



Le financement des Transports en Commun (1^{ère} partie)

dossier central : pages 9 à 12

N° 137 - Octobre 2013 - 3,50 euros

??!!

UN DEPART TOUTES LES 65 MINUTES

Tarifs 2013

NOMBRE DE ZONES	Tarif des PASS 1 jour				Tarif des PASS mensuels			
	Châtaignes	Es	Châtaignes	Es	Châtaignes	Es	Châtaignes	Es
1 zone	5,50	4,30	55,00 €	38,50 €	49,90 €	38,50 €	44,30 €	33,00 €
2 zones	7,20	5,00	73,00 €	51,50 €	64,70 €	51,50 €	70,10 €	57,00 €
3 zones	8,90	6,70	91,00 €	65,00 €	81,90 €	65,00 €	87,30 €	74,00 €

Tarifs PDE +30%

Où suis-je ?

??!!

1 zone périurbaine + 3 zones rurales

2 zones urbaines + 2 zones périurbaines + 2 zones rurales

1 zone urbaine + 2 zones périurbaines + 3 zones rurales

1 zone urbaine + 1 zone périurbaine + 4 zones rurales

6070 Bernin - Montbonnot - Campus - Gières

LIGNE FREQUENCE + AGGLO Ligne périurbaine fréquente en correspondance avec le tramway et le train

ou presque !

Articles pages 16 et 17



DU 1^{ER} AU 2 SEPTEMBRE 2013, DU 7 AU 13 JUILLET ET 2014, DU 25 AU 31 AOÛT 2014

ET EN PÉRIODE DE VACANCES SCOLAIRES (SAUF JOURS FÉRIÉS)

DU LUNDI AU VENDREDI

Arrêt	Commune	Nom de l'arrêt	06:10	06:15	06:30	06:45	06:55	07:05	07:20	07:35	07:55	08:10	08:25	19:25	19:45	19:55
A	LONGES PIERES	LONGES PIERES	06:10	06:15	06:30	06:45	06:55	07:05	07:20	07:35	07:55	08:10	08:25	19:25	19:45	19:55
B	LE OCTEAU	LE OCTEAU	06:12	06:17	06:32	06:47	06:57	07:07	07:22	07:37	07:57	08:12	08:27	19:27	19:47	19:57
C	LA CRON DES BAYES	LA CRON DES BAYES	06:15	06:20	06:35	06:50	07:00	07:10	07:25	07:40	08:00	08:15	08:30	19:30	19:50	20:00
D	LES COMPIERS	LES COMPIERS	06:18	06:23	06:38	06:53	07:03	07:13	07:28	07:43	08:03	08:18	08:33	19:33	19:53	20:03
E	ST MICROELECTRONICS	ST MICROELECTRONICS	06:20	06:25	06:40	06:55	07:05	07:15	07:30	07:45	08:05	08:20	08:35	19:35	19:55	20:05
F	CLOYRES	CLOYRES	06:23	06:28	06:43	06:58	07:08	07:18	07:33	07:48	08:08	08:23	08:38	19:38	19:58	20:08
G	BERLIN	BERLIN	06:24	06:29	06:44	06:59	07:09	07:19	07:34	07:49	08:09	08:24	08:39	19:39	19:59	20:09
H	CROLLES	CROLLES	06:27	06:32	06:47	07:02	07:12	07:22	07:37	07:52	08:12	08:27	08:42	19:42	20:02	20:12
I	LE TENEUR	LE TENEUR	06:28	06:33	06:48	07:03	07:13	07:23	07:38	07:53	08:13	08:28	08:43	19:43	20:03	20:13
J	VONT BONNOT ST MARTIN	VONT BONNOT ST MARTIN	06:34	06:39	06:54	07:09	07:19	07:29	07:44	08:04	08:24	08:39	08:54	19:49	20:09	20:19

Boutique en ligne indisponible

La boutique en ligne connaît actuellement des soucis d'ordre technique. Veuillez nous excuser pour les désagréments occasionnés.

Une place à redécouvrir !



Le Tram : quels travaux !



EDITORIAL - Du cercle vertueux au cercle vicieux : cherchez l'erreur ?

De nombreux usagers ont eu de mauvaises surprises cet automne : ils auraient pu penser que la récente augmentation des abonnements Transisère (en particulier pour les abonnements souscrits via un PDE) se solderait par une amélioration de la desserte sur le réseau des cars départementaux : une desserte renforcée sur les lignes qui saturent en heure de pointe, des horaires mieux respectés, une information plus fiable peut-être.

Hélas... Après une tentative avortée de justesse de raccourcir le parcours de la ligne 6020 Grenoble - Crolles, le Conseil général a décidé en catimini de réviser son offre à la baisse, sans en informer les abonnés lors des comités de ligne réunis peu avant l'été. Les usagers découvriront donc le moment venu la réduction de la fréquence de certaines lignes pendant les « petites vacances scolaires », même sur des lignes où les scolaires ne sont qu'une infime minorité des passagers.

Cette réduction affecte des lignes déjà surchargées, comme l'Express 1 Voiron - Grenoble - Lumbin, qui va donc refuser plus souvent des passagers en heure de pointe. Sur d'autres lignes moins fréquentées, la réduction du nombre de courses fait que certains salariés ne trouvent plus d'aller-retour en adéquation avec leurs horaires de travail. Et les horaires ne sont pas du tout optimisés : les correspondances en gare de Gières entre les TER et la ligne 6070 sont très dégradées en fin de pointe (après 9h et 18h30). Certains élèves sont déposés

quasiment trois quarts d'heure avant le début des cours, d'autres arrivent trop souvent en retard et sont sanctionnés par l'interdiction d'assister au premier cours.

Pourtant, le Bulletin officiel du Département de l'Isère en mai 2009 expliquait qu'il existe deux logiques en matière de fréquentation des lignes. Une meilleure offre fait augmenter la fréquentation, davantage d'usagers satisfaits délaissent leur voiture pour les transports en commun (TC), et les recettes générées aident à améliorer encore l'offre. Inversement, si l'offre se dégrade, les usagers insatisfaits ne prennent plus les TC au sérieux et privilégient leur voiture, la fréquentation baisse, et l'offre continue à se réduire. Il faut peu de temps pour passer du cercle vertueux au cercle vicieux, alors qu'il faut des années et beaucoup d'efforts pour passer du cercle vicieux au cercle vertueux.

C'est le Conseil général de l'Isère lui-même qui l'écrivait et qui déclare dans son Agenda 21 encourager les mobilités douces et alternatives. Vaut-il maintenant saborder les efforts faits ces dernières années, en enclenchant ce cercle vicieux ?

Monique Giroud

Sommaire

- P 02 Editorial – Du cercle vertueux au cercle vicieux : cherchez l'erreur ?
- P 03 Le projet ferroviaire Lyon – Turin est utile
- P 04 Nouvelle zone de rencontre à Fontaine, avenue Aristide Briand
- P 05 Un aménagement en phase de test ?
- P 06 Stationnement vélo et pôles d'échange : un développement encore bien timide
- P 07 Comment brillent les cyclistes en Pays voironnais ?
- P 08 Le PDIE de Grenoble Presqu'île
- P 09-12 Le financement des Transports en Commun
- P 13 Dispositif Transports à la Coupe Icare 2013
- P 14 Lignes B et E : avancement des travaux
- P 15 Elagage des lignes de bus à Grenoble : après les lignes 21 et 23, la ligne 41 ?
- P 16 Nouveaux horaires Transisère ou comment dissuader les usagers ?
- P 17 Transisère : histoire d'une réclamation
- P 18 Ligne Grenoble – Veynes : comment faire mieux ?
- P 19 Quoi de neuf en 2014 sur les lignes TER ?
- P 20 Revue de presse

Du changement à la Semitag !

Suite au départ de Joël Pitrel (que nous remercions pour toutes ces années de collaboration), nous souhaitons la bienvenue à Luc Egouménidès, le nouveau directeur général de la Semitag.

Nathalie Teppe

Le projet ferroviaire Lyon – Turin est utile

Le 23 août 2013, les accès français au tunnel international du projet Lyon - Turin ont été déclarés d'utilité publique et urgente par le gouvernement.

Le projet Lyon-Turin est une ligne nouvelle ferroviaire mixte fret/voyageurs comprenant :

- un tunnel transfrontalier entre St Jean de Maurienne et Bussoleno,

- l'accès français entre Lyon et St Jean de Maurienne (objet de la déclaration du 23/08/13),

- l'accès italien entre la basse vallée de Suse et Turin.

Utile pour le Fret...

Aujourd'hui, 2 700 000 camions par an traversent les Alpes pour rejoindre l'Italie depuis la France (50 % par les tunnels routiers du Fréjus et du Mont-Blanc, 50 % par Vintimille sur la côte méditerranéenne).

Le tunnel ferroviaire actuel récemment modernisé ne permet pas un report massif de la route vers le fer du fait de son altitude (1300 m) et des fortes déclivités de la ligne de la Maurienne. Un tunnel international à basse altitude (500 m) est une condition pour réduire le trafic des poids lourds mais il doit être accompagné d'une maîtrise réglementaire et fiscale suivant l'exemple suisse.

... et aussi pour les voyageurs

Même si le transport des voyageurs ne justifie pas à lui seul le projet, les gains à attendre sont néanmoins très appréciables. Les liaisons TGV seront raccourcies vers les Alpes du Nord (gain de 10 minutes sur Paris Grenoble) et l'Italie où le train prendrait des parts de marché à l'avion (qui transporte 4 millions de voyageurs par an entre Paris et l'Italie du Nord).

Ce projet, on l'oublie souvent, permettra une amélioration significative de l'accessibilité ferroviaire des Alpes du Nord avec la création possible de liaisons régionales performantes entre Lyon et la Savoie.

Et en déchargeant le trafic des lignes actuelles saturées, le projet permettra un développement des dessertes TER avec une amélioration de la régularité.

Mais, le phasage serait à revoir

La réalisation de l'accès français est prévue en 2 phases :

- 1) ligne nouvelle mixte voyageurs/fret dans le Nord-Isère et tunnel sous le massif de l'Épine pour rejoindre Chambéry,

- 2) tunnels fret et pose de la 1ère voie sous les massifs de Chartreuse, Belledonne et Glandon.

Ultérieurement, il est envisagé de construire une deuxième voie pour les tunnels fret sous les massifs, et de compléter par une ligne spécialisée TGV en Nord-Isère

Ce phasage qui donne priorité vers la Savoie et la Haute-Savoie pose problème. Sans réalisation du tunnel sous la Chartreuse, la saturation du nœud ferroviaire de Chambéry limitera fortement le développement du fret. Pour l'ADTC, la réalisation de l'accès français, doit commencer avec la ligne nouvelle dans le Nord-Isère et le tunnel sous la Chartreuse.

Emmanuel Colin de Verdière

Les informations de cet article sont extraites du dossier complet sur le sujet du numéro 217 de FNAUT-Infos.

Consternant ...

Alors que la Métro devait être parmi les autorités pionnières en France dans la mise en place de la ZAPA (Zone d'Actions Prioritaires pour l'Air), celle-ci a décidé de reporter le plan associé en septembre 2014, après les élections municipales, se plaçant ainsi en queue de peloton dans le calendrier par rapport aux autres villes concernées.

En réaction à cette annonce, effectuée en dehors de toute concertation, Jean-Marc Uhry, vice-président en charge de l'Environnement à la Métro et porteur de ce projet qui lui tenait à cœur, a démissionné de sa délégation début juillet 2013.

Nathalie Teppe

Efficace !

Les événements importants du Stade des Alpes (matches, concerts ...), sont accompagnés d'un dispositif adapté en ce qui concerne les transports en commun.

