



Grenoble ferait-elle de l'innovation frugale ?

Qu'est-ce que l'innovation frugale ?

C'est la capacité de pouvoir résoudre des problèmes à moindre coût.

Ce concept indien promeut l'ingéniosité pour trouver des solutions simples avec peu de moyens.

Hélas, ce principe est parfois détourné : on essaye de nous faire croire que des fonctionnalités peuvent être réalisées à peu de frais.

Ainsi le concept de Chronovélo (issu du REVE « REseau Express Vélo » de l'ADTC) s'est-il concrétisé par la mise en valeur de la principale piste cyclable existante.



Quelques coups de pinceaux jaune et bleu, un peu de ciment et quelques réaménagements ont suffi à donner à l'axe des Jeux Olympiques, une allure au premier axe Chronovélo à Grenoble entre l'avenue Jules Vallès et le cours Jean Jaurès. Et encore ... (voir pages 5 et 7).

Cela risque d'être un petit peu plus compliqué pour les autres axes où tout reste à faire.

Dans le même ordre d'idée, le maillage du réseau de tramway grâce auquel on nous annonce 8 lignes de tramway n'est que la résultante d'un mix à partir des 5 lignes existantes (ces 3 lignes de tram supplémentaires ne coûteraient « que » 60 millions d'euro, sans réelle création d'une nouvelle ligne physique).

Bizarre. Alors que la réorganisation du réseau 2014 simplifiait le réseau en évitant les fourches et autres terminus partiels, le futur réseau voudrait nous faire avaler qu'un réseau de tramway multibranches pourrait augmenter la fréquentation ? Genève a tenté l'expérience, et est vite revenue en arrière. En outre, ce maillage, selon la fréquence, désorganiserait les services.

Si la fréquence des branches devait être conservée, on devrait acheter plus de tramways (ce qui ne semble pas être à l'ordre du jour).

Sinon, seule la fréquence resterait la même dans la ville centre et impliquerait de la diminuer en banlieue.

Par contre, le projet de câble entre Fontaine, la Presqu'île et Saint Martin le Vinoux est bien engagé. En effet, il existe des participations financières externes.

Cela me fait penser aux bons de réductions qu'il faut absolument utiliser et donc payer pour acheter l'objet, même si on n'en a pas besoin.

Sinon, en termes d'innovation, le SMTC semble attiré par les sirènes des bus électriques. Là, on peut raisonnablement s'appuyer sur une solution éprouvée qu'est le trolleybus (voir page 14). En termes de compétitivité énergétique, on n'a rien trouvé de mieux !

Nathalie Teppe ●

Le projet d'élargissement de l'A480 à 2x3 voies imposé par l'État, financé par les usagers (augmentation des péages autoroutiers) et par les contribuables (par l'augmentation de la durée de la concession autoroutière à AREA) était soumis à enquête publique jusqu'au 12 janvier 2018.

Le dossier complet est disponible sur <http://www.isere.gouv.fr/Publications/Mises-a-disposition-Consultations-enquetes-publiques/Enquetes-publiques/Amenagement-de-l-A480-et-de-l-echangeur-du-Rondeau-dans-la-traversee-de-Grenoble>

Vous trouverez en pages 9-12 la contribution de l'ADTC favorable à l'aménagement de l'échangeur du Rondeau mais défavorable à l'élargissement de l'A480 à 2x3 voies qui ne peut conduire qu'à une augmentation du trafic et donc de la pollution.

- P 02 Editorial
- P 03 Zoom sur le baromètre des villes cyclables
- P 04 Giratoire Didcot à Meylan : La sécurité pour les piétons et cyclistes attend !
- P 05 La Chrono Vélo 2 inachevée
- P 06 Campagne Cyclistes Brillez 2017
- P 07 Brèves Vélos
- P 08 Contribution de l'ADTC à l'enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire du projet Neyrpic
- P 09-12 Contribution de l'ADTC à l'enquête publique préalable à la DUP du projet d'élargissement à 2*3 voies de l'A480 et de l'aménagement de l'échangeur du Rondeau
- P 13 Contribution de l'ADTC à la consultation sur le renouvellement des abris voyageurs bus et tram de la métropole grenobloise
- P 14 Petit traité d'électricité à destination des honnêtes gens
- P 15 Desserte du secteur Grand Sud : des modifications pour septembre 2018
- P 16-17 Actualités des TER
- P 18 Brèves Transports
- P 19 Revue de presse
- P 20 L'actualité en images

Bulletin trimestriel publié par :

ADTC, se déplacer autrement

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

Photo de couverture : Alexis Grabit

ADHÉREZ à l'ADTC

| | |
|-----------------------------|------|
| Adhésion « une personne » | 17 € |
| Adhésion « couple » | 23 € |
| Adhésion « étudiant » | 3 € |
| Adhésion « petits revenus » | 3 € |

ADTC INFOS

| | |
|-------------------|--------|
| Vente au numéro | 3,75 € |
| Abonnement annuel | |
| sans adhésion | 15 € |

La contribution citoyenne majeure aux assises nationales de la mobilité s'appelle « Parlons Vélo »

Avec plus de 113 000 réponses, le Baromètre des villes cyclables est la plus grande enquête jamais menée en France auprès des usagers du vélo, et la 2^e d'Europe. Illustration d'une passion retrouvée, cette enquête sur le vélo constitue la plus large contribution citoyenne aux Assises de la mobilité. Les résultats montrent que les Françaises et les Français attendent du gouvernement une politique pro-vélo ambitieuse pour accélérer la transition des mobilités.

La Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) et ses partenaires ont lancé cette année le premier Baromètre des villes cyclables : "Parlons Vélo". Les 113 009 réponses obtenues montrent le formidable besoin des cyclistes de s'exprimer sur leurs conditions de circulation à vélo, qui doivent être fortement améliorées.

Les résultats permettent d'analyser finement les différents freins à la mobilité à vélo : ils montrent toute l'urgence des propositions portées par la FUB dans son cahier d'acteurs⁽¹⁾:

1. SÉCURITÉ⁽²⁾ :

- 80 % des répondants (85 % des répondantes) estiment qu'à vélo il est important d'être séparé du trafic motorisé.
- 90 % estiment que les conditions actuelles ne permettent pas aux enfants ou aux personnes âgées de se déplacer à vélo en sécurité.
- La FUB demande à l'État de lancer un appel à projet financé pour des territoires pilotes « 100 % cyclables ».

2. BIENVEILLANCE⁽³⁾ :

- 90 % des répondants constatent que des conducteurs se garent fréquemment sur les itinéraires cyclables qui leur sont réservés.
- 8 % seulement des répondants s'estiment respectés par les conducteurs de véhicules motorisés !
- La FUB demande à l'État de rendre systématique l'apprentissage de la mobilité à vélo dans le cadre de l'école primaire.

3. STATIONNEMENT⁽⁴⁾ :

- 20 % seulement des répondants trouvent qu'il est facile de stationner son vélo en sécurité près des gares ou stations de transports en commun.
- 92 % des répondants estiment que les vols de vélo sont fréquents et craignent pour la sécurité de leur véhicule.

La FUB demande à l'État la mise en place d'un plan de stationnement intermodal sécurisé et de lutte contre le vol de vélos.

Les Assises de la mobilité doivent être l'occasion d'assumer la rupture avec la politique du tout-voiture. L'ampleur de la contribution citoyenne portée par la FUB montre que la « solution vélo » a le potentiel pour améliorer concrètement le quotidien des Françaises et des Français. L'État doit permettre à tous de se déplacer à vélo confortablement et en sécurité : un véritable Plan Vélo, sincère et financé, doit être inclus dans la future loi de mobilité.

Communiqué de Presse de la FUB
du 5 décembre 2017 dont l'ADTC est membre

BAROMÈTRE
DES VILLES
CYCLABLES



www.parlons-velo.fr

Notes :

(1) Dans le cadre des Assises de la mobilité, la FUB a déposé un cahier d'acteurs comprenant 26 propositions pour une France Cyclable. (https://docs.wixstatic.com/ugd/c341d0_463aa3bced9740b5b760d225120e5967.pdf)

(2) Propositions n°1, 3, 4, 8 et 9 du cahier d'acteurs de la FUB

(3) Propositions 13, 15 et 17 du cahier d'acteurs de la FUB

(4) Propositions 16 et 19 du cahier d'acteurs de la FUB

Giratoire Didcot à Meylan : La sécurité pour les piétons et cyclistes attend !

