



**TER : Beaucoup à fer (faire)**

dossier central : pages 9 à 12

N° 145 - Octobre 2015 - 3,50 euros



**A480 aujourd'hui ...**

**Ce qu'ils voudraient nous imposer ...**

page 2



**A480 demain ???**

**Métropole à 30 : On y est**

Page 5



**Challenge 2015 : Un millésime exceptionnel**

Pages 13



# EDITORIAL - A480 : un projet inutile et dispendieux

Le 21 août 2015, en toute discrétion, le gouvernement a promulgué un décret permettant de confier à AREA l'exploitation de l'A 480 et sa mise à 2 fois 3 voies dans la traversée de l'agglomération grenobloise, en échange d'une prolongation de 2 ans de la concession des autoroutes de la région à AREA et d'une augmentation des tarifs des autoroutes A48 Lyon-Grenoble et A51 Grenoble-Monestier. Le coût estimé serait de 300 M€ pour 7 km. Par ailleurs, ce décret prévoit seulement des « études » pour les modifications à apporter à l'échangeur du Rondeau qui sont pourtant nécessaires.

L'ADTC rappelle son opposition à de telles dépenses pour des modifications qui n'amélioreraient que très provisoirement la circulation motorisée au détriment bien plus durable de la qualité de vie dans la cuvette grenobloise et des déplacements en transport en commun, à vélo et la marche à pied.

Pour « verdir » l'option de la troisième voie, des partisans souhaitent qu'elle soit dédiée aux bus, au covoiturage et aux véhicules électriques. Dans l'absolu, cela paraît être une bonne idée, sauf que :

- Il n'y a aucune ligne de transports en commun utilisant cette voirie (hormis les bus rentrant au dépôt ou les cars de tourisme la saison d'hiver) et pas d'usagers à transporter le long de cette artère.

- Le parc de véhicules électriques atteindrait péniblement, selon les estimations les plus optimistes des constructeurs, 10% du parc de véhicules en France d'ici 2020, principalement sur le haut de gamme et sur les flottes captives (La Poste, EDF ...).

- Si le covoiturage entrait dans les mœurs, on n'aurait pas besoin d'une 3<sup>ème</sup> voie !

Une solution est justement d'augmenter la productivité par le covoiturage.

Si deux lignes de production sont utilisées à moins de 30% de leur capacité (1,2 voyageur par véhicule), elles nécessitent d'abord un gain de productivité (covoiturage) avant de multiplier les lignes de production. N'importe quel industriel censé pointerait cette incongruité, sous peine de se faire taper sur les doigts par son financier !

Certes, on peut arguer que le financement privé (payé par une augmentation des péages et de la durée de concession) serait une bénédiction pour le plan de relance du BTP et l'emploi. Mais est-ce réellement une bonne idée d'employer des fonds en pure perte, sachant que tous les exemples en France ont démontré le caractère très provisoire de l'amélioration par l'élargissement des infrastructures ? Toutes les solutions d'exploitation de l'A480 n'ont pas été mises en œuvre comme la régulation dynamique du trafic ou la limitation à 70 km/h sous certaines conditions.

Si l'on regarde sur une carte, on se rend compte qu'une parallèle Nord-Sud existe à moins d'1 km avec un fort potentiel : il s'agit de la ligne E de tramway sur le Cours Jean Jaurès qui pourrait être prolongée jusqu'à Pont de Claix, pour le tiers du coût du passage à 3 voies de l'A480.

Alors, pour désengorger les voiries, massifions intelligemment leur usage par le covoiturage, la gestion dynamique, et le tramway.

Nathalie Teppe

## Sommaire

|         |   |
|---------|---|
| P 02    | Editorial – A480 : un projet inutile et dispendieux                   |
| P 03    | Le Défi des écoles à énergie positive                                 |
| P 04    | Pas mal le PAMA   |
| P 05    | Vers une métropole apaisée  |
| P 06    | Vélos-cargos ou utilitaires, remorques                                |
| P 07    | Choisir sa bicyclette (1 <sup>ère</sup> partie)                       |
| P 08    | Semaine de la Mobilité 2015   |
| P 09-12 | TER : Beaucoup à fer (faire)  |
| P 13    | Challenge Mobilité Rhône-Alpes 2015                                   |
| P 14    | Les évolutions du réseau TAG de la rentrée                            |
| P 15    | TAG : Evolutions de la tarification au 1 <sup>er</sup> septembre 2015 |
| P 16    | Gratuité des transports scolaires départementaux                      |
| P 17    | Un Tram-Train vers le sud   |
| P 18    | TER : Retour sur les comités de lignes                                |
| P 19    | Transports et événements  |
| P 20    | Revue de presse   |

### In memoriam

Triste mois d'août, où nous avons appris coup sur coup le décès de Catherine Pouyet, présidente du Conseil de Développement de la Métro, puis de Luc Puissat, maire de Miribel-Lanchâtre et vice-président à la Voirie à la Métropole. Deux personnalités compétentes et humaines, avec qui l'ADTC avait à cœur de travailler.

Et le 13 Octobre, nous avons appris le décès de Gilbert Biessy, qui fut Maire d'Echirrolles, député de l'Isère et président du SMTTC. C'était un fervent défenseur des transports publics ... et du trolleybus.

# Le Défi des écoles à énergie positive

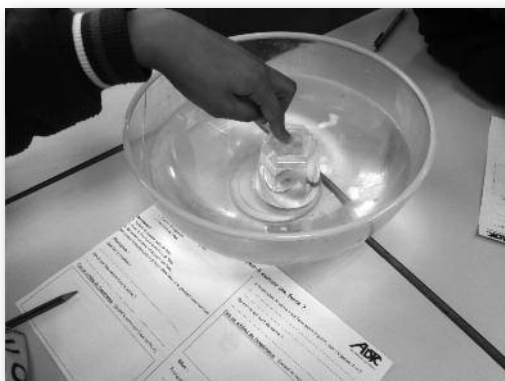
En 2013-2014, l'ADTC s'est engagée, auprès de Grenoble Alpes Métropole, dans le cadre de son Plan Air Climat, en partenariat avec l'ALEC\*, l'Education Nationale, et l'AGEDEN\*\* dans la mise en place du « Défi des Ecoles à Energie positive ».

Au cours de l'année scolaire 2014-15, 2<sup>ème</sup> édition du Défi, la majorité des animations scolaires réalisées sur le territoire de la Métro par l'ADTC, a donc eu lieu dans les classes ayant mené tout au long de l'année un projet global pour sensibiliser les élèves aux thématiques liées à l'énergie.

Au total, ce sont 17 classes qui ont participé, réparties dans 7 écoles du territoire, correspondant à 5 communes différentes : Domène, Gières, Noyarey, Seyssinet-Pariset et Saint-Martin d'Hères.

## Le contenu des animations ADTC

Beaucoup d'enseignants considèrent les transports comme une thématique importante à aborder. Ils sont donc satisfaits de pouvoir bénéficier des compétences d'un animateur spécialisé pour traiter des notions telles que : l'énergie dans les transports, la pollution de l'air, le changement climatique, le développement durable ou la pratique des déplacements alternatifs (vélo, marche à pied dans le quartier en abordant la sensibilisation à la sécurité routière).



Animation : « L'air, qu'est-ce que c'est ? »  
Photo à l'école Ampère (A. Wantellet)

Dans la logique du projet, plusieurs écoles du Défi ont participé au Concours des Ecoles et Collèges à vélo organisé par l'ADTC, le 2 juin. Des paroles aux actes !

## Un projet global

N'oublions pas tout de même que ce projet est mené tout au long de l'année également par

les partenaires\*\*\* sensibilisant les écoliers aux éco-gestes quotidiens (éteindre la lumière, trier ses déchets, ne pas gaspiller l'eau, définir les indicateurs de consommation...). Les enseignants ne sont pas en reste et complètent les acquis en animant des ateliers entre les interventions spécifiques. Les Communes sont sollicitées pour la mesure des dépenses énergétiques de l'école, accompagnées techniquement par l'ALEC.

Toute une synergie afin que les élèves s'approprient très vite la démarche et visent l'objectif de réduire la consommation d'énergie de leur école en faisant évoluer leurs habitudes et celles de leurs petits camarades !

## La valorisation

Chaque classe a eu à cœur de valoriser son projet par la réalisation d'un support de sensibilisation (affiche, film, chanson, jeu de société...).

Afin de récompenser les écoliers, trois journées festives et pédagogiques ont été organisées, du 18 au 21 mai à Domène. Au programme : spectacle, ateliers sur l'environnement et les éco-gestes, présentation des projets réalisés par les classes et annonce des prix décernés par la Métropole aux écoles suivantes :

- 1<sup>er</sup> prix : Moucherotte, Seyssinet-Pariset
  - 2<sup>e</sup> prix : Paul Bert, Saint-Martin d'Hères
  - 3<sup>e</sup> prix : Condorcet, Saint-Martin d'Hères
  - 4<sup>e</sup> prix : Barbusse, Saint-Martin d'Hères
  - 5<sup>e</sup> prix : Le Mûrier, Noyarey
- Bravo aux élèves et à leurs enseignants !

## Un projet remarquable et labellisé !

Le Défi continue cette année pour la 3<sup>ème</sup> édition qui, à l'occasion de la tenue à Paris de la 21<sup>e</sup> édition de la conférence des Nations-Unies sur les changements climatiques, sera labellisée « COP21 ».

Remarquable ! Affaire à suivre !

Geneviève Peffen

Plus d'infos sur : [www.lametro.fr](http://www.lametro.fr)

\* ALEC : Agence Locale de l'Energie et du Climat

\*\* AGEDEN : Association pour la Gestion Durable de l'Energie

\*\*\* En 2015-2016, les Messagers du Tri assureront également des animations en classes aux côtés de l'AGEDEN et l'ADTC

## Ils l'ont fait

### Eybens :

- Rue Charles Piot et rue Lamartine, des places de stationnement en chicane pour réduire la vitesse et une seconde bande cyclable pour faciliter la circulation des cyclistes côté Nord rue Charles Piot ont été aménagées.

- Avenue d'Echirolles, en direction d'Echirolles, l'entrée sur le mail piétons-cycles est maintenant directe pour les cyclistes.

- 43 arceaux pour le stationnement des vélos ont été posés sur plusieurs sites, dont certains en remplacement de systèmes à câbles mal commodes.

### Grenoble :

- Route de Lyon, avec la mise en service de la ligne E de tram, la voie réservée qui n'est plus utilisée par les bus a été transformée en deux bandes cyclables bilatérales en continuation de la future piste cyclable bidirectionnelle quai de France dont le chantier a démarré.

- Le réaménagement de la rue Blanche Monier, dans le quartier de l'Île Verte, s'est enfin terminé avec sa mise en double-sens cyclable.

- Avenue des Martyrs, la Sem Innovia a fait poser 156 arceaux vélos. De quoi voir venir, mais il est vrai que les objectifs de transfert modal sur la Presqu'île sont ambitieux.

### Meylan :

La vitesse commerciale des bus de la ligne Chrono C1 va encore s'améliorer avec l'aménagement d'une voie réservée dans chaque sens sur l'avenue de Verdun et la mise en place de la priorité aux feux avant la fin de l'année sur toute la ligne.

Christian Cotte

## L'équipe salariée de l'ADTC s'agrandit :

Bienvenue à Basile Diaz, animateur à partir d'octobre 2015 qui rejoindra Anaïs Morize, de retour de congé parental. Merci à Mylène Lenzi qui a remplacé Anaïs pendant son congé.

**Piétons et Transports en Commun : complémentarité en marche !**

Automobilistes, cyclistes, et usagers des transports en commun, tous terminent leurs déplacements à pied.

Pour permettre à chacun d'arriver plus facilement à sa destination dans un quartier, le SMTC a décidé d'installer des plans de quartier dans les stations de tram et les abribus des lignes Chrono. Ainsi 400 plans de proximité vont être progressivement déployés sur le réseau.

Sur ces plans, on trouve le nom des rues pour un meilleur repérage, les points de vente des titres de transport, les équipements publics avoisinants ainsi que les temps de marche pour les atteindre. Cette initiative qui vient en complément du jalonnement piéton mis en œuvre à Grenoble depuis trois ans est intéressante car elle montre que beaucoup de destinations sont accessibles en une dizaine de minutes de marche depuis un arrêt de transport en commun. Cela montre que dans certains cas, il peut être plus rapide de marcher un peu plutôt que d'attendre une correspondance.

Dans nos vies hyper motorisées, la marche doit redevenir un mode de locomotion à part entière. Replacer le piéton au cœur de la cité est aussi un moyen efficace de l'apaiser et de la rendre attractive.

Philippe Zanolla

**Il avait été annoncé, il était attendu, il est sorti en toute discrétion au journal officiel de la République le 4 juillet 2015. Le décret du 2 juillet relatif au PAMA, Plan d'Action pour les Mobilités Actives, et au stationnement, fait évoluer les règles de partage de l'espace public. L'objet est d'adapter certaines règles de circulation routière en vue de sécuriser et de favoriser le cheminement des piétons et des cyclistes. Ce plan améliore le respect des cheminements piétons et des espaces dédiés aux cyclistes en aggravant les sanctions en cas d'occupation par des véhicules motorisés.**

**Les mesures en détail**

1- En ville, un cycliste peut s'éloigner du bord de la chaussée d'une distance nécessaire à sa sécurité. En clair, il s'agit pour le cycliste de pouvoir s'écarter en longeant des véhicules stationnés, pour éviter le risque des ouvertures inopinées de portières.

2- Le chevauchement d'une ligne blanche continue est autorisé pour les véhicules motorisés qui veulent dépasser un cycliste.