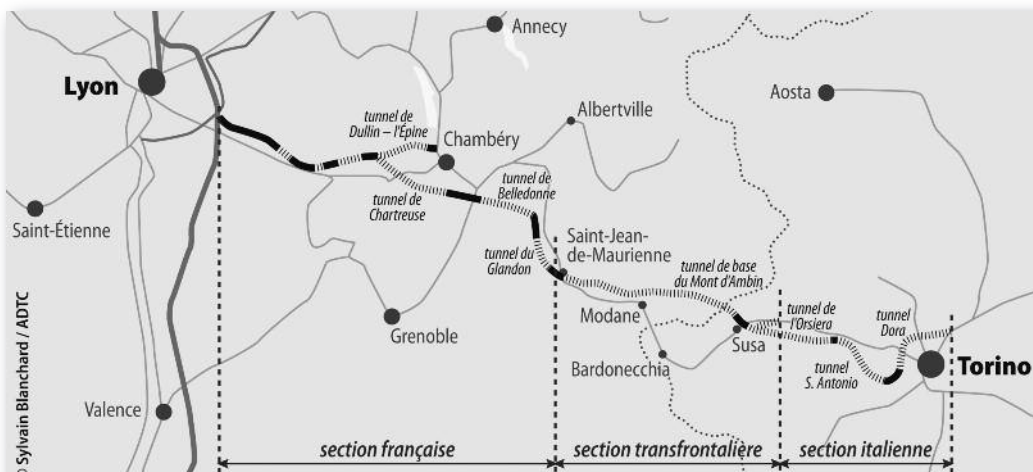
Ainsi, à la fin du concert de David Guetta il y a eu, entre 00h15 et 1h30 :

- des tramways toutes les 5 minutes sur les lignes A et C
- des navettes bus toutes les 5 à 10 minutes vers les parking-relais (Carronnerie, Esplanade, Le Prisme et Vallier-Catane).

Ces transports pouvaient être utilisés gratuitement avec le billet du concert.

Il va sans dire que ce dispositif a eu beaucoup de succès et a été apprécié comme il se doit par les spectateurs.

Nathalie Teppe



Nouvelle Zone de Rencontre à Fontaine avenue Aristide Briand

Nouveau visage pour la rive droite

A la suite de plusieurs mois de travaux, le quai Perrière et la place de la Cymaise présentent désormais leur nouveau visage. La circulation automobile quai Perrière ne s'effectue plus que sur une voie assez étroite pour réduire la vitesse et le long de laquelle le stationnement est impossible ; de larges trottoirs incitent les piétons à déambuler ; ces trottoirs, côté immeubles, offrent en plus un espace pour les tables des bars et des nombreuses pizzerias qui sont depuis longtemps la spécificité de ce quartier.



Côté Isère, le quai est doublé sur une partie de sa longueur par un quai en contrebas qui servait de parking et que se partagent désormais les piétons et les cyclistes.



La place de la Cymaise, aux trottoirs élargis, assure l'articulation entre le quai Perrière et la rue Saint-Laurent piétonnisée. Des candélabres originaux et élégants assurent l'éclairage nocturne.

Cette nouvelle physionomie de la rive droite devrait renforcer l'attractivité de ce quartier pittoresque du vieux Grenoble.

Texte et photos :
Bruno Vigny

Dans la suite de la piétonisation réussie de la place Maisonnat et pour ranimer le tissu commercial le long du tram A, la Ville de Fontaine a choisi de réaménager l'avenue Aristide Briand, entre la place et l'avenue Jean Jaurès.

Un traitement de la voirie bien adapté...

Le parti a été pris de traiter les espaces de part et d'autre de la plateforme du tram selon les principes d'une zone de rencontre. Les circulations des piétons, des cycles, des véhicules motorisés et du tram se font toutes au même niveau, d'une façade à l'autre. Vu la largeur des espaces, les véhicules circulent de fait au milieu des piétons et sont obligés de le faire à vitesse réduite. Les étals des commerçants sont limités et protégés par des potelets. Les sols ont été traités avec un alternat de bandes de galets (du Drac ?) et de béton balayé.

Pour casser la linéarité de la plateforme, dégager la visibilité des commerces, et réduire la vitesse, quelques places de stationnement à temps contrôlé alternent avec quelques plantations d'arbustes côté plateforme. Ces places sont les seules revêtues en enrobé pour bien marquer que ce

sont les seuls lieux où les véhicules sont autorisés à rester un moment dans cette zone.

... mais une signalisation incohérente par endroits

Quelques remarques doivent cependant être faites : le double-sens cyclable n'est pas signalé. Le principe de la priorité à droite n'a pas été appliqué aux rues transversales. Même s'ils peuvent s'expliquer par la présence du tram, de nombreux « Stop » pourraient être supprimés ou être remplacés par des ralentisseurs avant la traversée de la plateforme. On rencontre même par endroits deux « Stop » au croisement de deux rues, sans qu'on sache qui est censé laisser le passage à qui.

Reste à reconstruire les immeubles murés à l'angle de la rue Maréchal Joffre, et à rouvrir les commerces de proximité pour redonner vie à cette partie de l'avenue Aristide Briand. Les espaces publics, eux, sont déjà prêts pour accueillir les habitants et les clients.

Texte et photo :
Christian Cotte



Un aménagement en phase de test ?

Le chantier de rénovation des quais en rive droite de l'Isère se termine. Le nouveau visage est beaucoup plus avenant que la configuration précédente et invite à la déambulation. Si les piétons sont les grands gagnants de ce réaménagement qu'en est-il des déplacements cyclistes ?

Le schéma structurant des aménagements cyclables de la Métro prévoit un axe fort Polygone-Campus passant en rive droite de l'Isère. L'aménageur a donc pris en compte ce projet et, à partir du pont Marius Gontard jusqu'à la place de la Cymaise, l'espace libéré reçoit une promenade piéton et une piste cyclable bidirectionnelle. Dans l'esprit de l'aménageur, la différence de revêtement devait suffire à contenir les uns et les autres dans leur espace respectif pour éviter des conflits d'usage.

Ralentisseurs à vélo

Le nombre de piétons tués par des cyclistes serait-il en forte hausse pour qu'on trouve en plusieurs endroits de l'aménagement, une succession de bordures posées en travers de l'espace vélo pour ralentir la folle progression du cycliste ? Il est vraiment dommage que sur un aménagement neuf, le cycliste se fasse ainsi tasser le dos en franchissant des bordures saillantes complétées par un revêtement inconfortable. On peut craindre que le « remède » soit pire que le mal puisque qu'après s'être fait secouer, le cycliste est tenté de contourner l'obstacle en empruntant l'espace piétonnier.

Place de la Cymaise

Au niveau de la place, la piste s'arrête, le cycliste se trouve au milieu des piétons au débouché de la passerelle, ce qui laisse craindre des difficultés de cohabitation.

Partie amont

Sur les quais, Mounier et Jouvin, l'ancienne bande à contresens laisse place à une piste bidirectionnelle de 2,5 m séparée de la chaussée automobile par une bordure de 8 cm de haut, recouverte de résine jaune. Cette bordure est franchissable, conformément à la demande des services de secours pour le passage de leurs véhicules. Lors des présen-

tations du projet, nous avons mis en garde l'aménageur sur les risques de stationnement sauvage que représentait cette bordure franchissable par les voitures mais pas par les vélos.

Fonctionnement

Les jours suivant la mise en service de l'aménagement, il était impossible de parcourir les 400 m entre la place de la Cymaise et le pont de Chartreuse sans trouver un véhicule posé au milieu de la bande cyclable. On constate depuis lors une amélioration en journée, mais en fin d'après-midi, lorsque la circulation est ralentie sur le quai, les deux-roues motorisés empruntent l'aménagement. Croiser ou se faire dépasser dans un espace aussi restreint par une moto roulant beaucoup plus vite est désagréable et dangereux. En soirée, de nombreux automobilistes occupent cette piste cyclable comme aire de stationnement obligeant les cyclistes à mettre pied à terre pour franchir la bordure, puis circuler sur la voie automobile avec les risques que cela comporte. Ces incivilités ne cesseront que lorsque les automobilistes en stationnement sauvage n'auront plus le sentiment d'impunité qui prévaut aujourd'hui.

Suite des travaux ?

Si ce problème de stationnement perdurait, il serait inadapté de poursuivre de cette manière l'aménagement sur le quai de France et sur le début du quai des Allobroges. Un tel axe structurant doit être fiable à tout moment.

Texte et photo :
Philippe Zanolla



Piste bidirectionnelle quai X. Jouvin : un aménagement semblant séduisant

Jalonnement cyclable : à Meylan, c'est pour quand ?

La Métro a réalisé au fil des années un jalonnement des itinéraires cyclables dans les communes de l'agglomération. Ce jalonnement est bien utile pour les nouveaux usagers du vélo et pour les nouveaux résidents dans l'agglomération, étudiants ou pas. Il sert aussi aux pratiquants habituels du vélo lorsqu'ils s'aventurent dans des secteurs qu'ils ne connaissent pas bien.

Pratiquement toutes les communes sont maintenant équipées, mais il en reste une qui tarde, Meylan. Les services de la Métro en charge des opérations attendent depuis l'automne 2012, une réponse de la mairie sur les propositions d'implantations et de directions à mettre sur les panneaux verts.

Meylan restera-t-elle encore longtemps un lieu de perdition pour les cyclistes ?

Christian Cotte

Le PDU 2014-2030 reporté

Le projet d'élaboration du PDU (Plan de Déplacements Urbains) de l'agglomération grenobloise est décalé dans le temps, du fait des élections municipales et de l'extension de la Métro début 2014 avec l'intégration des communes des balcons sud de Chartreuse et du Sud-Grenoblois. Ce report permettra d'intégrer les travaux de la « plateforme des temps » dont nous reparlerons dans un prochain bulletin.

Le PDU devrait être finalisé fin 2014 après la phase d'enquête publique.

Antoine Jammes

Stationnement vélo et pôles d'échange : un développement encore bien timide

Focus sur la mobilité...

La rentrée de septembre est l'occasion de prendre de bonnes habitudes de déplacement. La **Semaine de la Mobilité** a battu son plein du 16 au 22 septembre. À cette occasion, l'ADTC a animé plusieurs actions de sensibilisation pour informer sur les différentes offres de transport : conseiller les étudiants fraîchement arrivés sur la région, étudier au cas par cas les trajets des salariés dans certaines entreprises profitant de cette campagne pour mettre l'accent sur leur PDE « plan de déplacement entreprise »...

... et grand angle sur un danger mortel !

Se déplacer malin, c'est bien ; se déplacer en toute sécurité, c'est mieux ! L'ADTC a donc proposé une action spécifique pour sensibiliser les piétons et cyclistes sur **les angles morts aux abords des véhicules longs**, situations mortellement dangereuses ! Un camion ou un bus est mis en situation afin que chacun puisse monter à la place du chauffeur : rien de tel pour se rendre compte de ce qui est visible ou non autour du véhicule, directement (pare-brise et vitres latérales) ou via les 5, 6 voire 7 rétroviseurs. Il reste des angles dans lesquels on ne voit rien ! Alors, imaginez : tout se complique encore quand le véhicule avance ou fait une manœuvre...

Méfiez-vous des bus et des camions, des camionnettes aussi. Ne les remontez pas dans les files même si vous êtes sur une bande cyclable, anticipez leurs éventuelles manœuvres. Si c'est le véhicule qui se rapproche de vous, croisez le regard du chauffeur, quitte à lui faire signe, et éloignez-vous si besoin avant qu'il ne soit trop près ! Et si vous devez traverser devant lui, assurez-vous que le chauffeur vous ait bien vu !

Geneviève Peffen

L'usage du vélo sur l'agglomération ne cesse de progresser. On ne peut que s'en féliciter. Cependant, le stationnement sécurisé reste un sujet critique, surtout au niveau de la gare de Grenoble. Etat des lieux.