Le giratoire Didcot se situe dans Inovallée à Meylan au croisement du chemin du vieux chêne, de l'avenue de Chamechaude et à la sortie de l'échangeur Meylan-Est de l'autoroute A41 Grenoble - Chambéry.

Des centaines de piétons et cyclistes traversent le giratoire Didcot au niveau de l'avenue de Chamechaude à Meylan chaque jour. Du fait notamment de l'absence de dispositif de réduction de la vitesse des véhicules motorisés, cette traversée est dangereuse et un cycliste a été renversé et gravement blessé par un automobiliste le 19 octobre 2016.

En 2005, l'ADTC a réalisé un diagnostic cyclable sur la commune de Meylan et avait déjà pointé la dangerosité de cette traversée pour les piétons et cyclistes.

Suite à l'accident d'octobre 2016, l'ADTC a écrit une première fois en novembre 2016 au Président de Grenoble-Alpes Métropole et au maire de Meylan demandant la sécurisation de la traversée du carrefour par l'implantation d'un plateau traversant.

En l'absence de réponse à ce courrier, l'ADTC a organisé un rassemblement sur le giratoire Didcot le 11 avril 2017 pour sensibiliser les piétons, cyclistes et automobilistes au caractère dangereux de cette traversée. Une pétition demandant la sécurisation du carrefour a recueilli plus de 200 signatures.

A la suite de cette manifestation, un nouveau courrier en recommandé avec accusé de réception a été envoyé au Président de Grenoble-Alpes Métropole et au maire de Meylan.

La ville de Meylan a répondu en mai 2017 qu'elle ne souscrivait pas à la proposition de l'ADTC d'installation d'un plateau traversant. Pour elle, cela constituerait un risque de perte de contrôle de leurs véhicules pour les automobilistes et cela diminuerait la fluidité de la circulation automobile dans le giratoire. Par ailleurs, elle invoquait la gêne et l'inconfort d'un plateau traversant pour les usagers des transports en commun, alors qu'aucune ligne de transport public n'utilise l'avenue de Chamechaude.

Suite à ce courrier d'avril 2017, après de nombreuses relances, l'ADTC a obtenu un rendez-vous sur place en août 2017 avec des techniciens de Grenoble-Alpes Métropole pour partager le diagnostic et esquisser des solutions pour sécuriser la traversée, mais depuis, aucune avancée n'a été constatée et mieux, un panneau indicateur masquant les piétons et cyclistes aux automobilistes n'a même pas été déplacé ou supprimé comme convenu !

L'ADTC regrette l'absence d'avancée sur la sécurisation de cette traversée demandant pourtant un investissement limité et demande à Grenoble-Alpes Métropole et à la ville de Meylan d'avancer sur ce dossier.

Emmanuel Colin de Verdière ●



*Sécurisation de la traversée
organisée par l'ADTC
le 11 avril 2017*

La ChronoVélo 2 inachevée

La première partie de l'axe ChronoVélo n° 2 St Egrève - Campus, l'ancienne piste des JO réhabilitée sur 3,5 km à Grenoble, a été inaugurée ce 21 novembre. Les aménagements réalisés ont été montrés aux invités. Cette piste a été clairement adaptée aux cyclistes, les rapides du quotidien, comme les baladeurs du dimanche, et la continuité de l'itinéraire piéton a été réalisée en parallèle.

Pourtant ces aménagements restent inachevés car il reste plusieurs « détails » à régler par les services métropolitains pour parachever le projet :

- Des potelets subsistent au milieu de la piste à plusieurs intersections qui sont autant d'obstacles à éviter tant pour le cycliste au milieu d'un peloton ou de nuit que pour le passage des engins d'entretien.
- La programmation des feux tricolores, qui donnent les autorisations de passage aux différents flux dans les intersections, n'a pas été adaptée aux cyclistes dans 4 intersections : Mangin, J. Perrot, 140è RIA et J. Vallès.
- Entre la rue Général Ferrié et la rue de Stalingrad, des aménagements pour la circulation des piétons restent à réaliser pour la continuité du site propre cyclable.
- A l'intersection avec l'avenue M. Berthelot, l'installation de feux intermédiaires entre le tram et les voies automobiles serait utile pour les cyclistes.
- Devant l'entrée de l'externat Notre-Dame, la déviation en S est marquée seulement par la peinture au sol. Il manque du mobilier pour accompagner le changement de trajectoire vers le parvis de la MC2 et que le cycliste comprenne que l'allée qui s'ouvre devant lui est devenue piétonne.
- Les bancs existants (bienvenus pour certains piétons) rue Léo Lagrange n'ont pas été déplacés logiquement en bordure des cheminements piétons nouveaux.
- Certaines bordures de caniveaux pourraient être « adoucies » pour le confort des cyclistes.

Ce n'est pas tout d'inaugurer, encore faut-il que le cahier des charges soit pleinement satisfait.

Christian Cotte ●



*La ChronoVélo 2 se termine à l'Ouest
au Cours Jean Jaurès.
Et après ?*

Campagne Cyclistes Brillez 2017 !

Cette année, en accord avec ses partenaires sur cette opération de sécurité routière, l'ADTC - Se déplacer autrement a voulu donner davantage de visibilité à cette action « Cyclistes brillez ». D'où un renforcement des interventions, à la fois en nombre de sites de sensibilisation, mais aussi en déployant le dispositif à d'autres moments de l'année.

Mais quels sont ces partenaires ?

- Grenoble-Alpes Métropole, qui subventionne la réalisation des opérations et l'essentiel du matériel distribué pour accompagner concrètement la sensibilisation, et met à disposition des agents Métromobilité sur les sites. En 2017, la Métro a orienté davantage de moyens sur l'information et la sensibilisation, afin d'anticiper les campagnes de sanction prévues par les services de police à l'encontre des cyclistes mal équipés.
- la Préfecture de l'Isère, dans le cadre de son Plan Départemental d'Action et de Sécurité Routière (PDASR), par un soutien financier à l'achat de matériel de visibilité ainsi que par la mise à disposition d'intervenants départementaux pour la sécurité routière, bénévoles qui assurent la sensibilisation aux côtés des militants de l'ADTC.

Le message : voir et être vu !

Qui n'a jamais été surpris par un piéton, un cycliste, ou un véhicule motorisé, qui débouche dans la nuit sans être suffisamment visible ? Dans une telle situation, chacun se met en danger ou peut être à l'origine d'un accident qui pourrait être évité. Bien entendu, pour nous cyclistes avertis, il est bien évident que **voir et être vu** à vélo est le message principal à passer ! A noter qu'en novembre, le même soir que l'une de nos opérations, le même message était passé auprès d'automobilistes aux éclairages défectueux, lors d'une action de sécurité routière de la police nationale à St Martin d'Hères.

Le déploiement des actions et un test

Notre habitude est de sensibiliser les cyclistes à l'automne au moment du changement d'heure. La section locale vironnaise de l'ADTC avait inauguré le fait de réitérer l'action en hiver, idée que nous avons reprise sur la Métro. En complément, suite à d'heureuses suggestions de nos adhérents actifs, il a été décidé de tester la sensibilisation en soirée d'été, à la sortie d'un café très fréquenté par les cyclistes ou lors d'un festival en ville.

Nos opérations ont donc été réalisées le 23 mars, sur deux lieux du centre de Grenoble, le 19 juin à la sortie d'un café, le 18 juillet à la sortie des spectacles du Cabaret Frappé et enfin, les 7, 8 et 9 novembre 2017 sur cinq sites.

Le fonctionnement sur place

1. La sensibilisation

Chacun a pour mission d'arrêter les cyclistes, avec amabilité, afin de discuter avec eux sur l'état d'équipement de leur vélo ou sur la visibilité d'eux-mêmes... quitte à aborder ensuite d'autres points sur la sécurité à vélo. Afin de joindre l'acte à la parole, il est proposé à ces cyclistes de recevoir différents matériels de visibilité (catadioptrés, gilets et brassards réfléchissants), la plaquette explicative de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) ainsi que des bons de réduction pour l'achat de matériel d'éclairage chez six partenaires vélocistes de l'agglomération associés à l'opération.