3- Dans les rues où la vitesse autorisée maximale est égale ou inférieure à 30 km/h, le double-sens cyclable est généralisé, toujours sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. Il s'agit de rendre impossible le petit jeu de certains maires qui ont mis ou remis à vitesse limitée à 30 km/h certaines rues de leur commune qu'ils avaient passées en zone 30 pour ne pas avoir de rues en double-sens cyclable obligatoire avec le décret du 30 juillet 2008.

4- La trajectoire des cyclistes peut être matérialisée au sol, en carrefour par exemple. Le positionnement du cycliste sur la chaussée peut donc être anticipé par les autres conducteurs et sa sécurité s'en trouve améliorée. L'itinéraire cyclable se trouve aussi matérialisé.

5- Les sas vélos aux carrefours à feux ne sont plus autorisés aux cyclomoteurs, (comme déjà pour les motos et scooters), sauf si l'autorité investie du pouvoir de police le décide, et si la signalisation verticale l'indique.

6- Les sanctions pour non-respect des

cheminements piétons et cyclistes sont aggravées. Est requalifié en « très gênant pour la circulation publique » et sanctionné comme tel tout arrêt ou stationnement d'un véhicule sur les chaussées et voies réservées à la circulation des véhicules de transport public de voyageurs (...), sur les passages réservés à la circulation des piétons en traversée de chaussée, sur les trottoirs, les bandes et pistes cyclables, sur les voies vertes, au droit des bandes d'éveil sur trottoir abaissé, sur 5 mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, à proximité des signaux lumineux si le gabarit du véhicule est susceptible de les masquer à la vue des usagers, et au droit des bouches d'incendie. Le tarif pour ces infractions passe de 35 à 135 euros.

7- La circulation des cycles est autorisée à double sens sur les aires piétonnes

8- Un nouvel aménagement est autorisé en ville, la « chaussée à voie centrale banalisée ». Lorsque la chaussée est trop étroite pour marquer une voie et une bande cyclable dans chaque sens, il devient possible de marquer une ligne de rive discontinue de chaque côté pour créer des accotements où les cyclistes trouveront leur place. Dans ce cas, il n'y aura pas de pictogramme vélo. Après avoir ralenti, les véhicules motorisés empiéteront sur l'accotement pour en croiser un autre.

9- Le « Cédez le passage cycliste au feu » est étendu aux feux pour traversées piétonnes isolées, et aux alternats gérés par feux tricolores.

10- La trajectoire matérialisée sur chaussée dans un carrefour à feux, bénéficie du même régime que la piste cyclable. Le cycliste doit respecter les feux réglant la traversée des piétons. En clair, il n'y a plus besoin de feux spécifiques pour les cyclistes qui sortent d'un double-sens cyclable ou d'une piste cyclable dans un carrefour à feux.

Voilà des dispositions qui marquent une sacrée avancée pour la pratique de la marche et du vélo, et qui demandent à être communiquées au grand public par les services de l'État. Leur mise en application doit être complète et leur non-respect sanctionné.

Christian Cotte

# Vers une métropole apaisée

**Le 15 septembre, 43 maires sur les 49 de la Métropole ont annoncé leur volonté de généraliser le 30 km/h dans la majorité des rues.**

Cette mesure courageuse est une première en France et place notre Métropole en tête pour devenir une métropole apaisée. En affirmant le 30 km/h comme mesure courante et le 50 km/h comme exception, c'est plus qu'un changement de limite de vitesse, c'est un changement de paradigme. En effet lors de cette annonce, il a aussi été affirmé le souhait de redistribuer l'espace public d'une manière plus équitable.

### Etat des lieux

Dans nos villes, depuis le milieu des années 1950, l'espace public est devenu presque exclusivement réservé à l'usage de l'automobile. Le dogme affirmé d'adaptation de la ville à la voiture, aboutit à la situation que nous connaissons tous aujourd'hui : congestion, insécurité et pollution. Nos rues sont devenues des tuyaux à voitures, et les trottoirs réduits à la portion congrue ne servent plus qu'à délimiter le stationnement. Les anciennes places ont été reconverties en parking avec pour conséquence le bannissement des piétons et des cyclistes de la ville. Cette situation n'est pas irrémédiable puisque qu'un sondage réalisé en avril 2015 montre que 69 % des interrogés sont favorables à une réduction de la place de l'automobile en ville. Il y a également une prise de conscience des problèmes de santé publique générés par cette sur-représentation de l'automobile.

### Une ville idéale ?

Il n'y a pas de définition-type de la ville idéale. Les envies ne sont pas les mêmes à Barcelone qu'à Oslo. Pourtant une ville qui permettrait à chaque citoyen de choisir son mode de déplacement, qui verrait les enfants rejoindre à pied leur école de secteur, qui permettrait aux personnes âgées de se reposer sur les bancs lors de leur promenade, qui offrirait des îlots de verdure rafraîchissants l'été pourrait prétendre au qualificatif de ville apaisée.

En redistribuant l'espace public près des lieux de vies, centres bourg, écoles, l'objectif est d'amener les populations à pratiquer davantage le vélo et la marche à pied, ce qui améliore l'attractivité des transports en commun et est favorable aux commerces de proximité.



Quai Perrière

### Comment cela va-t-il se passer ?

Chaque commune reste maître de son calendrier. Un premier groupe de communes a annoncé une application de cette mesure au 1er janvier 2016.

Si la majorité des rues sont concernées par cette nouvelle limitation de vitesse, quelques axes resteront à 50 km/h. Ainsi à Grenoble, les voies de dessertes inter-quartiers conserveront la limite de vitesse initiale.

Pour l'ADTC, il est impératif que les axes desservis par les transports en commun restent limités à 50 km/h pour préserver la vitesse commerciale des transports en commun, source d'économie sur le fonctionnement des transports publics et d'attractivité pour les usagers.

Le futur guide métropolitain de l'espace public devra intégrer cette nouvelle mesure pour harmoniser les dispositifs d'aménagements et de modération de vitesse. Pour permettre aux habitants de s'approprier la mesure en proposant leurs idées pour des aménagements, un site « boîte à idées » est mis en place : [www.lametro.fr/marueapaisée](http://www.lametro.fr/marueapaisée).

Philippe Zanolla

### Berges de l'Isère : le Symbhi et le Département de l'Isère enquêtent

Jusqu'à la fin de l'année, le Syndicat Mixte des Bassins Hydrauliques de l'Isère (SyMBHI) et le Département enquêtent pour connaître les usages et attentes des habitants du Grésivaudan concernant les berges de l'Isère.

Il s'agit d'évaluer la satisfaction des usagers par rapport aux aménagements qui seront réalisés par le Symbhi à partir de fin 2015 sur le secteur Pontcharra à St Ismier, et ceux qui seraient souhaités en complément.

Il est possible de répondre à l'enquête sur internet et d'obtenir des informations complémentaires sur le site [www.isere.fr/symbhi](http://www.isere.fr/symbhi) et par mail à l'adresse [symbhi@isere.fr](mailto:symbhi@isere.fr)

Christian Cotte

### Prix du Livre Environnement 2015



Olivier Razemon, a obtenu le Prix du Livre Environnement 2015 pour « Le pouvoir de la pédale, comment le vélo transforme nos sociétés cabossées », concours organisé par la Maison de la Nature et de l'Environnement de l'Isère. Ce prix lui sera remis lors du salon Naturissima qui aura lieu du 25 au 29 Novembre 2015 à Alpexpo.

L'ADTC avait eu grand plaisir à accueillir Olivier Razemon lors de son Assemblée générale en Février 2015 (voir ADTC infos n° 143, page 3).

Félicitations !

Nathalie Teppe

# Vélo-cargos ou utilitaires, remorques : retour d'un mode de déplacement pas seulement urbain

## Gare de Gières : une deuxième consigne Métrovélo

La consigne collective de la gare de Gières (70 places) est saturée depuis son ouverture en 2008. Le 1er novembre 2015, une deuxième consigne de 105 places ouvrira, au rez-de-chaussée d'un immeuble d'habitation situé le long de la station de tram.



Rappelons que le Parking Relais « Gières – Plaine des Sports » situé à proximité accepte également le stationnement vélo et est dorénavant accessible avec un abonnement TER.

Texte : Nathalie Teppe  
Photo : Armand Portaz

## Métrovélo : un succès qui se confirme

Le succès de la location de Métrovélo ne faiblit pas. Aux 5000 vélos existants, les 500 vélos supplémentaires proposés entre Août et Septembre 2015 ont tous trouvé preneur ! D'autres vélos doivent être livrés en octobre.

Chaque année, l'offre peine à suivre la demande, qui a augmenté de 30% entre les deux rentrées 2014 et 2015.

La gamme de vélos se décline désormais sous plusieurs formes : en plus du vélo classique « adulte », on peut louer des vélos enfants, pliables ou tandems.

A compter du 1<sup>er</sup> Novembre 2015, le service Métrovélo sera exploité par la société Vélogik.

Nathalie Teppe

**Les générations d'avant-guerre en ont fabriqué de toutes les formes, dans les campagnes ou dans les villes, afin de se déplacer avec des charges ou des personnes. Le boom du moteur à explosion a remplacé le vélo par la mobylette avant que l'automobile ne renvoie tout cela à une forme de préhistoire. Et pourtant, il est possible de déplacer une armoire normande à vélo : un tour d'horizon des différentes possibilités.**

### Le vélo quoi ?

Le postier est vraisemblablement le dernier à se déplacer chargé de courrier et de paquets sur son robuste vélo jaune, ou il faut profiter d'un séjour en Hollande pour retrouver des pièces de collection à propulsion humaine tout à fait fonctionnelles côtoyer des modèles flambant neufs destinés à transporter la petite famille. Quelques fois, les cyclorandonneurs au long court déploient des astuces pour ranger un maximum de choses dans les sacoches ou atteler d'étranges remorques monoroue à leur monture. Alors pourquoi l'artisan, le parent, le bricoleur devrait-il rester bloquer dans d'interminables embouteillages, au risque d'y laisser des plumes et des €..

### Non pas un, mais des vélo-cargos

Il existe une multitude de modèles de vélo-cargos et de possibilité de transformer son vélo traditionnel en utilitaire. La réforme des vélos de la Poste a permis à un grand nombre de cyclistes de goûter au plaisir du « véloporteur », mythique vélo à rétro-pédalage destiné au transport des colis. Ainsi, il est possible de transporter à la fois les courses du marché sur le porte-bagages avant et une personne sur le porte-bagage arrière, moyennant la fixation d'un petit siège pour plus de confort. L'étagement des vitesses permet un démarrage aisé même chargé.

Plus costaud encore, le modèle de biporteur destiné aux chargements sur l'arrière, la partie arrière du vélo étant rallongée de quelques centimètres, permettant une assise plus confortable et/ou un chargement plus important. Existe également le biporteur avec chargement à l'avant, intéressant dans le déplacement de volumes importants et d'enfants. Agrémentés de sacoches, on a un réel avantage dans le transport de charges en ville, ces vélos étant assez maniables et peu encombrants.

Le triporteur rendra les mêmes services, avec d'importantes charges à l'avant ou à l'arrière, les trois roues assurant plus de stabilité au dépend de la maniabilité. On peut rencontrer de nombreux formats suivant l'utilisation que l'on souhaite

### Les remorques

Elles aussi reviennent d'un passé où les kilomètres n'effrayaient personne. Qu'elles soient d'époque et restaurées, fabriquées ou achetées en commerce, elles permettent un panel de chargement allant du plus léger pour la monoroue au plus lourd pour celles à deux, voire à quatre roues, tirées par un tandem, comme a pu expérimenter l'association grenobloise « un ptit vélo dans la tête » pour tirer un chargement de 200 kg. Ce système a l'avantage d'être très maniable grâce à l'articulation et dans la mesure où l'on ne dépasse pas le gabarit du vélo tracteur, mais surtout dans le fait qu'on peut l'accrocher à vélo traditionnel sans le transformer.

Le cadis du marché peut être attelé au vélo pour les courses, les hollandais ayant commercialisé des modèles redoutables d'efficacité. La remorque monoroue suivant traditionnellement le vélo des randonneurs, se fixe généralement à l'axe de la roue arrière. Rapides et maniables, elles supportent jusqu'à 25 kg, et associée à des sacoches, permet de bien répartir la charge totale. Les remorques à deux roues ou plus sont un régal d'inventivité pour celui qui a jeté les clés de sa voiture : on transporte le matériel ou les courses, les enfants, du ciment, des échelles, des vélos en panne, ou bien rien... Elles sont petites ou grosses, avec ou sans suspension, permettent bien souvent de passer les portes. Ainsi, on évite toutes manutentions fatigantes puisque le matériel reste dans la remorque. Au-delà des effets bénéfiques sur la santé et l'endurance, l'instinct de survie (de votre dos et de vos finances) vous incite à accrocher une remorque à votre vélo !

(à suivre ...)

Jérôme Favre

Nous vous proposons une série d'articles sur le vélo et ses accessoires pour vos déplacements utilitaires dans notre agglomération. Nous commençons dans ce numéro avec le principal intéressé : la bicyclette.

### Alors vélo ou bicyclette ?

« C'est le contraire du vélo, la bicyclette » (\*). En fait, tout va dépendre de vous, de vos trajets, de votre conduite. Nous essayerons de généraliser nos propos pour Monsieur et Madame Tout-le-Monde, ayant moins de 8 Km à faire d'une seule traite, ou non, en milieu urbain. À la vitesse moyenne de 16 km/h (retenue en général dans l'agglomération grenobloise), ce trajet dure 30 minutes environ, ce qui permet de couvrir une large zone de notre métropole, au moins pour la partie plate.

