

ADTC *infos*

Se déplacer autrement



La Suisse, paradis ferroviaire

dossier central : pages 9 à 12

N° 148 - Juin 2016 - 3,75 euros



Le vélo en fête :
“Faites du vélo” *pages 2, 6, 7 et 8*

Lyon-Turin :
ne mélangeons pas tout !

Pages 18 et 19



TouGo,
mais pour aller où ?

Page 16



EDITORIAL - Fêtes du vélo, tout le monde s'y met !



La petite reine n'aura jamais aussi bien porté son nom. Elle retrouve enfin ses lettres de noblesse.

Difficile d'échapper aux nombreuses manifestations organisées sous la bannière « faites du vélo » : véloparades, challenge des écoles, Vélopolis... voir nos brèves en page 6 et 7.

Merci à nos salariés et aux bénévoles qui ont eu beaucoup de travail pendant cette période. Un travail qui se révèle gratifiant : les sourires des enfants en témoignent.

Nos actions ont sans nul doute leur part dans l'augmentation des déplacements en vélo dans notre agglomération. Mais le reste du département n'est pas en reste !

Le Voironnais propose carrément le « Mois du Vélo ». En couplant celui-ci aux animations (fête de la cerise, fête de la musique) et à des aides financières pour s'équiper, tout est fait pour promouvoir ce mode de déplacement.

Dans le Nord-Isère, l'accent est mis sur le Vélo à Assistance Electrique (VAE) et la ViaRhôna.

Le Vercors avec son « Vélo Vert Festival », mise sur l'attrait touristique du VTT qui se met lui aussi à l'heure de l'électrique pour viser un public plus large.

Le Grésivaudan commence à évoquer le VAE dans sa palette de solutions de mobilité.

Il est vrai que le VAE a le vent en poupe. C'est dans cette gamme que le nombre de ventes a le plus progressé en 2015. Les retours montrent qu'on hésite moins et qu'on s'en sert deux fois plus qu'un vélo classique, tant en distance qu'en fréquence.

N'oublions pas la marque Libéria qui a fabriqué des vélos à Grenoble jusque dans les années 90. Une exposition lui rendra hommage à l'automne (voir page 4).

L'économie du vélo renaît à Grenoble, avec le collectif d'artisans « La boîte à vélo » (voir ADTC infos n°147, page 6) ou des starts-up misant sur des applications informatiques dédiées.

Enfin, les événements de ces dernières semaines ont montré combien on peut être dépendant des énergies fossiles. S'il ne peut remplacer tous les usages, le vélo constitue une solution alternative performante sur des distances de 1 à 8 km, et plus en VAE. Il permet aussi de garder notre précieux carburant que ce pour quoi il est vraiment utile et indispensable.

Urbain, campagnard ou montagnard, vous l'aurez compris, si vous n'êtes pas encore un adepte, le vélo vous attend.

Nathalie Teppe

Sommaire

- P 02 Editorial – Fêtes du vélo, tout le monde s'y met !
- P 03 Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
- P 04 La trottinette, où, pourquoi et comment ?
- P 05 Choisir sa bicyclette (4^{ème} partie)
- P 06 Verbalisation et autodiscipline
- P 07 Sécurité routière 2015 : Bilan définitif... et conclusions tronquées
- P 08 Métropole à apaiser, les autres moyens
- P 09-12 Transports publics suisses : Un exemple à suivre ?
- P 13 Covoiturage : de nouvelles solutions
- P 14-15 Retour sur les comités de déplacements du SMTIC
- P 16 Grésivaudan : Un nouveau Réseau
- P 17 TER : 3^{ème} voie en gare de Brignoud, c'est urgent !
- P 18-19 Projet Lyon – Turin, ne mélangeons pas tout
- P 20 Revue de presse

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI) est un document d'urbanisme qui étudie le fonctionnement et les enjeux du territoire. Il construit un projet de développement respectueux de l'environnement. Il doit permettre l'émergence d'un projet de territoire partagé, consolidant les politiques nationales et territoriales d'aménagement.

Pourquoi un PLUI ?

En 2015, la Communauté d'Agglomération Grenoble-Alpes Métropole est devenue « Métropole ». Avec ce changement, des compétences communales ont été transférées à la Métropole.

Ce PLUI doit définir le projet d'aménagement et de développement durable du territoire pour les 10 à 15 ans à venir pour l'ensemble des zones du territoire (zones urbaines, à urbaniser, agricoles, naturelles ou encore forestières).

Ce document est élaboré à l'échelle des 49 communes de la Métropole. Il doit remplacer à terme tous les documents d'urbanisme existants (27 Plans Locaux d'Urbanisme, 21 Plans d'Occupation des Sols et une régie).

Quels objectifs ?

Cinq grands objectifs ont été définis par la Métropole :

Pour l'organisation du territoire métropolitain :

- Garantir et développer des services de proximité ;
- Assurer la cohésion sociale au niveau du territoire.

Pour l'environnement et le cadre de vie :

- Aller vers la transition énergétique et s'adapter au changement climatique ;
- Valoriser le patrimoine naturel et conforter la trame verte et bleue.

Pour l'habitat :

- Faciliter la production de logements diversifiés, abordables et adaptés aux besoins du plus grand nombre, de manière équilibrée sur le territoire ;
- Améliorer le parc de logements existants, notamment par la rénovation thermique.

Pour l'économie et l'emploi :

- Favoriser le développement de l'emploi dans tous les bassins de vie de la Métropole ;
- Renforcer le potentiel économique de l'agriculture et de la sylviculture.

Pour les déplacements :

- Promouvoir des modes de déplacement adaptés à la diversité des territoires ;
- Proposer une offre de transport en commun de qualité et renforcée.

Quelle concertation ?

Tout d'abord, les 49 communes (maires, conseils municipaux et services communaux) seront en étroite collaboration dans l'élaboration du PLUI.

Les habitants et les acteurs du territoire ont toutes leur place dans l'élaboration de ce document.

Pour vous informer, il existe une page dédiée au PLUI sur le site de la Métropole (<http://www.lametro.fr/937-plan-local-d-urbanisme-intercommunal.htm>). Vous pouvez également trouver des dossiers de concertations en mairies et au siège de la métropole.

Comment participer ?

Pour vous exprimer, des forums, des réunions publiques, des conférences-débats thématiques seront organisés. Un panel de citoyens tirés au sort sera lancé. Et le Conseil de Développement produira une contribution.

Chaque citoyen peut faire part de ses idées sur une carte collaborative citoyenne mise en place par la Métropole. Grâce à cette carte, vous pouvez proposer vos propres contributions. Vous pouvez également voter pour les contributions des autres ou encore les commenter.

Différents thèmes de contributions sont possibles : Le développement économique, le cadre de vie, l'environnement, les mobilités et les déplacements.

Alors à vos contributions !

<http://plui-lametro.carticepe.fr/>

Alexis Grabit

« Ils l'ont fait »

Seyssinet

Au terminus de la ligne 20, Bd des Frères Désaire, les usagers qui attendaient le bus sur le quai, ou sous l'abri, étaient à la merci des cyclistes obligés de circuler sur le trottoir. L'abribus, qui avait été mal positionné à l'aménagement du quai, a été avancé par le SMTC pour que les cyclistes puissent passer derrière.

St Martin d'Hères

Sur l'avenue G. Péri, en direction de Gières, au bout de l'aménagement cyclable sur trottoir qui conduit les cyclistes sur une barrière (!), à l'angle de la rue Marceau Leyssieux, une sortie a été aménagée et un sas a été marqué aux feux pour que les cyclistes puissent retrouver la chaussée. Enfin.

Grenoble

- Le quartier du Chatelet (Abbaye) fait l'objet d'un réaménagement urbain conduit par la SEM Innovia. Dans ce programme, la rue Charles Rivail a été recalibrée et des bandes cyclables ont été tracées de chaque côté. Très bien.

- À l'extrémité Ouest du boulevard Maréchal Foch, le trottoir Sud qui conduit à Seyssinet par le pont de Catane a reçu un agréable revêtement, et les piétons marchent désormais sur un enrobé qui a remplacé un sol gravillonneux. Chouette.

- Rue Léon Jouhaux, au niveau du Lycée Argouges, le trottoir et la piste côté Ouest ont été remis à niveau pour que les cyclistes n'aient plus à souffrir au franchissement des rebords des caniveaux. Merci.

Christian Cotte

La trottinette, où, pourquoi et comment ?

Exposition Libéria

Il y a tout juste 20 ans, l'entreprise Libéria était mise en liquidation judiciaire et l'usine était démolie. Libéria a fabriqué des vélos à l'Île Verte de 1926 jusqu'au début des années 1990 pour le marché local, mais aussi national et international.

Aujourd'hui, un groupe de personnes a décidé de monter une exposition sur cette entreprise et ces belles machines si chères à nos yeux. Autour du petit-fils du fondateur, de passionnés et de membres des associations uN p'Tit véLo dAnS La Tête, de l'Union de Quartier Ile-Verte et de l'A.P.H.I.D., avec le soutien du Musée dauphinois, des archives départementales et municipales, ce groupe travaille pour restituer cette histoire en deux étapes :

- Du 9 au 19 sept 2016, une exposition dans le cadre des 90 ans de l' UQIV. Pour cela, des vélos, des objets, des photos et des documents sont rassemblés actuellement.

- Dans le courant de 2017, une exposition plus complète proposera aussi des documents sonores d'entretiens avec des personnes ayant travaillé dans cette usine grenobloise.

Nous faisons appel à tous :

- Si vous avez des souvenirs ou des connaissances liées à cette entreprise, si vous connaissez des personnes qui ont travaillé chez Libéria, ou si vous voulez mettre à disposition un vélo ou un objet de la marque, vous impliquer plus dans le projet : contactez-les !

- Si vous êtes en possession d'un vélo Libéria, envoyez une photo devant un fond uni, et une autre avec vous, si vous le souhaitez, à comiteliberia@gmail.com .

Alain Montillier

La trottinette est de retour depuis une bonne dizaine d'années, les modèles se diversifient et l'on voit de plus en plus de personnes de tous âges recourir à ce mode de transport. Quel est l'intérêt et quelles en sont les limites ?

Quel modèle ?

Je ne parlerai ici de la trottinette que comme mode de transport et non comme loisir de glisse urbaine. Pour 60 € on trouve des trottinettes pour adultes convenables dans les magasins de sports. La taille des roues a tendance à augmenter peu à peu et on trouve maintenant pour 100 à 150 € des trottinettes à grandes roues (20 cm). Les grandes roues ont l'avantage de rendre la progression plus rapide et moins sensible aux irrégularités du sol. La contrepartie des grandes roues est le poids de la trottinette, qui atteint 5 ou 6 kg au lieu de 3. Le choix de la trottinette dépend du poids de l'utilisateur et surtout de l'usage, les trottinettes à grandes roues étant préférables pour les déplacements longs (entre 2 et 5 km). La plupart des trottinettes ont un frein qu'on actionne avec le pied et qui vient appuyer sur la roue arrière. À moins d'être à pleine vitesse, poser le pied à terre est aussi un moyen de s'arrêter.

Quelques conditions nécessaires

Pour pouvoir utiliser la trottinette comme mode de transport de façon agréable, efficace et sûre, quelques conditions sont nécessaires :

- Un bon sens de l'équilibre. L'idéal est de pouvoir utiliser indifféremment le pied droit ou le pied gauche pour se propulser, ce qui permet de changer de pied, de faire travailler le corps de façon symétrique, et de tenir plus longtemps, chaque jambe se reposant la moitié du temps.
- Une vigilance par rapport aux autres usagers et aux irrégularités du sol.
- Un sol au revêtement régulier et plat ou en pente douce.

Où pratiquer la trottinette ?

La loi assimile les utilisateurs d'engins à roulettes sans moteur à des piétons, leur place est donc sur les trottoirs. Ils sont soumis à une obligation générale de bon sens et de prudence. Mais dans la pratique, les trottoirs sont souvent étroits, irréguliers et bien sûr empruntés par les piétons, si bien que l'utilisateur d'une trottinette est souvent amené à emprunter les aménagements cyclables et les

rues apaisées. Il convient évidemment de faire preuve de bon sens et de respecter les autres usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes, ou motorisés.