2. Des comptages

Deux personnes par site ont réalisé des comptages sur les différents équipements pendant une heure : présence ou non de phares, catadioptrés, gilets fluos, etc.

Quelques observations et résultats

L'opération est de mieux en mieux perçue par les cyclistes « interceptés ». Ils s'équipent volontiers de gilets, sont le plus souvent d'accord avec notre message... Même si nos comptages, d'année en année, tendent à donner une même proportion de cyclistes « fantômes » c'est-à-dire pas éclairés du tout : 30 % environ. Peut-être, les nouveaux venus, chaque année, à la pratique du vélo ??? Un autre constat, les éclairages actifs à l'avant sont plus nombreux (58%) qu'à l'arrière (43%) : bien sûr, le cycliste a envie de voir où il roule et c'est bien, mais il est tellement important d'être vu de l'arrière ! En effet, un automobiliste qui voit au dernier moment un cycliste mal éclairé va, au mieux, le dépasser en le frôlant ou par une manœuvre hasardeuse, ou au pire, va le percuter par l'arrière. C'est l'un des cas d'accident les plus fréquents sur route en tout cas. Qu'on se le dise !

Alors, à bon ententeurs... cyclistes équipez-vous !

Geneviève Peffen ●



ChronoVélo : 3,5 km réalisés, et les 36,5 autres km ?

Le lundi 20 novembre, Grenoble-Alpes Métropole a inauguré 3,5 km de piste ChronoVélo.

ChronoVélo, un élément indispensable pour le développement des déplacements à vélo

Des Réseaux Express Vélo, dénommés ChronoVélo à Grenoble, sont en cours de réalisation en France notamment à Paris, Strasbourg ou Bordeaux.

Ils doivent permettre des déplacements à vélo rapides, fiables, sécurisés et confortables comme l'ADTC le demandait dans son livre blanc d'avril 2015 : « Le plan d'action de l'ADTC pour massifier l'usage du vélo dans la métropole grenobloise »

L'ADTC est inquiète !

Grenoble-Alpes Métropole annonce sur son site internet la réalisation de 40 km de pistes ChronoVélo d'ici 2020. Alors que les déplacements à vélo continuent à augmenter et nécessitent des infrastructures pour les accompagner, l'ADTC fait part de son inquiétude quant à cet objectif alors que seulement 10 % des 40 km ont été réalisés fin 2017. La réalisation des pistes ChronoVélo fait partie des éléments indispensables au développement de l'usage du vélo, avec l'apaisement de la circulation par la limitation à 30 km/h, la réalisation de stationnements vélos sécurisés ou de passerelles pour franchir les coupures urbaines, naturelles (Isère, Drac) ou artificielles (voies ferroviaires et routières).

L'ADTC demande un phasage de la réalisation des 36 autres kilomètres de ChronoVélo pour que le délai de 2020 puisse être tenu.

Communiqué de Presse de l'ADTC du 20 novembre 2017

Plan National Vélo

Merci Madame la Ministre, et merci à nous aussi !!!

Élisabeth BORNE, Ministre des Transports a annoncé le 13 Décembre 2017 le lancement d'un plan national en faveur des utilisateurs et utilisatrices de vélo. En collaboration avec les Ministres de la santé, de l'éducation et des sports elle a officialisé le lancement d'un plan vélo sincère, assumé et financé comme nous l'avions réclamé aux assises de la mobilité par l'intermédiaire de la FUB entre autres.

Durant 3 mois, divers groupes de travail ont travaillé sur les sujets de la mobilité plus propre, plus connecté, plus solidaire, plus intermodale et plus soutenable. Nous, citoyens et citoyennes, avons la possibilité de donner notre avis via différents moyens. Sur la plateforme participative du site internet des assises de la mobilité, nous avons pu exprimer nos attentes et nos idées concernant notre idée de la mobilité sur nos territoires. Les organismes, collectifs et associations dont nous faisons partie ont aussi remis des enquêtes, des cahiers de doléances et des propositions qui ont été étudiées.

De tout ceci il émergera début Février une stratégie globale pour une nouvelle politique de mobilité, dont le socle législatif sera la loi d'orientation des mobilités. Rendez vous donc dans quelques mois pour savoir quels seront les budgets alloués à la mobilité douce et les propositions du gouvernement en faveur de la « cyclabilité » du territoire.

Germain CHALINE

Le Cheylas – La Buisnière, un pont pour tous !

Afin de remplacer le pont reliant Le Cheylas et la Buisnière, partiellement effondré en 2013, un nouvel ouvrage est désormais prévu par le Conseil Départemental. C'était une décision très attendue. En effet, aujourd'hui, l'absence de pont pénalise considérablement la circulation dans les secteurs de Pontcharra, Le Cheylas, Goncelin, multipliant par cinq ou six certains trajets automobiles, dissuadant totalement les cyclistes sur certains parcours.

Mais le futur pont reste conçu à l'ancienne, comme au siècle dernier, ne prévoyant aucun aménagement cyclable.

A l'heure de l'ouverture de l'enquête publique, un collectif d'associations locales* appelle le Conseil Départemental à revoir le projet en prenant pleinement en compte les besoins des piétons et des cyclistes, pour que le futur pont de la Buisnière soit une incitation aux mobilités actives dont le développement devrait être une priorité publique. Tout le monde en profitera pour les déplacements de proximité, les loisirs, le sport, la promenade ... la qualité de l'air et un peu de silence retrouvé.

Le département vient d'aménager une voie cyclable - V63 : Vallée de l'Isère, de Montmélian à Grenoble - rive droite de l'Isère, le Grésivaudan a aménagé une piste cyclable le long de la voie ferrée entre Pontcharra et Tencin et l'aménagement sur le pont sera le début d'une traversée reliant ces deux itinéraires.

Pour toutes les mobilités des cent prochaines années,
OUI à un pont aménagé et sécurisé pour les vélos et les piétons.

Bertrand Christian

* GRENE, ADTC Se Déplacer Autrement, RIF, CAG CYCLOS DE GONCELIN, FRAPNA, AF3V



Contribution de l'ADTC à l'enquête publique préalable à la délivrance du permis de construire du projet Neyrpic

Le projet soumis à l'enquête publique porte sur la réalisation d'un centre commercial réparti sur plusieurs bâtiments dans un îlot de la ville de St Martin d'Hères. D'après la notice explicative, cet îlot sera traversé en diagonale par un mail piéton de l'avenue Gabriel Péri à la maison communale de St Martin d'Hères.

La desserte automobile de cet îlot se fera par la voirie Ouest. Le stationnement des voitures et des deux-roues motorisés sera réparti dans un parking silo de 850 places situé en bordure de l'avenue Benoît Frachon.

L'étude d'impact sur la partie déplacements est trop peu développée et ne permet pas de se faire une idée complète de la répartition des modes de déplacements des visiteurs en fonction de leur domicile.

En effet, en réunion le 24 octobre 2017 à St Martin d'Hères, le promoteur du projet a annoncé un objectif de 7 millions de visiteurs annuels soit 20 000 visiteurs par jour en moyenne. La zone de chalandise est très étendue, ce qui rend difficile le report modal vers les transports publics et les modes actifs (marche à pied et vélo).

L'étude d'impact point 6.2 pages 146 à 149 prévoit « 4800 véhicules par jour » supplémentaires en moyenne avec 1,2 personnes par véhicule en moyenne soit 5760 visiteurs ou 29 % des visiteurs chaque jour. Cette faible part modale des déplacements automobiles pour accéder au site interroge au vu de l'étendue de la zone de chalandise. Malgré ce parti-pris optimiste, l'étude d'impact prévoit que le trafic sur l'avenue Gabriel Péri passerait de 18 000 véhicules/jour actuellement à 20 000 ou 21 500 véhicules/jour suivant les sections, aggravant la saturation notamment le samedi. L'étude d'impact en page 150 indique d'ailleurs une saturation à hauteur de 105 % du carrefour Leyssieux/Péri/Weil aux heures de pointe du soir. Ces trafics, sont des moyennes et ne prennent pas en compte les variations importantes suivant les jours de la semaine et la saison de la fréquentation de ce type d'équipement.