Tout d'abord, on ne choisit pas une bicyclette comme on choisit une boîte de conserve sur un rayon. Comme pour l'achat d'une voiture, il faut se poser quelques questions au préalable et, surtout, faire quelques tours de roue avant l'achat. C'est le vélo qui doit être adapté à son propriétaire et pas le contraire ! Heureusement, le choix s'est élargi avec l'apparition de nombreux modèles et l'ouverture de magasins spécialisés dans les déplacements utilitaires.

### Pour quel type de trajets ?

C'est la première question à se poser... et le premier piège à éviter ! Bien souvent, les gens s'orientent vers des vélos polyvalents dans l'espoir de l'utiliser peut-être en dehors de leur trajet principal un jour où il ferait beau et pas trop chaud. Combien cela représente-t-il de sorties sur une année ? Si c'est seulement une ou deux, une location ponctuelle sur son lieu de promenade est préférable à un vélo multi-usages et vous éviterez en plus la question du transport de votre monture. Cette question écartée, vous êtes maintenant focalisés sur un nombre restreint de trajets au profil similaire : ceux pour lesquels vous allez passer le plus temps assis sur votre future selle !

### Quelle position sur son vélo ?

On peut regrouper en quatre catégories la manière de se tenir sur un vélo :

- Hollandaise : buste bien droit, c'est une assise agréable pour rouler de façon sereine et détendue avec une vision maximale de ce qui vous entoure.



- Intermédiaire ou polyvalente : un peu plus inclinée sur l'avant que la position hollandaise, elle permet une conduite plus rapide, tout en soulageant le dos.



- Dynamique : inclinée sur l'avant, c'est une position souvent adoptée par les cyclotouristes car elle est reposante sur les longues distances mais également valable sur des déplacements utilitaires pour une conduite rapide et dynamique.



- Sportive : idéale pour la recherche de vitesse et les accélérations, elle peut être mal adaptée en milieu urbain dense selon votre trajet.



Si vous êtes indécis, n'hésitez pas à demander à un ou plusieurs vélocistes de réaliser un essai avec des vélos différents ou bien avec un même vélo, celui-ci pouvant être compatible avec deux positions moyennant différents réglages (hauteurs de selle, de potence, position du guidon...). Au minimum, faites le tour du pâté de maisons. Certains vélocistes n'hésitent pas à prêter certains vélos contre location ou caution : profitez-en pour affiner votre choix.

Rappelez-vous que 30 minutes de vélo par jour représentent sur une année plus d'une semaine par an passée sur votre monture ! Il convient dès lors d'être à l'aise pour tirer le meilleur bénéfice pour votre santé.

Jean-Marc Bouché

(\* ) Philippe Delerm - La première gorgée de bière et autres plaisirs minuscules

Les logos sont extraits du site du fabricant de vélo Patria <http://www.patria.net>

### L'aménagement cyclable le long de la partie nord de la ligne E

Avec la construction de la ligne E de tram entre Grenoble et Le Fontanil-Cornillon, un nouvel aménagement cyclable a été réalisé.

Entre St Martin le Vinoux et Le Fontanil, l'aménagement cyclable est plutôt réussi contrairement à Grenoble.

La largeur de 4,90 m de part et d'autre du tram, imposée par les services de sécurité qui voulaient pouvoir doubler, a permis de tracer une large et confortable bande cyclable.



Un marquage spécifique jaune et blanc (continu ou discontinu) a été peint sur la chaussée pour séparer la bande cyclable et la voie pour les motorisés. Il permet d'éloigner les véhicules des cyclistes.

Sur les zones avec stationnement latéral pour les véhicules, les lignes sont discontinues des 2 cotés du marquage jaune indiquant qu'elles peuvent être franchies par les conducteurs pour aller stationner.

Dans les zones sans stationnement, la ligne blanche est discontinue uniquement coté cycles indiquant que seuls les personnes se déplaçant à vélo peuvent la franchir.

Sur les quelques sections de voirie un peu moins larges, seul un marquage blanc discontinu traditionnel a été peint.

Emmanuel Colin de Verdière  
photo : Philippe Zanolla

**La fréquentation du Parking-Relais du Verderet à Eybens**

Quelque temps après sa création, ce P+R a connu une bonne fréquentation, au point d'être saturé par moments. Depuis septembre 2014, il y a toujours des places vides ; c'est une bonne chose pour ceux qui s'en servent, mais l'intérêt général n'y trouve pas son compte. On peut invoquer plusieurs raisons à cet état de fait. Avant septembre 2014, il y avait un guichet à l'entrée du P+R, où un agent délivrait un ticket à 2,60 € comprenant un aller-retour pour tous les occupants de la voiture jusqu'à 5 personnes. À présent, il n'y a plus aucun avantage financier, excepté le parking gratuit réservé aux usagers des bus, comme auparavant. Les usagers doivent être munis d'un titre de transport, sinon ils paieront 2 € chacun au conducteur du bus, pour l'aller seulement, autant pour le retour, s'il n'a pas lieu dans l'heure. Les utilisateurs très occasionnels ont probablement disparu.

Un système automatique a été mis en place : la barrière d'entrée se lève, sans condition, à l'arrivée de chaque voiture, mais pour que la barrière de sortie se lève, il faut que le conducteur place le titre de transport, ticket ou carte d'abonnement, qui a servi pour le retour au P+R, dans la borne située avant la barrière. Cette borne d'ailleurs n'est pas très facile d'accès depuis la voiture.

Ce système automatique économise un poste de travail, permet de prolonger la durée de fonctionnement du P+R, et le réserve aux seuls usagers des bus, mais rebute certaines personnes qui craignent de ne pas pouvoir sortir du parking, en cas de panne du système (ce qui est arrivé dans les premiers jours) !

À l'entrée du P+R, un compteur est censé indiquer le nombre de places libres. Malheureusement, il fonctionne mal, le nombre affiché est souvent faux, et il arrive même que le parking affiche complet alors qu'il ne l'est pas.

Jean Fouchier

**La semaine européenne de la Mobilité a eu lieu à Grenoble en Septembre. Bien évidemment, l'ADTC Grenoble y était associée.**

**Les actions de l'ADTC**

Les salariées de l'ADTC ont participé aux animations suivantes :

Jeudi 10 : animation « angles morts » à la Maison de l'INP, sur le campus de Saint Martin d'Hères.

Jeudi 17 : journée de la Mobilité Durable, organisée par le PDIE Presqu'île (voir ci-dessous).

Jeudi 17 : quizz sur le vélo, dans le cadre de la journée UJF de la sécurité routière, sur le campus de Saint Martin d'Hères.

Mardi 22 : atelier contrôle technique vélos au Collège de Domène.

Mercredi 23 : accompagnement sur un parcours vélo entre les deux sites d'ATOS de Grenoble et d'Echirolles.

Jeudi 24 : diaporama sur la circulation à vélo et animation « angles morts » au Collège de Varcès (150 élèves).

Un grand merci à la TAG pour les précieux prêts de bus, indispensables à la mise en situation pour l'animation « angles morts ».



photo © P. JAYET JMD 2015

**La Journée de la Mobilité Durable**

La deuxième Journée de la Mobilité Durable s'est déroulée sur le site de Minatec, à côté du CEA. Malgré une météo exécrable, l'excellente organisation de l'équipe du PDIE Presqu'île, menée par Bruno Renard, a permis à tous que les animations se passent dans les meilleures conditions.

L'ADTC était présente sur deux stands :

- La mise en situation « angles morts », toujours très appréciée et parlante, en

co-animation avec l'équipe du PDIE. En particulier, les élèves de l'établissement scolaire Bayard (primaire et collège) ont pu se mettre en situation pour en mesurer les dangers, grâce à une équipe pédagogique très impliquée.

- Le stand FUB, avec de la documentation sur les thématiques vélos et la présentation de notre association et de la Fédération.

**Tables rondes**

En parallèle des stands et animations, cette journée de la mobilité a donné lieu à deux tables rondes. Le format choisi était « frustrant » pour les intervenants, qui devaient se présenter en moins de trois minutes, mais riche pour l'auditoire qui avait accès à un panorama dense en une demi-journée.

Celle du matin était consacrée aux « Premières Assises des Plans de Déplacement Entreprise et Inter-établissements (PDE/PDIE) ». Olivier Schneider, président de la FUB et Philippe Zanolla, animateur de la commission vélos-piétons ADTC sont intervenus sur le thème « Comment développer l'usage du vélo au quotidien ? ».

Celle de l'après-midi était consacrée aux « Rencontres de l'électromobilité » en mode « trilingue » (français, anglais, langue des signes). J'y ai assisté et ai pu constater, avec regret, un grand oublié : le trolleybus, dont la technologie est éprouvée et fiable (voir ADTC Infos 144 page 14).

En termes de sobriété et d'efficacité énergétique, le trolleybus est bien plus performant que n'importe quel véhicule avec des batteries embarquées.

De plus, une batterie devient inefficace pour propulser un véhicule dès qu'elle a perdu 20% de sa capacité.

Même si elle peut être réutilisée pour des applications domestiques, c'est un bel exemple d'obsolescence programmée (ou plus exactement d'obsolescence inhérente aux lois de la physique).

Le trolleybus nécessite au départ plus d'investissements (infrastructure) mais se révèle moins onéreux sur le long terme en coûts d'exploitation et de maintenance.

Nathalie Teppe

FUB : Fédération nationale des Usagers de la Bicyclette



# TER : Beaucoup à fer (faire)

Les élections régionales approchent et les transports publics vont être un important sujet de la campagne électorale. C'est l'occasion, avec ce dossier central, de faire un point sur les transports ferroviaires régionaux en Rhône Alpes.

## Un peu d'histoire

Depuis les années 2000, les choses ont bien changé : de nouveaux trains ont été mis en circulation et un cadencement a été mis en place en 2007. Sur l'ensemble de la région Rhône-Alpes, l'offre a ainsi augmenté de 2,8 % par an entre 2002 et 2007 et 2,2% par an entre 2007 et 2013 (en trains.km ou cars.km). L'accroissement de la demande a été encore plus rapide : + 6,3 % par an entre 2002 et 2007 et + 3,7 % par an entre 2007 et 2013 (en voyageurs.km).

Mais depuis 2013, on a assisté à un revirement avec une stagnation de l'offre, voire une dégradation dans l'agglomération grenobloise, où des liaisons périurbaines ont été supprimées. Depuis 2013, l'évolution du trafic est contrastée, les liaisons périurbaines continuent à progresser (Lyon – Bourgoin), mais le trafic général est plutôt à la baisse et il est difficile de distinguer la part du trafic purement régional (domicile-travail, loisirs...) du trafic en correspondance avec les TGV, qu'il soit professionnel ou touristique, qui lui est plutôt en baisse.

Le développement du transport régional se heurte à plusieurs problèmes :

- La saturation de certaines gares, en particulier Lyon-Part Dieu, mais aussi Grenoble (Grenoble est la seconde gare régionale de Rhône-Alpes avec plus de 7,3 millions de voyageurs par an, la gare de Grenoble est desservie par 220 TER/jour et 20 trains grandes lignes ou TGV) ;

- La capacité en lignes insuffisante, surtout sur les lignes comme Lyon – Grenoble, qui cumulent plusieurs types de trafic :

- Un trafic périurbain en pleine expansion avec le développement de l'urbanisation autour de Lyon,
- Un trafic inter-cité entre Lyon et Grenoble ou Chambéry,
- Un trafic grandes lignes TGV (le trafic Fret est faible),

- Une organisation de la SNCF pour la gestion des circulations pas toujours très adaptée à une forte densité de trafic,

- Le vieillissement et le manque de matériel roulant.

Toutes ces difficultés expliquent la mauvaise régularité observée sur certaines lignes, ce qui pénalise de nombreux usagers et donne une mauvaise image du transport ferroviaire. Les responsables de la Région semblent avoir pris conscience de ce hiatus entre l'offre et les infrastructures ou l'organisation. On peut regretter que cette prise de conscience soit aussi tardive.

## Quels sont les enjeux pour les prochaines années ?

Le contexte économique du transport public n'est pas très favorable : maintien de l'augmentation de la TVA à 10 %, baisse des dotations budgétaires de la Région, réduction du budget de l'Agence de financement des infrastructures (AFITF), abandon du versement-transport interstitiel, écrêtement du trafic rentable sur les meilleures liaisons par le développement des cars pouvant fragiliser certaines lignes TER alors que le transport individuel bénéficie de nouveaux investissements (plan de relance autoroutier avec le passage à 3 voies de l'A480) et de la baisse du prix des carburants (à ce propos, faut-il rappeler qu'une surtaxe de quelques centimes, indolore pour l'automobiliste, permettrait le financement de nombreuses infrastructures de transports publics, une opportunité qu'on ne veut pas saisir !). Et du point de vue législatif, le recours à une mise en concurrence est écarté, même à titre d'expérimentation.

Des évolutions positives cependant avec la loi Notre qui va regrouper dès 2017 au niveau régional, la responsabilité des TER et celles des cars interurbains aujourd'hui gérés par les Conseils départementaux. On peut espérer une meilleure coordination, avec par exemple le rabattement des cars vers les gares de TER bien desservies et une intégration tarifaire.

Le CPER 2015-2020 (Contrat de Plan Etat-Région), qui a été signé en mai, donne une priorité au ferroviaire dont la poursuite de la modernisation du sillon alpin avec un dédoublement partiel de la ligne Aix Les Bains - Annecy. Mais il faudra rester attentif à la réalisation effective des projets compte tenu de la situation budgétaire de l'AFITF.