Intérêt de la trottinette

La trottinette permet grosso modo de doubler la vitesse par rapport à la marche, mais ce ratio dépend beaucoup du revêtement et de la taille des roues. Même avec de grandes roues, les pavés de la place Notre Dame sont très désagréables. En revanche, une piste cyclable ou une rue calme dont le revêtement vient d'être refait sont très gratifiantes.

Bien sûr, la trottinette reste cependant moins rapide que le vélo, ou même que le roller. Mais son intérêt est de pouvoir être pliée et embarquée facilement et rapidement dans les transports en commun (ou dans le coffre d'une voiture). La trottinette est donc très utile pour les premiers et les derniers kilomètres. Avec une trottinette, rejoindre un arrêt de transport en commun un peu éloigné (1 à 2 km) est plus intéressant que d'effectuer une correspondance. Dans le centre-ville, la trottinette permet parfois de rattraper à l'arrêt suivant un bus ou un tram qu'on a manqué.

Les risques propres à la trottinette

Pour que la trottinette reste un plaisir, il convient de rester vigilant par rapport aux risques particuliers qu'elle comporte :

- Le risque de chute est plus important qu'à vélo, pour cause de glissade sur un sol lisse et mouillé (passage clouté ou pavé de marbre) ou si la roue avant se coince dans un trou entre deux pavés. C'est pourquoi, il faut observer le sol en plus des autres usagers.
 - L'usager à trottinette peut surprendre les chiens en arrivant vite vers eux ou les effrayer par le bruit des roues sur un sol irrégulier. En général le chien réagit mal, et j'en ai gardé une fois un souvenir mordant. Depuis, je descends toujours de trottinette avant de croiser un chien.
 - L'usage intensif de la trottinette peut engendrer ou réactiver une tendinite au talon d'Achille.
- Un usager averti en vaut deux. Moyennant quelques précautions de bon sens, la trottinette permet de joindre l'utile à l'agréable.

Christophe Leuridan

Nous vous proposons une série d'articles sur le vélo et ses accessoires pour vos déplacements utilitaires dans notre agglomération. Dans les trois derniers numéros d'ADTC-Infos, nous avons passé en revue le choix d'une bicyclette, d'une première liste d'options et d'équipements utilitaires. Nous terminons notre série avec quelques accessoires facilitant le confort et le quotidien.

Transporter des charges

L'usage d'une bicyclette ne se restreint pas au seul transport de son cycliste. De lourdes charges sont facilement transportables¹. Toutefois, pour un usage au quotidien, on pourra se limiter à un porte-bagages avec des tendeurs ou un panier à l'avant (pour des charges légères) ou l'arrière (pour des charges plus lourdes) ou encore des sacoches, de préférence, étanches. Pour les paniers et sacoches, il y a des modèles fixés à demeure sur le vélo, pratique contre le vol, et d'autres amovibles, pratiques pour transporter le contenu là où vous allez ! Bien évidemment, une caisse en plastique, un cageot en bois ou une simple planche permettront de résoudre bien des soucis à peu de frais !

Si le porte-bagages est utilisé comme support pour un panier ou des sacoches ou tout autre système, il faudra veiller à en choisir un solide : la charge maximale supportée étant en général indiquée sur la notice. Certains modèles de porte-bagages disposent d'un système de fixation permettant d'y accrocher au choix un panier ou bien un siège bébé. Le cycliste peut ainsi facilement passer d'une combinaison à l'autre en fonction de son type de déplacement.

Transporter des enfants

Le transport des enfants est bien souvent l'excuse choisie pour justifier l'utilisation de l'automobile. Sans parler des solutions comme les vélos bipORTEURS ou triPORTEURS et vélos cargos², de remorque ou de 3^{ème} roue, la transformation d'une bicyclette standard permettant l'export d'enfant(s) est aisée. Deux solutions sont possibles :

- Le siège enfant posé à l'arrière, soit directement sur le porte-bagages soit soutenu par une fixation en porte-à-faux sur le tube vertical du cadre ou sur la tige de selle. Il faudra veiller que les réglages du siège soient évolutifs pour s'adapter à la taille de l'enfant.

- Le siège avant posé sur le tube supérieur entre le cycliste et le guidon.

Les deux sièges sont bien évidemment compatibles permettant ainsi d'emporter deux enfants sur sa bicyclette.

Le confort et le côté pratique

Enfin, il ne faut pas oublier le confort du cycliste. Outre une bonne position sur le vélo, l'ajout d'une selle adaptée permet de prendre soin de son postérieur particulièrement maltraité sur certaines voiries de l'agglomération ! Et pour compléter l'ensemble, des poignées de guidon ergonomiques permettent d'amortir les chocs et les vibrations et soulagent en faisant reposer le poignet sur la partie plate. Toutefois, l'inconvénient de ces poignées est de figer la position sur la bicyclette mais en ville et pour des trajets relativement courts, cela n'a guère d'incidence.

Le dernier accessoire de cette liste est celui qui bien souvent permet de déterminer si on est face à un vélo urbain ou non : la béquille ! Utile pour des arrêts brefs où il n'y a pas de support fixe ou pour charger un vélo, la béquille se présente sous deux modèles : la béquille simple ou latérale, la bicyclette est alors penchée, ou bien la béquille double avec deux pieds qui permet au vélo de conserver une position bien verticale. Dans les deux cas, il faut choisir un modèle solide, surtout si vous transportez des enfants, et réglable pour l'adapter correctement à votre vélo.

Pour terminer...

Nous avons à peu près fait le tour du choix de la bicyclette à la sélection des accessoires pour rendre vos déplacements urbains plus efficaces et plus plaisants. Cependant, n'oubliez pas ce dernier conseil : le plus important, c'est de faire du vélo ! Peu importe la monture, pourvu qu'on ait l'ivresse !

Jean-Marc Bouché

¹ Voir les articles *La bicyclette pour vos emplettes (ADTC-Infos 143 de Mars 2015) et Vélos-cargos ou utilitaires, remorques (ADTC-Infos 145 d'Octobre 2015 et 146 de Décembre 2015)*

² Voir l'article déjà mentionné *Vélos-cargos ou utilitaires, remorques*

L'IKV, déjà une réalité à l'ADTC

Comme je l'indiquais dans le bulletin 147, depuis le 1er janvier 2016, les employeurs peuvent verser une Indemnité Kilométrique Vélo (IKV) aux salarié-e-s qui se rendent à leur travail à vélo, sur la base de 0,25 € / km parcouru.

Encourager la pratique du vélo a de multiples intérêts :

- La pratique régulière d'une activité physique permet de réduire fortement le nombre d'accidents cardio-vasculaires, le nombre de morts prématurées et d'améliorer l'état de santé en général. L'usage du vélo pour se rendre au travail permet de répondre parfaitement à ce besoin.

- Des études mettent également directement en avant les impacts positifs de la pratique du vélo en termes de bien-être au travail et de productivité des salariés.

Malgré son caractère facultatif, l'ADTC, engagée depuis plus de 40 ans pour le développement des alternatives aux déplacements en voiture, a décidé de mettre en œuvre l'IKV au 1er janvier 2016.

Trois des quatre salarié(e)s de l'ADTC en bénéficient, sur des déplacements domicile-travail quotidiens compris entre 2 et 10 km.

Emmanuel Colin de Verdière

Concours des écoles et collèges à vélo...

L'édition 2016 a permis de passer un cap en nombre d'établissements inscrits : d'une quarantaine, nous sommes passés à 57, dont une augmentation nette des écoles maternelles !

Le 26 mai, les élèves étaient encouragés à venir à vélo à l'école ou au collège ce jour-là.

Indépendamment du dynamisme dans chacun des établissements le jour J, nous avons le plaisir de compter de plus en plus d'initiatives autour du vélo dans les écoles et collèges : sessions d'animations vélo, sorties, expositions et réalisations en ateliers, véloparade festive de quartier, communication sur les vélobus et pédibus... Que de projets foisonnants grâce à l'implication des enseignants et des parents ! Bravo à tous !

Davantage d'infos sur : www.adtc-grenoble.org/spip.php?article440

Les vainqueurs des 5 catégories :

- Maternelles de moins de 100 élèves : Louis Armand et Le Mas des Iles à Seyssins avec 100 % chacune

- Maternelles de 100 élèves et plus : Françoise Dolto à Echirolles avec 88 %

- Élémentaires de moins de 160 élèves : Gabriel Péri à Saint-Martin d'Hères avec 98 %, et une mention spéciale à Jean Mermoz de Poisat à 97 %, tout près du vainqueur !

- Élémentaires de 160 élèves et plus : Louis Armand à Seyssins avec 91 %

- Collèges : Jules Verne à Varcès avec 28 %

...Ouverture de « Faites du vélo »

Le concours débutait la quinzaine « Faites du vélo » de la Métro. La semaine suivante, ont été réalisés plusieurs accompagnements vers 17 écoles de la Métro, en cyclobus (voir photos page de droite). Les enfants étaient ravis !

Geneviève Peffen

Vous avez probablement vu ou entendu passer dans les médias locaux l'annonce d'une campagne de verbalisation, pour prévenir les conflits d'usage et apaiser la circulation. La majorité des médias ont évoqué à ce propos les incivilités des cyclistes. Parlons des autres aussi !

Un cliché très répandu prétend que « les cyclistes font n'importe quoi », « c'est dangereux ». Pourtant, la Sécurité Routière publie chaque année une analyse de l'ensemble des accidents de la circulation (voir page de droite). Depuis des années, on constate que dans environ 2/3 des accidents impliquant un vélo, la responsabilité n'était pas imputable au cycliste, et celui-ci n'avait pas commis d'infraction. La répartition des torts en cas d'accident est équilibrée entre cyclistes et automobilistes.

Certes, le fait que les automobilistes ne conduisent pas mieux ne justifie pas les incivilités des cyclistes. On peut comprendre que, le nombre de vélos en circulation ne cessant d'augmenter, des comportements vaguement tolérés parce qu'encore peu fréquents deviennent vraiment gênants. Pour autant, ce serait injustifié, et contre-productif, de se focaliser sur les infractions des seuls cyclistes.

La Ville de Grenoble, soucieuse de faire cohabiter plus paisiblement les différents usagers, a demandé aux forces de l'ordre de « sensibiliser » les différentes catégories d'usagers, puis de passer à une phase de verbalisation plus systématique.

Si on s'intéresse réellement à la prévention des accidents, toutes les infractions ne sont pas équivalentes. On l'a vu, par exemple, avant / après la multiplication des double sens cyclables : l'infraction « remonter un sens interdit à vélo » n'est généralement pas accidentogène. Il n'en est pas de même pour le stationnement gênant, les queues de poisson à l'abord des intersections, le téléphone au volant ou au guidon...

L'ADTC, consultée sur ce sujet, a émis l'avis que rendre les trottoirs aux piétons est important. Mais à condition de ne pas oublier que ces trottoirs sont largement aussi accaparés par des voitures qui stationnent que par des vélos qui roulent. Et les voitures en stationnement, bien qu'à l'arrêt, ne sont pas moins nuisibles : en obligeant les usagers les plus vulnérables à empiéter, parfois sans



visibilité, sur la chaussée, elles les mettent en danger. Idem pour le stationnement gênant sur voies cyclables, évidemment !

L'absence d'éclairage, actif ou passif, sur un vélo la nuit est aussi une infraction qui augmente assez fortement le risque d'accident. Plusieurs campagnes de sensibilisation ont été menées sur ce thème par l'ADTC et la Métro. Elles sont bien perçues mais ont un impact encore trop modeste. On peut alors admettre le passage de la sensibilisation à la verbalisation.