Cette augmentation du trafic automobile est contradictoire avec les prescriptions du Document d'Orientation et d'Objectif (DOO) du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la région grenobloise.

Accès en transport public

Il est nécessaire d'augmenter l'attractivité des transports en commun pour accéder à cette zone. La réalisation de couloirs réservés aux bus (actuellement, lignes TAG C5 et 15) sur l'avenue Gabriel Péri entre l'avenue de Benoît Frachon et la rue de la Commune de Paris, confortera cette augmentation de la part modale des transports en commun. L'ADTC demande que le permis de construire soit conditionné à cette réalisation.

Accès à vélo

Des stationnements sécurisés ou non sont prévus pour 604 vélos au rez de chaussée des bâtiments, cotés Est, Ouest et Nord.

Pour l'accès à ces stationnements vélos cotés Ouest et Nord, les aménagements cyclables d'agglomération existent pour la partie Ouest de l'avenue Gabriel Péri et l'avenue Benoît Frachon.

Mais pour accéder du côté Est, il n'existe pas d'aménagement cyclable. Pourtant on note dans la notice architecturale p.48 (F.1), que « pour les aires de stationnement V. Marceau Leyssieux et VI. Maison Communale, l'accès se fait directement par la rue Marceau Leyssieux », et dans l'étude d'impact, p.121, que « la rue Marceau Leyssieux assure la jonction entre les deux avenues et constitue à ce titre une liaison inter-quartiers ».

Toujours dans l'étude d'impact, une étude de trafic conséquente à l'ouverture du centre prévoit que la circulation quotidienne va augmenter de 5000 à 7500 v/j au nord de l'entrée du centre commercial Géant et de 7000 à 9000 au sud de cette entrée.

L'ADTC s'étonne que dans le projet la rue Marceau Leyssieux reste dépourvue d'aménagement cyclable pour l'accès des vélos au centre commercial, et aux stationnements cycles prévus coté Est. L'article L228-2 du Code de l'Environnement (ex article 20 de la Loi LAURE du 30 décembre 1996) impose pourtant l'obligation d'aménager des itinéraires cyclables à l'occasion des rénovations de voiries urbaines.

La rue Marceau Leyssieux a fait l'objet d'une restructuration il y a quelques années et des pistes cyclables bilatérales peuvent être réalisées après réduction de la largeur de l'îlot central engazonné.

La partie Est de l'avenue Gabriel Péri est elle aussi dépourvue d'aménagements cyclables. Des pistes cyclables séparées de la circulation automobile doivent être réalisées. On peut noter que 80 % des 113 009 répondants au baromètre des villes cyclables réalisés par la FUB cet automne 2017 estiment qu'à vélo il est important d'être séparé du trafic motorisé. (FUB = Fédération française des Usagers de la Bicyclette.)

Entre la rue Marceau Leyssieux et l'avenue Benoît Frachon, l'avenue Gabriel Péri, sur sa partie Sud va voir la fréquentation des piétons et cyclistes augmenter considérablement. L'espace dédié à ces modes actifs de déplacements devra donc être élargi avec une séparation nette pour éviter les conflits d'usage.

L'ADTC demande donc qu'un avis favorable éventuel soit assorti de la réserve suivante : que le permis de construire soit conditionné à la réalisation d'aménagements cyclables sur la rue Marceau Leyssieux et la partie Est de l'avenue Gabriel Péri.

Contribution de l'ADTC à l'enquête publique A480/Rondeau : un élargissement anachronique

Contribution de l'ADTC à l'enquête publique préalable à la DUP du projet d'élargissement à 2*3 voies de l'A480 et de l'aménagement de l'échangeur du Rondeau

*Le projet soumis à l'enquête publique porte sur le projet d'élargissement à 2*3 voies de l'A480 entre la bifurcation A48/A480/RN481 et l'échangeur du Rondeau ainsi que le projet d'aménagement du Rondeau.*

L'ADTC a analysé les études de trafic qui conditionnent la crédibilité du projet vis-à-vis de l'augmentation du trafic et les solutions alternatives proposées dans le dossier de l'enquête publique.

L'ADTC a également étudié les conditions de réalisation du projet comme la prise en compte des modes actifs dans les aménagements projetés

Pour l'ADTC, les études de trafic sont anormalement optimistes

L'ADTC a comparé les études de trafic à celles qui avaient été réalisées il y a quelques années.

En 2009, lors de l'Enquête Publique sur le projet de rocade nord porté par le Conseil général de l'Isère, les études de trafic ont été mises à disposition du public. Dans ces études, plusieurs scénarios avaient été étudiés, avec ou sans rocade nord, avec l'A480 maintenue à 2*2 voies ou élargie à 2*3 voies. Les scénarios sans rocade nord prévoyaient pour 2025 un trafic variant entre 140 800 et 144 600 véhicules/jour sur la section centrale de l'A480 élargie à 2*3 voies.

Le dossier présenté aujourd'hui à l'enquête publique indique, sur la section la plus utilisée de l'A480 (entre les échangeurs Catane et Louise Michel), un trafic actuel de 101 600 véhicules/jour et un trafic estimé à 108 000 véhicules/jour à la mise en service du projet, et à 108 500 véhicules/jour en 2030. (Tableau 17 page 126 de la pièce F).

L'augmentation du trafic à la mise en service est liée à un report du trafic des voiries voisines rive gauche et droite du Drac.

La différence entre les études de trafic à terme de 2009 et 2017 est très importante avec une différence comprise entre 32000 et 36000 véhicules/jour, **représentant 33 % de trafic supplémentaire.**

L'étude de trafic 2017, qui voudrait faire croire à l'absence de trafic induit par l'élargissement de l'A480 à 2*3 voies, est donc à remettre en cause.

L'Autorité Environnementale elle-même s'interroge (dans son avis, page 9) sur cette prétendue stabilité du trafic et indique

« L'AE recommande de justifier l'hypothèse de stabilité des trafics entre 2020 et 2030 sur l'A480 »

Certes, le dossier présenté à l'enquête publique tente de justifier cette stabilité : page 120 de la pièce F, il est indiqué « plusieurs éléments expliquent ce constat

Le ralentissement du phénomène de périurbanisation observée entre 2010 et l'horizon de mise en service

La politique générale en faveur des TC permettant d'accroître leur part modale en particulier sur le territoire de la Métro

Une politique globale de restriction de circulation, une vraisemblable hausse du covoiturage et une réduction des facilités de déplacements »

Ces prédictions peu argumentées et pour partie incantatoires (« vraisemblable hausse du covoiturage ») ne peuvent expliquer un tel écart avec les simulations de trafic qui avaient été présentées en 2009.

L'étude de trafic de 2016 ne prévoit aucun trafic induit local, d'échange ou de transit, contrairement à l'étude de 2009 qui prévoyait une augmentation d'environ 50 % du trafic correspondant d'ailleurs à l'augmentation de capacité de l'A480 en passant de 2*2 voies à 2*3 voies.

Cet absence de trafic induit est particulièrement étonnante car contraire à ce qui est observé de manière universelle lorsqu'on augmente la capacité d'une voirie en zone urbaine. En effet, l'accroissement de trafic dès qu'on augmente les capacités est bien documenté.

A titre d'exemple récent de ce trafic induit, il y a l'élargissement inauguré en 2008 de la Katy Freeway doté de 26 voies dans la région de Houston aux USA. En 2014, les temps de déplacements

Dossier

utilisant cette autoroute avaient augmenté de 51 % par rapport à 2011 et ils sont maintenant supérieurs aux temps de déplacements datant d'avant l'élargissement.

« Dans les zones très peuplées, tenter de lutter contre les bouchons en agrandissant le réseau revient en fait à remplir le tonneau des Danaïdes, reconnaissait en 2014 l'Institut des transports du Texas. »

(<https://tempsreel.nouvelobs.com/rue89/rue89-planete/20160106.RUE1831/la-plus-large-autoroute-du-monde-est-deja-bouchee.html>)

Compte-tenu du manque de cohérence des études de trafic, l'ADTC estime que l'augmentation de la capacité induira inéluctablement une augmentation du trafic global, ce qui en complète contradiction avec les objectifs de réduction de la part modale de la voiture et conduisant à une augmentation de la pollution.

