réseau est attractif.
- En outre, les exploitants des lignes *Transisère* sont notamment rémunérés en fonction du temps de conduite, ainsi plus la vitesse commerciale est basse et plus l'exploitation des lignes coûte cher.

Une minute de perdue sur l'axe de l'avenue des Martyrs à Grenoble, par exemple, coûte 300 000 € HT par an, soit l'équivalent du montant annuel d'exploitation d'une ligne de 30 km qui ferait 2 allers – retours quotidiens.



Il est donc nécessaire d'accepter une politique d'arrêt favorisant la vitesse commerciale (attractivité des lignes) et la meilleure utilisation des finances publiques.



Pourquoi le nombre de fiches horaires imprimées n'est-il pas plus important ?

Le Département est conscient de l'importance de mettre à disposition des usagers une information fiable et de qualité.

Aussi, chaque année, 250 000 fiches horaires sont imprimées pour près de 10 000 usagers quotidiens (hors usagers scolaires).

Ceci représente un coût de 165 000 € par an.

Aussi, afin d'attirer l'attention de l'utilisateur sur le coût des fiches horaires, la mention « 0,20 centimes » a été rajoutée sur chacun de ces documents.

Attention : cela ne veut pas dire que la fiche horaire est payante. Le but est d'alerter l'utilisateur afin d'éviter le gaspillage des fiches horaires. Ce montant représente donc le coût de production (tout compris).

De plus, le Département encourage tous les usagers qui le peuvent à consulter les horaires de manière dématérialisée sur Internet. Tous les horaires sont disponibles sur internet : fiche horaire à télécharger ou à consulter directement :

- www.transisere.fr pour les horaires Transisère seuls ou,
- www.itinisere.fr pour les horaires Transisère et tous les réseaux de lignes urbaines et TER en Isère.

Par internet, vous serez mis au courant en temps réel de toutes les modifications réalisées, ainsi que des perturbations en cours, alors que les fiches horaires ne sont mises à jour qu'une à deux fois par an.

En outre, le travail de production des fiches horaires est extrêmement important. Sur certaines lignes majoritairement empruntées par des scolaires, les variations d'effectif d'une année sur l'autre nous obligent, chaque année, à des changements dans les semaines qui suivent la rentrée, rendant la fiche horaire obsolète. Nous avons donc décidé depuis septembre 2009 de ne plus imprimer ces fiches. Nous présentons nos excuses aux usagers pénalisés par cette décision, et qui ne peuvent consulter internet. Nous les invitons à appeler Allo Transisère, au 0820 08 38 38.

Pourquoi le nombre d'agence commerciales où il est possible de faire une carte Oûra! est-il aussi faible ?

Il est très difficile de trouver des dépositaires pour la vente de titres et encore plus difficile pour les agences commerciales. Il est toutefois possible de faire sa demande par correspondance.



Dois-je prendre un titre de transport Transisère en plus lorsque je suis en correspondance avec une ligne urbaine ?

Le Conseil général de l'Isère a fait le choix d'une tarification zonale pour l'ensemble des lignes du réseau **Transisère**. L'utilisateur doit donc choisir, en achetant son titre, le nombre de zones qu'il souhaite traverser, et le nom des zones.

Vous devez impérativement posséder un titre de transport pour voyager à bord des autocars du réseau **Transisère**. Plusieurs choix de titres de transports sont proposés.

- Billet 1 trajet

Valable pour un trajet limité à l'utilisation d'une seule ligne **Transisère**, sans correspondance.

Le billet 1 trajet est vendu aussi directement à bord des autocars **Transisère**.

Valable 3 mois à compter de la date d'achat.

- La carte 10 trajets

Valable pour 10 trajets et utilisable sur toutes les lignes **Transisère** (hors réseaux urbains) sans correspondance, dans la limite des zones achetées.

La carte 10 trajets doit être accompagnée d'un reçu.

La carte est valable 1 an à compter de la date d'achat.

- Le pass 1 jour

Donne accès à toutes les lignes **Transisère** et gratuitement à tous les réseaux urbains isérois (hors SNCF) dans la limite des zones achetées.

Pour être valable, le pass 1 Jour doit être accompagné d'un reçu.

Valable 1 jour, il permet d'effectuer autant de trajets que souhaités dans la journée d'utilisation et donne accès à toutes les lignes **Transisère** et gratuitement à tous les réseaux urbains isérois des zones achetées (hors SNCF).

- Le pass Mensuel

Valable 1 mois, il permet d'effectuer autant de trajets que souhaités (du 1er au dernier jour du mois) et donne accès à toutes les lignes **Transisère** et gratuitement à tous les réseaux urbains isérois des zones achetées (hors SNCF).

Pour être valable, le pass mensuel doit être accompagné d'un reçu.

Le "Pass Mensuel Combiné Tecely", donne accès au réseau urbain lyonnais TCL sous certaines conditions (cf. conditions générales de ventes).

Le Pass mensuel est nominatif et nécessite l'établissement d'un Pass Identité.



- Le pass Annuel

Valable 12 mois, il permet d'effectuer autant de trajets que souhaités pendant une période de 12 mois consécutifs (du 1er au dernier jour du mois), et donne accès à toutes les lignes **Transisère** et gratuitement à tous les réseaux urbains isérois (hors SNCF) dans la limite des zones achetées.

Pour être valable, le pass annuel doit être accompagné d'un reçu.

Le Pass mensuel est nominatif et nécessite l'établissement d'un Pass Identité.

- Le pass Identité

Le Pass identité est une carte nominative et strictement personnelle qui justifie votre réduction en cas de contrôle.

Le Pass est délivré gratuitement (le duplicata vous coûtera 3 €) dans les agences commerciales du réseau **Transisère** ou par correspondance :

- 1 - remplissez le formulaire "simplifiez-vous les transports" et joignez une photo d'identité + les pièces justifiant votre réduction,
- 2 - envoyez l'ensemble à **Transisère Services** - 11 Place de la gare - 38024 GRENOBLE cedex 1,
- 3 - une fois établi, le Pass Identité vous sera envoyé à domicile.

Est-il possible d'annoncer les perturbations sur le réseau (retards, grèves...etc.) par messages téléphoniques ou électroniques ?

Pour cela, il est nécessaire de mettre en place des technologies avancées et coûteuses.

Nous y travaillons actuellement dans le cadre de projet Itinisère (dont le site www.itinisere.fr est la première réalisation).

Vous avez d'ores et déjà la possibilité de vous enregistrer sur "Mon **Transisère**" sur le site www.transisere.fr afin de recevoir par mail ou SMS des messages d'information sur la ligne que vous souhaitez.

Le numéro de téléphone Allo Transisère, au 0820 08 38 38, donne, lui aussi, des informations en temps réel sur les perturbations qui nous sont remontées par les transporteurs (horaires élargis par temps de neige).

Tous les jours vous pouvez suivre en direct la circulation sur le réseau via la [carte des niveaux de service](#) sur le site www.transisere.fr, elle est mise à jour très régulièrement pour donner une information la plus fiable possible.

N'hésitez pas non plus à échanger vos informations avec les lorsque vous constatez un souci via les pages Facebook pour les lignes Express : [1920](#), [1](#), [2](#) et [3](#).



Lorsqu'une ligne dessert un établissement scolaire, est-il possible de poursuivre son voyage à bord du car ?

Si cet établissement scolaire est le terminus du service, ce n'est pas possible. Seuls les kilomètres dits "en charge" sont ouverts aux usagers. Un véhicule, qui rentre au dépôt, ne transporte pas d'usagers.

Certains points d'arrêt ne sont pas matérialisés et (ou) équipés de balise d'arrêt avec cadre porte horaires.

Le Conseil général de l'Isère n'est pas toujours compétent en la matière. Lorsqu'il existe un périmètre des transports urbain, c'est en général l'autorité organisatrice des transports urbains qui a la compétence d'équiper tous les points d'arrêt avec son propre mobilier.

Pour les points d'arrêt situés en dehors de ces périmètres, nous confirmons malheureusement cette remarque. Un travail est en cours afin d'améliorer cette situation sur le terrain, notamment par le biais de la passation d'un nouveau marché d'équipement et d'entretien des points d'arrêt.

De nombreux totems sont dégradés ce qui rend impossible l'affichage des horaires, la présence de deux cadres horaires est parfois insuffisante pour afficher toutes les lignes.

Le marché des abribus vient d'être renouvelé. Une remise en état sera faite au fil des années, pour ce faire, les informations sur les dégradations doivent être transmises aux maisons de territoire du Conseil général. Le marché des balises est en cours de renouvellement, une attribution est attendue dans le courant de l'année 2012.



Le contenu de la fiche horaire n'est pas lisible car trop dense par rapport au format type A4 du document. Il faudrait réaliser un affichage horaire spécifique pour chaque point d'arrêt comme celui fait par le SMTC et la TAG.

Un réseau de type interurbain comme celui du Département de l'Isère, où les lignes sont constituées le plus souvent d'itinéraires différents, où les périodes de fonctionnement sont très diverses (scolaires, non scolaires etc.) présente une structure extrêmement plus complexe que celle d'un réseau urbain.

Le travail de fiche horaire, qui nécessite l'emploi d'un logiciel spécifique, mobilise une équipe de huit personnes pendant 3 mois chaque année.

Aussi, nous ne sommes pas en mesure aujourd'hui de réaliser des fiches horaires spécifiques pour chaque point d'arrêt. Toutes les lignes **Transisère** sont traitées de manière identique dans le cadre des travaux d'édition des horaires.

Néanmoins, nous sommes bien conscients que le manque de lisibilité de nos fiches horaires est un frein à l'utilisation du réseau **Transisère**.

Aussi, poursuivons-nous plusieurs pistes de travail :

- la simplification et la rationalisation de notre réseau qui devraient permettre une meilleure compréhension des lignes pour l'utilisateur. Par exemple, nous avons depuis septembre 2009 simplifié la desserte du Vercors où nous avons créé quatre lignes au lieu d'une afin que l'affichage des horaires soient plus lisibles ;
- l'amélioration des outils informatiques à notre disposition.



Le nombre de ralentisseurs augmente fortement sur les routes ralentissant ainsi la vitesse commerciale des cars, le Conseil général peut-il intervenir pour limiter leur prolifération ? Pour traverser certaines communes, les cars franchissent jusqu'à 20 ralentisseurs.

Il existe deux types de dispositifs de réduction de vitesse :

- 1-les dos d'âne réglementés par le décret de 1994
- 2-les plateaux ralentisseurs réglementés par le guide du SETRA et/ou CERTU

Sur les routes départementales, seuls les plateaux surélevés sont autorisés en agglomération sous certaines conditions (pertinence de l'aménagement, catégorie de la route...). Les maîtres d'ouvrage sont les communes ou les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale mais jamais le Conseil général de l'Isère. Les travaux peuvent être réalisés après avis du Département qui délivre une permission de voirie.

Le Conseil général ne donne son avis que sur les routes départementales.

Est-il envisageable de ne plus desservir les zones où la concentration des ralentisseurs est la plus importante ?

Cette solution un peu radicale risque de conduire à la suppression de la desserte des centres villes. Elle n'est donc pas envisageable actuellement.



Quand la VSP sur l'A 48 sera-t-elle prolongée ?