Les besoins au niveau régional restent très importants, que ce soit la modernisation des lignes existantes (toujours pas d'installations pour rouler à contre sens (IPCS) en cas d'incident entre Saint André le Gaz et Moirans par exemple) ou la création d'infrastructures nouvelles : le contournement fret de Lyon-Nord (CFAL), déclaré d'utilité publique en 2012 et permettant de libérer des sillons à Lyon pour augmenter les liaisons TER, la ligne mixte (Voyageurs et Fret) d'accès au tunnel Lyon-Turin (ligne déclarée d'utilité publique en 2014) dynamisant les relations TER vers Grenoble et les Savoie, et des projets en cours d'études : le contournement fret de Lyon-Sud, la gare souterraine de Part-Dieu, le quadruplement des voies entre Lyon et Grenay la LGV POCL (Paris –

Orléans – Clermont/Lyon).

Tous ces projets se heurtent au problème du financement qui sont actuellement dans l'impasse. Trouvera-t-on des ressources nouvelles comme on a su le faire en Ile de France pour le Grand Paris Express (estimé à 27 milliard d'euros) ? Ce sera assurément une question pour les nouveaux élus régionaux.

Pour le matériel roulant, les commandes des 40 Régio2N, en cours de livraison et des 17 Régiolis destinés aux dessertes du Léman Express (liaisons entre Genève et la Haute Savoie après les travaux du CEVA) vont permettre de réformer les matériels les plus anciens et d'offrir des capacités supplémentaires pour renforcer la composition des trains sous-capacitaires et la possibilité de créer de nouvelles relations. Encore faudra-t-il la volonté de les créer.

Mais l'année 2016 sera surtout marquée par la nouvelle convention entre la SNCF et la nouvelle Région élargie Rhône-Alpes-Auvergne. Cette nouvelle convention (applicable en principe au 1<sup>er</sup> janvier 2017) devra dans un contexte budgétaire contraint répondre aux nombreux besoins des usagers : qualité de service, amélioration de la desserte actuellement sous-dimensionnée de la Haute Savoie, trains de soirée, liaisons rapides, pour être une alternative à l'autoroute, ... La question sera financière et les arbitrages porteront sur la priorité donnée aux transports publics et les investissements routiers.

Pour compléter ce dossier nous voudrions mettre l'accent sur quatre thèmes qui nous semblent importants pour Grenoble et son agglomération :

- Les opportunités que présentent les lignes ferroviaires autour de Grenoble pour développer un trafic et offrir une alternative aux transports individuels ;

- La ligne Lyon - Grenoble, une des plus importantes de la région, où la qualité de service n'est pas à la hauteur de ce que l'on doit attendre (elle fait partie des lignes qui ont été qualifiées de « malades » par Guillaume Pépy) ;

- Les liaisons internationales vers Genève et l'Italie, qui sont complètement délaissées ou oubliées de la politique TER, mais qui voient se multiplier des liaisons par car : Aérocar depuis Grenoble vers Genève, nouvelles liaisons Lyon – Genève (Flixbus, Eurolines,...), Lyon-Turin (Ouibus, Starshipper, ...), signe qu'il y a bien un besoin !

- Et l'avis de l'ADTC sur le projet Lyon-Turin, sur lequel beaucoup émettent des critiques injustifiées en se trompant sur sa finalité.

## Les opportunités pour l'étoile grenobloise

L'actualité des déplacements est très chargée en cette rentrée 2015. D'une part, un décret publié au Journal Officiel, fait état d'un projet d'élargissement de l'A480 à 2x3 voies. D'autre part, 43 communes de l'agglomération ont montrés leur volonté d'apaiser la circulation en abaissant la vitesse maximale autorisée à 30 km/h.

Et dans le domaine ferroviaire, quelles perspectives pour l'étoile grenobloise ?

### Le Contrat de Plan État Régions 2015-2020

Le CPER 2015-2020 (cf. ADTC-Infos n°144) a mis l'accent sur différents projets sur l'étoile grenobloise, dont des améliorations en gare de Saint-André-le-Gaz, une voie supplémentaire à quai en gare de Grenoble (orientée vers Lyon), le déplacement à Flottibulle de la gare de Pont-de-Claix pour correspondance avec le futur prolongement de la ligne A du tramway, et enfin des études supplémentaires sur l'étoile (dont la réouverture de la halte de Domène). Un chantier de régénération de la ligne Grenoble – Gap est inscrit également au CPER. C'est un premier pas pour l'amélioration de l'étoile. Mais d'autres éléments sont à prendre en compte.

### Une gare pour une ligne type « RER » à Grenoble

Le projet qui prévoit la réalisation d'une 3<sup>ème</sup> voie en gare de Brignoud est un projet majeur pour la région urbaine grenobloise. En effet, cette 3<sup>ème</sup> voie permettra à des TER périurbains de faire terminus à Brignoud.

A terme, une desserte de type RER, cadencée aux 15 minutes pourrait être mise en place entre Brignoud et Moirans, offrant une réelle alternative à l'A41, la rocade Sud, l'A480 et l'A48, saturées. La desserte au-delà de ces gares serait cadencée aux 30 minutes vers Chambéry, Rives, Saint-André-le-Gaz et Saint-Marcellin.

Les gares d'Echirolles, Saint-Egrève et Voreppe pourraient être desservies par tout les trains périurbains quelle que soit leur origine/destination. Réaumont devrait également retrouver une desserte par les trains périurbains Grenoble – Saint-André-le-Gaz.

## La ligne dite "malade" Lyon-Grenoble

La ligne Lyon – Grenoble est la première ligne de la Région Rhône-Alpes depuis 2008 pour le flux de voyageurs (plus de 20 000 par jour). Malgré des investissements, elle perd en attractivité. En 2011, la SNCF a même classé la ligne en « ligne malade ».

### Lyon – Grenoble en quelques chiffres

Mise en service en 1862, la ligne est longue de 130 Km et relie Lyon à Grenoble par Bourgoin-Jallieu, la Tour-du-Pin et Voiron. Son tracé est quasi-rectiligne de Lyon à Saint-André-le-Gaz puis sinueux jusqu'à Moirans et à nouveau rectiligne entre Moirans et Grenoble.

En 2011, elle a transporté 5 482 500 voyageurs. En 2013, c'est 107 trains TER qui circulent sur la section Lyon – Saint-André-le-Gaz et 114 trains sur la section Moirans – Grenoble.

Il existe deux niveaux de service régional : d'une part les Intercités

L'homogénéisation du matériel roulant, des trains à 2 étages sur le périurbain grenoblois est nécessaire pour améliorer les circulations en mode électrique ainsi que le confort des usagers. De plus en plus de trains à 2 niveaux circulent sur Chambéry – Saint-Marcellin.

### Un cadencement perdu

Le cadencement mis en place en décembre 2007 a perdu toute sa valeur en 2015. Par exemple, les TER Lyon – Grenoble ne partent plus à la même minute de Grenoble (H+20 ou 22 et H+50 ou 52). L'objectif de permettre aux usagers de retenir facilement les horaires des trains est totalement négligé. Il est urgent de revenir à un réel cadencement avec systématisation des arrêts pour une même ligne. En 2015, tous les trains Lyon Part-Dieu – Grenoble effectuent un arrêt à La Tour-du-Pin sauf le train au départ de Lyon à 16h44. De plus, les arrêts à la même minute doivent être la norme pour tous les trains et pour toutes les lignes.

Par exemple, les trains rapides doivent partir de Voiron pour Grenoble à H+23 et H+53 (Et non, de H+22 à H+24 ou de H+52 à H+55).

### Quelques améliorations pour une meilleure attractivité

L'arrêt prolongé des trains périurbains Chambéry – Saint-Marcellin qui stationnent près de 15 minutes en gare de Grenoble nuit à l'attractivité de l'étoile grenobloise, en dissuadant les usagers de prendre le train entre le Voironnais et le Grésivaudan. En supprimant cet arrêt prolongé, un déplacement entre Brignoud et Moirans pourrait se réaliser en 40 minutes au lieu de 55 au service 2015. En voiture, il faut 35 minutes sans les bouchons dans l'agglomération.

Les correspondances sont également un frein à l'attractivité ferroviaire. Par exemple, les temps de correspondance sont longs entre les trains en provenance de Gap et les TGV pour Paris (32 min ou 1h32) et Chambéry/Annecy (50 min). Pour Lyon, les correspondances proposées varient entre 6 et 11 min en semaine (le week-end, c'est 36 min). La correspondance est donc très fragile, voire impossible en cas de retard entre Gap et Grenoble.

Lyon – Grenoble, Lyon – Chambéry, Valence – Grenoble – Chambéry – Annecy/Genève, d'autre part les trains périurbains Gières - Rives, Grenoble – Saint-André-le-Gaz, Saint-Marcellin – Grenoble – Chambéry.

En plus de ces trains régionaux, la ligne supporte un important trafic TGV avec les TGV dits inter-secteurs depuis/vers le Sud de la France (sur la section Lyon Part Dieu – St Quentin Fallavier), les TGV Paris – Grenoble, et les TGV Paris – Annecy/Milan par Chambéry et quelques TGV Annecy – Marseille par Grenoble.

Soit près de 9 lignes à différentes vocations. À cela, il faut ajouter les quelques trains de fret entre Lyon et Grenoble et entre Valence et Grenoble.

### Régularité, Ponctualité. Fréquentation

Malgré de nombreux investissements, les résultats ne sont pas au

rendez-vous. En 2014, la fréquentation de la ligne a chuté de 2,29% pour 24 568 voyageurs par jour.

La fréquentation de la section Lyon - Saint-André-le-Gaz a augmenté de 1,9% (2 989 502 voyages en 2014) alors que sur l'autre moitié de la ligne (Grenoble – Saint-André-le-Gaz), elle a diminué de 3,6% (2 449 758 voyages en 2014).

La ponctualité reste insatisfaisante. En 2013 et 2014 sur Lyon - Grenoble, respectivement, 77,3 % et 77,2 % des trains dits migrants (circulant entre 6h et 9h et entre 16h30 et 19h30) sont arrivés à l'heure. Globalement sur la ligne, la régularité est de 88,5 % en 2013, 92 % en 2014. Sur la section Grenoble – Saint-André-le-Gaz, la ponctualité est un peu meilleure. En 2013, 88,5 % et en 2014, 90 % des trains sont arrivés à l'heure.

### Perspectives

L'arrivée de nouveaux trains Regio2N sur l'étoile lyonnaise va

permettre de redéployer des rames à deux niveaux sur la ligne, en remplacement des derniers trains Corail qui y circulent. Cette homogénéisation du matériel roulant, apportera une certaine fiabilité dans les circulations et facilitera l'exploitation de la ligne en unités multiples de 2 ou 3 rames (même en situation perturbée).

Il existe sur la ligne des Installations Permanentes de Contre Sens (IPCS) permettant à des trains de circuler sur la voie opposée quand un train est bloqué sur la voie et ainsi de maintenir la circulation des trains. Sur la ligne, les IPCS sont inexistantes entre Moirans et Saint-André-le-Gaz. Le chantier de Renouvellement Voie Ballast (RVB) n'a pas été mis à profit pour en réaliser de nouvelles.

Il existe trop peu de voies de dépassement en gare (Bourgoin-Jallieu, Saint-André-le-Gaz, Rives, Saint-Egrève mais cette dernière n'est pas utilisable), où un train rapide pourrait facilement dépasser un train moins rapide.

## Les relations internationales avec Rhône-Alpes, les grandes oubliées ?

La Région Rhône-Alpes est frontalière avec la Suisse et l'Italie. Mais les relations ferroviaires ne sont pas à la hauteur des besoins. Le tunnel Genève Cornavin - Genève Eaux-Vives - Annemasse (dit CEVA) sera le tronçon central du futur RER Léman Express et permettra des liaisons directes entre la Haute-Savoie (de St Gervais, Annecy et Evian) et Genève.

Le projet a pris deux ans de retard pour une ouverture aujourd'hui programmée en 2019 et le matériel commandé est différent entre la France (Régiolis fabriqué par Alstom) et la Suisse (Flirt fabriqué par Stadler Rail). Ce manque d'optimisation générera des coûts supplémentaires sur le long terme.

Par ailleurs, suite aux travaux du Sillon Alpin Sud (doublement et électrification de la ligne entre Chambéry et Valence), on aurait pu s'attendre à une desserte plus importante entre Genève, Chambéry, Grenoble et Valence.

Peine perdue, il y a moins de relations après les travaux qu'avant ! Et aucun train ne relie Grenoble à Genève après 18 h ...

Pendant ce temps l'Aérocar, exploité par VFD, se vante d'offrir des relations supplémentaires entre Grenoble et Genève Aéroport, avec des tarifs (non conventionnés) supérieurs à ceux du TER.

A l'heure où l'on tergiverse sur le Lyon-Turin (voir dernière page de ce dossier), rien n'est fait au niveau régional pour proposer une liaison en TER ou Intercités.

Seuls des TGV Paris-Milan desservent Lyon St Exupéry et Turin, à un tarif souvent dissuasif.

Pendant ce temps, plusieurs compagnies d'autocars (Flixbus, Starshipper, Ouibus, Eurolines ...) se disputent le marché important entre ces deux villes, l'une d'elles passant par... Grenoble. Ne parlons même pas des relations aériennes et des cars « occasionnels » affrétés périodiquement par des associations locales.

Pourtant il suffirait de quelques aménagements peu coûteux au vu du potentiel : des Grenoble-Turin pourraient voir le jour en aménageant le raccordement existant à Montmélian.

Pour franchir le tunnel du Mont Cenis entre Modane et Bardonechia, du matériel bi-courant, largement employé dans

d'autres pays d'Europe, permettrait de s'affranchir d'un léger problème de compatibilité dû aux alimentations électriques et de signalisation différentes entre les deux pays.