Mais parallèlement, nous attirons l'attention sur la nécessité que les agents chargés de ces verbalisations soient correctement formés. Or ils ne sont pas toujours au courant des évolutions du Code ! Nous avons des témoignages de cyclistes verbalisés pour avoir roulé dans une rue piétonne autorisée aux vélos, ou pour ne pas avoir porté en ville un gilet fluo qui n'est obligatoire la nuit que hors agglomération, ou à qui un policier a voulu retirer des points de permis, alors que depuis leur création, ces points ne peuvent être retirés que pour une infraction commise avec un véhicule dont la conduite nécessite le permis.

Une perle du genre : il n'y a pas si longtemps que ça, j'avais été arrêtée par un policier municipal grenoblois qui me reprochait d'avoir « grillé » un feu. C'était faux, je m'étais arrêtée, mais j'avais mis pied à terre juste devant le capot de sa voiture. Quand je lui ai expliqué que j'avais légèrement dépassé le feu uniquement parce que sa voiture avait trop avancé et occupait tout le sas vélo, sa réponse fut : « C'est quoi un sas vélo ? ».

Monique Giroud

Sécurité routière 2015 : Bilan définitif... et conclusions tronquées

VÉLOS

La Sécurité routière a publié récemment son baromètre mensuel de mai 2016 et le bilan définitif de l'année 2015. Pour la première fois depuis le début des années 2000, la tendance à la baisse du nombre de victimes s'inverse. Il faut se ressaisir !

Plusieurs médias nationaux ont repris le même communiqué sur l'augmentation du nombre de tués dans les accidents de la circulation : +10% en mai 2016 (294 tués). Le bilan 2015 est en hausse de 2,2% par rapport à 2014, avec un nombre de tués passant de 3384 à 3461.

Les dates des accidents étant a priori aléatoires, leur répartition dans le temps comporte des fluctuations non significatives, qu'on mesure mathématiquement avec « l'écart-type ». Dans notre cas, la hausse constatée commence à dépasser l'écart-type, qui, avec un total de 3416 victimes en 2015, est de l'ordre de 2% sur une année, et 6% sur un mois. On ne peut donc pas l'ignorer.

Les facteurs mentionnés par la Sécurité Routière sont des hausses de la vitesse moyenne, de la consommation d'alcool ou de stupéfiants, et du trafic pendant les ponts du mois de mai. On peut aussi s'interroger sur un report du train vers la voiture induit par les grèves, mais nous n'avons pas de données à ce sujet.

Les usagers vulnérables sont sur-représentés parmi les tués et les blessés graves : ce sont les usagers sans carrosserie, et en particulier les deux-roues motorisés, les seniors (> 65 ans) et les jeunes (15-24 ans).



Pourcentage de blessés graves touchés à la tête
(source : IFSTTAR 2014)

Des disparités intéressantes...

Contrairement au nombre de tués, celui des blessés a diminué, ainsi que les nombres de tués et de blessés piétons et cyclistes. Comme les années précédentes, la fréquence des accidents graves est nettement plus faible en milieu urbain : 63% des tués le sont hors agglomération. Espérons que ce constat encouragera les collectivités locales à amplifier les mesures d'apaisement de la circulation, comme la généralisation des « zones 30 ».

... et une conclusion biaisée (une fois de plus)

Regardons de plus près un résultat que la Sécurité routière présente de manière suggestive, avec un code couleur pour les différentes parties du corps touchées chez les blessés graves deux-roues (motorisés, ou vélos) : la tête est touchée dans plus de 70% des cas.

J'ai fouillé dans les données disponibles sur plusieurs sites officiels (ONISR et IFSTTAR) pour produire la figure ci-dessous, plus complète et informative. Sur deux populations équivalentes de 4000 à 5000 blessés graves (niveau 4 ou plus sur l'échelle AIS), 84% des piétons et 76% des cyclistes sont touchés à la tête. Je n'ai pas vu le chiffre correspondant pour les automobilistes, mais il y a quelques années, les bilans annuels montraient que sur l'ensemble des blessés, étaient touchés à la tête 17% des cyclistes, 24% des automobilistes et 26% des piétons.

Curieusement, la Sécurité routière recommande explicitement le port du casque à vélo, mais pas pour les piétons ou les automobilistes. Pourtant, 8% de plus touchés à la tête parmi les piétons, ça commence à être significatif (écart supérieur à 5 fois l'écart-type) !

Ah, si seulement le casque protégeait du bourrage de crâne...

Monique Giroud

La fête du vélo en photos



La Fête des Tuiles
(Photo Grenoble Alpes Métropole)



Le Concours École à Vélos
(Photo Emmanuel Colin de Verdière)



Le CycloBus
(Photo Grenoble Alpes Métropole)



Au stade à Vélos
(Photo Grenoble Alpes Métropole)

Challenge Mobilité régional 2016 « Au travail, j'y vais autrement »

La 6^{ème} édition régionale de cet événement mobilité proposait aux entreprises et administrations de sensibiliser leurs salariés pour venir au travail autrement que seuls dans leur voiture le 9 juin dernier. Cette année, l'Auvergne a rejoint Rhône-Alpes et a inauguré la dynamique sur son territoire, avec une participation fort honorable. Les autres territoires ont renforcé leur avance et l'ensemble s'est concrétisé à nouveau par un succès puisque plus de 1.200 établissements ont participé (+24% par rapport à 2015), ce qui a représenté 665.000 km réalisés soit à pied ou trottinette ou roller ou skate, à vélo, en transports en commun, en covoiturage, ou économisés grâce au télétravail.

Comme chaque année :

- Certains salariés en ont profité pour tester d'autres solutions de déplacement, leur donnant à réfléchir sur leurs habitudes ; par exemple, pour la première fois la SNCF avait proposé plusieurs offres promotionnelles (-50% sur les consignes à vélo, et billets aller/retour TER à 3 € sur le trajet domicile-travail).

- D'autres salariés, pour ajouter une note humoristique ou sportive, ont choisi des modes de déplacement inhabituels (skis à roulettes, course à pied, cheval...). Sur le territoire où l'ADTC est le relais local d'organisation, en partenariat avec Grenoble Alpes Métropole (et le soutien de la ville de Grenoble, du Pays Voironnais et du Grésivaudan) : sur 275 inscrits, 239 établissements font partie du classement. En effet, certains référents n'ont pas pu in fine organiser l'événement le 9 juin, ou n'ont pas pu remplir les résultats en temps voulu... ce n'est que partie remise pour 2017 ! Mais ceci permet de souligner l'importance de l'implication des personnes qui organisent ce challenge au sein de chaque établissement et les difficultés qu'ils ont pu rencontrer. Ils méritent tous d'être vivement remerciés !

Geneviève Peffen

Détails, photos et palmarès sur : www.challengemobilite.auvergne-rhonealpes.eu et www.adtc-grenoble.org

La construction de la Métropole apaisée a commencé en janvier 2016 par la mise en place de la signalisation verticale aux entrées des villes, et a continué à partir de mi-avril par la pose de la signalisation horizontale, sur le territoire des 14 premières communes volontaires. À partir de juillet, 29 autres communes ayant rejoint le mouvement pour améliorer la sécurité des usagers de l'espace public, réduire les pollutions, permettre la cohabitation de tous les modes de déplacements, vont bénéficier du même traitement.

Les prochaines étapes

Après le changement de la règle, à titre expérimental, 30 au lieu de 50 km/h, permis par la Loi de transition énergétique de juillet 2015 et l'exception pour certains grands axes ou portions d'axes, où la vitesse reste autorisée à 50 km/h, les marquages au sol des vitesses maximales, sont prévus la pose des radars pédagogiques pour rappeler à l'ordre les conducteurs distraits, l'adaptation des cadences des feux tricolores à la baisse de la vitesse, des rappels à la règle sans frais, avant des sanctions.

Une signalisation du passé à revoir

Au fil des années d'adaptation de la ville à la voiture, on a vu fleurir des panneaux « Cédez le passage », « Stop », des feux tricolores, etc. Ces signalisations sont une incitation à la vitesse pour les véhicules empruntant l'axe prioritaire ou bénéficiant d'un feu vert, et vont à l'encontre de la volonté actuelle de modérer les vitesses. Il y a donc matière et occasion à revenir sur ces dispositions, à faire et mettre en œuvre des choix peu onéreux et remettre en vigueur une règle de base oubliée, la priorité à droite.

Pour la cohérence d'ensemble, il est temps que les signalisations nouvelles pour la métropole apaisée soient vite complétées par des décisions de police pour des suppressions de signalisations anciennes :

- Priorité à droite générale, donc suppression des Stop et Cédez le passage

En intersection, l'éventualité de devoir laisser la priorité à un usager fort de son bon

droit arrivant par la droite, incite davantage à la prudence et à la modération de la vitesse qu'un feu tricolore, car le risque d'accident matériel pour son véhicule est plus fort. En dehors des axes principaux, la vitesse de 30 km/h et la priorité à droite devraient donc être la règle aux intersections sans problème de visibilité, et à 30 km/h, une seule règle de priorité, à droite, exception faite pour les voiries parcourues par les TC bien entendu.

- Modification d'un grand nombre de feux tricolores

Le feu orange clignotant permanent, en remplacement du feu vert, pouvant passer à la demande en mode tricolore, permet d'attirer l'attention des conducteurs sur un lieu, de supprimer la tendance à l'accélération au feu vert, et de laisser la possibilité d'un arrêt de la circulation pour permettre une traversée piétonne lente.

- Création de nouvelles zones de rencontre

Il serait aussi incitatif de classer un certain nombre de rues en zones de rencontre pour marquer la priorité donnée aux piétons, et faire baisser la vitesse à 20 km/h., à commencer par les rues qui n'ont pas de trottoirs pour la circulation des piétons.

- Création de plateaux traversants

Un rampant à franchir est très efficace pour faire ralentir les véhicules trop rapides.

- Mise en place des double-sens cyclables

En zone 30, toutes les rues sont à double sens pour les cyclistes. Le croisement des vélos et des motorisés, en sens de circulation opposée, est un facteur d'abaissement de la vitesse selon le largueur de la chaussée.

Le changement des habitudes demande d'autant moins de temps, qu'il est provoqué par de multiples actions cohérentes et simultanées et sur une grande échelle. Le niveau métropole, avec les 43 communes engagées, est bien adapté. Il faut prévoir maintenant d'autres mesures, certaines peu coûteuses, qui ont été oubliées au fil des années, et d'autres plus réglementaires.

Christian Cotte

Transports publics suisses : un exemple à suivre ?

De la crise au renouveau

[...] Les transports publics en Suisse ont connu une période de contraction jusque dans les années 1970. Après un tournant vers le milieu des années 1980, ils connaissent aujourd'hui un succès singulier. Avec 22,3 %⁽¹⁾, la part de marché (en voyageurs-km) des transports publics en Suisse est une fois et demie supérieure aux parts de marché en France ou en Allemagne. La part du mode ferroviaire atteint pratiquement deux fois le niveau français ou allemand.

La Suisse détient même le record du monde de la distance parcourue en train (kilomètres par habitant et par année). [...] Le succès auprès des voyageurs a été accompagné d'un progrès significatif dans la productivité : entre 1990 et 2013 le nombre train-km par agent a été multiplié par 2,3. Le nombre de voyageurs-km par agent a même été multiplié de 2,55. Les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF), l'opérateur ferroviaire historique principal, sont devenus une entreprise (société publique) profitable, notamment par le trafic de voyageurs, mais aussi, et pour beaucoup, par ses revenus immobiliers.

I. Des clés de compréhension multiples

1. Un territoire relativement favorable aux transports publics.

Les villes historiques denses [...] s'opposent à une croissance non maîtrisée de la voiture individuelle. [...] La densité de population est favorable aux transports publics (moyenne nationale de 199 habitants/km²). [Le manque d'espace exclut] un réseau autoroutier à 2x3 voies à travers tout le pays. La protection des paysages est revendiquée par tous les courants politiques et l'aménagement du territoire est un enjeu politique important. Les transports publics profitent de [...] leur faible consommation d'espace.

2. Une gouvernance politique efficace et le soutien des citoyens.

Une organisation décentralisée des transports publics, y compris de son financement.