Un enjeu important

Combiner vélo et train est une excellente alternative à la voiture pour des trajets relativement longs. Pour des déplacements réguliers, pouvoir disposer d'un stationnement sécurisé en gare est bien plus pratique que transporter systématiquement son vélo, mais... les 3 véloparcs des gares de Grenoble, Gières et Echirolles sont complets. Pour mémoire, celui de Gières était même complet dès son ouverture !

Un nouvel aménagement sous-dimensionné ?

Le réaménagement du Pôle d'Echange Multimodal de la gare de Grenoble 2018 (voir article bulletin 130, page 8) devrait réserver une place non négligeable aux vélos avec la création de 2 parkings en silos et de la « Maison du Vélo ».

Toutefois, il n'est pas encore certain que les 2040 places annoncées soient le nombre définitif, et l'Autorité environnementale que nous avons interpellée sur cette question, a relevé comme nous l'absence d'explications quant au choix de limiter cette capacité à 2040 places.

L'enquête publique au titre du Code de l'environnement préalable au permis de construire, ouverte du 16 septembre au 25 octobre 2013, va bientôt se terminer (dossier consultable en Préfecture, à la Mairie de Grenoble, et à l'antenne de secteur rue Abbé Grégoire). Vous pouvez trouver l'avis de l'ADTC sur son site web.

Observations de l'ADTC sur le projet « Pôle d'Echange Multimodal »

En résumé : l'ADTC est naturellement favorable au projet de restructuration de la gare, mais :

- compte tenu de l'augmentation de la fréquentation des TER, et de l'objectif de part modale vélo du PDU, une capacité de l'ordre

de 3200 places serait nécessaire dès l'horizon 2020, et probablement 4000 à l'horizon 2030. En outre, il faut prévoir le remplacement immédiat des 156 places qui seront supprimées pendant la phase de travaux.

- Le contrôle d'accès au stationnement vélo sécurisé doit rester compatible avec une utilisation par des voyageurs cyclistes autres que les seuls abonnés.

- Le projet devrait, dès sa « phase 1 », comporter des accès directs aux quais SNCF à partir de la nouvelle passerelle.

- Aménagement du parvis côté centre-ville : le projet ne doit pas ignorer le projet de modification du tracé du tram B. Le quai prévu pour les bus est trop court. Il serait souhaitable de prévoir le passage en « Zone de Rencontre » au niveau de la zone dépose-minute, eu égard à la très forte fréquentation piétonne.

Déploiement des Métrovélobox

L'emplacement des Métrovélobox ne cesse d'évoluer sur l'agglomération, proposant à la fois des locations courtes durées et un stationnement sécurisé, en complément des lignes de transports en commun qu'elles jouxtent.

Deux nouvelles MétrovéloBox ont été installées durant l'été :

- 1 à l'arrêt Béalières de la C0 à Meylan

- 1 à l'arrêt Sablons à La Tronche (côté Station Service) de la C0, 6020 et des Express 1 et 3.



Métrovélobox aux Béalières

Texte et photo :
Monique GIROUD
Nathalie TEPPE

Comment brillent les cyclistes en Pays Voironnais ?

Pour la première fois la section locale "Voironnais" a organisé, en partenariat avec le Pays Voironnais, une campagne "Cyclistes Brillez" sur le modèle de celles menées depuis de nombreuses années par l'ADTC et la Métro à Grenoble.

Cette opération menée les 6 et 7 février derniers en soirée, visait deux objectifs :

- intercepter les cyclistes circulant sur des vélos mal ou pas éclairés, afin de les sensibiliser à la dangerosité de leur sous-équipement

- établir une statistique sur le niveau d'éclairage, passif ou actif, des cyclistes.

Pour un maximum d'efficacité, compte-tenu du nombre encore faible de vélos dans les rues du Voironnais, les gares principales ont été ciblées en priorité. Pour le grand public, Le Dauphiné Libéré et France 3 Alpes (rubrique "entre-nous") ont couvert l'évènement en gare de Moirans.

Comment faire passer le message ?

La culpabilité étant souvent contre-productive, il est préférable d'engager la discussion par le côté positif du déplacement à vélo, et poursuivre par des conseils pour une sécurité acceptable. La rencontre se termine sur une note positive avec la distribution de gilets et brassards rétro-réfléchissants et de bons de réduction chez les vélocistes partenaires de la campagne.

Des bénévoles en nombre

L'ADTC s'est occupée de la logistique et la CAPV* a financé le matériel distribué, dont les dépliants "Cyclistes brillez" édités par la Fubicy. Nous avons constitué des équipes de 3 personnes chargées d'intercepter, d'informer les cyclistes, et d'inventorier précisément l'équipement d'éclairage pour une statistique fiable.

La participation de plusieurs associations environnementales du Voironnais, du VTV*, et d'employés de la CAPV nous a permis d'impliquer six personnes en gare de Moirans, quinze en gare de Voiron dont les issues sont nombreuses. Nous remercions chaleureusement ces personnes ... d'autant plus que la soirée à Voiron a été glaciale !

Les résultats : peut mieux faire !

Les résultats synthétisés dans le graphique ci-dessous, concernent 132 cyclistes sortis malgré le froid, dont quelques étudiants du Lycée "La Nat" de Voiron.

On note 14 % de cyclistes sans aucun signallement, et à l'opposé 14 % de cyclistes parfaitement signalés, de manière active et passive, ce qui est peu ! Plus du tiers des cyclistes n'a aucun éclairage actif, c'est impressionnant sachant que dans le Voironnais, on se retrouve vite sur des voiries pas ou peu éclairées.

Terminons sur une note positive : 45% de cyclistes possédaient un éclairage complet et en marche. En conclusion, "se déplacer à vélo en Pays Voironnais", c'est une idée lumineuse mais qui mérite d'être illustrée plus fréquemment la nuit.

Bernard Bouvier

* CAPV = Communauté d'Agglo du Pays Voironnais
*VTV =Vélo Touriste Voironnais

« Cyclistes brillez » automne 2013

Prochainement, l'ADTC mènera l'opération « Cyclistes brillez » en même temps sur les territoires de La Métro et du Pays voironnais, en partenariat avec ces deux collectivités : le mardi 19 et le jeudi 21 novembre, à la tombée de la nuit. La précision des lieux sur lesquels nous serons présents paraîtra sur le site de l'ADTC.

Vous serez les bienvenus pour toute information sur l'éclairage de votre vélo ou l'équipement nécessaire pour être bien vus !

Geneviève Peffen

Toujours les angles morts...

En complément de notre brève ci-contre page 6 sur le danger des angles morts, à voir une courte vidéo diffusée par La Métro, en suivant le lien

http://www.lametro.fr/TPL_CODE/TP_L_ACTUALITE/PAR_TPL_IDENTIFIA NT/955/8-info-actualite-grenoble.htm

Faites passer le message...

Geneviève Peffen

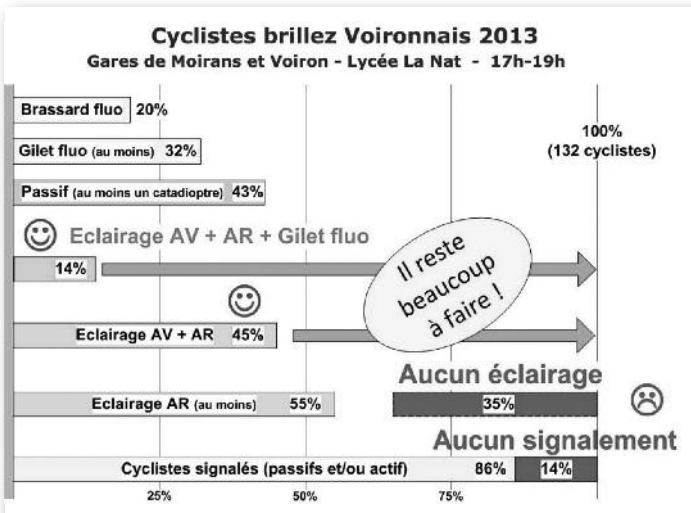
Place Dubedout : chacun a sa place

Lors de la présentation de la nouvelle configuration de la Place Dubedout à l'issue des travaux du tram, nous avons déploré que les cycles se retrouvent au milieu de l'espace piéton avec tous les conflits que cela entraîne.

Suite au recours gracieux déposé pour tenter d'infléchir ce projet, l'ADTC a récemment été conviée à la présentation des modifications apportées.

Conformément aux recommandations du CERTU, les bandes cyclables tout autour de la place seront implantées au plus près des voies de circulation, laissant ainsi aux piétons la majorité des espaces créés. Ce moindre mal nous semble être un compromis acceptable même si nous aurions préféré une dénivellation entre les espaces cycles et piétons.

Philippe Zanolla



Réduire la vitesse automobile : pourquoi ? comment ?

Les facteurs d'accidents sont multiples, mais la vitesse joue un rôle dans tous les accidents, comme facteur causal et comme facteur aggravant. En 1981, Nilsson a découvert une loi empirique, bien confirmée depuis lors : sur route, si on réduit de 1% la vitesse moyenne, on réduit de 4% le nombre des accidents mortels.

Réduire la vitesse, c'est aussi limiter le bruit et la pollution de l'air, la consommation de pétrole, les émissions de CO2, les coûts supportés par la collectivité (25 milliards par an pour les accidents, plus encore pour les atteintes à la santé).

Une réduction de la vitesse impose des pertes de temps aux automobilistes, mais ces pertes sont marginales, et l'argument est dérisoire face aux souffrances physiques et morales liées aux accidents, ainsi qu'aux bénéfices environnementaux et économiques attendus.

Les propositions de la FNAUT :
- Etendre les zones 30 aux zones résidentielles, voisinage des écoles,...

- Réduire la vitesse autorisée de 10 km/h sur les routes et autoroutes.

- Sanctionner sans laxisme les petits excès de vitesse : une étude de l'IFSTTAR suscitée par la FNAUT a montré que sur les routes départementales, les très nombreux petits excès de vitesse (moins de 10 km/h) provoquent au total deux fois plus d'accidents mortels que les grands excès (plus de 20 km/h).

Jean Sivardière

Coincé entre l'Isère, le Drac et la voie de chemin de fer, le Polygone scientifique de Grenoble regroupe sur 250 hectares près de 15000 actifs, 5000 étudiants et 900 habitants. L'avenue des Martyrs en est son seul axe de communication.

Des PDES à un PDIE

À l'aube du XXIème siècle, la problématique des déplacements a été prise en compte. STMicroelectronics et le CEA ont été pionniers en lançant les premiers Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE).

Intégré dans le vaste projet Grenoble Presqu'île, le polygone scientifique va se rapprocher de la ville centre et devenir un véritable quartier avec 10.000 habitants, 10.000 étudiants, 25.000 actifs, des commerces et des espaces publics. Dans cette zone fortement contrainte, les déplacements sont un enjeu majeur.

Même si les PDES locaux ont essaimé et permis de réduire la part des autosolistes, les établissements de taille modeste n'ont pas un poids suffisant face aux collectivités locales pour obtenir l'amélioration des conditions de déplacements.

L'union faisant la force, seize établissements de la recherche, de l'industrie et de l'enseignement supérieur (*) comptant environ 13.000 salariés ont donc décidé de se regrouper au sein d'un Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) dont la convention a été signée le 16 avril 2013 en présence des acteurs de la mobilité (Métro, SMTc, Ville de Grenoble, Conseil Général de l'Isère...).

Un PDIE à peine né mais déjà actif !

Parmi les premières actions concrètes du PDIE, nous pouvons noter :

- la journée covoiturage lors de la semaine de la mobilité de septembre 2012,

- la définition et la mise en place d'un suivi avec les responsables du chantier de l'extension du tram B par le biais d'un

interlocuteur unique pour les seize établissements du PDIE, suite à l'accident mortel survenu le 26 mars dernier (voir notre bulletin de juin),

- le challenge multimodal du 6 juin où, sous la bannière PDIE Presqu'île, les seize participants ont regroupé 59% d'alternants représentant près du quart des déplacements alternatifs de toute l'agglomération !

