



**Le financement des Transports
en Commun (2^{ème} partie)**

dossier central : pages 9 à 12

N° 138 - Décembre 2013 - 3,50 euros

**RD 1090 :
aménagement cyclables
en pointillés...**

Article page 6



**Vélo-école :
témoignage**

Page 5



**Et pourquoi pas ...
Venise !**

page 8



EDITORIAL - Le grand écart entre concertations et décisions

L'ADTC reçoit plus de 400 invitations par an à diverses instances de concertations : comités de ligne, conseils consultatifs, ateliers, colloques, forums, groupes techniques,... Doit-on pour autant conclure que les usagers sont bien écoutés et entendus ? Hélas...

Quelques exemples récents : les réductions de fréquence sur certaines lignes Transisère ont été mises en place sans même avoir été annoncées lors du comité de ligne précédent, et les réclamations restent parfois plusieurs mois sans réponse et sans effet. Le dossier soumis à concertation préalable sur le projet de transport par câble Grenoble – Vercors en octobre 2013 n'incluait toujours pas, malgré notre demande de juin 2012, de comparatif entre la desserte par câble plus navettes sur le plateau du Vercors, et une amélioration de la desserte par autocars directs. Une récente réunion de concertation sur la prise en compte des cycles dans le projet « tram E » a enfin eu lieu, à la demande insistante de l'ADTC ; mais les bordures en béton étaient déjà posées place Hubert Dubedout, et il n'y avait plus assez de marge de manœuvre pour optimiser l'insertion de bandes cyclables dans cette intersection difficile. Enfin, nos remarques dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Pôle d'échange multimodal Gares de Grenoble n'ont pas été prises en compte dans le document soumis à enquête publique, on n'y trouve aucune réponse à notre interpellation concernant le sous-dimensionnement des stationnements vélos sécurisés.

Les bénévoles qui font l'effort de participer à ces « concertations », en collectant des retours d'expérience, en consacrant une partie de leurs loisirs à l'étude de documents, voire au besoin en posant des demi-journées de congé pour pouvoir participer à une réunion, finissent par avoir l'impression que le nombre de ces « concertations » et le temps qu'elles absorbent est inversement proportionnel à leur impact et leur prise en compte par les décideurs.

L'ADTC est consciente que le contexte économique est difficile : on ne pourra pas tout développer autant que ce qu'on pourrait souhaiter. Quand l'argent public se fait plus rare, il est d'autant plus important de s'assurer que les dépenses répondent le mieux possible aux besoins des usagers, plutôt qu'aux « visions » d'architectes peu attentifs au côté pratique et fonctionnel de leurs œuvres, d'urbanistes expliquant comment densifier un secteur déjà très dense, d'élus qui semblent accorder plus d'importance à la taille ou la visibilité de leur territoire qu'à la qualité de vie de leurs concitoyens. L'inflation de réunions sans réelle prise en compte de la concertation amont ne fait pas faire d'économies, au contraire, et nous le regrettons.

Monique Giroud

Sommaire

P 02	Editorial – Le grand écart entre concertations et décisions
P 03	15 décembre 2013 : une date importante pour le sillon alpin
P 04	Quand l'accessibilité était ignorée...
P 05	Vélo-école : témoignage
P 06	Aménagements cyclables sur la RD1090 : un manque flagrant de continuité
P 07	Remodelage de la place Dubedout
P 08	Venise : tous captifs des Transports en Commun
P 09-12	Le Financement des Transports en Commun (2ème partie)
P 13	Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère
P 14	Applications mobiles pour usagers mobiles
P 15	Agences de Mobilité et site internet StationMobile
P 16	Concertation sur le transport par câble pour le Vercors
P 17	Saturation de l'Express 1 : toujours et encore !
P 18	CPER 2014-2020 : nos propositions
P 19	Quid des Inter-Régio ?
P 20	Revue de presse

Merci à nos adhérents

L'ADTC a récemment installé sur son site web un module permettant de faire des dons en ligne, par carte bancaire. Prochainement, vous pourrez aussi l'utiliser pour régler votre cotisation ou vous abonner au bulletin.

Merci aux adhérents qui en ont profité pour répondre à notre appel à dons... mais aussi à ceux qui ont soutenu l'association avec un simple chèque ! En ces temps de rigueur, le soutien des adhérents est précieux : si vous le pouvez, faites un geste. Ces dons ouvrent droit à une réduction d'impôts de 66% du montant du don.

15 décembre 2013 : une date importante pour le sillon alpin

ZOOM

Le 15 décembre, le sillon alpin va connaître une étape importante avec la mise en service de l'électrification. Une occasion pour revenir sur ce chantier très important pour notre région.

Une longue histoire

La modernisation du sillon alpin, attendue depuis plusieurs dizaines d'années représente un investissement de 540 M€, étalé sur les Contrats de Plan/Projets État / Région Rhône-Alpes (CPER) 2000-2006 et 2007-2013. On peut rappeler que la première phase a consisté à construire le saut de mouton de Moirans mis en service en 2009, la création d'une voie centrale à Gières en 2007, le doublement de la voie entre Moirans et St Marcellin en 2009, puis d'améliorer les points de croisement entre St Marcellin et Romans (avec maintien donc de la voie unique), l'amélioration de la signalisation et l'installation d'IPCS* (système permettant aux trains de rouler à contre-sens en cas d'incident ou de travaux), la suppression de passages à niveau et plusieurs aménagements de gares. Tous ces travaux ont permis d'améliorer significativement le fonctionnement de la ligne et la mise en place de nouvelles circulations.

La deuxième phase s'achève le 15 décembre

La deuxième phase a consisté à électrifier les lignes Moirans - Valence et Gières - Montmélian, donnant ainsi une continuité électrique sur l'ensemble du sillon alpin, la mise en place d'une signalisation automatique (BAL*) entre Gières et Montmélian (hélas, sans la mise en place d'IPCS), et pour le fret, la modernisation du raccordement de Montmélian facilitant l'accès vers Modane et l'Italie pour les trains venant du Sud. On a profité de ces travaux pour agrandir le gabarit (GB1*) dans les tunnels afin d'autoriser dans le futur, le passage de trains de transports combinés ou d'autoroute ferroviaire.

Cette deuxième phase va permettre le remplacement progressif des locomotives diesels (les dernières devraient être éliminées début 2015), la diminution (de quelques minutes) des temps de trajets, une amélioration de la régularité (quelques mises au point de la signalisation semblaient encore nécessaires cet automne) et la mise en place de liaisons TGV vers le Sud.

Notons que ces travaux ont nécessité la création d'un service de substitution par cars sur une durée de 12 mois, qui globalement (tout n'a pas été parfait !) s'est bien déroulé, mais qui, sans surprise, a engendré une diminution du trafic TER sur plusieurs destinations.

Un bon bilan

Cette modernisation constitue un net progrès et place les transports publics dans une meilleure position pour répondre aux besoins des usagers et être une alternative à l'autoroute (la liaison complète Annecy-Valence par autoroute est possible depuis 1992...). C'est un bon outil, encore faut-il maintenant créer les liaisons qui font défaut comme en direction de Genève ou combler les trous de desserte en milieu de matinée ou le week-end !

Ce qu'il reste à faire

Le plus urgent est la création de la voie de retournement de Brignoud, dont les travaux sont retardés par les difficultés pour la suppression du passage à niveau. Cette voie permettra de prolonger jusqu'à Brignoud des trains dont le terminus actuel est Gières et, espérons-le, d'offrir un service le mieux cadencé possible, entre Brignoud et Rives, susceptible de capter un trafic important en attirant de nombreux automobilistes vers le transport ferroviaire. (La question de la réouverture de la gare de Domène se posera alors).

Mais le chantier le plus important sera le doublement (partiel) de la ligne Aix - Annecy, chantier qui devrait être inscrit au CPER 2013-2020. Il faudra aussi être attentif aux travaux d'amélioration du gabarit (GB1) dans le tunnel de Voreppe, dont la réalisation sera délicate compte tenu de l'intensité des circulations.

Un souhait pour finir, c'est que les difficultés de financements ne retardent pas les travaux, surtout dans le contexte actuel où de nombreux travaux routiers sont, ou vont être entrepris, en contradiction avec l'orientation donnée par le Grenelle de l'environnement.

François Lemaire

*IPCS : installation permanente de contre-sens

*BAL : bloc automatique lumineux

*GB1 : gabarit ferroviaire nécessaire pour faire passer certains trains de transport combiné ou d'autoroute ferroviaire

Histoire d'une réclamation TER

Dans le dernier bulletin on vous a relaté les aventures d'une réclamation sur le réseau du Conseil général de l'Isère. Passons maintenant au TER.

Un élève (mineur) de lycée à Romans utilisant les cars de substitution SNCF entre Romans et Moirans devait, comme tout le monde, changer à St Marcellin. Curieusement, sa carte OÛRA bien reconnue au départ, ne l'a pas été en montant dans le car à St Marcellin. Mais là, le conducteur, sans demander d'explications ni essayer de voir ce qui n'allait pas (la carte OÛRA, son valideur ou sa formation à l'utilisation du bazar...), a tout simplement laissé à quai le voyageur, tout en le gratifiant de qualificatifs désobligeants. Les parents ont dû venir en voiture chercher leur fils à St Marcellin. Prudents, pour la semaine suivante, l'élève fut muni d'un ticket papier avec le reçu de paiement. Eh bien, la semaine suivante, au même endroit, le même conducteur a laissé à quai l'enfant pour le même motif. Le lendemain, l'entreprise de cars prenait de (très) haut la réclamation des parents, alors qu'à l'évidence il y avait plusieurs fautes graves voire lourdes de la part du conducteur, notamment d'avoir laissé à quai un mineur. Prenant contact avec l'ADTC, les parents nous ont demandé comment éviter qu'une telle situation se reproduise, et auprès de qui formuler une réclamation. Les responsables SNCF contactés ont immédiatement repris la plainte à leur compte, au motif que les cars sont sous leur responsabilité. Ils ont joint la famille dans la journée pour les assurer du traitement de la réclamation, d'un dédommagement et d'une action vigoureuse envers le transporteur.

Jean-Yves Guéraud

Quand l'accessibilité était ignorée...

Des chicanes non accessibles...

Le Comité pour le Droit au Travail des Handicapés et l'Égalité des Droits (CDTHED) a lancé une pétition pour demander la suppression des chicanes non-accessibles. Voir <http://www.cdthed.fr/joomla16/contre-les-chicanes.html>

Beaucoup de chicanes barrant l'accès aux deux-roues motorisés sont effectivement en infraction avec l'Arrêté du 15 janvier 2007, qui stipule dans son article 1er, au paragraphe 3° : « La largeur minimale de cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement. » Le dossier sur les chicanes du CDTHED montre que Grenoble a encore des progrès à faire.

... ou non justifiées

À Meylan, une chicane (accessible) installée sur la piste cyclable devant les laboratoires Roche pénalise sans raison les cyclistes depuis plusieurs mois, et l'Union de Quartier Buclos Grand-Pré lui a décerné le premier prix des réussites de l'été 2013. La mairie a répondu à l'Union de Quartier « en accord avec l'ADTC et l'entreprise Roche, ces chicanes ont été posées temporairement », alors que l'ADTC avait simplement demandé que la piste cyclable soit légèrement écartée pour une meilleure visibilité. L'ADTC a donc rappelé aux intéressés qu'elle désapprouve cette chicane.