[...] Beaucoup de décisions sont prises au niveau des communes et des cantons, qui disposent de leurs propres financements et ressources fiscales. Pour le ferroviaire, les cantons disposent de 48 % des moyens financiers (2010), en forte augmentation. [...] Les besoins locaux, en particulier de mobilité, sont mieux pris en compte. [...] Les citoyens peuvent participer à la définition de l'offre, ce qui renforce leur lien avec les transports publics. [...] Les modalités de financement dans les cantons rendent attractif [politiquement] d'investir localement et de façon visible.

La Suisse dépense beaucoup plus pour ses transports publics que tous les autres pays européens [même en tenant compte du revenu moyen plus élevé], en particulier en investissement]. [...] En 2013, le Parlement a doublé les moyens dédiés aux infrastructures ferroviaires (FAIF) à 6,4 milliards CHF (5,8 milliards d'euros), sans que ces moyens fussent discutés. [...] [Ces moyens permettent de rendre les transports publics] performants et abordables pour la plus grande partie de la population. Par conséquent, la population soutient le financement des transports publics dans sa globalité [...]. La participation des citoyens aux décisions, leur propension à financer et leur satisfaction se renforcent mutuellement.

Une participation systématique des citoyens à la politique des transports.

[...] Les besoins locaux et des petites évolutions ont plutôt prévalu sur les grands concepts technocratiques. Au niveau national, le mode de décision contraint les acteurs à présenter des projets qui profitent à tout le pays, comme l'illustre le développement de l'ambitieux programme « Rail 2000 ». Les référendums ont contribué à légitimer sur le long terme les décisions pro transports publics qui ainsi peuvent s'appuyer sur une acceptation large et stable.

La démocratie directe a aussi conduit à quelques décisions « abruptes », comme l'acceptation de l'Initiative des Alpes (ayant pour objectif la limitation du transit poids lourds dans les Alpes suisses, favorable au rail) par les électeurs, contre la volonté de la politique et l'administration. [...]

Un paysage politique marqué par le consensus dans une société peu segmentée [...].

Le système politique en Suisse est traditionnellement marqué par le consensus. [...] Il y a moins de revirements de stratégie, une plus grande stabilité au niveau des représentants politiques et une administration moins politisée. L'écart entre les classes sociales est relativement peu développé. Par conséquent les transports publics ne souffrent pas de l'image de transport du pauvre et sont acceptés dans les classes moyennes et élevées jusqu'aux membres du Conseil fédéral, qui utilisent les transports publics. [...]

Un opérateur historique moins dominant [...] animé par une culture d'entreprise en faveur de la qualité et du service aux clients.

[...] Il existe depuis longtemps d'autres entreprises ferroviaires, avec une part de marché suffisante pour soutenir une « concurrence des idées » avec les CFF. Même s'il n'y a pas (ou très peu) de concurrence réelle⁽²⁾, la possibilité de comparer sa performance aux autres opérateurs amène [...] à se trouver moralement obligé de s'améliorer ! De ce fait, l'opérateur historique est très sensible à la satisfaction de sa clientèle et aux injonctions de son actionnaire, le Conseil fédéral. Il en résulte aussi une grande plasticité managériale et opérationnelle, facteur de gains d'efficacité et d'efficience productive.

[...] Les entreprises de transport public sont des employeurs attractifs [...]. Ils offrent de bonnes conditions de travail, y compris pour les postes en bas de la hiérarchie, mais demandent une haute productivité et une grande qualité de service rendu. Cela leur permet d'obtenir le concours d'employés qualifiés et motivés, [...] perçus comme de véritables « ambassadeurs » des transports publics.

Les transports publics en Suisse ont aussi bénéficié du choix heureux de leurs dirigeants à des moments cruciaux. L'identification des directeurs des entreprises de transport à leur société fait que beaucoup de ces dirigeants sont aussi des utilisateurs enthousiastes de leurs services. Ainsi, personne dans la branche n'arrive en réunion



*Une déserte ferroviaire coordonnée et bien utilisée
(Photo Francois Lemaire)*

en limousine avec chauffeur. Les réunions sont naturellement prévues en fonction de l'horaire des transports. La culture de management est productive et orientée au profit du système dans son entier. La recherche de la qualité et de l'innovation prévaut sur le résultat purement monétaire de l'entreprise.

3. [...] Une infrastructure optimisée, une offre conséquente associée à une tarification attractive et homogène et à une gouvernance publique coopérative

Un développement stratégique du réseau ferroviaire existant.

Avec le programme « Rail 2000 », lancé en 1987, la Suisse a opté pour une stratégie d'investissement ferroviaire visant à maximiser la performance du réseau existant tant en termes de desserte de tout le pays, que de capacité et de vitesse porte à porte. Une planification très poussée de l'horaire et des correspondances simultanés permettent de cibler les investissements en fonction de l'offre souhaitée. Aujourd'hui, le réseau affiche une productivité élevée des CFF et une bonne robustesse de l'horaire.

Un haut niveau de service [...]

La législation fédérale définit deux niveaux minimaux d'offre [...]. Chaque lieu avec au moins 100 habitants permanents doit être desservi. À partir de 32 voyageurs par jour, un minimum de quatre allers-retours quotidiens, du lundi au dimanche⁽³⁾, est exigé. À partir de 500 voyageurs par jour, la cadence horaire est la norme. L'application de ces standards aux lignes de transport régional (rail et route) est exécutée par une commande conjointe de l'État et des cantons. [...] Le cadencement et les correspondances simultanées sont systématiques pour le réseau ferroviaire. Chaque ligne et chaque gare sont desservies par au moins un train par heure [...]. Ce niveau de desserte est également garanti dans les zones peu denses [...] Dans beaucoup de régions une mobilité sans voiture est devenue réelle.

Une forte tradition suisse des services publics de qualité aussi valable pour les transports publics.

Avec 87,7 % en 2014, la ponctualité ferroviaire [apparemment] comparable à la France, [...] est mesurée à 2 minutes 59 secondes à l'arrivée finale du client, en comprenant toutes les correspondances [contre 5 minutes pour la SNCF et par train, 5 minutes 59 secondes pour la DB]. Pour réaliser une telle qualité, les CFF stationnent des trains de remplacement dans les nœuds du réseau. [...]

Une tarification attractive et homogène [...] intégrant la totalité des réseaux de transports publics.

Avec la tarification nationale unique « Service direct », l'abonnement demi-tarif et l'abonnement général, les transports publics proposent un prix attractif et sont perçus par l'utilisateur comme un réseau global intégré.

[...] Les transports publics sont moins chers en Suisse qu'en France ou qu'en Allemagne, si on les rapporte aux prix de la consommation ou au prix du PIB.

En outre, tous les billets sont des billets ouverts. Ils peuvent être utilisés sur tous les trains, pour tous les opérateurs sur une relation donnée, à chaque heure et sans réservation. [...] Un abonnement demi-tarif attractif (adulte : 185 CHF par an, soit 169 euros) [...] offre 50 % de réduction sur tout billet de train, de transport urbain et interurbain. L'abonnement général permet l'utilisation libre de tous les transports publics en Suisse. [...] La grande majorité de la population helvétique utilise les transports publics. Environ 50 % de la population dispose d'un abonnement et, parmi eux, 450 000 ont souscrit un abonnement général (un Suisse sur vingt !). [...]

Une gouvernance publique privilégiant la coopération et la contractualisation à la recherche de la concurrence.

[...] Les réformes ferroviaires successives conduites depuis 1995 ont associé des exigences accrues, notamment en termes de qualité de service et de respect d'une contrainte financière sévère, à une contractualisation plus exigeante. Pour le transport régional de voyageurs, les CFF ont perdu le monopole légal et la concurrence dans la procédure d'attribution du marché est théoriquement possible, mais elle n'est pas sollicitée. Les cantons [...] préfèrent passer des conventions de service et d'objectifs exigeants avec l'opérateur historique. Ces conventions, de [...] deux ans, sont basées sur la coopération, la confiance et la transparence. Les CFF, très intéressés par ces contrats, s'impliquent pour réaliser la qualité demandée par les cantons et les citoyens.

[...] Le Conseil fédéral [propriétaire des CFF], tout en respectant la liberté opérationnelle de l'entreprise, en encadre précisément l'activité par une contractualisation [...] basée sur un pilotage stratégique fait d'objectifs clairs, précis et contrôlés et, par comparaison avec les attributions directes en France, financièrement contraignantes. [...]

II. Quels enseignements pour l'organisation des transports publics en France ?

[...] Le « modèle suisse » de transports publics nous autorise à suggérer cinq pistes d'amélioration des transports publics en France.

1. Poursuivre la décentralisation des financements et des compétences dans le transport public.

La régionalisation des trains régionaux a été un succès [...], avant que le manque de transparence et de [...] productivité de la SNCF en ait arrêté la trajectoire. Mais le plus grand succès se trouve dans le transport public urbain. Le versement transport s'avère un formidable levier pour les agglomérations qui peuvent ainsi réaliser nombre de leurs projets – avec, à la clé, un succès majeur, le renouveau du tramway en France. [...] Accordons aux régions le choix de l'opérateur ferroviaire et un financement propre pour le transport interurbain !



Les marchandises aussi prennent le train (Photo Francois Lemaire)

2. Diversifier les entreprises ferroviaires afin de mettre en marche une spirale d'amélioration productive

La productivité de la SNCF (en train-km par agent) est aujourd'hui la plus faible des grandes entreprises européennes. Elle est deux fois inférieure à celle des CFF. Les dirigeants de la SNCF et l'État en tant que propriétaire ont négligé la productivité du système dans son entier.

[...] La France serait bien inspirée de réduire la prédominance de la SNCF dans le système ferroviaire [en créant] des entreprises ferroviaires locales [exploitant les services ferroviaires et les gares] auxquelles seraient transférées les infrastructures à vocation régionale [et en mettant] en concurrence l'exploitation des lignes régionales (le moyen choisi par l'Allemagne). Au niveau de l'entreprise SNCF, les contrats de travail des dirigeants devraient inclure plus d'incitations à la productivité et à la qualité du service rendu.

3. Investir dans le réseau ferroviaire existant, en associant gains de productivité et offre interconnectée.

La politique d'investissement ferroviaire en France a été depuis les années 1980, centrée sur la création de lignes nouvelles performantes, avec [...] un désinvestissement dans le réseau existant. [...] Des problèmes de qualité dans le réseau [entravent le] déploiement d'une offre régionale performante et attractive.

L'exemple suisse montre qu'il est pertinent de développer le réseau classique en fonction de l'offre souhaitée.

Bien souvent, de « petites mesures » ont un ratio coût/bénéfice particulièrement favorable [signal reposé, quai supplémentaire, tronçon de voie double, tronçon de ligne rectifié]. [...] La politique de la SNCF visant à supprimer des trains en heure creuse [...] [et celle] de certaines régions tendant à rajouter des trains, surtout en heure de pointe, a mis en péril la productivité du système [...]. La productivité élevée des CFF est pour partie le fruit du cadencement intégral, qui permet d'optimiser l'usage de ses moyens de production. Faire circuler un train en heure creuse est nettement moins cher qu'en

heure de pointe ; le matériel et le personnel roulant étant disponibles et payés. Certaines régions en France, l'Île-de-France, Alsace ou Rhône-Alpes, l'ont déjà bien compris.

La France a récemment décidé de réorienter ses investissements ferroviaires au profit du réseau classique, qui a accumulé des retards en matière de maintenance et de modernisation. La France pourrait s'inspirer du programme suisse « Rail 2000 » qui associe une offre performante (fréquence, correspondances) et des gains de productivité.

Mais l'enjeu majeur des années à venir est d'abord de gagner en productivité. La SNCF doit revoir son organisation productive, [...] son organisation du travail obsolète, voire son management, trop coûteux en charge de structure. Cette amélioration de la productivité permettrait notamment de mieux maîtriser l'évolution de la contribution des régions et rendre financièrement viable la poursuite de l'expansion de l'offre TER.



