ADTC infos

Se déplacer autrement

Réseau TAG : des améliorations s'imposent

dossier central : pages 9 à 12

N° 143 - Mars 2015 - 3,50 euros

Les usagers tirent le signal d'alarme

page 2

Osez la bicyclette pour vos emplettes !

Page 6

Le stationnement sauvage, ça suffit !

Page 4

EDITORIAL - Les usagers des transports tirent le signal d'alarme

Le 25 février 2015, des associations et collectifs d'usagers des transports ont organisé une conférence de presse pour dénoncer la réduction des services Transisère, la mise en difficulté financière du SMTC et la dégradation des liaisons TER.

Jusqu'à présent, on n'avait jamais assisté à un tel retour en arrière.

La fréquentation actuelle des transports publics est en forte augmentation. Elle exige au contraire un renforcement de l'offre et de la capacité de transport.

Les enjeux de transition énergétique, de lutte contre la pollution de la cuvette grenobloise, de réduction des encombrements et tout simplement la possibilité à donner à chacun de se déplacer, nécessitent au contraire de mener et de renforcer une politique volontariste de développement des transports publics par tous les acteurs.

Les transports publics ne sont plus prioritaires pour le Conseil général de l'Isère

Le Conseil général de l'Isère (CGI) pénalise les usagers pour faire des économies sur le budget des transports publics (-13 M€ en 2015) alors qu'il augmente les crédits affectés au développement des projets routiers (+14,5 M€ en 2015).

Les fréquences des TER ont été réduites pour plusieurs destinations depuis le 14 décembre 2014

La SNCF et la Région Rhône-Alpes doivent travailler pour établir un service TER conforme aux besoins des usagers et proposer une vraie alternative aux automobilistes coincés dans les bouchons aux entrées de Grenoble.

Le manque de dialogue entre les Autorités Organisatrices

Les modifications importantes qui ont été apportées dans les 6 derniers mois souffrent d'un manque crucial de dialogue entre les différentes Autorités Organisatrices des Transports (Conseil régional Rhône-Alpes, CGI, SMTC, Grésivaudan et Voironnais). Il faut y ajouter le manque de concertation avec les utilisateurs ou leurs représentants et le manque d'information préalable. Beaucoup d'utilisateurs ont été mis devant le fait accompli, ils ont dû trouver dans l'urgence des solutions de remplacement improvisées. Elles restent le plus souvent le retour à la voiture individuelle ! Cela anéantit, du même coup, tous les efforts faits pour aider l'ensemble des utilisateurs à moins utiliser leur véhicule en solo.

Trop, c'est trop !

Les alertes lancées par les associations, la création de plusieurs collectifs montrent que les usagers sont déterminés à faire évoluer la situation.

La question des déplacements, troisième préoccupation des habitants après l'emploi et le logement sera un thème majeur pour les prochaines échéances électorales de 2015 (élections départementales en mars 2015 et régionales à l'automne 2015).

L'amélioration des budgets alloués au transport public est un élément incontournable.

Signataires :
ADTC Grenoble
ADUT (Association Dauphinoise des Usagers du Train)
LAHGGLO
J'aime ma ligne 17
AGV (Association pour la promotion de la ligne SNCF Grenoble-Veynes-Gap)
Collectif Express à Domène
Collectif des usagers TER de la gare de Voreppe
Collectif des usagers SNCF de la gare de Réaumont

Sommaire

P 02 **Editorial : Les usagers des transports tirent le signal d'alarme**
P 03 **Zoom : retour sur notre assemblée générale 2015**
P 04 **Le stationnement sauvage, ça suffit !**
P 05 **Ex échangeur des Sablons : des cheminents piétons et cycles à conforter**
P 06 **La bicyclette pour vos emplettes**
P 07 **L'usage du vélo est-il dangereux ?**
P 08 **I-Road : une mobilité mitigée**
P 09-12 **Réseau Tag : des améliorations s'imposent**
P 13 **Concertation autour de Malacher Nord**
P 14 **L'axe Rey-Sembat à Grenoble**
P 15 **La gratuité des transports publics ? Une illusion**
P 16 **Transisère, le sabotage continue**
P 17 **Changer d'approche : un autre façon d'aborder la montagne**
P 18 **TER : d'une grève à l'autre**
P 19 **Nouvelle convention TER**
p.20 **Revue de presse**

L'Assemblée générale annuelle de l'ADTC s'est tenue le 24 février dernier.
Le Conseil d'Administration a été renouvelé à cette occasion. Les 21 membres sortants ont été réélus, Pierre Strobel a été nouvellement élu.
Le bureau a été recomposé :
Présidente : Nathalie Teppe,
Vice-présidents : Jean Yves Guéraud et François Lemaire,
Secrétaire : Emmanuel Colin de Verdière,
Trésorier : Philippe Zanolla,
Membres : Michel Barnier, Bernard Bouzon, Christian Cotte, François Laugier.

Ce bulletin que vous allez lire est le dernier numéro dont j'aurai eu la responsabilité. Comme les précédents, il est toujours le fruit du travail de l'équipe de rédacteurs, usagers motivés et désintéressés. Je les remercie de leur fidèle collaboration et de leur bon esprit militant.

Christian Cotte

Retour sur notre assemblée générale 2015

L'Assemblée générale de l'ADTC s'est tenue le mardi 24 février 2015, suivie d'une rencontre avec Olivier Razemon, auteur du livre «Le pouvoir de la pédale».

Depuis 2014, nous avons souhaité modifier le format de l'assemblée générale, en la couplant avec une rencontre d'un acteur de la mobilité. Comme toujours, notre équipe salariée et les membres du Conseil d'Administration ont tout mis en œuvre pour que cette soirée se passe dans les meilleures conditions. Encore une fois, merci à tous.

Retour sur l'assemblée générale

Une cinquantaine d'adhérents ont assisté à notre assemblée générale, où ont été présentés le rapport moral et le rapport financier. Les rapports d'activités étaient consultables en ligne par nos adhérents qui ont pu poser les questions et demander des précisions sur la ligne politique de l'ADTC.
Ironie du sort, le même soir avait lieu une réunion publique sur la gratuité des transports. Vous pouvez relire en page 15 de ce bulletin, notre position à ce sujet.

Olivier Razemon

«Le pouvoir de la pédale»

C'est dans le cadre du lancement du 11ème Prix du Livre de l'Environnement(1), organisé par la MNEI (Maison de la Nature et de l'Environnement) et de la MRE (Maison Rhodanienne de l'Environnement), qu'Olivier Razemon, journaliste et blogueur, nous a fait l'honneur d'accepter notre invitation pour présenter son livre «Le pouvoir de la pédale» (2) et échanger avec nous. Un beau succès pour cette soirée qui a rassemblé plus de 100 personnes, un record pour ce journaliste.

En guise de mise en bouche, l'auteur nous a lu, avec un trait d'humour, un passage de son livre. Il y dénonce les préjugés encore trop associés à la pratique du vélo et souhaite que l'on valorise ses atouts.
Dans la salle, le débat a été intense, tant sur la place du vélo en ville que sur les freins à sa pratique.
Il a été question de conflits d'usage, d'urbanisme, du vélo à assistance électrique, de l'éducation, de vélo-école…
La pratique du vélo est le moyen idéal de se réapproprier la ville et de ressentir son environnement. Contrairement à la «bulle» qu'offre l'habitacle d'une voiture, en vélo on ressent les subtilités de la météo. On peut s'arrêter facilement pour discuter avec son voisin, faire ses courses dans le quartier (voir page 6).
Olivier Razemon a été impressionné par la qualité et la technicité de nos questions, qui reflètent un public déjà bien sensibilisé par le sujet. Un seul regret collectif est que nous n'ayons pas assez développé la notion de plaisir… un élément que nos lecteurs cyclistes intègrent tout naturellement au quotidien.

Devant un public conquis

À la fin de la soirée, une trentaine de lecteurs ont eu la joie d'avoir leur ouvrage dédicacé par l'auteur.

Texte : Nathalie Teppe
Photos : Sylvain Blanchard

(1) 11ème prix du livre de l'environnement :
8 livres sélectionnés
Lisez et votez, du 24 février au 11 septembre 2015.
Plus d'info sur le site de la MNEI :
www.mnei.fr

(2) « Le pouvoir de la pédale, comment le vélo transforme nos sociétés cabossées », par Olivier Razemon, aux éditions « Rue de l'échiquier », 2014.

Ils l'ont fait

À Echirolles, dans la zone 30 autour de la mairie, **la rue Paul Féval** a été enfin mise en double-sens cyclable. Si la rue Ponson du Terrail a été ouverte aux cyclistes dans les deux sens dès l'ouverture du quartier à la circulation, cette rue Féval était restée en sens unique. Le débouché des cyclistes sur l'avenue du 8 mai a été fortement marqué au sol pour leur éviter de chercher leur chemin. Avec la partie de la rue de Stalingrad en prolongement de la place Baille Barrelle au village, Echirolles compte maintenant trois rues en double-sens cyclable !

À Eybens, avenue Jean Jaurès, coté descendant entre l'avenue de Poisat et l'avenue Pierre Mendès France (l'Odyssée), la municipalité a décidé le marquage d'une bande sur chaussée en supprimant quelques places de stationnement. Très bien, merci, les cyclistes sont plus à l'aise dans la descente et l'attendaient depuis longtemps.

À Grenoble, sur le trottoir Nord du **boulevard Clémenceau,** le long du Palais des Sports, et surtout devant la sortie du restaurant du personnel de la Ville, les arbres ont été remplacés et la banquette a été plantée. Le trottoir a été reconfiguré sur toute sa largeur et les piétons y trouvent un environnement plus agréable et plus confortable avec des bancs. Les conflits entre piétons et cyclistes, autorisés à vitesse réduite, devraient être bien réduits, en attendant les bandes sur la chaussée.

À Grenoble, encore, vous l'avez tous remarqué, les rues en sens unique au sud des grands boulevards ont été mises sens double-sens cyclable, comme annoncé dans le bulletin 141. Si quelques unes ne l'ont pas été, il y en a, l'oubli devrait être vite réparé.

Christian Cotte

Le stationnement sauvage, ça suffit !

Le centre ville piéton de Grenoble est-il figé ?

Depuis les années 1975, ou les véhicules motorisés ont été chassés des premières rues du centre de Grenoble, la zone piétonne n'a pas évolué. A part cette rue Philips de La Charce, réaménagée en urgence à la fin du mandat précédent, les véhicules motorisés ont encore droit de passage et de stationnement au cœur de Grenoble. Il y a même en fait deux zones où les piétons peuvent déambuler, et malgré cette disposition, il n'y a pas eu réunification des deux, et la foule doit toujours couper les flux de véhicules pour aller d'une zone piétonne à l'autre. Pire, la place Grenette, la plus centrale et la plus fréquentée, est encore traversée par tous les flux, qu'ils viennent de l'agglo ou du centre lui-même, que ce soit pour une besoin réél, pour stationner en parking ou seulement pour voir. Il y a des véhicules à toute heure du jour et de la nuit, qui circulent et stationnent place Grenette.

Quand cette situation va-t-elle changer ? Quand le circuit sera-t-il coupé rue de la République au niveau de Prisu ? Quand les rues Vicat et Casimir Périer seront-elles remises à double sens général pour permettre aux véhicules de pouvoir s'échapper par un autre parcours que la place Grenette et la rue Montorge ? Pendant combien de temps le stationnement sera-t-il encore autorisé rue de la République ? Faudra-t-il attendre la fin de ce mandat ?

Merci Monsieur le Président de la Métropole, maintenant que vous avez le pouvoir de police, de faire vite et mieux que Messieurs les Maires successifs de Grenoble depuis 1975, si Monsieur le Maire actuel de Grenoble en est bien d'accord.

Christian Cotte

Les villes sont nées de la volonté des hommes de se regrouper, de commercer, d'échanger. En facilitant les rencontres, elles ont permis la transmission des savoirs et des cultures et de faire évoluer les sociétés. Ce schéma a perduré pendant des siècles jusqu'à ce que l'automobile vienne envahir nos villes et nos vies. Depuis les années 1950, pas une agglomération n'a été épargnée par cette frénésie de déplacements. Pour permettre à toujours plus de voitures de circuler ou de stationner, les rues, les places, les trottoirs ont étés réaménagés au détriment des cheminements piétons et de l'espace public favorable à la mixité.

Aujourd'hui, chacun peut apprécier le résultat. Embouteillages, congestion, perte de temps, stress et inefficacité sont le lot quotidien de beaucoup de nos concitoyens. Cela est certes embêtant mais rien à comparer aux problèmes de santé qu'induit cette prolifération de voitures dans un espace contraint.