Christophe Leuridan

Aujourd'hui, l'accessibilité est imposée par la loi dans les aménagements et réaménagements urbains, ainsi que dans les constructions neuves, pour le plus grand bien de tous : personnes à mobilité réduite et parents avec poussette évidemment, mais aussi tous les piétons dont les déplacements sont facilités. Cette situation paraît tellement évidente qu'on en arrive à ne pas se souvenir d'une époque pas si lointaine où l'accessibilité, ignorée par la loi et les règlements, n'était pas davantage reconnue par les aménageurs et les constructeurs : ainsi ont été conçus des équipements et des bâtiments dépourvus d'accessibilité.

Souterrains et passerelles

Dans les années soixante-soixante-dix, période d'intense développement de Grenoble et de son agglomération, on a voulu protéger les piétons de la circulation automobile souveraine en créant des passages souterrains sous les grandes voiries (grands boulevards) : le problème, c'est que dans la plupart des cas il n'y avait que des escaliers... Depuis, ces passages ont disparu grâce au réaménagement des boulevards pour le tram C. On a aussi créé des passages supérieurs, dont beaucoup subsistent, ne bénéficiant que rarement de rampes ; ils sont en général intégrés dans des quartiers construits en surélévation par rapport au sol naturel, quartiers dont il va être question.

Quartiers « hors sol »

C'est là que s'observent les effets majeurs de l'indifférence à l'accessibilité. Dans les décennies soixante-soixante-dix, on a bâti des immeubles et des équipements dont le rez-de-chaussée était plus haut que le sol, pour permettre en général de construire des garages et parkings en dessous des immeubles sans avoir à les enterrer. L'idée était génératrice d'économies, mais son corollaire en était que pour passer du sol naturel au niveau de l'entrée des immeubles il fallait franchir une dénivellation, parfois égale à un, voire deux étages. Comme on raisonnait alors comme s'il n'existait ni voiture d'enfant, ni caddie ni fauteuil roulant, le raccordement au sol était assuré essentiellement par des escaliers. Quand il y avait des rampes, leur pente – avant que la loi n'impose la pente maximum à 5% – était raide et leur nombre limité : là où quelques escaliers reliaient le sol au niveau supérieur, une seule

rampe avait été prévue, ce qui imposait des allongements de parcours aux usagers ne pouvant utiliser les escaliers. Et pour les usagers non familiers, il n'est pas toujours simple de dénicher la rampe et de savoir si, après une première dénivellation pourvue d'une rampe, la prochaine ne proposera pas qu'un escalier.



Rampe de la place Jean Moulin

Outre des ensembles immobiliers comme par exemple celui de la place Jean-Moulin à Grenoble, des quartiers couvrant d'importantes surfaces ont été édifiés sur ce principe, tels le Village Olympique, et une partie de la Villeneuve de Grenoble et d'Echirolles. Les problèmes ignorés lors de la construction ont souvent amené des rectifications ultérieures, mais elles ne répondent pas entièrement aux exigences d'accessibilité totale, faute de pouvoir remplacer, dans un espace bâti peu malléable, les escaliers par de nouveaux cheminements à la pente au plus égale à 5%.



Exemple de rectification au Village Olympique

Ce domaine de l'accessibilité, qui s'étend aujourd'hui largement au-delà même des prescriptions de la loi, constitue une avancée majeure des dernières décennies. On ne peut que s'en réjouir.

Texte et photos : Bruno Vigny

Vélo-école : témoignage

L'ADTC propose des stages de Vélo-Ecole. Voici un beau témoignage d'une stagiaire ayant bénéficié de cette action.

À l'école du vélo, l'histoire de Mme Clet

Dans la vie, tout vient à point pour qui sait attendre. Le hasard fait bien les choses. Par l'intermédiaire de la bibliothèque d'Echirolles, je me suis inscrite pour participer à une lecture sur la thématique du vélo. Les textes ponctuèrent une balade à vélo à la découverte des pistes cyclables de l'Ouest Échirollois. Un lecteur proposa tout naturellement que nous nous rendions tous à vélo aux différents points de pauses lecture le jour de la balade. C'est alors que j'ai dit tout bas : « je ne sais pas faire du vélo ».

Il me répondit du tac au tac qu'un programme « mise en selle », autrement dit « cours de vélo débutant », était en train de se mettre en place à la Maison de l'Égalité qu'il suffisait d'appeler pour s'inscrire. Après beaucoup d'hésitations, je me suis décidée à appeler. Le plus dur, moralement, c'était de dire au téléphone « je ne sais pas faire de vélo ». Réponse immédiate : « mais Madame il n'y a pas d'âge pour apprendre ; quel âge avez-vous ? » J'ai répondu tout bas : « 73 ans ».

Le jour de ma première leçon arrive. À 9 h je me pointe, une dizaine de jeunes dames arrivent aussi. Anaïs (la prof de vélo) nous attribue un casque et un vélo. On était là pour ça ! Casque ajusté, l'école du vélo se met en route pour aller sur un parking désert. J'ai suivi à pied, comme tout le monde, marcher avec le vélo on ne savait alors rien faire d'autre ! Mais quand il a fallu essayer de mettre ses fesses sur la selle et de rester pendant 2h dessus (le temps de la leçon), là je me suis dit que le plus dur, physiquement, allait commencer....

Le lendemain : même heure, au même endroit, même jeunes dames motivées et pour moi, même souffrance que celle qui m'avait tiraillée toute la nuit (malgré l'arnica en pommade et granules !) Mais je peux vous assurer que la souffrance n'était rien par rapport à mon envie de savoir faire du vélo. Et je suis revenue, pour chacune des trois séances suivantes avec un peu moins de souffrance et un peu plus de confiance...

jusqu'à la réussite du premier tour de pédale et la joie du vélo !

Joie du vélo

Après avoir eu mon attestation de pédalage (diplôme décerné à la fin des cours), que du bonheur ! Les petits bobos se sont envolés. Je me suis encouragée et j'ai décidé de continuer seule mon apprentissage. Donc, direction la location de vélo. Et vélo en main, je me suis redressée en me disant : « tu mènes un vélo ». Seules mes chevilles souffraient encore de quelques coups de pédales malvenus.

Mon expérience antérieure de postérieur m'a quand même fait aller acheter un cuissard comme les vrais cyclistes (avec des renforts très appréciables) et me voilà partie, sur les pistes cyclables bien sûr. Toujours très fière (Anaïs m'avait dit qu'il fallait bien regarder droit devant soi et ne pas regarder le vélo). C'est évidemment ce que je fis mais très vite je me retrouvai comme à mon premier jour d'école. Le regard encourageant d'Anaïs remplacé par celui, un peu moqueur, d'un groupe de retraités d'un certain âge qui prenaient le soleil sur un banc et que je n'avais pas vus dans un premier temps, puisque je ne regardais que mon vélo ! Ils devaient s'amuser de me voir piquée ainsi dans mon orgueil. Ce jour là je suis rentrée très vite mais en poussant très fièrement mon vélo et en me disant : « t'en fais pas, dans quelques jours tu passeras très fière devant eux mais en pédalant ! » Chaque jour, je me rendais un peu plus tôt sur les pistes cyclables pour que personne ne me dérange. Et quatre matins de suite je me suis rendue compte que je prenais de l'assurance : « torse droit, c'est moi qui conduis le vélo et non lui qui me conduit ». Et je suis arrivée à l'aimer mon vélo, il ne me faisait plus mal et il m'obéissait. Un matin me sentant sûre, je me suis bien installée sur ma selle et je suis passée devant les pépés toujours sur le même banc. Surprise ! Ils m'ont applaudie... Je me suis donc arrêtée et ils m'ont dit : « vous avez fait d'énormes progrès, à votre âge... ». Là, je me suis dit qu'à mon âge justement : « Bravo Jeannine ! »

Jeannine Clet
Anaïs Morize

Un réseau régional « Rue de l'Avenir »

L'association « Rue de l'Avenir » dont l'ADTC est membre, existe depuis 1988. Elle promeut un meilleur partage de l'espace public pour tendre vers une ville plus sûre et plus conviviale.

Pour démultiplier les messages de l'association et créer une synergie entre les différentes villes, un réseau régional Rhône-Alpes a été créé. Pour faire connaître ce réseau, le 13 décembre prochain, les correspondants locaux de Rhône-Alpes invitent des élus, techniciens, associations à une visite des berges de la Saône et du tunnel de la Croix Rousse réservé aux modes actifs et aux transports en commun.

Nous reviendrons prochainement sur les travaux de ce réseau.

Philippe Zanolla



Au programme

Anne Faure : Les chantiers de Rue de l'Avenir

Gilbert Lieutier : La ville à vivre

Approche régionale avec des réalisations locales :

- Philippe Zanolla à Grenoble : double-sens cyclables, plan piéton, tourner à droite...

- Une présentation de réalisations à Chambéry (sous réserve)

- Anne de Beaumont : MOPI, une maison de la mobilité au PNR du Pilat

- Jean-Claude Chausse : Une Maison du vélo et des modes doux : Pignon sur Rue-Lyon

Visites de sites :

- Les berges de la Saône

- Le tunnel de la Croix Rousse

- Zone de rencontre en chantier (Lyon 1^{er})

Aménagements cyclables sur la RD1090 : un manque flagrant de continuité

Grenoble, quai Jongkind

Après les travaux de réaménagement des quais rive droite et afin de compenser la suppression d'une partie des places de stationnement, la ville de Grenoble vient de matérialiser du stationnement rive gauche sur le quai Jongkind côté Isère. Ce réaménagement a entraîné la suppression d'une voie de circulation. Le double-sens cyclable a été maintenu, la bande prend dorénavant place entre les véhicules en stationnement et la seule voie de circulation la protégeant ainsi du risque de stationnement sauvage.



Pour la rive gauche de l'Isère, l'ADTC demande l'aménagement rapide de la piste bidirectionnelle prévue pour les cycles côté immeubles, entre le pont de la Citadelle et l'aménagement en cours place Dubedout (voir l'article page 7), dans le même esprit que pour le quai Jongkind, en réduisant une voie de circulation et en décalant le stationnement.

Texte et photo :
Philippe Zanolle

La Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (CCPG) a adopté récemment son schéma directeur cyclable ainsi qu'une charte d'aménagement cyclable.

Pour tester son efficacité, cette charte devait être utilisée pour réaliser, entre autres, un état des lieux des aménagements cyclables de la RD : 1090 entre Montbonnot et Crolles. Mais le projet fut malheureusement abandonné suite à l'opposition de certaines communes pendant la consultation. Résultat, le Conseil général (CGI) et les Communes font chacun leur petit travail dans leur coin.

Le point sur les réalisations récentes

À Bernin, le centre-ville est avantageusement rénové, les trottoirs élargis, mais il n'y a rien pour les cycles. La montée vers Saint-Nazaire aurait pourtant bien besoin d'être sécurisée. Dommage que l'espace ne soit pas aussi bien partagé que le présente le panneau d'information du chantier !



À Saint-Nazaire-les-Eymes, les bandes cyclables créées s'arrêtent à cause de l'étroitesse de la chaussée : résultat globalement positif d'un compromis entre la Commune et le Conseil général.

À Saint-Ismier, le CGI a bien travaillé dans la partie Est, lors de la réfection de la chaussée : de nouvelles bandes cyclables ont été aménagées. Espérons que les cyclistes auront également des aménagements pour eux sur la chaussée dans le secteur du collège, encore en travaux actuellement !

À Montbonnot-Saint-Martin : les bandes cyclables bilatérales créées sur la chaussée s'arrêtent brusquement pour faire place à du stationnement, sans prévenir les usagers.



Un panneau d'avertissement serait le bienvenu



Réalisations plus anciennes

- Au centre bourg de Saint-Ismier, de nouvelles bandes cyclables sont apparues avec la suppression des îlots centraux ; dommage que les cyclistes soient, par deux fois, brusquement rejetés sur la chaussée, là encore sans avertissement.