Les travaux qui ont eu lieu l'été dernier ont permis d'aménager la plate-forme routière. Désormais, l'Etat doit autoriser les cars à utiliser cette VSP et quelques procédures administratives doivent encore être réalisées. La mise en service n'interviendra donc pas avant 2014. Pour rappel, pour la partie existante de la VSP, l'Etat n'a toujours pas donné son autorisation définitive, il s'agit donc toujours d'une expérimentation depuis 5 ans.

Certains chauffeurs n'ont pas l'habilitation pour prendre la VSP, pourquoi sont-ils affectés sur des courses en heure de pointe ?

Tous les chauffeurs ont l'habilitation pour utiliser la VSP. Très rarement, il peut se produire qu'un chauffeur absent est remplacé par un intérimaire, mais tous les intérimaires sont également en cours de formation.

Pourquoi parfois, la VSP n'est-elle pas ouverte en heure de pointe et au contraire, elle est ouverte en heure creuse ?

Le système de la VSP repose sur un processus très complexe qui peut connaître quelques problèmes, qui induisent une ouverture ou une fermeture à mauvais escient. Par exemple, un mulot coincé par un fil électrique a entraîné une longue fermeture de la VSP. Ce système est sans cesse en cours de perfectionnement.



En gare routière de Grenoble, serait-il possible d'avoir la priorité pour sortir plutôt que devoir s'arrêter ?

Cette demande a été faite aux entités responsables, mais pour l'instant aucune suite n'a été donnée. Tous les aménagements permettant de gagner du temps sont à l'étude, c'est pourquoi ce point sera examiné durant l'année prochaine.



www.transisere.fr
0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

Transisère
CONSEIL GÉNÉRAL

Les questions particulières portant sur les lignes du réseau Transisère

La ligne Express 1 Voiron-Grenoble-Lumbin

1 - L'arrêt Pré de l'Eau à Montbonnot, nouvellement aménagé, ne donne pas entière satisfaction. D'autres aménagements sont-ils prévus ?

L'arrêt Pré de l'Eau a été aménagé pendant l'été 2011, afin que les cars des lignes Express 1 et 3, 6060 et 6200 s'arrêtent sur le giratoire de sortie d'autoroute. Pour l'Express 1, ce sont ainsi plusieurs minutes et 500 mètres par course qui ont été économisés, cet argent ayant été réinvesti pour proposer un car toutes les heures le samedi.

Un projet d'amélioration est en cours, avec le rapprochement de l'arrêt de la ligne 6070, la création d'un trottoir plus large, l'aménagement d'un abribus éclairé.

2 - Est-il possible de créer un point d'arrêt supplémentaire entre le CEA et la Gare de Grenoble (arrêts Jean Macé, Arago et Rue des Martyrs) ?

Il s'agit d'une demande récurrente sur ce secteur relayée notamment depuis plusieurs années par différentes entreprises comme Schneider et Siemens.

La desserte de l'arrêt « Cité Jean Macé » s'accompagnerait obligatoirement d'un détour et d'une perte de temps d'une à deux minutes pour le réseau *Transisère*, ce qui, multiplié par le nombre de lignes et de cars circulant tous les jours sur ce tronçon, générerait un surcoût d'exploitation de plus de 300 000 € HT par an.

En outre, l'interstation (distance entre deux arrêts) est un élément constitutif de la performance des lignes Express du réseau *Transisère*, lequel vise à desservir les principaux secteurs de l'agglomération, en correspondance avec des lignes fortes du réseau urbain pour la desserte fine du territoire grenoblois. Cet élément permet ainsi de garantir aux usagers les plus éloignés du centre-ville une vitesse commerciale attractive. Il permet en outre de minimiser le nombre de véhicules nécessaires à l'exploitation des lignes.

La ligne 34 de la Tag assure en outre la desserte des points d'arrêt « CEA », « Cité Jean Macé », « Arago » et « Gares de Grenoble », sur l'itinéraire des lignes *Transisère*, avec une fréquence de 4 à 5 minutes en heure de pointe. La perte de temps moyenne pour les salariés ne sera donc que de 2 minutes à 2 minutes 30 par rapport à une liaison directe avec le réseau *Transisère*.

Enfin, dernier élément, la proximité d'un groupe scolaire est incompatible, pour des raisons de sécurité, avec la circulation de centaines de cars sur des voiries non prévues à cet effet. Outre les problèmes de structures de chaussée qui seraient à reprendre, les cars *Transisère* s'ajouteraient ainsi aux nombreux véhicules de la ligne 34.

Compte tenu de tous les éléments précédents ainsi que du contexte financier très difficile des Départements il n'est pas possible de donner une suite favorable à cette demande.



3 - Les arrêts provisoires de la Place de la Résistance ne sont pas abrités, pas éclairés, et venteux. Des aménagements sont-ils prévus ?

Cette situation est liée aux travaux de l'extension du tram B sur la Presqu'île scientifique. Des arrêts abrités et éclairés sont prévus à terme, mais la raréfaction des finances publiques empêche de faire des arrêts provisoires trop coûteux.

Nous nous excusons pour les désagréments subis et espérons que vous ferez preuve de patience durant ces travaux qui permettront à terme d'améliorer vos déplacements.

4 - Peut-on améliorer les correspondances avec le réseau de transport de la Communauté de communes du Pays Grésivaudan (CCPG) ?

Le réseau de transport de la CCPG est plutôt organisé pour offrir des correspondances avec les TER en gare SNCF de Pontcharra, Goncelin et Brignoud notamment. Les trains plus rapides que les cars permettent de rallier des destinations majeures.

Le vrai problème des correspondances entre le réseau de la CCPG et le réseau *Transisère* concerne surtout les destinations fortes autour de l'agglomération grenobloise (Inovallée, CHU, ZI Crolles/Bernin, Presqu'île scientifique...).

L'offre du réseau *Transisère* est, quant à elle, également très difficile à bouger dans la mesure où de nombreuses correspondances existent entre les différentes lignes, un cadencement existe sur les lignes fortes et un certain nombre d'horaires sont imposés : ouverture des établissements scolaires, enchaînements de cars ou de conducteurs, respect des règles de conduite...

Les techniciens des deux autorités organisatrices de transport se réunissent régulièrement et travailleront à améliorer autant que possible les correspondances entre les deux réseaux.

5 - Est-il possible de prévoir plus de place pour le chargement des vélos ?

De nombreux problèmes techniques minimisent le chargement des vélos (soutes à bagages inexistantes ou de dimensions réduites pour certains véhicules). Le véhicule parfait n'existant pas, le Conseil général privilégie la capacité en places assises et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et les usagers se déplaçant en fauteuil roulant (UFR).

Par ailleurs, la Métro organise un système de mise à disposition de vélos qui peuvent permettre de ne pas avoir à les charger dans les cars *Transisère*. La Région installe également des consignes à vélo au droit des gares.

6 - Que faire pour que les cars ne passent pas en avance aux points d'arrêt durant les heures creuses de la journée ?

Les horaires sont établis en concertation avec l'exploitant pour minimiser le plus possible ces problèmes (cf. p.6 - *Comment sont bâtis les horaires des cars et qu'est ce qui est fait pour limiter les retards ?*).

Contractuellement, les transporteurs ne doivent pas desservir un arrêt en avance par rapport à l'horaire indiqué. Le cas échéant, l'usager doit faire une réclamation précise auprès de *Transisère* (date, heure de passage, nom de l'arrêt, sens de la desserte) afin que cela ne se reproduise plus (cf. p.4 - *Comment et à qui dois-je m'adresser lorsque je constate un problème sur le réseau Transisère ?*).



7 - Serait-il possible de rajouter des cars après 21h, ou reculer l'heure du dernier car ? En effet, les usagers prenant le dernier train en provenance de Paris n'ont plus d'Express 1 à leur disposition.

Cette demande sera étudiée pour la rentrée prochaine, au regard des contraintes d'exploitation et des contraintes budgétaires pour le département.

8 - Quels seront les arrêts *Transisère* sur la rue des Martyrs après l'arrivée du tram B ?

Deux arrêts de cars sont prévus comme actuellement dans le secteur de la Place de la Résistance et de CEA. Il convient de préciser qu'en raison des infrastructures du tram B, ces deux arrêts seront légèrement repositionnés dans la rue des Martyrs.

9 - Le soir à Grenoble entre 17h30 et 18h30 en direction de Voiron, les cars sont très chargés et certains véhicules affichent complet. Est-il prévu de rajouter des cars pour minimiser l'attente des usagers ?

Les contraintes budgétaires du Département ne permettent pas d'envisager de renforcer la ligne. Le Conseil général étudie avec l'exploitant la possibilité d'assurer certains services durant les heures de pointe du matin et du soir avec des véhicules à étage qui permettent de transporter environ 80 personnes assises.

Un essai a déjà été réalisé sans usager à bord avec un véhicule de prêt pour visualiser les éventuels points durs à traiter. Cet essai a été globalement concluant en terme de circulation même si le croisement de véhicules dans le secteur du Pied de Crolles demeure délicat. De nouveaux essais avec un car à étage ont été effectués début 2011 en conditions réelles de circulation avec prise en charge des usagers. Globalement, cette expérimentation a été positive. Nous étudions actuellement la possibilité de rajouter plusieurs cars à étage sur la ligne.

Une autre possibilité serait également d'envoyer des cars au P+R de Champfeuillet. Cette solution sera également étudiée.

10 - Lorsqu'il y a des grèves de la SNCF, les cars sont pleins et les abonnés *Transisère* n'ont plus de place. Serait-il possible de réserver des places ?

Pour des raisons juridiques, il n'est pas possible de refuser à certaines personnes de monter à bord des cars, dès lors qu'elles s'acquittent du prix d'un ticket. En outre, la réservation de places est très compliquée à gérer pour le conducteur, et les retards qui pourraient intervenir pour éventuellement faire redescendre des non-usagers réguliers seraient très importants.

Une solution devra néanmoins être trouvée avec la SNCF et la région.



La ligne Express 2 Vizille-Grenoble-Voreppe

1 - Pourquoi les cars circulent par Pont de Claix et Echirolles via le cours Jean Jaurès ?

Dans le cadre du projet de RER routier grenoblois, le Département a décidé de faire circuler la ligne express via le cours Jean Jaurès entre Pont de Claix et Grenoble à l'identique des lignes 3000 Bourg d'Oisans-Grenoble, 4100 Corps-La Mure-Laffrey-Grenoble, 4101 Gap-Grenoble et 4110 La Mure-La Motte d'Aveillans-Grenoble.

Cette adaptation permet notamment d'améliorer la régularité des lignes du fait de l'utilisation d'un couloir bus intégral dans les deux sens de circulation entre Pont de Claix « Marcelline » et Grenoble « Rondeau ». Ainsi, la circulation des autocars n'est plus impactée par les conditions de circulation très fluctuantes et très souvent génératrices de pertes de temps sur l'autoroute A.480. De plus, d'importantes zones d'activités commerciales et industrielles sont implantées dans les communes de Pont de Claix et d'Echirolles et des salariés peuvent bénéficier ainsi d'une offre de transport conséquente et plus lisible.

2 - Pourquoi les horaires 2011-2012 ne sont-ils pas affichés aux points d'arrêt de Voreppe ?

Les fiches horaires poteaux ont été éditées et transmises avant la rentrée de septembre 2011 à l'ensemble des exploitants des lignes *Transisère* à qui incombe contractuellement l'affichage aux points d'arrêts. L'exploitant CarPostal, sensibilisé sur ces problèmes, procédera rapidement à la réparation de ce manquement.