Mesures d'aménagement urbain

Devant ce fléau, les pouvoirs publics commencent à prendre conscience des enjeux de santé publique. Quelques redistributions de l'espace sont observables lors de récents aménagements pour les transports en commun en site propre : places plus aérées, intersections réaménagées pour réduire les traversées, nouveaux aménagements cyclables à la place de voies de circulation. Des potelets sont implantés sur les trottoirs pour empêcher l'intrusion des véhicules.

Comportement de certains conducteurs

Tout cela va dans le bon sens mais il faut compter avec l'acharnement de certains conducteurs partisans du moindre effort, qui stationnent leur engin sur l'espace dévolu aux piétons ou aux cycles. Combien de potelets ont étés détériorés, ou enlevés pour permettre aux véhicules de pénétrer sur l'espace piéton? Nous avons en archives des photos de potelets enlevés sur le boulevards. Il ne s'agit pas d'une simple infraction mais bien d'une mise en danger d'autrui quand elle contraint les piétons à descendre sur la chaussée ou les cyclistes à se déporter sur la chaussée pour poursuivre leur chemin. Sont-ils conscients ces chauffards qu'en agissant ainsi ils commettent un délit ? En effet au sens de l'article L 412-1 du Code de la route, ces comportements sont une entrave à la circulation dont la peine peut aller jusqu'à 4500 euros d'amende, 2 ans d'emprisonnement et 3 ans de retrait de permis de conduire. Une communication sur ces aspects ferait peut-être réfléchir. Mais rien n'est fait et le laisser-faire semble être la règle.

Ce laxisme qui prévaut depuis trop longtemps, est une invitation au non respect des autres. Il s'oppose à la liberté de circulation reconnue dans la Déclaration universelle des droits de l'homme. Pourquoi se garer plus loin lorsque le trottoir s'offre à nous ? Il suffit de déambuler le soir ou le week-end dans la ville pour se rendre compte de ce fléau. Aucun trottoir, aucun aménagement cyclable n'est épargné par cet envahissement par l'automobile. Bien souvent on entend que c'est par manque de places, mais cet argument est balayé par l'observation du nombre de places disponibles dans les parkings en ouvrage. La paresse est donc la vraie raison du recours à cette solution de facilité. En laissant perdurer ces comportements, les pouvoirs publics en deviennent complices. Pour être cohérents avec l'absence de contrôle, et pour protéger les piétons et cyclistes, ceux ci devraient instaurer un couvre feu dès la nuit tombée puisqu'il est parfois impossible de se déplacer en sécurité.

Nous recevons beaucoup de témoignages de piétons et de cyclistes outrés par ces comportements. Nous avons alerté à plusieurs reprises les autorités compétentes sans succès pérenne. Devons-nous attendre un drame pour que des mesures soient prises ? Si ce cas devait se présenter nous nous porterions partie civile pour ne pas laisser cette situation impunie.

Philippe Zanolla

Ex-échangeur des Sablons :
des cheminements piétons et cycles à conforter

En 2008, l'échangeur des Sablons, situé à Grenoble entre l'Isère à l'Est et le parc Paul Mistral à l'Ouest, à l'arrivée de l'autoroute A41 venant de Chambéry, a été réduit à une simple artère et a été rendu en grande partie aux piétons et aux cyclistes.

Ainsi les déplacements à pied ou en vélo sont facilités entre le boulevard Maréchal Leclerc au nord et l'avenue Jeanne d'Arc au sud, ainsi que depuis Grenoble vers St Martin d'Hères et le campus.

Pourtant suivant l'heure et la saison, certains aménagements ne sont guère praticables et donc peu attractifs.

Dans le noir

L'éclairage public est absent le long de différents itinéraires :

- Venant de l'ex-échangeur le long de la cité de l'Isère en direction de l'avenue Gabriel Péri à St Martin d'Hères

- le cheminement piétons venant de la rue Malakoff après être passé sous le boulevard Jean Pain en direction de l'ex-échangeur (en face de l'entrée du parking du stade des Alpes)

- entre l'ex-échangeur et l'avenue Jeanne d'Arc

- coté fortifications, l'itinéraire piétons entre l'ex-échangeur et la rue Malakoff, le long des jardins partagés

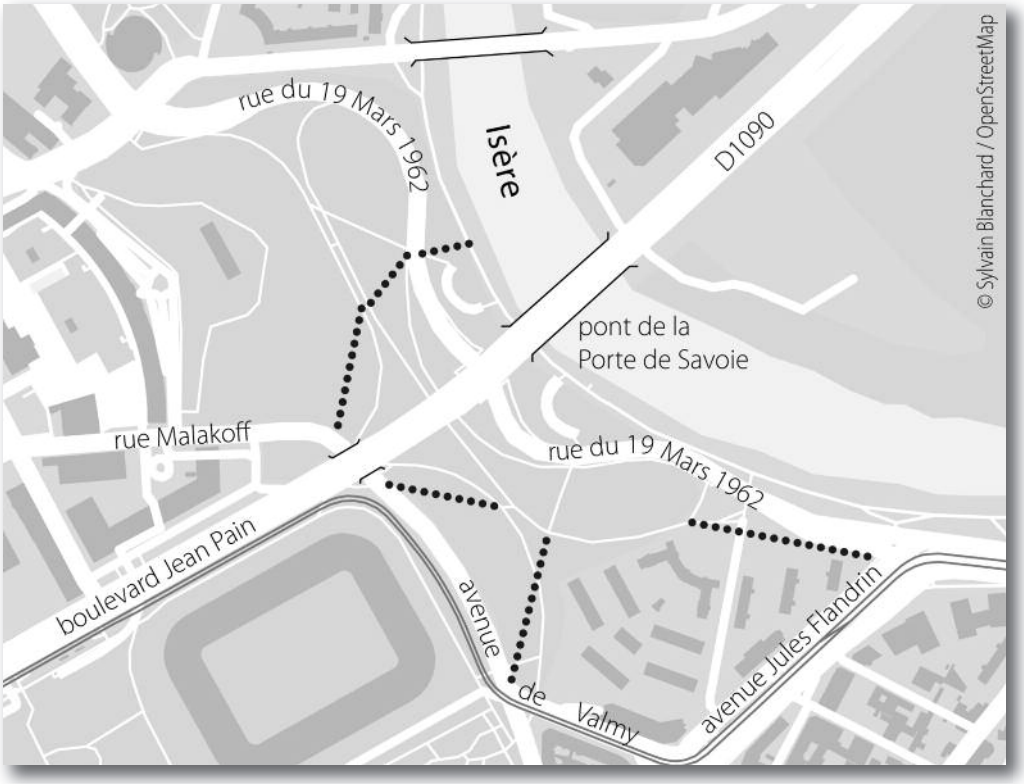
Exemple d'un champ de boue

Des cheminements à viabiliser

Les itinéraires cités ci-dessus sont également à viabiliser. Ils sont le plus souvent transformés en champ de boue pendant la mauvaise saison.

En éclairant et viabilisant les itinéraires naturels des piétons et cyclistes, on conforte ainsi leurs modes de déplacements.

Emmanuel Colin de Verdière



Les cheminents pratiqués

Changer d'air / d'ère à Grenoble

Le réseau régional Rhône-Alpes de l'association « Rue de l'Avenir » organise le 20 mars une rencontre sur le thème, changer d'air / changer d'ère.

Cette journée sera l'occasion de faire le point sur les attendus d'une ville apaisée et de faire un focus sur les problématiques liées à la qualité de l'air dans notre agglomération.

Le matin, une table ronde réunissant des élus en charge des déplacements et des voiries permettra d'aborder le thème du partage de l'espace public et des bienfaits qu'apporte une ville apaisée à l'ensemble des usagers.

En présentant les exemples réalisés dans différentes villes françaises et européennes sur la ville apaisée on se rendra compte des possibilités offertes par cette thématique. Les freins au développement de ce concept seront abordés et des solutions pour les lever présentées.

L'après midi, les vice-Présidents Région et Métropole en charge de la qualité de l'air nous informerons des avancées en termes de PPA, PRQA. Ils feront un état des périodes et types de pollution avec des données chiffrées et des constats établis après les épisodes de pollution de l'année 2014. Nous aborderons le rôle des modes actifs et les solutions que propose l'association «Rue de l'Avenir».

Philippe Zanolla

La bicyclette pour vos emplettes

Nouvelle politique cyclable de Grenoble-Alpes-Métropole

Le 19 décembre dernier, le conseil communautaire de la Métropole s'est réuni pour débattre de la politique cyclable. Cette délibération-cadre a abouti à la rédaction d'un ambitieux « plan d'actions 2015-2020 », en quatre volets :

1. aménagements de voiries spécifiques : schéma structurant d'itinéraires cyclables « majeurs », aménagements favorisant les trajets de proximité en circulation apaisée (zones 30, doubles-sens cyclables, abords des écoles etc.) ;
2. aménagements de stationnements, pour lutter contre le vol de vélos : arceaux (y compris dans les écoles, établissements culturels et sportifs de la périphérie de l'agglo), consignes à vélos dans les pôles d'échanges, incitations à la création ou réhabilitation de garages à vélos dans les copropriétés etc. ;
3. développements de « services vélos » : location (y compris de vélos pliants), implantation de stations de de gonflage et de petites réparations en libre-service, soutien à des ateliers de réparation dans les quartiers ;
4. incitations aux changements de comportement : plan de promotion du vélo, communication spécifique sur la sécurité etc. ;

Ce projet contient aussi la volonté d'une plus grande cohérence en faveur de l'entretien des pistes cyclables (balayage, déneigement, signalisation), et de leur prise en compte pendant les chantiers de voirie.

Espérons que la volonté et les moyens suivront !

Pierre Strobel

6ème section locale

Après les sections locales Campus, St Egrève, Meylan-La Tronche-Corenc, Grésivaudan, Voironnais, la 6ème section locale de l'ADTC vient d'être créée sur le secteur Eybens-Poisat, animée par Gérard Mennetrier et Maria Barret. Prochaine réunion le 18 mars à 20 h 30, maison des associations, à Eybens.

Fréquentant plusieurs forums de discussion et autres blogs, combien de fois ai-je lu l'argument soi-disant imparable pour justifier l'utilisation d'une voiture pour faire ses courses : « et pour transporter une armoire, tu le fais aussi à vélo ? »

Comme si tout le monde déménageait une armoire chaque jour... Et même si c'était le cas, il existe déjà des sociétés de déménagement à vélo. Sans aller jusque là, utiliser sa bicyclette en milieu urbain pour faire ses courses est réalisable y compris pour une famille avec enfants.

Remplacer la voiture : facile !

Pour la plupart d'entre nous, le mot « courses » est associé à hypermarché, chariot rempli et, bien sûr, voiture. Le volume d'un chariot peut tout à fait rentrer dans une remorque de vélo, qu'elle soit utilitaire ou pour transporter des enfants. Les heureux possesseurs d'un biporteur ou d'un triporteur pourront aussi utiliser l'espace réservé à leurs bambins pour charger leurs achats. Mais cette démarche nécessite de se rendre bien souvent dans des zones commerciales à l'écart et prévues pour l'automobile.

Changeons nos habitudes !

Si on analyse le contenu d'un chariot d'hypermarché, on peut constater que tous les produits se trouvent facilement dans les supermarchés ou supérettes du quartier, chez les commerçants de proximité et sur les marchés locaux. Le temps nécessaire à de multiples arrêts peut sembler rédhibitoire mais pourquoi penser achat le même jour ? D'où l'idée d'acheter ses produits en diversifiant ses points d'achat et en étalant ses courses sur plusieurs jours de la semaine. Pour cela, le vélo convient ! Pour une personne seule, la capacité d'un sac à dos, d'un panier ou de sacoches suffit ; pour les familles, l'achat d'un chariot à attacher à l'arrière du vélo augmente notablement la capacité d'emport. Grâce à la bicyclette, vous stationnez au plus près et vous mettez directement vos courses dans le panier ou le chariot de vélo pour les remonter ensuite chez vous, évitant la corvée de chargement et déchargement du coffre de votre voiture.

Manger moins pour manger mieux !