- Une bande cyclable créée dans le sens Ouest - Est entre Montbonnot et Saint-Ismier s'arrête brusquement en raison de la présence d'un tourne-à-gauche.

- À Bernin, en direction de Crolles, à l'arrêt de bus Croix des Varvoux d'une part et dans l'autre sens, entre Bernin et Saint-Nazaire à l'arrêt des Varvoux d'autre part tous les dangers sont présents : îlot central réduisant la largeur de la chaussée, bout de trottoir, dangereux pour les cyclistes, inutile pour les piétons ne permettant même pas l'accessibilité à l'arrêt pour les PMR et absence de panneau signalant la fin de la bande cyclable vers St Nazaire.



Un rétrécissement et un bout de trottoir dangereux...

- Entre Montbonnot et Crolles, vu l'espace contraint, les centres anciens de chacun des bourgs devraient être rapidement classés en zone 30 et aménagés en conséquence. Une limitation ponctuelle à 30 km/h sans aménagements étant insuffisante pour assurer la sécurité des cycles.

En conclusion, malgré des améliorations sur l'itinéraire, le résultat reste très hétérogène et demanderait une plus grande concertation entre les Communes, et pourquoi pas avec le soutien de la CCPG ?

Texte et photos :

Bertrand Christian et Colette Grossiord

Dans le cadre de la réalisation de la ligne E de tramway, la place Dubedout a été réaménagée.

Cette place imposante à l'entrée de Grenoble est un carrefour important permettant d'accéder au centre-ville de Grenoble ou de rejoindre la gare. Le remodelage de la place prévu par l'aménageur réduit l'espace dévolu à la circulation automobile et dégage un espace mixte piétons-cycles découpé en 4 secteurs.

Depuis longtemps, l'ADTC est opposée aux aménagements cyclables sur trottoir, estimant que les piétons ont le droit à un espace dédié, sécurisé pour permettre une déambulation paisible et que la place du cycliste est sur la chaussée.

Lors des différentes réunions de concertation, de présentation, nous avons informé l'aménageur de nos préférences et tenté de lui faire partager nos points de vue. Les contraintes étant très fortes, l'ADTC n'a pas eu gain de cause, mais après le recours gracieux déposé en juillet, les plans ont été améliorés en implantant les cheminements cycles en bord de trottoir, conformément aux recommandations du CERTU (en gris sombre sur le plan). C'est un moindre mal qui ne résout pas les problèmes de continuités cycles ou les risques de cisaillement aux intersections.

En venant du Nord (St Martin le Vinoux)

Après avoir traversé l'Isère sur la piste implantée du côté Ouest du nouveau pont, les cyclistes allant vers le Sud ou vers l'Est pourront soit rejoindre la chaussée et traverser la place dans le flux automobile, soit emprunter la piste sur le trottoir et traverser aux feux de chaque intersection, quai Claude Bernard, rue Casimir Brenier, cours Jean Jaurès, et boulevard Gambetta. Ceux qui veulent rejoindre la gare pourront emprunter soit la piste bidirectionnelle prévue côté Sud rue C. Brenier, soit le quai C. Bernard.

En venant du Nord-Ouest (quai C. Bernard)

Depuis la rue Aristide Bergès, le double-sens cyclable prévu sur le quai C. Bernard amènera les cyclistes sur la piste cyclable

en demi-cercle sur le trottoir place Dubedout. Les cyclistes attendront aux intersections comme ceux qui viennent du pont.

En venant de l'Est

Les cyclistes arriveront par la future piste bidirectionnelle prévue quai Créqui (côté ville). Ceux qui iront vers l'Esplanade et le quai C. Bernard pourront traverser au débouché du Boulevard Edouard Rey pour prendre la bande cyclable prévue côté Isère jusqu'au pont. Ceux qui iront vers le quai C. Bernard seront confrontés au cisaillement de trajectoire avec les voitures qui tournent à droite : l'ADTC a demandé que le marquage au sol prolonge la bande, et qu'on précise le phasage des feux pour réduire les risques. Les autres continueront tout droit sur la piste sur trottoir place Dubedout.

Nouveautés boulevard Gambetta

Entre la place Dubedout et l'avenue Félix Viallet, deux pistes cyclables bilatérales seront implantées sur le boulevard Gambetta réduit à deux voies. Ce choix préfigure le futur recalibrage du boulevard qui devrait intervenir courant 2014.

Nous verrons selon les retours des usagers si des adaptations s'avèrent nécessaires.

Christian Cotte et Philippe Zanolla

« Cyclistes brillez », édition 2013

Dans le cadre de la campagne nationale, l'ADTC s'est mobilisée les 26 et 28 novembre derniers, pour faire briller les cyclistes, en partenariat avec les Communautés d'Agglomérations Grenoble Alpes Métropole et Pays Voironnais.

Cette campagne annuelle vise à sensibiliser les cyclistes à une mesure essentielle à leur sécurité : la VISIBILITÉ.

Que dit la réglementation ?

• Les équipements obligatoires :

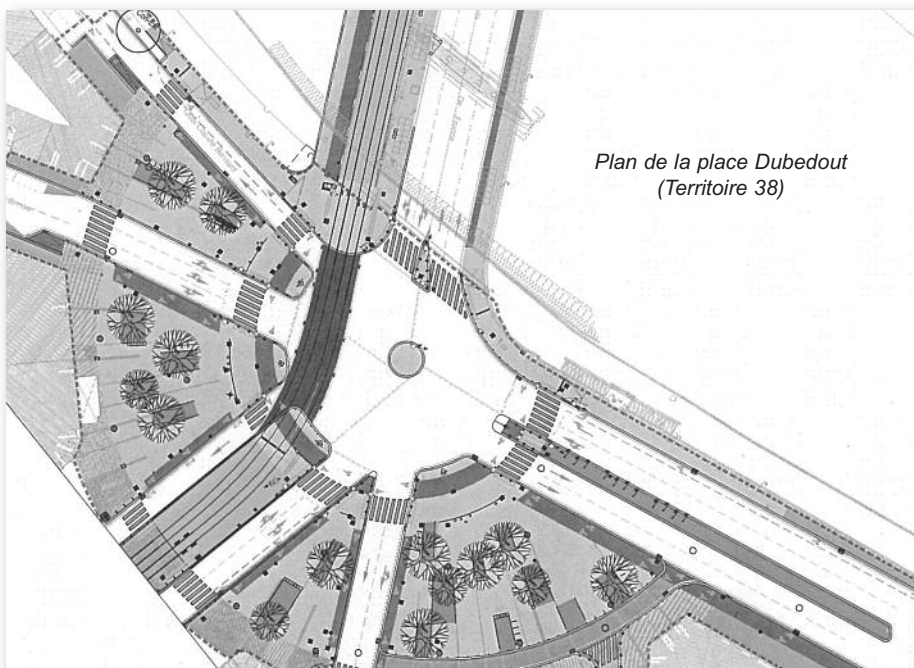
- l'éclairage actif : un feu avant blanc ou jaune et un feu arrière rouge

- l'éclairage passif : des catadioptrés (réflecteurs) avant, arrière, sur les roues et sur les pédales.

• Les équipements conseillés : gilet fluo (obligatoire hors agglomération), pince à vélo réfléchissante, adhésif réfléchissant à coller sur le vélo, brassard réfléchissant.

A vélo, voir et être vu, c'est vital !

Céline Vert



Venise : tous captifs des Transports en Commun

Chrono + vélo pour Inovallée

Votre lieu de travail est éloigné de plus de 500m d'un arrêt de bus de la ligne C0 (exemple : vous travaillez à Montbonnot) ? Et pour gagner du temps, vous préférez le vélo à la marche à pied ?

La Métro a mis en place, sur demande de l'ADTC, un Métrovélobox situé à l'arrêt Meylan-Béalières.



Arrêt Béalières

Trois vélos (bientôt huit) sont disponibles en location automatique et six casiers sont disponibles en consigne individuelle.

Les vélos en location peuvent être utilisés :

- ponctuellement (pour un visiteur) avec un coût de 0,10 €/heure
- plus régulièrement : avec votre abonnement TAG vous bénéficiez de 200 heures de location gratuite !

Enfin, si vous souhaitez utiliser votre vélo, louez un casier pour 9 €/mois ou 37 €/an.

Plus d'informations sur le site www.metrovelo.fr

Texte et photo :
Antoine Jammes

Venise compte près de 60.000 habitants sur un groupe d'îles autour du « Grand Canal » sur environ 3 x 2 km.

Particularités de Venise

À Venise, la proportion de « captifs des transports publics » est très grande, à l'inverse des autres villes. Autre particularité de Venise que les nouveaux arrivants découvrent douloureusement : les ponts sur les canaux, qui commencent par une douzaine de marches d'escalier. En une journée banale on monte et descend plusieurs centaines de marches.

Les transports publics

Le service de transport date de 1881. Les gondoliers ont tenté de s'opposer à cette concurrence dangereuse. Le succès a très vite montré que les vaporettos répondaient bien à un besoin important.

Aujourd'hui l'ACTV (Azienda del Consorzio Trasporti Veneziano) transporte 180 millions de passagers par an à Venise et ses environs, avec 450 bus et 152 navires. Rappel, la SEMITAG en transporte 80 millions.

Les vacanciers peuvent acheter au camping des forfaits pour 24, 48 ou 72h (30 €, voire une semaine (50 €). Le délai débute à la 1^{re} validation. Il y est joint l'horaire des bateaux pour St Marc, cadencés à 30 minutes de 7 à 21 h. La gare maritime à Punta Sabbioni comporte 5 quais pour les bus de l'ATVO (Azienda Trasporti Veneto Orientale) transportant les usagers (touristes et travailleurs) venant du cordon littoral jusque Jesolo à 25 km.

La correspondance est exemplaire, bien que bus et vaporettos dépendent d'exploitants et d'autorités différentes. L'ATVO collabore avec les transporteurs, les chemins de fer italiens et même autrichiens. C'est un peu comme si le

Conseil Général de l'Isère tenait compte des services de la SNCF et des CFF suisses pour organiser les correspondances.

Les forfaits peuvent paraître chers, c'est justifié par la qualité et la constance de l'offre (pas de réduction de service au moindre prétexte, ni de jours rouges, verts ou noirs). L'amplitude de service couvre sur 24h pratiquement toutes les destinations, en service plus réduit la nuit.

Il faut valider son titre de transport à l'embarquement. Les points stratégiques comportant une salle d'attente sont équipés de contrôle d'accès (version actuelle du « tourniquet métro »).

Les vaporettos

Les vaporettos (qui ne sont plus à vapeur depuis 70 ans ou plus) assurent une desserte urbaine dans et autour de Venise.

Ils embarquent environ 210 passagers (50 places assises), mais exigent un équipage double (un pilote et un gabier pour l'amarrage aux arrêts). La vitesse maximum est de 13 nœuds (20 km/h) sur les lignes circulaires dégagées. Ailleurs, la vitesse est limitée pour minimiser les dommages aux berges mais la vitesse commerciale offerte reste très honorable : 7 km/h environ à l'intérieur de Venise sur la ligne 1 avec une cadence de 10 minutes de 6 à 20h, à la demi-heure au delà. Cette ligne qui dessert la place St Marc, la gare ferroviaire, le parking voisin de la Piazzale Roma est quasiment saturée, même aux mois creux.

Le parcours des vaporettos est compliqué : l'impossibilité fréquente de « traverser la rue » exige le doublement des arrêts de part et d'autre des canaux larges comme le Grand Canal.