3 - Les cars sont fortement ralentis dans le secteur Pont de Champ / Les Iles de Champagnier à l'heure de pointe du matin. Est-il envisagé d'aménager ce secteur pour favoriser la circulation des cars ?

Le problème est connu mais complexe à traiter car il s'agit de la RN85 qui relève de la compétence de l'Etat. Ce sujet est en cours d'étude par le Conseil général de l'Isère en lien avec l'Etat et des propositions seront faites dès que possible pour faciliter la circulation des cars.

4 - Depuis le 1^{er} septembre 2011, l'accessibilité de la ligne aux personnes à mobilité réduite n'est plus systématique. Pourquoi et qu'est-il envisagé pour y remédier ?

Effectivement, dans le cadre d'un appel d'offres, l'exploitant CarPostal a remporté le marché. La commande de fourniture d'autocars neufs, accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR), effectuée par l'exploitant n'a pu être honorée dans les délais impartis pour une mise en œuvre au 1^{er} septembre 2011. Aussi, devant ces difficultés et en partenariat avec l'APF du Chevalon de Voreppe, les services nécessitant d'être assurés avec des cars PMR ont été ciblés dans l'attente de la réception des véhicules neufs manquants. Depuis début décembre, les 11 véhicules nécessaires à l'exploitation de la ligne offrent l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. 2011.

5 - Certains conducteurs n'aident pas les personnes à mobilité réduite pour monter dans le car. Que peut-on faire ?

Le nouvel exploitant CarPostal a été sollicité pour ce problème et les conducteurs et conductrices sensibilisés et formés pour accueillir au mieux les usagers à mobilité réduite.



6 - Depuis la rentrée de septembre 2011, l'offre de transport des dimanches a été supprimée. De plus, la communication de cette information a été insuffisante. Pourquoi ?

Effectivement, l'offre de transport dominicale de la ligne EXPRESS2 a été supprimée compte tenu de la faible fréquentation relevée dans les cars. En contrepartie, l'offre des dimanches et fêtes de la ligne 7000 St Pierre de Chartreuse-St Laurent du Pont-Voreppe-Grenoble a été améliorée pour proposer 4 allers-retours dans la journée. Ce niveau d'offre est cohérent et suffisant au regard de la fréquentation des cars et des contraintes budgétaires du Département. Par ailleurs, la Direction des transports examine le rajout d'un ou deux arrêts importants dans la desserte de Voreppe effectuée les dimanches et fêtes par la ligne 7000.

S'agissant de la communication, la Direction des transports est consciente qu'elle doit améliorer ces procédures pour mieux informer les usagers du réseau *Transisère*. Lorsqu'il y a des modifications, des infobus sont systématiquement rédigés et adressés par messagerie à l'exploitant pour être apposés dans les cars par et mis en ligne sur le site internet www.transisere.fr.

Pour améliorer l'information, les autocars des lignes EXPRESS ont été équipés d'écran TFT qui pourront délivrer prochainement des messages d'informations sur le fonctionnement des lignes comme par exemple des adaptations de l'offre de transport et des horaires. Ces équipements coûtant cher, ils seront très certainement déployés progressivement sur d'autres lignes fortes du réseau départemental.

7 - La ligne connaît des retards notamment le soir et des avances en journée. Que peut-on faire pour disposer d'horaires plus fiables ?

La principale difficulté concerne les conditions de circulation dans l'agglomération grenobloise qui sont très fluctuantes en fonction des créneaux horaires, des périodes et des jours de circulation.

Un travail de reprise des temps de trajet et des horaires a été réalisé en collaboration avec l'exploitant et une nouvelle fiche horaire sera mise en application le lundi 16 janvier 2012.

8 - Le nouvel itinéraire des cars via le centre ville de Grenoble génère des temps de trajet supplémentaires pour les usagers. Pourquoi, cette modification de trajet ?

Cette modification de trajet résulte des travaux du tramway E qui seront menés prochainement sur le Cours de la Libération et qui rendront ce secteur impraticable dès 2012. Il est à noter qu'une fois les travaux terminés, les couloirs bus seront supprimés. Le Cours de la Libération ne sera alors constitué que d'une seule voie automobile de part et d'autre de la ligne de tramway située en voie centrale.

De plus, les enquêtes réalisées sur la ligne montrent clairement que la majorité des usagers descendaient auparavant aux arrêts « Alsace Lorraine » ou « Gares » pour faire une correspondance avec le tramway et rejoindre le centre ville. Ces clients gagnent donc un temps non négligeable sur leur trajet quotidien.

Enfin, si le nouveau trajet pénalise en temps les clients vizillois désirant rejoindre la gare de Grenoble ou la presqu'île scientifique, il permet néanmoins de capter une clientèle nouvelle qui effectue le trajet sud grenoblois/CHU de La Tronche ou sud grenoblois/campus universitaire de St Martin d'Hères.



9 - La ligne EXPRESS2 a fait l'objet de plusieurs adaptations d'itinéraires et d'horaires ces dernières années. Peut-on prévoir une stabilité de la ligne sur plusieurs années ?

La Direction des transports doit rencontrer prochainement les responsables de la ville de Voreppe et de la Communauté de Communes du Pays Voironnais pour aborder le devenir de la ligne dans le secteur de la Cluse de Voreppe.

10 - Au départ de Grenoble, l'offre horaire de la fin de journée est insuffisante. Le dernier départ de Voreppe à 18h45 dessert l'arrêt Grenoble Gares vers 19h20. Il manque un horaire de passage vers 19h50 en correspondance avec le réseau SNCF TGV / TER. Est-il prévu de le rajouter pour septembre 2012 ?

D'une manière générale, la fréquentation des cars de la fin de journée (après 19h00) est basse voire faible au regard des coûts qu'elle représente. Néanmoins, ce service existant déjà sur la ligne EXPRESS-3 en direction du Grésivaudan, il sera examiné avec l'exploitant CarPostal, la faisabilité technique et financière de le créer également sur l'EXPRESS-2 pour septembre 2012, sous réserve des contraintes budgétaires du Département.



La ligne Express 3 Champ près Froges-Grenoble

1 - Certains horaires ne sont pas respectés. Que peut-on faire pour les rendre plus fiables ?

La principale difficulté concerne les conditions de circulation sur la RD 523 entre Brignoud et Domène où les nombreux arrêts desservis et les aménagements de voirie de plus en plus pénalisant en terme de vitesse commerciale. De plus, la circulation des véhicules dans l'agglomération grenobloise est très fluctuante en fonction des créneaux horaires, des périodes et des jours de circulation.

Un travail de reprise des temps de trajet et des horaires a été réalisé en collaboration avec l'exploitant et une nouvelle fiche horaire sera mise en application le lundi 16 janvier 2012.

Par ailleurs, la ligne était exploitée avec 12 autocars, nombre insuffisant pour assurer la fréquence à 10 minutes de l'heure de pointe du matin compte tenu des conditions de circulation qui pénalisent la réutilisation des cars. Aujourd'hui, 14 autocars (rajout de 2 véhicules) circulent pour garantir l'intégralité de l'offre dans le respect des horaires.

2 - Depuis la rentrée de septembre 2011, la ligne dessert l'arrêt Pré de l'Eau à Montbonnot. Les usagers non concernés par cette destination sont pénalisés dans leur temps de trajet. Est-ce un choix d'itinéraire judicieux ?

Le Département ne souhaite pas pénaliser les usagers. Dans ce but, en partenariat la commune de Montbonnot St Martin et le Pays Grésivaudan, un nouvel arrêt a été créé, le plus près que possible de l'A41, afin de limiter au maximum la perte de temps pour les lignes Isère Express (LISE). Ce nouvel équipement a été pensé et dimensionné pour recevoir 3 autocars simultanément compte tenu de la fréquence des différentes lignes concernées.

S'agissant de l'amélioration des correspondances à Montbonnot Pré de l'Eau avec la ligne 6070 Gières Gare-Campus-Montbonnot-Bernin Cloyères, le Département examine avec ses partenaires, les possibilités techniques de déplacer l'arrêt Pré de l'Eau « Botanic » pour le rapprocher du nouvel arrêt desservi par les LISE. En cas de faisabilité, les usagers bénéficieraient ainsi de correspondances rapprochées plus satisfaisantes que celles actuellement proposées.

3 - Depuis la rentrée de septembre 2011, la ligne EXPRESS3 connaît un vif succès et une augmentation très sensible de sa fréquentation. Certains jours, des cars très chargés peuvent afficher COMPLET et refuser toute prise en charge de clientèle supplémentaire. La prise en charge de nombreux scolaires peut créer des surcharges. Est-ce normal et que peut-on faire pour améliorer ce constat ?

Effectivement la ligne EXPRESS3 remporte un franc succès et sa fréquentation en hausse en est la preuve. Pour rappel, en septembre 2010, la fréquence des cars, à l'heure de pointe du matin, avait été améliorée pour être portée à 13 minutes au lieu de 15 minutes. Néanmoins, cette amélioration apparaissait insuffisante au regard de la fréquentation des cars.

Aujourd'hui, la ligne EXPRESS3 bénéficie d'une fréquence des cars, portée à 10 minutes à l'heure de pointe du matin et à 15 minutes le soir, la positionnant parmi les cinq lignes *Transisère* les plus fournies en terme d'offre.

Les 14 autocars nécessaires à l'exploitation de la ligne sont, pour le plus grand nombre, des véhicules neufs ou récents bénéficiant des dernières technologies et offrant un bon niveau de confort à la clientèle.



Le transport des nombreux scolaires de la rive gauche de l'Isère vers Grenoble est tout à fait normal puisque seule la ligne EXPRESS3 leur permet de rallier leurs établissements scolaires respectifs. S'agissant du refus de prise en charge d'usagers par les conducteurs lorsque leur car affiche COMPLET, ceux-ci respectent et appliquent les prescriptions du code de la route qui interdit tout transport de personne debout notamment lorsque le trajet des cars emprunte des portions d'autoroute, en l'occurrence l'A41 pour la ligne EXPRESS3.

Malgré son implication très volontariste dans le développement des transports collectifs, les difficultés budgétaires du Département ne permettent pas toujours de rajouter des cars pour renforcer l'offre. Aussi, le Conseil général examine la possibilité de mettre en œuvre des véhicules à étage offrant au moins 80 places assises. Des essais concluants ont été effectués dans le cadre de la ligne EXPRESS1 Voiron-Grenoble-Crolles-Lumbin. Si cette option était retenue, les horaires les plus porteurs pourraient alors être assurés avec ce type de véhicules en septembre 2013 dans la mesure où les contrats des lignes EXPRESS arrivent à échéance fin août 2013.

4 - Il semblerait que des cars ne passent pas et qu'il faille, de fait, attendre plus longtemps à l'arrêt le car suivant. Que peut-on faire dans ce cas précis ?

Lorsqu'un usager constate un manquement de ce type, qui remet en cause le bon fonctionnement du réseau, il lui appartient de déposer une réclamation la plus précise possible par téléphone auprès de ALLO *Transisère* (0820 08 38 38) ou par internet sur info@transisere.fr auprès de , indiquant la date, l'heure, le nom du point d'arrêt, la ligne et la destination.