Privilégier le commerce de proximité peut coûter plus cher. Mais qu'avez-vous comparé ? Entre manger une pomme insipide en en laissant la moitié dans l'assiette ou en déguster une achetée chez un petit producteur pour quelques centimes de plus, où est la véritable économie ? Cette remarque s'applique aussi à la baguette immangeable le lendemain, aux légumes aux origines douteuses, aux fruits cueillis verts, au steak haché avec 50% de viande, etc. Et si prix et qualité sont quasiment identiques, pourquoi miser sur l'hypermarché ? Plutôt que d'acheter en quantité et des produits transformés, misez sur la qualité, sur la cuisine faite maison et votre budget devrait rester constant. Seul le temps de préparation des repas peut être un obstacle, mais bien souvent il ne s'agit que des repas du soir. Dans ce cas, rien n'empêche de réunir les ingrédients ou les préparer en avance le week-end, en famille pour plus de convivialité, avec des proportions doubles pour pouvoir réaliser deux repas.

Que du positif !

Finalement, vous n'aurez pas pris votre voiture pour le bien de l'environnement, vous mangerez mieux pour votre santé, vous aurez contribué à maintenir le commerce de proximité, vous aurez soutenu les producteurs locaux et vous aurez noué des relations avec tous les gens rencontrés. La balle est dans votre camp si vous en avez la possibilité, le plus dur étant de changer ses habitudes.

Jean-Marc Bouché

L'usage du vélo est-il dangereux ?

Les élus de la Métropole affichent une volonté forte de faire progresser les « modes actifs » de déplacements dans l'agglomération grenobloise. Ils se sont fixés un objectif ambitieux de tripler la part modale du vélo d'ici 2020 (1). Pourtant, le vélo est souvent perçu comme un moyen de déplacement dangereux : les freins les plus cités à son usage sont le risque d'accident (67%), le risque de vol (54%), puis le risque d'intempéries (52%) (3). Ce sentiment est-il fondé ?

Etat des lieux

Il faut d'abord distinguer le vélo des deux-roues motorisés. En Isère(2), les statistiques d'accidents en 2011 sont :

	blessés	tués
automobilistes	537	34
PL et TC	11	0
motos et cyclos	217	51
cyclistes	55	5
piétons	119	7

Ainsi les deux-roues motorisés ont blessé 4 fois plus et tué 10 fois plus que le vélo ; d'autre part il y a eu moins de blessés et tués à vélo que parmi les piétons.

L'analyse des données 2012 pour l'agglomération grenobloise montre que la plupart de ces accidents se produisent sur les grands axes, et impliquent à 90% une collision entre une voiture et un vélo. Les deux tiers de ces accidents se produisent en intersection. Les facteurs de risque principaux sont donc la vitesse des véhicules motorisés et la configuration des intersections.

Certaines situations peuvent sembler stressantes mais provoquent peu d'accidents : traversée des ronds-points (cisaillement de la trajectoire du cycliste par les voitures sortant du rond-point), doubles-sens cyclables. Un facteur important est la faible perception des cyclistes par les automobilistes, accentuée par la présence d'obstacles (stationnements, plantations, panneaux divers), et même par une piste cyclable si elle est tracée trop à l'écart de la chaussée principale.

Le port du casque, justifié pour les jeunes enfants et perçu comme rassurant, n'est pas un facteur essentiel de sécurité en circulation urbaine. Les statistiques de la Sécurité Routière (2005) indiquent que des lésions au crâne en cas d'accident sont constatées chez 24 % des victimes en voiture, 26 % des piétons, mais seulement 17 % des cyclistes. La plupart des associations estime qu'il vaut mieux rouler à vélo sans casque que renoncer au vélo.

Tous à vélo… moyennant quelques précautions

Ces chiffres montrent que le sentiment d'insécurité à vélo est plus subjectif que lié aux risques réels. Et l'analyse des causes d'accidents montre les points sur lesquels les cyclistes doivent se montrer vigilants pour se déplacer en sécurité :

- respecter le Code de la route (!),
- privilégier les pistes et bandes cyclables lorsqu'elles existent,
- privilégier les voiries où les véhicules circulent lentement (préférer par exemple la rue Thiers au boulevard Gambetta à Grenoble),
- rester à distance des véhicules en stationnement,
- se tenir dans le flot de circulation même si on a l'impression de gêner les voitures : la rue doit être partagée entre tous les usagers, cyclistes compris,
- être bien visible (gilet réfléchissant, éclairage), garder autant que possible un contact visuel avec les conducteurs,
- et surtout se méfier des angles morts des poids lourds : ne jamais se faufiler le long d'un poids lourd à l'approche d'une intersection. Les collisions vélo-poids lourds représentent les accidents les plus graves en milieu urbain.

Moyennant ces précautions, la pratique du vélo en ville présente peu de dangers. De plus, il existe un effet de masse : plus les cyclistes sont nombreux, plus ils sont pris en compte par les autres conducteurs et moins il y a d'accidents (effet confirmé depuis la mise en service du système vélov/vélib à Lyon et à Paris).

On peut enfin demander aux décideurs et élus la sécurisation des aménagements insatisfaisants ou dangereux, la modération des vitesses (zones 30), et la sévérité vis-à-vis du stationnement sauvage sur les bandes ou pistes cyclables.

Pierre Strobel

(1) Compte-rendu du Conseil Communautaire de la Métro, 19 décembre 2014
(2) Observatoire départemental de la sécurité routière de la Direction Départementale des Territoires de l'"Isère
(3) sondage FUB 1998
Voir aussi
- "Politique de sécurité des déplacements de l'agglomération grenobloise", étude de la direction générale déléguée à la mobilité et aux transports, Grenoble Alpes Métropole, 2011

Consignes

Métrovélo gare

Les travaux de modernisation du Pole d'échanges multimodal (PEM) Grenoble Gares ont commencé. Ils ont eu pour première conséquence le déplacement provisoire des services de l'agence Métrovélo du sous-sol du bâtiment, et des stationnements vélos du parvis, vers l'ancienne agence TAG, près de la station de tram et des jeux d'eau.

Les consignes Métrovélo Chartreuse, et Vercors, également au sous-sol, ont été déménagées en deux lieux, au parking le Doyen (110 places), côté avenue Doyen Louis Weil

Entrée Parking le Doyen

et au parking Berriat Alsace-Lorraine (210 places), au niveau de l'ancienne entrée véhicules du passage inférieur Berriat.

Entrée parking Berriat / Alsace Lorraine

La consigne automatique Belledonne n'a pas bougé.

Christian Cotte

I-Road : une mobilité mitigée

Une bonne initiative

Le 4 février dernier, une réunion organisée par les Unions de Quartier de Meylan et LAHGGLO (Les Associations des Habitants du Grand Grenoble : Lien et Ouverture) a rassemblé une cinquantaine de personnes sur le thème « et si j'utilisais moins ma voiture ? Pourquoi ? Comment ? ». Après avoir regardé une brève vidéo « changons la mode mode, changeons de mode » montrant quatre volontaires testant chacun un moyen de transport alternatif à la voiture, les participants étaient invités à exprimer par écrit leurs sentiments et leurs besoins pour laisser plus facilement leur voiture.

Deux témoignages ont suscité l'intérêt. D'abord celui d'un habitant de Meylan ayant découvert par défaut les modes alternatifs il y a 10 ans, suite à une panne de moteur qu'il n'avait pas les moyens de réparer ; il a finalement constaté qu'avec la palette de solutions alternatives (vélo, transport en commun, autopartage, location) il se passait très bien de voiture personnelle, bien qu'il ait deux jeunes enfants. Ensuite, une habitante de La Tronche qui travaille au centre Saint Hugues de Biviers (situé à 460 m d'altitude en haut d'une côte particulièrement raide) a expliqué qu'elle s'y rend à vélo électrique dès que les conditions le permettent et qu'elle est en état de travailler en arrivant. Le choix d'un bon vélo électrique a été important ; même s'il a fallu y mettre le prix, cet investissement est bénéfique pour ses finances et surtout pour sa santé.

Après cette première réunion, une suite est prévue et d'autres réunions sont envisagées dans d'autres quartiers de l'agglomération. À suivre, donc.

Christophe Leuridan

Dans l'ADTC infos n°141, page 8, nous avons parlé du nouveau service de micro-véhicules électriques baptisé « Ha:Mo » pour « Harmonious Mobility ». Quelques mois après son lancement, voici des témoignages d'adhérents Citélib.

Avis d'un « non-utilisateur » I-Road

Je n'ai pour l'instant pas fait le pas d'utiliser les voiturettes électriques proposées par Citelib.

Il y a tout d'abord le frein organisationnel, il faut dégager du temps pour aller suivre la formation I-Road.

Il y a aussi un frein structurel du réseau de ces voitures. J'habite en centre-ville et pour les trajets dans la ville j'utilise donc tram et bus, vélo ou marche à pied. Lorsque j'ai besoin d'un véhicule motorisé, c'est soit pour une grande distance, soit pour véhiculer quelqu'un ou transporter des objets encombrants, et dans ce cas les voiturettes ne sont pas adaptées. Les voiturettes apparaissent plus comme une alternative chère au tram plutôt qu'un complément. Elles sont intéressantes pour des trajets de courte durée mais qui dans ce cas peuvent sans doute se faire à pied ou vélo.

Je pourrais avoir intérêt à utiliser ce type de voitures quand je suis sur mon lieu de travail (en l'occurrence Inovallée) pour aller faire une course entre midi et deux et que le transport en commun n'est pas adapté car il oblige à un passage en centre-ville avec une forte de perte de temps dans le trajet (par exemple aller à Grand Place ou sur la zone commerciale de St Martin d'Hères). Mais pour l'instant ce service n'est pas disponible sur Meylan.

Nicolas Germain

Avis d'un « presqu'utilisateur » : Pourquoi je n'utilise pas I-Road

J'habite à proximité du centre-ville et la quasi-totalité de mes activités de loisirs culturels et sportifs et bénévolat dans la journée se situe dans un périmètre accessible à pied, en vélo ou en transport en commun.

Très attirée par la nouveauté des voiturettes électriques, j'ai été formée à leur conduite. J'ai bien noté l'accueil sympathique du public croisé, en bus ou piéton, ou encore en voiture et la facilité de la conduite mais je n'ai pas trouvé l'utilisation que je pouvais en faire pour le moment.

Tout d'abord je n'ai pas de smartphone, dont j'arrive encore à me passer, mais il est indispensable pour effectuer une réservation et l'état des lieux entrant au début de l'utilisation. Ensuite il n'y a pas de station proche de mon domicile ni d'aucun lieu où je me rends régulièrement.

Enfin le fait de ne pas pouvoir utiliser les pistes cyclables laisse la voiturette dans les embouteillages.

Un jour j'aurai un smartphone, il y aura plus de stations, il n'y aura plus d'embouteillages (!) et je n'aurai plus la force de pédaler. Mais s'il me reste encore de l'équilibre, je crois que j'achèterai un vélo électrique pliant pour qu'en cas d'intempérie ou d'incident technique je puisse finir mon déplacement en transport en commun.

Véronique Ducoin

Avis d'un « utilisateur » I-Road

L'arrivée des I-Road de CiteLib, c'est pour moi une reconnexion avec la ville. Il me faut au moins dix minutes pour me rendre à la station de tram la plus proche depuis mon bureau. Dans le même temps, je peux réserver un I-Road et me rendre dans le centre-ville retrouver des amis pour partager un repas. Je gagne du temps.

Auparavant, j'utilisais les autres véhicules du parc de CiteLib (en privilégiant un véhicule 100 % électrique, à 4 places) pour faire des courses que je ne peux pas faire à vélo. Maintenant, j'utilise un Com's. Pour le même temps d'utilisation, je divise mes coûts par deux. Je gagne de l'argent.

Pour pallier les bus qui ne circulent pas en soirée, j'apprécie l'accès à ce service 24h/24. Je gagne en mobilité.

J'aime l'idée que c'est en véhicule de faible encombrement (dans la circulation et, surtout, au stationnement), et je trouve que c'est un vrai "geste vert" dans la mesure où l'on dispose d'un véhicule pour plusieurs personnes, qui plus est, un véhicule fabriqué avec moins de matière.

Je trouve intéressant l'argument qui veut qu'un I-Road utilisé par quatre personnes avec une petite place de stationnement est bien plus écologique (et économique) que quatre 4x4 qui circulent sur l'agglomération avec un seul chauffeur, utilisant quatre grandes places de parking.

Laurent Gouy-Pailler

Réseau TAG : des améliorations s'imposent

L'ADTC a participé aux 4 comités de lignes organisés par le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun). Elus, représentants d'associations et collectifs d'usagers ont participé nombreux à ces comités. Le réseau TAG porté notamment par la mise en service du 1er tronçon de la ligne E a vu sa fréquentation augmenter de 8 % au 4e trimestre 2014. Malgré les difficultés financières du SMTC provoquées par la baisse de participation du Conseil général de l'Isère, des améliorations au réseau mis en œuvre en septembre 2014 sont nécessaires pour répondre aux nombreux besoins exprimés lors des comités de lignes.

