

se déplacer autrement



Grésivaudan et déplacements

dossier central : pages **9** à **12**

N° 141 - Octobre 2014 - 3,50 euros



Ligne 6020 : le CGI reste sourd



Les trottoirs aux piétons!

page 4



EDITORIAL - Et si on changeait de braquet?

Pour paraphraser le titre du colloque qui se déroule mi-octobre 2014 à Strasbourg « Le vélo à la conquête des villes européennes, comment changer de braquet ? » et pour souligner l'objectif ambitieux de la municipalité grenobloise de multiplier par trois les déplacements à vélo, je vous livre quelques pistes de réflexions.

Comparativement à la plupart des villes françaises, l'agglomération grenobloise tire honorablement son épingle du jeu en matière de politique cyclable : un réseau dense de pistes cyclables, 5000 vélos en location avec Métrovélo, une population acquise à la cause du vélo... mais le chemin est encore long pour se rapprocher des modèles européens que sont Amsterdam (voir page 13) ou Copenhague (voir bulletin 140, page 20).

Il n'y a pas un type de cycliste, mais plusieurs types de cyclistes : du novice à l'expérimenté, du tranquille au sportif, du jeune enfant au senior... l'avantage du vélo est qu'il s'adresse à un large public. Pour que tout le monde puisse l'adopter, les infrastructures doivent suivre!

Un partage de la voirie plus équitable et respectueux est un préalable indispensable. Les pistes cyclables doivent être facilement distinguées des autres modes de déplacement, ce qui n'est pas le cas des pistes tracées sur les trottoirs (voir page 4). Leur continuité doit être assurée : quoi de plus perturbant que devoir zigzaguer en cherchant où passer. Imaginerait-on la même chose pour les automobilistes ?

Grenoble, ville plate, se prête bien à la création d'axes structurants, de types « boulevards à vélo », dont les caractéristiques restent à définir. En parallèle, d'autres leviers urbanistiques doivent être actionnés: la ville à 30, les zones à trafic limité (ZTL), la réduction du stationnement (et la garantie de son respect !) pour aménager des pistes cyclables, l'homogénéisation de la signalétique.

Hélas, les dernières réalisations du réseau de tramway (ligne E, prolongement B, voir page 5) ont été autant d'occasions manquées pour mettre en œuvre des principes simples et efficaces pour la politique cyclable de la ville. Et ce, en dépit de la participation active de l'ADTC tout au long des projets pour tenter de faire bouger les lignes!

Pensons aussi aux autres aspects pratiques pour faciliter la pratique du vélo, comme la complémentarité avec le réseau de transports en commun, le stationnement et la lutte contre le vol (voir encart ci-dessous).

Enfin, il ne faut pas sous-estimer les freins psychologiques et socioculturels à l'usage du vélo. Les actions de sensibilisation et de formation de l'ADTC sont très appréciées par ceux qui en bénéficient. Ainsi, nous avons eu des retours extrêmement positifs sur notre action « Vélo, Bus, Camions : Cohabitons » présentée à de nombreuses occasions lors de la semaine de la mobilité pour démontrer les dangers des angles morts.

Deux fois par an, un comptage des cyclistes est réalisé sur le campus, avec une progression constante (voir ADTC info n° 140, page 7). L'opération « Cyclistes brillez !» insiste sur la nécessité d'un bon éclairage à vélo pour voir et être vu (voir page 6). Les stages sécurité Métrovélo, co-animés par l'ADTC, ont été un véritable déclic pour tous ceux qui hésitaient encore à se (re)mettre au vélo en ville et qui disposent enfin d'une véritable autonomie.

Tant de choses restent encore à accomplir pour défendre une véritable « Culture Vélo » : des ateliers de réparation dans tous les quartiers, sur le modèle du « p'Tit vélo dans la tête », des astuces et bons plans à partager, des outils pour pouvoir traiter rapidement et efficacement les difficultés rencontrées sur les voiries ...

Prêt ? On change de braquet ?

Nathalie Teppe

Sommaire

1 02	Editoriai Et si on changean de braquet.
P 03	Zoom: SMTC/CGI, le match

Editorial – Et si on changeait de braquet ?

P 04 Cyclistes et Piétons

P 05 Presqu'lle: une belle occasion manquée P 06 Eclairage des cyclistes : ça urge!

P 07 Vélos à assistance électrique ... ou cyclomoteurs à assistance musculaire ?

P 08 Citélib : une nouvelle gamme d'autos partagées

P 09-12 Les déplacements en Grésivaudan

P 13 Vacances aux Pays-Bas, le pays du vélo!

P 14 TC dans le Sud-agglo : des évolutions nécessaires P 15 Nouveau Réseau TAG: premières impressions

P 16 Amputation de la ligne 6020 : le Conseil général reste sourd P 17 Pour une Autorité Organisatrice Unique des Transports

P 18-19 Les comités de lignes TER

P 20 Revue de presse

Marquage Antivol

Bonne nouvelle : la machine à marquage antivol de l'agence Métrovélo de la gare de Grenoble est enfin réparée!

Pour 4 euros, n'hésitez pas à aller y faire graver votre vélo pour dissuader les voleurs et le retrouver plus facilement en cas de vol.

Prenez rendez-vous et évitez les heures de pointe :

0820 22 38 38 Plus d'info sur :

www.bicycode.org

Zoom: SMTC / CGI, le match

Au premier septembre 2014, les réseaux de transports de la région grenobloise ont évolué. Si le SMTC a plutôt bien réussi la transformation du réseau urbain, il n'en est pas de même pour le Conseil général de l'Isère (CGI), avec le début de coupe en règle du réseau départemental et du périurbain.

Nouveau réseau urbain

Il n'a échappé à personne que le réseau TAG a changé le 1er septembre 2014. Il aura fallu 4 ans pour que ce projet voie le jour, depuis les débuts de réflexion en 2010, et après plusieurs réunions de présentation en 2013.

L'objectif est de faire passer le kilométrage annuel de 14,5 à 15,5 millions de km entre 2013 et 2020, en tablant sur une augmentation de la fréquentation annuelle de 77 à 100 millions de voyages par an (+30%), avec un budget constant du SMTC à 80 millions d'euros.

En clair, 99% de la population doit être desservie par ce nouveau réseau, dont 75% par un réseau structurant (lignes de tram et Chrono). Un des piliers de ce projet est d'améliorer fortement l'attractivité et la capacité du réseau à partir d'une nouvelle hiérarchisation.

Tout va être mis en œuvre pour atteindre les objectifs fixés : efforts de productivité, augmentation de la vitesse commerciale, redistribution des moyens, augmentation des recettes commerciales grâce aux nouveaux usagers acquis ...

En renouvelant le contrat de Délégation de Service Public (DSP) à la Semitag, le SMTC renouvelle également sa confiance en l'exploitant, qui a su faire preuve de rigueur et de professionnalisme en collaborant à ce projet.

Un suivi du contrat permettra de vérifier si les objectifs sont tenus et de proposer les adaptations nécessaires le cas échéant. D'ores et déjà, l'ADTC a demandé des améliorations en ce sens (voir page 15 et ADTC infos n°140, pages 14-15).

Réseau périurbain

La première étape du changement sur le réseau périurbain, le 22 septembre 2014, a concerné la ligne 6020 (voir page 16 et ADTC infos n°140, page 17). D'autres réductions de service sont prévues d'ici à septembre 2015. Comme relaté dans l'ADTC infos n°140 en

page 16, la stratégie du CGI se base sur une opération purement comptable : un tableau des lignes Transisère avec les dépenses actuelles et les coupes budgétaires envisagées, à partir de deux variables d'ajustement discutables : le bilan écologique prétendument défavorable et l'offre transférable sur les autres réseaux.

Ainsi le CGI tire des plans sur la comète, en tablant sur le bon vouloir des autres Autorités Organisatrices de Transport pour compenser les pertes de dessertes sur leurs secteurs respectifs (Grésivaudan, Voironnais, Tag), sans les avoir concertées au préalable! Les usagers eux, doivent s'adapter au gré du vent

Il n'y aucune synergie non plus avec les exploitants, qui sont pourtant les premiers acteurs à faire remonter des suggestions d'amélioration du service! Pire, avec ces coupes budgétaires, le CGI change unilatéralement la donne, mettant à mal les plans de redressement péniblement mis en place par les transporteurs!

Le CGI démontre ainsi un profond mépris à la fois des usagers et des exploitants, mis devant le fait accompli.

Au quotidien ...

Au quotidien, ces différences de politique se ressentent. Pendant que le SMTC adapte l'offre avec des lignes structurantes, le CGI les coupe. Alors que le SMTC redéploie son parc de bus articulés sur la ligne C1, le CGI ne donne pas les moyens pour augmenter la capacité des lignes Express bondées.

Tous les bus du réseau TAG disposent d'un système leur permettant de connaître leur avance ou leur retard, ce qui n'est pas le cas de tous les cars Transisère, certains passant (très) en avance sur leur horaire. Alors que la Semitag gère rapidement et efficacement les réclamations, y compris par Facebook, Transisère répond souvent hors délai et à côté... quand il répond!

Et demain?

Résultat du match : une large avance pour le SMTC, même si des améliorations sont possibles et souhaitables. Les mauvais coups du CGI porté au transport collectif seront longs à récupérer.

Nathalie Teppe

Ils l'ont fait

- Eybens: les rues J. Macé et de Poisat ont enfin été mises en zone 30 par la ville, avec doublesens cyclable. Les cyclistes venant de l'école du Bourg et de la piscine n'ont plus à prendre l'avenue J. Jaurès pour rentrer. Une demande ancienne de l'ADTC.
- Gières : grosse et belle opération d'aménagement urbain réalisée par la ville pour sécuriser et apaiser les rues étroites, de l'Isère, de la plaine et Pasteur, mises en zone 30 et en zone de rencontre, avec doublesens cyclables.
- Grenoble : dans le cadre de la réorganisation du réseau bus, une voie réservée mixte buscycles Sud-Nord a été mise en place par le SMTC sur tout le boulevard Gambetta. Les véhicules stationnent maintenant en épi inversé (marche arrière) pour une meilleure visibilité en sortant. Les cyclistes ont enfin un nouvel axe cyclable pour traverser la ville. Pour l'autre sens, il faudra attendre...
- Domène: mise en zone 30 du sud de la rue des Alpes, par la ville, mais les panneaux posés ne suffisent pas à apporter le changement d'ambiance souhaitable. À mettre en conformité avec le Code de la route.
- Seyssinet : l'aménagement par le SMTC du terminus de la ligne 20 sur le coté gauche du bâtiment de la mairie fait fi de la piste cyclable existante et la position de l'abribus oblige les cyclistes à passer devant, au milieu des passagers qui attendent le bus. À modifier.

Christian Cotte

Cyclistes et Piétons

Jardin de l'ancien Evêché

Au chevet de la cathédrale Notre-Dame, un petit jardin vient d'être achevé, après une longue phase de travaux archéologiques et de restauration des bâtiments. Ce jardin, outre le fait qu'il met en valeur le chevet de la cathédrale, offre aux piétons la possibilité d'aller par un cheminement agréable de la rue du Fer à cheval à la cour du musée de l'Ancien Evêché et donc de rejoindre la place Notre-Dame..