L'abonnement demi-tarif offre 50 % de réduction sur les trains, sur les transports urbains et interurbains
(Photo Francois Lemaire)

4. Créer une tarification unique et attractive du système.

Le système tarifaire en France est très éparpillé, avec des ruptures tarifaires à chaque changement de transporteur ou presque, [...] décourage l'utilisation intermodale du système et la perception des transports publics [...] comme un réseau unique. [...] Le système tarifaire devrait [offrir] plus de simplicité d'usage, plus de flexibilité et plus d'intermodalité. Il devrait aussi évoluer vers une tarification plus homogène, plus abordable et plus à même de fidéliser la clientèle. [...]

5. Réécrire la gouvernance publique sur la base d'une plus grande coopération entre les acteurs et d'exigences accrues en faveur des clients et des contribuables.

Le fonctionnement du système ferroviaire en France apparaît coûteux pour les finances publiques, avec au final, des résultats peu satisfaisants pour les clients [...]. La dérive constante des contributions régionales en faveur du TER et le manque criant de transparence en constituent une illustration éclairante.

La Suisse a basé son modèle sur la coopération et la transparence en exigeant des bons résultats de ses opérateurs, en termes de qualité et d'économie. Dans le transport urbain et interurbain, la concurrence est permise là où l'opérateur manque les objectifs convenus.

Il importerait [...] que les pouvoirs publics [...] [réforment] en profondeur la gouvernance publique de l'opérateur ferroviaire, pour la rendre plus incitative et plus responsabilisante. La qualité de la coopération entre les acteurs et l'exigence de la contractualisation nous apparaissent être des facteurs déterminants d'amélioration. La [...] concurrence en cas de manquement des objectifs devrait faire partie de cette gouvernance.

Souhaitons, pour conclure, que les acteurs du système de transports publics en France sachent se montrer, chacun, à la hauteur de ces défis. Leur avenir en dépend.

(1) Eurostat, voyageurs-km en 2012, à comparer à 14,9 % en France, 14,7 % en Allemagne.

(2) La mise en concurrence est pratiquée (et obligatoire) dans le transport public routier en cas d'offres nouvelles et de modifications substantielles. Le canton de Berne est presque le seul à mettre en concurrence aussi des services existants.

(3) Exemple du canton de Berne, Ordonnance sur l'offre de transports publics du 10 septembre 1997, source : www.sta.be.ch/belex/f/77762_412.html

Synthèse réalisée par Christophe Leuridan d'un article de Villes, Rail et Transports (26 janvier 2016), écrit par Christoph Schaaffkamp et Andreas Wettig, consultants à Trans-Missions (Tours) et à KCW (Berlin), et par

Christian Desmaris, chercheur au Laboratoire Aménagement Economie Transports. Article complet disponible sur <http://www.ville-rail-transports.com/content/22725-Transports-publics-suisse-Un-exemple-%C3%A0-suivre>

Sources :

Bonnafous Alain, 2013. *A quel prix, la réforme ? Ville, Rail & Transports* n° 548, 30-33.

Desmaris Christian, 2014. *La régionalisation ferroviaire en Suisse : la performance sans la compétition. Un exemple pour la France ? Revue Politiques et management Public*, 31/2, Avril-Juin, p. 169-191.

KCW : *recherches et activités de conseil en Suisse*.

Statistiques : Eurostat, Statistique Suisse (OFS), Insee, Medde (les comptes des transports), Destatis et DIW (Verkehr in Zahlen)

Litra, service d'information pour les transports publics (www.litra.ch)

Covoiturage : de nouvelles solutions

Un constat : les voitures sont principalement conçues pour transporter 4 ou 5 personnes. Quand on est plusieurs à effectuer un même trajet, c'est quand même dommage de circuler seul.

Blablacar a bien compris le besoin du covoiturage ponctuel pour des distances inter-villes. Mais les trajets de courte distance, plus proches de notre quotidien ont du mal à trouver audience.

Quelles solutions ? Sont-elles concurrentes ou complémentaires ? Pour qui et pour quoi faire ?

Des freins et des leviers

Le principal frein est la confiance réciproque entre le conducteur et le passager. Mais l'expérience prouve que cet a priori est vite balayé. On se sent plus responsable quand on conduit plusieurs personnes. De plus, un système de notation évite les dérives. Les sites de mises en relation incluent une assurance.

Un autre bémol mis en avant est la quasi obligation de posséder un smartphone pour y installer les applications de mise en relation.

Curieusement, l'aspect financier est rarement mis en avant dans notre agglomération. Instinctivement, les adeptes du covoiturage évoquent plus l'incongruité de voyager seul sur le même trajet qu'une autre personne. Ils attendent surtout des facilités de circulation et de stationnement (voies réservées sur les voies rapides, parkings dédiés ...).

Covoiturage et autostop organisé

Le phénomène des « parents-taxi » est paradoxal : les parents se plaignent d'être des taxis mais le font bien volontiers car c'est le prix à payer pour vivre à la campagne et emmener leurs enfants à leurs activités. Dans certains villages, les familles s'organisent ... Trois familles qui se regroupent, c'est 1 trajet sur 3 à assurer, et une voiture avec 4 personnes. Un exemple à suivre.

Pour rassurer les utilisateurs, RezoPouce permet de sécuriser l'autostop dans les zones mal ou peu desservies par les transports en commun. Les conducteurs et les passagers doivent s'inscrire en mairie. Les conducteurs obtiennent un macaron à apposer sur leur véhicule. Et les auto-

stoppeurs doivent « poucer » dans les zones dédiées. Il devrait y avoir une antenne prochainement dans le Grésivaudan.

Une multiplicité de sites dédiés

La multiplicité de sites, souvent dédiés à un type de covoiturage, disperse les inscriptions. Plusieurs sites permettent de planifier des covoitages en avance, dont voici quelques exemples :

- www.opencar-grenoble.fr

Plutôt orienté vers les sorties en soirées ou événementielles, mais aussi pour le rabatement sur les gares TER. Sa particularité est d'être financé par des partenaires qui proposent des cadeaux aux conducteurs.

- www.togetzer.com

Pour organiser ses covoitages entre amis/famille (fêtes de famille, week-end entre amis, compétition des enfants)

- www.covoit.net

Pour organiser le covoiturage sur des événements professionnels ou personnels.

Covoiturage dynamique, la solution ?

Désormais, les smartphones donnent accès à des solutions de covoiturage dynamique et immédiat. Là aussi, plusieurs sites comme OuiHop, WazyUp et Karos se concurrencent. C'est dommage car ces systèmes requièrent une masse critique d'inscriptions pour fonctionner, surtout dans ses limites (en soirée par exemple).

Karos mise sur le big data pour anticiper des trajets, basé sur un auto-apprentissage selon les habitudes des inscrits (les trajets quotidiens sont multiples en plus du domicile-travail : dépose des enfants, activités sportives, courses ...). Ainsi, le logiciel met en relation des personnes au même profil et optimise le point de rendez-vous entre les deux.

Sachant qu'il suffirait qu'une voiture sur cinq ne circule pas pour qu'il n'y ait plus de congestion de la circulation, si chaque automobiliste « contraint » pouvait covoiturer une fois par semaine ... il n'y aurait plus de bouchons !

Nathalie Teppe

Coupe Icare : En car, en TER et/ou à vélo

La Coupe Icare se déroulera du 22 au 25 septembre 2016.

Les dispositifs de bus Icarebus (entre la gare de Brignoud, Crolles, Lumbin, La Terrasse et Saint-Hilaire du Touvet) et Icarexpress (Grenoble - Lumbin) sont reconduits.

De plus, les TER Annecy - Valence marqueront à nouveau des arrêts en gare de Brignoud (une fiche horaire sera diffusée pour le samedi 24 et dimanche 25). Pour information, les usagers quotidiens des TER et leurs familles peuvent profiter d'une offre bénéficiant de 50% de réduction le week-end.

Enfin, des itinéraires à vélo mise en place par l'ADTC seront étendus avec des départs possibles depuis Grenoble, Gières, St-Ismier et Brignoud. À l'arrivée, les cyclistes pourront stationner leur vélo sur les arceaux vélos événementiels sécurisés et surveillés mis à disposition par La Métro à proximité du site d'atterrissage.

Par exemple, il sera possible de louer un Métrovélo à Grenoble, prendre un TER depuis l'une des gares de l'agglomération, jusqu'à Brignoud et finir le trajet en vélo par l'itinéraire fléché.

Tout est mis en œuvre pour limiter au maximum l'usage de la voiture pour cet événement. Pourquoi ne pas tester l'aller en vélo et le retour en TER ou l'inverse ?

Alors à vos vélos !

Plus de détails sur le site internet de la Coupe Icare : <http://www.coupe-icare.org/>

Antoine Jammes

Optimisation de la ligne C2 ?

À la rentrée, les temps de parcours devraient être réduits sur la ligne Chrono C2 (Grenoble Louise Michel - Echirolles - Le Pont de Claix - Claix Pont Rouge) car le nombre d'arrêts va diminuer de 17 à 12.

À Echirolles, les arrêts Viscose et René Thomas seront regroupés sur un nouvel arrêt appelé « Navis » situé à la hauteur de l'allée du Rondeau. L'arrêt Vaillant-Couturier sera supprimé et les arrêts Ecuireuil et Ecole de Musique vont être aussi regroupés en un nouvel arrêt. Ces nouveaux arrêts seront aménagés avec une traversée piétonne du cours, tandis que les cheminements piétons sur la contre-allée Ouest, entre les anciens et les nouveaux arrêts, seront sécurisés, notamment par la création de sorties directes de véhicules sur la chaussée centrale du cours.

À Pont de Claix, l'arrêt Iles de Mars sera supprimé et les arrêts Pont de Claix mairie et Marcelline seront regroupés. On verra si les temps de parcours seront effectivement améliorés comme annoncé par le SMTC : le gain estimé à 2 minutes sur 15 permettrait d'assurer la même fréquence en engageant un bus en moins, et d'économiser 90 k€ par an en fonctionnement.

Christian Cotte

Le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise) a réuni fin mars et début avril 2016 un comité de déplacements dans chacun des 4 secteurs de la Métropole (Nord-Est, Nord-Ouest, Sud et Grand Sud).

Une fréquentation globale en hausse

Le réseau TAG avec 85,6 millions de voyages en 2015 a vu sa fréquentation augmenter de 5% par rapport à 2014 (et de 10,3% par rapport à 2013).

Lignes de tram

Cette hausse est notamment due à l'exploitation complète de la ligne E de tram depuis juillet 2015 avec une fréquentation proche de 30 000 voyages par jour (v/j). On observe également une hausse de la fréquentation sur les lignes A (85 700 v/j, +1%), B (69 200 v/j, +5%), C (45 600 v/j, +5,5%) et D (3 800 v/j, +8%).

Lignes Chrono

Une hausse sur 5 des 6 lignes Chrono est également observée : 5 à 10% pour les lignes C1, C3 et C4, et même 17 et 16% respectivement pour les lignes C5 et C6.

La desserte du pôle d'emploi d'Inovallee Montbonnot ainsi que du pôle multimodal de Montbonnot Pré de l'Eau nécessitent le prolongement de la ligne C1 (Grenoble - Meylan) jusqu'au Pré de l'Eau, demandé depuis 2011 lors de la création de la ligne Chrono.

On peut noter la baisse de fréquentation de 1% de la ligne C2 (Grenoble Louise Michel - Echirolles - Le Pont de Claix - Claix Pont Rouge) qui suit la baisse de 5% observée en 2014. Cette ligne est pénalisée par la correspondance imposée avec la ligne E à Grenoble Louise Michel.

Cette baisse conforte la demande de l'ADTC d'étudier au plus vite le prolongement de la ligne E à Echirolles et Pont de Claix.

Pour l'ADTC, la ligne C5 (Grenoble Palais de Justice - Grenoble Malherbe - Universités Biologie) devrait être prolongée rue de la Frise (côté Europole de la gare de Grenoble) pour permettre l'accès aux TER.

La hausse de fréquentation observée sur la ligne C6 (Grenoble Presqu'île - Rive Gauche du Drac - Grand Place - St Martin

d'Hères H. Wallon) ne masque pas le besoin de prolonger cette ligne jusqu'au campus de St Martin d'Hères - Gières pour donner accès directement au Domaine Universitaire et au CHU avec une seule correspondance. Elle pourrait aussi avantageusement être dissociée en deux lignes, Grand-Place - Campus, et Grand-Place - Rive Gauche du Drac - Presqu'île.