Et pour la suite ?

D'autres actions sont prévues à court terme. Le covoiturage est en bonne place avec la convergence des différents sites internet en un site commun aux seize acteurs et l'ensemble de ses salariés et une campagne de communication de grande ampleur est prévue lors de la semaine de la mobilité en septembre prochain.

Le rassemblement au sein d'une même entité permet des économies d'échelle sur les achats : gilets et brassards pour les cyclistes, arceaux de stationnement. Il facilite aussi la diffusion rapide et centralisée des bonnes pratiques liées aux expériences de chacun.

Dernier avantage et non des moindres, seize sociétés ont plus de poids ensemble pour obtenir des collectivités locales de meilleurs services de transport (TAG, TER, Transisère) et des aménagements sécurisés pour les piétons et les cyclistes. Un exemple à suivre par d'autres zones d'activités !

Face aux premiers retours encourageants, nous souhaitons un bon développement à ce PDIE et surtout des résultats à la hauteur de ses ambitions, résultats qui seront sans aucun doute dopés par l'arrivée du tram B à l'automne 2014 !

Jean-Marc Bouché

(*) : ARM, Biomérieux, CEA, CNRS, Corys, EMBL, ERDF, ESRF, GEG, GEM, GreINP, ILL, Schneider, Siemens, STMicroelectronics, UJF

Le financement des Transports en Commun

(1^{ÈRE} partie)

Depuis quelques années, les élus locaux en charge du dossier « transports » nous annoncent qu'ils n'ont plus d'argent pour augmenter, voire maintenir à son niveau actuel, le budget qu'ils consacrent aux transports en commun.

Nous avons souhaité éclairer la question du financement au moment où ce sujet va être débattu à l'occasion des élections municipales de 2014, de l'élaboration du PDU 2015-2030 et du probable élargissement de la Métro, avec passage au statut de Métropole.

Dans ce dossier central, nous ferons un point sur la situation actuelle de chaque collectivité. Dans notre prochain bulletin, nous présenterons les enjeux stratégiques dont les élus devraient débattre et nous montrerons que malgré le contexte économique difficile, des solutions existent pour trouver de nouveaux financements.



L'agglomération grenobloise est confrontée au même problème que toutes les grandes agglomérations françaises ⁽¹⁾ : après des décennies à laisser la voiture envahir nos villes, les élus ont décidé d'investir dans les transports en commun : dans les années 1980 pour des villes comme Nantes et Grenoble, plus récemment pour toutes les autres grandes villes françaises.

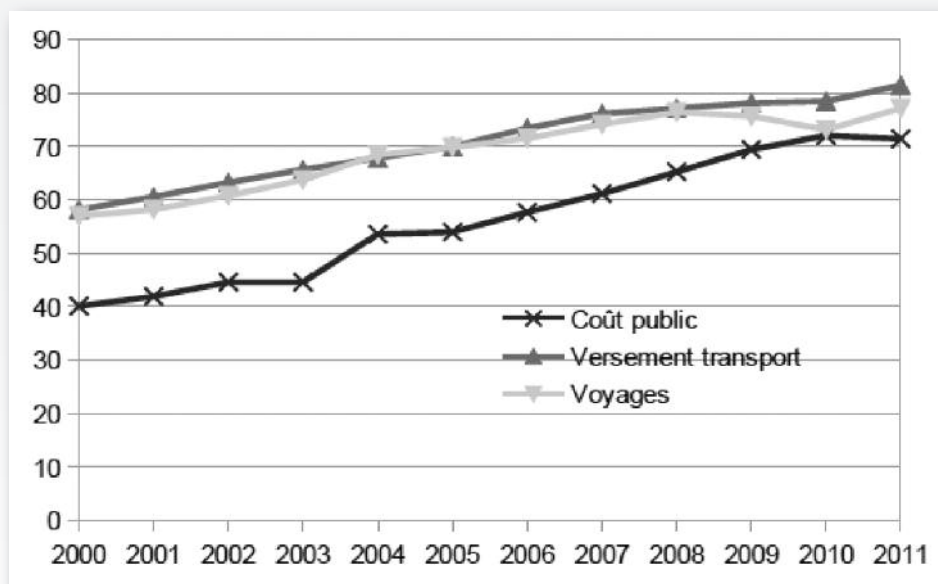
Cet investissement s'est traduit par un accroissement sensible des dépenses, et donc par une participation financière plus importante des collectivités publiques.

Ainsi, sur l'agglomération grenobloise, la participation de la Métro et du SMTC est passé de 40,1M€ en 2000 à 72,9M€ en 2012 ⁽²⁾.

Cette augmentation est en mettre en parallèle avec l'augmentation continue du nombre d'usagers du réseau de la SEMITAG.

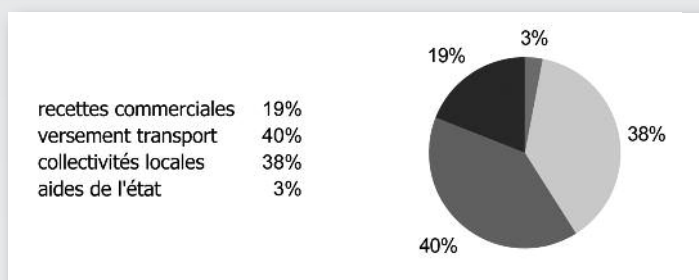
⁽¹⁾ Le cas de la région parisienne est différent des villes de province avec une participation importante de l'Etat

⁽²⁾ Extrait du Compte Administratif SMTC 2012

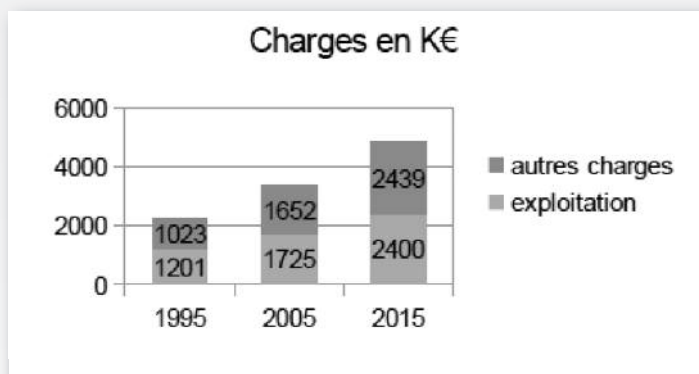


La situation des grandes agglomérations françaises

En France, les grandes agglomérations ont investi dans des Transports en Commun en site Propre (TCSP) depuis une vingtaine d'années (la ligne A de tramway a été mise en service en 1987 à Grenoble). Plusieurs études menées par le GART⁽³⁾ et l'UTP⁽⁴⁾ notamment ont montré que la fréquentation de ces réseaux a augmenté plus vite que la recette commerciale : la part payée par l'utilisateur a baissé, les entreprises ont été mises à contribution avec une augmentation du Versement Transport, et la part des collectivités locales a également augmenté. En 2007, pour les agglomérations ayant un TCSP en service, la répartition était :



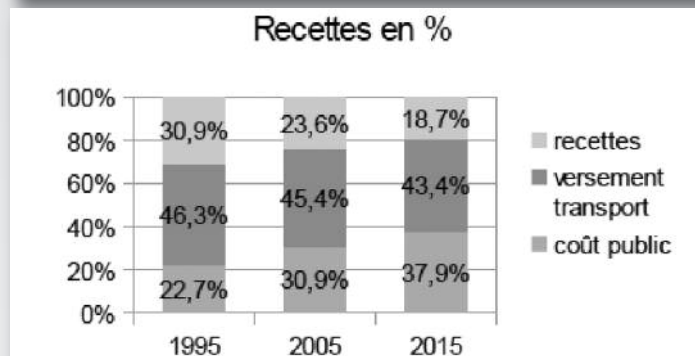
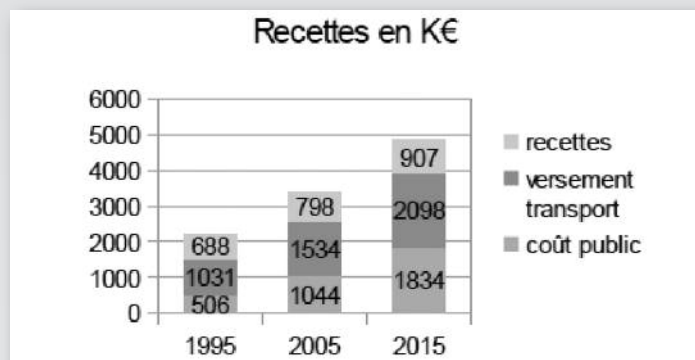
Le Laboratoire d'Economies de Transports de Lyon, dirigé par B. Faivre d'Arcier a mené en 2007 des études prospectives sur le financement durable des transports publics. Différentes simulations réalisées amènent à penser que, dans un « scénario au-fil-de-l'eau », les coûts des transports publics dans les 22 réseaux de province de plus de 250.000 habitants vont continuer à augmenter, en partie à cause de l'augmentation prévisible et souhaitée de l'usage.



Cette augmentation des coûts se traduit par une participation plus importante des collectivités et des entreprises via le versement transport. Plus il y aura d'utilisateurs dans les transports en commun, plus la participation financière des collectivités augmentera.

⁽³⁾ Groupement des Autorités Responsables de Transport

⁽⁴⁾ Union des Transports Publics



La situation économique actuelle de la plupart des collectivités locales les amène ainsi à se poser des questions sur leur capacité à suivre ce développement de l'offre de transports en commun sur leur territoire.

Extrait de l'intervention de Jean-Marc Janailiac, président de l'Union des Transports Publics le 9 octobre 2013 :

« Nous observons trois phénomènes : une offre transport qui se contracte, avec seulement +0,9% au premier semestre 2013, une croissance du trafic voyageurs qui décelère -seulement +2,5% au cours de la même période, après une hausse de +3,5% en 2012-, et un ratio (recettes/dépenses/exploitation) qui se dégrade » : ce ratio est passé de 39% en 2002 à 31,5% en 2012. Une situation jugée paradoxale : « En Allemagne, par exemple, la tendance est inverse, le R/D est passé de 41,9% en 2002 à 48,3% en 2012. »

Financements bloqués - Autre sujet d'inquiétude, et pour lequel il y a « péril en la demeure », les trois sources de financement des transports publics n'augmentent plus : « Le Versement Transport, pour lequel il existe peu de marges de progression, le budget des Autorités Organisatrices de Transport, qui devrait rester stable dans les trois ans qui viennent, à cause du gel des dotations de l'Etat. Et enfin, l'impossibilité d'indexer le prix des titres de transport sur l'inflation ... » déplore Jean-Marc Janailiac.

TVA à 10% – Face à cette stagnation, l'UTP n'hésite pas à tirer la sonnette d'alarme, d'autant que la hausse de la TVA à 10% en 2014 devrait avoir un impact mécanique de quelque 168 millions d'euros : « cette hausse pénalisera non seulement les voyageurs, mais aussi les autorités organisatrices de transport, ces dernières devront verser des subventions plus importantes, pour assurer l'équilibre économique du territoire. »

L'évolution du contexte dans la Région Grenobloise

En Isère, le Conseil général commence déjà à réduire l'offre et à couper des lignes Transisère sans qu'il y ait eu le moindre débat public à ce sujet.

En parallèle, les élus du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de l'agglomération grenobloise (composé à 50% d'élus du conseil général et à 50% d'élus de la Métro) sont en train d'élaborer le prochain Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération grenobloise avec sur la période 2020-2030 de nouveaux développements du réseau.