Texte: Bruno Vigny Photo: Christian Cotte



Place Jacqueline-Marval

Cette petite place du quartier Championnet vient d'être restructurée de manière à créer un espace végétalisé au centre. Les places de parking ont été maintenues, l'espace gagné a été pris sur la voirie. D'autres aménagements analogues sont prévus sur les places de ce quartier qui devient de plus en plus vivant en accueillant en particulier de nombreux cafés et restaurants.

Bruno Vigny

Ce printemps, une piétonne a été accrochée par un cycliste circulant sur le trottoir de la place Victor Hugo. Quelques contusions et un gros tapage médiatique autour de cet incident ont suivi.

Rappelons que l'ADTC est depuis sa création fermement opposée à la circulation des cyclistes sur les trottoirs. Ceux ci sont réservés exclusivement à l'usage des piétons. Les cyclistes ne doivent pas y circuler et les véhicules motorisés ne doivent pas s'y garer. Ce postulat étant posé, voyons maintenant les raisons qui peuvent amener les cyclistes à utiliser les trottoirs.

Constat

Dans les années 1960, le paradigme en cours était l'adaptation de la ville à l'usage de l'automobile. Pour cela, les rues ont été élargies au détriment des trottoirs et les places publiques transformées en parking. Pour permettre à toujours plus de voitures de passer, les voies ont étés multipliées et les sens uniques créés. Dans ces conditions, se déplacer à vélo devenait difficile et même dangereux sur les boulevards urbains.

Aujourd'hui

Depuis les années 90, les problèmes de qualité de l'air et les enjeux environnementaux ont amené de nombreuses personnes à retrouver les joies et l'efficacité de l'usage quotidien du vélo et de la marche à pied. Cette mutation rapide a pris de court le législateur et les aménageurs qui ont encore des difficultés à intégrer la présence des cyclistes lors des réaménagements de voirie. Bien souvent, cette intégration n'est même pas pensée et devant nos réclamations, des aménagements cyclables sont mis en place sur les trottoirs. Les exemples ne manquent pas dans l'agglomération et au delà.



Piste sur trottoir, rue Nestor Cornier

Ce marquage de peinture, solution illégale et dangereuse, réduit l'espace dévolu aux piétons, et laisse penser au cycliste que sa présence est légitime sur tous les trottoirs. Difficile dans ces conditions de faire la part des choses entre présence légitime et illégitime.

La seconde cause de la présence de cycles sur trottoir est le profil de certains axes. Il reste encore trop d'autoroutes urbaines en plein centre ville, **comme les boulevards Albert 1er de Belgique**, Maréchal Leclerc, Clémenceau et tant d'autres, sur lesquelles le cycliste ne se sent **ni en sécurité ni bien accepté par les conducteurs.** L'usage du trottoir devient donc un pis-aller lorsque l'itinéraire normal n'est pas adapté pour les cycles.

Les solutions

À partir de ce constat, les solutions pour que les cyclistes restent sur la chaussée découlent naturellement. Le différentiel de vitesse entre véhicules et cycles étant source d'insécurité, l'abaissement de la vitesse dans les rues étroites est nécessaire pour permettre aux cyclistes de se déplacer ailleurs que sur le trottoir. Cette limitation de vitesse à 30 km/h dispense de marquer des bandes cyclables sur la chaussée. Dans les rues, qui parfois sont à plusieurs voies un meilleur partage de l'espace devrait permettre d'implanter de larges bandes cyclables pour marquer des axes cyclables forts et bien visibles. Ces modifications dans le partage de l'espace circulé sont indispensables pour arriver au triplement souhaité de la part modale vélo.

En conclusion, nous réaffirmons notre souhait de sanctuarisation des trottoirs pour que les déplacements à pied restent un mode de déplacement à part entière. C'est vraiment la solution idéale pour des déplacements courts et pour améliorer la qualité de l'air de notre agglomération,

Les cyclistes doivent imposer leur présence sur la chaussée pour faire comprendre aux autres usagers qu'ils doivent partager la rue, et laisser aux piétons l'espace qui leur est dédié.

Texte et Photo : Philippe Zanolla

Presqu'lle: une belle occasion manquée

VÉLOS/PIÉTONS

Depuis qu'on construit des lignes de tram dans l'agglomération grenobloise, l'avenue des Martyrs, axe de la presqu'île, est la première voie où des possibilités d'élargissement et de réaménagement très importantes se présentaient. Au lieu d'avoir à inscrire la ligne de tramway dans ıın site contraint des alignements d'immeubles intangibles, les réalisateurs du prolongement de la ligne B avaient la possibilité de métamorphoser une avenue encore peu urbanisée pour accueillir le tram B.

L'avenue métamorphosée

L'avenue un caractère nettement moins « routier » que par le passé. Depuis septembre, le tram circule en site central, sur une plateforme engazonnée. Deux chaussées sont implantées de part et d'autre des voies tram : elles comportent une voie pour les voitures, et un couloir mixte bus-vélos relativement large. De larges trottoirs « à la grenobloise » (revêtement en ciment avec des incisions dessinant des dalles) accueillent les piétons, encore rares ; mais de nouveaux logements et commerces devraient s'implanter le long de l'avenue dans les années à venir. Dans cette perspective, du stationnement latéral a été créé le long de l'avenue.

Deux places interrompent la linéarité de l'avenue. L'une, la place Nelson Mandela, est plus élevée que le sol naturel pour être au niveau du pont de la rue Durand-Savoyat et faciliter éventuellement plus tard la création d'une ligne de tramway vers la gare côté est. De forme ovale, la place est ornée en son centre d'un miroir d'eau. A l'autre bout de l'avenue, la place de la Résistance, quadrangulaire, à la jonction de plusieurs voies, est un carrefour important.

Les cyclistes déçus

Nous regrettons que le maître d'ouvrage ait raté l'occasion de

réaliser un aménagement de qualité pour les nombreux cyclistes qui se rendent chaque jour sur le Polygône.

En effet, les couloirs mixtes busvélo de cette avenue sont mal respectés aux heures de pointe ; les cycles y sont confrontés à de fréquents dépassements rasants, par des véhicules roulant souvent à plus de 50 km/h. Le risque de cisaillement de trajectoires sur la place ovale, en particulier dans le sens sud-nord, franchissement rend son inconfortable. Quant au traitement de la place carrée (à notre avis largement surdimensionnée) avec ses voies cyclables virant à angle droit dans un espace partagé avec les piétons, il commence déjà à induire des conflits d'usage, qui s'accentueront à mesure que la fréquentation cycles et/ou piétons augmentera...

Mais qu'a fait l'ADTC?

L'ADTC avait proposé un aménagement s'inspirant d'expériences réussies à Copenhague ou à Genève : créer de chaque côté de l'avenue une piste cyclable assez large, délimitée par des bordures en biseau sans seuil, à un niveau intermédiaire entre chaussée et trottoir. Cela aurait été tout-à-fait faisable en reportant le stationnement latéral dans les futures rues transverses. Hélas, le maître d'ouvrage n'a pas étudié cette solution, et ne nous a laissé de choix qu'entre deux options moins satisfaisantes : l'actuel aménagement, ou une « piste cyclable sur trottoir » comme celles des Grands Boulevards ou du cours Gambetta, qui aurait inévitablement conduit aux mêmes problèmes de cohabitation piétons/cycles, et de visibilité dans les intersections à cause du stationnement latéral. Dommage...

Texte : BrunoVigny et Monique Giroud

Photos: Christian Cotte



En arrivant place Nelson Mandela



Place de la Résistance



Trottoir partagé place de la Résistance

Eclairage des cyclistes : ça urge !

Echirolles : tout droit c'est mieux



Avant, avenue des FTPF, quand vous suiviez la piste passant par le pont sur la rocade sud, en venant de Carrefour et vers la clinique des Cèdres, vous arriviez dans le parking de la zone Sud galaxie.



Maintenant, après la création d'un bateau en bord de trottoir, vous rentrez en ligne droite dans l'axe de la piste sur trottoir.

Depuis 5 ans, cette demande était formulée auprès de la Ville.

Les services techniques l'ont fait. Merci.

Texte et photos : Christian Cotte Les derniers comptages de l'opération « cyclistes, brillez ! » montrent que certains cyclistes sont toujours aussi peu visibles voire invisibles. Alors, inconscience, égoïsme ou manque d'information?

En ville, je vois!

C'est la principale réponse fournie par le cycliste en absence d'éclairage. Certes, lui voit. Mais les autres ? Silhouette fine noyée dans le halo lumineux des éclairages publics et des phares des véhicules, déplacement en bordure de la chaussée, vitesse mal estimée, le cycliste subit les contraintes fortes de son mode de déplacement la nuit. Si on y ajoute un éclairage de vélo absent, faible ou défaillant, sa sécurité n'est plus assurée! Un automobiliste, un piéton ou même un autre cycliste surpris ne pourront éviter un cycliste mal éclairé que si ce dernier est visible et si possible de loin! Mais, même si le Code de la route impose des obligations en matière d'éclairage des cycles, aucune efficacité n'est demandée contrairement à nos voisins allemands imposant 10 lux à 10 mètres. Ainsi, un vélo peut être aux normes alors que son phare avant peine à éclairer son garde-boue!

Le piège de la facilité

Face aux nombreux déboires de leur éclairage (faible luminosité, éléments volés, panne de batterie, dynamo qui patine, phare qui tombe au premier choc), certains cyclistes se rabattent sur des éclairages placés au niveau du moyeu des roues, fonctionnant par induction et souvent clignotants. Si ces éclairages ne sont pas du tout adaptés pour voir la chaussée, sontils efficaces pour être vu ? Certains le pensent à cause du phénomène de flash qui attire l'œil. Cependant, cette lumière, outre qu'elle est d'une faible intensité, est à une hauteur à laquelle on ne s'attend pas à la trouver, donc à regarder ! Mettez-vous à la place d'un automobiliste en situation réelle et regardez

brièvement dans vos rétroviseurs. Avez-vous vu le flash ? Êtes-vous capables d'en estimer la distance ? Et si vos rétroviseurs sont mouillés par la pluie, voyez-vous toujours ce pauvre cycliste avec ses maigres lumignons ? Aussi, nous ne recommandons ces témoins lumineux qu'en appoint d'un éclairage principal.

Un éclairage performant, ça existe ?

Aujourd'hui, la réponse est définitivement oui pour les cyclistes utilitaires, urbains ou rurbains. De nombreux phares de qualité sont disponibles chez les revendeurs spécialisés : n'hésitez pas à y passer! Et si vous souhaitez un éclairage fiable, robuste, sans entretien, disponible tout le temps par tout temps, sans pile ou batterie, optez pour une solution basée sur une dynamo dans le moyeu avant, comme vous pouvez en voir sur les Métrovélos. Vous bénéficiez alors d'un éclairage puissant pour voir et être vu et, selon les options disponibles sur vos phares, fonctionnant également à l'arrêt et s'allumant automatiquement à la nuit tombée ou dans un coin sombre. Et vous pouvez même laisser vos phares éclairés en journée pour davantage de sécurité en étant mieux vu!

N'oublions personne...