Principes généraux du réseau

1) Les lignes radiales, doivent desservir l'hyper-centre ville de Grenoble qui est la principale destination des usagers, c'est à dire passer par square Dr Martin et/ou place Victor Hugo. Cela permet les correspondances avec la majorité des autres lignes. Les lignes doivent être diamétralisées autant que possible.

2) Pour limiter les correspondances rédhibitoires, la majorité des déplacements d'un point à un autre de l'agglomération ne doit pas demander plus d'une correspondance.

3) Pour simplifier l'usage des transports publics, le service d'hiver doit s'appliquer au même moment pour toutes les lignes (Tram, Chrono et Proximo) de la 4e semaine d'août à la 2e semaine de juillet.

4) Pour que les usagers potentiels comprennent de quoi il retourne :

- les périodes d'application des horaires doivent porter le nom des jours auxquels ils s'appliquent (lundi-vendredi, samedi, dimanche et jours fériés) ;

- les tarifs doivent porter la catégorie des usagers auxquels ils s'appliquent (19-25 ans, + de 75 ans, …).

Services

Lignes Chrono

Les intervalles de passage sont variables sur l'amplitude de la journée et l'usager veut connaître l'attente au moment où il va prendre un TC. Dès que l'intervalle entre deux passages consécutifs est égal ou supérieur à 10 minutes, les horaires de passage doivent être indiqués précisément aux arrêts et sur les fiches. Avec une attente inférieure à 10 minutes, les usagers ne ressentent pas le besoin de consulter l'horaire.

Lignes Proximo

Contrairement aux lignes Chrono, l'intervalle entre deux bus sur les lignes Proximo est le plus souvent supérieur à 10 minutes. Il est indispensable pour une bonne attractivité de ces lignes que les usagers puissent mémoriser l'horaire et donc que celui soit cadencé de façon constante et immuable toute la journée du lundi au samedi et pour tout le service d'hiver. Ce cadencement ne peut être obtenu qu'avec un intervalle divisant 60 (10, 12, 15, 20 ou 30 minutes)

Au vu des horaires des travailleurs, le dernier départ des terminus des lignes Proximo doit être fixé à 21h.

Lignes Flexo

L'ensemble des services en Transport À la Demande (TAD) ainsi que les haut le pied (HLP) entre les terminus nécessaires aux services réguliers doivent être ouverts au public. Exemple de la ligne Flexo 40 (desserte de la cité universitaire du Rabot) : le matin les véhicules effectuent les descentes en service régulier et remontent en TAD, ce qui est une ineptie.

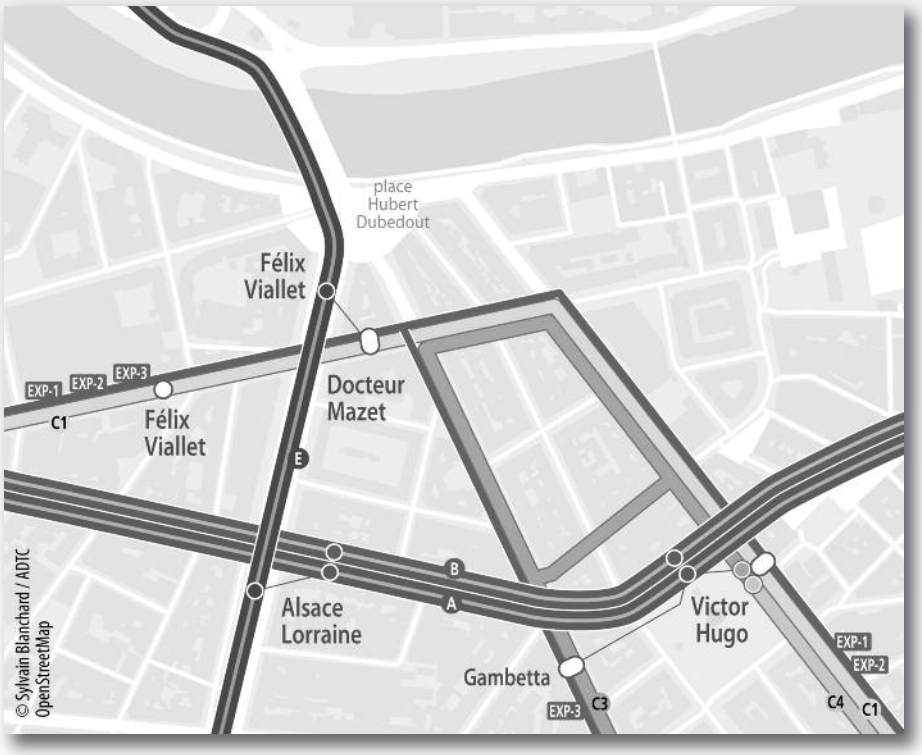
Services de soirée
Le réseau des lignes de soirée tram et chrono est un réseau maillé. Pour être attractif, il doit faciliter les correspondances. Comme il est impossible de synchroniser les correspondances aux points de croisement, il faut une fréquence identique de 20 minutes sur l'ensemble des lignes de soirée, quitte à avancer la fin de service à 0h30.

Améliorations par lignes

Lignes de tram

- Déplacer la station de tram Victor Hugo sur la place V. Hugo.
1. Cela permettrait l'arrêt commercial simultané de deux Citadis dans chaque sens, améliorant la vitesse commerciale.
2. Les tramways A et B pourraient franchir deux par deux le feu V. Hugo/E. Rey, libérant du temps de vert pour les bus circulant sur l'axe E. Rey.
3. L'arrêt de trams A et B, plus proche du boulevard Gambetta, rendrait crédible la correspondance entre l'arrêt Gambetta de la C3 et le tram.

- Réaliser la station F. Viallet entre l'avenue F. Viallet et la place H. Dubedout à Grenoble pour laquelle les mesures conservatoires ont été prises lors de la réalisation de la ligne de tram E et déplacer l'arrêt Dr Mazet des lignes C1 et Express entre le cours Jean Jaurès et le boulevard Gambetta
1. Cela permettrait les correspondances directes entre le tram E et les lignes C1 et Express Transisère.
2. La station Alsace-Lorraine du tram E est d'hors et déjà saturée, la réalisation de cette station la déchargerait permettant d'améliorer la vitesse commerciale de la ligne de tram E.
3. Cela permettrait la desserte de la partie nord du cours Jean Jaurès, du secteur de la place H. Dubedout, des quais et des établissements universitaires.



Lignes Chrono

- C1 : la desserte du pôle d'emploi d'Inovallée Montbonnot ainsi que du pôle multimodal de Montbonnot Pré de l'Eau nécessitent le prolongement de la C1 au Pré de l'Eau.

- C3 et C4 : ces lignes souffrent d'une grande irrégularité. En attendant que les aménagements de vitesse commerciale et de régularité soient mis en œuvre, il faudrait soit dissocier les deux lignes, soit organiser une régulation au centre-ville à titre provisoire.

- C3 :
1. Grenoble : une permutation de parcours avec la ligne 16, entre les arrêts Eugène Sue et Champollion, pour remplacer sur chacune des deux lignes un tourne-à-droite dans un sens et un à-gauche dans l'autre, à angle droit, par un passage tout droit au carrefour Lesdiguières / Gambetta favoriserait la vitesse commerciale.
2. les arrêts Eugène Sue sont à rapprocher de la rue des Alliés pour favoriser les correspondances avec la C5.
3. la limitation à Hôpital sud de la ligne C3 par rapport à l'ancienne ligne 13 pénalise fortement la desserte d'Echirolles. En attendant le prolongement de la ligne A de tram à Flottibulle, il faudrait mettre en place des mesures transitoires en assurant un point de contact de la ligne C3 avec le tram A à Echirolles.

- C5 : la ligne C5 est peu fréquentée entre les arrêts Palais de justice et Berriat le Magasin. Il conviendrait de déplacer son terminus rue de la Frise pour permettre des correspondances efficaces et attractives avec les trains en gare de Grenoble.

- C6 : Au vu du coût de fonctionnement rapporté à la fréquentation de la ligne C6,
1) la desserte de soirée du polygone scientifique est pour le moins prématurée.
2) le tiroir du Prisme, coûteux en fonctionnement et entraînant une perte de temps pour l'usager, devrait être supprimé. Les correspondances avec la ligne C peuvent déjà s'effectuer à Grand Pré ou Seyssinet Hôtel de Ville. Pour la ligne 21, une correspondance avec la C5 serait possible à l'arrêt Tuilerie en prolongeant cette ligne à Seyssinet Cimetière à la place de la ligne Flexo 49.
3) St Martin d'Hères : le terminus à Henri Wallon, au milieu de nulle part, n'a pas de sens. Il doit être reporté au domaine universitaire pour être pleinement attractif permettant l'accès au campus sans correspondance et au CHU avec une seule correspondance.

Lignes Proximo

- ligne 11 : La transformation de la ligne 11 en Chrono, prévue seulement pour 2018, alors qu'il s'agit d'une ligne de rocade déjà très fréquentée, doit être anticipée dés 2015. En effet, elle dessert de nombreux pôles générateurs de clientèle : Campus, Rocheplane, Lycée Pablo Neruda, l'Odyssée, Hôpital Sud, Clinique des Cèdres, cinémas Pathé Echirolles, la Rampe, piscine d'Echirolles, bowling, Caterpillar, ciné Théâtre la Ponatière, Musée Géo Charles et Centre commercial de Comboire.

- ligne 12 :
1) Au vu de sa fréquentation (première ligne de bus de l'agglomération) et de son offre, cette ligne doit être transformée en Chrono, ce qui se résume pour cette ligne à ajouter des services de soirée.
2) Au vu du nombre d'habitants à desservir dans le quartier St Martin d'Hères village, il faut par exception rétablir un terminus en fourche : St Martin d'Hères - Le Carina et St Martin d'Hères - Les Alloves.
- ligne 13 : au vu du nombre d'habitants à desservir le long de la ligne ainsi que du passage par le CHU, la fréquence de cette ligne doit être renforcée.

- lignes 14 et 15 :
1) Selon les principes généraux énoncés plus haut, ces lignes doivent être prolongées à l'hyper centre jusqu'à Grenoble-3 Dauphins.
2) La ligne 15 doit être équipée de la prise en compte à la douzaine de carrefours à feux particulièrement pénalisants rencontrés à Domène, Murianette et Gières.

- ligne 16 : Les trajets haut le pied entre Corenc Montfleury et Lycée du Grésivaudan doivent être ouverts en service commercial.

- ligne 17 :
1) Le terminus est à déplacer à Grenoble - Trois Dauphins, au lieu de Grenoble - rue Béranger pour des correspondances efficaces avec les lignes de tram A et B.
2) La ligne 17 doit être équipée de la prise en compte à la quinzaine de carrefours à feux rencontrés à Vif, Varces et Claix. La priorité au passage de la ligne 17 doit être mise en place à l'entrée et sortie de l'autoroute à Claix.

- ligne 18 : son parcours doit faire partie de l'étude globale de desserte d'Echirolles avec l'intégration du besoin de desserte du secteur de la Commanderie et de la gare d'Echirolles.

- lignes 19 et 20 :
1) l'ADTC soutient la proposition de dévier la ligne 19 entre les arrêts Pasteur et Marat par le mail Marcel Cachin, la rue Yves Farge et la rue Jean Pain. La mise en œuvre de ce nouveau parcours est programmée pour le 16 mars 2015.
2) Au vu de la population et des emplois à desservir, l'ADTC propose le déplacement du terminus partiel de la ligne 20 à Sassenage Les Engenières au lieu de Sassenage Château.
3) Le dimanche, les temps de régulation importants (20 minutes) au terminus permettraient de faire passer l'intervalle entre deux bus de la ligne de 45 à 40 minutes.

- ligne 21
Cette ligne, a un intervalle de 15 minutes en pointe (avec 10 minutes de régulation aux terminus) et de 25 minutes en journée. L'ADTC propose de la prolonger jusqu'à Seyssinet cimetière permettant la desserte régulière du quartier de Seyssinet Percevalière cadencée à 15 minutes en pointe et 30 minutes en journée. Il serait alors possible de limiter la ligne Flexo 49 à Seyssins le Prisme.