Lignes Proximo

Sur les lignes Proximo, les tendances sont diverses, le service offert aussi.

La ligne 11 (Campus - St Martin d'Hères - Eybens - Echirolles - Comboire) enregistre une hausse de 4,7% avec 10 600 v/j. La transformation de la ligne 11 en Chrono n'est prévue que pour 2018 alors qu'il s'agit d'une ligne de rocade déjà très fréquentée. Sa transformation doit être anticipée. En effet, elle dessert de nombreux générateurs de déplacements : Campus, Rocheplane, Lycée Pablo Neruda, l'Odyssee, Hôpital Sud, Clinique des Cèdres, cinémas Pathé Echirolles, la Rampe, piscine d'Echirolles, bowling, Caterpillar, ciné Théâtre la Ponatière, Musée Géo Charles et Centre commercial de Comboire.

La ligne 12 (St Martin d'Hères les Alloses - Grenoble Dr Martin - Grand Place - Eybens Maisons Neuves) reste la première ligne de bus du réseau TAG avec plus de 15 000 v/j, en hausse de 1%. Compte tenu de son offre, sa fréquentation, son trajet desservant le centre-ville de Grenoble et donnant correspondance avec 4 des 5 lignes de tram et les 6 lignes Chrono, cette ligne mériterait largement d'être transformée en ligne Chrono, ce qui revient concrètement à lui ajouter des services de soirée. Par ailleurs, cette ligne reste trop lente. Le temps de parcours doit absolument être amélioré par une prise en compte aux feux et la réévaluation de la distance inter-arrêts. Cette mesure bénéficierait aux usagers et à l'exploitant.

Les lignes 13, 14, 16, 18, 19, 20 et 22 sont pénalisées par une offre trop faible aggravée par le plus souvent l'absence de cadencement (un horaire cadencé est un horaire où l'intervalle entre deux véhicules est un sous-multiple de l'heure, soit 10, 12, 15, 20 ou 30 minutes, facilitant la mémorisation de l'horaire par l'usager). Ces lignes voient leurs fréquentations déjà faibles diminuer ou stagner.

de déplacements du SMTC

La ligne 15 (Grenoble Verdun - St Martin d'Hères Gabriel Péri - Gières - Domène) a vu sa fréquentation augmenter de 7% (4 670 v/j) en raison du report d'une petite partie des usagers touchés par la restructuration mal pensée de la ligne Express Transisère Grenoble - Domène - Le Champ Prés Froges début 2015. Cette ligne va bénéficier de la mise en place de la priorité aux feux et du réaménagement du carrefour Neyrpic-Belledonne à St Martin d'Hères.

Pour les lignes 14 (Grenoble Verdun - St Martin d'Hères Ambroise Croizat - Gières gare) et 15, l'absence d'accès au centre-ville, fréquemment aggravée par une limitation arbitraire à l'arrêt Grenoble Flandrin-Valmy reste très pénalisante. L'ADTC demande que ces deux lignes soient prolongées jusqu'à la rue de Belgrade (Trois Dauphins).

La ligne 17 (Grenoble rue Béranger - Claix - Varcès - Vif - Le Gua) a vu sa fréquentation stagner (3 430 v/j). Elle bénéficiera de l'installation de la priorité aux feux dont la mise en place est programmée en 2016. En complément, l'ADTC demande la mise en place d'une priorité à l'entrée et à la sortie de l'autoroute à Claix. Pour l'ADTC, cette ligne devrait être prolongée rue de Belgrade pour assurer une correspondance avec les lignes de tram A et B.

Lignes Flexo

Avec moins de 3000 voyages par jour, ces lignes desservent des zones moins denses et représentent moins de 1% des voyages sur le réseau TAG.

On peut noter cependant la hausse de 28% sur la ligne Flexo 69 (Vizille - Uriage - Gières gare - Campus) avec 437 v/j. Cette ligne doit devenir la ligne principale entre Vizille, Gières et le campus comme prévu dans le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Grenobloise qui définit les grandes orientations d'aménagement pour les 20 ans qui viennent). Pour la desserte de St Martin d'Uriage Village et de Vaulnaveys le Haut et Belmont, le rabattement sur Uriage Gare avec correspondance gérée est à privilégier.

L'ADTC demande que les dimanches et fêtes, la ligne soit prolongée au campus pour donner correspondance avec les lignes C, C5 et 11. Elle demande aussi le rétablissement, en coopération avec la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan, des 4 arrêts sur 5 à St Martin d'Uriage supprimés lors de la fusion de la Métro avec la Communauté de Communes du Sud-Grenoblois. Il est stupéfiant de constater qu'une limite administrative prive les habitants de l'usage d'une desserte qui passe devant chez eux ! Courteline aurait-il imaginé une telle aberration ?

L'ADTC demande aussi le prolongement de la ligne Flexo 66 (Echirolles gare - Champagnier - Jarrie Clos Jouvin) à la gare de Jarrie-Vizille pour donner correspondance avec les TER Grenoble - Veynes - Gap et la ligne Express 3 Vizille - Grenoble.

Emmanuel Colin de Verdière

Réseau de bus TAG : des modifications à venir

Le Conseil syndical du SMTC vient de voter un certain nombre de changements sur le réseau de bus.

Pour cet été, du 4 juillet au 28 août, l'offre régulière sur les lignes Flexo 43, 46, et 47 est transformée en offre à la demande.

A la rentrée, dès lundi 29 août 2016 :

- Les horaires des lignes Flexo 52, 60, 61, 63 sont ajustés pour mieux répondre aux besoins.
- Les services scolaires de la ligne Flexo 44 (Miribel Lanchâtre - Le Gua) deviennent des services réguliers et à la demande.
- Un service scolaire est créé le matin entre Proveysieux Planfay Haut et St Egrève le Muret.
- La ligne Flexo 68 (Echirolles La Rampe -

Bresson) dessert Echirolles La Commanderie comme la 43.

- L'itinéraire à l'essai par le quartier des Alpes - Cachin à Fontaine de la ligne Proximo 19 (Seyssinet-Pariset Village - Sassenage l'Ovalie) devient définitif.
- Le terminus de la ligne C6 (St Martin d'Hères H. Wallon - Grand'Place - Seyssins - Fontaine - Grenoble Presqu'île), aujourd'hui placé à l'extrémité Ouest de la rue Horowitz, est ramené sur l'avenue des Martyrs, juste avant le terminus de la ligne B de tram.

Les bus éviteront les encombrements créés par la configuration inadaptée à la circulation de la place de la Résistance.

Christian Cotte

Bus Hybrides, le prix en vaut-il la peine ?

Depuis l'automne 2015, 40 bus hybrides circulent sur le réseau TAG. Ces bus ont une double motorisation diesel / électrique. Alors que Lyon a abandonné le projet d'achat de bus hybrides pour privilégier le trolleybus, la RATP en exploite plusieurs centaines depuis 2015 en Ile de France. Le premier bilan en situation d'exploitation réelle est bien loin des annonces des constructeurs : la consommation ne diminue que de 15% et non des 30% annoncés par les vendeurs ; les émissions nocives de particules fines et dioxyde d'azote sont ainsi peu réduites par rapport à un bus diesel. Ces bus sont annoncés pour une durée de vie de 15 ans avec une garantie de 7 ans pour les batteries.

Seul point positif : des coûts d'entretien légèrement inférieurs, grâce notamment au système de freinage (ralentissement assuré par la motorisation), et à un moteur diesel tournant à régime constant.



(photo : Alexis Grabit)

Ces faibles résultats sont à mettre en rapport avec le surcoût très important de 40% à l'achat par rapport à un bus diesel aux normes actuelles. À investissement constant, il vaudrait mieux accélérer le renouvellement du parc par des bus diesel à la norme Euro 6, ce qui diminuerait de 90% les émissions d'oxyde d'azote et de particules fines par rapport aux nombreux bus à la norme Euro 3 circulant encore sur le réseau TAG. Mieux, pour un investissement assez proche (du bus hybride), le trolleybus, d'une durée de vie de 25 ans, est fiable, bien connu et n'émet aucun polluant.

Emmanuel Colin de Verdière

Des bus pour vos loisirs cet été

Pourquoi ne pas utiliser les Transports en Commun pour vos loisirs cet été ?

De nombreuses possibilités existent pour profiter des lacs ou piscines dans le Grésivaudan, aller en montagne ou se divertir.

Se baigner

Depuis la Métropole, la ligne Flexo 57 permet de se rendre à la base du Bois Français tous les jours du 18 juin au 28 août (sauf le 14 juillet). Au départ de Grenoble, elle dessert également St Martin d'Hères, Gières, Murianette et Domène avec 3 départs de V. Hugo (10h15, 11h30 et 13h15) et 4 retours depuis le Bois Français (16h30, 17h, 17h45 et 19h).

Dans le Grésivaudan, la navette des deux rives dessert le lac de la Terrasse, le centre nautique de Crolles et la piscine de St Vincent de Mercuze du 6 juillet au 28 août (horaires sur www.tougo.fr)

Aller en montagne

Depuis la Métropole, les lignes TAG Flexo 40, Transisère 6550 et 7000 permettent de monter en Chartreuse, les lignes Transisère 5100 et 5110 vous emmènent sur le plateau du Vercors, la ligne Transisère 6100 à Chamrousse, les lignes Transisère 4100, 4101, 4110 en Matheysine et la ligne Transisère 3000 en Oisans. Pour observer les magnifiques paysages du Trièves, utilisez la ligne TER Grenoble - Gap.

Dans le Grésivaudan, les lignes Estibus vous montent dans les stations des Sept Laux (G25 et G63), de Chamrousse (G70) et du Collet d'Allevard (G23). La ligne G32 parcourt le plateau des Petites Roches et peut être utilisée en correspondance avec le funiculaire.

Se divertir

Du 19 au 23 juillet, il est possible de se rendre en bus aux Rencontres Brel à St Pierre de Chartreuse (Aller ligne Transisère 7000 depuis la gare routière à 17h35 ou 18h20 ou navette TAG depuis V. Hugo à 18h45. Pour le retour, départ à 1h du matin. La réservation est à faire jusqu'au 13 juillet auprès d'AlloTAG (04 38 70 38 70 ou allotag@semitag.fr)

Bon été en bus !

Emmanuel Colin de Verdière

Dans le numéro 146 d'ADTC Infos, nous vous présentons les principes de réorganisation de la mobilité dans la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (CCPG).

La CCPG avec l'exploitant du réseau a organisé 7 réunions publiques dans la première quinzaine de mars 2016 pour présenter les modifications prévues au réseau de Transports en Commun du Grésivaudan le 1er septembre 2016.

TouGo est le nom de ce nouveau réseau.

Le réseau Transisère absent

De nombreuses questions pendant les réunions d'informations ont montré l'importance du réseau Transisère dans la desserte en Transport Public du Grésivaudan. Il permet notamment de rejoindre l'agglomération grenobloise sans correspondance malgré les dégradations subies par les lignes Express et 6020.

Cinq lignes structurantes

Cinq lignes principales, formeront l'armature du réseau dans la vallée, cadencées à la demi-heure en pointe et à l'heure en journée :

- Ligne G2 : ZA de Bernin-Crolles - Brignoud - Domène - Montbonnot Pré de l'Eau - Meylan Béalières.

Une correspondance avec la ligne TAG C1 (Grenoble - Meylan) sera ainsi possible. La ligne aurait pu être prolongée utilement au Lycée du Grésivaudan pour desservir l'ensemble d'Inovalée Meylan et donner correspondance avec les lignes TAG 13 (Meylan - CHU - Grenoble - Poisat) et 16 (Meylan - La Tronche - Grenoble - Echirolles - Le Pont de Claix).

- Ligne G3 : Le Touvet - La Terrasse - Lumbin - ZA de Bernin-Crolles.