Contractuellement, tous les exploitants du réseau *Transisère* doivent informer le Département, dans les meilleurs délais, d'éventuelles difficultés où manquements de services. En fonction de la gravité du ou des dysfonctionnements dûment constatés, le Département applique les pénalités financières prévues aux contrats. S'il s'agit de manquements récurrents, des contrôles sont effectués par la société SCAT, mandatée par le Conseil général de l'Isère et habilitée à dresser également des procès-verbaux pour non conformité au respect du cahier des charges.



La ligne 1000 Les Avenières-La Tour du Pin

1 - Serait-il possible de réfléchir avec la mairie des Avenières à une desserte adaptée aux besoins des usagers qui permette de réduire la saturation du parking de la gare de la Tour du Pin ? Un questionnaire intégré dans le bulletin municipal permettrait-il de mieux cerner les besoins réels vers des destinations et à des horaires précis ?

Une étude sur le territoire des Vals du Dauphiné, actuellement en cours, a pour objectif la restructuration de l'offre. La ligne 1000 les Avenières - la Tour du Pin fait partie intégrante de l'étude. Ce diagnostic esquisse les potentialités de transport en fonction des différentes cibles. Une autre étude à l'échelle des trois CDDRA offre également des perspectives avec la création d'une agence de mobilité.

La réalisation d'un questionnaire pour mieux cibler les besoins est intéressante mais nécessite de demander un engagement dans la durée. La Direction des transports peut transmettre des exemples de questionnaires déjà prescrits.

Afin de désengorger le trafic à la gare de la Tour du Pin, une expérimentation a été menée sur la ligne 1010 et les horaires ont été adaptés aux TER au cours des années scolaires 2007-2008 et 2008-2009. Ces modifications ont abouti à la fuite des usagers habituels qui avaient des horaires moins adaptés à leurs besoins, sans pour autant accroître sensiblement le nombre d'usagers issu du TER. Ces services ont été supprimés en septembre 2009 faute de fréquentation suffisante. En outre, la Communauté des Vallons de la Tour va créer un autre parking pour la gare de la Tour du Pin.

2 - Est-il envisageable de réduire le temps de parcours sur la ligne 1000 pour qu'il soit plus concurrentiel avec la voiture ?

La vitesse commerciale dépend énormément du nombre de points d'arrêt. Ainsi, plus il sera important, plus la vitesse sera réduite et plus les moyens mobilisés (nombre de cars) seront nombreux pour garantir le même niveau d'offre. Néanmoins, la suppression de points d'arrêt même peu fréquentés rencontre une forte résistance de la part des usagers. Une étude en partenariat avec les mairies volontaires peut être menée afin d'identifier les arrêts stratégiques sur une ligne.

Voir p.8 - Pourquoi le nombre de points d'arrêt sur le réseau Transisère n'est-il pas plus important ?



La ligne 1130 « Le Grand Lemps-Bourgoin-Jallieu »

1 - Serait-il possible d'envisager un parcours par le VC N°4 et RD56d afin de desservir les hameaux du Genevey et Grand Verger sur la commune de Succieu ?

Tout détour impose un surcoût, car les transporteurs sont rémunérés sur la base notamment du temps de conduite et du kilométrage de chaque service. Ainsi ce détour n'est pas souhaitable sur la ligne départementale 1130.



La ligne 1150 « Montalieu-Vercieu – Morestel »

1 - Pourquoi les horaires ne sont-ils plus à jour dans les poteaux d'arrêt ?

Les lignes les moins fréquentées par les usagers commerciaux (hors scolaires) n'ont plus de fiche horaires, ni d'affiche aux arrêts. La réalisation de ces documents génère un coût important pour le Conseil général alors que très peu d'usagers utilisent la ligne. Il est toutefois possible de télécharger la fiche horaire sur www.transisere.fr. Afin de limiter les risques de confusion, les horaires erronés seront enlevés.

Voir p.9 - *Pourquoi le nombre de fiches horaires imprimées n'est-il pas plus important ?* pour une réponse plus détaillée.



La ligne 1410 « Navette aéroport gare TGV St Exupéry »

1 - Le dernier départ est trop tôt pour garantir un retour aux personnes qui voyagent sur le dernier vol.

Cette donnée est prise en compte pour l'élaboration des prochains horaires et une étude sera réalisée en partenariat avec l'exploitant pour vérifier les possibilités.

2 - Le temps de parcours s'est dégradé sur la ligne 1410 en raison d'un nombre de points d'arrêt plus important. 50 minutes, c'est le temps nécessaire sur la ligne pour réaliser les 28 km entre Bourgoin-Jallieu et l'aéroport.

Les navettes à destination de l'aéroport de St Exupéry ont été revues à l'automne 2009 afin de rendre leur itinéraire plus attractif. Des cars de capacité inférieure ont également remplacé les grands cars dans cette même optique de gain de temps. Depuis 2009, d'autres besoins ont émergé pour desservir les usagers au plus près et plusieurs arrêts ont été ajoutés. Une étude sera réalisée pour mesurer la perte de temps liée à ces arrêts supplémentaires.

La ligne 1410 « Pont de Beauvoisin – La Tour du Pin – Bourgoin-Jallieu – St Laurent de Mure »

1 - Serait-il possible de créer une ligne reliant « Montcarra – Rochetoirin – La Chapelle de la Tour – La Bâtie Montgascon – St André le Gaz (gare) » en correspondance avec la ligne 1410 notamment afin de renforcer le maillage sur le territoire des Vals du Dauphiné ?

Une étude visant à repenser l'offre de transport sur le territoire est actuellement en cours. Afin de mieux appréhender les problématiques du territoire, les Communautés de communes ont notamment été associées à la démarche. Les résultats devront permettre de définir quels sont les moyens les plus appropriés à mettre en œuvre pour répondre aux besoins.



La ligne 1920 « Bourgoin-Jallieu - Lyon »

1 - Est-il envisageable de rectifier l'itinéraire de la ligne 1920 qui est assez sinueux pour réduire le temps de parcours ?

Le projet soumis à l'appel d'offres sur la ligne 1920 vise justement à réduire le temps de parcours et à simplifier la lisibilité de la ligne. Les 23 itinéraires différents devraient être remplacés par trois lignes avec des temps de parcours raisonnables. En fonction des résultats de la consultation, cette nouvelle mouture pourrait être mise en place à partir de septembre 2012.

Pour augmenter la vitesse commerciale des cars, plusieurs leviers peuvent être activés notamment la réduction du nombre de points d'arrêt. Cette option est souvent difficile à appliquer en raison de la forte contestation des riverains même lorsque l'arrêt n'est plus utilisé. La mise en place de voies dédiées participe également à la réduction des temps de parcours. Toutefois, les points noirs se situent pour la ligne 1920 en dehors du département. De ce fait, le Conseil général de l'Isère n'est pas le gestionnaire de voirie.

2 - La réalisation d'enquête à bord de la ligne est une source très intéressante mais elle n'inclut pas les anciens usagers de la ligne

Il est très difficile de toucher les anciens usagers de la ligne, des réflexions peuvent être mises en place via le web, les réseaux sociaux,... La constitution d'un groupe d'anciens usagers pourrait être intéressante pour enrichir les débats sur les lignes du réseau.

3 - Après les travaux sur Mermoz, le secteur de la Manufacture des Tabacs ralentit fortement la ligne.

Le Conseil général suit cela de près pour éviter au maximum les désagréments.

4 - En l'absence d'indication de la desserte de l'arrêt « Z.I. Luzais A43 » : sur les girouettes, les usagers confondent les services directs et les services qui s'y arrêtent. Ils se retrouvent alors à la gare routière de Villefontaine.

Pour clarifier l'offre, la demande sera étudiée avec l'exploitant de la ligne.

5 - Les usagers de l'Isle d'Abeau souhaitent une desserte systématique des arrêts « Collège R. Doisneau », « I.U.T. Triforium » et « Centre commercial »

La direction des transports étudie cette demande, en cas de réponse positive, elle aboutira à une augmentation du temps de parcours sur la ligne.

6 - Le nouvel arrêt sur Villefontaine ne satisfait pas les usagers.

Une étude sur le fonctionnement du nouveau point d'arrêt a été réalisée en association avec la mairie de Villefontaine, la Communauté d'Agglomération Portes de l'Isère et les Cars Faure. Des conflits d'usage ont été repérés sur l'arrêt situé du côté du lycée. Pour améliorer la situation, le Conseil général de l'Isère a proposé la création d'une nouvelle alvéole afin de dissocier les deux fonctions. La phase de test a été prolongée jusqu'au 3 janvier 2012, à partir de cette date et jusqu'à la fin de l'année scolaire, l'arrêt restera sur le boulevard de Villefontaine afin de gagner du temps. Ce temps supplémentaire permettra d'évaluer si les comportements ont changé et ont permis la suppression du conflit d'usage.



7 - Dans le projet de la ligne, la desserte systématique de l'arrêt « ZI Luzais A43 » risque en réalité d'augmenter le temps de parcours de 10 minutes par rapport aux cars directs actuels.

Le projet soumis à l'appel d'offres simplifie l'itinéraire de la ligne tout en garantissant un temps de parcours acceptable pour les usagers. La desserte de cet arrêt reste primordial puisqu'il est le plus fréquenté après le centre de Villefontaine.

8 - Le car de 7h58 est supprimé l'été, serait-il possible de le rétablir ?

La fréquentation des cars baisse durant les périodes de vacances et d'autant plus pendant l'été. Le Conseil général de l'Isère adapte l'offre aux besoins afin d'offrir le meilleur réseau possible aux usagers tout en maintenant un coût acceptable pour la collectivité.

9 - Les réflexions sur la ligne prennent-elles en compte l'offre de la CAPI ? Pour limiter les détours sur la ligne, les usagers peuvent-ils se rapprocher des points d'arrêt avec le réseau Ruban ou se garer sur un parking relais ?

La Communauté d'Agglomération Portes de l'Isère travaille actuellement sur la refonte du réseau Ruban pour une mise en œuvre en juillet ou septembre 2012. Le Conseil général de l'Isère est associé à cette réflexion.



La ligne 1980 « Crémieu – Lyon »

1 - L'année dernière, une étude devait être lancée pour diminuer la durée du trajet, où en est-on ?

Cette étude a commencé et la Direction des transports est accompagnée par un prestataire marketing pour aider à mieux prendre en compte les usagers. Le diagnostic est prévu pour début 2012 et la mise en œuvre pour septembre 2013. Cette étude complexe car la ligne nécessite de prendre en compte les correspondances avec de multiples lignes. Tout le secteur est étudié en lien avec les territoires, les élus, le transporteur etc. Plusieurs objectifs sont visés : vitesse commerciale, attractivité, réponse aux besoins des scolaires mais aussi des usagers salariés ou loisirs.

2 - Actuellement il faut 2h entre Morestel et Lyon, quelle vitesse est visée prochainement ?

L'étude en est actuellement à la phase de diagnostic et il est difficile de se prononcer. De nombreuses données seront croisées comme les chiffres issus de l'INSEE ou encore l'enquête réalisée par le bureau d'études Altermodal avant d'aboutir à des itinéraires et des temps de parcours.



La ligne 2900 « Vienne – La Côte St André »

1 - La 2900 initiale a été divisée en plusieurs lignes supprimant ainsi la liaison directe entre Vienne et Grenoble, quelles ont été les motivations qui ont abouti cette restructuration ?