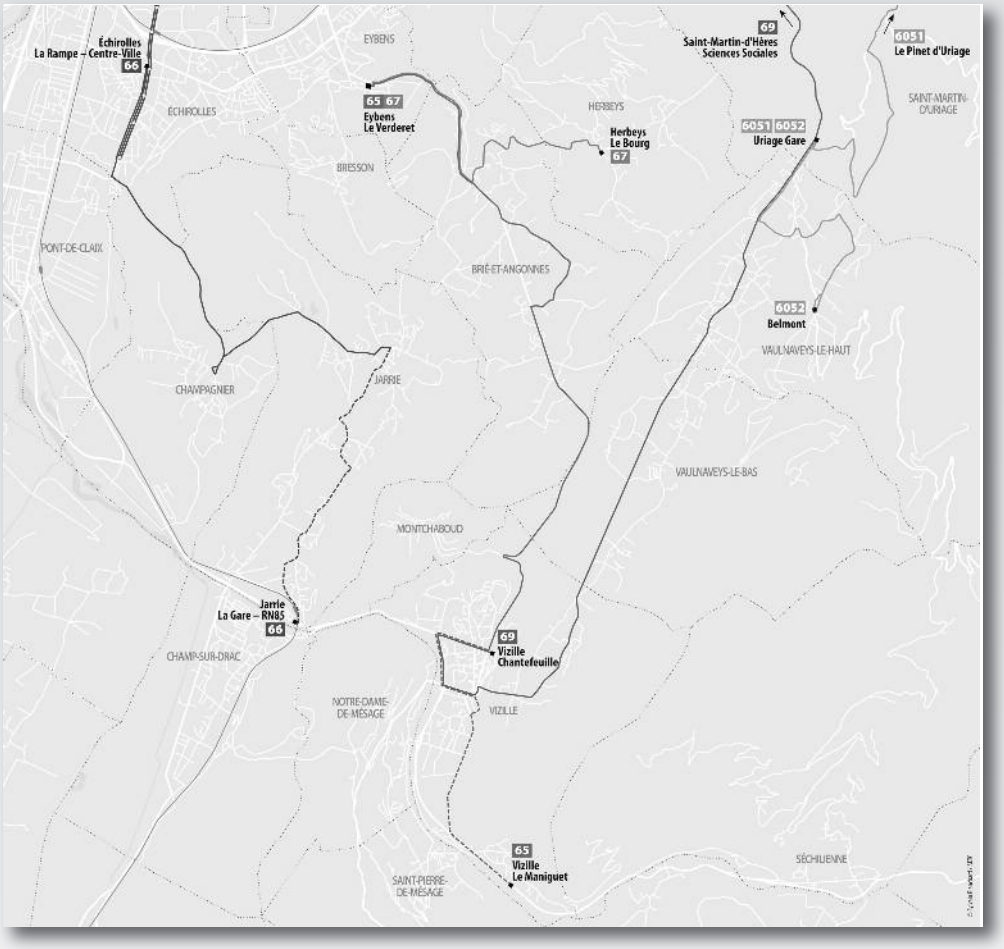
- ligne 22 : les besoins de liaison de Sassenage avec la Presqu'île nécessitent son prolongement sur le parcours de l'ancienne ligne 34 jusqu'à Sassenage Château.

Lignes Flexo

- ligne 49 : la ligne est à prolonger jusqu'au Hauts de Seyssins pour desservir le dernier hameau.

- ligne 54 : si la ligne 22 est prolongée à Sassenage et pour éviter un doublon, le terminus est à déplacer à Fontaine La Poya au lieu de Sassenage Chamechaude. À défaut de prolongement de la ligne 22, la ligne 54 doit être prolongée à la presqu'île scientifique.

- ligne 62 : pour que cette ligne joue pleinement son rôle de mode alternatif à la voiture pour se rendre en montagne, cette ligne doit être en correspondance directe avec de nombreuses lignes de l'agglomération. L'ADTC propose que le week-end, le terminus de la ligne soit fixé à la gare de Grenoble via le boulevard Maréchal Leclerc et les places V. Hugo et Verdun. Cet itinéraire offre un grand nombre de correspondances avec le réseau TAG. Les correspondances avec les trains en gare de Grenoble sont à prendre en compte.



- ligne 65 : l'ADTC propose une ligne Eybens le Verderet – Brié – Vizille Chantefeuille – Péage de Vizille permettant une liaison entre Eybens et Vizille ainsi qu'une liaison interne à Vizille en complément de la ligne 3000 Transisère.

- ligne 66 : l'ADTC demande le prolongement jusqu'à Jarrie-Gare, au lieu des Simianes, pour donner correspondance avec les TER et les Express 3 et desservir le collège de Jarrie. Ce prolongement pourrait être compensé par une limitation à La Rampe ou Marie Curie de la ligne coté Echirolles.

- ligne 68 : l'ADTC demande la création d'un arrêt au carrefour des Quatre Chemins (Bresson, Echirolles, Eybens) pour donner correspondance avec la ligne 18 et desservir la zone artisanale des Condamines.

- ligne 69 : cette ligne doit devenir la ligne principale entre Vizille, Gières et le campus comme prévu dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la région urbaine grenobloise. Pour la desserte de St Martin d'Uriage Village et de Vaulnaveys le Haut, le rabattement sur Uriage Gare avec correspondance organisée est à privilégier.
Dans un premier temps, le comblement des trous de desserte doit être réalisé (il y a 5h sans bus dans le sens Campus – Vizille le matin, 4h dans le sens Vizille – Campus l'après midi) et le dimanche, la ligne doit être prolongée au campus pour donner correspondance avec les lignes C, C5 et 11.
A Vizille, l'ADTC privilégie le maintien du terminus à Vizille Chantefeuille pour maintenir la correspondance avec la ligne Express 3. La desserte de 4 des 5 arrêts de St Martin d'Uriage, supprimée lors de la fusion de la Métro avec la Communauté de Communes du Sud-Grenoblois, doit être rétablie au plus vite en coopération avec la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan, en attendant l'évolution des AOTU avec un accord tarifaire avec la CCPG.

**Dossier coordonné par Emmanuel Colin de Verdière et Jean-Yves Guéraud,
avec la participation des membres de la commission Transports en Commun
Schémas et Photos Sylvain Blanchard**

Concertation autour de Malacher Nord

La zone Malacher Nord est la partie d'Inovallée Meylan la plus proche de la place des Tuileaux, qui est le pôle commercial du quartier des Béalières. Ce secteur est en pleine densification, avec la construction de nombreux immeubles de bureaux et de logements. La municipalité de Meylan souhaite compléter la place des Tuileaux par une nouvelle place à l'angle de l'avenue du Granier et du chemin de Malacher.

Un Comité de Projet a été mis en place pour engager la concertation avec les différents acteurs sur l'aménagement de cette zone. Suite aux travaux présentés par le Bureau d'Études Techniques ABTOO et aux observations faites par ce comité, les élus de Meylan doivent valider une liste de recommandations. La dernière réunion du comité, prévue le 23 mars, est censée permettre de finaliser ce document.

Des inquiétudes justifiées... ou non

Tout en affirmant vouloir éviter tout doublon avec les commerces existants, les élus de Meylan ont évoqué l'implantation d'une moyenne surface alimentaire de 400 m^2. On comprend que cela inquiète les commerçants.

Beaucoup plus que les usagers interrogés, les commerçants se plaignent aussi d'un manque de stationnement. Pourtant, les chiffres montrent qu'il reste à toute heure des places disponibles sur le parking situé juste en dessous de la place des Tuileaux.

Les déplacements

L'autre grande question est la gestion des déplacements et la réduction de la coupure constituée par l'avenue du Granier, qui voit passer 12 000 véhicules par jour. La cabinet ABTOO a effectué des comptages pour identifier les points durs, et étudié de nombreux scénarios de gestion du trafic. Certains proposent de mettre en sens unique une partie de l'avenue du Granier pour reporter l'autre sens de circulation sur le chemin des Prés.

D'autres proposent carrément de reporter le trafic de transit sur le le chemin du Vieux Chêne, à l'exception de la ligne C1. Les répercussions dépassent largement le secteur de Malacher Nord, qui est le périmètre trop restreint de la concertation. Cette concertation aurait dû être menée bien plus tôt. Par exemple, les logements déjà en construction le long de l'avenue du Granier prévoient les pièces à vivre du côté du chemin des Prés, actuellement très calme en journée.

Des principes ...

Faute de pouvoir trancher en si peu de temps sur des choix si nombreux et complexes, on peut rappeler quelques principes à respecter.

Les principes de l'étude de circulation indiquent *« Le prestataire doit proposer des scénarios qui s'appuient sur l'objectif commun de la commune et de la Métropole, à savoir que toute évolution de trafic et de déplacement doit se faire prioritairement au profit des TC, modes doux et actifs »,* mais aussi *« Toutefois, cette ambition ne doit pas dégrader les conditions de circulation actuelles. Aussi, si la part modale de la voiture reste identique à maintenant, les scénarios doivent imaginer des solutions d'améliorations vis-à-vis de la situation actuelle »,* ce qui fait craindre un manque de volonté politique. Alors que la ligne C1 a pris et continue de prendre des parts de marché à la voiture individuelle, l'étude de déplacements a été effectuée en conservant les parts modales actuelles.

… aux réalisations

L'offre de stationnement doit rester limitée et la vitesse commerciale des lignes C1 et 6070 doit être favorisée. Les emprises pour un éventuel Transport en Commun en Site Propre doivent être préservées sans être utilisées pour du stationnement.

Les circulations des modes actifs doivent être maintenues et améliorées. Des servitudes de passage sont à prévoir pour faciliter le déplacements des modes actifs : il faut éviter des copropriétés fermées. Un itinéraire lisible doit être établi pour les cyclistes au Nord de l'avenue du Granier, sans les obliger à remonter au niveau de la place des Tuileaux (actuellement, faute d'itinéraire lisible, beaucoup de cyclistes empruntent le trottoir sur quelques dizaines de mètres).

Veut-on des TC performants ?

Normalement, une ligne de tramway remplace une ligne forte de bus lorsque le passage du bus articulé au tram rend l'exploitation plus économique. C'est ainsi qu'ont été réalisées les lignes A, B, C et E. En montant en puissance, la ligne C1 pourrait à terme justifier un tramway. Les élus de Meylan, qui réclamaient bruyamment le tramway en 2010 et 2011, en ont-ils la volonté ?

Christophe Leuridan

Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole

Cela fait près d'un an que les élus de la Métropole grenobloise sont en place. Des annonces ont été faites sur la politique cyclable, la baisse de financement du SMTC par le Conseil général a rouvert le débat sur le financement des transports publics. L'inscription du réaménagement de l'échangeur du Rondeau au Contrat de Plan Etat-Région vient d'être annoncée.

Il est temps de mettre toutes ces décisions dans une perspective globale concernant l'ensemble des modes de déplacements, dans le cadre d'un Plan de Déplacements Urbains.

Le PDU devrait donc être maintenant une priorité des nouveaux élus.
Qui plus est, le temps est venu que ce PDU soit élaboré en étroite collaboration avec les territoires voisins dont le Voironnais et le Grésivaudan.

Christian Cotte

L'axe Rey - Sembat à Grenoble

Avec la limitation à Verdun de la ligne Transisère 6020 Grenoble-Crolles depuis le 22 septembre 2014, un nouveau coup a été porté à l'accès au centre-ville de Grenoble pour les Transports en Commun.

En plusieurs étapes depuis 2006, l'accès au centre-ville de Grenoble pour les Transports en Commun a été progressivement diminué.

En 2006, à l'inauguration de la ligne de tram C, les terminus à Grenoble des lignes 21 et 23 situés square Dr Martin ont été repoussés en dehors du centre-ville.

En 2011, la fusion des lignes 1 (Grenoble-Claix) et 3 (Grenoble-Le Fontanil) a imposé aux usagers une correspondance à Alsace-Lorraine pour se rendre au centre-ville.

En 2013, le terminus de la ligne 41 (Grenoble-Domène) a été déplacé du square Dr Martin à Verdun.

Et puis en 2014, en plus de la limitation de la ligne 6020, le terminus de la ligne 17 (Grenoble - Claix - Varces - Vif - Le Gua) a été déplacé rue Béranger à la place de la rue de Belgrade dégradant la correspondance avec les tram A et B.

L'argument utilisé pour justifier ces limitations est la prétendue saturation de l'axe Rey-Sembat par les bus alors que 10 000 voitures y circulent chaque jour.