La correspondance aujourd'hui possible pour les usagers de cette partie de la ligne G61 et le TER à Brignoud est supprimée ainsi que la ligne directe pour les élèves se rendant au lycée de secteur à Villard-Bonnot. La ligne G3 sera cependant prolongée vers la Gare de Brignoud et le lycée de Villard-Bonnot aux heures de pointe.

- Ligne G4 : Goncelin - Tencin - Brignoud - ZA de Bernin-Crolles

- Ligne G5 : Pontcharra - Le Cheylas - Goncelin

- Ligne G6 : Allevard - Goncelin

Lignes secondaires et à la demande

En complément des lignes structurantes,

des lignes secondaires circuleront dans les zones moins denses. Pour les balcons de Belledonne, les hauts de St Ismier et Biviers et le plateau des petites Roches, des lignes de Transport à la Demande circuleront en journée suivant le principe d'une desserte zonale : la ligne de bus ne suit pas un itinéraire mais effectue le meilleur itinéraire en fonction de la demande des usagers sur la base d'un horaire défini.

Ces lignes à la demande seront complémentaires des services réguliers pour les scolaires.

Trois lignes citadines

Ces lignes circuleront toutes les 30 à 60 minutes :

- Citadine A : Lancey - St Ismier La Batie - St Nazaire les Eymes - St Ismier - Montbonnot Pré de l'Eau - Montbonnot La Poste.

Cette ligne permet une liaison nécessaire entre les rives gauche et droite pour la partie St Ismier - Lancey. L'itinéraire tortueux empruntant des routes étroites de la portion de ligne entre St Ismier et Montbonnot semble peu attractif.

- Citadine B : Crolles le Rafour - Crolles PTT - Crolles Pompiers - Bernin.

Comme pour la citadine A, cette ligne sera peu attractive pour les usagers.

- Citadine C : Pontcharra Villard Noir - Pontcharra gare - Pontcharra Zac le Marais.

Cette ligne avec un itinéraire relativement direct et reliant les différents quartiers de Pontcharra à la gare devrait trouver son public.

Ligne 6070 coupée

La ligne Transisère 6070 (Gières gare - Campus - Inovalée - Montbonnot Pré de l'Eau - St Ismier - ZA de Bernin - Crolles) va être limitée à Pré de l'Eau : c'est le Grésivaudan qui finançait la partie de l'itinéraire supprimée. Une limitation à St Ismier aurait maintenu une liaison rive droite - rive gauche complète et permis aux usagers domiciliés entre Bernin et Biviers de se rendre en Transports en Commun à Inovalée ou au campus avec une correspondance au plus. Cela évitait le doublon actuel entre les lignes 6020 et 6070 entre St Ismier et Crolles qui est le principal motif avancé pour justifier cette suppression.

Pour plus de précisions, consulter le site internet www.tougo.fr.

Emmanuel Colin de Verdière

TER : la 3^e voie en gare de Brignoud, c'est urgent !

La desserte du Grésivaudan nécessite de prolonger les TER Rives – Gières jusqu'à Brignoud. Pour cela, la création de la troisième voie en gare de Brignoud est urgente.

Cette troisième voie permettra de mettre en place une véritable desserte cadencée au 1/4 d'heure entre Rives et Brignoud et la création d'une halte ferroviaire à Domène. Le financement des travaux est acquis dans le cadre du plan de modernisation du Sillon Alpin Sud, et les difficultés de réalisation liées au site ont trouvé une solution technique.

Un projet retardé

Les travaux ont d'abord été prévus à partir de mars 2016 pour une mise en service au premier semestre 2018 (comité de lignes de juillet 2014). Mais devant le manque de moyens de SNCF Réseau (ex-RFF) et compte tenu de la priorité donnée aux travaux de maintenance, les opérations de développement sont effectivement ralenties. Alors que cette troisième voie, déjà financée, aurait dû être livrée courant 2018, aucune date de réalisation ne semble avancée à ce jour.

Des travaux prioritaires

Cette opération de développement apparaît urgente pour doter la région grenobloise d'un véritable réseau de TER périurbain. Ce mode de transport lourd et rapide est la colonne vertébrale d'un réseau à même de générer un report modal, permettant de lutter contre l'encombrement des voies d'accès à Grenoble et la pollution atmosphérique.

Pour cette raison, l'ADTC juge nécessaire l'intervention des élus locaux auprès de SNCF Réseau, afin que ces travaux soient de nouveau programmés et inscrits dans la future convention TER en cours de négociation entre la Région et la SNCF, convention qui devrait comporter un volet travaux.

Emmanuel Colin de Verdière



La gare de Gières avec sa troisième voie centrale (photo : Alexis Grabit)

Grèves à la SNCF : Les usagers sont à bout.

Depuis le début de l'année 2016, déjà plus de 50 jours de grève ont été recensés dans la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur les six premiers mois de l'année. Ces grèves à répétition exaspèrent de plus en plus les usagers qui doivent déjà faire face à d'autres problèmes (manque de conducteurs, travaux sur les voies et défaillances des matériels).

En attendant, les usagers trouvent d'autres solutions pour se déplacer : retour à leur voiture, covoiturage ou autocars longue distance. Plus les grèves se poursuivent, plus les usagers conserveront leur nouveau moyen de mobilité, délaissant le train. A une époque où il devient nécessaire de réduire l'utilisation de la voiture, ces grèves ne favorisent pas la transition énergétique.

La FNAUT demande que les abonnements et les titres de transport soient remboursés. La SNCF a récemment annoncé que le remboursement ou l'échange des billets pour les jours de grève sera exceptionnellement sans frais (jusqu'à 60 jours après le jour du voyage).

Quel geste commercial proposera la Région ou la SNCF pour les abonnements de Septembre (et non en Juillet où moins d'usagers prennent le train et donc d'abonnement mensuel) ?

Alexis Grabit

Grenoble - Milan en TGV, c'est possible cet été (du 03/07 au 31/08).

En raison de travaux, un TGV Paris – Milan sera détourné cet été par Grenoble. Un arrêt commercial permettra de relier directement Grenoble (12h52 - 12h57 le samedi) à Turin (16h15) et Milan (17h50). Dans l'autre sens, une correspondance sera nécessaire à Chambéry.

Alexis Grabit

Fin des Trains de nuit : Grenoble aussi est concernée

Le vendredi 19 février 2016, l'Etat annonçait son désengagement sur six des huit lignes que comptent les Intercités de Nuit, à partir du 1^{er} juillet. Deux lignes seulement resteront exploitées, Paris – Briançon et Paris – Rodez / La Tour de Carol.

Un « appel à manifestation d'intérêt » a été lancé afin de permettre à des opérateurs privés d'exploiter les six lignes mais les délais sont si courts que l'opérateur Transdev a mis en doute publiquement la réelle volonté de l'Etat de trouver un opérateur autre que la SNCF.

Dans notre région, la ligne Paris – Bourg-Saint-Maurice / Saint-Gervais-les-Bains est concernée. Cette ligne effectue un arrêt à Chambéry, permettant ainsi aux Grenoblois d'effectuer un voyage de nuit le week-end et d'arriver de bonne heure à Paris, et inversement.

Trajet Grenoble – Paris

TER Grenoble 21h32 – Chambéry 22h19 puis Intercités de Nuit Chambéry 23h53 – Paris Austerlitz 6h19. Remarques : le dernier départ TGV de Grenoble est à 19h16 (21h16 le dimanche) et le premier TGV du matin est à 7h16 le samedi, 10h16 le dimanche et 5h16 le lundi.

Trajet Paris – Grenoble

Intercités de Nuit Paris Austerlitz 22h25 – Chambéry 5h05 puis TER Chambéry 5h40 – Grenoble 6h27. Remarques : le dernier TGV part à 19h41 (20h45 les vendredi et dimanche). Les premiers TGV sont à 7h41 le samedi, 9h45 le dimanche et 6h41 le lundi.

Au moment où nous écrivons ces lignes, il semble que ce train de nuit soit maintenu au moins pendant l'été 2016, mais toujours avec l'ouverture tardive des réservations. Utilisez-le pendant vos vacances !

Alexis Grabit

On écrit tellement de choses sur le projet Lyon-Turin qu'une mise au point s'impose. En particulier, les 26 milliards d'euros si souvent mis en avant recouvrent en réalité 7 projets correspondant à des échéances bien distinctes.

1- Le tunnel de base (tunnel du Mont Ambin)

Ce tunnel international, dont le percement est prévu entre 2018 et 2029, aura 57 km de long. Situé à une altitude d'environ 500 m, il permettra d'éviter les fortes rampes d'accès au tunnel actuel (pentes de 30‰), d'augmenter le tonnage des trains de fret, et de réduire les temps de parcours (fret et TGV). En renforçant l'attractivité du rail, il favorisera le report modal et devrait réduire la circulation des poids lourds dans les vallées alpines et à Vintimille.

Son financement, évalué à 8,2 milliards aux conditions économiques (ce) de 2012, hors travaux déjà engagés, sera assuré pour 40% par l'Union européenne, 2,1 milliards par l'État français et le reste par l'État italien. La part française représente un coût annuel moyen de l'ordre de 200 millions, qui pourrait être réduit par la mise en place d'un sur-péage autoroutier pour les poids-lourds allant en Italie par Vintimille ou les tunnels routiers du Fréjus ou Mont-Blanc, comme proposé dans le rapport parlementaire Destot - Bouvard de juillet 2015.

Le lancement définitif n'attend plus que la ratification des derniers accords franco-italiens du 8 mars 2016 de Venise pour un démarrage des travaux en 2018. De nombreux travaux préparatoires ont déjà été réalisés pour faire des reconnaissances géologiques avec la création de plusieurs descenderies et un important chantier va démarrer cet été à Saint Martin de la Porte comprenant, en particulier, le creusement par un tunnelier d'un tunnel d'une dizaine de kilomètres devant ensuite être incorporé dans l'ouvrage définitif.

C'est une entreprise publique franco-italienne : TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) qui est responsable des travaux de réalisation et de la gestion de cette future infrastructure.

Par son ampleur cet ouvrage est tout à fait comparable au nouveau tunnel de base du St Gothard en Suisse (57 km) inauguré le 1er juin 2016 ou au futur tunnel du Brenner (55 km) entre l'Autriche et l'Italie, dont la mise en service est prévue en 2026.

Dans ce contexte, la réalisation de ce tunnel du Mont Ambin est à la portée des États français et italien, et son potentiel apparaît bien plus important que le projet de canal Seine-Nord (cf. encadré ci-contre).

Sa réalisation donnera ses chances au

transport ferroviaire vis-à-vis du transport routier. La question est de savoir s'il suffira à réduire le trafic routier dans les vallées alpines.

Car pour atteindre cet objectif, ce projet devra impérativement s'accompagner d'une politique de transfert modal (mise en place d'une écotaxe) et d'une amélioration du fonctionnement du réseau ferroviaire (qualité des sillons, lignes capillaires, planification des travaux...). Et cette politique inspirée de l'exemple suisse doit être mise en œuvre sans attendre 2029 !

2- La ligne d'accès première phase

Cette ligne de 78 km entre Grenay (à l'Est de Lyon) et Chambéry est une ligne mixte destinée donc aux trains de voyageurs (TER et TGV) et aux trains de fret. Elle a été déclarée d'utilité publique en août 2013 et son coût est évalué à 4,5 milliards (ce 2011).

Côté voyageurs, elle permettrait de réduire les temps de parcours des TGV, mais surtout elle provoquerait un saut qualitatif important pour les dessertes TER avec des réductions importantes de temps sur les liaisons Lyon - Chambéry, Lyon - Annecy (de l'ordre de 25 minutes), et dans une moindre mesure Lyon - Grenoble. En libérant la ligne actuelle des liaisons TER directes et TGV, la ligne nouvelle donnerait de la capacité pour le développement des liaisons périurbaines en augmentation régulière et permettra d'améliorer la régularité sur ces lignes « malades » alors que plus de 100 000 véhicules par jour circulent sur l'A43 à Bourgoin-Jallieu. Pour cette raison, l'ADTC regrette le désengagement financier de la ville de Grenoble.