On peut d'ailleurs remarquer que la tendance générale est de réduire les infrastructures dans les agglomérations. Ainsi, Lyon travaille à remplacer une autoroute urbaine (A7) par un boulevard urbain.

Il est paradoxal qu'une agglomération comme Grenoble, qui doit lutter contre la pollution, se dirige vers une direction opposée en augmentant les capacités autoroutières au cœur même de l'agglomération.

Pour l'ADTC, le « verrou nord » n'est pas crédible et ne remplirait pas son rôle de blocage du trafic d'échange et de transit.

Pour éviter l'induction de trafic périurbain, le projet prévoit de ne passer l'A480 à 3 voies dans le sens Nord-Sud qu'après le passage sous le pont de l'échangeur « St Egrève ZI ».

Ainsi, entre la bifurcation A48/A480/RN481 où le nombre de voies passe de 3 à 4 voies (2 voies vers l'A480, 2 voies vers La Bastille), l'A480 resterait à 2 voies sur quelques centaines de mètres, avant de passer à 3 voies sous le pont de l'échangeur St Egrève ZI, puis 4 voies sur le pont sur l'Isère.

Cette très courte section à 2 voies, située dans une zone de fluidité immédiatement en aval de la bifurcation, ne peut pas constituer un verrou. Elle ne peut donc prétendre limiter le trafic de transit ou d'échange. Au contraire, l'augmentation de capacité ne peut qu'engendrer une augmentation du trafic en favorisant l'afflux de véhicules dans le centre de la métropole et donc de la pollution.

Pour être éventuellement efficace, c'est-à-dire ne pas offrir de nouvelles capacités pour le trafic d'échange ou de transit, l'élargissement à 2*3 voies de l'A480 ne devraient commencer qu'après la traversée de l'Isère.

*Le pont sur l'Isère devrait rester à 2*2 voies, ce qui réduirait notablement du coût du projet.*

D'ailleurs l'intérêt de passer à 2*3 voies dans le sens Sud-Nord n'est pas démontré (à cet endroit, la circulation est fluide

dans le sens sortant) alors que les coûts d'élargissement d'un pont sont élevés.

Pour l'ADTC, le développement d'alternatives à l'élargissement de l'A480 permettrait de diminuer significativement la congestion sur l'A480.

La justification du choix d'élargir l'A480 plutôt que de développer les solutions alternatives est expédiée en 2 pages (pages 404 et 405), dont une page consacrée aux schémas du réseau TAG et du réseau TER).

L'Autorité Environnementale indique d'ailleurs dans son avis page 11 : « L'AE prend note, bien qu'il soit fait référence dans l'étude d'impact à un modèle multimodal de déplacement, que le dossier n'expose pas de scénarios alternatifs au transport routier s'appuyant sur des prévisions modélisées, ce qui conduit le maître d'ouvrage à invalider les solutions alternatives, sans même les avoir étudiées. »

Le dossier ne présente aucune simulation de ce que serait le trafic si le budget prévu pour l'A480 était basculé sur d'autres modes de transport.

L'ADTC note que le dossier oublie 3 lignes TAG Nord-Sud proches de l'A480 qui constituent une alternative à l'utilisation de l'A480 en voiture : les lignes C6 (11 000 voyages par jour, Grenoble Presqu'île - rive gauche du Drac - Grand Place - St Martin d'Hères Henri Wallon), 12 (14 500 voyages par jour, St Martin d'Hères les Alloves - Grenoble Championnet - Grand Place - Eybens Maisons Neuves), et 17 (3500 voyages par jour, Le Gua - Vif - Varcès - Claix - Grenoble) (Source Enquête OD 2016 du SMTIC)

Dans l'étude, les déplacements à vélo ne sont pas considérés seuls comme une alternative car ils ne seraient utilisés que sur des distances faibles (page 404 de la pièce E). Pourtant les études de trafic montrent que 40 % du trafic aux heures de pointe est du trafic local entrant et sortant sur le périmètre (pages 67 et 68 de la pièce E). Une grande part du trafic sur l'A480 est faite de déplacements courts ou moyens, qu'il serait possible d'effectuer à vélo ou à vélo à assistance électrique.

Pour diminuer la congestion de l'A480 à 2*2 voies, il est nécessaire d'obtenir une baisse de 10 à 15 % de la circulation automobile sur cet axe soit 10 à 15 000 véhicules par jour. Il faut donc obtenir un changement de mode de déplacement pour 10 500 à 15 500 déplacements sur la base d'un taux de remplissage des véhicules de 1,04 personne/voiture. (Taux moyen de remplissage en heures de pointe indiqué en page 97 de la pièce C).

Cela représente moins de 0,5 % des 2 898 000 déplacements effectués chaque jour dans la région grenobloise (Chiffres de l'Enquête Ménage Déplacements 2010)

Des propositions alternatives sont présentées dans la contribution au PDU horizon 2030 de Grenoble-Alpes



Métropole que l'ADTC tient à disposition du commissaire enquêteur.

On peut en retenir un certain nombre dans le secteur concerné par l'A480, qui pour l'ADTC permettraient de diminuer de 10 ou 15 % la circulation sur l'A480 :

1) Campagne d'information massive pour les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle : des solutions simples de déplacement en transport public ou à vélo existent souvent mais ne sont pas utilisées par manque d'information et soutien au changement de comportement. L'apprentissage du vélo à l'école primaire doit être généralisé.

2) Transport public

- Le prolongement de la ligne E de tram à Pont de Claix Papeteries,
- Le prolongement de la ligne A de Tram à Sassenage les Engenières,
- Transformation de la ligne Proximo 12 en ligne Chrono,
- Cadencement de l'ensemble des lignes Proximo.

3) Déplacements à vélo

Trois passerelles sur le Drac sont à créer pour les modes actifs :

- a) Entre Grenoble et Seyssins dans le prolongement de la rue Anatole France,
- b) Entre la Presqu'île de Grenoble et Fontaine dans le prolongement de la rue Horowitz,
- c) Entre St Egrève et Sassenage dans le prolongement de la Vence.

Ces passerelles permettraient à la fois une réduction des distances à parcourir et une sécurisation pour les cyclistes et piétons

4) Poursuite de la politique d'apaisement de la circulation dans la Métropole favorisant les déplacements à pied et à vélo par l'amélioration de la sécurité de ces déplacements (Métropole à 30 km/h)

5) Poursuite du développement des liaisons TER avec une augmentation des fréquences et des amplitudes pour en améliorer l'attractivité.

6) Incitation au covoiturage qui est en particulier un bon complément pour les zones peu denses

L'ADTC a montré qu'il y a beaucoup de choses à faire pour réaliser un report modal de l'automobile vers le transport collectif et les modes actifs. Le résumé en 2 pages des alternatives et des leurs effets montre que ces solutions alternatives n'ont pas fait l'objet d'études approfondies.

Le dossier présenté ne permet pas donc de conclure sur l'intérêt du projet d'aménagement de l'A 480.

Quelques considérations sur le coût des travaux

Les travaux d'élargissement de l'A480 sont financés par l'AREA. Mais en compensation, l'AREA va pouvoir augmenter les

péages des autoroutes et va voir la durée de sa concession allongée. Ce sont donc les usagers de la route par les péages, puis les contribuables, par l'augmentation de la durée de la concession qui privera alors l'État des recettes des péages, à qui on demande de payer cette infrastructure.

Le projet de l'A480 concerne 100 000 véhicules par jour, soit environ le même nombre de déplacements compte tenu du taux d'occupation des véhicules proche de 1. L'ADTC fait le rapprochement avec une ligne de tramway comme la ligne A de la SEMITAG qui transporte près de 100 000 voyageurs par jour.

L'ADTC s'interroge donc sur la pertinence d'investir près de 300 M€ pour un projet qui ne démontre pas son utilité.

L'ADTC fait remarquer que pour une somme équivalente on pourrait créer une nouvelle ligne de tramway vers le Grésivaudan et un prolongement de la ligne E à Pont de Claix, cette dernière étant de nature à réduire le trafic de l'A480.