Jean-Yves Guéraud



Le financement des Transports en Commun

(2^{ème} partie)

Lors de notre précédent bulletin, nous avons fait un état des lieux de la situation financière des principales collectivités territoriales œuvrant sur le territoire de la région grenobloise.

Ce dossier a pour objectif de présenter toutes les mesures qui permettraient de continuer à financer les transports publics dans un contexte à la fois de pénurie d'argent public et à la fois d'augmentation de la demande de transport de la part des usagers.



Pour les TER, la Région Rhône-Alpes aura comme principales dépenses d'investissement à engager ces prochaines années :

- l'achat de matériel roulant avec l'augmentation prévisible des TER et le développement des liaisons vers Genève (CEVA),
- des travaux d'infrastructure, comme le doublement partiel de la ligne Aix-Annecy.

Au niveau de la Région Urbaine Grenobloise (RUG), les gros investissements à prévoir à l'horizon du PDU (Plan de Déplacements Urbains) devraient être la réalisation d'un tramway périurbain reliant le cœur de l'agglomération grenobloise au Voironnais d'un côté et au Grésivaudan de l'autre (voir bulletin ADTC-Infos n° 124).

Enfin, les différentes Autorités Organisatrices de Transports (AOT) concernées (Conseil général, SMTC, Grésivaudan et Voironnais) devront également augmenter leur contribution du fait d'une augmentation prévisible de l'usage de ces réseaux de TC.

Pour arriver à satisfaire ces besoins de financement, trois axes sont à développer en parallèle :

- trouver de nouvelles recettes,
- optimiser le fonctionnement,
- investir à bon escient.

Ce sont ces trois axes que nous allons développer dans ce dossier central.

Axe 1/ Augmenter les recettes

Nous avons vu que les recettes des AOT proviennent des entreprises (versement transport), des collectivités et des usagers.

Augmenter le tarif pour l'usager

Les élus et les opérateurs de transport ont publié lors des Rencontres nationales du transport public qui ont démarré le 27 novembre à Bordeaux 40 propositions dans lequel on peut lire « *Contrairement aux idées reçues, le prix du transport a très peu d'incidence sur la fréquentation. Les réseaux qui ont décidé de fortes augmentations de tarif n'ont pas observé de baisse de trafic* ». « *Nantes, par exemple, a totalement revu la gamme tarifaire de ses transports, avec une hausse de 11% au passage, et malgré les fortes critiques locales, le trafic dans les bus et des tramways n'a pas fléchi* » selon Jean-François Retière, vice-président de Nantes Métropole.

Pour Jean Sivardière, Président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers du Transport (FNAUT) « *Sur le principe, ce*

n'est pas scandaleux, mais avant d'y songer, il faut éviter les gaspillages et améliorer la productivité des transports urbains : par exemple, donner systématiquement la priorité aux bus sur voies réservées et aux feux rouges pour qu'ils ne soient plus coincés dans les embouteillages. Cette mesure permettrait de mettre moins de bus sur les lignes, et d'augmenter les recettes commerciales puisque les gens n'hésiteraient pas à monter dans des transports publics qui roulent vite que la voiture en ville ».

Au 1^{er} janvier 2014, avec la fusion de la Métro, avec les communautés de communes du Balcon Sud de Chartreuse et du Sud Grenoblois, le périmètre de prélèvement du Versement Transports auprès des entreprises va être élargi.

La création d'un syndicat unique au niveau de la RUG, accompagnée d'une amélioration de l'offre sera l'occasion de simplifier les grilles tarifaires et d'augmenter les recettes venant des usagers. En contrepartie de ces augmentations tarifaires, justifiables une fois réalisées les améliorations du réseau (voir paragraphes suivants), il sera nécessaire d'étendre la tarification solidaire aux territoires qui ne l'ont pas encore mise en place.

Augmenter le versement transport

Le Versement Transport que paient les entreprises peut aussi être mis à contribution. Si le taux à l'intérieur du périmètre actuel du SMTC est au maximum permis par la loi, il peut être augmenté sur les autres territoires, en particulier si l'on développe le réseau avec un tramway périurbain.

De même, au niveau régional, la Région pourrait lever un « Versement Transport Interstitiel » sur les zones qui ne lèvent pas aujourd'hui de Versement Transport (cela nécessite un changement de la loi).

Augmenter le nombre d'usagers, source de nouvelles recettes

A certaines heures de la journée, et durant le week-end, les réseaux de TC ne sont pas saturés. En améliorant l'offre et surtout en menant des campagnes d'information ciblées, il est possible de capter une nouvelle clientèle pour les transports en commun, source de revenus supplémentaires pour les AOT.

Augmenter la participation des automobilistes

La Région Rhône-Alpes vient enfin de décider d'augmenter au taux maximum la part régionale de la TIPP (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers) sur l'essence : auparavant, le taux voté par la région n'était que la moitié du maximum fixé par la loi, qui est de 2,5 centimes par litre. Nous demandons que les députés et sénateurs votent une augmentation de ce taux maximum pour permettre aux Régions d'avoir la possibilité d'augmenter leurs recettes pour financer le TER via la TIPP.

Cet été, le parlement a adopté en première lecture la dépénalisation des amendes liées au stationnement payant pour que les recettes aillent directement dans les caisses des Communes. Grâce à une telle mesure les élus locaux auront la possibilité de fixer les tarifs du stationnement, des pénalités et de renforcer leurs moyens (contrôle du stationnement) pour sanctionner les défauts de paiement ; rappelons que le stationnement est un levier important dans une politique d'incitation à l'usage des TC... et que le stationnement sauvage dans les couloirs bus ou sur les bandes cyclables « *j'en ai pour deux minutes* » est un frein à l'usage de ces modes de déplacement.

Au moment où nous écrivons ce dossier, c'est le Ministère des Finances qui bloque la mise en œuvre de ce vote parlementaire.

Enfin, le « péage urbain » est une nouvelle source de financement. L'ADTC demande depuis plusieurs années que cette solution soit étudiée avec l'ensemble des acteurs du territoire de la Région grenobloise. Le péage urbain permettrait d'améliorer le fonctionnement du réseau des cars reliant l'agglomération aux territoires voisins, et à moyen terme de financer des projets de tramway périurbain.



Péage urbain Londres

La gratuité a été testée par quelques réseaux urbains (Aubagne, Châteauroux, Gap,...) et a entraîné une forte augmentation de la fréquentation. Pour les réseaux qui ont opté pour la gratuité, les recettes ne représentaient qu'une fraction infime des dépenses, la perte de recettes liée à la gratuité est donc restée limitée. Pour un réseau comme le réseau SEMITAG, où les recettes représentent 16 % du coût des transports (30 % si l'on ne prend en compte que le fonctionnement), adopter la gratuité serait renoncer à une part de recettes bien plus importante, ce qui freinerait tout investissement pour améliorer les dessertes. Un réseau gratuit est un réseau à « service minimum » ; ce n'est pas ainsi que l'on attirera une nouvelle clientèle aujourd'hui utilisatrice de la voiture individuelle !

Axe 2/ optimiser le fonctionnement des réseaux

Comme nous le mentionnons fréquemment dans ce bulletin, l'exploitation actuelle des réseaux de TC de la région grenobloise peut être fortement améliorée.

Amélioration de la vitesse commerciale

L'amélioration de la vitesse commerciale des bus et des tramways a un effet à la fois sur les dépenses et sur les recettes : elle permet à l'exploitant réduire ses coûts au kilomètre parcouru.

Simultanément, elle rend l'offre plus attractive et permet de capter une nouvelle clientèle, se traduisant par une augmentation des recettes.

Plusieurs solutions permettent d'augmenter la vitesse commerciale :

Un gain de 1 km/heure sur la vitesse commerciale
= **1 M€ de réduction du déficit commercial**

– la réalisation de couloirs de bus qui permettent aux heures de pointe notamment aux bus et cars de s'affranchir des bouchons sur les autres voies. Il peut s'agir de couloirs bus sur l'ensemble d'une voirie ou d'un couloir sur quelques dizaines de mètres pour faciliter l'accès du bus à un feu. Pour les prochaines années, l'effort devra être porté dans l'agglomération pour les axes sur lesquels circulent les lignes Chrono et certaines lignes Proximo (actuelles lignes 41, 32, 33...) ; en dehors de l'agglomération, l'aménagement de couloirs bus sur la RD1090 permettrait d'améliorer la circulation de cars comme la 6020.

– La priorité pour les bus aux carrefours : le système en fonctionnement dans l'agglomération doit être étendu aux territoires voisins et permettre aux bus des différents réseaux de bénéficier du même système de priorité aux feux.



Dispositif au feu avec "losange + " !

– La réduction du temps « perdu » aux arrêts avec la montée par toutes les portes au moins aux arrêts les plus chargés (comme Victor Hugo ou Chavant).

		Temps de trajet	Nb passagers	Temps arrêt aux feux	% Temps arrêt aux feux / Temps de trajet	Temps arrêt aux feux / Temps de bus	% Temps arrêt aux feux / Temps de trajet	Temps total à l'arrêt	% Temps à l'arrêt / Temps de trajet
Heures creuses	Crolles → Grenoble	48 mn	24	4'51"	10%	8'19"	17%	13'10"	27%
	Grenoble → Crolles	36 mn	12	4'57"	14%	3'48"	11%	8'45"	24%
Heures de pointe	Crolles → Grenoble	52 mn	30	7'55"	15%	11'22"	22%	19'17"	37%
	Grenoble → Crolles	58 mn	30	9'31"	16%	11'26"	20%	20'57"	36%

Des relevés effectués par l'ADTC sur la 6020, on peut constater qu'en agissant sur les deux points ci-dessus, il est possible de gagner de précieuses minutes.



– L'incitation à acheter son billet en dehors du bus en jouant sur la tarification (il est possible d'augmenter le prix du billet à l'unité vendu à bord par les chauffeurs, comme le font d'autres réseaux) et en mettant en place une billettique à quai aux principaux arrêts.

Ce temps perdu est important aux arrêts chargés comme Victor Hugo, où quelques passagers achetant leur ticket à bord d'un Car Transisère suffisent à bloquer plusieurs bus et cars pendant deux à trois minutes. Nous avons par exemple demandé à Transisère que des distributeurs soient installés à l'ensemble des arrêts situés sur le tronçon commun entre la gare routière et l'Hôtel de ville de Grenoble, et que, à moyen terme, la vente de billets à bord soit interdite à ces arrêts, une fois les usagers habitués.

Optimiser l'offre sur le périmètre de la RUG (région urbaine grenobloise)

Le développement urbanistique de ces dernières décennies et la mise en place de différents réseaux pour répondre aux nouvelles attentes des usagers ont abouti à une situation qui est loin d'être optimisée tant au niveau du service aux usagers que des coûts engendrés par l'exploitation mal coordonnée de ces différents réseaux. Certaines mesures permettraient d'améliorer le fonctionnement « du réseau de la région urbaine grenobloise » :

– La suppression des doublons entre réseaux, par exemple la concurrence entre les cars Transisère et le TER pour la desserte de La Côte St André et de Beaurepaire : pour le même prix, un rabattement des cars vers respectivement les gares du Grand Lemp et de Rives, en correspondance avec les TER, serait plus efficace.

– La mise en place de dessertes traversant les frontières actuelles des territoires (comme le prolongement de la ligne Chrono jusqu'à Montbonnot pour mieux desservir l'ensemble de Inovalée),

– La mise en place d'une billettique unique à l'échelle de la RUG attendue depuis tant d'années par les usagers, ainsi que l'utilisation commune d'outils d'exploitation des différents réseaux. Nous dénonçons depuis de nombreuses années les dépenses du Conseil général pour créer ses propres outils au lieu d'utiliser ceux déjà en place dans l'agglomération grenobloise.