Pour éviter aux cyclistes mal ou non éclairés d'être les seuls cibles de cet article, recommandons également aux adeptes des phares puissants de penser à les régler. Placés trop haut, leur faisceau lumineux peut rapidement devenir éblouissant pour les autres usagers. Et, dans des endroits non éclairés comme les voies sur berges, l'éblouissement sera vraiment gênant au niveau de la sécurité du cycliste croisé qui perdra momentanément sa vision.

En conclusion, voir et être vu, ce n'est pas seulement pour vous et votre sécurité mais aussi pour les autres.

Jean-Marc Bouché



Vélos à assistance électrique...

ou cyclomoteurs à assistance musculaire?

Les vélos électriques ont le vent en poupe. C'est bien, car en pratique, pour la majorité des trajets, un nouveau vélo à assistance électrique remplace une voiture. Le choix s'élargissant chez les fabricants et distributeurs, il nous semble utile de refaire un point sur la réglementation.

Dans le Code de la route, les vélos électriques sont des cycles à pédalage assisté (CPA). Leur moteur peut être aussi bien électrique que thermique. L'article R311.1 précise, conformément à la réglementation européenne, que les « cycles à pédalage assisté » (CPA) doivent satisfaire trois conditions :

- (1) puissance maximale du moteur 250 W,
- (2) débrayage progressif de l'assistance électrique avec la vitesse, et arrêt à partir de 25 km/h,
- (3) arrêt de l'assistance électrique si le cycliste cesse de pédaler.

Une partie des « vélos électriques » actuellement vendus ne respectent qu'une ou deux de ces trois conditions. Ce ne sont plus des vélos, mais des cyclomoteurs. En France, comme dans de nombreux pays européens, les cyclomoteurs ne sont pas autorisés sur les voies cyclables, doivent être immatriculés, assurés en tant que véhicules à moteur, et leur conducteur (et éventuel passager) doit porter un casque homologué pour « deux roues motorisés ».

Les fabricants et distributeurs, mais aussi une partie des usagers actuels ou potentiels de CPA, voudraient que des CPA plus puissants (jusqu'à 500 ou 700 W) et/ou roulant à des vitesses plus élevées (30 à 45 km/h), soient eux aussi assimilables à des vélos. Nos fédérations française et européenne, la FUB et l'ECF, ont pris position contre une telle évolution : les statistiques d'accident par catégorie montrent, de façon reproductible depuis de nombreuses années, une forte sur-représentation des cyclomoteurs. La cohabitation avec les cyclomoteurs sur les voies cyclables entraînerait une augmentation de la fréquence des accidents. Or, il faut sécuriser les déplacements à vélo pour que son usage se développe. Nous souhaitons donc que la distinction entre vélos et cyclomoteurs reste bien marquée, comme actuellement.

Des propositions plus subtiles émergent : certains voudraient faire relever le seuil de vitesse, d'autres le seuil de puissance. En pratique, la vitesse maximale étant directement liée à la puissance par les lois de la physique, relever le seuil de vitesse sans relever la puissance ne présenterait pas un grand intérêt. C'est donc plutôt pour un relèvement du seuil de puissance que militent les distributeurs. L'idée de relever le seuil de puissance sans relever le seuil de vitesse mérite qu'on y réfléchisse : pour des usagers dont le trajet quotidien comporte du dénivelé, ou qui doivent tracter une remorque pour enfant, ce serait une solution très intéressante, et qui n'augmenterait pas, a priori, les risques d'accident.

Mais cette évolution pose un problème pratique sérieux. En effet, pas besoin d'être un expert très pointu en la matière pour savoir qu'il est en général très facile, trop facile, de « débrider » la limitation de vitesse d'un CPA, sans même avoir besoin de matériel spécifique. Ce « débridage » est fréquent, y compris sur des vélos électriques ordinaires, équipés après coup d'un kit de motorisation, mais dont les freins d'origine ne sont pas forcément prévus pour assurer des freinages d'urgence à vitesse élevée.

Tant qu'il n'y aura pas de solution fiable à ce problème de « débridage », nous souhaitons que la réglementation actuelle soit maintenue. Il n'est tout de même pas scandaleux d'exiger que ceux qui profiteront directement des avantages incontestables du cyclomoteur léger (performances meilleures qu'un vélo, coût bien moindre qu'une voiture) en assument aussi les inconvénients (réglementation cyclomoteurs), sans pénaliser les cyclistes non motorisés!

Monique Giroud

Grenoble : Les doublesens cyclables arrivent bientôt au sud

VÉLOS

Les rues actuellement en sens unique dans 3 secteurs du sud de la ville seront bientôt mises à double-sens cyclable.

Sont concernées :

Dans le secteur 3 (Mistral-Eaux Claires) : les rues Moissan, Henri Dunant, Barral de Montferrat, et les chemins Beauséjour, Meney, des Violettes, des marronniers.

Dans le secteur 4 (Alpins-Capuche) : les rues Elisée Chatain, Mallifaud, Montesquieu, des Charmilles, François Coppée, Pierre Bonnard, Emile Zola (fait), George Sand, du village, Edmond Rostand, et les chemins des Alpins, et des Essarts.

Dans le secteur 5 (Abbaye-Jouhaux) : les rues Pierre Loti, Général Durand, Colonel Bougault, Mallifaud, Edison, les chemins de l'église, de la Madeleine, Villebois, des arts, du commerce, Joseph Brun, Jacques Thibaud, et de la Cabrière.

En supplément pour le même prix, les rues de Villars de Lans, Elie Vernet, de la Mure, de Mens et de la scierie, au nord. le seront aussi.

Tant mieux.

Christian Cotte

Café Vélo

Un nouveau service pour les cyclistes, le Café Vélo, s'est ouvert il y a quelques mois 59 rue Nicolas-Chorier, selon un concept original : on n'y va pas seulement pour faire réparer son vélo, on peut aussi y prendre une consommation ou un repas. Dans ce quartier, qui compte beaucoup d'usagers des deux-roues, les cyclistes ont rapidement été nombreux à venir y faire réparer leur machine

Bruno Vigny

Citélib : une nouvelle gamme d'autos partagées

Mobi-G : la station mobilité du Grésivaudan

Profitant de la semaine de la mobilité, la Communauté de communes du Pays du Grésivaudan a ouvert sa première agence de mobilité. Mobi-G est son nom; espace consacré à la mobilité, il est situé à Crolles en face du magasin Casino. On peut se renseigner sur l'ensemble de l'offre des transports disponibles sur le Grésivaudan et les territoires voisins. On peut aussi s'y procurer des abonnements et des titres de transports avec la carte OùRA, pour les transports du Grésivaudan et les cars de Transisère.

Sur place, chacun peut se renseigner sur le covoiturage ou prendre un abonnement à l'autopartage : 4 voitures sont disponibles, 2 à Crolles et 2 à Pontcharra. Ces voitures sont à la disposition des particuliers et des professionnels.



Nous espérons que cette présence des transports du Grésivaudan, bien plus visibles et plus proches des usagers qu'avant, contribuera au développement des transports en commun dans la vallée.

Texte et photo : Bertrand Christian En cette rentrée 2014, Citélib, société coopérative spécialisée dans l'autopartage, diversifie son offre et propose de nouveaux services à Grenoble.

Des microvoitures

Issus d'un partenariat entre la Ville de Grenoble, Grenoble Alpes Métropole, EDF, Sodetrel et Toyota, 70 véhicules ultracompacts électriques circulent en autopartage sous la bannière Citélib dans notre agglomération.

Avec ses couleurs flashys, les nouveaux véhicules électriques de Citélib ne passent pas inaperçus!

Ces mini-véhicules sont dédiés aux trajets d'une station vers une autre, en « trace directe ». Ils peuvent être garés et rechargés dans une des 27 stations implantées dans l'agglomération, à proximité des pôles d'échanges.

Deux types de véhicules sont proposés :

- Toyota COMS: 1 place, 1 coffre, 4 roues
- Toyota i-Road : 2 places, l'une derrière l'autre, 3 roues

L'utilisation de ce service baptisé « Citélib by Ha:mo » pour « Harmonious Mobility » nécessite la possession d'un permis de conduire et d'un smartphone.



Une utilisatrice ravie de son i-Road

Complémentaire ou concurrent des autres modes de transport ?

Ce nouveau mode de transport est censé apporter une réponse à la problématique du « dernier kilomètre », en complément du réseau de transport en commun et des modes actifs (vélos, piétons).

L'ADTC est réservée sur la pertinence du choix de l'implantation des stations. Avec leur implantation actuelle, les voiturettes semblent plus venir en concurrence qu'en complément du réseau structurant de transports en commun et du vélo.

D'un autre côté, ce dispositif attrayant devrait permettre à Citélib d'engranger de nouveaux adhérents qui pourront aussi bénéficier de l'offre classique.

Rappelons que Citélib dispose d'une flotte de voitures, localisées dans toute l'agglomération, qui doivent être ramenées à leur station de départ après une utilisation « en boucle ».

C'est le principe de l'autopartage : éviter aux foyers de posséder un coûteux véhicule individuel pour partager l'usage d'un véhicule mis en commun.

La ville à l'heure de la mobilité électrique

L'autre objectif avoué de cette expérimentation d'une durée de 3 ans est de tester en grandeur nature la pertinence d'une solution de mobilité électrique à l'échelle d'une agglomération, tant au niveau commercial que technique. En effet, les bornes de recharge disposées dans les stations pourront servir aux véhicules électriques autres que ceux de Citélib.



COMS en charge à Louise Michel

De nouveaux services

Moins spectaculaire et moins médiatisée, Citélib diversifie également son offre de services. Ainsi, avec « Troc ton auto pour un vélo », vous pouvez échanger votre voiture pour un vélo à assistance électrique. Et avec « Colloc' ton auto », les étudiants peuvent partir au ski ou en week-end à plusieurs.

Enfin, grâce à un partenariat avec le réseau TER Rhône-Alpes, vous pouvez disposer d'un véhicule à votre arrivée en gare pour vous rendre à un rendez-vous dans un endroit mal desservi par les transports en commun.

Texte et photos : Nathalie Teppe Pour plus d'informations :

www.citelib.com

Les déplacements en Grésivaudan

La Communauté de Communes du Grésivaudan regroupe les 47 communes de la vallée. Le territoire offre une géographie diversifiée entre vallée et coteaux bordant des plateaux et des massifs, et comprend d'importantes coupures naturelles (Isère, barres rocheuses) et artificielles (principalement l'autoroute A41).

L'urbanisation aussi est hétérogène, avec un poids démographique important de la vallée.

Le Grésivaudan est un territoire attractif, avec des pôles économiques importants dans la vallée (Crolles - Bernin, Montbonnot, Pontcharra, ...). La seule rive droite du moyen Grésivaudan (de Montbonnot à Crolles) accueille près d'un tiers des habitants et 52 % des emplois de tout le Grésivaudan. 43 000 actifs résident dans le Grésivaudan ; parmi eux, 49 % travaillent dans le Grésivaudan, 42 % dans la Métro et 6 % en Savoie⁽¹⁾.

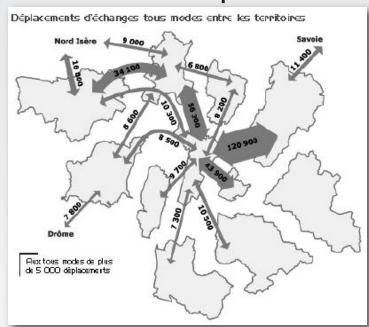
Cette situation engendre des migrations pendulaires importantes dans les deux sens et des problèmes de déplacements.