Les difficultés à financer les transports publics et donc des solutions alternatives, et la facilité apparente mais trompeuse à financer les aménagements autoroutiers ne doivent pas servir de prétexte à des aménagements routiers au détriment de la lutte contre la pollution.

Aménagement du Rondeau

Le parti d'aménagement de l'échangeur du Rondeau est de séparer les flux locaux entre Seyssins, Echirolles et Grenoble des flux d'échange entre l'A480 et la RN87 (dite Rocade Sud). Une couverture partielle de l'échangeur entre le cours de la libération et l'A480 est prévue.

L'ADTC est favorable à l'aménagement du Rondeau qui permettra de diminuer les nuisances notamment sonores pour les riverains et permettra les échanges locaux notamment pour la ligne TAG C6 (Grenoble Presqu'île - Rive Gauche du Drac - Grand Place - St Martin d'Hères H. Wallon) même en cas de congestion de l'échangeur.

L'ADTC a également étudié les conditions de réalisation du projet comme la prise en compte des modes actifs dans les aménagements projetés

Pour l'ADTC, la limitation à 70 km/h sur la section centrale de l'A480 est indispensable

La limitation de vitesse à 70 km/h n'est pas incluse dans le projet et remise à une hypothétique décision réglementaire. La largeur des voies est conçue pour une limitation de vitesse à 90 km/h ce qui a pour conséquence d'augmenter l'emprise et les coûts de ce projet, et de rendre plus difficile le maintien dans le temps d'une limite à 70 km/h.

La limitation à 70 km/h a montré ses effets dans la diminution du bruit et de la congestion et aurait dû être incluse dans le projet.

Contribution de l'ADTC à la consultation sur le renouvellement des abris voyageurs bus et tram de la métropole grenobloise

L'échéance du marché conclu avec JCDecaux amène le SMTC à engager une réflexion sur les abribus. Les habitants de l'agglomération sont invités à exprimer leurs attentes et suggestions sur les nouveaux abribus. L'expérimentation du nouvel abribus installé à l'arrêt Cémoi peut inciter les usagers à balayer un spectre d'idées large sur les matériaux, l'apparence, le wifi ou autres. L'ADTC entend rester dans son rôle en rappelant simplement les fondamentaux attendus. Qu'il y ait un abribus ou non, un arrêt doit être aisément identifiable et accessible. Ensuite, un abribus a essentiellement deux fonctions : abriter et informer. Enfin, l'ADTC est attentive à la bonne utilisation de l'argent public.

1. Les arrêts doivent être aisément identifiables et accessibles.

Les poteaux ou les abribus doivent être repérables par l'usager novice et indiquer clairement quelles lignes desservent l'arrêt, en chiffres suffisamment gros pour être visibles de loin. C'est particulièrement important pour des nœuds complexes comme Chavant. Le terminus doit également être indiqué.

Sur ligne donnée, à un arrêt donné, les deux points d'arrêt en sens contraire doivent être aussi proches que possible. Si un remplacement d'abribus est envisagé, ce peut être l'occasion de revoir le positionnement pour déplacer un arrêt pour faciliter les correspondances.

Enfin, l'accessibilité à l'arrêt est importante, notamment aux PMR.

2. Abriter

L'abribus sert à protéger l'usager :

- De la pluie,
- Du vent (donc pas d'ouverture à l'arrière comme au nouvel abribus de l'arrêt Cémoi, voir photo page 20).
- Du soleil l'été (donc un toit opaque).

Il doit aussi offrir quelques places assises.

Dans la mesure où cela ne gêne pas la visibilité, les autres usagers piétons et PMR, ou cyclistes circulant sur une piste séparée de la chaussée, il doit être en retrait de la chaussée.

Sur les arrêts les plus fréquentés en termes de montées de voyageurs, un abri multiple doit être envisagé là où c'est possible.

3. Informer

Sur un abribus, l'usager doit pouvoir trouver :

- Le plan du réseau,
- Le plan du quartier (l'orientation du plan comme sur le terrain, comme actuellement, est intuitive et est à conserver),
- Le schéma des lignes qui desservent l'arrêt,
- Les horaires de passage.

Ces informations doivent être lisibles par les usagers, donc :

- Ecrits en caractères suffisamment gros,
- Bien éclairés la nuit,
- Accessibles aux enfants et usagers en fauteuil roulant.

La fonte Helvetica Médium est reconnue comme offrant la meilleure lisibilité et doit être privilégiée.

L'écran de type liseuse utilisé pour afficher les horaires à l'arrêt expérimental à CEMOI permet un affichage lisible la nuit comme en plein soleil avec une consommation électrique contrôlée. Connecté, cela permet une Mise à Jour en temps réelle par l'exploitant.

Les bornes d'information annonçant en temps réel dans combien de minutes passe le prochain bus ou tram seraient appréciables à condition que l'information soit juste, ce qui est loin d'être toujours le cas actuellement (l'horloge de la borne se déconnecte souvent du Système d'Aide à l'Exploitation). Mieux vaut pas d'information qu'une information fautive et coûteuse !

4. L'utilisation de l'argent public

Pour une bonne utilisation de l'argent public, il convient donc de conserver ce qui est utile, de prévoir des matériaux durables d'entretien facile, et d'éviter les gadgets coûteux qui risquent de tomber ne panne ou d'être vandalisés.

Enfin, un entretien régulier des abribus s'impose pour la vie quotidienne des usagers.



Petit traité d'électricité à destination des honnêtes gens

A l'instar d'autres villes, l'objectif du SMTC est louable : remplacer les véhicules thermiques par des véhicules électriques. Mais pas n'importe comment et pas à n'importe quel prix.

Le premier emploi d'Albert Einstein consistait à valider les dossiers dans le bureau fédéral des brevets suisses. En tant qu'expert technique, il filtrait les dossiers selon le principe suivant : « le mouvement perpétuel n'existe pas, tout projet qui prétend le contraire est une escroquerie ».

Du stockage et déstockage de l'électricité

Alors que sont ces autobus électriques censés être LA solution pour l'avenir de nos réseaux de transports en commun ?

L'électricité ne se stocke pas. Elle peut être convertie en une énergie qui elle le sera. Dans le cas des véhicules électriques, une batterie électrochimique assure cette fonction. Comme tout phénomène de conversion, le stockage et le déstockage de cette énergie entraînent des pertes. Ainsi le rendement de « la prise à la roue » n'est pas de 100% : on gaspille de l'électricité. Pour la sobriété énergétique, on repassera.

Une brève histoire du temps

Alors pour faire passer la pilule, on nous explique qu'une batterie électrique peut être rechargée la nuit, là où l'électricité est la moins chère. Et l'utiliser la journée. Enfin, une partie de la journée.

Est-ce que le bus sera capable d'effectuer un service entier, comme un bus thermique ? Rien n'est moins sûr.

S'il faut rentrer au dépôt dans la journée pour changer de bus, cela va augmenter les coûts d'exploitation !

Et ne parlons pas de la durée de vie des batteries Qu'il va falloir recycler.

Il faudra également dimensionner les dispositifs de charges des dépôts, sachant que :

- la flotte de bus est quasi toute engagée en journée,
- les bus chronos fonctionnent de 5h à 1h,
- il faut 6 à 10 heures pour charger une batterie,
- la charge se fait principalement la nuit

Combien faut-il de prises de courant ? Quelle est la consommation totale ?

De combien est le pic de charge électrique ?

Et vu la production du photovoltaïque au m², inutile d'imaginer qu'un dépôt peut assurer une autosuffisance avec des panneaux posés sur son toit !

Terre ! Terre !

Il en faut pour produire des batteries.

Plus précisément des terres rares, qui comme leur nom l'indique ... sont rares.

Ainsi que 2-3 autres bricoles comme le Cobalt et le Lithium.

Malheureusement, on n'en trouve que dans quelques régions du globe.

Dans certains pays, leur extraction pose des problèmes environnementaux, dans des conditions de travail discutables.

Sans compter que l'on remplace une dépendance énergétique au pétrole par une dépendance à ces matériaux.

Mais diantre, ne peut-on pas utiliser d'autres matériaux moins rares ? Et bien non. La faute à ce sacré Mendeleïev et à son tableau périodique des éléments : les électrons sont difficiles et ne daignent se promener que si les atomes sont dans un certain ordre.