A quand la girouette Chrono « Montbonnot » ?

Optimiser l'offre de chaque réseau

– la mise en place de dessertes adaptées aux zones à faible densité : transport à la Demande (TAD), bus-taxi (cf expérimentation en cours à Meylan...).

– dans les TER ayant une vocation périurbaine (Rives - Gières ou St Marcellin - Chambéry), le contrôle des billets pourrait être fait comme dans les réseaux de bus urbains, en supprimant la présence d'un contrôleur dans chaque train.

Transfert du rail vers la route – une fausse bonne idée : lorsque la Région Rhône-Alpes décide de transférer une desserte du rail vers la route, elle fait a priori des économies : un km parcouru en car coûte moins cher que le même km parcouru par le train. Mais l'expérience démontre qu'au bout de quelques années, le nombre d'usagers a fondu comme neige au soleil, d'où une perte importante de recettes (voir article ADTC-Infos de décembre 2012)... mais qui n'est constaté que quelques années après la décision des élus !

Axe 3/- Investir à bon escient

Certains élus de la région grenobloise acceptent d'investir sur des « innovations technologiques » sans avoir analysé de manière approfondie l'intérêt à moyen et long terme de leur décision. Ainsi, le SMTC privilégie l'image au détriment de l'efficacité et de la fiabilité, en démantelant le réseau de trolleybus, en privilégiant le bus au gaz sans établir de bilan après plusieurs années de fonctionnement, puis en décidant d'investir dans la technologie des bus hybrides. L'agglomération de Lyon, elle, vient de décider de « tester » six bus hybrides pour évaluer dans des conditions réelles d'exploitation les gains de consommation et les coûts de fonctionnement et de maintenance. Espérons que le SMTC fera un tel test avant d'engager des investissements très coûteux !



BHNS de Nantes

Le câble a son créneau de pertinence mais n'est pas la solution miracle universelle comme certains voudraient le croire. En ces temps où l'argent est rare, le câble doit être comparé aux autres projets d'infrastructure de déplacement sur l'ensemble du périmètre de la RUG.

À l'inverse, de nombreux élus considèrent qu'il faut tourner la page du tramway trop coûteux et passer au BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). Or, chacune des deux solutions est pertinente... suivant le nombre de personnes à transporter.

Certes, le coût d'investissement du tramway est plus élevé que celui d'un BHNS. Mais la durée de vie d'un tramway est de 40 ans alors que celle d'un bus utilisé intensivement est de l'ordre de 12 ans. Lorsque le nombre d'usagers à transporter dépasse 2200 personnes par heure, un BHNS devient limite en termes d'exploitation, avec des coûts d'exploitation bien supérieurs à celui du tramway ; au bout de 20 ans, le coût global du BHNS dépasse celui du tramway (investissement compris).

En conclusion, des solutions réalistes existent pour continuer à développer les transports en commun et résoudre les problèmes de déplacements sur notre territoire. En optimisant l'exploitation des réseaux actuels, en augmentant les recettes par une amélioration de l'offre, en coordonnant mieux les différents réseaux, il est possible d'améliorer l'offre à court terme et de permettre à de plus en plus d'habitants de la région grenobloise de prendre les transports en commun.

Investir de manière pertinente dans les infrastructures de transports en commun notamment pour les déplacements d'échange avec le

Fausse Bonne Idée : le prolongement de la ligne E à Louise Michel. Le SMTC a choisi d'utiliser les économies sur le projet initial (Le Fontanil - Grands Boulevards) en prolongeant la ligne E jusqu'à Louise Michel. Ce prolongement partiel vers Le Pont de Claix ne générera pas d'économies au SMTC puisque tram E et ligne 1 devront continuer à cohabiter avec une double correspondance imposée aux usagers d'Echirolles et Pont de Claix pour se rendre au centre ville de Grenoble. Seul le prolongement de la ligne E jusqu'au Pont de Claix permettra de remplacer cette ligne 1.

Au lieu de réaliser ce prolongement partiel, il aurait été préférable de prolonger la ligne de tram A jusqu'à Flottibulle dès 2014. En effet, ce prolongement aurait permis d'améliorer fortement l'attractivité de la partie Sud du réseau du SMTC, générant un accroissement des recettes.

Ainsi, avec un Express 1 à cinq minutes aux heures de pointe déjà saturé, il est pertinent de se demander si le tramway entre Grenoble et le Grésivaudan n'est pas la solution la plus économique à moyen terme !

Voironnais et le Grésivaudan, permettra à chacun de mieux se déplacer quel que soit son mode de déplacement. Investir dans les TC évite d'investir en vain et sans fin dans des investissements routiers sans fin. Il est donc normal que tous les modes de déplacements financent ces investissements, c'est dans cette logique que s'inscrit le péage urbain.

Erratum

dans le dossier central du bulletin précédent, nous présentions les tableaux correspondant au budget du SMTC (page 12). Les chiffres sont ceux de 2012 et non de 2009 comme indiqué par erreur dans la colonne recettes.

Dossier réalisé par les membres de la commission Transports en Commun de l'ADTC Grenoble, sous la coordination d'Antoine Jammes.

Photos et Illustrations : Sylvain Blanchard, Antoine Jammes, Nathalie Teppe, SMTC

Révision du Plan de Protection de l'Atmosphère

Les transports contribuent à environ 25% aux émissions de particules et à 67% des émissions de dioxyde d'azote. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de la région grenobloise étant en révision, une enquête publique s'est déroulée récemment à laquelle l'ADTC a apporté sa contribution.

Plusieurs fiches de ce PPA concernent les transports, nous avons donc argumenté sur cinq d'entre elles.

Fiche 14 : diminuer les émissions polluantes par la mise en œuvre de politique de transport de personne et de marchandise

On ne peut qu'être favorable à ce souhait. Toutefois, l'ADTC déplore l'absence de précisions et surtout de financement de ces mesures confiées aux PDU élaborés par les Autorités Organisatrices de Transports. Ces objectifs sont en contradiction avec par exemple, l'absence de renforcement de la ligne Express 1 Voiron - Grenoble - Lumbin saturée ou par le sous-dimensionnement chronique des consignes vélos dans les gares de Grenoble, Echirolles et Gières. Pire, dans le cadre du projet de réaménagement du Pôle d'échanges multimodal de la gare de Grenoble, les stationnements vélos prévus sont insuffisants au vu des besoins présents et futurs.

Fiche 15 : réguler le flux de véhicules dans les zones particulièrement affectées par la pollution atmosphérique

Lors des pics de pollution, quel que soit le polluant, l'ADTC souhaite une restriction de la circulation automobile en échange d'un accès gratuit aux transports en commun dans l'ensemble de la région grenobloise.

Fiche 16 : exploiter et aménager les VRU et autoroutes de l'agglomération afin de fluidifier le trafic routier

L'ADTC a rappelé, lors de la concertation préalable portant sur le projet d'élargissement de l'A480, que toute augmen-

tation de la capacité d'une voirie induit, à moyen terme, un accroissement du trafic automobile qui finit rapidement par anéantir l'effet transitoire de fluidification. Seuls des aménagements ponctuels visant à améliorer le fonctionnement d'un point dur comme un échangeur peuvent être pertinents.

En revanche, l'ADTC est tout-à-fait favorable à la mise en place de l'exploitation dynamique des VRU, et d'une limitation à 70 km/h sur les VRU aux heures de pointe.

Fiche 17 : encourager l'adhésion à la charte CO2 et l'étendre aux polluants atmosphériques et NOX

Parmi les différentes mesures à prendre, l'ADTC demande le retour du trolleybus sur les lignes de transports en commun dont la fréquentation est relativement forte, mais pas au point de justifier le passage au tramway. Le trolleybus est un véhicule plus efficace et plus respectueux de l'environnement. Les agglomérations voisines de Lyon et Genève continuent de le développer.

Fiche 18 : inciter fortement la mise en place de plans de déplacements d'entreprise (PDE), interentreprises (PDIE) ou d'administration (PDA)

L'ADTC demande la généralisation des plans de déplacement. À terme, la mise en place d'un PDE devrait devenir obligatoire pour les moyennes et grandes entreprises et administrations, et pour les zones d'activité regroupant un nombre suffisant d'entreprises. Au sein de ces PDE, une large place doit être faite à l'information des salariés, par exemple au moyen de sessions de conseil personnalisé à renouveler régulièrement.

En conclusion, l'ADTC approuve les objectifs du PPA, mais souhaite que les mesures concernant les transports soient précisées pour pouvoir avoir des effets concrets et significatifs.

Emmanuel Colin de Verdière

Non à la hausse de la TVA sur les transports collectifs

Le projet de budget 2014 prévoit le passage au 1er janvier 2014 de la TVA sur les transports collectifs de 7 à 10 % ; cette hausse s'ajouterait à celle de 5,5 à 7 % le 1er janvier 2012, soit un quasi-doublement en 2 ans.

Les transports collectifs de la vie quotidienne constituent pourtant un bien de première nécessité. Cette augmentation est totalement contradictoire avec les objectifs de report modal et de réduction de la consommation d'énergie prônés par ailleurs.

Cette augmentation anti-écologique peut être mise en parallèle avec la relance des projets autoroutiers, le report de l'application de l'éco-taxe sur les poids-lourds, la confirmation de l'autorisation de circulation des poids lourds de 44 tonnes, l'absence de taxation du kérosène consommé par le transport aérien intérieur et le refus d'abaisser les vitesses limites sur le réseau routier (comme cela a été fait en Espagne par exemple).

La FNAUT (Fédération Nationale des Associations d' Usagers des Transports) dont l'ADTC est membre, a exprimé son incompréhension sur cette augmentation.

A l'heure où cette brève est écrite, le projet de budget est encore en débat au parlement, l'ADTC espère que cette hausse sera abandonnée et que le taux de la TVA sur les transports collectifs sera ramené à 5,5 %.

Emmanuel Colin de Verdière

Du nouveau sur le réseau 2015 TAG

Dans le bulletin de juin dernier, nous vous donnions nos observations sur le projet de restructuration du réseau TAG.

Le Comité Syndical du SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise) du 30 septembre a voté le réseau des lignes Chrono et Proximo qui sera mis en place en septembre 2014. Pour les lignes Flexo, les études se poursuivent ce 4^e trimestre 2013.

L'ADTC note quelques évolutions répondant en partie à ses demandes :

- la ligne 11 campus - Echirolles Comboire verra son fonctionnement prolongé jusqu'à 22h30 dès septembre 2014.
- la ligne 55 Seyssinet - Sassenage évitera le passage par la zone 30 de l'avenue Jean Jaurès très pénalisant pour sa vitesse commerciale.
- le tiroir (aller-retour imposé à un bus) pour desservir l'arrêt Le Prisme sur la ligne C5 St Martin d'Hères - Seyssins - Grenoble, place de la Résistance, a été supprimé. Un arrêt sera aménagé sur l'avenue Pierre de Coubertin.

Mais par rapport au projet présenté en mai, l'ADTC déplore le déplacement de deux terminus à Grenoble pour les lignes 17 (rue Béranger au lieu de Trois Dauphins) et 41 (place Verdun au lieu du square Dr Martin), qui dégrade l'accès au centre-ville et les correspondances avec le reste du réseau TAG.

Emmanuel Colin de Verdière

Si le support papier reste indispensable pour l'information des voyageurs dans les transports publics, l'internet mobile a aussi son utilité en apportant des services complémentaires.