Quelques données caractérisant la demande de Déplacements

Ces données sont issues du projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (CCPG), ainsi que des commissions transports et des trafics routiers du Conseil général de l'Isère (CGI).

Les échanges avec l'extérieur du Grésivaudan

Les échanges entre le Grésivaudan et l'extérieur se font principalement avec l'agglomération grenobloise. L'EMD⁽²⁾ relève ainsi 120 000 déplacements quotidiens entre le Grésivaudan et la Métro. 85 000 sont effectués par des habitants du Grésivaudan et 35 000 par des habitants de l'agglomération grenobloise venant dans le Grésivaudan qui est le premier territoire attracteur des grenoblois. À titre de comparaison, la Savoie génère 11 000 déplacements quotidiens des habitants du Grésivaudan, et 4 000 déplacements s'effectuent de la Savoie vers le Grésivaudan.



Les pratiques de mobilité secteur Grésivaudan : l'utilisation de la voiture reste prépondérante

Les modes de déplacement des habitants

La voiture particulière : 69 % Les transports collectifs : 9 %

Le vélo : 1 %

La marche à pied : 18 %

Autres: 2 %

Seulement 6 % des ménages ne disposent pas de voiture et 62 % ont au moins deux voitures.

Les motifs de déplacement des habitants :

14 % domicile – travail

12 % domicile - études

26 % secondaire (tous motifs sauf domicile)

49 % domicile autre (loisirs, achats, accompagnement, autres activités, autre travail)

Les déplacements domicile - travail sont effectués à 85 % en voiture, 8 % en TC, 2 % en marche à pied.

Les déplacements domicile - études sont effectués à 34 % en voiture, 43 % en TC, 21 % en marche à pied.

Les 2/3 des déplacements des habitants se font à l'intérieur du Grésivaudan. Les habitants du secteur moyen Grésivaudan rive droite sont ceux qui utilisent le plus la voiture au quotidien.

55 % des déplacements font moins de 5 km et sont réalisés à 80 % en voiture.

62 000 déplacements soit plus de la moitié des échanges entre Grésivaudan et Métro s'effectuent sur l'axe Montbonnot-Crolles-Lumbin.

¹ Source INSEE-RGP 2009

² Enquête ménage déplacements (EMD) de la région grenobloise

L'offre de voirie

Un réseau principal au service de la voiture particulière qui est prédominante dans la vallée

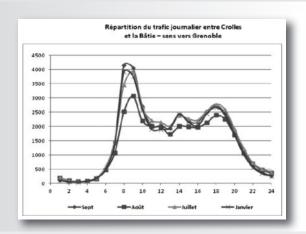
- Le réseau principal de voirie est organisé autour de l'A41, des RD 1090 et 523 plus quelques voies transversales. L'autoroute absorbe l'essentiel des échanges entre le Grésivaudan et l'agglomération grenobloise. La section gratuite entre Crolles et Grenoble est très chargée : 85 000 véhicules par jour sur sa partie terminale.
- Le réseau secondaire assurant la distribution des trafics le long de la vallée
- Les liaisons entre rives

Trafic sur l'A41 : moyenne horaire mensuelle des jours ouvrés sens vers Grenoble entre Crolles et la Bâtie

Dans le sens Crolles > Grenoble à l'heure de pointe du matin ...

La différence fondamentale entre le mois d'août et les autres mois représentés sur le graphique se situe principalement à l'heure de pointe du matin.

• Sans rentrer dans le détail, on peut estimer que pour retrouver une situation plus fluide au niveau de la section Crolles – Montbonnot, il faudrait réduire le flux de véhicules entrant sur l'autoroute en amont de l'échangeur de Montbonnot de 1000 à 1200 véhicules sur la tranche horaire 7h00 – 9h00 ou encore 1000 à 1200 personnes compte tenu du taux d'occupation des voitures sur les trajets domicile-travail estimé à 1,032 d'après l'EMD.



Plusieurs types d'actions permettraient d'améliorer la situation. Action sur le réseau :

- investissements pour améliorer d'éventuels points noirs, comme l'échangeur de Crolles.

Actions sur la gestion du trafic :

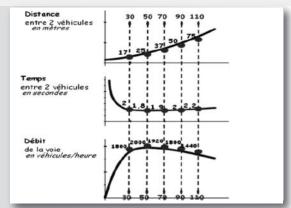
- régulation de la vitesse 70 km/h aux heures les plus chargées pour améliorer le débit.
- régulation d'accès à l'autoroute.

Actions sur la demande :

- report modal de la voiture vers les transports en commun avec une offre alternative crédible
- incitation au partage de la voiture (covoiturage et auto-stop)
- information aux usagers en temps réel pour faciliter le déplacement
- développement du télétravail, de l'enseignement à distance, de la télémédecine, etc.

L'incitation au changement de comportements est consubstantielle à toutes ces actions.

Prenons l'exemple de la limitation des vitesses à 70 km/h. Un test réalisé par la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) montre que si la majorité des usagers ne respectait pas la consigne, l'effet résultant n'est pas concluant. Donc il faut informer le public en expliquant comme le montre l'illustration ci-contre qu'en partant de la consigne de sécurité de 2s entre véhicules la distance inter véhiculaire augmente avec la vitesse et ainsi augmente l'occupation du véhicule sur la chaussée et par conséquent diminue le débit.

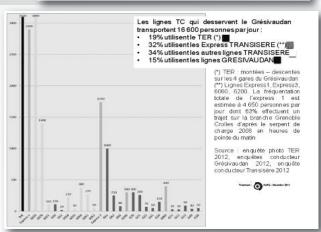


L'offre de transports en commun du Grésivaudan

Les transports en commun (TC) dans le Grésivaudan comprennent la ligne TER Grenoble – Chambéry, des lignes Transisère et des lignes du Grésivaudan.

Focus sur l'offre et l'usage des TC dans le Grésivaudan

La figure ci-contre présente l'offre et l'usage des TC dans le Grésivaudan, TC routiers et ferroviaires (les lignes régulières et scolaires du Grésivaudan, les lignes Transisère et la ligne du TER).



Les constats

TFR

Tout en étant en tête, l'utilisation du TER reste encore relativement faible compte tenu des sommes engagées pour la modernisation de la ligne. Nous pouvons espérer que la réalisation d'une troisième voie à Brignoud d'ici 3 ans permette, si la SNCF le veut bien, une augmentation de la fréquence de desserte. La fréquentation pourrait alors augmenter fortement.

TRANSISERE

Le réseau Transisère gère théoriquement les lignes qui sortent des limites de l'AOT du Grésivaudan. Ces lignes sont majoritairement des lignes structurantes, assurant la relation avec l'agglomération de Grenoble.

Les lignes 6020 et Express 1 se détachent très nettement avec une fréquentation comparable au train. La ligne 6020 dessert la partie du moyen Grésivaudan rive droite la plus peuplée et possédant la majorité des emplois.

Malheureusement, sous prétexte de faire des économies, le CGI l'a amputée de 4 stations à Crolles et de 4 stations les plus fréquentées à Grenoble, sans consultation et contre l'avis des élus locaux. Cette mesure impose une marche prolongée ou une correspondance à la moitié des usagers, qui oblige les non-abonnés à acheter un ticket TAG, les tickets Transisère n'étant pas de mise sur le réseau TAG. Cette décision purement financière et technocratique est inadmissible. La zone de desserte de la ligne 6020 comprend environ 30.000 habitants et le secteur génère d'après les résultats de l'EMD plus de la moitié de tous les déplacements de la vallée vers l'agglomération Grenobloise. Par conséquent la ligne 6020 devrait être exploitée comme les lignes « Chrono » du SMTC. Le Conseil général a prévu, à l'exception des Express, de destructurer toutes ses lignes au premier septembre 2015.

Le Conseil général devrait travailler à construire et non à détruire, comme les autres collectivités : le Tram E va bientôt être achevé entre Grenoble et le Fontanil, malgré un potentiel moindre en nombre d'habitants. Les difficultés à la réalisation de la ligne E étaient

importantes, elles sont en passe d'être toutes résolues, avec un résultat déjà très appréciable, malgré une mise en service partielle.

À court terme, la ligne 6020 mérite une réflexion plus globale afin d'en améliorer l'efficacité pour tous les usagers potentiels et non le massacre auquel nous convie le Conseil général!

La décision prise est contre-productive ne répondant qu'à une simple injonction financière (sans doute sans la moindre efficacité) sans aucune concertation allant jusqu'à ignorer des propositions constructives qui ont été soumises. Son seul effet est de rejeter les usagers non captifs vers la voiture et de renforcer les embouteillages à l'entrée nord-est de Grenoble.

Est-ce que la 6020 est encore de la compétence du CGI ? A-t-il encore la volonté d'exploiter une ligne qui possède des caractéristiques urbaines alors que la vocation du CGI est de s'occuper des lignes interurbaines et scolaires ? N'est-ce pas le rôle d'un syndicat mixte SRU de gérer cette ligne, syndicat dont nous attendons la création depuis 14 ans ?

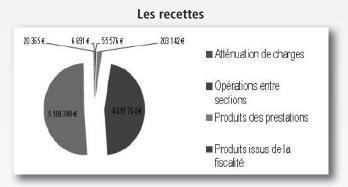
Nous espérons que les réflexions menées dans le cadre du PDU du Grésivaudan et entre les AOT conduiront à faire progresser cette situation catastrophique pour le moyen Grésivaudan rive droite secteur le plus peuplé de la vallée.

LE RESEAU DU GRESIVAUDAN

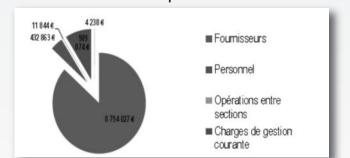
Le Grésivaudan a créé, le 14 décembre 2009, ses propres lignes d'abords scolaires puis régulières, qui complètent les réseaux développés par le CGI et la Région Rhône-Alpes. L'objectif est de desservir en priorité les gares et les entreprises améliorant ainsi la desserte du territoire. Par ailleurs l'AOT du Grésivaudan achemine quotidiennement près de 6 000 élèves vers leurs établissements scolaires.

Dans les zones les moins denses, un transport à la demande (TAD) appelé « Allobus » vise à permettre aux personnes non motorisées de se rendre dans des commerces ou des pôles médicaux et à des actifs de rejoindre plus facilement d'autres TC (bus ou TER) afin de favoriser le report modal. L'AOT assure également des services saisonniers : Skibus et Estibus.

Budget transports et déplacements du réseau du Grésivaudan 2013 :



- La subvention du budget principal aux transports : 995 324 euros
- Le Versement Transport (VT) : toute entreprise ou administration de plus de 9 salariés verse à l'AOT une taxe de 0,6 % de la masse salariale.
- La tarification : la part des recettes des usagers (prix du ticket à 0€0) est très faible dans le financement du budget transport en



Les dépenses

commun du Grésivaudan (203 000€ en 2013). Lors du passage en Délégation de Service Public (DSP) l'année prochaine, une augmentation de la participation de l'usager est certainement à prévoir. Ainsi, en décidant de la tarification et du mode de rémunération de l'exploitant, en fixant le taux de versement transport, l'AOT décide de la répartition du financement entre contribuables, usagers, et employeurs privés et publics locaux.