Pourtant, l'évolution du nombre de bus circulant chaque jour sur l'axe reliant Chavant à la gare par les boulevards A. Sembat et E. Rey et par l'avenue F. Viallet depuis 2010 est significative. Sur la section la plus chargée entre le square Dr Martin et la rue de Belgrade, le nombre de bus a été réduit de 1250 en 2010 à 650 en janvier 2015 suite notamment au déplacement de certaines lignes sur le boulevard Gambetta et à l'occasion de la restructuration du réseau TAG (voir graphique).

Quelles améliorations possibles ?

Le principal point limitant la circulation sur l'axe est le croisement avec les lignes de tram A et B place V. Hugo. Pour améliorer la situation, l'ADTC propose de déplacer la station de tram sur la place V. Hugo. La création d'une station assez longue pour accueillir deux trams permettrait la traversée de l'axe Rey-Sembat par deux trams simultanément augmentant le temps dévolu à la circulation des véhicules sur l'axe.

D'autres aménagements plus rapides à mettre en œuvre sont possibles :

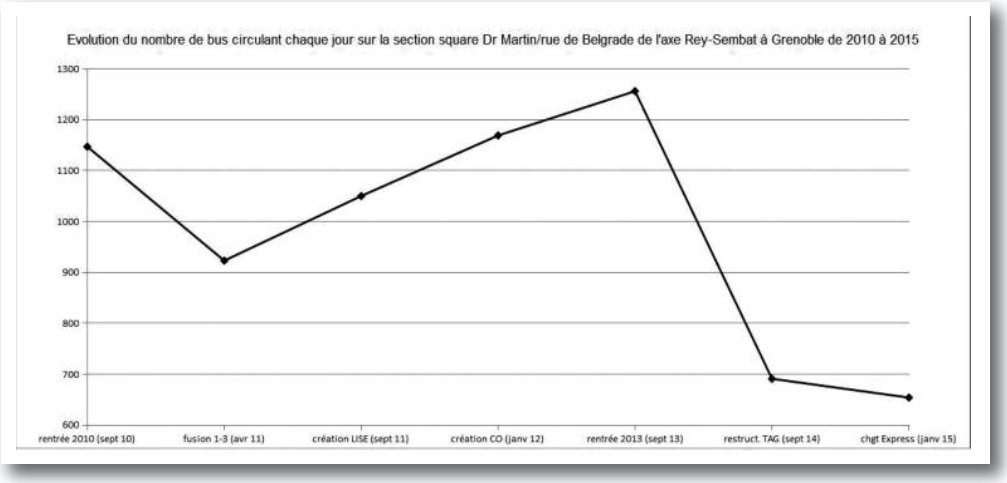
- création d'un couloir bus Sud-Nord entre le square Dr Martin et la place V. Hugo

- amélioration du phasage des feux au croisement Dr Martin / A Sembat / Lafontaine

- déplacement sur la rue Lesdiguières de l'arrêt Dr Martin de la ligne 13

Sans attendre, des terminus pourraient être ramenés à l'hyper centre comme ceux des lignes 14 et 15.

Emmanuel Colin de Verdière



Adaptations sur le réseau TAG

Lundi 5 janvier, une petite série de lignes (lignes Flexo, surtout) a été concernée par des petits ajustements, essentiellement horaires ou de temps de parcours.

De nouveaux horaires sont en vigueur sur les lignes :
• 22, 43, 52 et 63 : nouveaux horaires liés aux nouveaux horaires TER;
• 43 : « officialisation » de deux nouveaux arrêts à Venon, ajoutés fin septembre sur les courses régulières;
• 50 : le matin, une course sur réservation devient régulière;
• 55 et 56, la ligne 56 dessert l'arrêt 16 Août 1944 de la ligne 55;
• 61 : création d'un nouvel arrêt Écoles, à Quaix-en-Chartreuse;
• 62 : ajout d'un départ de Grenoble à 19h20 pendant les vacances scolaires (sur réservation), et rétablissement de la desserte de Sarcenas les samedis et dimanches;
• 63 : déplacement de l'arrêt Le Fontanil Stade, qui devient Rafour;
• 69 : nouveau parcours dans Vizille, par la N85, évitant le passage par les rues des Forges et Elsa Triolet avec 2 nouveaux arrêts L'Alliance et Le Château, remplaçant Les Forges et Tunnel – Château qui sont supprimés.

Sylvain Blanchard

Le Conseil général veut-il étrangler le SMTC ?

Dans son Isère magazine de mars, le Conseil général sortant fait état d'une convention signée le 30 janvier avec la Métropole de Grenoble pour «poursuivre et amplifier leur coopération déjà historique…en jouant la carte de la complémentarité et de la mutualisation des moyens pour leurs réseaux respectifs. Outre …, le Conseil général continuera de financer le SMTC … La participation départementale s'élèvera à 31 M€ en 2015. Elle sera ensuite ramenée progressivement à 10 M€ en 2019 … ». Avez-vous bien lu ce modèle de communication ? En contraignant du même coup la Métropole à le suivre, le Conseil général veut-il à votre avis «continuer à financer», ou étrangler progressivement le SMTC pour faciliter son enterrement en 2020 ?

Nathalie Teppe

La gratuité des transports publics ?
Une illusion !

Un collectif de syndicats, de partis et d'associations nommé «Pour la gratuité des transports publics dans l'agglomération» vient d'organiser un débat public mardi 24 février, avec la présence de Magali Giovannangeli, ex présidente de la communauté de communes d'Aubagne, où la gratuité des transports a été instaurée en 2009.

Le transport public a un coût, assumé par l'usager, le contribuable, et les entreprises par le Versement Transport. Est-il souhaitable de supprimer la participation de l'usager ?

Une mesure contre-productive

La prétendue gratuité évidemment semble alléchante. Un service gratuit de transport public laisse espérer une progression spectaculaire de la fréquentation, avec les avantages sociaux et environnementaux qui en découlent. Gare aux illusions !

À Aubagne comme dans d'autres villes où la gratuité existe, la fréquentation des TC avant la gratuité était très faible : 20 voyages par an et par habitant. Bien qu'elle se soit accrue, elle reste très inférieure à celle d'une grande ville comme Grenoble (200 voyages par an et par habitant) et l'offre est très réduite.

En fait, la «gratuité» attire peu les automobilistes qui, en moyenne, dépensent trois fois plus pour se déplacer en voiture plutôt qu'en transport collectif : environ 27 centimes par kilomètre pour un taux moyen d'occupation de la voiture de 1,3 passagers lors des déplacements de proximité, soit 35 centimes pour un déplacement en solo, contre 11 centimes en transport collectif en Ile-de-France et 13 centimes en province (étude réalisée pour la FNAUT par l'économiste des transports Jean-Marie Beauvais). Les usagers conquis par la gratuité sont surtout des piétons ou des cyclistes, ce qui contredit la politique de santé publique sans offrir de gain environnemental. À Châteauroux, la gratuité a accru la part modale du transport collectif, mais n'a diminué que légèrement celle de la voiture.

La gratuité favorise aussi l'étalement urbain, particulièrement nocif : l'usager a plus tendance à habiter loin de son lieu de travail si son déplacement ne lui coûte rien. A contrario, l'usager qui paye attend un transport de qualité.

Une mesure coûteuse

Comme le disait Alfred Sauvy, la gratuité n'est jamais gratuite : il y a toujours quelqu'un qui paie. Dans le cas du SMTC, l'usager contribue aux frais de fonctionnement à hauteur de 30 % (le taux de 17 % souvent avancé est celui qu'on obtient en divisant les recettes payées par l'usager par les frais de fonctionnement et d'investissement), ce qui est loin d'être marginal. Si les usagers ne payent plus leur transport, les collectivités locales doivent soit augmenter les impôts des particuliers et des entreprises et/ou diminuer d'autres postes budgétaires, soit réduire l'offre de transports. Le premier terme de l'alternative est difficilement concevable en ces temps de crise ; à la rigueur, des postes budgétaires peuvent être rabotés, comme celui des routes, mais ce ne serait pas à la hauteur des besoins. L'autre terme de l'alternative aboutit à une contradiction : priver les transports en commun des recettes de la billetterie, c'est entraver leur développement et les condamner à la stagnation, voire à la régression.

Une mesure injuste

La gratuité revendiquée aujourd'hui dans le périmètre du SMTC pose le problème des limites spatiales : pourquoi seuls les usagers de l'agglomération grenobloise devraient-ils en être les bénéficiaires ? Pourquoi pas ceux des autocars départementaux ? des TER ?

La gratuité pour tous n'est pas une véritable mesure d'équité sociale. La tarification solidaire, instituée à Grenoble, est indexée sur le quotient familial ; elle suffit à garantir le droit au transport des usagers à faibles revenus, un abonnement à très bas prix (sinon la gratuité totale) étant réservé à ceux qui en ont vraiment besoin. Le transport public a un coût économique élevé, pourquoi subventionner intégralement les usagers qui peuvent payer ?

Des mesures plus efficaces

D'autres mesures sont bien plus efficaces pour accroître l'usage des transports publics : accroître leur vitesse commerciale et leur capacité, ce qui exige des investissements importants ; modérer la circulation et limiter l'offre de stationnement constitue un autre levier important.

Bruno Vigny

Histoire d'une mésaventure sur Transaltitude

Transaltitude est le service permettant de se rendre en station pendant l'hiver dans le département de l'Isère.

C'est l'occasion de raconter une mésaventure survenu à un usager voulant prendre un car Transaltitude le 31 décembre 2014 à 11h entre Oz Station et la gare routière de Grenoble.

Le 30 décembre après-midi, il appelle Transaltitude au 0820 08 38 38 (0,12 €/min. depuis un fixe, beaucoup plus depuis un portable, par exemple, 1,50 € pour 3 min. !). Après une longue attente, la personne ne sait pas lui confirmer si le car circule ou non et lui indique de rappeler le 31 décembre matin

Lors de son appel le 31 décembre matin, on lui indique que le car circule.

Il se rend donc à l'arrêt pour 11h. Il y trouve 2 autres personnes attendant le car ayant réservé par internet le car pour 18 € par personne.

La car n'arrivant pas, ils trouvent des personnes acceptant de les descendre à l'arrêt Rochetaillée de la ligne 3000 Transisère pour prendre le car de 11h47 en direction de la gare routière de Grenoble.

Renseignements pris, il est confirmé par Transaltitude que ce car ne circulait pas malgré les réservations faites.

En résumé, le service Transaltitude est particulièrement utile mais la mise en œuvre manque parfois de sérieux.

Emmanuel Colin de Verdière

Transisère : le sabotage continue

Restructuration des lignes Express (suite)

La restructuration des lignes Express Transisère de la région grenobloise a été mise en œuvre le 5 janvier 2015 malgré les demandes unanimes du SMTC, du Pays du Grésivaudan et du Pays Voironnais, de la suspendre.

Quelques aménagements

Face au mécontentement exprimé par les usagers, le Conseil général de l'Isère (CGI) et le Pays du Grésivaudan ont mis en place quelques adaptations :

- sur la ligne Express 2, les nouveaux arrêts Lycée, Madone et Eglise sont desservis par presque toutes les courses mais uniquement en semaine. Des exceptions qui ne font que compliquer la vie des usagers.
- 4 services le matin partent de Tencin, et 4 services y sont prolongés le soir.
- une navette G61B a été mise en place par le Grésivaudan entre Montbonnot Pré de l'Eau et Villard Bonnot Madone
- l'arrêt Logis Neuf à Voreppe a été rétabli pour quelques courses.

Des premiers résultats désastreux

Une enquête faite auprès de nombreux usagers par le collectif Express à Domène confirme le désastre avec 30 à 40% des usagers de la branche Grenoble - Le Champ Près Froges ayant repris leurs voitures.

Pour ceux qui continuent à utiliser les transports en commun, les temps de parcours explosent.

Emmanuel Colin de Verdière

Depuis le 22 septembre 2014, la ligne Transisère 6020 Grenoble - Crolles a été amputée. D'autres coupes sur le réseau Transisère, dont la mise en application est programmée en 2015 ou 2016, ont été votées par le Conseil général de l'Isère (CGI).

Sur ces décisions, aucune consultation ni information des usagers n'a été faite à ce jour. Les informations contenues dans cet article sont basées sur la délibération votée par les Conseillers généraux le 18 avril 2014.

S'il est normal qu'un réseau évolue, les motifs invoqués (écologique, complémentarité avec les réseaux TER, Grésivaudan ou TAG) pour justifier ces coupes cachent mal une décision de faire des économies sur le dos des transports publics.

Au total, 30 lignes Transisère sont touchées et 4,1 Millions d'€de moins seraient consacrés aux Transports Publics.

Pendant ce temps, le budget consacré aux routes augmente de 14,5 M€en 2015.