D'autre part, le cadre institutionnel évolue :

- l'agglomération va s'étendre en 2014 en intégrant de nouvelles communes des Balcons Sud de Chartreuse et du Sud-Grenoblois ;
- un Syndicat Mixte regroupant le SMTC, le pays du Grésivaudan, le pays Voironnais, la région Rhône-Alpes (Autorité organisatrice des TER) et le Conseil général devrait voir le jour ;
- enfin, suite au vote du Parlement, l'agglomération grenobloise pourrait prendre le statut de Métropole.

Les élus de la région grenobloise sont donc, comme dans les autres agglomérations, face à ce dilemme :
réduire l'offre pour ne pas augmenter le budget consacré aux transports en commun
OU
répondre aux besoins nouveaux en trouvant de nouvelles sources de financement.

Les principaux acteurs de transport dans la région grenobloise

Faisons le point sur les principaux acteurs dans les transports dans la région grenobloise :

Région Rhône-Alpes	TER (trains et cars)
Conseil général de l'Isère	Cars Transisère
SMTC	réseau TAG (tram et bus)
Pays du Grésivaudan	Réseau de cars
Pays Voironnais	Réseau de cars

Les TER en Rhône-Alpes

L'offre a considérablement évolué entre 2002 et 2010, en nombre de circulations (+37% en véhicules-kilomètres) comme en capacité (+30% de places assises). La fréquentation a augmenté de +50% sur cette période (+150% depuis 1992). Le budget consacré par la Région Rhône-Alpes est passé de 332 M€ en 2002 à 521 M€ en 2011 (411 M€ en fonctionnement et 110 M€ en investissement), soit +35% hors inflation. Les recettes étaient de 194 M€ en 2011. L'utilisateur paie donc environ 32% des coûts.

Le Conseil général annonce (depuis plusieurs années) qu'il a doublé son budget pour les transports. Cela a effectivement été le cas au début des années 2000, mais entre 2005 et 2013 le budget est passé de 146 M€ à 155 M€, ce qui correspond à une stabilisation voire à une baisse si l'on tient compte de l'inflation.

Les cars Transisère

Le Conseil général a voté pour 2013 un budget de 155 M€. Près de 50% de cette somme sert à financer les réseaux des grandes agglomérations iséroises. 80 M€ sont consacrés au réseau Transisère, dont 60 M€ pour le seul transport scolaire.

Le Conseil général annonce (depuis plusieurs années) qu'il a doublé son budget pour les transports. Cela a effectivement été le cas au début des années 2000, mais entre 2005 et 2013 le budget est passé de 146 M€ à 155 M€, ce qui correspond à une stabilisation voire à une baisse si l'on tient compte de l'inflation.

En 2009, les usagers (hors scolaires) ont payé environ 9 M€ pour le réseau Transisère, ce qui représente un taux de couverture de près de 50%.

Depuis septembre 2012, le conseil général a décidé de faire payer les scolaires ; voir article dans ADTC-Info n°133 d'octobre 2012.

A la rentrée 2013, le conseil général a décidé de réduire l'offre, quitte à laisser des usagers aux arrêts (voir article page 16).

Le réseau TAG

Pour mieux comprendre le budget des transports publics de l'agglomération grenobloise, commençons par analyser le budget 2012 de la SEMITAG, qui est le principal exploitant du réseau urbain.

Budget SEMITAG			
Dépenses		Recettes	
Frais de personnel	74 M€	Recettes trafic	30 M€
Énergies, dont carburant	7 M€	Autres recettes	4 M€
Autres (maintenance, taxes...)	29 M€	Compensation SMTC	76 M€
TOTAL	110 M€	TOTAL	110 M€

Le budget du SMTC comprend la section fonctionnement et la section investissement.

Le SMTC a comme principales dépenses les coûts liés aux investissements (réseaux tram essentiellement) et la contribution financière à la TAG (et aux autres exploitants).

Ses principales recettes sont le Versement Transport versé par les entreprises et un financement à parité par la Métro et le Conseil Général.

Budget SMTC Section Fonctionnement			
Dépenses (données 2012)		Recettes (données 2009)	
Compensation exploitants	78,2 M€	Versement transport	93,7 M€
Charges SMTC	15,5 M€	Subvention Métro	36,4 M€
Frais financiers	19,7 M€	Subvention Conseil général	36,4 M€
Epargne de gestion	55,0 M€	Recettes diverses	1,8 M€
TOTAL	168,4 M€	TOTAL	168,4 M€

Budget SMTC Section Investissement			
Dépenses (données 2012)		Recettes (données 2009)	
Remboursement du capital d'emprunts	34,4 M€	Nouveaux emprunts	41,5 M€
Dépenses d'équipements	67,3 M€	Epargne de gestion	55,0 M€
Résultat net	4 M€	Divers (transfert TVA...)	9,2 M€
TOTAL	105,7 M€	TOTAL	105,7 M€

Le réseau du Voironnais

Ce réseau a été mis en place en décembre 2004. Son budget est d'environ 8,5M€. 4,5M€ sont financés par le Versement Transport qui est au taux de 0,8%. L'usager paie 15% du coût de son transport.

Pour information, l'encours de la dette du SMTC était en fin 2012 de 604 M€.

Le compte déplacements du SMTC

Le SMTC vient de publier un document intitulé « compte déplacements » qui fait une synthèse du financement de tous les modes de déplacements sur le territoire de la Métro.

Chaque mode est analysé en détail avec la répartition des coûts et des financements. Les coûts externes sont en partie intégrés, même si le coût du temps perdu dans les embouteillages ne figure pas, de même que les conséquences sur la santé de la pratique quotidienne de la marche à pied ou du vélo.

En synthèse, on retiendra :

	Coûts (M€)	% des coûts	Part modale
VP	782,3	72%	70%
TC	260,1	24%	24%
2R motorisés	34,8	3%	0%
Vélos	16	1%	6%
TOTAL	1093,2	100%	100%

Les deux-roues motorisés ont un coût social très élevé par rapport à leur usage du fait des coûts externes (accidents). A l'inverse, le vélo se distingue par son coût très faible par rapport à son usage.

Le réseau du Grésivaudan

Le Grésivaudan a mis en place son réseau le 14 décembre 2009 avec 15 lignes régulières, des lignes de TAD et des lignes d'intérêt principalement scolaire. Son budget de fonctionnement est de 9,927M€ dont 8,3M€ pour payer le service réalisé par les transporteurs. L'usager ne paie que 2% des coûts de transport, le taux du Versement Transport est de 0,6% et rapporte 4,2M€. Par ailleurs le service transport a investi en 2012 environ 2M€ dans des réalisations d'infrastructures tous modes confondus (vélo, route, modernisation du sillon alpin, etc.)

**Nous verrons dans ADTC infos n° 138 (décembre 2013)
quelles solutions peuvent être mises en place
pour résoudre durablement le financement des transports en commun
dans la Région Urbaine Grenobloise.**

Dispositif Transport à la Coupe Icare 2013

La coupe Icare s'est déroulée du 19 au 22 septembre dernier. Un dispositif de transports amélioré par rapport à 2012 a permis à de très nombreux spectateurs de laisser leur voiture au garage ou dans un parking relais et d'utiliser le TER, le car ou leur vélo !

TER - Illico-Evénements

Pour la première année, la Région Rhône-Alpes a intégré cet événement dans la liste des manifestations « Illico-Evénements » avec des billets à moitié-prix. Par manque d'informations, peu de Rhône-alpins ont bénéficié de ce dispositif. L'an prochain, avec une meilleure information, cette offre sera sûrement mieux utilisée. Arrêter tous les TER Annecy – Chambéry – Grenoble - Valence en gare de Brignoud devrait intéresser beaucoup de spectateurs.

Icarexpress - Grenoble-Lumbin

En 2012, ces cars avaient été pris d'assaut. Cette année, le Conseil général a doublé le nombre de bus avec un départ de Grenoble toutes les dix minutes. Cette année, quasiment tous les bus étaient complets. Plus de 2.000 Grenoblois ont utilisé ces cars le samedi et encore plus le dimanche. Le prix du billet aller-retour restait attractif !



Icarexpress à Chavant

Icarenbus

La communauté de Communes du Grésivaudan a renforcé notablement son dispositif avec une trentaine de cars reliant les parkings relais de Brignoud, Crolles et La Terrasse à l'atterrissage de Lumbin et au décollage de Saint-Hilaire. Cette année



Icarenbus à Lumbin

encore, les cars ont été pris d'assaut et par moments les spectateurs ont dû beaucoup attendre pour monter à bord ! Heureusement que les navettes circulant en vallée étaient de type « bus urbain » permettant aux passagers de voyager debout. Le transporteur a su mobiliser des conducteurs supplémentaires le dimanche pour renforcer le dispositif. Chaque jour, ce sont environ 7.000 personnes qui ont utilisé les navettes entre les parkings relais et l'atterrissage et 10.000 personnes entre la vallée et Saint-Hilaire !

Icarenbus à Lumbin

Un meilleur fonctionnement le dimanche les prochaines années nécessitera de limiter fortement la circulation automobile.

Icaravélo

Cette année, une autre nouveauté : un parcours fléché par l'ADTC et le Grésivaudan entre Saint-Ismier et Lumbin. A l'arrivée, des bénévoles de l'ADTC ont assuré une surveillance du parking vélos. La vingtaine de barrières prévues à cet effet n'a pas suffi ! Nous avons en effet compté près de 500 vélos sur le site de Lumbin le dimanche en milieu d'après-midi.

Au global, ce dispositif a bien fonctionné, avec des spectateurs très satisfaits (l'ADTC a fait réaliser une enquête par des étudiants) et un trafic routier réduit... Le succès de ce dispositif montre qu'avec une offre attractive, les Grenoblois sont prêts à abandonner leur voiture. Nous avons déjà des propositions d'améliorations pour 2014 !

Texte et photos :
Antoine Jammes

Incongruités tarifaires

Un peu de mathématiques pour fêter la rentrée !

Si un ensemble B contient l'ensemble A, alors tout ensemble C qui contient l'ensemble B, contient également l'ensemble A.

Logique, non ?

Et bien non, pas si l'on considère les incongruités tarifaires de la région grenobloise.

En remplaçant :

- « A » par le TER

- « B » par la TAG

- « C » par Transisère

Nous savons qu'un titre TAG permet de voyager entre les gares TER du PTU⁽¹⁾ et qu'un titre Transisère⁽²⁾ permet de voyager sur le réseau TAG.

Ce même titre Transisère devrait donc permettre de voyager sur le réseau TER sus-cité, n'est ce pas ?

Que nenni !

Les AOT⁽³⁾ concernées n'ont jamais réussi à se mettre d'accord, obligeant le malheureux usager à acheter deux titres de transports. Cette injustice est un véritable frein à l'utilisation des transports en commun, de nombreux salariés préférant utiliser leur véhicule personnel plutôt que de payer deux abonnements.

Et pourtant, la tarification combinant plusieurs modes existe, mais elle ne couvre actuellement que le TER et un ou deux réseaux urbains, excluant les réseaux départementaux.

La tarification zonale promise avec l'avènement de la carte OÙRA devait permettre une tarification en fonction des zones de déplacement et non plus en fonction des modes. Mais elle tarde à se mettre en place !

⁽¹⁾ PTU : Périmètre des Transports Urbains

⁽²⁾ Titre Transisère « Zone A »

⁽³⁾ AOT : Autorité Organisatrice des Transports

Nathalie Teppe

Nouveaux tarifs TAG 2013-2014

Depuis le 1er septembre, les tarifs de la TAG ont augmenté de 4,4 % en moyenne (1,5 % d'inflation, 1 % lié au contrat de Délégation de Service Public (DSP) avec la SEMITAG, 1,9 % lié à l'augmentation regrettable de la TVA sur les transports publics de 7 à 10 % programmée pour le 1er janvier 2014 : la répercussion des 1,1 % non pris en compte seront intégrés dans l'augmentation des tarifs de septembre 2014). Le ticket à l'unité passe à 1,60 €, l'abonnement mensuel tout public à 49,20 € et l'abonnement annuel à 492 € (soit deux mois gratuits).