Bref, il ne manquerait pas grand-chose, et surtout une ambition politique pour voir renaître le TALGO, ce train qui reliait Genève à Barcelone, via Grenoble et Montpellier, voir même (soyons fous) des Turin-Barcelone, que ce soit sous la forme d'un TGV ou d'un Intercité.

**La FNAUT, dont l'ADTC est membre, a adressé le questionnaire suivant aux partis politiques à l'occasion des élections régionales de décembre 2015.**

1. Êtes-vous favorable à une exploitation de certaines liaisons ferroviaires en délégation de service public, impliquant une mise en concurrence de la SNCF avec d'autres exploitants ferroviaires ? Et à quel horizon ?
2. Comment concevez-vous la coordination train-autocar ? Faut-il effectuer des transferts sur route de services ferroviaires ?
3. Quelles sont vos propositions en matière de tarification du transport régional ?
4. Les Régions doivent-elles participer aux investissements dans le secteur de la mobilité, et si oui lesquels (grands projets nationaux, modernisation d'infrastructures ferroviaires ou routières existantes, réouvertures de lignes ferroviaires périurbaines) ? Quelle répartition souhaitez-vous entre les travaux ferroviaires et routiers ?
5. Que proposez-vous pour augmenter les moyens financiers des Régions ?
6. Les Régions doivent-elles s'impliquer dans le transport des marchandises ? Si oui, comment ?
7. Comment concevez-vous la concertation avec les usagers des transports ?

## Pourquoi le projet Lyon-Turin est utile ?

### Le transport routier est responsable de nombreuses nuisances

Nos vallées alpines sont polluées, nos agglomérations sont encombrées, mais les pouvoirs publics accélèrent les investissements routiers. « Le routier n'est plus tabou » a déclaré le ministre des transports et des décisions ont été prises pour favoriser les transports routiers : généralisation des camions de 44 tonnes, diminution de la fiscalité routière, réapparition des volets routiers dans les CPER (Contrat de Plan Etat Région), plan de relance autoroutier, abandon sur l'écotaxe alors qu'il faudrait mettre en place une politique de report modal en faveur des modes de transports les plus écologiques.

### Pourtant le report modal pour le fret est possible

Les Suisses l'ont prouvé. Soucieux de protéger leur environnement, ils ont investi massivement sur le rail en réalisant en particulier des tunnels ferroviaires de base pour franchir les Alpes, à l'aide d'un financement basé sur une redevance poids lourds et en mettant en place une réglementation restrictive. Résultat, alors que la part du rail n'est que de 11 % à travers les Alpes françaises, elle est de 63 % en Suisse et devrait encore augmenter avec la mise en service du tunnel de base du Gothard en 2016.

### En Rhône Alpes, les liaisons TER sont saturées et nécessitent d'être modernisées

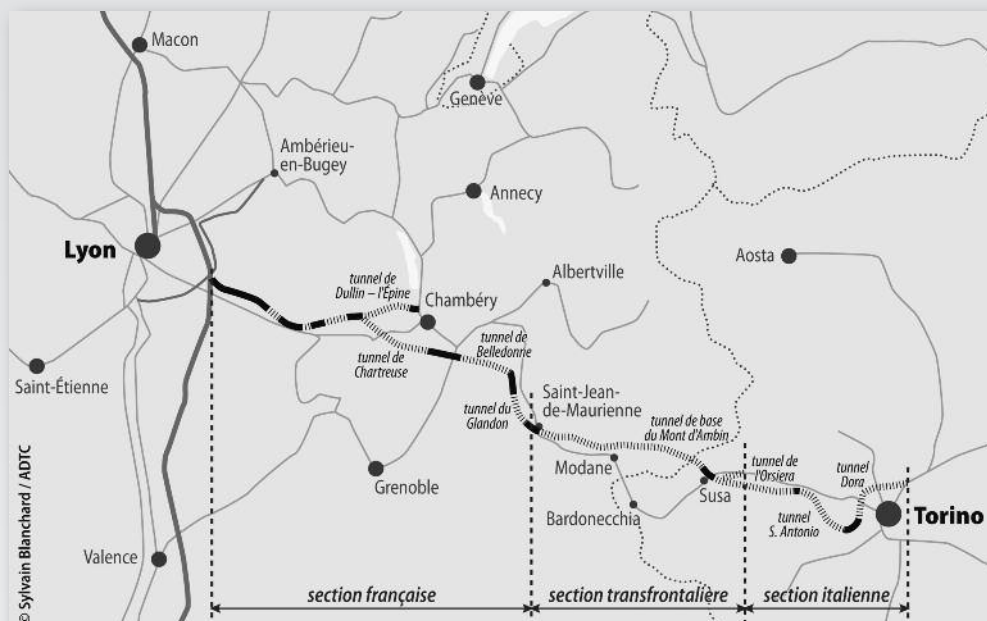
Côté voyageurs, les liaisons TER entre Lyon et Grenoble, Chambéry ou Annecy sont lentes, ces lignes sont saturées, peu performantes avec des tronçons à voie unique. Le trafic TER ne peut continuer à se développer et offrir une alternative à la voiture, qui bénéficie d'un réseau moderne d'autoroutes, que les pouvoirs publics continuent de moderniser (élargissement de l'autoroute A43 Lyon-Chambéry, remaniement de l'échangeur A41/A43 à Chambéry).

### Le projet Lyon Turin est nécessaire aussi bien pour le fret que pour les liaisons TER

Le projet Lyon-Turin est trop souvent présenté comme un projet TGV. Or les liaisons voyageurs à longue distance ne représentent qu'une petite partie du projet alors que ce projet est beaucoup plus global et concerne le fret et, on oublie trop souvent de l'évoquer, les liaisons régionales.

Il répond ainsi aux besoins de la Région de limitation du trafic routier et permet de dynamiser les liaisons TER.

Pour le fret traversant les Alpes, il faut rappeler que le tunnel actuel est handicapé par son altitude qui nécessite des fortes déclivités pour y accéder et le rend donc peu compétitif comparé à la route (même



Légende de la carte :

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

- un tunnel transfrontalier entre St Jean de Maurienne et Bussoleno,
- les accès français entre Lyon, Chambéry d'une part et St Jean de Maurienne d'autre part (objet de la Déclaration d'Utilité Publique et urgente du gouvernement du 23 août 2013),
- l'accès italien entre Bussoleno et Turin.

si on peut regretter qu'il ne soit pas plus utilisé) et plus au sud, le passage du fret par la ligne Marseille – Nice est très difficile en raison de la saturation de la ligne.

Avec le tunnel de base du projet Lyon-Turin, le rail augmentera sa compétitivité et dégagera des capacités pour offrir des possibilités de report modal pour le trafic fret traversant les Alpes.

Pour les voyageurs, la ligne d'accès au tunnel (une ligne mixte fret/voyageurs) procurera une amélioration significative de l'accessibilité ferroviaire des Alpes du Nord, en raccourcissant les trajets, évitant les tronçons saturés et offrira la possibilité de création de liaisons régionales performantes entre Lyon et le sillon alpin. Et en déchargeant le trafic des lignes actuelles saturées, le projet permettra un développement des dessertes TER de proximité.

Ce projet permettra également le développement des liaisons ferroviaires voyageurs entre la région Rhône-Alpes et l'Italie du nord aujourd'hui abandonnées.

### Ne nous trompons pas de combat !

Si nous voulons lutter contre la pollution et réduire les émissions de CO2, il est nécessaire de réduire la part des transports routiers (fret et voyageurs) au bénéfice de modes de transports plus écologiques, comme le rail et la voie d'eau (lorsque cela est possible)

Le projet Lyon-Turin, avec toutes ses composantes : TGV, Fret, TER est un moyen de renverser la tendance, mais il devra être accompagné d'une politique incitative notamment fiscale si l'on veut qu'il devienne un outil efficace.

Faute d'investissement dans le ferroviaire, la part de la route continuera de croître en France !

Dossier coordonné par François Lemaire, avec la participation d'Emmanuel Colin de Verdière, Alexis Grabit et Nathalie Teppe

**Le Challenge Mobilité Rhône-Alpes a eu lieu le 5 Juin 2015. Cette cinquième édition régionale a permis à plus de 1000 établissements de relever le défi !**

### Un défi environnemental

Ce challenge est un véritable défi, qui donne aux participants l'occasion de faire preuve de créativité. En plus des solutions de mobilité alternatives « classiques », certains n'ont pas hésité à enfourcher un cheval, un tandem ou à venir en kayak !

Notons le télétravail comme nouveau mode alternatif pris en compte cette année.

Selon le « livret vert » de la commission européenne, la responsabilité sociétale (ou sociale) des entreprises (RSE) est la déclinaison pour les entreprises du développement durable. Ce challenge est l'un des outils à utiliser dans un tel dispositif. Il doit non seulement donner le déclic, mais doit aussi inciter à un changement de comportement tout au long de l'année.

Il doit s'inscrire dans une démarche de développement durable globale de la part de tous (entreprises privées, établissements publics, associations, collectivités ...).

### Les résultats locaux

Pour la région grenobloise, les établissements sont localisés principalement à Grenoble mais pas seulement. De bons scores ont été obtenus par des établissements localisés sur Saint Martin d'Hères, Meylan, Crolles, La Tronche, Montbonnot, Coublevie, Voiron, Echirolles, Saint-Egrève, preuve que les solutions alternatives existent sur tout le territoire.

Voici les principaux résultats pour le territoire de la région grenobloise.

#### Etablissements 250 salariés et plus

- 1<sup>er</sup> Atos, établissement Echirolles (anciennement Bull)
- 2<sup>ème</sup> Grenoble Alpes Métropole
- 3<sup>ème</sup> Institut Polytechnique de Grenoble

#### Etablissements 50 à 249 salariés

- 1<sup>er</sup> Sarl EOLAS groupe Business & Decision, Grenoble
- 2<sup>ème</sup> Grenoble Institut des Neurosciences, La Tronche
- 3<sup>ème</sup> Supcréa Grenoble

#### Etablissements 5 à 49 salariés

- 1<sup>er</sup> BH Technologies, Grenoble
- 2<sup>ème</sup> PACT de l'Isère, Grenoble
- 3<sup>ème</sup> Medeo, Crolles

#### Etablissements 1 à 4 salariés

11 établissements à 100% dont les 3 premiers en nombre de kilomètres économisés :

- 1<sup>er</sup> VA Groupe, Laval
- 2<sup>ème</sup> Cabinet Social, Montbonnot
- 3<sup>ème</sup> French Flair Consulting, Grenoble

### Les résultats en Rhône Alpes

Au niveau régional, ce sont 43 200 salariés (+22 % par rapport à 2014) de plus de 1000 entreprises, administrations et associations de Rhône-Alpes (+25% par rapport à 2014) qui sont allés « Au travail autrement », réalisant au total 647 000 km (+21 % par rapport à 2014) à l'aide d'un mode de transport alternatif à la voiture particulière.

#### Catégories Métropoles

- + de 1000 salariés : Alstom, Villeurbanne
- De 250 à 999 salariés : Cité des Mobilités, Bron
- De 50 à 249 salariés : Agence de services et de paiement, Lyon
- de 50 salariés : SECTOR Group, Villeurbanne

#### Catégorie Villes Moyennes

- + de 100 salariés : OCV Chambéry International
- De 20 à 99 salariés : SAS Epode, Chambéry
- de 20 salariés : Caisse Epargne Rhône-Alpes, Bellegarde sur Valserine

#### Catégorie Petites Villes et Territoires Ruraux

- + de 50 salariés : Mountain Store - Quechua
- Wedze - Simond - Camp de Base Café, Passy
- De 10 à 49 salariés : Syndicat Mixte du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, Saint Vulbas
- de 10 salariés : AIDER, Eurre

#### Palmarès Trophée des Vainqueurs

- + de 200 salariés : PDIE Grenoble Presqu'île/GIANT
- De 25 à 199 salariés : SARL EOLAS, Grenoble
- De 1 à 24 salariés : ENI Espace Nettoyage, Tournon-sur-Rhône

Geneviève Peffen  
Nathalie Teppe

Résultats complets et informations sur :  
<http://challengemobilite.rhonealpes.fr>

### Concertation sur le projet de transport par câble entre Fontaine et St Martin le Vinoux

Du 5 octobre au 13 novembre 2015, Grenoble Alpes Métropole organise une concertation préalable sur le projet de transport par câble entre Fontaine La Poya, Grenoble Presqu'île et St Martin le Vinoux Hôtel de ville.

Chacun peut prendre connaissance et donner son avis sur ce projet par internet ([www.lametro.fr/661-transport-par-cable.htm](http://www.lametro.fr/661-transport-par-cable.htm)), et dans 7 lieux d'exposition (au siège de la Métropole, à l'agence « StationMobile », en mairies de Fontaine, Grenoble, Sassenage et St Martin le Vinoux, et à la Plateforme, place de Verdun à Grenoble)

Trois réunions publiques sont également organisées les 14 octobre à Grenoble, 3 novembre à Fontaine et 4 novembre à St Martin le Vinoux.

L'ADTC rédigera un avis qui sera publié sur le site internet de l'ADTC la première semaine de novembre et résumé dans le le prochain bulletin.

Emmanuel Colin de Verdière

### Mairie d'Echirolles : un PDA exemplaire

La Mairie d'Echirolles bénéficie d'une excellente desserte en transports en commun (lignes TAG A, 11, 16, 66 et 68, halte ferroviaire) et en pistes cyclables. Le Plan de Déplacements d'Administration (PDA) permet à 200 employés de réduire leur budget transport. (Tag/TER/Métrovélo).