Le poids de l'autonomie

Pour assurer une autonomie suffisante durant toute une journée, il faut dimensionner la batterie en conséquence. C'est autant de poids mort au détriment de la capacité du véhicule.

Même si la technologie est mature, la densité énergétique d'une batterie est moindre que celle de l'essence.

C'est-à-dire que pour faire avancer un bus sur une même distance, il faut consacrer plus de poids de batterie que de poids d'essence. Pour assurer les fonctionnements accessoires (commandes des portes, chauffage, climatisation), la différence de poids augmente encore.

Et là aussi Mendeleïev nous dit que l'on ne va guère pouvoir faire beaucoup mieux.

Alors une solution consiste à recharger en ligne, à chaque arrêt par exemple (technique de biberonnage) ou aux terminus (recharge rapide).

Certes, on limite le poids de la batterie, mais on multiplie les infrastructures.

Et ces techniques ont des rendements encore pires que les recharges directes ... pour la sobriété énergétique, on repassera.

De l'eau et de l'air

Autre solution miracle : l'hydrogène.

Si sa densité énergétique se rapproche de celle de l'essence, sa production n'est pas des plus propres.

Au mieux, on peut le produire à partir de l'hydroélectricité (avec un rendement pas terrible), au pire il faudra utiliser des énergies fossiles. Et son stockage nécessite des matériaux pas simples à exploiter (magnésium) ou à transformer (nanomatériaux).

Quant au « moteur à eau » qui revient périodiquement sur le devant la scène, ce n'est pas la panacée non plus. Certes il ne polluerait quasiment pas l'atmosphère mais l'eau corrode le moteur : il faudrait le changer tous les 2-3 ans.

Ne coupez pas le fil

Pourtant, il existe un système permettant d'alimenter un véhicule avec beaucoup moins de pertes : le fil électrique.

La technologie est éprouvée et se décline en trains, tramways et... trolleybus.

Bien sûr, comme le tramway, il faut des infrastructures, dont des « fils ».

Ses détracteurs les considèrent comme une pollution visuelle. Alors qu'étrangement, les fils des tramways et les décorations de Noël qui restent en place toute l'année ne dérangent personne.

Au vu des autres problèmes environnementaux posés par les batteries électriques, c'est un moindre mal.

Et il n'est pas interdit de mettre une « petite » batterie pour assurer l'autonomie sur une portion réduite (zone de travaux par exemple).

« Ils ne savaient pas que c'était impossible, alors ils l'ont fait. »

Sauf que parfois, c'est réellement impossible et malgré toute la bonne volonté, infaisable.

Les sauts technologiques promis par certains ne sont que des chimères au vu des Lois de la Physique.

D'ailleurs certains constructeurs en reviennent, et se remettent avec succès au trolleybus. Les villes qui lui ont déjà fait confiance (Lyon, Saint Etienne, Limoges) vont en recommander.

Nathalie Teppe ●

Desserte du secteur Grand Sud : des modifications pour septembre 2018

Le secteur Grand Sud de Grenoble-Alpes Métropole est la zone où la part des déplacements en voiture reste la plus importante dans la Métropole : 73 % des déplacements pour le secteur de Claix - Vif - Varcès et 76 % des déplacements pour le secteur de Vizille contre moins de 50 % pour l'ensemble de la Métropole d'après l'Enquête Ménages Déplacements de 2010.

L'amélioration des transports publics dans ce secteur est donc un impératif pour diminuer la part des déplacements en voiture.

Le 1^{er} septembre 2017, le SMTC (Syndicat Mixte en Transports en Commun de l'agglomération grenobloise) a mis en place des modifications du réseau de transport public :

- Transformation de la ligne Flexo 69 en ligne Proximo 23 (Vizille Le Péage - Uriage - Gières - Campus de St Martin d'Hères - Gières) avec une fréquence de 20 minutes en heures de pointe mais avec un cadencement incomplet en journée, le samedi et le dimanche,
- Renforcement de la ligne 65 (Vizille Chantefeuille – Eybens - Grand Place),
- Création de la ligne Flexo 70 (Montchaboud – Vizille – Jarrie Gare – Champ sur Drac),
- Création de la ligne Flexo 71 (Champagnier – Jarrie Gare) avec correspondance avec le TER : pour l'ADTC, le prolongement à Jarrie Gare de la ligne Flexo 66 (Echirolles Gare – Champagnier – Jarrie Clos Jouvin) aurait été plus lisible,
- Expérimentation TAG&CAR entre Eybens et Vizille et autostop organisé entre St-Paul-de-Varcès et Varcès.

Le 2 novembre 2017, le Comité syndical du SMTC a voté de nouvelles modifications dont la mise en œuvre est programmée pour septembre 2018.

Ces modifications portent sur les lignes reliant ce secteur Grand Sud au cœur Métropolitain.

Pour le secteur de Vizille, des échanges sont en cours avec le Conseil départemental de l'Isère pour renforcer la ligne Express 3 (Vizille, Chantefeuille – Grenoble, Gares) avec un objectif de fréquence de 10 à 15 minutes en pointe et un cadencement aux 30 minutes en journée. Ce renforcement serait bien utile.

Pour le secteur de Claix - Vif - Varcès, plusieurs lignes sont prévues :

- Une ligne « forte » Les Saillants – Vif – Varcès – Claix – Pont-de-Claix – Echirolles – Grenoble Colonel Dumont (terminus actuel de la ligne 17 proche de l'arrêt Foch-Ferrière de la ligne de tram C),

- Une ligne « rapide » Les Saillants ou St-Georges-de-Commiers, Gare – Vif – Varcès – Grenoble, Gares : cette ligne empruntera l'autoroute jusqu'au pont de Catane sur l'A480 à Grenoble.

Dans sa contribution à la concertation, l'ADTC n'était pas favorable à cette proposition de séparation entre une ligne forte ne desservant pas le cœur métropolitain, obligeant une correspondance pour se rendre au centre-ville de Grenoble et deux correspondances pour se rendre à la gare de Grenoble, au CHU et à la presqu'île, et une ligne rapide fonctionnant uniquement du lundi au vendredi et nécessitant d'abord pour les usagers d'utiliser sa voiture ou son vélo pour atteindre les arrêts desservis, sachant que l'accessibilité à pied des transports publics depuis son domicile permet le plus grand report vers les TC. Seul le gain important en termes de temps et de confort que permet le train peut réellement justifier pour l'utilisateur l'utilisation de la voiture ou du vélo pour ensuite utiliser le transport public. De plus, le passage par l'autoroute sera soumis aux embouteillages avec l'allongement et le manque de fiabilité des temps de parcours. A ce jour, l'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute est seulement étudié et n'est pas programmé. Ces difficultés seront démultipliées lors des travaux programmés sur l'échangeur du Rondeau et l'A480.

Pour la branche de St Georges de Commiers de la ligne « rapide », le terminus sera fixé à la gare de St-Georges-de-Commiers situé en bordure de l'urbanisation et sera peu attractif pour la majorité des habitants car nécessitant d'abord l'utilisation de la voiture personnelle. Dans sa contribution de janvier 2017 au schéma de mobilité Grand sud, l'ADTC a demandé que la ligne desserve l'ensemble de St-Georges-de-Commiers. Au Comité de déplacements du 17 octobre, l'ADTC a proposé que le départ / terminus de la ligne soit placé à Notre-Dame-de-Commiers.

Emmanuel Colin de Verdière ●

Actualités des TER

Une rencontre avec SNCF Mobilité a permis de faire un tour d'horizon sur divers sujets concernant les TER de l'étoile ferroviaire de Grenoble.

La régularité des TER

Le manque de régularité est l'une des principales sources de mécontentement des usagers et c'est assurément le point faible de la ligne Lyon-Grenoble. On attendait donc les résultats donnés par le programme « Impact » mis en œuvre depuis quelques mois sur cette ligne et destiné à améliorer la situation.

Rappelons que ce programme porté par SNCF Mobilité, comportait un ensemble de mesures comme la généralisation des trains à 2 étages (TER2N NG) à la place des Corails, des rames de réserve à Grenoble, une meilleure gestion opérationnelle, ou l'affectation des conducteurs et contrôleurs sur une même rame pendant la pointe pour éviter les retards en cascade.