La ligne 2900 remplissait de multiples fonctions et elle se composait de multiples itinéraires. La liaison dans sa totalité était très longue et nécessitait autour de deux heures de trajet. Les comptages de la ligne ont montré que 4 à 5 usagers occasionnels seulement réalisaient l'itinéraire dans sa totalité. Seuls les services à destination des étudiants et des internes transportaient de nombreux usagers, ils ont d'ailleurs été maintenus. Augmenter l'attractivité de cette ligne passait par une simplification de l'offre. A l'issue d'une étude menée sur plusieurs mois, il a été décidé de diviser l'ancienne 2900 en quatre lignes différentes :

- la 2900 « Vienne – la Côte St André »
- la 7330 « la Côte St André – Grenoble »
- la 7360 « la Côte St André – Voiron »
- la GRE04 « Vienne – Grenoble »

L'offre a été renforcée sur la nouvelle ligne 2900 à destination des salariés, des cars supplémentaires proposant une arrivée autour de 8h00 à Vienne et à la Côte St André ont été ajoutés. La ligne 7360 conserve, quant à elle, son caractère scolaire. En revanche, un gain de 47% des usagers est enregistré sur la ligne 7330 malgré des modifications lourdes : desserte d'une seul arrêt par commune, passage par l'autoroute avec la VSP...

2 - Les ruptures de charge ajoutées à des temps d'attente importants n'incitent pas les usagers à prendre les transports en commun.

En complément des comptages fournis par l'exploitant, l'étude des données issues notamment de l'INSEE n'ont pas mis en exergue des besoins structurants entre Vienne et Grenoble. Toutefois, comme la nouvelle offre engendre l'augmentation du nombre d'usagers abonnés, l'offre pourrait s'étoffer et aboutir à un plus grand nombre de correspondances entre les différentes lignes.

3 - La communication a été très faible sur ce projet, d'ailleurs, certains usagers ne savaient pas qu'ils pouvaient relier St Jean de Bournay à Grenoble avec la GRE04.

Un courrier a été transmis aux Conseillers généraux pour les en informer et des affiches ont été mises à bord des cars. La communauté d'agglomération du Pays Viennois a également été rencontrée au mois de mai pour leur présenter le projet. Toutefois, il est toujours difficile de toucher tous les usagers.

4 - Est-il envisageable d'intégrer une information sur la fiche horaire de la ligne 2900 ?

La réalisation de fiches horaires lisibles pour l'utilisateur est un exercice complexe et ceci semble difficile.

5 - La nouvelle liaison entre Vienne et Grenoble (GRE04) propose un départ de Pont Evêque « la Véga » à 18h00 le dimanche soir, pourquoi ne part-il pas de Vienne ?

La fréquentation du car du dimanche soir était tellement importante que la Direction des Transports a décidé de proposer un car supplémentaire. Afin de mieux répartir les internes entre les différentes courses et de limiter le temps de parcours pour les usagers les plus éloignés, un car direct entre Vienne et Grenoble part à 19h15 et garantit une arrivée en 1h30. Pour les autres usagers de la ligne, l'itinéraire habituel a été conservé en supprimant les arrêts sur Vienne déjà desservis par la course précitée.



La ligne 2990 « Vienne – Bourgoin-Jallieu »

1 - Un service a été supprimé sur la ligne durant l'été, serait-il possible de l'ajouter ?

Aucune modification n'a touché la consistance de l'offre sur la ligne 2990. En revanche, cette ligne ne circule pas, à ce jour, durant l'été. Le Conseil général de l'Isère adapte l'offre en fonction des besoins et ils diminuent sensiblement pendant la période d'été. La direction des transports étudiera néanmoins cette proposition.

2 - Des problèmes de fraude existent sur la ligne, serait-il possible de prévoir des contrôles ?

Cette demande est enregistrée et ils seront effectués.

3 - La vitesse des véhicules est trop élevée, ceci s'explique peut-être par des temps de parcours trop justes ?

Chaque année les temps de parcours sont revus avec l'exploitant. Néanmoins, pour la prochaine édition de fiche horaire, une attention particulière sera portée à cette ligne.

4 - La ligne ne dessert plus certains arrêts depuis plusieurs années sur la commune de Oytier St Oblas, serait-il possible de mettre à jour la signalisation ?

Pour les arrêts situés en agglomération, la compétence de signalisation revient à la commune. Elle concerne le Département lorsque les arrêts se trouvent sur une route départementale hors agglomération. Dans ce cas, la maison du territoire Porte des Alpes est l'interlocuteur de la mairie de Oytier St Oblas.

5 - Comment fait-on pour relier Oytier St Oblas à l'est lyonnais ?

Toutes les solutions se trouvent sur www.itinisere.fr. Dans ce cas, la ligne 2990 en correspondance avec la ligne 2960 à l'arrêt Diémoz « Quatre routes » offre cette possibilité. Pour se rendre sur Lyon, la correspondance se fait au centre de Villefontaine avec la ligne 1920. Ce site vous propose également des solutions de covoiturage lorsqu'elles existent.



La ligne 3000 « Bourg d'Oisans-Vizille-Grenoble »

1 - A Riouperoux, les anciens arrêts ont été remplacés par des arrêts jugés plus dangereux. Serait-il possible de remettre en service les anciens arrêts ?

La modification des arrêts de Riouperoux a été décidée par le territoire de l'Oisans, il faut donc s'adresser à eux pour étudier la possibilité de remettre en service les anciens arrêts.

2 - Régulièrement, les cars de la ligne 3000 ne passent pas. Que peut-on faire ?

Voir la partie : « J'ai des questions sur le réseau Transisère, que dois-je faire ? » page 4.

3 - Les cars de la ligne 3000 sont surchargés à certaines heures. Est-il possible de rajouter des services ?

Effectivement, la ligne 3000 est surchargée à certaines heures de la journée car de nombreux usagers scolaires l'empruntent régulièrement pour leur trajet domicile-école. Ce constat est amplifié les lundis matins et vendredis soirs avec l'apport supplémentaire des élèves internes. Toutefois, l'état actuel des finances limite les possibilités de renfort d'offre, qui sont étudiées au cas par cas.

4 - L'horaire qui desservait le CAT de Vizille (16h30) en direction de Bourg-d'Oisans n'existe plus. Serait-il possible de le remettre ?

Cette demande sera étudiée avec l'exploitant pour la rentrée prochaine. Attention toutefois, les horaires des cars doivent répondre aux besoins du plus grand nombre d'usagers possible.

5 - Plusieurs cars desservant les établissements scolaires à 15h20 ont été supprimés. Serait-il possible de les remettre ?

Le Département de l'Isère fait face à des difficultés financières importantes. Dans ce contexte, il a été contraint d'imposer des limites dans la desserte des établissements, notamment en ne proposant qu'un seul aller-retour dans la journée correspondant aux horaires officiels d'ouverture et de fermeture des établissements. Cette disposition n'est pas spécifique aux établissements vizillois car elle concerne également d'autres bassins scolaires isérois par équité de traitement.

6 - Le dernier car de la ligne 3000 qui partait à 20h05 de la gare routière de Grenoble a été supprimé. Or, beaucoup de trains arrivent à Grenoble entre 19h25 et 19h40. Serait-il possible d'avoir un car vers 19h55 ?

Effectivement, les contraintes budgétaires du Département incitent à être très regardant sur la pertinence de maintenir en circulation certains cars très peu fréquentés. Aujourd'hui, le dernier départ de Grenoble vers Bourg d'Oisans est assuré à 19h10. Un point sera fait, à ce sujet, avec l'exploitant en prévision de la rentrée de septembre 2012.



7- Le Péage de Vizille n'est plus desservi par la ligne EXPRESS-2 et l'offre de transport de la ligne 3000 qui dessert l'arrêt du Péage de Vizille est insuffisante. Il manque notamment un car à 6h30 le matin en direction de Grenoble et le soir vers 18h30 au départ de Grenoble. Est-il prévu des améliorations ?

La ligne 3000 propose actuellement 10 services vers Grenoble et 11 vers Séchilienne et Bourg d'Oisans. Ce niveau d'offre la positionne dans le peloton de tête des lignes départementales. Peu après la rentrée de septembre 2011, un départ supplémentaire a été créé offrant un départ de Séchilienne à 5h45, Le Péage 5h52 et Vizille les Forges 5h57 avec une arrivée à la gare routière de Grenoble à 6h45 pour les salariés qui embauchent avant 7h00 du matin.

Pour la rentrée de septembre 2012, un point sera fait avec l'exploitant SemVFD pour vérifier que l'offre horaire correspond bien aux besoins du plus grand nombre d'usagers. Les renforts d'offre demandés seront examinés au regard des contraintes budgétaires du Département car de nombreuses communes bien moins pourvues sont également demandeuses d'amélioration de leur desserte en transports collectifs.



La ligne 3330 « Vizille – Brié-et-Angonnes – Herbeys – Grenoble »

La ligne 3331 « Jarrie-Champagnier-Grenoble »

La ligne 3332 « Brié-et-Angonne – Herbeys – Jarrie – Bresson - Grenoble »

La ligne 3333 « Bresson – Grenoble »

1 – Le car 3330 qui part de Vizille et qui dessert Herbeys à 7h15 circule du lundi au samedi durant la période scolaire uniquement. De même, le car 3332 qui part à 7h15 de Brié Eglise et qui dessert Herbeys à 7h30 circule aussi du lundi au samedi uniquement durant la période scolaire. Pour garantir un transport toute l'année à cet horaire, est-il possible de faire circuler le car 3332 durant les vacances scolaires et l'été plutôt que durant la période scolaire ?

Cette possibilité a été examinée avec le transporteur, mais elle posait des problèmes importants en termes d'exploitation (temps de conduite des conducteurs et enchaînements de services). Il n'a donc pas pu être possible de mettre en place l'aménagement proposé.

2 - **Une étude sur le secteur de ces 4 lignes était prévue, où en est-elle ?**

Cette étude a été lancée en novembre dernier, pour une mise en place en septembre 2013. Les lignes étant en appel d'offre, l'étude doit être rendue dans le courant de l'été 2012.

La direction des transports a rencontré les communes du secteur. Des enquêtes vont être lancées à destination des usagers et des non usagers, via les bulletins communaux des communes.



www.transisere.fr

0 820 08 38 38 (0,118 € / minute)

Transisère
CONSEIL GÉNÉRAL

La ligne 4110 « Corps-La Mure-La Motte d'Aveillans-Grenoble »

1 – Si la ligne 4100 Corps-La Mure-Laffrey-Vizille-Grenoble a bénéficié d'une amélioration d'offre en septembre 2011, pourquoi la ligne 4110 n'a pas été également améliorée ? Qu'est-il prévu pour septembre 2012 ?

Effectivement, la ligne 4100 a bénéficié d'un renfort d'offre en septembre 2011 pour la positionner à un niveau d'offre sensiblement égal à celui proposé par la ligne 3000 Bourg d'Oisans-Vizille-Grenoble.

Malgré ses fortes contraintes budgétaires liées à la crise, le Département maintient sa politique volontariste de développement du réseau *Transisère*. Cependant, dans ce contexte particulier, toutes les améliorations ne peuvent être financées en même temps. Aussi, il est actuellement étudié une amélioration d'offre de la ligne 4110 qui devrait, sous toute réserve, être mise en œuvre en septembre 2012.



La ligne 4500 « Mens-Monestier-de-Clermont-Grenoble »

1 - Un arrêt a été supprimé à Saint-Martin-de-la-Cluze, mais aucun autre arrêt ne l'a remplacé. Est-ce prévu ?