Une politique volontariste (mise en place d'une flotte de 6 Métrovélos, remplacement progressif des véhicules essence par des modèles électriques) a fait baisser de 50% en 10 ans la consommation de carburant des services de la ville.

Ces actions sont valorisées par des animations lors du challenge mobilité (voir ci-contre), dans le journal interne de la Mairie et dans le cadre de l'Agenda 21.

Nathalie Teppe

# Les évolutions du réseau TAG de la rentrée

## **En France, en 2015, on construit TOUJOURS des trolleybus !**

Dans le choix futur que devra faire le SMTC d'un nouveau mode de transport en commun de grande capacité, le trolleybus est une réponse écologique que l'ADTC n'a de cesse de rappeler, depuis 2002. Par ailleurs, lors de la campagne des Municipales à Grenoble en mars 2014, Monsieur Éric Piolle stipulait dans sa profession de foi, (engagement n° 46) :

« Nous supprimerons les bus diesel en 10 ans au profit de matériel moins polluant. Nous favoriserons le retour des trolleys ».

Il nous arrive d'entendre que ce type de véhicule n'est plus fabriqué en France. Ce n'est pas tout à fait exact, puisque depuis plusieurs mois déjà les usines IvecoBus d'Annonay, en Ardèche, construisent une série de 49 trolleybus articulés ultra-modernes, au look futuriste « Créalis 18 » pour l'agglomération italienne de Bologne. Les derniers seront livrés au cours de l'été 2016.

Les caisses complètes (soit les trois-quarts du travail pour ces fabrications) sortent des usines d'Annonay et partent en République tchèque pour recevoir leur équipement électrique Skoda avant d'être livrées.

Ce qui est donc possible pour l'Italie l'est forcément pour la France et pour Grenoble en particulier.

On peut mettre aussi des moteurs électriques français Alstom par exemple.

On sait que le constructeur IvecoBus ne fait aucune publicité en France sur ces trolleybus Créalis.

Mais le service commercial de cette entreprise reconnaît que si une commande minimum était passée, il reconsidérerait sa position, comme pour l'Italie... Pour équiper deux lignes « Chrono », Grenoble a besoin de 40 à 50 trolleybus, un nombre qui est équivalent au marché de Bologne.

Pour avoir plus de poids, pourquoi ne pas créer les conditions pour une commande groupée avec d'autres villes européennes ?

Jean-Marie Guétat

## **Faisons un tour d'horizon des évolutions récentes du réseau TAG.**

### **Ligne E : prolongée et à prolonger**

Depuis le 13 juillet 2015, la ligne E est prolongée jusqu'au Fontanil-Cornillon. Cette ligne a été inaugurée officiellement le 5 septembre 2015. Pour l'ADTC, il faut maintenant travailler à l'extension de la ligne E de tram vers Pont de Claix.

La densité de population et la fréquentation de la ligne C2 justifie pleinement ce prolongement. La correspondance obligatoire à Grenoble Louise Michel entre les lignes E et



C2 pour les personnes se rendant de Pont de Claix ou Echirolles à Grenoble est pénalisante et rend moins attractive l'utilisation des transports en commun. Par ailleurs, les temps de régulation des lignes E et C2 représentent un coût important pour l'exploitant TAG.

### **La ligne 69 modifiée et renforcée**

Depuis le 29 août 2015, le terminus de la ligne Flexo 69 Vizille - Uriage - Gières - Campus a été déplacée au Péage de Vizille pour augmenter la desserte en Transports Publics de ce secteur. Dans le même temps, les trous de desserte en journée ont été comblés avec l'ajout de courses à la demande dont le besoin avait été exprimé au comité de lignes Grand Sud du 8 avril 2015 à Vif.

Pour l'ADTC, cette ligne doit devenir la ligne structurante sur cet axe.

- Le dimanche, les courses doivent être prolongées au campus pour donner correspondance avec les lignes C, C5 et 11.

- L'ensemble des arrêts le long de la ligne à St Martin d'Uriage doivent être desservis : actuellement cette desserte n'est pas réalisée sous prétexte que St Martin d'Uriage fait partie de la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan et non de Grenoble Alpes Métropole. Les habitants ne doivent pas pâtir stupidement des frontières entre collectivités locales.

- Les lignes Transisère 6051 et 6052 desservant respectivement Le Pinet à St Martin d'Uriage et Belmont à Vaulnaveys le Haut doivent devenir complémentaires à la ligne structurante 69.

### **La ligne 54 modifiée**

La ligne 54 Sassenage - St Egrève est prolongée jusqu'à Grenoble Presqu'île, ce qui répond à une demande forte de rétablir une liaison directe en transports en commun entre Sassenage et la Presqu'île, supprimée depuis la restructuration du réseau TAG et le prolongement de la ligne B de tram à la presqu'île.

La fréquence de la partie de la ligne entre Sassenage et St Egrève est fortement réduite avec le simple maintien de 4 allers-retours (2 le matin et 2 l'après-midi).

### **Des modifications sur d'autres lignes Flexo**

Les lignes 60 et 61 descendant de Proveysieux et Quaix en Chartreuse ont leurs terminus déplacés à St Egrève Muret en correspondance avec la ligne E.

Le terminus de la ligne 65 Vizille - Montchaboud - Brié - Eybens est déplacé à Eybens le Bourg, permettant la correspondance avec la ligne C4. Trois allers-retours desservent chaque jour Montchaboud.

Les terminus de la ligne 66 Jarrie Le Haut - Echirolles ont été déplacés à Echirolles gare d'un côté, au collège Clos Jouvin à Jarrie de l'autre. Pour l'ADTC, le terminus de cette ligne devrait être placé à la gare de Jarrie-Vizille.

Le terminus de la ligne 68 arrivant de Bresson est déplacé à Echirolles La Rampe en desservant le quartier de la Commanderie à Echirolles.

Emmanuel Colin de Verdière

# TAG : évolutions de la tarification au 1<sup>er</sup> septembre 2015

Le 1er Septembre 2015, la grille tarifaire sur le réseau TAG a été enrichie de nouveaux services. Petit tour d'horizon des nouveautés.

### Les tarifs au 1<sup>er</sup> septembre 2015

Les tarifs évoluent pour plus de justice sociale. En effet, qu'est-ce qui justifiait qu'un cadre, grâce à la participation obligatoire de son employeur, payait son abonnement moins cher qu'un étudiant sans ressources ? Pourquoi imposer des limitations d'horaires incompréhensibles à nos aînés en échange de la gratuité ? Le SMTC a donc commandé une étude pour l'aider à prendre des décisions en vue de rétablir une certaine cohésion sociale entre les différentes catégories de la population.

#### Principales évolutions :

- L'abonnement mensuel des 19-25 ans est passé de 27.40 à 20 € (la tranche d'âge est passée à 18-24 ans), l'abonnement annuel est fixé à 195 €

- L'abonnement préférentiel PDE est soumis à une charte (sachant que la participation légale de 50% réduit déjà l'abonnement mensuel de 51.40 à 25.70 € par mois au plus)

- Les plus de 75 ans paient leur abonnement 3 € par mois, soit 36 € par an, pour circuler sans limitation d'horaire (soit moins de 0.5% du minimum vieillesse)

- Fin de la gratuité pour les scolaires desservis uniquement par un service spécial (mais ils peuvent accéder à l'ensemble du réseau TAG)

- Gratuité des sorties scolaires

Les seuils de la tarification solidaire seront revus pour le 1er janvier 2016, pour s'accorder aux minima sociaux sur lesquels ils sont basés. Rappelons que l'échelon minimal permet à tous les membres d'un foyer de payer leur abonnement mensuel 2.50 €

### Tag&Pass

Avec « Tag&Pass », la billettique entre dans l'ère du post-paiement : désormais, on peut payer en fin de mois, selon sa consommation.

Cette facilité est offerte sur le réseau TAG et sur les lignes du réseau TransIsère Express 1-2-3, 6020 et 6070.

Après création d'un compte sur internet, le décompte s'effectue soit sur une carte

OùRA soit sur un téléphone portable compatible (en euros) :

| Réseau                         | TAG   | Transisère |
|--------------------------------|-------|------------|
| Tarif unitaire Tag&Pass        | 1.34  | 2.60       |
| Plafond Tag&Pass               | 56.50 | 86.80      |
| Abonnement mensuel plein tarif | 51.40 | 78.90      |

C'est pratique pour ceux qui se demandent toujours si acheter un abonnement sera avantageux ou non dans le mois, ainsi que pour les occasionnels qui n'ont pas toujours de monnaie sur eux.

### Expérimentation du paiement par Carte Bleue dans les bus de la Chrono 1

La ligne C1 relie les gares à l'Est de l'agglomération et à l'une des zones industrielles les plus dynamiques de la Métropole (Inovalée). C'est donc la ligne idéale pour tester le paiement par carte bleue (disposant de l'option sans contact) pour un visiteur occasionnel qui n'a pas de monnaie sur lui et qui doit accéder rapidement à son rendez-vous professionnel.



Le valideur pour paiement par CB

### Extension de la tarification TAG sur le réseau TER

Jusqu'ici, les titres TAG permettaient d'emprunter les TER entre les gares de Grenoble, Echirolles, Gières, Saint-Egrève et Pont-de-Claix, mais les nouvelles communes du Sud-Grenoblois ayant rejoint la Métropole ne bénéficiaient pas de ce dispositif. Cette inégalité de traitement pointée par l'ADTC est enfin résolue : le titre TAG est étendu à toutes les gares de la Métropole, y compris Jarrie-Vizille, Saint-Georges-de-Commiers et Vif.

Pour les abonnés, le fastidieux dispositif de remboursement entre le tarif SMTC et le tarif TER-TAG n'a plus lieu d'être : l'abonnement standard TAG suffit.

Nathalie Teppe

### Saturation des agences TAG à la rentrée : quelques pistes d'amélioration

Chaque année, à la rentrée, les usagers prennent d'assaut les agences TAG pour se procurer un abonnement. Cela génère des files d'attente pouvant être très longues.

Un de mes collègues a dû attendre une heure le 31 août à l'Agence de Mobilité du Centre-Ville. Celle située boulevard Joseph Vallier était également très saturée. Pour une collègue ayant tenté sa chance à l'Agence de Mobilité de Grand Place le 4 septembre à 12h15, l'attente n'a été que d'un quart d'heure. Le Point Service TAG du Campus a lui aussi connu de longues files d'attente (et il n'était toujours pas alimenté en fiches horaires le 15 septembre 2015).

Diverses pistes pourraient être utilisées pour réduire ces attentes pendant cette période :

- Faciliter le renouvellement en ligne.

- Inciter les usagers à acheter leur abonnement à l'avance, au moyen d'un tarif réduit si l'achat est fait avant le 20 août par exemple.

- Informer le public sur le fait que l'abonnement mensuel est valable 30 jours après la première oblitération ; il peut donc démarrer le 15 août, ou le 10 septembre, et non nécessairement le 1<sup>er</sup> septembre.

- Proposer des abonnements annuels date à date.

- Étendre les horaires d'ouverture des agences TAG, jusque 20h par exemple.

- mettre en place des points de vente temporaires sur d'autres lieux : le campus, le CHU, la gare.

Christophe Leuridan

# Gratuité des transports scolaires départementaux

## **Les nouveautés de la rentrée sur le réseau Transisère**

Depuis le 1er septembre 2015, quelques lignes ont vu leur parcours modifié.

La ligne 5110 Lans-en-Vercors – Grenoble via St-Nizier passe par Seyssinet Village au lieu de Seyssins. Ce trajet plus direct proposé par l'ADTC au département fait gagner 7 minutes. La ligne 5110 donne correspondance avec les lignes C et C6 du réseau TAG à l'arrêt Bouchayer - Hôtel de Ville à Seyssinet-Pariset. Les économies réalisées ont permis de renforcer la desserte du Vercors :

1. Le service partant de Lans à 18h05 circule à présent tout l'année.

2. Le service partant de Grenoble à 8h00 est avancé à 7h50 et prolongé jusqu'à Villard-de-Lans.

3. Sur la ligne 5120, un service est créé au départ de Lans à 08h05 via Autrans et Méaudre pour une arrivée à Villard-de-Lans à 8h45.

A Vizille, les lignes Transisère ne desservent plus l'arrêt « Les Forges », sauf exception. La ligne 3000 Grenoble – Le Bourg d'Oisans dessert la Place du Château. Les lignes 4100 et 4101 Grenoble – La Mure – Gap desservent les arrêts Chantefeuille et Alliance.

Au Fontanil, l'arrêt Palluel est enfin desservi par la ligne Express 2 Transisère (Voreppe - Grenoble - Le Champ Prés Froges) depuis le 5 octobre, soit presque 3 mois après le prolongement de la ligne E jusqu'au Fontanil le 13 juillet 2015.

C'est la seule amélioration apportée aux lignes Express. Rappelons que la restructuration le 5 janvier 2015 a poussé de nombreux usagers à reprendre leur voiture : l'Express 2 ne dessert plus Domène, la fréquence en heures de pointe reste insuffisante sur l'Express 2 à Villard-Bonnot, au Versoud, et sur l'Express 1 (Voiron - Grenoble - Lumbin). Et Transisère ne soucie toujours pas des correspondances avec les trains en gare de Grenoble.

Christophe Leuridan

**Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2015, le Conseil Départemental a rétabli la gratuité des transports pour les élèves dont le transport dépend du Département.**

Pour ces élèves, la gratuité s'applique largement : en plus du trajet aller - retour pour se rendre à l'établissement scolaire, elle permet l'utilisation sans limite dans les zones comprises dans l'abonnement.