L'avenir

Une réflexion sur l'évolution de l'offre de transport par une restructuration du réseau est actuellement en cours, ainsi qu'une modification du mode de gestion. Il s'agit d'évoluer d'un mode « marché » vers un mode en Délégation de Service Public (DSP). Plusieurs diagnostics ont été réalisés afin d'alimenter ces réflexions :

- diagnostic technique (réalisation d'enquêtes OD sur les lignes de la CCPG et du CGI, réflexion lors des ateliers PDU sur le réseau actuel).
- **diagnostic qualitatif** (enquête satisfaction usagers et non usagers des transports en commun),
- diagnostic financier (analyse des marchés et des chiffres-clés de productivité : nombre de voyageurs par km roulé, km « haut le pied »...)

Objectif de mise en service 01 septembre 2015

Le PDU prévoit le maintien des services actuels pour en conserver les usagers, le développement d'une offre reliant les différents pôles du territoire, avec un renforcement des services pour les actifs et la rationalisation des moyens (offre et utilisation du matériel), la mise en œuvre de liaisons vers les territoires voisins (Métro, Savoie).

Nouveautés

Le PDU prévoit également :

- des boucles « urbaines » où la demande est avérée (Pontcharra, Bernin Crolles, Montbonnot),
- des liaisons renforcées et accélérées entre les différents pôles d'activités du territoire (Pontcharra/Crolles, ...),
- un renforcement du rabattement sur les lignes fortes vers l'agglomération grenobloise.

A très court terme, l'insertion d'un bus à haut niveau de service sur la RD 1090 reste incontournable. Mais n'oublions pas que la rive droite du moyen Grésivaudan, totalise la moitié de tous les échanges avec l'agglomération de Grenoble et que par conséquent l'offre de TC à moyen long terme ne pourra pas se limiter à la RD 1090 et à l'A41.

Contraint par l'espace disponible nous ne pouvons pas non plus poursuivre la reproduction de la forme urbaine des 50 dernières années. Par conséquent, nous préconisons à l'avenir un urbanisme durable s'appuyant sur les trois piliers (économie, social et environnemental), et initié par un mode de transport structurant. L'avenir se décidant aujourd'hui, nous recommandons vivement la prise en compte par le PDU d'un tel projet, associant transport et urbanisme, permettant ainsi aux communes concernées d'intégrer une réservation dans leur Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

L'autopartage

Depuis à peine 1 an il y a 4 voitures en autopartage, 2 à Crolles et 2 à Pontcharra. Les débuts sont plutôt difficiles. On peut s'interroger sur les méthodes utilisées pour accompagner l'installation des voitures et en faire connaître l'utilité.

Les modes actifs

La marche à pied

La marche à pied n'a pas fait l'objet d'étude particulière. Pourtant, l'EMD comptabilise 18 % pour ce mode. Caractérisant plus particulièrement les déplacements de proximité leur développement est du ressort des communes. Un projet pourrait être initié par la CCPG pour que les communes s'engagent à réfléchir à des plans de déplacements locaux. L'élaboration des PLU est également un moment propice pour mener une réflexion. C'est d'ailleurs ce qu'a fait la commune de Biviers associant PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics) et plan de déplacement local avec à la sortie un programme d'actions.

Le vélo

La pratique du vélo est très faible sur le territoire. Un schéma directeur vélo d'intérêt communautaire a été élaboré ainsi qu'une charte des aménagements cyclables. La charte a été testée sur trois axes mais pour le moment la politique vélo est en attente de l'élaboration du PDU. La dernière phase prévue était très encourageante : « élaboration d'un guide de la communication et programmation des réalisations » comportant des pistes intéressantes.

La **communication sur papier** ou tout autre support (argumentaires sur les impacts positifs sur la santé ou autres, plans de réseaux, conseils de sécurité, d'entretien de son vélo...).

La **communication de proximité** ou de **terrain** (animations en milieu scolaire, sur les marchés, dans les entreprises...).

La mise en place d'un **jalonnement** continu, lisible, simple, homogène (entre les différents panneaux) et uniforme (même signalisation pour chaque type de panneaux).

Le développement de **stationnements adaptés** en quantité et en qualité.

Mais surtout : réalisation d'aménagements continus, homogènes, sécurisés et adaptés au public visé.

Dommage que les communes qui entreprennent des aménagements ignorent totalement, pour le moment, le travail réalisé et l'application de la charte!

12

Vacances aux Pays-Bas, le pays du vélo!

Etant déjà cycliste urbain par tout temps à Grenoble, j'ai apprécié que l'amie à qui je rendais visite (française résidente à la Haye) ait un deuxième vélo à me prêter. En fait tous les néerlandais ont au moins un vélo, en général plusieurs, et pédalent tous les jours.

J'ai donc fait du vélo à La Haye (ville de 500 000 habitants) et ses environs, et j'ai eu également le plaisir de découvrir Rotterdam à vélo. Quel bonheur ! Pas de trajet à pied interminable, on peut aller loin du centre, s'arrêter quand on veut, où on veut... le vélo c'est à la fois la liberté, la simplicité, et la possibilité de profiter en permanence de ses cinq sens!

Train et vélo

Bien sûr aux Pays-Bas on peut mettre son vélo dans le train, pour un forfait unique de 6 euros. Les trains sont bien équipés pour cela (espaces dédiés très accessibles, ceintures à enrouleur pour les maintenir).

On peut aussi laisser son vélo à la gare, dans les immenses parkings situés aux abords. Ceux de La Haye ont 2 étages... eh bien oui on empile, à l'aide d'un système... néerlandais, c'est-à-dire pratique, robuste, et pas trop cher : une glissière qui fait basculer le vélo vers le sol lorsqu'elle est tirée. La capacité totale autour de la gare atteint 8 000 places, et pourtant on a presque toujours du mal à trouver une place de libre, malgré la présence d'une sorte de fourrière pour empêcher les abus.

Pourquoi c'est bien plus agréable et moins dangereux

Ce n'est finalement qu'en rentrant à Grenoble que j'ai réellement compris pourquoi on se sent si bien à pédaler là-bas, pourquoi les cyclistes urbains vont plus vite et ont moins d'accidents... et je pense que cela tient beaucoup à deux attitudes, si difficiles à adopter en France.

1/ la simplicité : aux Pays-Bas, les voies cyclables sont à la fois protégées et séparées des autres voies (par de petites bordures



Glissière pour le deuxième étage

arrondies) et droites! Jamais de traversée de chaussée intempestive, de décalages aux carrefours, de mélanges avec les piétons, de bordures à angle droit hyper dangereuses en cas de chute... toutes ces aberrations qu'on continue en 2014 à réaliser en France (et à Grenoble notamment) à chaque création de voie cyclable : voir notre cours Jean Jaurès tout neuf mais bardé de pièges de ce genre!

2/ la règle pertinente et son respect : je ne parlerai pas ici du code de la route (que les néerlandais respectent bien mieux que les français, mais pas systématiquement non plus), mais je citerai d'autres règles essentielles pour la sécurité et le bien-être à vélo. Par exemple au Pays-Bas :

- on ne voit jamais une voiture stationnée sur une voie cyclable, probablement parce que l'amende est forte et non négociable;
- si vous êtes surpris par la police sans lumière de nuit, vous payez 50 euros, c'est clair, net, et non négociable ;
- les piétons ne traînent pas sur les voies cyclables, aidés en ce sens par la séparation nette entre pistes et trottoirs.

Alors en attendant que Grenoble progresse dans cette direction (ça va prendre un peu de temps), faites vous plaisir : offrez vous des vacances sans voiture aux Pays-Bas, et louez des vélos ! Avec environ 20 millions de vélos pour 17 millions d'habitants, les Pays-Bas sont le deuxième pays après la Chine. Vous ne vous sentirez pas seul !

Gilles Grand

Enfin un nouveau Parking relais à Meylan

Depuis la réorganisation du réseau des TC dans le Nord-est de l'agglo, ce parking relais était demandé par les usagers des hauts de Meylan et Corenc. Entre les arrêts La Revirée et Aiguinards-Hexagone, en bordure des lignes C1, 13 et 6020, la voie réservée jadis aux trolleybus de la ligne 31 a été transformée par le SMTC pour permettre stationner des voitures particulières dans 4 poches en quinquonce de 7, 10, 9, et 8 places + 1 pour 2 places PMR. Les habitants des quartiers à flanc de coteaux peuvent donc prendre leur voiture et descendre pour prendre le bus, ils pourront y laisser leur voiture gratuitement.



Reste à venir maintenant un site propre pour les TC sur les avenues de Verdun, du Vercors et du Granier pour que la C1 s'approche d'un BHNS ...

Texte et photo : Christian Cotte



Un des parkings - gare de La Haye

TRANSPORTS URBAINS

J'ai testé pour vous... les navettes du Rabot!

Arrivées presque en même temps que le nouveau réseau du 1er Septembre dernier, les nouvelles navettes du Rabot, sur la ligne maintenant numérotée 40, sont enfin en service!

Ces véhicules, conçus sur la base d'un petit camion Mercédès et aménagés sur mesure par le carrossier Kutsenits, sont parfaits pour le trajet qu'ils effectuent et peuvent monter sans difficulté à la cité universitaire du Rabot avec tout le confort et l'accessibilité moderne!

Ils ont 15 places assises, 20 debout, suivant la configuration, avec la climatisation ainsi que des girouettes à LED (avant, latéral, arrière) et surtout un emplacement pour les personnes en fauteuil. Le conducteur manipule un élévateur pliant avec une télécommande spécifique.

Tous les arrêts sont maintenant accessibles.



Les anciennes navettes Gruau réformées



Un des deux nouveaux véhicules en service

Texte et Photos : Rémy Lienhard

IC dans le Sud-agglo: des améliorations nécessaires

Depuis la fusion de Grenoble Alpes Métropole et du Sud Grenoblois le 1er janvier 2014, les lignes de transports en commun du sud de l'agglomération n'ont pas fait l'objet d'améliorations au 1er septembre.

Pour les usagers, la seule amélioration importante est la baisse du prix des titres de transports due à l'intégration dans le périmètre tarifaire de la TAG.

La gare routière de Chantefeuille à Vizille, saluée par l'ADTC à son inauguration en 2012 reste non entretenue, avec un placement des arrêts défiant toute logique pour l'usager et l'information y est très déficiente.

À moyen-long terme, l'ADTC soutient la création d'une ligne périurbaine de tramway vers Vif et Vizille en parallèle du prolongement de la ligne E de tram à Pont de Claix. (Cf. ADTC Infos n° 124 de juin 2010 et 135 de mars 2013). En attendant ces évolutions, des améliorations sont nécessaires rapidement.

Grenoble - Vizille

La ligne Transisère Express 2 Vizille - Grenoble - Voreppe doit être améliorée en termes d'amplitude et de fréquence. Les correspondances à la gare de Grenoble avec les trains doivent être améliorées. Des services doivent être rétablis le dimanche.

Axe Vizille - Uriage - Gières - Campus

La ligne Transisère 6050 a été remplacée depuis le 1er septembre par la ligne Flexo 69, avec un niveau de service identique.