Effectivement, pour des raisons de sécurité, l'arrêt dénommé « la Gare » a été supprimé et les usagers concernés doivent se reporter à l'arrêt « le Pigeonnier » pour lequel des travaux d'amélioration sont prévus.

2 - Est-il envisageable que le car qui part à 16h00 de Grenoble desserve également la commune de St-Martin-de-la-Cluze ?

Contractuellement, ce car enchaîne sur un départ à 17h10 du collège Marcel Cuynat à Monestier-de-Clermont. La direction des transports examinera la faisabilité technique et financière de cette modification, avec l'exploitant, pour la rentrée de septembre 2012.

3 - Beaucoup de cars ne circulent que durant la période scolaire. De fait, les usagers qui se déplacent pour le travail sont peu intéressés voire oubliés. Est-il prévu d'améliorer l'offre de la ligne le restant de l'année ?

Effectivement, la ligne 4500 qui transporte de nombreux élèves scolarisés dans l'agglomération grenobloise a été organisée en conséquence. Il est également vrai, qu'aujourd'hui, la clientèle salariée est plus disposée à emprunter les transports collectifs que par le passé compte tenu de l'augmentation du prix des carburants et donc des coûts engendrés par les déplacements domicile-travail en véhicule particulier.

Aussi, malgré ses fortes contraintes budgétaires liées à la crise, le Département maintient sa politique volontariste de développement du réseau *Transisère*. Dans ce cadre, il est étudié une amélioration d'offre de la ligne 4500 qui devrait, sous toute réserve, être mise en œuvre en septembre 2012.



La ligne 5000 « Pont en Royans-Grenoble »

1 – L'arrêt « Veurey – Pont » est dangereux. Ne pourrait-on pas faire le détour dans Veurey pour desservir un arrêt plus central au village ?

L'arrêt de « Veurey – Pont » a été aménagé courant 2011, il est donc plus sécurisé que lorsqu'il n'y avait aucun aménagement. Cependant, les personnes qui utilisent cet arrêt réalisent un trajet interne au périmètre du SMTC, c'est donc à ces derniers qu'il faudrait s'adresser.

Le détour par le centre de Veurey n'est pas envisageable. La distance et le temps supplémentaires remettraient en cause le renfort d'offre proposé à la rentrée de septembre 2011 et la ligne perdrait fortement en attractivité.

2 - Le Département ne pourrait-il pas aller vers une tarification de prise en charge forfaitaire « unique » comme le font en France de plus en plus de Départements afin d'inciter à l'utilisation des transports en commun ?

Il n'est pas prévu de passer à la tarification unique sur le réseau *Transisère*. Une étude est en cours sur la tarification alvéolaire. Des améliorations sont également prévues sur les services aux clients notamment sur les abonnements multimodaux c'est à dire entre différents types de transport.

3 - Le service qui a été rajouté ne va que jusqu'à Saint-Gervais ; ne serait-il pas possible de le prolonger au-delà ?

Rallonger ce service demanderait des moyens très importants. En effet, le nouveau service a été créé jusqu'à Saint-Gervais car cela permet d'utiliser le même car que le service précédent. En outre, les enquêtes réalisées en 2010 ont montré qu'il y avait très peu de potentiel au-delà de cette commune.

4 - Le deuxième service du matin arrive très souvent en retard à cause des bouchons.

Les travaux actuellement menés en entrée nord-ouest de l'agglomération grenobloise engendrent de grosses difficultés de circulation. Trois ans de grosses perturbations sont à prévoir, mais nous n'avons pas de solution miracle à proposer. Il est impossible d'avancer l'heure de départ du service car il s'agit d'un enchaînement avec le service précédent.



La ligne 5100 « Villard-de-Lans – Engins-Grenoble »

1 - En période touristique, est-il possible de proposer des cars directs entre Grenoble et Corrençon ?

Les cars sont prévus pour aller jusqu'à Villard-de-Lans, mais au départ de la gare routière de Grenoble, les conducteurs demanderont aux passagers de se manifester s'il veulent aller jusqu'à Corrençon. Les vacanciers seront ainsi amenés jusqu'à cette station.

2 - Le départ de Villard de Lans à 7h00 arrive souvent trop tard pour la desserte du lycée Aristide Bergès à Seyssinet-Pariset. De plus, la correspondance avec la ligne 34 du réseau TAG à Sassenage « Le Château » n'est pas systématique et souvent les usagers concernés (environ une douzaine de personnes) loupent de très peu cette correspondance. Que peut-on faire ?

Concernant les horaires de circulation du car qui démarre à 7h00 de Villard de Lans, un pointage des horaires durant une semaine pleine est rapidement demandé au transporteur pour bien évaluer les retards avant toute décision modificative de l'horaire de départ. S'agissant du problème de la correspondance difficile avec la ligne 34, il est prévu de rencontrer le SMTC à ce sujet.

3 - En période touristique, serait-il possible de desservir « Les Balcons de Villard » ?

Cette desserte est très difficile car le car risque d'être pris dans les embouteillages. Il faudrait donc un car supplémentaire. Des discussions sont actuellement en cours entre la commune, le transporteur et le Conseil général.

4 - Des dysfonctionnements sont constatés de temps à autres comme des non-respects d'itinéraires et de points d'arrêt. Que peut faire le Conseil général pour pallier ce problème ?

Comme vu avec l'exploitant, les feuilles de route des conducteurs seront vérifiées et si nécessaire ajustées pour plus de précision. En cas de dysfonctionnement constaté par un usager, il convient de déposer une réclamation argumentée. (voir p.4 *Comment et à qui dois-je m'adresser lorsque je constate un problème sur le réseau Transisère ?*)



La ligne 5110 « Lans en Vercors-St Nizier du Moucherotte - Grenoble »

1 - Serait-il possible de proposer un départ de Grenoble vers 19 heures, avec un passage au terminus du tram C ? Ou un départ depuis le terminus du tram C et non pas depuis la gare routière ?

Le plateau du Vercors a déjà fait l'objet d'un effort conséquent du Département en 2009. Avec la raréfaction des finances publiques, il devient de plus en plus difficile de renforcer l'offre de transport. En outre, il conviendrait de s'assurer que les usagers sont prêts à faire une correspondance.

Cette demande sera néanmoins étudiée pour la rentrée 2012.

2 - Le trajet compris entre Le Prisme de Seyssins, le lycée Aristide Bergès et la gare routière de Grenoble prend beaucoup de temps. En conservant ces mêmes points d'arrêt, est-il possible de trouver un itinéraire plus roulant susceptible de faire gagner du temps aux usagers ?

Cette demande a été examinée sur le terrain dès que possible en collaboration avec l'exploitant car des essais avec un car en conditions réelles de circulation ont dû être effectués. En effet, il convient de prendre en compte les difficultés récurrentes de circulation sur les différents axes routiers de ce secteur et de privilégier dans la mesure du possible les axes de circulation dotés de voies bus.

Cette étude a conclu que le parcours actuel était le plus pertinent du point de vue de la rapidité, de la desserte des points d'arrêts et de la faisabilité en car.

3 - Serait-il possible de prolonger la 5110 jusqu'à Villard-de-Lans sur certains services, éventuellement en passant par l'ancienne route de Villard qui dessert de nombreux hameaux ?

Le plateau du Vercors a déjà fait l'objet d'un effort conséquent du Département en 2009. Avec la raréfaction des finances publiques, il devient de plus en plus difficile de renforcer l'offre de transport. En revanche, la plupart du temps, il est possible de faire une correspondance avec la ligne 5100 à Lans-en-Vercors pour rallier Villard-de-Lans.

L'itinéraire par l'ancienne route de Villard engendrerait un détour de plus de 2 km par rapport à la RD531, et une augmentation de plus de 10 minutes du temps de trajet. En outre, ces voiries ne sont pas prévues pour un passage répété des cars.



La ligne (TAD) 5130 « Corrençon en Vercors – Villard-de-Lans »

1 - La faible fréquentation des cars à Corrençon en Vercors a incité le Département à organiser une ligne en transport à la demande (TAD) qui assure une correspondance avec la ligne 5100 à Villard de Lans. Est-il possible d'obtenir des données de fréquentation de ces services TAD ?

Le Département a effectivement privilégié cette alternative de transport en commun qui se veut responsable tant en terme économique qu'en terme de développement durable en rappelant que l'offre journalière de transport a été améliorée avec 8 allers et 8 retours susceptibles de circuler tous les jours y compris les jours fériés sur simple appel de réservation la veille avant midi.

Les données de fréquentation démontrent tout l'intérêt d'un transport à la demande dans la mesure où un car régulier offrant un aller-retour quotidien toute l'année entre Corrençon-en-Vercors et Villard-de-Lans coûte plus cher au Département que l'ensemble des courses TAD déclenchées durant toute une année.

2 - La réservation par téléphone la veille avant midi est trop contraignante et peut être un frein à l'utilisation de la ligne TAD. Est-il possible de retarder cet horaire butoir de réservation et de le porter à 19h00 ?

Un point sera fait à ce sujet avec l'ensemble des transporteurs qui exploitent des lignes *Transisère* en transport à la demande et la centrale de réservation. En effet, le dispositif horaire actuel permet une bonne prise en compte des réservations et de leur retranscription sur les feuilles de route des conducteurs établies quotidiennement et très souvent finalisées en début d'après-midi pour mise en application le lendemain matin.

A titre d'information complémentaire, les lignes urbaines du SMTC effectuées en transport à la demande sont déclenchées sur réservation téléphonique la veille avant 16h00.

3 - Le symbole signalant que la ligne 5130 est en transport à la demande est trop petit. Serait-il possible de faire apparaître cette information de manière plus claire ?

Nous étudierons cette demande pour la rentrée 2012.



La ligne 5200 « St Marcellin-Moirans-Grenoble »

1 - A Tullins, l'arrêt « Route de Grenoble » a été supprimé. Quelles en sont les raisons ?

D'une manière générale, la direction des transports tente de ne pas multiplier les arrêts sur les lignes, afin de ne pas augmenter le temps de parcours et de rendre la ligne attractive.

En 2010, une étude a été faite sur les arrêts de Tullins. L'inter distance entre les arrêts, la fréquentation et le nombre de scolaires affectés par arrêt ont été pris en compte. Il s'avère que les arrêts « Route de Grenoble » et « Le Pavé » étaient très peu fréquentés et proches d'autres arrêts, c'est pourquoi il a été décidé de les supprimer sur la ligne 5200. Ils restent desservis par les lignes du Pays Voironnais.

2 - Serait-il possible de dénommer la ligne 5200 « Express », tout comme la ligne 7300 ?

Pour le Conseil général de l'Isère deux critères permettent de qualifier une ligne d'Express : la rapidité et également la fréquence. De ce fait la ligne Express 7300, qui ne répondait pas aux critères énoncés, a été rebaptisée 7320 depuis le mois de septembre 2011.

En septembre 2011, la ligne 5200, tout en conservant son nom, a intégré la famille de ligne LISE (Ligne Isère Express), famille de ligne intégrant notamment les lignes Express. Cette famille de ligne compose l'ossature du réseau *Transisère* de l'agglomération grenobloise et est donc porteuse en terme d'image, ce qui permet de répondre positivement à cette demande.

3 - Les cars sont très remplis, est-il envisagé un renfort d'offre ?

Les contraintes budgétaires actuelles ne permettent pas d'envisager pour le moment de renforcer l'offre de cette ligne.