Grésivaudan

La ligne 6200 (Allevard - Goncelin - Grenoble) serait supprimée sous prétexte de complémentarité avec le réseau du Grésivaudan. Cette ligne est pourtant particulièrement utilisée. Le Grésivaudan réfléchit à une ligne Allevard - Montbonnot qui imposerait à la large majorité des usagers une correspondance avec l'Express 1 à Montbonnot Pré de l'Eau. Cette correspondance imposée aboutirait à une fuite des usagers comme on le constate à chaque fois.

Cette correspondance ne serait pas possible le dimanche, la ligne Express 1 ne fonctionnant pas. Il faut rappeler également que sur le réseau Transisère, les correspondances imposent l'achat de deux titres de transport aux usagers non munis d'une carte OùRa.

La ligne 6550 (Col de Marcieu - St Hilaire du Touvet - La Tronche) serait également supprimée. Cette ligne avait perdu une grande partie de ses utilisateurs après avoir été limitée à La Tronche en 2010. Le Grésivaudan réfléchit à une ligne Plateau des Petites Roches - Montbonnot qui imposerait à la large majorité des usagers une correspondance avec l'Express 1. L'intérêt touristique de St Hilaire du Touvet, un des premiers sites de vol libre au monde, imposerait une ligne au départ de la gare de Grenoble au moins les week-end de mai à septembre.

La partie Montbonnot - St Ismier - Bernin de la ligne 6070 (gare de Gières - Inovallée - Bernin) serait supprimée. Entre une absence quasi totale d'information et un manque chronique de fiabilité, cette partie de la ligne n'a pas trouvé ses usagers malgré l'important potentiel existant.

L'ADTC demande que la ligne ne soit pas limitée à Montbonnot Pré de l'Eau mais que son terminus soit par exemple placé au collège de St Ismier pour donner correspondance avec la ligne 6020.

Faisant totalement abstraction de l'intérêt touristique de Chamrousse, la ligne 6010 Grenoble - Chamrousse serait également supprimée.

Sud-Isère

La ligne 4101 (Grenoble-Gap), serait limitée à la partie isèroise de son parcours, c'est sans doute la meilleure méthode pour la vider de ses usagers.

La correspondance forcée est un autre moyen de dissuader les usagers :

- une partie des courses des lignes 3000 (Grenoble-Bourg d'Oisans) et 4100 (Grenoble-La Mure-Corps) serait limitée à Vizille avec correspondance obligatoire avec la ligne Express 3 (Vizille – Grenoble),
- la ligne 4110 (Grenoble-St Georges de Commiers - La Mure) serait limitée à Jarrie,
- la ligne 4500 (Grenoble - Monestier de Clermont - Mens) serait limitée à Vif.

Pour ces deux dernières lignes, vu le gain de temps apporté par le TER, des correspondances gérées à St Georges de Commiers (ligne 4110) et Monestier de Clermont (ligne 4500) seraient préférables mais nécessiteraient préalablement la mise en place d'une tarification combinée TER + Transisère.

A quand une information des usagers ?

En l'absence de toute concertation avant la prise de décision par le CGI, l'ADTC demande à minima au CGI qu'une information large soit faite aux usagers bien en amont de la date de mise de application.

Emmanuel Colin de Verdière

Changer d'approche : une autre façon d'aborder la montagne

L'association Mountain Wilderness défend « une approche globale de la montagne dans laquelle "préservation du milieu naturel", "équité sociale" et "amélioration de l'économie" constituent le même défi ».

Depuis 2007, elle organise presque tous les ans le concours « Changer d'approche », dans lequel les participants font le récit d'une sortie en montagne, à la journée ou sur plusieurs jours, en utilisant les transports en commun ou les modes actifs pour rejoindre le lieu de randonnée (et en repartir).

Les participants sont invités à publier le récit et le descriptif de leur sortie sur le site camptocamp.org.

Le site changerdapproche.org propose un moteur de recherche pour trouver les sorties de type donné (randonnée pédestre, ski, alpinisme) dans un secteur donné. On y trouve une grande variété de courses.

Parmi les 10 équipes lauréates étaient récompensées le 16 janvier 2015, trois l'étaient pour une sortie dans notre département :

- une famille ayant effectué la traversée de Belledonne de Allevard à Chamrousse en 5 jours ;
- un groupe du Club Alpin Français Grenoble – Oisans pour la traversée du Pic de la Grave (Écrins) ;
- un groupe de copains montés à la Tête des Fétoules (Écrins) en bus, vélo, marche et ski.

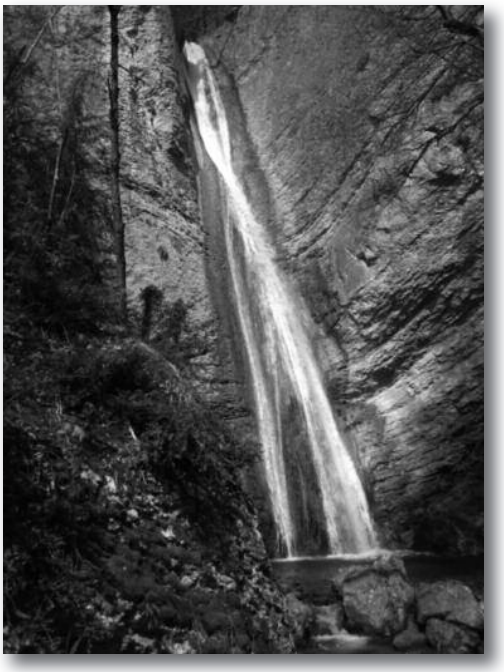
Ces sorties sont ambitieuses. D'autres sorties plus modestes et à la journée sont possibles. En voici deux que j'ai déjà faites à l'aide du train Grenoble – Gap :

- la Toussière depuis la gare de Lus la Croix Haute,
- le Platary, depuis la gare de Clelles.

Quel est l'intérêt de la mobilité douce ?

Il y a bien sûr les motivations environnementales et le souhait de préserver la quiétude des espaces où l'on vient se ressourcer. Mais il y a bien d'autres avantages :

- un autre rapport au temps, la sortie commence dès qu'on monte dans le bus ou le train, on se laisse emmener,
- une convivialité accrue : tous ensemble pendant les trajets aller et retour, les participants peuvent plus échanger sur les détails de la sortie,
- un autre dépaysement, une sensation d'aventure,



Cascade de Glésy supérieure
photo Isabelle Guérin

- un retour reposant,
- la possibilité de réaliser des itinéraires en traversées sans manip de voitures,
- la possibilité de finir la balade en différents points donne plus de liberté et de sécurité en raid (pas d'obligation de descendre là où est garée la voiture),
- la possibilité de faire plus de montée (à pied) ou plus de descente (à vélo ou à ski).

Des exemples de sortie en traversée

Le réseau TAG et le réseau Transisère (pour combien de temps ?) permettent de faire plusieurs sorties en traversée. En voici quelques-unes que j'ai effectuées partiellement ou totalement avec les transports en commun :

- les Saillants du Gua – Col Vert – Villard de Lans (qu'il est maintenant possible de raccourcir en utilisant la ligne Flexo montant à Prélenfrey),
- les Seiglières - cascade de l'Oursière - lacs Robert, le lac Achard et Chamrousse,
- St Ismier – Col de la Faita – Bec Charvet – St Pancrasse,
- La Terrasse – Cascades de Glésy - St Hilaire du Touvet.

Alors, lancez-vous et venez enrichir la liste !

Christophe Leuridan

Nouvelle étape pour le PDU du Grésivaudan (Plan de Déplacements Urbains)

En 2012, six réunions de secteurs s'étaient tenues, complétées d'une part par une enquête de satisfaction réalisée lors de tables rondes avec des participants tirés au sort (représentant la diversité des profils des habitants) et d'autre part par une étude quantitative auprès d'un échantillon représentatif de 600 personnes comportant 50% d'utilisateurs des TC et 50% de non-utilisateurs.

Après cette phase de diagnostic est venue celle de l'élaboration d'une stratégie de déplacements, en concertation avec les habitants. Entre le 17 et le 28 novembre 2014, cinq réunions publiques ont présenté l'avancement du PDU, les grands enseignements du diagnostic et les réflexions qui en découlent. Un scénario des déplacements a été présenté et un débat a permis à chacun de s'exprimer sur le scénario et que ce dernier puisse être amendé.

Les élus devront ensuite construire un projet de plan d'action en définissant des priorités et l'évaluant du point de vue environnemental. Une concertation avec la population est prévue avant validation définitive.

Bertrand Christian

TER : d'une grève à l'autre

Nouveaux horaires TER, comment faire ?

Petit florilège des conséquences de la modification des horaires des TER depuis le 14 décembre 2014 (voir ADTC infos n° 142, page 18).

« Les deux premiers trains du matin au départ de Gières pour St André le Gaz sont supprimés. Plus que 3 trains Gières - Voreppe le matin avant 9h, première arrivée à 7h42, contre 5 auparavant, première arrivée à 6h01. Je me vois donc en possession d'un abonnement qui ne correspond plus à mon besoin, car je n'ai plus de train me permettant de me rendre à mon travail ».

Sarah

« Le dernier départ de Grenoble pour Réaumont est à 19h30 alors qu'avant un train passait après 20h. Pour ceux qui finissent tard et sont loin de la gare de Grenoble (Seyssinet ou St Martin d'Hères), c'est très compliqué et risqué... dormir à Grenoble n'est pas prévu dans l'abonnement ! »

Guillaume

« Absence de trains dans le sens St André le Gaz - Gières après 8h30 et avant 10h : impossibilité de déposer les enfants à l'école le matin avant de prendre le train. Cela impose de prendre une voiture.
Impossibilité de revenir d'Echirolles le samedi après 16h27. Cela génère une perte d'autonomie pour les personnes de notre village (notamment les adolescents) qui avaient l'habitude d'aller faire des courses ou d'aller à la patinoire ou encore à la bibliothèque à Grand' Place. »

Pierre

Si vous êtes concernés par la baisse drastique de desserte sur cet axe, vous pouvez signer la pétition sur:
garedereaumont.hautetfort.com

Nathalie Teppe

Ces dernières semaines, des mouvements « spontanés » ont pénalisé les voyageurs. Retour sur ces événements et tentative d'explication.

Le rôle de l'ASCT

Dans le langage courant, on dit « contrôleur ». La dénomination exacte, « Agent du Service Commercial Trains » ou ASCT, regroupe des fonctions bien plus larges que le simple contrôle des billets. L'ASCT doit aussi veiller à la sécurité et au confort à bord des trains, s'assurer de l'accès au train avant de fermer les portes, informer et rassurer les voyageurs, pourvoir aux situations imprévues (retards, malaises), bref, s'assurer que chacun voyage dans les meilleures conditions.
En cas de retard important du train, il aidera les voyageurs ayant des correspondances à réorganiser la suite de leur voyage. Il bénéficie d'une formation à la sécurité ferroviaire, comme tous les cheminots, complétée par une formation commerciale propre à son métier.
Mais ces formations intègrent-elles des éléments sur le relationnel et la gestion de conflit/crise ? Ou tout du moins, leur propose-t-on régulièrement des mises à jour dans ce domaine ?
Au vu de l'évolution de la société, cela paraîtrait un minimum pour ne pas les laisser désemparés et vulnérables face à des individus mal intentionnés.

Malaise de la profession

Comme le reste de la profession, ils travaillent en horaires décalés, les samedis et dimanches, les jours fériés, les vacances des autres, pour assurer la continuité du service public. On leur fait souvent une mauvaise publicité, lorsqu'ils ne contrôlent pas, ou au contraire s'ils le font avec un zèle excessif.
Alors que les trains sont de plus automatisés et que l'on parle d'EAS (Equipement à Agent Seul), ne nécessitant plus (théoriquement) la présence de contrôleur, que les voyageurs sont parfois mieux informés que les ASCT grâce à leurs smartphones, que le taux de recouvrement de la fraude est de 10 %, les ASCT ont des raisons de s'inquiéter pour leur avenir.
Ils s'interrogent sur le sens de leur mission, se sentent de moins en moins utiles et les demandes irréalistes d'être au moins deux par train ne vont pas le bon sens. Pour éviter les émeutes, on parle même de faire partir un train même si contrôleur n'est pas là.
Dans ces conditions, comment voulez-vous éviter que tout ne s'embrase à la moindre étincelle ?