Dans le SCOT (Schéma de COhérence Territoriale) de la région grenobloise, il est prévu sur cette axe une ligne structurante de car (fréquence au 1/4 d'h en pointe) à l'horizon 2030.

Dans un premier temps, les trous dans les horaires (entre 8h et 13h le matin dans le sens Campus - Vizille, entre 12h30 et 16h30 l'après-midi dans l'autre sens) doivent être comblés avec une desserte cadencée à 2h minimum, y compris le samedi. Le dimanche, les services limités au parcours Vizille - Gières gare doivent être prolongés au campus pour assurer les correspondances avec le tram C et les lignes C5 et 11.

L'ensemble des arrêts de St Martin d'Uriage situés sur le parcours de la ligne et non desservis (sauf l'arrêt Uriage gare) depuis le 1er janvier 2014 doivent l'être à nouveau.

Pour la desserte de St Martin d'Uriage le haut et de Vaulnaveys-le-Haut Belmont, le rabattement sur Uriage gare avec correspondances organisées hors services scolaires directes serait alors à privilégier.

Desserte de Jarrie et Champagnier

La ligne Flexo 66 Grand Place - Echirolles - Champagnier - Jarrie le Haut doit être améliorée par son prolongement à Jarrie-gare pour permettre la correspondance avec les TER et la ligne Express 2. Cette ligne desservirait alors le collège de Jarrie, permettant la suppression de certaines dessertes scolaires spécifiques.

Desserte de Brié et Angonnes et Herbeys

Deux lignes Flexo desservent le plateau actuellement :

- 65 : Brié Village Tavernolles,
- 67 : Herbeys Tavernolles Eybens Grand Place.

Plutôt que de rabattre la ligne de Brié sur Herbeys, il semble préférable pour permettre des liaisons faciles en Transports en commun entre Eybens et Vizille de créer une ligne Grand Place - Eybens - Brié - Vizille.

Pour la desserte d'Herbeys, le rabattement sur Tavernolles avec correspondances organisées hors services scolaires serait alors à privilégier.

Pour toutes ces lignes Flexo, les nombreux haut le pied doivent être transformé en service commercial.

En conclusion, l'ADTC souhaite que le sud du réseau de l'agglomération ne soit pas oublié dans les améliorations de services apportées au reste de la Métro et demande l'étude rapide de ces propositions en concertation avec les habitants et élus.

Emmanuel Colin de Verdière

Nouveau Réseau TAG: premières impressions

Depuis le 1er septembre 2014, le réseau TAG a été restructuré. Dans le numéro 140 d'ADTC-Infos de juin 2014 nous vous l'avions présenté.

Il faudra plusieurs mois pour que les usagers s'approprient ce nouveau réseau.

Pourtant, après un mois de fonctionnement, des premières observations peuvent déjà être faites.

Lignes Chrono

- Le prolongement à Grenoble Jean Macé de la ligne C1 (Grenoble - Meylan) en desservant la gare et son passage en bus articulé font l'unanimité et la fréquentation est là
- Sur la ligne C2 Grenoble Claix, certaines correspondances avec la ligne E de tram sont à améliorer.
- Les lignes C3 (V. Hugo Hôpital sud) et C4 (V. Hugo - Eybens) fonctionnent ensemble : la ligne C3 devient C4 à V. Hugo et inversement. Du fait de sa longueur et des temps indispensables de réglage, cette ligne très irrégulière. Le carrefour Gambetta/Lesdiguières impose aux bus des tournes à droite et à gauche très pénalisants. Pour éviter ces mouvements lents, l'ADTC demande que les parcours des lignes C3 et 16 soient inversés, entre ce carrefour et la rue de Stalingrad. Coté Echirolles, pour une ligne C3 pleinement attractive, celle-ci devrait être prolongée jusqu'à la ligne de tram A (station A. Delaune plutôt que les stations La Rampe ou Echirolles gare pour permettre de desservir le quartier du village à Echirolles).
- La ligne de rocade C5 (Campus Grenoble Malherbe Grenoble Palais de justice) souffre de l'absence de terminus au plus proche de la gare et d'une vitesse commerciale faible.
- La ligne de rocade C6 (SMH Grand place rive gauche du Drac presqu'ile) est peu fréquentée pour le moment avec une vitesse commerciale faible, notamment entre Fontaine et Seyssinet ainsi qu'à SMH, et reste pénalisée par le détour imposé par Seyssins le Prisme.

Le nouvel aménagement à grand frais de la place de la Résistance sur la presqu'ile déjà peu avenant pour les déplacements en vélos (voir article page 5) peut en termes de vitesse commerciale être qualifié de catastrophique à la fois pour la ligne C5 mais aussi les lignes Proximo 22 et Transisère 5100.

Lignes Proximo

La ligne 12 (SMH – Grenoble – Eybens) a une bonne fréquence en journée mais son absence de fonctionnement en soirée a entraîné la suppression des dessertes directes entre le centre-ville de Grenoble et le sud de SMH le soir.

La ligne 13 Poisat - Grenoble - Meylan (fusion des lignes 31 nord et 34 sud) souffre de sa fréquence faible en journée.

Les lignes 14 (Grenoble – Gières gare) et 15 (Grenoble – Domène) continuent d'être pénalisées par leurs limitations à Verdun ne desservant ainsi pas le centre-ville.

Sur la ligne 16 (Meylan - La Tronche - Grenoble - Echirolles), plutôt que d'être parcouru haut le pied, les premiers et derniers services devraient démarrer et terminer au Lycée du Grésivaudan et non à Corenc Montfleury.

Sur la ligne 17 (Grenoble - Claix - Varces - Vif - Le Gua), l'amélioration de la vitesse commerciale est urgente par mise en place de la prise en compte aux feux ainsi qu'en entrée et sortie de l'autoroute.

La ligne 18 (Eybens - Echirolles - Pont de Claix) est peu fréquentée du fait de l'absence de desserte de pôles générateurs de déplacements importants et de la faible fréquence.

La ligne 19 (Seyssinet - Fontaine - Sassenage) ne satisfait pas les habitants de Fontaine. Des modifications peu coûteuses de son parcours permettraient une bien meilleure desserte des quartiers du Mail Marcel Cachin et des Ecrins.

La ligne 34 n'ayant pas été remplacée pour la liaison entre la Presqu'ile et Sassenage, des reports sur la voiture ont été constatés. La ligne 22 (St Egrève - Grenoble Presqu'ile) doit être prolongée jusqu'à Sassenage pour éviter une ou plusieurs correspondances rédhibitoires et répondre aux besoins que la Flexo 54 ne satisfait pas par sa faible fréquence et sa limitation à Fontaine Chamechaude sur la rive gauche du Drac.

Lignes Flexo

Sur de nombreuses lignes, des courses effectuées en haut le pied entre 2 services commerciaux sont placées en Transport A la Demande (TAD). Ces courses devraient être portées à l'horaire permanent.

Le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) de l'agglomération grenobloise, a prévu de faire un premier bilan de ce nouveau réseau au bout de 3 mois de fonctionnement en novembre en y associant les élus et usagers. L'ADTC y participera pleinement.

Emmanuel Colin de Verdière

Nouveaux tarifs TAG

TRANSPORTS

URBAINS

Au 1er septembre 2014, les tarifs TAG ont augmenté en moyenne de 2,5% :

- 1% au titre du contrat de Délégation de Service Public avec la SEMITAG.
- 1,1% au titre de l'inflation en 2014.
- 0,4% au titre de l'augmentation du taux de TVA des transports publics de 7 à 10% depuis le 1er janvier 2014, la plus grande partie de cette augmentation de la TVA avait été intégrée dans les tarifs de la rentrée 2013.

Comme l'ADTC l'a déjà exprimé, le taux de TVA sur les Transports publics devrait être ramené au taux réduit de 5.5%.

Différenciation du prix du ticket unitaire acheté à bord ou non du bus

La principale modification est une demande ancienne de l'ADTC avec un prix différent du ticket unitaire s'il est acheté à bord du bus (2 €) ou non (1,50 €). Cette mesure, déjà appliquée dans de nombreux réseaux urbains, incite les usagers à se procurer leurs titres de transport avant leurs déplacements et permet d'augmenter la vitesse commerciale, augmentant ainsi son attractivité et diminuant les coûts pour l'exploitant.

Les autres évolutions

Les tarifs des abonnements solidaires (dits « Pastel ») et 19-25 ans (dits « Café ») ne sont pas modifiés.

Le tarif de l'abonnement 4-18 ans (dit « Grenadine ») est augmenté de 10 % mais reste bien inférieur aux prix des autres abonnements. Un tarif différencié entre les 4-11 ans se déplaçant rarement non accompagnés et les 12-18 ans serait à étudier.

Emmanuel Colin de Verdière

TRANSPORTS PÉRIURBAINS

Nouveautés pour la coupe lcare 2014

Cette année, les organisateurs de la coupe lcare ont proposé un dispositif amélioré par rapport à l'édition 2013.

Trois grandes nouveautés cette année :

1/ l'intégration des TER Rhône-Alpes dans le dispositif existant. Exceptionnellement, tous les TER Annecy - Valence ont desservi la gare de Brignoud les 20 et 21 septembre, avec une navette Icarenbus pour Lumbin. Les visiteurs prenant un billet à destination de Grenoble ou de Brignoud ont disposé d'un tarif Illico-Evènement avec réduction de 50 %. Malheureusement par manque d'informations, la fréquentation a été très faible

2/ des navettes PMR Ce dispositif n'a que très peu fonctionné, probablement làaussi par manque d'information ciblée.

3/ des Icarenbus et Icarexpress en soirée à la fin du concert du samedi soir de Lumbin. Ces bus ont été bien utilisés sans être pris d'assaut, ce que l'on pouvait craindre!

Enfin, le dispositif déjà en place en 2013 (Icarexpress, Icarenbus, Icaravélo) a encore une fois très bien fonctionné et est maintenant rodé.

> Colette Grossiord Antoine Jammes

Amputation de la ligne 6020 : le Conseil général reste sourd

La ligne Transisère 6020 Crolles – Grenoble est maintenant limitée au parcours Crolles Stade – Grenoble Verdun et ne dessert plus 5 arrêts à Grenoble (dont 3 des 4 les plus fréquentés de la ligne : Chavant, Victor Hugo et Gares) ainsi que 4 arrêts à Crolles.

Cette décision a été prise en commission permanente (et non en séance plénière ouverte au public) le 23 mai 2014 par le Conseil général de l'Isère (CGI).

Depuis 2010, date où le CGI a pour la première fois tenté d'amputer la ligne, l'ADTC s'y est toujours opposé. Les deux pétitions contre la coupure de la ligne initiées par l'ADTC en 2010 et 2013 ont ainsi réuni chacune 2000 signatures.

Sous l'impulsion de l'ADTC, l'ensemble des communes desservies par la ligne de Meylan à Crolles ont voté des délibérations s'opposant à cette amputation de la ligne 6020 en 2013 et 2014.

Report de la mise en application du 1er au 22 septembre

Cette décision d'amputation prise dans la précipitation n'a pas été transmise à l'exploitant VFD dans des délais suffisants pour qu'il puisse la prendre en compte pour le 1er septembre. Elle a donc été mise en application le lundi 22 septembre.