4 - Serait-il possible d'afficher sur la girouette la mention « LISE » ?

Une réflexion est à mener avec le transporteur.

5 - La « diamétralisation » ou l'extension de la 5200 vers une autre desserte sur l'agglomération est-elle à l'étude ?

Le Conseil général prend note de cette suggestion et pourra l'étudier au cours de l'année 2012. Nous pouvons néanmoins déjà répondre qu'au vu de la longueur de la ligne et des nombreux aléas possibles sur son parcours, il semble peu judicieux de diamétraliser la ligne 5200 avec une autre ligne dans la mesure où il n'est pas possible de garantir un horaire de passage à la minute dans l'agglomération grenobloise. Cette contrainte est forte et réduit très fortement l'intérêt d'une diamétralisation.

En outre, le projet de RER routier a été mis en œuvre en septembre 2011 avec une mutualisation des lignes départementales sur les troncs communs de l'agglomération grenobloise. Les correspondances entre les lignes, ont par ce fait été améliorées.



La ligne 6010 « Chamrousse-Grenoble »

1 - La ligne 6010 sera-t-elle maintenue ?

Le Département fait déjà d'importants efforts financiers pour assurer le renfort d'offre significatif lié à la saison neige et les recettes induites n'en représentent qu'une petite partie. Les contraintes budgétaires ne permettent pas d'envisager des améliorations à court terme.

Le Pays Grésivaudan a mis en place une offre de transport complémentaire aux lignes Transisère depuis janvier 2010 les mercredis, samedis, dimanches et fêtes en période scolaire et tous les jours durant les vacances scolaires d'hiver pour desservir 5 stations : Le Collet d'Alleverd, Prapoutel, Chamrousse, St Hilaire du Touvet et Col de Marcieu.

2 - L'offre de transport est insuffisante et les horaires de départ de Chamrousse pas forcément judicieux. Par exemple, le départ de 6h20 est peu fréquenté car trop matinal et il n'est pas possible de faire l'aller-retour vers Grenoble en semaine. Est-il prévu d'y remédier ?

Une étude sera réalisée au cours de l'année 2012 pour les lignes 6010-6050-6051 en collaboration avec la Communauté de communes du Grésivaudan pour la partie réseau et le SMTC pour améliorer si possible la circulation des cars dans la Combe de Gières sujette à de forts ralentissements aux heures de pointe.

3 - Est-il prévu que la ligne passe au domaine de l'Arselle ?

L'étude en cours devra définir si l'itinéraire actuel de la 6010 est pertinent ou non. Néanmoins, un allongement de l'itinéraire entraîne nécessairement un surcoût difficile à financer dans le contexte actuel de rigueur budgétaire. En outre, la desserte fine est plutôt réservée aux Autorités Organisatrices de Transport Urbain, c'est-à-dire le Pays du Grésivaudan, alors que le réseau *Transisère* doit davantage être vu comme une armature.

4 - Le dépliant des horaires est mal conçu, il n'est pas cohérent de mettre les lignes 6010, 6050 et 6051 sur le même document.

Cet aspect sera également étudié dans l'étude précitée.

5 - Les bus sont trop souvent en retard, que faire ?

Vous pouvez vous référer à la partie « Comment sont bâtis les horaires des cars et qu'est ce qui est fait pour limiter les retards ? » page 6.



La ligne 6020 « Crolles-Meylan-Grenoble »

1 - Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise (SMTC) prévoit une réorganisation complète de ses lignes urbaines dans le secteur de Meylan. Est-ce que la ligne 6020 sera impactée à cette occasion ?

Effectivement, le SMTC a repensé l'organisation de son réseau de transport dans le secteur de Meylan avec notamment, la mise en circulation à partir du lundi 16 janvier 2012, de nouvelles lignes dénommées « Chrono » Meylan Maupertuis-Grenoble Trois Dauphins » et « Proximo » Meylan La Détourbe-La Tronche Grand Sablon mais aussi la suppression des lignes 9 et 42. De fait, entre La Détourbe et La Revirée à Meylan, les lignes **Transisère** 6020 et 6021 « St Nazaire les Eymes-La Tronche Grand Sablon desservent l'intégralité des arrêts intermédiaires en direction de Grenoble Centre ou de La Tronche Grand Sablon via le C.H.U.

S'agissant plus particulièrement de la ligne 6020, les courses urbaines se limitant au trajet Meylan-Grenoble organisées et financées par le SMTC ont été supprimées. Aussi, depuis le lundi 16 janvier 2012, l'intégralité de l'offre de transport de la ligne 6020 relève de la compétence du Département. Pour plus de lisibilité, toutes les courses proposent un trajet unique via la RD 1090 entre Crolles Le Coteau et Grenoble Gare routière. Par ailleurs, malgré ses contraintes budgétaires, le Conseil général a tenu à renforcer l'offre de la ligne aux heures de pointe ainsi que durant la période des petites vacances scolaires pour faciliter notamment les déplacements de type domicile-travail.

En parallèle, entre Bernin et Meylan, 4 cars de renfort scolaire circulent matin et soir, du lundi au vendredi durant la période scolaire, pour desservir spécifiquement le lycée du Grésivaudan à Meylan (LGM). De même, 1 car de renfort scolaire circule matin et soir entre Grenoble et le lycée Horticole de St-Ismier (Château Randon). L'ensemble de ce dispositif complémentaire visant à décharger, le plus que possible, les cars réguliers qui circulent toute l'année entre Grenoble et Crolles.

Concernant les arrêts desservis, le Département a souhaité appliquer la même politique d'arrêts que ses Lignes Isère Express (LISE) dans l'agglomération grenobloise impliquant, de fait, la suppression des arrêts « Basse Carronnerie-Ile d'Amour » à La Tronche et « Docteur Martin » et « Félix Viallet » à Grenoble. A Meylan, le SMTC doit aménager prochainement un nouvel arrêt dénommé « Bérivière » qui sera implanté entre les arrêts St-Mury et Lycée du Grésivaudan-Bachais étant entendu que le Département a donné son accord pour sa desserte, avec les lignes 6020 et 6021, dès sa mise en service.

2 – Les horaires d'arrivée au lycée du Grésivaudan à Meylan manquent de précision. Que peut-on faire ?

La direction des transports est en contact permanent avec les exploitants qui doivent notamment faire part de leurs difficultés à tenir certains horaires avant toute décision modificative prise en concertation. Les VFD Crolles qui exploitent l'intégralité des services 6020 sont sollicités pour s'assurer du respect des horaires malgré que les conditions de circulation sur la RD 1090 se dégradent (flux des véhicules, multiplication d'aménagements et d'équipements routiers pénalisant la vitesse commerciale). A l'occasion des horaires de la rentrée 2012-2013, la Direction des transports sera vigilante à ce sujet et réajustera, si nécessaire, les horaires de départ des cars qui desservent le LGM entre 7h30 et 7h50.



3 - Pour faire gagner du temps aux usagers, est-il envisagé d'équiper les cars 6020 de système de détection aux feux comme les bus de la TAG ?

La réflexion est engagée et les enjeux technico-financiers vont être mesurés durant l'année 2012 dans le cadre de la bonne cohabitation entre les réseaux TAG et *Transisère*.

Cependant, d'après l'exploitant, la perte de temps est surtout significative à l'extérieur du périmètre de transport urbain et notamment sur le secteur de St-Ismier où plusieurs feux tricolores, assez proches les uns des autres, manquent de synchronisation. Un point sera fait à ce sujet avec la direction des routes du Conseil général et la Mairie de St-Ismier pour examiner dans quelles mesures, des améliorations sont possibles .



La ligne 6050 « Vizille-Uriage-Gières-Grenoble »

1 - Depuis plusieurs années, un certain nombre de remarques sont faites sur les lignes 6050 et 6051 (surcharges, horaires, niveau d'offre, etc). Quelles sont les solutions pour résoudre ces problèmes ?

Une étude va être réalisée à partir du printemps 2012 pour les lignes 6010-6050-6051 en collaboration avec la Communauté de communes du Grésivaudan pour la partie réseau et le SMTC pour améliorer si possible la circulation des cars dans la Combe de Gières sujette à de forts ralentissements aux heures de pointe. Les communes seront bien entendu associées à cette étude.

2 - Pourquoi le premier départ de Vizille a-t-il été reculé de 5 minutes ? Ce car ne permet plus d'arriver au centre de Grenoble avant 8 heures.

Un problème d'exploitation (enchaînement de services) nous a obligés à décaler l'heure du départ de ce premier service. Il n'est plus possible de modifier cet horaire en cours d'année mais cette remarque fera l'objet d'une attention particulière dans l'étude qui va être menée en 2012.

3 - Pourquoi l'arrêt « Place du Château » à Vizille a-t-il été supprimé ?

Le centre-ville de Vizille doit faire l'objet dans les prochaines années d'une reconfiguration permettant notamment de mieux prendre en compte les cheminements piétons. Aussi, la municipalité de Vizille souhaite qu'il n'y ait plus de stationnement de voitures et de cars sur la place du Château.

De plus, une halte routière va être mise en service en 2012 à Chantefeuille. Cette halte routière permet de mieux desservir les Vizillois en se rapprochant du quartier des Mattons par exemple. Elle permettra de nombreuses correspondances en toute sécurité entre les cars *Transisère* et la navette communale.

Les cars *Transisère* ont donc anticipé la mise en service de la halte routière en desservant de manière provisoire l'arrêt des Pompiers, à côté de Chantefeuilles, et en ne s'arrêtant plus à la place du Château.

Les habitants du centre-ville trouveront également un arrêt dans la rue des Forges.



La ligne 6060 « Chambéry-Chapareillan-Grenoble »

1 - Depuis le 1^{er} septembre 2011, l'itinéraire de la ligne entre Chapareillan et Le Touvet a été unifié et simplifié pour circuler uniquement par la RD 1090. De même, entre Crolles et Grenoble, à l'exception d'un service aller-retour quotidien qui circule via la RD 1090, tous les cars circulent via l'A41 pour gagner du temps. Pourquoi ce trajet via la RD 1090 entre Crolles et Grenoble ? et est-il prévu de le conserver en l'état ?

Effectivement, l'itinéraire de la ligne 6060 a été simplifié pour gagner en lisibilité et en vitesse commerciale. L'aller-retour prévu pour circuler via la RD 1090 entre Grenoble et Crolles avait été envisagé pour répondre essentiellement aux besoins des travailleurs handicapés basés dans la ZI de Lumbin. En effet, un projet de repositionnement de la ligne 6020 dans Crolles n'ayant pu aboutir, l'origine-destination de la ligne a été, de fait, conservée, de même que le service aller-retour 6020 adapté aux besoins des usagers précités.

Aussi, dans le cadre des horaires applicables au lundi 16 janvier 2012, le service aller-retour 6060 qui circulait via la RD 1090 entre Crolles et Grenoble emprunte dorénavant l'autoroute A41 et propose la desserte des arrêts Pré de l'Eau à Montbonnot (ZI) ainsi que Les Cloyères à Bernin et ST Micro à Crolles. Ce trajet étant de nature à rendre un meilleur service au plus grand nombre d'usagers notamment pour les retours du soir avec l'apport d'un car supplémentaire dans le dispositif global de la desserte des ZI de Crolles/Bernin et de Montbonnot.



La ligne 6070 « Gières- Campus-Montbonnot »

1 - La ligne accuse de fréquents retards et les horaires du soir sont rarement respectés.