Les personnes âgées de plus de 75 ans bénéficient d'une période de gratuité étendue jusqu'à 17h30 (au lieu de 17h). Le titre « Canelle 12 », à se procurer en agence TAG, leur permet de circuler gratuitement sur le réseau TAG de 8h30 à 17h30 du lundi au samedi et toute la journée les dimanches et jours fériés.

Le tarif « café » jusqu'ici réservé aux étudiants est maintenant accessible à tous les jeunes de 19 à 25 ans sans condition de statut (27,10 € par mois ou 216,80 € par an, soit quatre mois gratuits).

Les seuils de quotient familial (QF) permettant de bénéficier de réductions sur l'abonnement TAG ont été revus :

QF de 571 à 640 € : -60 %

QF de 481 à 570 € : -70 %

QF de 396 à 480 € : -80 %

QF jusqu'à 395 € : -95 %

20 % environ des habitants de l'agglomération peuvent bénéficier de ces tarifs.

Emmanuel Colin de Verdière

Les travaux sur les lignes de tramway ont été importants cet été. Voici un point sur le prolongement de la ligne B et la construction de la ligne E.

Prolongement de la ligne B sur le Polygone Scientifique

La rue des Martyrs s'approche de sa configuration définitive. Au printemps, la circulation Sud - Nord a été basculée sur la nouvelle chaussée côté Chartreuse, depuis le haut du remblai du carrefour Durand-Savoyat jusqu'à la place de la Résistance et au-delà. L'aménagement de la voirie côté Vercors se poursuit.

Les voies du tramway, posées sur la totalité de l'avenue, ont atteint pendant l'été le sommet du remblai. En juin, les appareils de voie du terminus ont été installés à proximité de la place de la Résistance. La station CEA, et la station terminus sont sorties de terre.

L'aménagement du remblai n'est pas terminé, notamment du côté de la rue Félix Esclangon. La connexion des rails avec le terminus actuel de la ligne B, sur la place de Sfax sera faite l'été prochain. La place carrée de la Résistance et la place ovale prévue au sommet du remblai ne sont pas encore dessinées sur le terrain.

La mise en service de ce prolongement de 1,6 km est prévue pour octobre 2014.

Réalisation de la ligne E

D'importants travaux ont eu lieu aux deux extrémités du cours Jean Jaurès, perturbant la circulation.

Au carrefour Jaurès - Libération / Foch - Vallier, les travaux de jonction avec la ligne C existante ont nécessité l'interruption des tramways C du 21 mai au 23 août entre Foch - Ferrié et Le Prisme, avec navettes bus de substitution. La fermeture partielle du boulevard Foch, du 1er juillet au 30 août,



était nécessaire pour abaisser un peu plus les voies du tramway dans la descente du boulevard Foch et installer une double voie de liaison avec le cours Jean Jaurès et une voie unique vers le cours de la Libération (l'ADTC estime qu'une double voie aurait été utile), permettant des communications de service.

L'aménagement de la place Hubert Dubedout a progressé cet été, à la faveur de la fermeture partielle du cours Jean Jaurès (chaussée ouest du 3 juin au 1er août, puis chaussée est du 1er au 26 août). Les contours de la nouvelle place, réduisant l'espace dévolu à la circulation, sont désormais bien visibles. L'aménagement des contre-allées du cours Jean Jaurès a débuté mi-juillet, sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Grenoble.

En dehors de courtes sections vers l'Esplanade, la pose des rails est achevée de Pique Pierre (Saint-Martin-le-Vinoux) aux Grands Boulevards, et se poursuit sur le cours de la Libération. L'aménagement du terminus et pôle d'échange Louise Michel a débuté fin juin. Les premiers poteaux de ligne aérienne, ont fleuri début juillet à l'Esplanade et le long de la N481(ex-A48).

À Saint-Égrève, les gros chantiers sont l'élargissement du passage inférieure entre Prédieu et Fiancey (achevé) et la reconstruction du pont de Vence. Les travaux de plateforme ont débuté cet été sur plusieurs secteurs de Saint-Martin-le-Vinoux au Fontanil.

Des retards sur la partie Nord

L'argument des parcelles de terrains non encore libérées, avancé pour justifier le retard du chantier, n'explique pas tout. Ainsi, la reconstruction du Pont de Vence dure déjà depuis 16 mois, alors que le Journal d'Information du Tram E annonçait environ 8 mois de travaux. De plus, les retards d'expropriation sur le domaine de Rocheplaine ainsi que de quelques autres riverains n'empêchent pas les travaux au-delà, jusqu'au terminus du Fontanil.

On constate que le choix a été fait de concentrer les efforts sur la partie sud du tracé, qui sera inaugurée le 28 juin 2014 avec 6 mois d'avance alors que la partie nord le sera un an plus tard ...

Texte et photo :
Sylvain Blanchard et Eric Forest

Élagage des lignes de bus à Grenoble : après les lignes 21 et 23, la ligne 41 ?

Avec 4500 voyageurs par jour, la ligne 41 (Grenoble – Domène) est la ligne structurante de la rive gauche du Grésivaudan. Depuis le 31 août, elle ne dessert plus le square Docteur Martin puisque le SMTC a ramené son terminus place Verdun, sur demande de la Ville de Grenoble.

Une mesure qui pénalise les usagers, les riverains et les commerçants.

Cette mesure éloigne les usagers du centre piétonnier de Grenoble, du lycée Champollion et de la caserne de Bonne, et rompt les correspondances avec les lignes Chrono, 13, 17 et 34. Pour beaucoup de Grenoblois, elle rend plus difficile l'accès à la clinique Belledonne, à la zone commerciale de Saint Martin d'Hères Champ Roman et à Ikea. Craignant sans doute l'hostilité des usagers, le SMTC s'est gardé d'en parler lors du comité de lignes du 2 mai 2013 à la mairie de Saint Martin d'Hères. L'ADTC demande un comparatif des fréquentations de la ligne 41 avant/après le changement.

Déjà, les lignes 21 et 23 ont perdu la moitié de leurs usagers quand leurs terminus ont été déplacés, du square Docteur Martin respectivement à la place Verdun et à l'arrêt Neyrcip Belledonne. Nombre d'usagers sont ainsi incités à reprendre leur voiture, contrairement aux orientations du PDU et du SCoT. Est-ce le but recherché ? En quoi les habitants et les commerçants du centre-ville y gagnent-ils ?

Des pistes d'amélioration écartées

Pour l'ADTC, les difficultés de circulation autour du square Docteur Martin ne constituent pas une bonne raison pour raccourcir la ligne. Au contraire, les conditions de circulation de la ligne 41 peuvent et doivent être améliorées pour gagner en productivité et en attractivité. Le 2 juillet 2012, l'ADTC avait demandé par écrit au SMTC un certain nombre de mesures relativement simples, comme le changement du sens de rotation entre la place de l'Étoile et le square Docteur Martin qui aurait réduit

de 3 à 1 le nombre de tourne à gauche. Sans résultat.

Ayant appris le projet de déplacer le terminus place Verdun, l'ADTC a réécrit le premier juillet 2013 au président du SMTC, avec copie aux maires des communes concernées. Sans résultat. Dans la mesure où le réaménagement de la place de l'Étoile prévu par la ville de Grenoble ne permet plus le passage de la ligne 41 et son terminus square Docteur Martin, l'ADTC demande qu'un autre terminus soit trouvé afin qu'elle traverse au moins l'hyper-centre de Grenoble et a proposé d'étudier de le placer cours Lafontaine, rue de Belgrade ou quartier Championnet.

À ce jour, seul le maire de Grenoble a répondu pour défendre le terminus à la place Verdun en invoquant la saturation des axes empruntés par les bus dans l'hypercentre et le fait de privilégier les lignes Chrono et Express.

Des citoyens de seconde zone ?

Justement, le réseau 2015 en cours de discussion au SMTC prévoit plusieurs lignes Chrono, et semble privilégier beaucoup Grenoble en négligeant certaines banlieues. Ainsi, la ligne C3 (Hôpital Sud – Trois Dauphins) ne reprendrait qu'une partie de l'actuelle ligne 13 et ne traverserait plus Echirolles. La ligne C2 (Eybens – Trois Dauphins) reprendrait seulement la partie Sud de l'actuelle ligne 31. La ligne 41 verrait sa fréquence diminuer et le terminus à la place Verdun empêcherait les correspondances avec les lignes C0 (Meylan), C2 et C3.

Pour l'ADTC, la ligne 41 mérite d'être transformée en ligne Chrono au vu de sa fréquentation et de son tracé structurant. Il n'y a pas de raison de traiter moins bien les habitants de l'Est de Gières, de Murianette et de Domène que ceux d'Eybens.

Christophe Leuridan

L'ADTC invite les usagers à protester en envoyant au maire de Grenoble le tract disponible à l'adresse <http://www.adtc-grenoble.org/spip.php?article312>

Les nouveautés du réseau TAG de la rentrée 2013

Les horaires 2013-2014 ont été mis en place le 31 août (le 26 août pour les lignes A, B, C, D et 1).

Les mêmes horaires toute l'année sur les lignes de tram

Cette rentrée, la TAG met en œuvre une demande ancienne de l'ADTC : il y a un seul horaire sur les lignes de tram du lundi au vendredi toute l'année (du 26 août au 14 juillet). Cette absence de distinction entre période scolaire et petites vacances pendant l'année était déjà effective sur la ligne C0 depuis sa création en janvier 2012. Le SMTC prévoit d'étendre cette mesure aux lignes du réseau magistral dans le futur réseau TAG.

Ligne C0 non renforcée

L'élargissement de la période de pointe sur la ligne C0 avait été annoncé en comité de lignes et voté au SMTC, mais ce renforcement est différé du fait de travaux prévus boulevard Agutte Sembat à Grenoble pendant l'Automne 2013. L'ADTC veillera à ce qu'aucun usager ne soit laissé à quai sur cette ligne comme cela s'est produit pendant l'été 2013.

D'autres évolutions

Les bus de la ligne 16 qui desservent le lycée du Grésivaudan ont maintenant leur terminus à la Détourbe. La ligne P0 est renforcée en semaine et fonctionne à présent le dimanche, ssur réservation. La ligne F0 est limitée au parcours Corenc La Garenne – La Tronche Grand Sablon, la desserte du quartier Doyen Gosse est cependant maintenue.

Emmanuel Colin de Verdière

Nouveaux horaires Transisère, ou comment dissuader les usagers ?

Valideurs TAG dans les cars Transisère

Selon le règlement de Transisère, les voyageurs munis d'un titre TAG ont accès dans l'agglomération grenobloise à l'ensemble des lignes Transisère.

Mais des usagers des lignes 5110 et 7140 munis de titres TAG se sont vus refuser l'accès parce que le car était dépourvu de valideur TAG. Lorsque j'ai évoqué ce problème au comité de ligne Transisère qui s'est tenu à Domène le 10 avril 2013, des conducteurs de cars VFD présents ont répondu que les valideurs TAG allaient être retirés des cars VFD, qu'ils n'accepteraient plus que les abonnés munis d'une carte à puce, au motif que la SEMITAG ne rembourse pas les VFD ! Les valideurs ont en effet été retirés sur les lignes dépendant du centre d'exploitation Saint Egrève - Villard de Lans.

Ce non-respect du contrat écrit est inadmissible. L'utilisateur n'a pas à faire les frais d'une discorde entre la SEMITAG et VFD. L'ADTC a écrit à ce sujet à D. Rambaud, vice-président Transports au Conseil général : il nous a répondu le 16 août qu'il a demandé aux VFD de réinstaller les valideurs TAG.