Pour cela, il suffit de disposer d'un téléphone « intelligent » (ou smartphone), et d'une connexion Internet, que ce soit avec son forfait mobile, ou par un accès WiFi...

tag.fr en version mobile

Le site Internet du réseau TAG peut être consulté depuis son téléphone dans une version adaptée à la navigation depuis un appareil mobile. Le contenu et l'affichage sont simplifiés mais l'essentiel y est : info trafic (perturbations en cours ou prévues), recherche d'horaire, calcul d'itinéraire, ou accès à Mobitrans (voir ci-dessous).

> accès : tag.fr sur le navigateur Internet (ou m.tag.fr pour accès direct à la version mobile).

L'attente en temps réel avec Mobitrans

Mobitrans est l'outil fourni par le réseau TAG pour obtenir en temps réel l'attente avant le prochain bus ou tram. Il est l'équivalent des bornes d'informations disposées à certains arrêts, mais est accessible pour n'importe quel arrêt du réseau. La recherche de l'arrêt peut se faire par nom, par ligne ou par géolocalisation (GPS), et il est possible de mémoriser ses arrêts favoris.

> accès : tag.mobitrans.fr sur le navigateur Internet.

Les applications mobiles

Bien que le réseau TAG ait choisi des outils accessibles par un navigateur Internet, il existe aussi des applications à télécharger

et installer sur son téléphone, avec des fonctionnalités semblables ou complémentaires. Ces applications diffèrent selon le système d'exploitation du téléphone (Android ou Apple iOS).

TAG Live, sur iOS et Android, est une variante de Mobitrans et utilise les mêmes données de temps réel mais dans une présentation différente, privilégiant l'arrêt le plus proche avec une cartographie.

TAGdroid, sur Android, est une application plus complète. Outre l'attente en temps réel, elle permet de consulter les plans de lignes, les actualités TAG et les tarifs.

Ces applications sont l'œuvre de développeurs indépendants, qui sont à l'écoute des utilisateurs et réactifs.

Sur iOS et Android, l'application StationMobile permet de chercher un horaire ou un itinéraire multimodal ou de connaître les perturbations, mais elle ne donne pas d'information en temps réel.

Itinisére, l'outil du Conseil général a aussi un site Internet en version mobile (m.itinisére.fr) et une application disponible pour iOS sur laquelle on peut assez rapidement obtenir l'horaire théorique des prochains bus à un arrêt donné.

Chaque outil correspond à un usage donné. En attendant le système miracle qui donne facilement toute l'information souhaitée (théorique maintenant ou à un autre moment, en temps réel, multimodale ...), il faut utiliser celui qui nous convient le mieux.

Texte et montage :
Sylvain Blanchard



Agences de Mobilité et site internet StationMobile

Une nouvelle agence TAG a ouvert le 21 octobre 2013 au 51 avenue Alsace-Lorraine à Grenoble, proche de l'arrêt Alsace-Lorraine des lignes A, B et 1 (prochainement ligne de tram E).

Trois agences TAG remplacées par une

Cette nouvelle agence de Mobilité centre-ville remplace les agences Louis Maisonnat, Gares et Maison de Tourisme, qui ont fermé respectivement le 16 décembre 2011, le 11 octobre 2013 et le 19 octobre 2013. Elle est ouverte de 7h15 à 18h30 du lundi au vendredi, de 9h à 18h le samedi (9h30 à 18h du lundi au samedi de mi-juillet à mi-août). C'est maintenant là qu'il faudra venir chercher des objets trouvés dans les bus et tramway du lundi au vendredi de 8h à 18h (appelez avant Allo TAG au 0820 48 6000 pour vérifier que l'objet a été trouvé).



Agence de mobilité du centre-ville

Cette fusion de trois agences obéit peut-être à un impératif d'économies, mais elle ne facilite pas l'accès pour les visiteurs qui arrivent en gare de Grenoble : la nouvelle agence se trouve à 250 mètres de la gare au lieu de 50, et n'est pas visible depuis le parvis de la gare. Il faudra attendre la réalisation du Pôle d'échanges Multimodal de la gare de Grenoble pour retrouver un espace de vente de titres TAG sur la gare. À cet horizon, on aura deux espaces de vente proche tandis que l'Est de l'agglomération malgré la présence des générateurs de déplacements importants que sont le CHU et le campus ne sera pas pourvu.

Les trois agences de mobilité TAG (Centre-Ville, Grand-Place et StationMobile,

15 boulevard J. Vallier) sont maintenant multimodales. Il est bien sûr possible d'y acheter un titre TAG, et aussi des titres Transisère, SNCF ou CitéLib (Autopartage) ou des titres combinés (TAG + TER ou TAG + CitéLib par exemple). L'ADTC regrette que l'agence StationMobile soit désormais fermée le samedi.

Presque à temps ...

Le site Internet www.stationmobile.fr est censé indiquer les perturbations de tous les réseaux de transports en temps réel (TAG, Transisère, TER, routes). Hélas, deux exemples récents nous indiquent que ce n'est pas encore au point.

Vendredi 15 novembre, le réseau TAG était à l'arrêt de 11h à 14h en signe de solidarité et de protestation, suite à l'agression d'un conducteur de la Semitag le soir du jeudi 14. Cette perturbation connue la veille au soir était annoncée dès 6h du matin par les médias locaux (Dauphiné Libéré, France Bleu Isère), et par le site Internet de la Semitag. Pourtant, le système d'alertes « StationMobile » (auquel on peut s'abonner pour être informé au plus tôt de ce genre de perturbation) n'a été activé qu'à 9h ! Les personnes ayant emprunté les transports en commun le matin auront eu bien peu de temps de trouver une solution alternative si elles devaient se déplacer à l'heure du déjeuner.

Mercredi 20 novembre, des chutes d'arbres dues à la neige ont obligé la SNCF à couper la ligne TER Grenoble-Lyon. Alors que le système d'alerte (SMS, mails, Internet) de SNCF-TER fonctionnait et indiquait cette coupure le matin même, StationMobile ne l'a annoncée que le lendemain matin !

Pour un système qui se veut réactif et censé informer en temps réel, il y a encore des progrès à faire !

Texte et photo :

Christophe Leuridan et Nathalie Teppe

Les nouveautés sur le réseau TAG

La ligne Flexo 2 Les Saillants - Miribel - Prénégrey est prolongée au col de l'Arzelier depuis le 4 novembre 2013 pour une durée expérimentale d'un an. Cette ligne est en correspondance organisée avec la ligne 17 Grenoble - Les Saillants. La plupart des courses doivent être réservées par téléphone auprès de la TAG au plus tard la veille avant 16h.

Vu l'intérêt touristique (ski, randonnées) du col de l'Arzelier, il est regrettable qu'il ne soit pas possible de l'utiliser au départ de Grenoble pour y passer la journée ou la demi-journée pendant les vacances scolaires. Pour s'adapter à la nouvelle grille TER, les horaires des lignes 43 et ProxiTAG Veurey-Actipole sont modifiés à partir du 16 décembre.

Emmanuel Colin de Verdière

Des bus hybrides en test à Lyon

Depuis Septembre 2013, six bus hybrides sont testés en conditions réelles sur le réseau des Transports en Commun de Lyon :

- 2 Irisbus Citelis,
- 2 Volvo 7700,
- 2 Man Lion's City.

Un premier bilan sera fait au bout de six mois et un second au bout d'un an. Le but est de vérifier :

- la consommation de carburant,
- le fonctionnement de la batterie et de son usure,
- la maintenance du véhicule,
- le suivi de polluants,
- le confort des passagers, conducteurs et riverains.

À Grenoble, la TAG vient aussi de recevoir deux Irisbus Citelis hybrides qui seront testés en service commercial. Ces tests permettront de décider de l'opportunité d'acheter en plus grand nombre de bus hybrides, dont le surcoût est très important par rapport aux bus diesels.

Nathalie Teppe

Concertation sur le transport par câble pour le Vercors

Extension du PTU (*)

Le périmètre du SMTC va s'étendre aux 21 communes du Balcon sud de Chartreuse et du Sud Grenoblois, avec la fusion au 1er janvier 2014 de ces deux intercommunalités avec la Métro.

Les conséquences sont importantes du point de vue financier :

- la tarification Transisère des zones concernées devient une tarification Semitag (par exemple, entre Vizille et Grenoble, le billet 1 trajet passe de 3,90 euros à 1,60 euros, et l'abonnement mensuel de 73,50 à 49,20 euros). Rendez-vous en agence pour modifier votre abonnement ;
- le réseau TER devient accessible avec un titre TAG pour les gares de Jarrie-Vizille, St Georges de Commiers et Vif, là aussi offrant un aller simple à 1.60 euros au lieu de 4.40 euros entre Grenoble et Vif ;
- la tarification du transport scolaire devrait également évoluer ;
- les entreprises de plus de 9 salariés devront s'acquitter du versement transport (représentant 2% de la masse salariale).

En revanche, à court terme, il n'y a ni évolution de desserte, ni modification du projet « Réseau 2015 » du SMTC pour s'adapter à ces nouveaux territoires.

Nathalie Teppe

(*) PTU : Périmètre des Transports Urbains

Balcons Sud de Chartreuse : Le Sappey-en-Chartreuse, Mont-St-Martin, Proveysieux, Quaix-en-Chartreuse, Sarcenas

Sud Grenoblois : Bresson, Brié-et-Angonnes, Champagnier, Champ-sur-Drac, Herbeys, Jarrie, Montchaboud, Notre-Dame-de-Commiers, Notre-Dame-de-Mesage, St-Barthelemy-de-Séchillienne, St-Georges-de-Commiers, St-Pierre-de-Mesage, Séchillienne, Vaulvaney-le-Bas, Vaulvaney-le-Haut, Vizille

La concertation préalable sur le transport par câble entre le Vercors et Fontaine vient de s'achever. Quelle est la position de l'ADTC ?

Résumé des épisodes précédents

Le 19 mars 2012, le président de la Métro, accompagné d'élus du Vercors présentait un projet de câble vers le Vercors, en annonçant hâtivement une mise en service pour 2014. Après cette annonce fracassante et quelques débats, le sujet s'est un peu précisé. La maîtrise d'ouvrage des études, et uniquement des études, a été déléguée à la Métro. Une phase d'études préalables a été menée en début 2013, suivie d'une phase de concertation du 7 octobre au 8 novembre, pendant laquelle l'ADTC était présente. A la suite de cette concertation, le planning prévoit d'engager (ou non) la réalisation du projet, les études d'avant projet, une enquête publique, et les travaux pour une mise en service au mieux en ... 2019.

Le projet en quelques chiffres

Le projet consiste à relier par câble Fontaine à St Nizier puis Lans en Vercors en un peu moins de 30 minutes, complété par un ensemble de navettes par cars pour desservir les autres communes du plateau. L'investissement varie de 73,9 M€ à 109,2 M€ suivant la technique utilisée (télécabines ou système 3S) et le coût d'exploitation annuel de 3,4 M€ (système 3S) à 4 M€ (télécabines), sans compter les navettes et les services de cars maintenus pour desservir les communes intermédiaires. Le trafic moyen attendu est de 2250 voyages par jour pouvant évoluer dans le temps à 3200 v/j.

L'aménagement du territoire

Le projet de câble est aussi présenté comme un projet de territoire. Les élus du Vercors ont bien précisé qu'ils veulent maîtriser l'urbanisation, les derniers PLU(*) ont d'ailleurs réduit les surfaces constructibles ; la création d'un mode de transport lourd (et coûteux) n'est alors pas très cohérente avec ces principes.