Comme pour l'ensemble des lignes *Transisère*, la ligne 6070 fait l'objet chaque année d'un travail d'ajustement des horaires en collaboration avec l'exploitant qui fait suite bien souvent à des remontées d'informations émanant des conducteurs. Malgré cela, l'augmentation de la dégradation des conditions de circulation observée à chaque rentrée dans l'agglomération grenobloise pénalise ce travail. Dans le cas de la ligne 6070, la circulation des cars est très fortement impactée aux heures de pointe sur l'A41 entre Meylan et Gières.

Pour plus de renseignements, voir p.6 « *Comment sont bâtis les horaires des cars et qu'est ce qui est fait pour limiter les retards ?* »

2 – Depuis la rentrée de septembre 2011, la ligne 6070 a été modifiée. Dorénavant, les cars effectuent systématiquement l'itinéraire complet. Pourquoi ?

Le Grésivaudan, autorité organisatrice des transports à l'intérieur du périmètre des transports urbains de sa communauté de communes, a souhaité que sa ligne G60 soit fusionnée avec la ligne 6070 afin que cette dernière soit prolongée au-delà de Montbonnot Pré de l'Eau jusqu'aux ZI de Crolles et de Bernin. Cette modification, entièrement financée par le Grésivaudan, coûte environ 850 000€ par an.

Cette nouvelle desserte permet d'éviter que le secteur de Montbonnot Pré de l'Eau soit une zone de régulation (lieu de pause des conducteurs) qui saturait, l'année dernière, ce secteur extrêmement fréquenté. Autre avantage, la zone industrielle d'Inovalée est aujourd'hui en liaison directe avec les zones d'habitats et d'activités industrielles de Montbonnot, Bernin et Crolles.

Cependant, l'abandon des branches directes entre la gare SNCF de Gières et la ZI de Montbonnot d'une part, et entre Le Campus et la ZI de Montbonnot d'autre part, a été rendu nécessaire afin de pouvoir conserver une fréquence des services à 10 minutes aux heures de pointe et pour ne pas augmenter de manière significative le nombre de véhicules et de conducteurs compte tenu des difficultés budgétaires du Département.

En effet, le Département a privilégié cette nouvelle organisation plutôt que de conserver les deux branches directes et de réduire la fréquence des cars à 20 minutes. Ce choix ne semblant pas judicieux car il aurait contraint beaucoup plus les usagers actuels de la ligne depuis la gare SNCF de Gières et depuis le campus universitaire en terme de correspondances avec le TER, les lignes express et le réseau TAG.

Au final, le choix qui a été réalisé est donc celui du maintien des correspondances à la gare SNCF de Gières avec une fréquence à 10 minutes aux heures de pointe et de faire le détour par le campus toute la journée afin de pénaliser le moins d'usagers que possible, quand bien même que le Conseil général de l'Isère soit tout à fait conscient que ce détour rallonge le temps de trajet de 10 minutes pour une liaison entre la gare SNCF de Gières et Inovalée.



3 – Est-ce que les horaires de la ligne 6070 seront modifiés pour s'adapter aux nouveaux horaires de la SNCF qui rentreront en vigueur le 12 décembre 2011 ?

Oui, la Direction des transports, en collaboration avec l'exploitant VFD et l'ADTC, travaille à l'adaptation de l'offre horaire globale de la ligne pour répondre, du mieux que possible, au nouveau cadencement des trains. L'approche n'est pas simple car cette ligne doit offrir des correspondances, dans des temps acceptables pour les usagers, à la fois à Gières avec les TER du Sillon Alpin ainsi qu'à Montbonnot Pré de l'Eau avec le réseau Lignes Isère Express (LISE).

4 – Est-il prévu que le trajet Gières-Campus-Montbonnot-Bernin Cloyères soit adapté pour circuler par le Chemin du Vieux Chêne et desservir les arrêts « Taillefer » et « Inovallée » lorsque les travaux de l'échangeur de Meylan seront terminés ?

Dès la mise en service de ce nouvel équipement routier, des relevés de circulation seront faits sur cet axe pour aider à la décision d'y faire circuler ou pas les cars 6070. En cas de diagnostic favorable, la nouvelle desserte via le Chemin du Vieux Chêne sera applicable à la rentrée de septembre 2012.

5 – Est-il vrai que le trajet de la ligne 6070 dans le campus universitaire risque de changer prochainement et que certains arrêts ne seront alors plus desservis ?

Effectivement, en collaboration avec le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC), la Métro, le Pays Grésivaudan et les Responsables du Campus, le Département étudie actuellement plusieurs options de trajet dans le campus universitaire se limitant à desservir les secteurs « Condillac » et « Universités-Biologie » pour faire gagner un peu de temps de trajet aux usagers qui effectuent les déplacements les plus longs entre la gare SNCF de Gières et les ZI de Meylan et de Montbonnot. De fait, les arrêts « Sciences Sociales » et « Bibliothèques Universitaires » ne seraient alors plus desservis. Les études n'en sont qu'au stade de projet car nous devons mesurer l'impact sur les besoins des usagers au regard du gain économique lié à la diminution des kilomètres en charge. Nous devons également mesurer la plus value réalisée au niveau des temps de trajet, au regard des coûts d'aménagement des nouvelles infrastructures à créer dans le campus universitaire.



La ligne 6200 « Allevard-Grenoble »

1 - Les horaires de la ligne 6200 n'offrent pas toujours la correspondance à Champalud avec la ligne Express3 à destination de Grenoble via Villard-Bonnot et Domène. Que peut-on faire pour favoriser ces correspondances ?

La direction des transports prend bonne note de cette remarque et veillera à améliorer les possibilités de correspondances offertes entre ces deux lignes pour la rentrée de septembre 2012. En effet, la ligne 6200 fait actuellement l'objet d'un appel d'offres pour une mise en application au 1^{er} septembre 2012.

Dans l'immédiat, et en plus des correspondances actuellement possibles entre les lignes 6200 et Express3, il est rappelé aux usagers résidants à Tencin et à La Pierre, que la ligne G62 Goncelin-Champ près Froges-Bernin, organisée par Le Grésivaudan, offre également des possibilités de correspondances, intéressantes et complémentaires, avec la ligne Express3 à Champalud.



La ligne 7000 « Saint-Laurent-du-Pont – Grenoble »

1 - Il existe un problème récurrent de « trains de cars » avec les cars des lignes 7000 et Express 2 qui se suivent dans la traversée de la Zone Industrielle du Fontanil-Cornillon. Comment pourrait-on y remédier ?

Le projet LISE est basé sur le principe d'itinéraires communs pour traverser l'agglomération grenobloise, afin d'augmenter l'offre sur ces troncs communs. Cependant, il a parfois été compliqué d'intercaler pour tous les axes les horaires des différentes lignes. Une nouvelle édition des fiches horaires va avoir lieu en 2012 afin de résoudre, au moins partiellement, ce problème.

2 - A cause des bouchons, les correspondances avec le réseau TAG sont de plus en plus difficiles. Serait-il possible par exemple de dévier des itinéraires ?

Malheureusement, trois ans de travaux sont à prévoir. Les conditions de circulation vont être difficiles mais nous n'avons pas de solution miracle. En cas de saturation des infrastructures, il est inutile de chercher à dévier les itinéraires des cars car tous les axes connaissent le même problème.

3 - Les cars sont poussifs, ils n'arrivent pas à monter au col de la Placette.

Tous les véhicules de la ligne 7000 sont conformes au cahier des charges, et ne devraient pas avoir de problème pour monter le col.

4 - Pour les deux derniers cars de la ligne 7000 au départ de Grenoble, les horaires ne sont pas respectés et les cars sont systématiquement en avance.

Chaque année, les horaires sont retravaillés avec les transporteurs. Cette ligne fera l'objet d'une attention particulière.

5 - Le dimanche, Voreppe n'est plus desservie par l'Express 2 mais par la ligne 7000. Or, moins d'arrêts sont desservis sur cette ligne. Serait-il possible d'ajouter des arrêts le dimanche seulement sur la ligne 7000 ?

D'une manière générale, la direction des transports tente de réduire le nombre d'arrêts sur ses lignes, afin de garantir un temps de trajet acceptable et une meilleure attractivité. Cette demande sera cependant étudiée pour la rentrée 2012.



La ligne 7110 « Le Pont-de-Beauvoisin – Voiron »

1 - Serait-il possible de faire passer la ligne 7110 par les communes de Billieu et Charancieu ?

Dans le contexte actuel de raréfaction des ressources budgétaires, ce détour d'environ 9km et de plus de 20 minutes n'est pas possible. En outre, il pénaliserait fortement les usagers actuels de la ligne.



La ligne 7140 « Le Sappey-en-Chartreuse - Grenoble »

1 – Les mercredis, des élèves scolarisés au lycée du Grésivaudan (LGM) à Meylan terminent les cours à 12h30 alors que le car part du lycée à 12h10. Que peut-on faire ?

La direction des transports n'a pas été sollicitée par l'établissement à ce sujet. Il s'avère que la grande majorité des élèves terminent les cours à 12h00 justifiant l'horaire de départ du car fixé à 12h10. Aussi, il convient de savoir combien d'élèves sont concernés par la fin des cours à 12h30 avant d'envisager une éventuelle modification de l'horaire de départ en sachant que ce car concerne également les élèves scolarisés à Grenoble et pris en charge à l'arrêt « Notre Dame-Musée ». Par ailleurs, si l'horaire de départ du LGM devait être retardé à 12h40, alors le départ 13h14 de Sarcenas « Pont du Croz » devra être décalé d'autant car effectué en enchaînement de service.

2 – Le car du matin qui dessert le lycée de Meylan arrive en retard de manière trop fréquente. Que peut-on faire ?

Si les horaires sont respectés, ce car doit desservir le LGM à 7h50 après être parti à 7h00 de Sarcenas « Pont du Croz ». La Direction des transports est en contact permanent avec les exploitants qui doivent notamment faire part de leurs difficultés à tenir certains horaires avant toute décision modificative prise en concertation.

Les VFD Saint Martin d'Hères qui exploitent les services 7140 sont sollicités pour s'assurer du respect des horaires. Des pointages d'horaires seront demandés pour vérification. A l'occasion des horaires de la rentrée 2012-2013, la Direction des transports sera vigilante à ce sujet et réajustera, si nécessaire, l'horaire de départ du car concerné.



La ligne 7330 « La Côte-Saint-André-Grenoble »

1 - Les cars à destination de la Côte-Saint-André le lundi matin sont systématiquement en retard.

En effet, toutes les lignes arrivant par la cluse de Voreppe sont concernées. Il s'agit d'une conséquence des travaux des trams B et E, qui vont engendrer des difficultés de circulation pendant les 3 années qui viennent. Le car à destination de la Côte-Saint-André est en enchaînement d'un autre service à destination de Grenoble, dont le retard se répercute sur le service suivant.

Une solution est en cours d'étude pour mettre en place un doublage afin de respecter les horaires.



La ligne 7360 « La Côte-Saint-André-Voiron »

1 - A quoi correspond l'arrêt « RD73 » à Saint-Hilaire-de-la-Côte ?

Il s'agit d'un arrêt au droit du chemin du Lavoir et du chemin de Bièvre.

2 - L'arrivée du premier car à 8h00 à Voiron est un peu tardive.

Ce service a déjà été avancé mais il sera encore avancé de quelques minutes pour la rentrée de septembre 2012.