Types de grève

Nous pouvons considérer deux types de grèves, maintenant appelées plus prosaïquement « mouvement social » : le service minimum et le droit de retrait.
La loi, injustement appelée «service minimum», impose aux grévistes de se signaler au moins 48h à l'avance à son employeur, pour qu'il puisse organiser un plan de transport adapté avec le personnel non-gréviste. En fait, il s'agit plus un service garanti que d'un service minimum : s'il y a 100% de grévistes, il y a aura 0% de trains.
Le « droit de retrait » est un droit fondamental de tout travailleur, lui permettant de se mettre en retrait de son travail lorsqu'il estime être face à un danger grave et imminent.
C'est ce droit de retrait qui a été invoqué en décembre et en février, suite à de graves agressions, parfois plusieurs jours après les faits. Y avait-il un risque particulier ces jours-là ?
On peut considérer que ce droit de retrait a été détourné en une sorte de grève de solidarité opportuniste par les syndicats, en raison de la pression qu'elle pouvait apporter dans notre région très touristique en hiver avec les vacances scolaires, laissant bien souvent à quai nombre de voyageurs sans solution de repli.
Comme à chaque fois, ces grèves, demandent un surplus de travail à ceux qui restent pour organiser tant bien que mal la continuité du service public. Bonjour la solidarité cheminote.

Soutien des usagers

Nous avons un profond respect pour ceux qui nous permettent de nous déplacer quotidiennement. Nous attendons la réciproque de leur part.
Bien évidemment, nous apportons notre soutien moral et notre plus ferme condamnation des actes odieux à leur égard. Sachez Mesdames, Messieurs, que vous n'êtes pas seuls. La majorité des voyageurs sont des personnes honnêtes prêtes à vous épauler et à vous donner un coup de main en cas de situation difficile, pourvu que vous ne les laissiez pas en rade.

Nathalie Teppe

Nouvelle convention TER

La Région va négocier une nouvelle convention avec la SNCF pour l'exploitation des TER pendant la période 2016-2021.

Comme Autorité Organisatrice des Transports, la Région Rhône-Alpes a rédigé un cahier des charges pour préparer la nouvelle convention pour l'exploitation des TER par SNCF Mobilité(1) pour la période 2016-2021 ; les principaux objectifs sont le respect de la ponctualité, la réalisation de l'offre programmée, la garantie de capacité des trains, l'amélioration en situation dégradée et envisage un meilleur intéressement de la SNCF aux résultats. Ces objectifs indispensables vont dans le bon sens, mais pour l'ADTC il est nécessaire de travailler également sur d'autres sujets pour vraiment améliorer la situation.

Les relations avec SNCF Réseau

Les prestations de SNCF Réseau impactent directement la qualité des prestations TER. Quelques exemples :

- à deux reprises, les remaniements de la trame TGV ont sévèrement dégradé les horaires TER (la mise en service de la ligne du Bugey en 2010, l'arrêt à St Exupéry des Paris-Grenoble en 2014).
- pour améliorer la régularité et l'information voyageurs (les priorités pour les usagers quotidiens !), des lignes difficiles à exploiter comme Lyon – Grenoble ont besoin de travaux d'infrastructure (amélioration de la signalisation, Installations Permanentes de Contre Sens, balises de localisation des trains).
- les travaux de maintenance ou de rénovation impactent fortement l'exploitation (coupure de la ligne Valence - St Marcelin en journée plusieurs semaines chaque année), des plages de surveillance de la voie ne sont pas coordonnées (d'où un trou de 3h30 sans train périurbain entre Grenoble et Chambéry le matin).

La Région ne semble pas avoir anticipé ces aspects du fonctionnement des TER et les objectifs ambitieux affichés pour la nouvelle convention avec SNCF Mobilité ne suffiront pas si SNCF Réseau n'est pas directement impliqué dans l'amélioration de la qualité de service.

La promotion des services TER.

De nombreuses liaisons nécessiteraient des actions de promotion comme le cas de ces deux liaisons :

Ligne Grenoble - Gap

Pour augmenter le trafic de cette ligne menacée, plusieurs actions sont à mener : améliorations des correspondances à Veynes vers le Sud et à Grenoble vers Paris, promotion de la ligne sur le site TER (supprimée sur le nouveau site), suppression de la concurrence avec la ligne de car PACA LER 31, validité de la carte TER illico liberté pour aller en PACA (cela se fait déjà en Auvergne, Franche-Comté et Bourgogne !). Les réponses données par la Région au dernier comité de lignes montrent que rien n'est fait …

Liaison Grenoble – Chambéry – Genève Aéroport

Cette liaison TER est concurrencée par une liaison par autocars exploitée aux risques et périls de VFD qui met en œuvre une large publicité. Mais coté TER, c'est le silence : la fiche horaire ne mentionne même pas les trains en correspondance vers l'aéroport, le site TER a bien dans sa base la gare de l'aéroport, mais n'indique aucun train… Cette liaison apporterait pourtant un trafic intéressant permettant de développer les liaisons vers Genève.

Au delà de cette nouvelle convention, la Région doit agir pour développer le trafic avec un esprit commercial d'autant que la libération des liaisons par autocars va perturber l'économie de certaines liaisons TER.

La coordination avec les cars PACA

La Région PACA développe un réseau de Lignes Express Régionales (LER) de car, dont certaines desservent Grenoble : LER 31 venant de Nice, LER 35 venant de Briançon (qui vient de passer de 4 à 5 AR par jour). Or les deux systèmes TER RA et LER PACA semblent complètement s'ignorer : il n'y a ni information, ni billettique communes, ni horaires coordonnés avec la ligne Grenoble-Gap. Comment développer l'usage des transports publics si chaque Région avance dans son coin ?

D'autres points sont aussi à travailler comme l'attractivité des liaisons en offrant des temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture individuelle ou la coordination avec les cars Transisère. Les ambitions de la nouvelle convention sont un progrès mais la Région doit prendre en compte les autres aspects du système ferroviaire.

François Lemaire

(1) Rappelons que la SNCF comporte maintenant SNCF Mobilités pour l'exploitation commerciale des trains, et SNCF Réseau, gestionnaire unique de l'infrastructure ferroviaire (regroupement de RFF, de SNCF Infra et de la Direction de la circulation ferroviaire). La loi française ne permet pas pour l'instant la mise en concurrence des services TER.

Ligne TER Grenoble - Lyon

Avec 25 000 voyageurs par jour, la ligne Lyon-Grenoble est une des lignes les plus chargées de Rhône-Alpes mais aussi la ligne qui pose le plus de problèmes en terme de régularité. Elle a été qualifiée de ligne malade ou sensible et un plan d'actions a été élaboré en 2011.

Où en est-on en ce début 2015 ? Concernant les dessertes, les suppressions des liaisons trop longues (Dijon-Grenoble ou omnibus Lyon Perrache-Grenoble) sont effectives, mais l'homogénéisation du matériel roulant (utilisation de rames à 2 étages) est retardée en raison des retards de livraison des Regio2N. Des améliorations de la gestion opérationnelle (centre opérationnel, gestion des incidents) ont été menées. Par contre toutes les mesures préconisées sur l'infrastructure sont au point mort : suppression de passage à niveau, amélioration de la signalisation à Saint André le Gaz, système de suivi de la position des trains, nouveaux quais à Grenoble …

Depuis 2010, les statistiques montrent une légère amélioration de la régularité, mais ce n'est pas du tout le ressenti des usagers. Pourtant, il y a urgence, le manque de fiabilité de cette liaison pourrait détourner certains usagers qui reprendraient leur voiture surtout que le temps de parcours en TER reste long par rapport à l'autoroute en raison du tracé de cette ligne. Une des conséquences du projet Lyon-Turin serait la création d'une nouvelle ligne mixte (fret et voyageurs, on oublie souvent de le dire) qui réduirait les temps de parcours et améliorait la régularité en dissociant les trafics périurbains et longue distance, mais cette partie du projet a une échéance de réalisation encore bien lointaine (même si il a été déclaré d'utilité publique en 2013) C'est donc dès maintenant que le fonctionnement de cette ligne qui joint 2 grandes métropoles de Rhône-Alpes doit être amélioré !

François Lemaire

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)
7 avril
11 mai
8 juin

Vélos et Piétons (18h30)
27 avril
18 mai
15 juin

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne »	16 €
Adhésion « couple »	22 €
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
www.adtc-grenoble.org
www.facebook.com/adtc.grenoble
twitter : @ADTCgrenoble
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,
==> www.pietons.org

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 :
Bus Tag : Sylvain Blanchard
Train+Transisère : Emmanuel Colin de Verdière
Vélo+remorque : Jean-Marc Bouché et Sébastien Fauvel
Stationnement quai : Philippe Zanolla

Revue de presse

Un péage autour de Lille pour faire sauter les bouchons : l'idée mérite réflexion

Damien Castelain, le président de la Métropole Européenne de Lille (MEL), l'a évoqué la semaine dernière. Mais impossible d'en savoir plus sur son « péage urbain ». Sur le papier, il panserait plusieurs maux : la congestion du trafic, la pollution… tout en assurant une source de financement.

C'est une petite phrase, lancée par Damien Castelain, coincé dans les bouchons. Et revoilà le «péage urbain». Répandu en Europe du Nord, en Angleterre, ou en Italie, il n'existe pas en France. Même si Lyon, aussi métropole européenne, aussi engorgée, aussi pointée du doigt par l'Europe pour sa pollution, vient d'en relancer l'étude.

Pour les élus, «cela mérite encore réflexion», Une chose est sûre : l'idée d'un péage urbain aux portes de Lille est bien sur la table des élus. En vérité, il n'en est jamais parti.

Mais les pressions se font plus fortes pour que les responsables y réfléchissent vraiment. Elles viennent par exemple de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie). Dans un rapport publié en juin dernier, l'organisme promeut le système : «Quelle que soit la ville, la mise en place d'un péage de cordon ou de zone réduit le trafic (de 15 à 85 %), en général de façon pérenne.» Alléchant… Nouveau vice-président de la MEL en charge des transports, Gérald Darmanin reconnaît que les conseillers communautaires travaillent sur «le sujet compliqué de la thrombose de la métropole». Non sans préciser, avec un poil de malice, que ce problème «n'a jamais été réglé auparavant». Petit tacle en passant à son prédécesseur, le Vert Éric Quiquet. Et bien sûr à Martine Aubry. Mais, pour l'heure, le maire de Tourcoing ne dira pas s'il est pour ou contre un péage urbain. Il refuse de prendre position «tant que nous n'avons pas de retours sérieux sur nos échanges et nos études». Pas d'idéologie sur le sujet.

La Région est elle aussi partie prenante dans la réflexion. «Ça ne date pas d'hier», précise Dominique Plancke. L'écologiste ne fera pas «d'idéologie sur le sujet. Je remarque juste que la configuration géographique de la métropole, et plus largement le positionnement des axes qui desservent la région, rend le scénario compliqué : où mettre l'anneau au-delà duquel les usagers devront payer ? Ce n'est pas simple». Pour Dominique Plancke, le péage urbain pose aussi un autre souci, qui relève de la discrimination: «On ferait payer ceux qui sont partis habiter loin de la proche couronne de Lille, parce que les prix des logements ne leur permettent pas de faire autrement.» Bref, pour le VP, le sujet mérite encore réflexion. «Il arrivera certainement dans les discussions, lors du débat public qui va s'ouvrir en avril sur le projet de RER entre Lille et Hénin» Parier sur les transports publics, l'amélioration de leur offre : c'est le credo d'EELV. D'ailleurs, Dominique Plancke a fait sa petite enquête. Si Damien Castelain avait laissé sa voiture au garage, pris le bus puis le métro pour rejoindre Lambersart depuis Péronne-en-Mélantois, il aurait gagné… 13 minutes.

Virgine Boulet, La Voix du Nord, 21 janvier 2015

Londres va construire une « autoroute pour vélos »

Le maire de Londres, Boris Johnson, a décidé d'équiper sa ville d'une « super-autoroute de vélos », 30 kilomètres de pistes d'est en ouest dans la capitale britannique, passant notamment devant la tour de Londres, Westminster et Hyde Park. Une autre piste cyclable s'étendra aussi du nord au sud, sur 5 kilomètres. Les premiers coups de pioche doivent être donnés début mars. Les travaux s'achèveront en 2016. Une enveloppe de 161 millions de livres (217 millions d'euros) a été débloquée pour la construction.

« Il s'agit d'un vrai changement pour le centre-ville », estime Ben Bogdanowicz, un des responsables de London Cycling Campaign, une association qui fait campagne pour développer le vélo à Londres. Les cyclistes vont enfin pouvoir rouler sur des voies sécurisées. Les nouvelles pistes feront 4 mètres de large.

LeMonde.fr, 13 février 2015