Le CGI a démontré une fois de plus son amateurisme avec le report de cette mise en application, la diffusion d'informations contradictoires sur le site internet Transisère, et l'absence totale d'information aux arrêts pour les usagers.

Rassemblements des 1er et 22 septembre

L'ADTC a organisé deux rassemblements contre l'amputation à l'arrêt Hôtel de Ville de Grenoble pour faire connaître son opposition à cette mesure. Ces manifestations ont eu un large écho dans les médias et ont rassemblé de nombreux usagers et des élus de toutes les communes parcourues par la ligne de Grenoble à Crolles, dont la conseillère générale de Saint Ismier, les maires de Biviers, Montbonnot Saint Martin, Saint

Ismier et Saint Nazaire les Eymes et les adjoints aux déplacements de Grenoble et Crolles.



L'ADTC et les élus reçus au CGI

Le 22 septembre après le rassemblement, le cortège s'est ensuite rendu au Conseil général où les élus et les représentants des usagers ont été reçus après ¾ d'heure d'attente par la vice-présidente de la commission Transports.

Les élus ont dit leur indignation devant cette décision aberrante prise sans aucune concertation en catimini au lendemain des élections municipales.

Dans ses tentatives de justification approximative, le Conseil général ne prend en compte que les usagers de la 6020 franchissant la frontière entre la Métro et le Grésivaudan, montrant son mépris pour la moitié des utilisateurs.

L'ADTC a rappelé ses nombreuses demandes restées sans suite, faites depuis 10 ans, pour l'amélioration de la ligne 6020, ligne structurante aux dires mêmes du Conseil général, dont le potentiel d'usagers est identique à celui des lignes de tram C ou E, vu la population à desservir.

Un chute de la fréquentation déjà sensible.

Les différents échanges que l'ADTC a eu avec des conducteurs de la ligne 6020 depuis la mise en œuvre de l'amputation semblent déjà montrer une baisse sensible de la fréquentation hors captifs des Transports en commun (scolaires...).

L'ADTC a demandé à être associé à l'évaluation de cette amputation que le CGI présente comme une expérimentation.

Texte: Emmanuel Colin de Verdière Photo: Jean-Yves Guéraud

Pour une Autorité Organisatrice Unique des Transports

TRANSPORTS PÉRIURBAINS

L'agglomération grenobloise en 1973, le Pays Voironnais en 2004 et le Grésivaudan en 2009 ont créé leur Autorité Organisatrice des Transports (AOT) dans leur territoire. Aujourd'hui, les limites de ce schéma sont largement dépassées : l'urbanisation est quasi continue entre Crolles, Grenoble et le Voironnais. Il faut donc trouver une organisation à l'échelle du bassin de vie.

Une Autorité Organisatrice unique pourrait théoriquement se substituer aux AO existantes, mais cela requiert l'unanimité des parties prenantes et prend du temps. La loi SRU permet de créer une Autorité Organisatrice « loi SRU » qui vise à :

- coordonner les services organisés par chacun des membres du syndicat.
- mettre en place un système d'information des usagers ;
- créer une tarification conjointe et des titres de transport unifiés.

Une telle AO est souple et n'a en charge que ce qui traverse la limite de territoires mitoyens.

Organiser des services à travers les limites d'Autorités Organisatrices

Cette mesure permet donc de pallier le manque criant de liaisons attractives traversant les limites des Autorités Organisatrices existantes, créer des lignes « chrono » entre Crolles, Tencin et Grenoble ; entre le Voironnais et le Sud grenoblois. Pour cet objet, la « nouvelle » AO n'en supplante aucune, elle permet de mettre en place le complément manquant à l'existant, et surtout de le coordonner.

Mettre en place un système d'information à l'usager

Cette mesure est simple, en partie appliquée. Faire converger les systèmes d'information existants demandera probablement quelques années.

Mettre en place d'une tarification avec une billetterie coordonnée

Cette mesure, qui engage l'avenir à moyen terme, est la plus épineuse vu les sommes mises en jeu. La billetterie a trois objets essentiels à l'organisation des transports publics :

- Faire payer l'usager du service, seule fonction visible par tous !
- Connaître finement l'utilisation réelle des TC pour ajuster au mieux l'offre existante.
- Tenir un compte exact des flux financiers générés afin que chaque AO, exploitant, financeur, élu, usager sache en toute transparence ce qu'il paye ou reçoit.

C'est une décision politique, qui fixe la structure tarifaire : quelle part sera financée par l'usager utilisateur ou par le contribuable ? Dans la part demandée à l'usager, comment répartit-on les prix selon les titres de transport proposés ? Cette dernière question a des implications pratiques lourdes de conséquences à long terme : les coûts ne varient pas selon les mêmes facteurs que les revenus. À Grenoble, le taux de couverture (part du fonctionnement payée par l'usager des TC) est passé de 50% dans les années 80-90 à 30% environ actuellement alors que la tarification a globalement suivi l'inflation.

Aujourd'hui, les 5 autorités organisatrices qui se superposent offrent 150 titres de transport différents sur leur réseau. Les personnes sont prises en compte différemment selon les réseaux. Les incohérences de frontière, de zone ou d'exploitant font varier le prix d'un même trajet de 1 à 10 selon le transporteur. Les titres de transport d'une AO sont parfois acceptés sur des lignes d'une autre AO, mais avec des discriminations arbitraires et des complications incompréhensibles, décourageant les utilisateurs.

Enfin, certains augmentent très fortement les prix des abonnements au motif que l'employeur en paye une partie, tout en dégradant le service. Si la volonté politique est de renvoyer les usagers vers l'automobile, c'est une excellente méthode.

Liens:

http://www.developpement-durable.gouv.fr/L-organisation-des-transports,3591.htm http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/60/87/49/PDF/Richer_Hasi

ak_Jouve_SYNDICATS_MIXTES_SRU.pdf www.territoires.gouv.fr/IMG/doc/note_juridiqu e_26_11_07.doc

Jean-Yves Guéraud

Nouveau site internet pour le Pays Voironnais

Le site a été entièrement recomposé. Concernant les déplacements, dans l'ancienne version il était long et compliqué d'accéder à des informations fondamentales, voire impossible pour un non initié.

Dès la page d'accueil, le titre "Transports" accroche le regard. Un clic, et les rubriques "Perturbations", "Alertes SMS", "Achat en ligne" sont accessibles dans le champ principal. Cette dernière, (achat possible pour carte OùRA nominative seulement) est simple d'utilisation avec un quide "Première visite" très convivial et l'accès à l'historique complet de sa carte OùRA.

Dans le menu en colonne à gauche, on trouve toutes les options de base que l'on attend du site d'une AOTU et bien plus : lien vers Itinisere, le multimodal (Transisère, TER, autopartage, covoiturage, P+R, ...), "Actualités" avec "Vous voulez moins utiliser votre voiture ?"...

Enfin, une carte intéractive étoffe ce renouveau attendu des pages "Transports". Quelques défauts à corriger cependant : l'absence d'un bouton "Recherche d'itinéraire", le retour au zoom pleine page à chaque option complémentaire, cocher "Arrêts de bus" affiche tous les arrêts du réseau, l'impossibilité de supprimer directement une sélection dans le récapitulatif,.

En conclusion, une refonte salutaire qui devrait faire progresser l'utilisation des TC sur le Pays Voironnais.

Bernard Bouvier

- * AOTU = Autorité Organisatrice des Transports Urbains
- * www.paysvoironnais.com

TRANSPORTS FERROVIAIRES

Les comités de lignes TER

En attendant les Régio 2N ... « trop larges » !

On a entendu tout et n'importe quoi sur les trains trop larges commandés par la SNCF et il n'est pas inutile de rappeler quelques points.

Ces trains ont été spécifiés pour utiliser au maximum le gabarit autorisé afin d'augmenter la largeur des caisses (confort des voyageurs) et pour en faciliter l'accessibilité, ce que les usagers ne peuvent qu'approuver.

Mais pour diverses raisons, comme les opérations de maintenance successives de la voie, les quais de certaines gares ne sont pas exactement à la bonne cote. Qu'il soit alors nécessaire pour ce matériel nouveau de faire des adaptations d'infrastructure est tout à fait justifié et n'est pas une chose nouvelle : rappelons nous les modifications des quais du tramway de Grenoble pour accueillir des Citadis légèrement plus larges que les TFS.

Mais les mauvaises relations entre RFF et la SNCF (SNCF a du envoyé une lettre de mise en demeure à RFF pour faire avancer le dossier !) ou la question du financement des travaux a fait prendre à cette affaire une ampleur déraisonnable qui ne donne pas une bonne image du transport public.

Espérons que la réforme du système ferroviaire qui vient d'être votée permettra à l'avenir de traiter ces problèmes plus sereinement ...

François Lemaire

Trois comités de lignes concernant les lignes autour de Grenoble : Grenoble -Chambéry, Grenoble - Valence, Grenoble - Saint André le Gaz se sont tenus fin juin, début juillet (1). Voici les principaux points abordés.

Evolution du trafic

Alors que le trafic TGV stagne, le trafic TER continue d'augmenter : +6 % en 2013 sur Lyon - Grenoble (pour un trafic de 25000 voyageurs par jour (2)), +6,3 % sur Grenoble-Chambéry (6800 v/j). Cette augmentation, supérieure à la moyenne régionale (+4,1 %), concerne aussi bien les gares liées à Lyon, comme Bourgoin-Jallieu que Voiron (4600 v/j) Rives ou Voreppe. Elle entraîne la saturation de plusieurs trains. La Région n'apporte pas de réponse satisfaisante aux problèmes de capacité mais prévient que « les comités de ligne vont été durs dans les prochaines années! ». Compte tenu des délais particulièrement longs nécessaires aux investissements dans le domaine ferroviaire, il importerait de mieux anticiper les difficultés à

Pour la ligne Grenoble-Valence, le contexte était particulier en 2013 avec la fermeture pour travaux : on a observé une baisse de fréquentation de 10,8 % (5800 v/j) Cette baisse montre, une fois de plus, qu'un service de car, même bien organisé est moins attractif qu'un service ferroviaire. La diminution du nombre de voyageurs a atteint 40 % à Tullins et Vinay, et 20 % à St Marcellin, gare pourtant bien desservie par des cars directs. Seule, la gare de Moirans a vu son trafic augmenter, beaucoup d'usagers ayant choisi de s'y reporter pour rejoindre Grenoble par le train.

La régularité

La régularité en 2013 est restée médiocre avec un taux de ponctualité (3) de 88,5 % sur Grenoble - Saint André le Gaz, 89 % sur Grenoble - Chambéry, pour une moyenne régionale de 90,3 %. Les causes sont connues : saturation de la gare Part-Dieu, hétérogénéité de la desserte de Lyon-Grenoble (TGV, IC, TER ...), bifurcation de St André le Gaz, manque de réserves de matériel roulant tant que les nouveaux trains à étages (Regio 2N) n'auront pas été mis en service, matériel ancien sur Grenoble-Chambéry...

La ligne Lyon-Grenoble avait déjà été qualifiée de « malade » par le président de la

SNCF et le résultat d'un audit et un plan d'actions nous avait été présenté en 2012. Les comités de ligne ont ainsi permis de faire un point sur les actions entreprises.