Côté fret, le besoin de cette ligne apparaîtra principalement lorsque la ligne actuelle par Ambérieu sera saturée ⁽¹⁾, mais une réalisation anticipée faciliterait le développement du trafic fret.

Cette ligne n'est pas financée actuellement⁽²⁾ et le rapport de la commission Mobilité 21 l'avait classé dans les secondes priorités, après 2030 (comme le Grand Contournement autoroutier Ouest de Strasbourg dont la réalisation vient pourtant d'être décidée !). Aucune échéance de mise en service n'est donc avancée. Cependant les déclarations de certaines collectivités locales, comme la Région, indiquent leur intention de promouvoir sa réalisation.

Mais pour l'ADTC, la justification de cette ligne ne doit pas être examinée uniquement sous l'aspect du projet Lyon-Turin mais également sur les enjeux pour les dessertes TER. On connaît les difficultés des lignes Lyon – Grenoble - Chambéry. Que faut-il faire pour rendre plus attractive les liaisons TER ? Les

trains Lyon - Annecy, mettent actuellement le même temps que les cars empruntant l'autoroute. Les liaisons TER doivent-elles se contenter de rester sur les infrastructures du 19^{ème} siècle saturées et partiellement à voie unique ? Quel serait le juste nécessaire en termes d'investissements ? Quels financements pourraient être dégagés ? Le projet international Lyon-Turin peut-il accélérer certaines réalisations ? Autant de questions qui devraient être débattues.

3- La ligne d'accès deuxième phase

Il s'agit d'une ligne à voie unique de 62 km uniquement dédiée au fret permettant de détourner avant Chambéry le trafic fret circulant sur la ligne d'accès première phase Lyon-Chambéry de façon à donner un accès direct au tunnel de base par des tunnels monotubes sous la Chartreuse, Belledonne et le Glandon. Cette ligne est estimée à 3,2 milliards (ce 2011) et a été déclarée d'utilité publique en août 2013.

Cette ligne ne se justifiera que lorsque la ligne actuelle sera saturée et que la ligne d'accès première phase Lyon - Chambéry sera réalisée et elle aussi... saturée⁽³⁾⁽⁴⁾. Son éventuelle construction apparaît donc bien lointaine. Mais il était important, en la déclarant d'utilité publique, de réserver les emprises pour permettre son implantation lorsque le besoin apparaîtra.

4- Ligne d'accès côté italien

Cette ligne doublerait la ligne actuelle entre la sortie du tunnel de base du Mont Ambin vers Suse et Turin. En dehors d'une zone à l'entrée de Turin (d'un montant estimé à 2 milliards) son planning de réalisation n'est pas fixé compte tenu des capacités actuelles de la ligne existante.

5- Contournement ferroviaire

Ouest Lyonnais (CFAL)

Cette nouvelle ligne principalement destinée au fret permettrait aux trains de fret de contourner Lyon pour soulager le Nœud Ferroviaire Lyonnais saturé et en particulier, le secteur de la Part-Dieu, et donner de la capacité pour la mise en place de nouvelles liaisons TER. Elle comporte 3 parties :

- la partie Nord, 48 km entre Ambérieu et Grenay, estimée à 1,7 milliards (ce 2011), déclarée d'utilité publique en novembre 2012.⁽⁵⁾

- la partie Sud, 24 km entre Grenay et la vallée du Rhône, estimée à environ 1,1 milliard (ce 2011), dont le tracé fait encore débat,

- un franchissement du Rhône, dont le positionnement fait encore l'objet d'études et de débats.

Ce projet est intéressant en lui-même pour la désaturation du nœud lyonnais, mais une partie de son coût (1 milliard) est présenté dans la globalité du projet Lyon - Turin car certains trains accédant au tunnel emprunteraient le CFAL ...

6- Deuxième tube des tunnels Chartreuse, Belledonne et Glandon

Comme on l'a vu plus haut la ligne d'accès deuxième phase comporte des tunnels à voie unique sous la Chartreuse, Belledonne et le Glandon. Ces ouvrages sont prévus pour qu'il soit possible de rajouter une deuxième voie (un deuxième tube) si le trafic le justifiait, autrement dit si la ligne actuelle était saturée et les lignes d'accès première phase et deuxième phase elle aussi saturées. Autant dire qu'on n'a actuellement aucune perspective de réalisation. Pour en arriver là, il faudrait retirer la quasi-totalité des camions sur les routes !

7- Ligne Voyageurs TGV Grenay

-Avressieux

Le dernier projet inclus dans les fameux 26 milliards est une troisième ligne, dédiée uniquement aux TGV, entre Grenay et Avressieux (à l'Ouest du tunnel de l'Épine précédant Chambéry), s'ajoutant à la ligne actuelle Lyon-Chambéry et à la nouvelle ligne d'accès. Ce projet est maintenant complètement abandonné et n'est plus à mentionner dans les PLU (on ne voit vraiment pas quand et pourquoi il devrait être réalisé).

26 milliards d'euros ?

Ainsi, ces 26 milliards sont le résultat de l'addition entre un projet quasiment décidé (le tunnel de base), un projet qu'il faudrait promouvoir (la ligne d'accès entre Lyon et Chambéry), des projets à long terme (les tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon), des projets italiens, des projets hypothétiques voire abandonnés, et un projet qui a sa justification propre (CFAL). Il s'agit donc plus d'un slogan trompeur que d'un élément de débat sur ce qu'il faudrait faire pour améliorer les liaisons voyageurs et fret dans la Région Rhône-Alpes.

François Lemaire

(1) Cette ligne permettrait aussi de détourner une partie du trafic fret longeant le lac du Bourget et traversant Aix les Bains pour conforter les liaisons TER périurbaines.

(2) Un financement européen à hauteur de 20% est envisageable.

(3) Cependant, le tunnel de Chartreuse pourrait être réalisé dans une phase intermédiaire en cas de saturation de la gare de Chambéry.

(4) Un saut de mouton est envisagé à Montmélian au niveau de bifurcation de la ligne de Grenoble pour retarder la nécessité de cette deuxième phase.

(5) Ce tronçon permettrait aussi une desserte voyageurs de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry.

Le projet canal Seine-Nord

Il est intéressant de comparer ce projet international Lyon-Turin au projet de canal Seine-Nord situé entièrement sur le territoire français. Ce nouveau canal de 106 km est destiné à relier les réseaux des canaux du nord de la France, de la Belgique et des Pays-Bas à la Seine et l'Oise en région parisienne, par un ouvrage permettant le passage de convois fluviaux à grand gabarit (4400 t). Son objectif est de réduire le trafic de poids-lourds sur l'autoroute Paris - Lille par un report modal vers la voie d'eau. Mais on peut craindre que son trafic vienne surtout d'un transfert du rail vers la voie d'eau et donc s'interroger sur sa pertinence. Pourtant, ce projet fait l'objet de peu de contestations, sauf du port du Havre qui y voit un avantage concurrentiel donné aux ports du Nord de l'Europe (Rotterdam, Anvers) alors qu'il peine à avoir une desserte ferroviaire performante. Les travaux prévus entre 2018 et 2025 seront réalisés (comme le tunnel du Mont Ambin) par une société publique. Son coût, de l'ordre de 4,5 milliards (ce 2013) sera financé à 40 % par l'Union européenne. Le reste du financement sera assuré pour 1 milliard par l'État français, 1 milliard par les collectivités locales et le reste (700 millions) par un emprunt.

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)
5 septembre 2016

Vélos et Piétons (18h30)
12 septembre 2016

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion « une personne »	16 €
Adhésion « couple »	22 €
Adhésion « étudiant »	3 €
Adhésion « petits revenus »	3 €

ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro	3,75 euros
Abonnement annuel sans adhésion	15 euros

Abonnement + Adhésion : faire le total

L'ADTC sur internet

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

L'ADTC est membre de :

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

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

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

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

MNEI, Maison de la Nature et de l'Environnement
=> www.mnei.fr

Droits du piéton,
=> www.pietons.org

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

AF3V, Véloroutes et Voies Vertes de France
=> www.af3v.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 800 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame
80, rue Vaucanson
38330 MONTBONNOT

Photos de couverture :
Train Suisse (François Lemaire)
Vélos-Parades (Emmanuel Colin de Verdière et Nathalie Teppe)
Autoroute Ferroviaire Alpine (Alexis Grabit)
Car Grésivaudan (Alexis Grabit)

Revue de Presse

À La Rochelle, les militants du vélo imaginent la société de l'a-voiture

[...] En 1976. Le maire de la ville, Michel Crépeau, inventait l'ancêtre du Vélib'. Quarante ans plus tard, en avril 2016, la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB) a choisi La Rochelle pour son assemblée générale annuelle. [...] La FUB regroupe 190 associations et se pose en avocate de 3 millions d'usagers quotidiens du vélo.

[...] Les congressistes ont parlé urbanisme, finances, santé, économie, entreprise, réglementation, climat, rapports sociaux, vieillissement, etc. En d'autres termes, ils ont parlé vélo.

1/ La ville apaisée.

Vitesse maximale à 30 km/h, réaménagement de l'espace public, dos d'âne, parkings relais, verbalisation des voitures et scooters garés sur les trottoirs [...] contribuent à encourager la marche et le vélo [...].

2/ Des spécialistes chevronnés.

« Les communes ne savent pas toujours faire des aménagements cyclables. Comment y arriveront-elles sans avoir recours aux services des consultants ? », s'interroge Brigitte Desveaux, vice-présidente (EELV) de la Communauté d'agglomération de La Rochelle. La réponse est donnée par Pierre Toulouse, qui représente l'État : « C'est une chance extraordinaire dans les villes de disposer des associations de cyclistes, compétentes et disponibles ». Et pratiquement gratuites, en plus.

3/ Que devient Madame Vélo ?

Sylvie Banoun, ancienne sous-directrice de la vie associative et de l'éducation populaire, doit remplacer Dominique Lebrun, tout jeune retraité, au poste de coordonnateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo. [...]

4/ L'indemnité kilométrique vélo (IKV) dans la fonction publique.

Après l'instauration de l'indemnité pour

les cyclistes, à discrétion des entreprises privées, la ministre de l'environnement Ségolène Royal avait promis en janvier une IKV pour le service public. Mais le processus nécessite là aussi un décret, et donc l'approbation de divers ministères, dont Bercy, toujours réticent. « 6 millions de personnes sont concernées. Une telle mesure pourrait coûter très cher », souligne M. Toulouse. Cette IKV « secteur public » aurait un effet obligatoire pour les fonctionnaires d'État mais demeurerait au bon vouloir des collectivités locales pour les fonctionnaires territoriaux.

5/ Le Vieux port sans voiture.

[...] Les quais du Vieux port de La Rochelle ont été soustraits à la circulation de transit en juillet 2015. Ne passent plus que les bus, riverains, véhicules de livraison, et bien entendu les piétons et cyclistes. Le bruit a diminué, les odeurs de pot d'échappement aussi. Les restaurateurs et cafetiers ne s'en plaignent pas. Pour le maire, Jean-François Fontaine (divers gauche), « la décision est validée » par la population.

6/ Vive le commerce !

A l'instar de La Rochelle, les villes dynamiques sont aussi celles où l'on se déplace beaucoup à pied et à vélo. « Le nombre de piétons dans une ville est un indicateur de la santé des habitants et de la ville elle-même », souligne Lorelei Limousin, du Réseau action climat. En outre, « un touriste à vélo dépense 70 à 80 €/jour, contre 45 € pour un touriste moyen », indique Stéphane Villain, vice-président (LR) de Charente-Maritime [...].

7/ Le vélo aime l'entreprise.

Transformer un vélo classique en triporteur (Addbike), exercer le métier de plombier, électricien ou paysagiste et se déplacer à vélo (Les boîtes à vélo), élaborer une pédale connectée pour prévenir le vol (Connected cycle), fournir des collectivités en vélos partagés (Velogik) ... Ces entreprises, et d'autres, ont pu présenter leurs activités aux congressistes. La FUB [...] aime aussi l'entreprise. [...]

Le Monde, 11 avril 2016