L'avis de l'ADTC sur le projet (**)

L'ADTC s'est surtout intéressée à la partie transports. Et sur l'agglomération grenobloise, de nombreux projets de transport public sont en attente de financement : prolongements de lignes de tramway, tram-train vers Vizille et Vif, tramway périurbain vers Moirans ou le Grésivaudan (motion de notre dernière assemblée générale de mars 2013). Vu son coût, le câble Fontaine - Vercors risquerait de retarder ces projets pourtant bien plus efficaces en matière de report modal : le Vercors ne représente que 3,3 % des flux d'échange avec Grenoble. Dans ces conditions, le câble apparaît vraiment comme **non-prioritaire**.

L'ADTC déplore l'absence de bilan des coûts d'exploitation incluant à la fois le transport par câble, les navettes et les cars maintenus pour la desserte des communes non desservies par le câble. L'ADTC s'interroge aussi sur le financement, sachant qu'actuellement, aucune amélioration n'est apportée au réseau Transisère par choix budgétaires. Au contraire, on assiste à des coupes importantes (cf. ADTC infos 137).

Enfin, le transport par câble semble bien peu pertinent pour desservir des communes dispersées, où il génère des ruptures de charge. L'ADTC déplore donc l'absence d'études comparatives avec plusieurs scénarios. Comment en effet se prononcer sur un projet sans pouvoir comparer au préalable les solutions possibles ?

En conclusion

L'ADTC attend les conclusions de cette concertation qui seront tirées par nos élus et espère, quel que soit leur choix d'arrêter ou de poursuivre ce projet, qu'ils amélioreront bien les services Transisère pour le Vercors dont la grille comporte de nombreux trous dans la journée et dont certains services sont près de la saturation. Ces améliorations doivent être mises en place sans attendre 2019 !

François Lemaire

(*) PLU : plan local d'urbanisme

(**) L'avis complet est disponible sur le site de l'ADTC et le dossier CERTU/STRMTG donne une mine d'informations sur le câble en milieu urbain : <http://www.certu.fr/transports-par-cables-aeriens-en-a664.html>

Saturation de l'Express 1 : toujours et encore !

La ligne Transisère Express 1 relie Voiron à Lumbin en desservant sans correspondance notamment la presqu'île scientifique, la gare et le centre-ville de Grenoble, Montbonnot et la zone d'activités de Bernin-Crolles.

Des points de saturation récurrents

La ligne est saturée régulièrement en de nombreux points et des usagers sont refusés à la montée :

- le matin au centre-ville de Grenoble (arrêts Chavant et Hôtel de ville principalement), en direction de Lumbin,
- le soir à la presqu'île scientifique, en direction de Voiron,
- le soir à Montbonnot Pré de l'Eau en direction de Voiron.

Ce manque chronique d'offre est accentué par les nombreux travaux dans l'agglomération grenobloise qui provoquent des irrégularités sur la ligne. Ces effets combinés obligent souvent les usagers à attendre plus de 30 minutes avant de pouvoir accéder à un car, par exemple le soir à la presqu'île scientifique, en direction de Voiron.

Un nouveau point de saturation apparaît depuis quelques mois le matin à Montbonnot Pré de l'Eau, en direction de Voiron.

Réduction de l'offre pendant les vacances scolaires

Comme indiqué dans notre précédent bulletin, l'offre offerte comme sur de nombreuses lignes Transisère a été réduite pendant les vacances scolaires de 17,5 % en moyenne. Cette réduction est plus marquée en heures de pointe (par exemple, 36 % de courses en moins le matin de Voiron vers Lumbin).

Le 2 septembre déjà, des usagers ont dû laisser passer de nombreux cars avant de pouvoir en emprunter un. Pendant les vacances scolaires d'automne, entre les 21 et 31 octobre, cette réduction drastique de l'offre en heures de pointe a entraîné un temps de parcours attente incluse, entre Coublevie et la presqu'île scientifique de 1h30 à 2h au lieu de 30 minutes !

Les demandes de l'ADTC

L'ADTC considère qu'on est maintenant passé dans un cercle vicieux sur cette ligne qui dissuade de nouveaux usagers d'abandonner leurs voitures pour les Transports en commun. Comme l'indiquait le Conseil général de l'Isère (CGI) dans son bulletin officiel de mai 2009, il est très difficile et long de revenir à un cercle vertueux.

La première demande de l'ADTC est le maintien des pleines fréquences pendant les vacances scolaires sur cette ligne qui accueille très peu d'élèves.

Ensuite, en période scolaire :

- même si l'offre ne peut guère être renforcée le matin à l'hyper-pointe au départ de Voiron vers Lumbin (un bus part toutes les 5 minutes entre 6h35 et 7h50), que cette fréquence élevée soit prolongée jusqu'à 8h30 ;
- le soir, que l'offre actuelle (un bus toutes les 8 à 10 minutes en direction de Voiron) soit également renforcée.

L'augmentation de la capacité des cars est également à prévoir par l'introduction de cars à deux niveaux par exemple. Cette exigence de capacité pour les cars de la ligne Express 1 est malheureusement absente dans l'appel d'offres en cours pour la Délégation de Service Public des lignes Express.

Avec quels financements ?

La ligne Express 1 va bientôt bénéficier d'un temps de parcours réduit, grâce à l'ouverture de la Voie Spécialisée Partagée entre Voreppe et St-Egrève prévue début 2014 et à la construction en 2014 du quart d'échangeur à Bernin évitant le détour par l'échangeur de Crolles en direction de Voiron pour emprunter l'A41. Ce gain permettrait d'augmenter l'offre à moyens constants.

L'ADTC demande aussi que le budget Transports et Routes du CGI redonne la priorité aux alternatives à la voiture individuelle (entre 2005 et 2012, la part des Transports hors routes est passée de 12 à 9 % dans le budget du CGI).

Emmanuel Colin de Verdière

Où en est le projet de restructuration de la ligne 6020 Crolles - gares de Grenoble ?

Le projet de limiter la ligne aux entrées de Grenoble et de Crolles a été suspendu pour l'année scolaire 2013 - 2014 grâce à la forte opposition qu'il a suscitée. Des motions contre ce projet ont été votées par les Conseils Municipaux de toutes les Communes de Meylan à Crolles, et par la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (CCPG). La pétition lancée par l'ADTC a recueilli plus de 1800 signatures. L'ADTC remercie tous ceux qui se sont mobilisés pour le maintien du tracé de cette ligne.

Mais Le Conseil général de l'Isère n'a pas renoncé à son projet et évoque simplement «une meilleure concertation des acteurs concernés», sans précision.

Une ligne stratégique

Sur les 120.000 déplacements recensés par l'enquête ménages déplacements (EMD) entre le Grésivaudan et la Métro, 60.000 ont leur origine ou leur destination entre Montbonnot et Lumbin. Une enquête réalisée par la CCPG montre que la ligne 6020 comptabilise environ 2.850 voyageurs par jour. Elle se situe en tête des transports structurants de la vallée, au même niveau que la branche Est de la ligne express 1 (Voiron - Grenoble - Lumbin), qui comptabilise 2.500 à 3.000 voyages par jour.

C'est pourquoi nous invitons les usagers à rester mobilisés et à manifester leur attachement à la ligne 6020, notamment à l'occasion de réunions de concertation ou de comités de lignes Transisère s'ils ont lieu, ou lors de la campagne pour les élections municipales.

Bertrand Christian

Les coupures pour travaux se multiplient sur les lignes SNCF

Nous l'avons tous remarqué, les coupures de lignes pour travaux se multiplient. Il y a les coupures pour modernisation, comme l'électrification du Sillon Alpin ou les coupures pour renouvellement des voies (RVB de la ligne de Briançon) qui peuvent durer plusieurs mois, les coupures de quelques jours pour gros travaux, pour changer par exemple des aiguillages ou un pont (week-end de novembre sur Lyon-Grenoble), et des coupures régulières de quelques heures (Chambéry - Grenoble) ou quelques semaines (Grenoble - Veynes) pour faire l'entretien courant. Le but est de faciliter les travaux ou de les concentrer sur une courte période (le terme employé par RFF est massification) pour réduire les coûts. Mais quelle est la place de l'usager dans ce choix ? Comment sont réalisés les arbitrages entre le maintien d'un service pendant les travaux, plus coûteux pour RFF, et les besoins des usagers (voyageurs ou fret) ? A voir la multiplication des coupures, le choix a été fait par RFF au détriment de l'usager (et dans certains cas, il n'y a même pas de moyens de substitution, comme sur la ligne Paris - Toulouse certains week-ends) au risque de discréditer le transport ferroviaire. Un rééquilibrage dans les arbitrages apparaît urgent et nécessaire pour ne pas faire fuir et retourner à la voiture, la clientèle lassée de prendre le car ou de reporter un voyage.

On peut rappeler que la construction de l'estacade pour supprimer les passages à niveau à la sortie de la gare de Grenoble a été réalisée sans interrompre le trafic vers Chambéry ou Veynes, avec la mise en place d'une voie provisoire... mais c'était en 1964 !

François Lemaire

Le Contrat Plan État Région (CPER) 2007-2013, comprenant l'électrification du Sillon Alpin (voir « Zoom » en page 3), vient de s'achever. Les préfets de région ont la lourde tâche de rédiger leurs demandes pour le prochain plan 2014-2020, en liaison avec la Région. Nous nous bornerons ici à l'aspect ferroviaire de ce plan.

Les instructions ministérielles adressées aux préfets mettent l'accent sur trois axes principaux :

- Modernisation du réseau structurant, pour conforter sa sécurité et améliorer son exploitation, en traitant les contraintes nuisant à la performance et à la régularité des trains : modernisation de la signalisation et des plans de voie, allongement de quai, IPCS... ;

- Modernisation des nœuds ferroviaires d'importance pour permettre une amélioration des correspondances et optimiser la capacité des trains en gare ;

- Réalisation de projets régionaux ayant un fort potentiel, d'amélioration de la qualité de service aux voyageurs, ou en termes de report modal.

Propositions de l'ADTC

Suite aux réflexions engagées lors des Comités de lignes TER, l'ADTC soumet les éléments suivants pour l'étoile ferroviaire grenobloise.

Sur l'axe Grenoble-Lyon

Dans un premier temps, une réduction du pas du BAL (de 2900 m à 1500m) entre Moirans et Grenoble améliorerait la régularité des trains sur les axes Grenoble - Lyon et Grenoble - Valence. La réservation des emprises foncières pour la mise à quatre voies de la section Moirans - Grenoble, avec suppression des passages à niveau, est dès maintenant nécessaire pour son exécution dans le cadre des prochains CPER.

Entre Moirans et Saint André Le Gaz, la création de pas d'IPCS fluidifierait le trafic en situation perturbée.

La gare de Saint André Le Gaz (située à la séparation des lignes Lyon - Grenoble et Lyon - Chambéry) qui bénéficiera d'un redécoupage du BAL en 2015, gagnerait à un réaménagement du plan de ses voies.

Sur l'axe Valence-Moirans

Il faudrait achever le doublement de la voie au niveau de La Sône sur l'A 49 et entre St Hilaire du Rozier et Romans.

Sur l'axe Grenoble-Chambéry

Après la création d'une troisième voie en gare de Brignoud, financée dans le cadre de la convention « Sillon Alpin », la gare de Domène déplacée et rouverte pourrait alors être desservie.

En réaménageant le nœud de Montmélian, le trafic entre Grenoble et les vallées de Tarentaise et Maurienne deviendrait possible.

Sur l'axe Grenoble-Veynes

Cette ligne serait condamnée à moyen terme (2023) entre Clelles et Lus La Croix Haute si sa rénovation n'était pas programmée. La modernisation de la signalisation (BAPR) entre Vif et Aspres sur Buëch améliorerait la régularité et permettrait d'augmenter le nombre de trains circulant sur la ligne.