Plusieurs actions ont été présentées comme une meilleure gestion opérationnelle. Une solution a été trouvée pour les incidents aux passages à niveau sur Grenoble- Chambéry, qui impactaient beaucoup la régularité depuis la mise en service de la nouvelle signalisation.

Deux points ont été longuement évoqués : la coupure des omnibus entre Lyon Perrache et Grenoble à Saint André le Gaz et les travaux dans cette gare.

Coupure des omnibus Lyon Perrache - Grenoble à Saint André le Gaz

Cette coupure était une recommandation de l'audit SNCF pour améliorer la régularité en évitant des parcours trop longs à certains trains. Mais indépendamment de cette réorganisation de la trame omnibus, la trame TGV est remaniée avec l'arrêt de presque tous les TGV Paris-Grenoble à Lyon-St Exupèry (qui seront couplés à des TGV desservant la vallée du Rhône, sans doute pour réduire le coût des péages sur la LGV). Cela décale de quelques minutes l'horaire des TGV et des TER, nécessite une réduction de la desserte de Réaumont, et oblige à terminer à Grenoble au lieu de Gières les omnibus venant de Saint André (pour cause d'incompatibilité avec les trains Grenoble - Chambéry). La desserte périurbaine de Grenoble passerait donc de 3 à 2 trains directs par heure entre Rives et Echirolles ou Gières.

Nous avons protesté contre cette réduction alors que tout doit mis en œuvre pour proposer une alternative la plus attractive possible (et une bonne fréquence est indispensable) à la voiture individuelle pour traverser la cuvette Grenobloise.

La SNCF a indiqué que des aménagements pour les heures de pointe étaient en cours d'étude pour atténuer les conséquences de cette nouvelle grille...

Amélioration de la gare de Saint André le Gaz

La gare de Saint André le Gaz, à la bifurcation des lignes Lyon – Grenoble et Lyon – Chambéry, est un point dur. Deux projets sont été étudiés pour améliorer la

TRANSPORTS FERROVIAIRES

situation : remaniement de la signalisation et aménagement du plan de voies.

Le premier projet, important pour améliorer la régularité de la ligne et déjà financé, avait déjà vu sa réalisation décalée en 2015 en raison du plan de charge de RFF. Et la surprise a été totale quand RFF a annoncé que ces travaux étaient de nouveau reportés ... à une date indéterminée, la priorité des moyens étant donnée au plan Vigirail (rénovation du réseau existant après l'accident de Brétigny sur Orge), en particulier en Ile de France, au détriment des travaux d'amélioration ou de développement.

De nombreuses protestations ont été émises à cette annonce : comment améliorer la régularité si les travaux identifiés (depuis des années) ne sont pas entrepris ? Même si l'on comprend que la sécurité du réseau soit prioritaire, RFF et SNCF doivent se donner les moyens humains pour réaliser les travaux d'amélioration en Région, surtout quand le plan de modernisation du réseau doit s'étaler sur plusieurs années !

Adaptation saisonnière

Le trafic TER diminue pendant l'été. Dans un souci de bonne gestion économique, il est acceptable d'alléger la desserte des trains périurbains (et non les trains de maillage régional qui, au contraire, peuvent connaître une bonne fréquentation touristique). Le problème, c'est que cette réduction de service a été décidée par la Région le 18 juin 2014 et appliquée le 12 juillet et sans aucune information du public de la part de la SNCF! Des usagers ont ainsi pu renouveler leur abonnement mensuel et constater en arrivant à la gare le mardi 15 juillet que leur train ne roulait plus! Alors que la Région et le SNCF mettent en avant la nécessité de se rapprocher de l'usager et mieux communiquer avec des campagnes de publicité ou un nouveau site TER, cette réduction de service décidée précipitamment par Région et mise en place par la SNCF sans préparation, est vraiment un exemple de ce qu'il ne faut pas faire!

Gare de Brignoud

La création d'une troisième voie à Brignoud fait partie de l'important programme de modernisation du sillon Alpin mais sa réalisation avait été différée en raison de difficultés pour supprimer le passage à niveau voisin (pollution des sols). Une solution technique a été trouvée pour dissocier

les deux opérations et il a été annoncé un début des travaux en mars 2016 pour une mise en service mi-2018. Rappelons qu'avec cette troisième voie les services terminant à Gières pourront être prolongés à Brignoud, améliorant la desserte de ce secteur important du Grésivaudan. La liaison entre la gare de Brignoud et Crolles devrait faire aussi l'objet d'aménagement car la situation actuelle, en particulier pour les cyclistes, n'est pas acceptable.

Horaires 2015

En dehors de la réduction des dessertes périurbaines déjà évoquée, le nouveau service qui débutera le 14 décembre offre peu d'évolution. Malgré l'augmentation du trafic et les besoins déjà identifiés (liaisons vers Genève, desserte de soirée par exemple), la Région a du mal à aller plus loin dans le développement des TER, tandis que les liaisons autoroutières continuent à être améliorées : 3ème voie sur l'A43, A45, plan de relance autoroutier...

En conclusion

Bien d'autres sujets ont été abordés : budget de la Région affectés au TER, résultat de l'enquête déplacements régionale (4), interruption pour travaux, indemnisation pour la grève de juin, nouvelles possibilités d'achat des billets TER sur Internet ou sur smartphones, aménagement des gares (Moirans, Grenoble..), TER et vélo, expérimentation d'autopartage ..

Le bilan de ces comités n'est pas bon, avec un grignotage de l'existant au lieu d'une volonté de développement.

On ne peut que conseiller aux adhérents de l'ADTC de participer à ces comités de ligne car, comme on vient de le voir, beaucoup reste à faire pour améliorer les TER dans notre Région.

François Lemaire

- (1) Le comité de ligne Grenoble Gap s'était tenu le 2 avril (voir ADTC Infos 140).
- (2) Pour être précis, ce chiffre concerne les voyages origine et destination à l'intérieur de la ligne, le chiffre réel est sensiblement supérieur compte. tenu des trajets avec correspondance.
- (3) Pourcentage des trains en heure pointe avec un retard inférieur à 5 minutes.
- (4) Détail sur http://www.rhonealpes.fr/815-enquete-regionale-sur-les-deplacements.htm

Billets TER : marche arrière, toute !

Dans tous les trains sans réservation, les billets sont désormais valides seulement une semaine, au lieu de 2 mois. Si vous avez des trajets relativement fréquents à faire, ou si votre retour a lieu plus d'une semaine après l'aller, vous serez gênés par cette restriction.

Acheter à l'avance des billets datés, valides à partir de la date de votre choix (et échangeable avant le départ moyennant une pénalité...), vous obligera à faire la queue au quichet, ou aux distributeurs dont vous devrez faire redéfiler entièrement le menu depuis l'écran d'accueil pour chaque billet... Queue au guichet aussi pour les carnets de 6 billets valides un an, mais ne permettant pas bénéficier de votre éventuelle carte de réduction. Quant à l'achat de billets datés sur internet, valides 1 jour, il ne permet pas d'éditer de justificatif papier pour le remboursement des trajets professionnels.

Pourquoi cette régression ? La SNCF affirme ainsi lutter contre la fraude, qui était devenue plus fréquente. Pas étonnant : les contrôleurs, bien souvent, ne contrôlent plus ! Et plutôt que de demander aux contrôleurs de contrôler, la SNCF a préféré brimer les usagers...

Monique Giroud

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)

10 novembre

8 décembre

19 janvier 2015

Vélos et Piétons (18h30)

17 novembre

15 décembre

26 janvier 2015

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne » $15 \in$ Adhésion « couple » $20 \in$ Adhésion « étudiant » $3 \in$ Adhésion « petits revenus» $3 \in$

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)

Directeur de la publication :
Christian Cotte
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 : Bertrand Christian (Grésivaudan), Alexis Grabit (Chrono), Jean-Yves Guéraud (6020), Philippe Zanolla (Trottoirs)

Revue de presse

Les Régions, sous pression, tiennent le train à bout de bras

[...] À l'aube d'une réforme globale du rail [...] qui envisage de réorganiser en profondeur le système ferroviaire français, les Régions, autorités organisatrices de transports (AOT), sont les grandes oubliées du projet de loi gouvernemental [...] Une deuxième réforme menace, celle des collectivités qui fait craindre aux Régions un transfert de charges supplémentaires en matière de transports, sans transfert des dotations nécessaires à leur mise en œuvre. [...] Les Régions, sous l'égide de l'Association des Régions de France (ARF), ont publié, en mars dernier, un manifeste « pour le renouveau du système ferroviaire» [appellant] « à franchir une nouvelle étape en matière de performance que de maîtrise des coûts ».

[...] Avec l'abrogation de la taxe professionnelle en 2010 et la suppression des impôts fonciers l'année suivante, la droite au pouvoir a privé les Régions d'une fiscalité propre. « Et le gouvernement de gauche n'a rien corrigé. [...] L'avant-projet de réforme ferroviaire, qui n'a pas associé les Régions au processus, ne répond absolument pas à la question du financement du système, mais la réforme territoriale [...] promet des transferts de charges supplémentaires sans aucun moyen », poursuit Gilles Bontemps. [vice-président des Pays de la Loire en charge des transports]. [...] Les Régions se voient contraintes de piocher dans d'autres budgets de quoi lignes et dessertes. « Aujourd'hui, les Régions ont un taux d'autonomie fiscale de seulement 12% (contre 33% pour les autres collectivités) et cette dégradation va s'accélérer à l'avenir avec la baisse des dotations de l'État », notent les acteurs régionaux qui jugent « indispensable de

créer une ressource régionale dédiée au financement du système ferroviaire, qui représente 5,8 milliards d'euros de dépenses annuelles ».

[...] Les Régions en appellent à l'État et au Parlement afin qu'ils assurent « leur rôle de stratèges et définissent la politique ferroviaire nationale et les moyens budgétaires alloués, en lien avec la politique d'aménagement du territoire ». Un rôle de stratège que l'État rechigne à endosser, particulièrement en ce qui concerne les trains d'équilibre du territoire [...] à la charge, officiellement, de l'État. Dans les faits, ces lignes, parce que l'État en a délégué la charge à la SNCF, sont financées pour une large part par les recettes des billets TGV. [...]

À l'heure où le gouvernement entreprend de remodeler le rail, les Régions demandent à être associées à la gouvernance du nouveau système et à être reconnues comme autorités organisatrices de l'intermodalité, en ayant un rôle, par exemple, dans la gestion des gares [...]. Elles demandent à pouvoir fixer ellesmêmes, suivant un prix de référence national, les tarifs TER, [pour] « une meilleure intégration tarifaire avec les réseaux de transports urbains et départementaux ». Une plus grande autonomie qui passe également par la liberté de choix dans l'attribution des contrats qui les lient avec les transporteurs, attributions directes, régies, délégations de service public...

[...] Le 4e paquet ferroviaire, que Bruxelles a sous le coude et qui prévoit l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs d'ici à 2022, souhaite imposer les appels d'offres pour tous les contrats de service public ferroviaire. Accorder aux Régions le libre choix «permettrait à la France de réaffirmer sa position dans les négociations du 4e paquet», note [...] le manifeste par lequel les Régions réaffirment l'urgence de clarifier le système en redonnant à chaque acteur du rail la place qui est la sienne et les moyens d'assurer sa mission de service public [...]..

L'Humanité, 02 juin 2014