Par ailleurs, faute de Système d'Aide à l'Exploitation gérant les véhicules, l'heure des valideurs dérive. Des décalages de 10 à 20 minutes sont courants, un retard d'une heure a déjà été observé ! Les VFD pourraient-ils former leurs conducteurs à vérifier et mettre à l'heure les valideurs à chaque prise de service ?

Christophe Leuridan

La réduction de l'offre sur plusieurs lignes fortes du Transisère (Express 1, 6020 et 6070) au premier septembre 2013 a été une très mauvaise surprise pour les usagers.

Une absence totale de concertation

Lors des comités de ligne du printemps 2013, les responsables de Transisère ont clairement dit que, faute de moyens, l'offre kilométrique n'augmenterait pas, même sur les lignes saturées. Tout au plus pouvait-on espérer qu'une course soit supprimée en heure « creuse » pour être ajoutée à l'hyperpointe. Mais à aucun moment, une réduction des services sur les lignes fortes n'a été évoquée. Si une réduction du nombre de kilomètres parcourus avait été présentée comme inévitable, la concertation aurait peut-être permis de la mener intelligemment...

Un élagage sans discernement

Jusqu'au 31 août 2013, les lignes Express 1 et 6020 bénéficiaient pendant les petites vacances scolaires d'une offre identique à celle de l'année scolaire.

Bien que l'Express 1 soit utilisé surtout par les salariés, et saturé aux heures de pointe, l'offre des vacances scolaires vient d'être réduite de moitié entre 8h et 9h en direction de Lumbin. Le 2 septembre, à l'arrêt Chavant, de nombreux usagers n'ont pu monter à bord faute de place, et cette situation risque de se reproduire aux vacances de Toussaint ! Ces économies désastreuses pour les usagers sont limitées pour le Conseil général sur une ligne dont le taux de couverture est supérieur à 80%.

La ligne 6020, elle aussi très utilisée, et saturée à certaines heures, voit aussi ses horaires fortement réduits en vacances scolaires et le samedi. Le dernier départ de Grenoble est à 21h00 (20h55 le samedi) au lieu de 21h15. Sur cette ligne, la seule bonne nouvelle est le maintien du terminus à la gare, grâce à la mobilisation de l'ADTC (1837 signatures récoltées par pétition au 4/09), et des élus des conseils municipaux concernés.

Sur la ligne 6070, la réduction du nombre

de courses (de 102 à 78 toute l'année) se comprend mieux vu la fréquentation très modeste en milieu de journée à cause d'une information inexistante. Mais au lieu de mettre un bus toutes les 50 minutes (65 minutes en été), il aurait mieux valu que la ligne soit cadencée à l'heure toute l'année, comme le sont les TER en correspondance à Gières ! Les correspondances avec le TER sont particulièrement sabotées en fin de pointe, le matin après 9h et le soir après 18h30.

Des horaires inutilisables

Aucun effort n'a été fait pour clarifier l'information pour l'utilisateur. Les nouvelles fiches des lignes 6020 et 6070 réussissent l'exploit d'être encore plus illisibles que les précédentes.

Indiquer « un départ toutes les 30 minutes » entre les départs de 8h35 et 11h05 sans donner les horaires ne permet pas de déduire les horaires de passages aux arrêts en milieu de ligne quand les temps de parcours varient de 10 minutes dans l'intervalle.

Indiquer un départ toutes les 35 minutes entre 8h05 et 12h10 ou même un départ toutes les heures et 40 minutes entre 9h10 et 19h10 sans indiquer les départs intermédiaires limite l'utilisation des fiches horaires aux usagers forts en calcul mental !

Dans un communiqué de presse envoyé le 4 septembre, l'ADTC a demandé dans l'immédiat

- le retour à une offre identique toute l'année sans distinction entre période scolaire et petites vacances scolaires sur les lignes Express 1 et 6020,

- la révision des horaires de la ligne 6070 pour faciliter les correspondances et rechercher la complémentarité avec la ligne G61.

L'ADTC espère être entendue sur ces points et forme le vœu que les prochaines décisions soient prises en consultation avec les usagers, fussent-elle prises dans un contexte budgétaire contraint.

Christophe Leuridan

Le 1er septembre 2012, les lignes Transisère 6010, 6050, 6051 et 6052 qui desservent les communes le long de l'axe Gières – St Martin d'Uriage – Vaulnaveys - Vizille ont été restructurées avec modification des itinéraires et des horaires. Ces lignes ont été prolongées au campus de St Martin d'Hères – Gières via la gare de Grenoble - Universités - Gières avec suppression des quelques courses qui desservaient la gare et le centre-ville de Grenoble.

Un affichage des horaires défaillant

Malgré l'importance des changements, le 1er septembre 2012, les fiches horaires de ces lignes n'apparaissent pas aux arrêts qu'elles desservent sur le campus, et la fiche horaire affichée à la gare de Gières est celle de 2011-2012. Le 10 septembre 2012, je dépose une première réclamation sur le site Transisère demandant l'affichage des fiches horaires aux arrêts du campus et de la gare de Gières. D'autres réclamations suivront par internet ou téléphone les 19 septembre 2012, 5 octobre 2012, 2 novembre 2012, 11 novembre 2012 et 4 juin 2013.



Absence des horaires à l'arrêt « Gare Universités » le 20 mai 2013

Des appels à Transisère transférés au transporteur

Après avoir fait une réclamation par téléphone sur le même sujet, une adhérente de l'ADTC nous apprend que son appel a été

transféré au dépôt du transporteur de Vizille. J'ai eu la même réponse le 19 septembre 2012 en renouvelant ma réclamation : mon appel à Transisère a été transféré au dépôt au motif que le transporteur serait responsable de l'affichage aux arrêts. Ce transfert est étonnant à deux titres :

- sur le périmètre de l'agglomération grenobloise, l'affichage des horaires aux arrêts dépend de la SEMITAG,
- pourquoi l'usager qui fait une réclamation devrait-il traiter lui-même avec un prestataire du Conseil général de l'Isère ?

Des réponses tardives et surréalistes

En novembre et décembre 2012, je reçois trois courriers (deux de Transisère et un de la SEMITAG) m'indiquant que le nécessaire a été fait. Malheureusement, l'affichage n'a pas été effectué à tous les arrêts mentionnés dans la réclamation, et là où il a été fait, la fiche horaire est inexacte à la date de sa pose car les horaires ont été modifiés entre temps ! Et plus grave mes coordonnées personnelles ont été transmises sans mon accord à la SEMITAG, prestataire de Transisère pour l'affichage des horaires aux arrêts dans l'agglomération.

Après une nouvelle réclamation le 4 juin 2013 (car l'affichage n'est toujours pas à jour), Transisère répond le 17 juin qu'il n'a pas d'accès aux panneaux dans l'agglomération mais qu'il a néanmoins transmis (miracle !) la demande au Conseil général. Y aurait-il une différence entre Transisère et le Conseil général ?

Dix mois pour modifier l'affichage !

C'est seulement le 1er juillet 2013 que l'affichage est enfin à jour, deux mois avant le changement d'horaire prévu pour le 1er septembre 2013...

Quelle gestion des réclamations par Transisère ?

L'ADTC déplore cette désinvolture et demande la mise en place d'un suivi sérieux des réclamations que justifie le budget Transisère de 80 Millions d'Euros par an.

Texte et photo
Emmanuel Colin de Verdière

Restructuration des lignes Transisère 3330, 3331, 3332 et 3333

Depuis le 1er septembre, les lignes Transisère desservant Bresson, Brié, Champagnier, Herbeys et Jarrie ont été restructurées avec 8 allers-retours (AR) sur chaque ligne dont 3 sur réservation par téléphone auprès de Transisère la veille à midi au plus tard :

3330 : Brié Eglise - Tavernolles (en correspondance avec la 3332) avec deux AR prolongés à Vizille Chantefeuille et un AR scolaire Grenoble Grand Place - Brié - Vizille.

3331 : Jarrie Le Haut - Champagnier - Echirolles - Grenoble Grand Place

3332 : Herbeys - Tavernolles - Eybens - Grenoble Grand Place

3333 : Bresson - Echirolles - Grenoble Grand Place

Cette restructuration améliore et clarifie sensiblement la desserte TC de ces communes.

Pour l'ADTC, une ligne structurante Grand-Place – Brié – Vizille prévue dans le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) de la région grenobloise aurait été très pertinente. De même, la ligne 3331 aurait dû partir de la gare de Jarrie pour permettre les dessertes internes à Jarrie ainsi que la correspondance avec le TER et l'Express 2.

Emmanuel
Colin de Verdière

Ligne Grenoble-Veynes : comment faire mieux ?

Carte TER Illico Liberté

Bien pratique pour les trajets occasionnels, la carte TER Illico Liberté (40 €) offre 25 % de réduction en semaine à son titulaire et 50 % le week-end à son titulaire et jusqu'à 3 personnes qui l'accompagnent. Ces réductions s'appliquent aussi aux trajets à destination de Genève et de toutes les gares des régions Auvergne et Bourgogne, mais pas pour Veynes ou Gap, situées en région PACA ! Une occasion perdue pour redynamiser l'usage de la ligne Grenoble-Veynes.

François Lemaire

Capacité insuffisante et TER fantômes

La SNCF a pris l'habitude de faire disparaître de la vente les trains TER et autocars dès qu'il y a un risque de surcharge. On observe cette situation sur les trains entre Grenoble et Annecy ou Genève (même des dimanches peu chargés comme le 2 juin dernier), et sur les cars de substitution entre Grenoble et Valence TGV.

Ces cars, trop peu nombreux, sont vite remplis. A chaque période de vacances, ils ont disparu le week-end de l'offre proposée à la vente, parfois pendant presque toute une journée. Le voyageur entre Grenoble et Montpellier perdait 1 heure en subissant soit une correspondance supplémentaire à Moirans, Romans ou Valence Ville, soit un détour par Lyon !

L'ADTC a écrit à la Région (avec copie à la direction régionale de la SNCF) pour demander l'augmentation du nombre de places offertes.

Christophe Leuridan

La ligne Grenoble-Veynes, longue de 110 km est une ligne magnifique à voie unique, qui longe la bordure Est du Vercors. Elle conjugue plusieurs vocations : liaisons périurbaines avec le sud Grenoblois, interrégionales entre Grenoble et Gap et la vallée de la Durance, et à longue distance, grâce aux correspondances pour Lyon et Paris. Cette ligne est fragile, son ratio recettes/dépenses étant l'un des plus bas de la région Rhône-Alpes, au point que certains préconisent de remplacer les trains par des autocars ! N'y a-t-il pas de meilleure solution ?

Une desserte réduite mal adaptée aux différents besoins

Actuellement, la ligne est desservie entre Grenoble et Gap par 16 circulations ferroviaires par jour, complétées par des liaisons par autocars entre Grenoble et Clelles-Mens. La ligne est cadencée de façon stricte, selon les principes définis par RFF avec un départ essentiellement toutes les 2 heures et croisement systématique des trains à Monestier de Clermont.



En gare de Pont de Claix.

Sur la section de ligne Grenoble – Vif, le nombre de trains est trop réduit pour structurer la desserte périurbaine et capter la clientèle domicile-travail, surtout depuis la suppression des trains de décembre 2011 (cf. ADTC infos 131). La mise en place d'un tram-train devrait être entreprise (cf. ADTC infos 135).

Plus choquant, les horaires des trains de cette ligne ont été élaborés sans se soucier des correspondances à Grenoble ou à Veynes. Par exemple l'après-midi, les trains venant de Gap arrivent à Grenoble à 13h43,

15h43, 17h43, 19h43, 21h43 alors que les TGV pour Paris partent à 13h20, 15h20, 17h20, 19h20, le temps d'attente est donc de 1h37min ! Dans l'autre sens, à une exception près, le temps d'attente est de 1h27min à 1h30 min !