Relever les vitesses en sortie Sud de Grenoble (60 km/h au lieu de 30 km/h) permettrait l'augmentation du nombre de trains sur Veynes (et Chambéry).

L'étude de la bifurcation du Rondeau avec doublement jusque Jarrie devrait être lancée pour inscription au CPER suivant.

Aménagement des gares

L'allongement de certains quais serait nécessaire pour que toutes les gares puissent être desservies par des trains « longs » (UM de TER2N NG ou Regio2N). A Grenoble, l'augmentation du nombre de voies à quai donnerait la possibilité de créer de nouveaux trains en heures de pointe.

A plus long terme

La sauvegarde de l'emprise de la ligne de la Bièvre « Beaucroissant - St Rambert d'Albon » permettrait lors de sa réouverture de créer des trains sur l'axe Grenoble - Vienne - St Etienne. Il faudrait également préserver les emprises foncières pour l'éventuel shunt de Rives.

Projets ferroviaires ou routiers ?

Dans le précédent CPER, l'ensemble des crédits ont été accordés au ferroviaire (en dehors de l'Ardèche qui ne dispose plus de lignes ferroviaires). L'ADTC demande que cette priorité pour le ferroviaire donnée par la Région Rhône-Alpes se poursuive dans le prochain.

Nathalie Teppe

BAL : Block Automatique Lumineux

BAPR : Block Automatique à Permission Restreinte

IPCS : Installation Permanente de Contre-Sens

UM : Unité Multiple

En dehors des rares trains Intercités qu'elle assure sous la contrainte de l'Etat et la pression d'élus locaux, la SNCF ne s'implique plus que dans les TGV. La plupart des Régions ne s'intéressent qu'aux TER strictement internes à leur propre région. Quid donc de l'Inter-Régio (IR) en France ?

Des trains Intercités absents

Depuis la régionalisation, nous avons vu progressivement disparaître la plupart de nos trains grandes lignes en Intercités. Parmi les trains regrettés, citons :

Genève - Grenoble - Barcelone,
Genève - Grenoble - Marseille,
Genève - Grenoble - Montpellier,
Saint-Gervais - Grenoble - Nice,
Bâle - Genève - Grenoble - Nice,
Genève - Grenoble - Toulouse - Hendaye,
Grenoble - Chambéry - Turin,
Grenoble - Bourges - Tours - Nantes,
Grenoble - Veynes - Marseille,
Grenoble - Bordeaux,
Grenoble - Strasbourg,
Grenoble - Metz,
Lyon - Montluçon - Limoges - Bordeaux.



A Avignon, une ZGC Languedoc-Roussillon attend la mise en UM de l'une de ses sœurs pour partir pour Cerbère

Un effort avait été fait en diamétralisant certains trains comme Dijon - Lyon - Grenoble ou Chambéry. Mais cela fut de courte durée par manque de fiabilité. Et cela continue de se dégrader puisque les parcours Lyon - Modane et les Lyon - Bourg-Saint-Maurice vont nécessiter un changement de train à Chambéry dès cette mi-décembre 2013.

Des Régions ont franchi le pas

Les Régions Nord - Pas-de-Calais, Champagne - Ardennes, Lorraine, Alsace, Franche - Comté ou Bourgogne ont des trains Inter-régionaux dont certains vont même dans les pays voisins (Belgique,

Allemagne, ou Suisse). En Rhône - Alpes, le seul exemple transfrontalier digne de ce nom est celui de la ligne Saint-Gervais - Vallorcine - Martigny. Mais il n'y a quasiment aucune liaison entre Chambéry et Turin puisque la plupart des trains s'arrêtent avant la frontière, à Modane ou Bardonnèche !

Une entente inter-régionale exemplaire

Les Régions Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) et Languedoc-Roussillon (LR) ont mis en place une desserte exemplaire entre Avignon Centre et Cerbère. Ces trains sont des rames automotrices AGC en unités multiples (UM) de deux fois quatre caisses ou des rames Corail non réversibles de six voitures, portée à onze voitures les vendredis soirs et dimanches soirs. La SNCF avait d'abord reproché aux deux Régions PACA et LR de concurrencer les TGV entre Avignon et Montpellier, Béziers et Narbonne. En fait, tout le monde y a trouvé son compte puisque le nombre de voyageurs continue de progresser dans les TGV et que les IR sont bien remplis en ayant récupéré une clientèle nouvelle provenant de l'automobile et réfractaire aux réservations obligatoires et aux suppléments.

Les TERGV du Nord - Pas-de-Calais

Ces TGV qui utilisent des parcours mixtes lignes à grande vitesse ainsi que des voies ferrées classiques et admettent la tarification TER ont un grand succès.

IR et TERGV en Rhône-Alpes ?

La Région Rhône-Alpes fait de grands efforts en matière de transports ferroviaires comme le montre la récente électrification du Sillon Alpin. Un raccordement direct à la ligne à grande vitesse a même été réalisé à Valence-TGV. Alors pourquoi pas des TERGV Saint-Gervais - Grenoble - Nice ? Nous souhaitons surtout la création de trains IR : Genève - Grenoble - Avignon Centre et Grenoble - Veynes - Marseille, et retour. Ces trains pourraient être d'ailleurs réalisés par fusion de trains existants : Genève - Valence-Ville et Valence-Ville - Avignon Centre pour le premier, Grenoble - Veynes raccordé à Veynes avec un Briançon - Marseille pour le second.

Texte et photo :
William Lachenal

Réclamations TER

Les voyageurs de la SNCF ont l'habitude d'envoyer leur réclamation à « Arras », diminutif donné au centre national du traitement des réclamations. Les délais et la qualité des réponses sont parfois... très fantaisistes lorsqu'il s'agit de réclamations concernant des lignes de type régional que sont les TER.

Dorénavant, la Direction TER Rhône-Alpes dispose de son propre centre de traitement des réclamations.

Celles-ci sont traitées rapidement (en moins de 48h pour des problèmes simples, et en moins de 10 jours pour des problèmes plus complexes) par une équipe dédiée et plus au fait de l'actualité des particularités régionales (carte OÛRA, cars de substitution travaux ...).

N'hésitez pas à contacter ce service :

- Par courrier :
Service clientèle SNCF TER Rhône-Alpes
TSA 61001
69268 LYON CEDEX 02
(en joignant les justificatifs si nécessaire)

- Par Internet :
http://www.ter-sncf.com/Regions/rhone_alpes/fr
Rubrique « Se déplacer en TER », puis « Contactez-nous », En précisant bien que votre demande concerne « TER Région ».

- Par téléphone :
ALLO TER au
09 69 32 21 41
(appel non surtaxé)

Vous trouverez en page 3 de ce numéro un exemple de l'efficacité de ce service de proximité !

Nathalie Teppe

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)

20 janvier

17 février

17 mars

Vélos et Piétons (18h30)

27 janvier

24 février

24 mars

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne » 15 €

Adhésion « couple » 20 €

Adhésion « étudiant » 3 €

Adhésion « petits revenus » 3 €

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 900 exemplaires sur papier recyclé

par l'Imprimerie Notre-Dame

80, rue Vaucanson

38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : C. Grossiord

Vignettes : N. Teppe

- Plan de venise

Revue de presse

Autoroutes : l'A 65 n'en finit pas de perdre de l'argent

Mise en service à la fin de l'année 2010, l'A 65, l'autoroute qui relie Langon à Pau, file un très mauvais coton. En 2012, A'liénor, la société concessionnaire de ce ruban de bitume long de 150 kilomètres, a accusé 35 millions d'euros de pertes. Autant qu'en 2011 et quasiment l'équivalent de son chiffre d'affaires de l'exercice. [...]

Au mois de juin, le trafic des véhicules atteignait 52 % de la prévision, celui des poids lourds, 66 %. [...]

La Communauté européenne a banni à la fin des années 1990 le système de l'adossement qui avait permis le spectaculaire développement du réseau français. Auparavant, les bénéfices des autoroutes en activité finançaient les nouveaux tronçons. Mais aujourd'hui, les actionnaires d'A'liénor, le groupe de BTP Eiffage et la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (Sanef) ne peuvent plus faire jouer cet amortisseur.

S'ils ne pouvaient ou ne souhaitaient pas faire face à leurs engagements, l'État serait obligé de prononcer la déchéance du contrat de concession. Et les collectivités, donc les contribuables, seraient contraintes de mettre la main au portefeuille pour honorer une partie des emprunts. [...]

Reste que l'atonie du trafic ne peut que les inquiéter. Les promoteurs de l'A 65, chaudement encouragée en son temps par les grands élus aquitains et les responsables économiques de la région, prévoyaient le doublement de la fréquentation à l'horizon 2020. Mais pour l'heure, les flux attendus ne sont pas au rendez-vous. En 2013, 10 960 véhicules par jour étaient attendus, mais on sera sans doute très loin du compte.

La crise économique actuelle, le marasme dans lequel s'est enfoncée l'Espagne et le maintien des prix des carburants à un niveau très élevé ne sont pas de nature à dégager un horizon radieux. Les exploitants ne pourront pas dire qu'ils n'avaient pas été prévenus par les services de l'État. Dès 2005, un rapport d'enquête publique affirmait que « le trafic prévu ne suffira pas à équilibrer le coût initial de la construction et de frais de gestion et d'exploitation ». Autant en a emporté le foehn !

Source : *Sud Ouest*, 14/10/2013

En car express, on dépasse les autos

Pour trouver une place sur le parking de Longvilliers, dans le sud des Yvelines, mieux vaut se lever tôt. L'aire de stationnement, aménagée par Vinci autoroutes à proximité de l'échangeur de Dourdan, sur l'autoroute A10, propose pourtant 150 emplacements mais elle se remplit vite. Non loin, dès 7 h 30, alors que la campagne est encore plongée dans la nuit noire, une file ininterrompue de voitures, tous phares allumés, s'apprête à emprunter le ruban asphalté qui file vers Paris. [...]

La formule parking + car rencontre un grand succès, d'autant que, depuis 2012, ces véhicules sont autorisés à emprunter la bande d'arrêt d'urgence sur un tronçon de 1,5 kilomètre, s'affranchissant ainsi de probables encombrements. [...]

"Cette ligne est géniale !", s'exclame Agnès Chatelet, qui travaille à Paris. Tous les matins, cette salariée d'un grand groupe d'édition monte avant 7 heures dans le car qui l'emmène à Massy, d'où elle prend le RER pour la capitale. Moins d'une heure de porte à porte, pour un prix compris dans le passe Navigo, sans les ennuis de circulation ni de stationnement.

Le service séduit quelque 800 personnes chaque matin, un succès croissant, témoigne Fabien Lambert, qui travaille à la communauté de communes de Limours, gérante du parking. Les 230 places n'y suffisent plus. "On se gare comme on peut, on se débrouille", lâche Monique, habitante de Saint-Maurice-Montcouronne, un village situé à 3,5 kilomètres de la gare autoroutière, qui vient de laisser son véhicule sur un talus.

Prendre le car avant et après le travail ? "C'est agréable, déstressant et me laisse le temps de lire", témoigne cette passagère. Christophe Causin, lui aussi, est enchanté : "Avant l'ouverture de la gare de Briis, je mettais une heure quarante, porte à porte, pour me rendre sur le plateau de Courtaboeuf, où je travaille. Désormais, il me faut quarante minutes."

Pour Vinci, qui a aménagé l'autoroute afin de permettre l'arrêt des cars, rien ne s'oppose à ce que d'autres gares autoroutières voient le jour en France. "Pour cela, il faudrait une volonté politique des élus locaux", indique Bernadette Moreau, chargée du développement durable chez Vinci autoroutes.

Olivier Razemon, *Le Monde*, 17/10/2013