## **Une gratuité limitée**

Les élèves dont l'habitation et l'établissement scolaire sont situés dans une zone couverte par une Autorité Organisatrices des Mobilité (AOM, terme qui remplace Autorité Organisatrice des Transports) ne peuvent bénéficier de cette gratuité. En Isère, cela concerne la majeure partie des élèves (Grenoble Alpes Métropole, Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan, Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais, Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère en nord Isère et Communauté d'Agglomération du Pays Viennois).

## **Une mauvaise décision**

L'ADTC avait soutenu la suppression de la gratuité pour les scolaires et regrette le retour de celle-ci.

Les transports scolaires spécifiques ont un coût très important pour le Département estimé à 65 Millions d'€ par an pour un budget du réseau Transisère de 80 Millions d'€. De plus, ces transports scolaires sont souvent organisés sans cohérence avec les lignes régulières entraînant de nombreux doublons.

Ces lignes régulières devraient pourtant assurer l'essentiel des dessertes.

L'ADTC note que le retour de la gratuité des transports pour les élèves dans le département n'a pas consisté à la réserver de manière absurde à l'aller-retour scolaire quotidien comme c'était le cas jusqu'à l'année scolaire 2011-2012. Les élèves peuvent ainsi utiliser leurs pass pour tous leurs déplacements mais dans les zones concernées, en dehors de l'Aller-Retour scolaire, les transports en commun sont très peu présents.

Pour l'ADTC, la tarification solidaire qui existe dans le pays Voironnais et à Grenoble Alpes Métropole doit être étendu à l'ensemble des réseaux.

La gratuité des transports scolaires, c'est aussi donner le signal qu'il est possible de s'installer loin de tout, la collectivité viendra de toute façon chercher vos enfants pour les emmener à l'école.

## **Les autres tarifs explosent**

Pendant que l'on rétablit la gratuité pour une minorité d'élèves du Département, les autres tarifs explosent.

En plusieurs étapes depuis 2012, le tarif Transisère dédié aux entreprises ou administrations ayant un PDE (Plan de Déplacements Entreprises) a été supprimé, la tarification se trouve aligné sur le tarif général depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Le tarif 2 zones A+B est ainsi passé pour un salarié bénéficiant d'un PDE de 50,40 € à 78,40 € aujourd'hui entre 2012 et 2015 soit 55 % d'augmentation en 3 ans.

Un usager se rendant de Livet et Gavet à Vizille et ne possédant pas de carte OURA (pourquoi en aurait-il une ? personne ne l'en a informé correctement) va payer son Aller-Retour 11,80 € pour quelques km parcourus.

Avec ces tarifs, la partie lignes régulières du réseau Transisère bénéficie d'un très bon taux de couverture d'environ 50 % (ratio des recettes sur les dépenses), bien meilleur que le ratio annoncé de 10 % par le Département prenant en compte les dépenses pour le transport scolaire gratuit.

## **Pour un réseau Transisère qui se dégrade**

Vu le tarif payé par les usagers, ils pourraient s'attendre à une amélioration des services. Mais ce n'est pas le cas, on assiste au contraire depuis 2014 à une dégradation importante du réseau Transisère :

- Amputation de la ligne 6020 Grenoble - Crolles avec la limitation à la place de Verdun à Grenoble et à l'entrée de Crolles

- Restructuration des lignes Express de la région grenobloise avec diminution des fréquences et suppression de la desserte de nombreux arrêts

- Les correspondances avec le train malgré ce qu'affirme les fiches horaires ne sont pas du tout prises en compte.

- L'application des suppressions et diminutions de fréquence votées en avril 2014 par l'ancienne majorité du conseil général a été repoussée à septembre 2016 par la nouvelle majorité mais à ce jour, aucune concertation sur le sujet n'a été ouverte avec les usagers. Des discussions ont lieu à notre connaissance mais sont limités à des échanges avec les autres autorités organisatrices.

Emmanuel Colin de Verdière



**Le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Grenobloise) a lancé un appel d'offres portant sur des « Etudes préalables d'un tram-train léger dans le Sud Grenoblois ». La date limite de dépôt des offres était fixée au 23 septembre 2015.**

L'étude demandée par le SMTC se déroulera en 4 étapes successives :

- Phase 1 : Synthèse des études tram-train déjà réalisées sur le secteur du sud-agglomération ;
- Phase 2 : Elaboration de différents scénarios de services de type tram-train ;
- Phase 3 : Evaluation des différents scénarios ;
- Phase 4 : Approfondissement du scénario retenu et programme.

### Une desserte en Transport Public du sud de la Métropole insuffisante

Le sud de l'agglomération est la zone de l'agglomération où la part des déplacements (75%) effectués en voiture est la plus importante (Enquête Ménages Déplacements 2010 de la région grenobloise). Pour mémoire, dans la Métropole, 48 % des déplacements sont effectués en voiture. La desserte en Transports en Commun du sud de l'agglomération reste peu développée par rapport au reste de l'agglomération :

- Le chemin de fer qui dessert Vif, St Georges de Commiers, Jarrie-Vizille et Le Pont de Claix permet de rejoindre assez rapidement Grenoble mais avec une fréquence faible et une fiabilité insuffisante (ponctualité à 5 minutes de 71,7 % en 2014 pour les trains migrants) ;

- La ligne Express 3 Transisère relie Vizille via Jarrie à Grenoble toutes les 20 minutes en heures de pointe mais avec un temps de parcours peu attractif (50 minutes en heures de pointe) ;

- La ligne 17 TAG relie Le Gua à Grenoble via Vif, Varcès et Claix avec une bonne fréquence mais le temps de parcours de la ligne 17 comme de la ligne Express 3 reste important et soumis aux embouteillages faute d'aménagements pour améliorer la vitesse commerciale comme ceux réalisés pour la ligne Express 3.

### Une ligne ferroviaire, axe vertébral

La ligne SNCF faiblement utilisée est une opportunité pour améliorer sensiblement la desserte en TC du sud de la Métropole. Les destinations des habitants du sud vers le centre de la Métropole sont diverses :

- centre-ville de Grenoble,

- Echirolles - Le Pont de Claix,
- établissements scolaires le long du cours de la Libération à Grenoble
- CHU de La Tronche,
- campus de St Martin d'Hères - Gières,
- quartier Europôle et Presqu'île,

Actuellement la ligne ferroviaire sans arrêt entre Le Pont de Claix et Grenoble n'offre pas une bonne connexion avec le réseau TAG pour rejoindre facilement toutes ces destinations.

L'ADTC demande la création d'une ligne de tram-train entre Grenoble d'une part et Vizille et Vif d'autre part. Le matériel de type tram-train permet à la fois de circuler sur les lignes ferroviaires et sur les lignes de tram. Pour l'ADTC, ce tram-train circulerait à Grenoble sur les voies du réseau de tramway urbain en y desservant l'ensemble des stations en partant par exemple de la gare ou de la Presqu'île et à partir du Rondeau, les rames circuleraient sur la voie SNCF.

La rapidité de la desserte en tram-train par rapport au car justifierait un rabattement des lignes de cars Transisère venant du sud Isère sur Vif, St Georges de Commiers ou Vizille, sous deux conditions indispensables : une tarification intégrée y compris pour les non-abonnés et une gestion des correspondances.

### L'exemple de Karlsruhe, les difficultés du tram-train en France

Le tram-train a été développé avec succès à Karlsruhe dans le land de Bade-Wurtemberg en Allemagne. Le réseau s'étend désormais sur plusieurs centaines de kilomètres.

En France, du matériel de type tram-train est également utilisé (Nantes - Vertou, Nantes - Châteaubriant, Ouest Lyonnais, Bondy - Aulnay et Noisy-le-Roi - St-Germain en Laye, Mulhouse).

Mais à Nantes comme à Lyon, le tram-train circule uniquement sur les voies SNCF alors que l'utilisation de matériel tram-train pour prendre tout son sens devrait permettre de rejoindre le centre-ville par le réseau de tram sans effectuer de correspondance en gare.

A Mulhouse, le tram relie Thann à Mulhouse en utilisant la ligne SNCF dans la partie périurbaine et le réseau de tram de Mulhouse en zone urbaine. Mais la présence de deux exploitants qui doivent se coordonner et de deux centres de commandement différenciés, l'un géré par la SNCF pour l'exploitation sur la ligne ferroviaire, l'autre géré par l'exploitant urbain (l'équivalent de la SEMITAG à Mulhouse) pour la circulation sur le réseau tram, a généré de nombreuses difficultés pour la réalisation du projet qui persiste pour l'exploitation.

Emmanuel Colin de Verdière

### Réorganisation de la mobilité dans le Grésivaudan

La Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (CCPG) a fait le choix d'une Délégation de Service Public (DSP) pour son réseau de transport. Le délégataire retenu est un groupement dénommé « GR4 » comprenant CarPostal France, Cars Philibert, Europe Autocars et Dalbon Autocars. Le contrat est signé pour une période de 7 ans à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2015.

Outre la mission générale d'exploitation des lignes, il aura aussi en charge des missions plus globales sur la mobilité, la relation avec les autres réseaux et l'intermodalité.

La nouvelle convention de DSP débute avec le réseau actuel pour permettre au nouvel exploitant de s'approprier le territoire et de mettre en place et de roder les outils d'exploitation et commerciaux nécessaires au lancement du nouveau réseau prévu le 1<sup>er</sup> septembre 2016.

Le nouveau réseau du Grésivaudan sera articulé autour de trois types de lignes :

- Les lignes armatures, qui desservent le fond de vallée avec une fréquence élevée aux heures de pointe.

- Les lignes urbaines, qui permettent une desserte fine et fréquente toute la journée des secteurs les plus denses du territoire : Crolles - Bernin, Crolles - Montbonnot et Pontcharra

- Les lignes de rabattement, connectées à la fois au TER et aux lignes armatures avec un fonctionnement régulier en heure de pointe et à la demande en heures creuses. Ces lignes permettent de desservir les zones moins denses de montagne (Belledonne principalement).

Nous reviendrons plus longuement sur les détails de cette DSP dans un prochain bulletin.

Bertrand Christian

**Pétition FNAUT :  
sauvons nos trains !  
Nos trains sont en danger,  
tirons le signal d'alarme !**

Le réseau ferré français a été l'un des plus performants du monde, mais il est aujourd'hui en danger car les infrastructures se sont dégradées, des lignes ferment et la qualité d'un nombre important de dessertes n'est plus acceptable.

Des voyageurs, en particulier des habitants des villes moyennes, sont découragés par cette évolution et par une hausse régulière des tarifs ; ils se tournent vers d'autres moyens de déplacement, plus contraignants et moins écologiques : voiture personnelle, covoiturage, autocar ou avion à bas coût.

**Mobilisons-nous pour  
sauver nos trains !**

L'Etat doit garantir le droit à la mobilité et assurer son rôle de pilote du transport public ferroviaire, donc mettre rapidement en œuvre une politique volontariste permettant d'enrayer le déclin du rail et de développer toutes ses composantes : TER, Intercités, trains de nuit, auto-train, TGV et fret.

La FNAUT est une association de consommateurs strictement indépendante des partis politiques, des opérateurs de transports, des syndicats, de l'administration, ...

Elle défend les usagers des transports depuis des années.

Avec elle, signez la pétition qui sera adressée au Président de la République et au Premier ministre :

<http://tinyurl.com/petition-fnaut>

Jean Sivardière

**En raison des élections régionales, qui se dérouleront les dimanches 6 et 13 décembre 2015, aucun comité de lignes ne se déroulera cet automne. Les derniers comités ont eu lieu au printemps. L'ADTC souhaite que ceux-ci ne soient pas les derniers. Voici donc le retour sur ces derniers comités de lignes.**

## Grenoble – Saint-André-le-Gaz

La ligne a été très impactée ces dernières années par un important chantier de Renouvellement Voie Ballast (RVB) qui s'est terminé en Juin 2015. Un autre chantier se poursuit en cette fin d'année : le renouvellement des appareils de voie à Saint-André-le-Gaz qui a nécessité l'interruption totale de la circulation des trains entre Grenoble et Bourgoin-Jallieu le week-end du 19 et 20 septembre. Les trains ont été remplacés par des cars.

En 2016, deux projets risquent d'avoir des conséquences sur la circulation des trains : des travaux sur la voie dans le tunnel de Criel à Voiron (d'août à décembre 2016) et la suppression d'un passage à niveau à Saint-Pierre-de-Chandieu qui occasionnera une coupure de circulation sur l'axe Grenoble – Lyon pendant un week-end (entre septembre et décembre 2016).

Sur l'année 2014, la fréquentation de la ligne Grenoble – Saint-André-le-gaz a chuté de 3,6% avec 2 449 758 voyages.

En matière de ponctualité en 2014, la ligne Lyon – Grenoble a atteint le taux de 92%.

Pour les trains dits migrants (circulant entre 6h et 9h et entre 16h30 et 19h30), la ponctualité chute à 77,3% sur la ligne Lyon – Grenoble. Sur la ligne Grenoble – Saint-André-le-Gaz, ce taux de ponctualité des trains migrants a été de 90%.

Sur les premiers mois de 2015, la ponctualité globale de la ligne est de 91,2% (75,6% pour les trains migrants de la ligne Lyon – Grenoble. 88,9% pour la ligne Grenoble – Saint-André-le Gaz).

## Grenoble - Chambéry

2016 sera une année importante avec un chantier sur la ligne Grenoble – Chambéry. Un

important chantier de Renouvellement Voie Ballast (RVB) aura lieu (entre avril et juillet 2016) entre Chambéry et Montmélan occasionnant des allongements des temps de parcours de quelques minutes.

La fréquentation a augmenté de 2,9% sur l'année 2014 avec 7 255 voyages par jour.