Les correspondances pour Lyon ne sont pas bonnes non plus, avec des temps d'attente allant jusqu'à 36min (l'arrivée de Gap à H+43 est trop juste pour attraper les trains pour Lyon partant à H+47. À de rares exceptions près, les correspondances à Veynes pour Sisteron, Manosque, Aix-en-Provence ou pour Briançon sont, elles aussi, peu optimisées.

Ces horaires réduisent l'attractivité de cette ligne pour les liaisons à longue distance. Des correspondances adaptées amélioreraient significativement la liaison entre le Trièves, Gap et le val de Durance d'une part, Lyon et Paris d'autre part. Pour aller de Grenoble à Manosque, le passage par Veynes est plus confortable que le changement à Valence-TGV et Aix en Provence TGV proposé par le site Voyages-sncf.com !

Des horaires sur mesure

RFF semble avoir appliqué brutalement à la ligne Grenoble – Veynes le modèle du cadencement avec les principes de systématisation, répétition et symétrie. Ces principes, justifiés pour des lignes à fréquence élevée comme Lyon – Grenoble, sont inadaptés à une ligne où circulent peu de trains mais avec des correspondances dans de multiples directions.

Pour sauver cette ligne et accroître sa fréquentation, il faudrait dès maintenant adapter le cadencement en améliorant les correspondances et en créant des relations directes entre Grenoble et Sisteron, Manosque, Aix-en-Provence. Dans un deuxième temps, l'accroissement de l'usage pourra justifier la mise en place d'une nouvelle signalisation pour augmenter le nombre de trains.

Texte et photo :
François Lemaire

Quoi de neuf en 2014 sur les lignes TER ?

Le service 2014 sera mis en place le 15 décembre 2013. Quelles en seront les nouveautés ?

Côté infrastructure

La grande nouveauté sera bien sûr la remise en service de la ligne Valence-Moirans (sauf retard de dernière minute) avec l'électrification complète du parcours Valence – Chambéry, parcours enfin doté d'une signalisation automatique. Cette modernisation permettra l'utilisation de matériel moderne électrique, à la place des locomotives diesels à bout de souffle, la circulation de TGV, une meilleure gestion des retards, qui ne seront pas aggravés par les limites de la signalisation ancienne, voire la possibilité de détournements en cas de grosses perturbations.

Pour la ligne Lyon - Grenoble, bonne nouvelle, cette année il n'y aura pas de travaux de renouvellement de voies, avec les lourdes répercussions que l'on a connues au premier semestre 2013. Les travaux, sont décalés en 2015, la priorité étant donnée à la ligne Lyon - Ambérieu.

Mais sur la ligne Grenoble-Gap, toujours pas d'évolutions en vue autres que les fermetures annuelles pour travaux d'entretien classique en juin et octobre. Espérons que ces fermetures seront mieux coordonnées avec celles de Veynes-Valence : en 2013, elles étaient simultanées !

Enfin, des travaux entre Bellegarde et Genève entre mi-juillet et fin-août impacteront fortement la relation Grenoble - Genève.

Dans quel contexte se présente ce nouveau service ?

Deux contraintes fortes sont mises en avant par la Région pour le service 2014.

La première est le poids financier que représente maintenant le financement des TER dans le budget de la Région, qui adopte maintenant une politique de stabilisation de l'offre au profit d'une amélioration de sa qualité. On peut regretter à ce propos que la Région n'utilise pas toutes les possibilités de

financement des TER à sa disposition comme le taux sur la fiscalité sur les carburants.

La deuxième concerne le manque de matériel roulant. La Région a bien fait commander par la SNCF de nouvelles automotrices à 2 niveaux (40 Régio 2N auprès du constructeur Bombardier), mais ce matériel a été commandé tardivement et de plus, le constructeur annonce un retard de livraison de plusieurs mois. Conséquence : le manque de matériel oblige de continuer à faire circuler les locomotives diesels sous la caténaire pendant de nombreux mois et rend difficile la création de nouveaux trains.

Les évolutions en 2014.

Avec ces contraintes, les améliorations seront hélas très limitées et ne concernent que quelques ajustements d'horaires ou d'adaptations de dessertes comme l'arrêt à Moirans des TER du maillage régional.

Des lacunes importantes subsistent, comme l'absence de train Grenoble - Valence TGV arrivant avant 7h pour donner correspondance avec les TGV vers Marseille ou Paris, ou le manque de liaisons directes Annecy – Chambéry - Grenoble pourtant bien nécessaires pour concurrencer l'autoroute. La liaison avec Genève pâtit toujours de l'absence de train entre 8h et 12h au départ de Grenoble et de train en fin de journée pour relever les correspondances à Genève. Et aucune amélioration n'est prévue sur les liaisons périurbaines vers Jarrie ou Clelles.

Le service 2014 est donc bien décevant après toutes ces années de travaux, et l'ADTC devra multiplier ses interventions pour améliorer cette situation !

Seule consolation, quelques TGV rouleront entre Annecy et Marseille via Grenoble, grâce au nouveau raccordement réalisé à Valence TGV mais, pour des raisons obscures, ils ne circuleront (provisoirement ?) que les week-ends.

François Lemaire

Travaux Grenoble-Valence

Comme nous l'avons évoqué à plusieurs reprises dans notre bulletin, la ligne ferroviaire entre Moirans et Valence Ville est fermée toute l'année 2013 pour travaux.

Cet été l'ADTC a été conviée, avec d'autres associations d'usagers et de nombreux élus, à une visite du chantier de modernisation du Sillon Alpin Sud. Des explications techniques sur l'abaissement de la plateforme du Tunnel de Têche permettant son électrification ont été données.

A la date de notre visite, les travaux se déroulaient normalement et respectaient le planning initial.

Cet automne et jusqu'au 15 décembre (date de la remise en service commercial de la ligne) auront lieu les opérations suivantes:

- 5 octobre : alimentation de la sous-station Perelle,
- 15 octobre : fin des travaux principaux,
- 4 novembre : mise en service technique du poste de commandement) de Moirans,
- 1ère semaine de novembre : mise sous tension des caténaires,
- du 15 octobre au 5 décembre : essais,
- 5 décembre : mise en service technique du raccordement de Valence TGV.

Au 15 Décembre, les relations « Valence - Annecy » seront assurées par du matériel à traction électrique (les « Bibis » qui circulaient jusqu'alors en mode thermique) alors que les relations « St Marcellin-Chambéry » seront toujours en mode thermique (RRR)... la faute au retard de livraison du matériel commandé par la Région Rhône-Alpes (Regio2N)...

Nathalie Tepe

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)

12 novembre
9 décembre
20 janvier

Vélos et Piétons (18h30)

18 novembre
16 décembre
27 janvier

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion	12 euros
Adhésion	16 euros
Adhésion	2,5 euros

ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro	3,50 euros
Abonnement annuel sans adhésion	14 euros

Abonnement + Adhésion : faire le total

L'ADTC sur internet

<http://www.adtc-grenoble.org>
www.facebook.com/adtc.grenoble
Pour vous abonner à notre lettre
électronique mensuelle, ou pour
toute information :
contact@adtc-grenoble.org

L'ADTC est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des
Associations d'Usagers des
Transports
=> www.fnaut.fr

FUB, Fédération des Usagers de la
Bicyclette
=> www.fubicy.org

Rue de l'Avenir,
=> www.ruedelavenir.com

FRAPNa-Isère, Fédération Rhône-
Alpes de protection de la Nature
=> www.frapna.org

Droit du piéton,

AEDTF, Association Européenne
pour le Développement du
Transport Ferroviaire.
=> www.aedtf.org

Bulletin trimestriel publié par :

**Association pour
le Développement des
Transports en Commun,
voies cyclables et piétonnes
dans la région grenobloise**

MNEI, 5 place Bir Hakeim
38000 GRENOBLE
Tél. 04 76 63 80 55

Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)

Directrice de la publication :
Nathalie TEPPE

N° de CPPAP : 0913 G 82982

Tiré à 1000 exemplaires sur papier recyclé
par l'Imprimerie Notre-Dame
80, rue Vaucanson
38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : montage photos
N. Teppe
Vignettes : P. Zanolla, S. Blanchard

Revue de presse

Le rapport DURON vu par la FNAUT

Chargée de hiérarchiser les projets inscrits au SNIT, la commission Mobilité 21, présidée par Philippe Duron, député PS du Calvados, n'a examiné les projets qu'au cas par cas, sans dégager une vision globale intermodale ; elle a manqué d'ambition en ignorant les possibilités offertes par la fiscalité écologique; enfin, tout en évoquant comme il se doit la « transition écologique et énergétique », elle a sélectionné, dans son scénario n°2 qui semble retenu par le gouvernement, des projets routiers pléthoriques : la situation exigeait une véritable priorité au rail et non un blocage des investissements ferroviaires, voyageurs et fret, à un niveau insuffisant. On ne peut certes qu'approuver plusieurs propositions de la commission :

- la modernisation des infrastructures existantes, la prévention de la saturation des grandes gares ferroviaires et de l'axe Paris-Mantes, l'amélioration indispensable de la desserte des ports ;

- l'élimination de projets inutiles, nocifs, voire fantaisistes : A51, LGV Poitiers-Limoges, canal Saône-Moselle, Transline...

Les autres priorités de la commission sont cependant très contestables :

- elle retient, sous prétexte de désenclavement, un grand nombre de projets autoroutiers. Mais qui peut encore croire qu'une autoroute va garantir le développement économique de Castres ou de Vesoul ?

- le maintien des projets A45, A31-bis et des contournements de Strasbourg, Rouen, Lyon,... est aberrant : les autoroutes existantes sont engorgées par un trafic de proximité qui ne pourra être absorbé que par des transports collectifs ferroviaires et routiers plus efficaces ;

- le renforcement de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) est acté alors que la Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA), une opération exemplaire de maillage du réseau ferré par remise à niveau de l'existant (voir FNAUT-infos n°153), est éliminée ;

- le POCL [NDLR : TGV Paris – Orléans – Clermont – Lyon] est reporté malgré la saturation prochaine (à l'horizon 2030) de la LGV Paris-Lyon ;

- enfin la commission a manqué d'une vision européenne en reportant la LGV

Montpellier- Perpignan, le Lyon-Turin et le prolongement Est de la LGV Rhin-Rhône ;

- seule la LGV Bordeaux-Toulouse est envisagée: les écologistes, qui se sont trompés d'adversaire, ont réussi à diaboliser le TGV, pendant que Philippe Duron « dédiabolisait » la route...

Source : FNAUT Infos n°137
Jean Sivardère

Le Temps de Stationnement

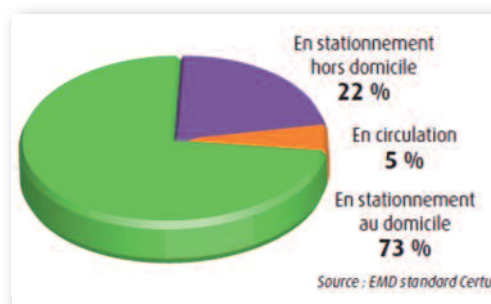
Dans les grandes agglomérations françaises, une voiture est stationnée 95% du temps.

Commençons par deux constats :

- l'augmentation progressive de la motorisation des ménages ;

- le recul de l'usage de la voiture observé dans les grandes agglomérations françaises depuis le milieu des années 2000.

Il en résulte un phénomène aberrant économiquement et problématique en matière d'occupation de l'espace public : dans les grandes agglomérations, les voitures sont immobiles 95% du temps. Dans les villes-centres, un jour donné, 30% à 40% d'entre elles ne servent pas !



Temps de circulation et temps de stationnement des voitures dans les grandes agglomérations françaises

Faut-il voir le verre à moitié vide (la praticité de la voiture en possession est plus forte que tout) ou le verre à moitié plein (ce phénomène est sans doute une étape nécessaire vers le développement de la voiture servicielle, de type covoiturage et autopartage) ?

Source : CERTU - TRANSFLASH N°380
Mars 2013 - Régis de Solère