## Grenoble - Valence

Sur l'année 2014, la fréquentation de la ligne a augmenté de 16%. Ce chiffre est à relativiser suite aux nombreuses coupures des circulations lors du chantier du Sillon Alpin Sud, notamment la fermeture de la ligne pendant un an). En nombre de voyages, cela représente 6 809 voyages en 2014.

## Grenoble - Gap

Depuis quelques années, des chantiers périodiques entraînent des interruptions des circulations, notamment en septembre et octobre. En 2016, des travaux auront lieu entre le 6 juin et le 1er juillet et entre le 19 septembre et le 7 octobre.

En 2014, la fréquentation a chuté de 2,2% pour 426 voyages par jour. La ponctualité a été de 71,7%.

Depuis la 1er septembre 2015, les trains TER entre les gares de Grenoble, Jarrie-Vizille, Saint-Georges-de-Commiers, et Vif sont accessibles avec un titre TAG. Pont-de-Claix était déjà accessible auparavant.

## Modifications pour le Service 2016

Un train serait rétabli : Il s'agirait du TER 885611 Grenoble 14h09 – Gap 16h36 (remplacé par un car au service 2015).

Les trains à deux étages, en remplacement des trains RRR diesel, seront de plus en plus présents sur les lignes Lyon – Grenoble et Saint-Marcellin – Grenoble – Chambéry apportant plus de confort aux voyageurs.

Alexis Grabit

**L'offre de transports collectifs à l'occasion d'événements festifs est à présent rentrée dans les mœurs. Il y a de bonnes initiatives : renforcement des transports en commun ou mises en place de navettes spéciales, tickets à tarif réduit. Mais il arrive aussi que des transports en commun soient supprimés et que l'information fasse défaut.**

### Fête des Lumières à Lyon

Du 5 au 8 décembre 2015, le ticket Illico Événements permettra de bénéficier du demi-tarif pour se rendre à Lyon en TER depuis une ville de Rhône-Alpes, Mâcon ou Genève. Des TER supplémentaires seront mis en place au départ de Lyon Perrache, Part-Dieu, Saint-Paul et Gorge de Loup. Ces dernières années, le succès a été au rendez-vous au point que certaines lignes comme Lyon – Saint Etienne ont été saturées par la demande. Espérons que la capacité sera suffisante pour l'édition 2015.

En 2014, la SNCF avait même mis en place un aller-retour TGV supplémentaire entre Paris et Lyon.

Les Transports en Commun Lyonnais (TCL) renforcent également leurs dessertes pour la fête des lumières avec un tarif « TCL en fête » permettant de voyager de façon illimitée entre 16h et la fin du service. En 2014, le tarif était de 2,80 € les 3 premiers jours et le réseau était gratuit le dernier jour.

### Coupe Icare

La coupe Icare s'est tenue cette année du 17 au 20 septembre 2015. Pour la quatrième fois, le « dispositif transports » a permis aux spectateurs de venir en transports en commun via des cars directs de Grenoble (Icarexpress), des navettes reliant les parkings relais, les aires d'atterrissage et de décollage (Icarenbuses), l'arrêt de tous les TER Anancy-Valence en gare de Brignoud, et deux parcours à vélo (Icaravélo).

Malgré un temps incertain, le dispositif a permis de transporter plusieurs dizaines de milliers de personnes. On note une augmentation sensible du nombre de personnes utilisant les TER.

### Fête des Tuiles

Le 6 juin 2015 a eu lieu la première édition de la fête des Tuiles à Grenoble. Craignant les répercussions sur les Transports en

Commun, l'ADTC avait demandé à la Ville de Grenoble que les lignes TAG et Transisère soient maintenues, autant que possible. Cela a été à peu près le cas, en dehors de la coupure de la ligne E pendant la parade.

L'ADTC regrette la limitation à Grenoble Louise Michel de la ligne TAG 17 et la suppression des arrêts entre Echirolles et la gare de Grenoble sur les lignes Transisère : un itinéraire alternatif permettant la desserte du centre-ville de Grenoble était possible (par exemple, en empruntant les avenues Paul Verlaine et Léon Blum et la rue des Déportés pour rejoindre le boulevard Gambetta puis la gare par l'avenue F. Viallet).

Pour ces perturbations, l'information affichée aux arrêts était trop réduite. Il ne suffit pas d'écrire le jour J « aujourd'hui centre-ville de Grenoble non desservi » sur les panneaux d'information en temps réel. Le service modifié de chaque ligne doit être affiché à l'avance, et pas seulement sur le site transisere.fr.

Cela ne dispense pas de choisir pour les fêtes un emplacement moins pénalisant pour les transports en commun.

### Tour de France

Pour 35 € (27 € pour les moins de 12 ans), VFD a mis en place un forfait permettant l'aller-retour de Grenoble à l'Alpe d'Huez en car VFD jusqu'à Oz en Oisans puis par télécabine. Des services équivalents étaient proposés également au départ de Lyon et de Bourg d'Oisans.

En 2015, le Tour de France n'est pas passé par Grenoble, si bien que Grenoble a échappé aux coupures de lignes. Des éditions antérieures avaient vu des coupures de lignes abusives (ligne C, ligne 6020 toute la journée). Nous espérons qu'à l'avenir, les organisateurs seront plus vigilants.

### Cinéma

La proposition la plus originale de cet été a peut-être été celle du Grésivaudan dans le cadre de Cinéma (cinéma en plein air) : le 25 juillet, le funiculaire a fonctionné en nocturne, permettant, pour 2 € aller-retour, d'aller voir "Sur le chemin de l'école" projeté à Saint-Hilaire-du-Touvet.

Christophe Leuridan

### Un espoir sur toute la ligne

En Janvier 2005, la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) avait signalé à Réseau Ferré de France (RFF), devenu SNCF Réseau, que le Département de l'Isère avait utilisé le domaine public ferroviaire pour réaliser des infrastructures routières sur l'emprise de la ligne Rives – Saint-Rambert-d'Albon.

Dix ans plus tard, la SNCF a dressé 6 procès-verbaux d'infractions pour emprunts illégaux du réseau ferré. Ces travaux concernent des passages à niveaux et des routes aux abords de la voie.

En effet, la FNAUT avait engagé en 2014 un recours contre RFF pour n'avoir pas réagi sur l'emprunt d'une voie ferrée sans autorisation préalable.

Le 13 octobre 2014, la Cour d'Appel de Lyon a jugé illégales ces autorisations. RFF a été condamné pour laxisme dans la protection des lignes ferroviaires et contraint à poursuivre le Département.

Le 24 juillet 2015, c'est le préfet de la Région Rhône Alpes, qui poursuit le Conseil Départemental de l'Isère pour la remise en état de ces emprunts routiers. Le Tribunal Administratif de Grenoble a été saisi.

Cette ligne fait partie du Schéma Régional des Transports Rhône-Alpes à l'horizon 2030. Des trains périurbains Gières - Rives pourront être prolongés vers Beaurepaire ou Saint-Rambert-d'Albon. Une ligne Grenoble – Vienne - Saint-Etienne pourrait également être mise en place sans passer par Lyon.

Alexis Grabit

## Calendrier des commissions

### Transports en Commun (18h30)

16 novembre 2015

7 décembre 2015

18 janvier 2016

### Vélos et Piétons (18h30)

23 novembre 2015

14 décembre 2015

25 janvier 2016

## 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](http://www.adtc-grenoble.org)

[www.facebook.com/adtc.grenoble](http://www.facebook.com/adtc.grenoble)

twitter : @ADTCgrenoble

Pour vous abonner à notre lettre

électronique mensuelle, ou pour

toute information :

[contact@adtc-grenoble.org](mailto:contact@adtc-grenoble.org)

### L'ADTC est membre de :

**FNAUT**, Fédération Nationale des

Associations d'Usagers des

Transports

==> [www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr)

**FUB**, Fédération des Usagers de la  
Bicyclette

== > [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

**Rue de l'Avenir**,

==> [www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)

**FRAPNa-Isère**, Fédération Rhône-

Alpes de protection de la Nature

==> [www.frapna.org](http://www.frapna.org)

**Droit du piéton**,

==> [www.pietons.org](http://www.pietons.org)

**AEDTF**, Association Européenne

pour le Développement du

Transport Ferroviaire.

==> [www.aedtf.org](http://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 :

Alexis Grabit

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 :

TER : Alexis Grabit

A480 : Alexis Grabit

Logo « Ville à 30 » : Rue de l'Avenir

Logo « Challenge Mobilité Rhône Alpes »

# Revue de Presse

## Cette jeunesse qui ne veut plus rouler en voiture

Pour les jeunes urbains, passer le permis de conduire n'est plus une nécessité. Les 18-30 ans dédaignent la voiture personnelle, qu'ils jugent chère et superflue.

« Pour ton bac et tes 18 ans, tu veux qu'on te paye le permis? », proposent les parents. Regard d'incompréhension. « Euh, non merci! », bredouille leur progéniture. Scène vécue dans bien des foyers parisiens. En guise de rite d'entrée dans la vie adulte, le bachelier se verrait plutôt doté d'une carte bleue, d'un ordinateur plus puissant ou d'un vélo à pignon fixe.

[...] Pour les jeunes urbains de la génération Y, la démonstration n'est plus à faire. Evoquer devant eux « le permis de conduire, ce passeport pour l'indépendance », fait de vous des géniteurs très XX<sup>e</sup> siècle. « Pas une priorité », « Je n'en vois pas trop l'utilité », « Vraiment pas le truc qui fait rêver », répondent-ils mollement.

[...] Le principal frein budgétaire. Certes, il est aussi question de transmission qui ne se fait plus. « Avec 61 % de foyers sans voiture à Paris, et un gros tiers dans les dix autres métropoles de l'Hexagone, les jeunes urbains reproduisent un schéma parental », selon le journaliste blogueur Olivier Razemon.

En Ile-de-France, 22 % des 18-20 ans conduisaient en 2008, contre 67 % en campagne.

Mais, dans leurs propos, il est d'abord question de priorités plus vitales, d'insertion professionnelle trop lente et de budgets trop serrés. Le permis, la voiture, l'essence, l'assurance, le stationnement, « c'est un coût énorme, pas du tout dans les projets à dix ans » de Charlotte Bayardon, 23 ans, qui vit en colocation et travaille dans un supermarché bio. « Tout ce système saoule, explique Odhran Dunne, encore étudiant. Tu mets le doigt dedans, ça te coûte une fortune. A vélo, je vais plus vite. »

Cette génération, dont toutes les étapes d'entrée dans la vie adulte sont retardées, dont les pratiques numériques limitent les besoins de déplacement, et qui trouve sa ville « déjà assez polluée comme ça », pioche, en experte, dans la riche palette d'offres de mobilité proposées. Des « multimodaux », comme les définit Nicolas Louvet, du bureau de recherche 6T, spécialisé dans la mobilité et l'urbanisme. « Leur émancipation ne passe plus par la voiture, mais par le smartphone. Ils ne quittent plus leurs parents à 18 ans, mais à 13 ans, dans leur chambre. »

Marche, bus, métro, tramway, vélo en libre-service, scooter, vélo électrique, covoiturage, « taxis » de particuliers

censément interdits, mais qui persistent sur un mode partagé ou nocturne (UberPool, Heetch)... Tout cela dissuade « d'acheter un bien cher immobilisé 80 % du temps, qui n'est même plus statutaire, contrairement aux possessions numériques ».

[...] Pas de voiture en ville pour un usage limité. Et surtout pas de voiture neuve – l'âge moyen de l'acheteur est de 54 ans, en recul chaque année. A pousser le calcul jusqu'au bout, pourquoi passer le permis maintenant ? se demandent nos jeunes interlocuteurs. En 2020, les premières voitures autonomes circuleront sur l'autoroute.

*Pascale Krémer,*

*Le Monde, 18 septembre 2015*

## Un nombre de casques élevé n'est pas "bon signe" pour les cyclistes

Le casque, par définition, est une protection utile en cas d'accident, permettant d'éviter de graves blessures. Néanmoins, il est aussi l'élément révélateur d'un sentiment d'insécurité légitime. Au sein d'une ville, plus le danger est grand, plus les cyclistes sont nombreux à sortir casqués.

Aux Pays-Bas, tout le monde pédale et l'âge ne saurait être un frein. En moyenne, les enfants de moins de 12 ans effectuent presque un trajet par jour à vélo quand les plus de 75 ans en font encore près d'une moitié. Ici, la bicyclette est devenue le moyen de transport privilégié et pourtant, rares sont les usagers casqués : à peine 0,5 %. À l'inverse, au Royaume-Uni, les cyclistes sont moins nombreux mais presque tous portent des protections. La raison est simple : ici, il est six fois plus dangereux de faire une balade à vélo qu'au pays du gouda.

Au Royaume-Uni comme ailleurs, les politiques publiques pensent qu'il vaut mieux tomber avec un casque que sans casque. Aux Pays-Bas, elles pensent qu'il vaut mieux ne pas tomber, tout simplement.

En ce sens, le port du casque traduit l'échec de la sécurité publique, reflétant l'absence d'infrastructures favorables aux cyclistes. On peut ainsi voir dans les campagnes de promotion du casque un transfert des responsabilités, des pouvoirs publics vers l'utilisateur.

[...]

En conclusion, ainsi que l'affirme le blog The Alternative Department for Transport, « faire du vélo en sécurité n'est pas seulement une question de casque ». C'est avant tout une histoire d'aménagement de l'espace urbain, et donc une affaire de choix politique : veut-on développer un moyen de transport pratique et écologique en ville ?

En attendant, sortez couverts.

*Alexis Sciard, Socialter, 31 juillet 2015*