Ce programme a porté ses fruits puisque la régularité (retard de plus de 5 minutes à l'arrivée) est passée de 77,5 % à 83,6% pour les 10 premiers mois de l'année, ce qui représente une amélioration mais hélas reste encore très en deçà de ce que les usagers attendent. Il reste encore des efforts à faire surtout sur Lyon Part-Dieu qui reste une source importante de retards.

Concernant le sillon alpin, dont l'organisation a été profondément remaniée depuis le 11/12/2016 avec la suppression des sur-stationnements à Grenoble (cf. ADTC infos 149), bonne surprise, les résultats sont tout à fait encourageants avec des régularités de plus de 94 % pour le périurbain. Par contre, les Intercités Genève/Annecy-Valence affichent un résultat médiocre autour de 88 %.

Un point noir reste avec la ligne Grenoble-Gap qui régresse de 82 % à 77 % en raison de difficultés avec la maintenance des autorails.

La convention signée entre la Région et SNCF Mobilités fixe des objectifs plus ambitieux avec pour l'ensemble des lignes : 89 % pour 2017, puis une progression chaque année pour aboutir en 2022 pour Lyon-Grenoble à 91,7 % qui va bénéficier d'un programme spécial avec Lyon-St Etienne.

Si l'on peut s'attendre de la part de SNCF Mobilités à des améliorations, et les pénalités prévues par la convention seront sans doute des incitations fortes, une bonne partie des retards vient de SNCF Réseau (plus d'un quart) ou de causes externes pour lesquelles des mesures de prévention et de gestion des incidents devraient être prises pour en limiter les conséquences pour les usagers. La nouvelle convention avec SNCF Mobilités (et ses pénalités) est donc à compléter avec un vrai travail, avec SNCF Réseau, tant pour les aspects opérationnels que dans la maintenance et les améliorations de l'infrastructure.

Une autre source retard provient de la disponibilité du matériel roulant. Ces manques de disponibilité affectent aussi la composition des trains qui peut être réduite à une seule rame alors que la fréquentation en exigerait deux, ce qui se traduit pas une surcharge, voire à des voyageurs ne pouvant pas accéder au train.

La disponibilité du matériel n'est pas bonne, la mise au point des nouveaux matériels Regio2N nécessite des chantiers de rétrofit, les rames retournant en usine à Valenciennes, immobilisant plusieurs rames. L'absence de contrôleurs sur certains trains circulant en

périurbain impose un bon fonctionnement des équipements de rétrovision et sonorisation renforçant les besoins de maintenance. Les AGC ont besoin de maintenance lourde après des années de fonctionnement. Il faudrait se poser la question du bon dimensionnement du parc dans l'objectif d'une croissance du trafic.

La nouvelle convention va mettre la pression sur la SNCF pour réduire le nombre de trains supprimés, mais elle apparaît bien timide (engagement de mettre un suivi en 2020) sur le respect des compositions et l'adaptation aux besoins. C'est pourtant une demande forte des usagers. (Par exemple, les trains du sillon alpin connaissent des surcharges importantes tous les vendredi soir au départ de Grenoble).

Le Trafic

SNCF Mobilités n'a pas pu fournir de chiffres par ligne mais nous a indiqué que le trafic TER était reparti à la hausse, dopé par la progression du trafic TGV. Il faut noter la progression des gares de La Verpillière (30 % des descentes sur un train Lyon-Grenoble !), Bourgoin ou La Tour du Pin au détriment des petites gares intermédiaires, les usagers privilégiant la fréquence et l'accès rapide sur La Part-Dieu (l'accès à ces gares se faisant essentiellement par rabattement en voiture).

Pour Grenoble-Gap, SNCF estime le trafic journalier en semaine à 600/650 voyageurs (la mesure du trafic devient plus complexe, de nombreux usagers proches de Grenoble utilisant maintenant des titres TAG au lieu de billets SNCF).

Sur cette ligne, l'ADTC déplore que la composition des trains reste figée à 2 autorails, même lors des pointes des week-ends d'hiver (alors qu'il y a quelques années, des compositions renforcées étaient mises en ligne).

Pour limiter les surcharges, certains trains sont alors retirés du système d'information et de réservation incitant ainsi les voyageurs à se détourner de cette ligne. C'est désolant de voir que rien n'est fait pour développer le trafic de cette ligne, au contraire !

Le service 2018

C'est la grande déception, la Région n'a demandé aucune amélioration pour 2018, c'est donc le statu quo exception d'une dégradation sur la ligne Grenoble-Gap, sur laquelle, un aller-retour Grenoble-Gap sera limité à Clelles (avec une poursuite en car) en raison de nouvelles limitations de vitesse nécessaires compte tenu de l'état de la voie.

On peut être inquiet sur les intentions de la Région pour les années suivantes, alors que les besoins restent importants pour offrir une bonne alternative au transport individuel autour de Grenoble (renfort de desserte du périurbain, comblement des trous de desserte, train de soirée...)



Affluence un vendredi soir à la gare de Gières.

Les travaux en 2018

Plusieurs chantiers vont impacter les services TER. Entre Valence et Moirans, un RVB (renouvellement de la voie et du ballast) va s'échelonner sur le sud de la ligne, de mi-décembre jusqu'au 9 juin. Les trains seront ralentis avec des augmentations significatives des temps de parcours. Pendant la période du 27 mars au 25 avril, un programme spécial sera mis en place avec limitation de certains trains à St Marcellin.

Cet été, entre le 23 juillet et 23 septembre, c'est la section près de Lyon entre St Fons et Heyrieux qui fera l'objet d'un RVB avec des conséquences non encore connues mais importantes car cette section de la ligne Lyon-Grenoble voit passer aussi les TGV à destination du sud (les travaux ayant pour conséquence une réduction du débit de la ligne).

Entre St André le Gaz et Moirans, il restait quelques kilomètres qui n'avaient pas été traités lors du dernier RVB, ce reliquat sera renouvelé entre le 10 juillet et le 8 décembre occasionnant des limitations de vitesse.

Deux grandes coupures de lignes sont prévues en weekend pour des interventions sur des ponts du 8 au 13 mai et du 2 au 3 novembre.

Les travaux en 2019

En 2019, les travaux prévus pour moderniser la gare de Part-Dieu auront des conséquences très importantes sur les dessertes. (Ces travaux vont concerner aussi les années suivantes).

La réalisation d'une douzième voie (la voie L) va nécessiter de condamner toute l'année la voie K et les travaux de construction de nouveaux accès aux quais pour le passage Pompidou, au sud de la gare, va condamner ou réduire la longueur (avec accès limité au nord dans certains cas) de 2 autres voies.

Autant dire que la capacité de la gare va être réduite de façon significative et conduire à une réduction de trains. A noter que la Région a imposé que ces réductions de desserte soient équitablement réparties entre les TER et les TGV.

Les conséquences sur Lyon-Grenoble vont être importantes surtout que des travaux dans le tunnel de Voreppe (maintenance de la route et mise au gabarit pour faire passer des trains de fret combiné vont imposer des limitations de vitesse sur ce tronçon très chargé) auront lieu en 2019.

Mais SNCF Mobilités ne souhaite pas communiquer avant la Région, qui réalise les derniers arbitrages en oubliant toute concertation avec les usagers !

Des nouvelles mesures commerciales

De nombreuses offres commerciales ou abonnements sont proposées mais restent souvent peu connues.

Par exemple les offres Illico Vacances ou Samedi permettent de voyager le samedi ou pendant avec une réduction de 40 % à partir de 2 voyageurs.

On les trouve sur l'onglet « Bons Plans » sur le site TER, mais on peut regretter que plusieurs ne soient accessibles que par internet, pas de vente aux guichets.

SNCF Mobilités avait pris l'initiative de proposer en novembre une offre « happy hours » donnant une réduction de 40 % si on voyageait entre 10 h et 15 h.

Cette initiative est assurément à renouveler car c'est un bon moyen d'attirer des voyageurs en dehors des heures de pointe. Mais il est important de faire connaître ce type d'offre à un public qui n'a pas l'habitude de prendre le train.

Plusieurs sujets seront à surveiller dans les prochains mois :

- La nouvelle convention qui vient d'être signée entre SNCF Mobilités et la Région. Si elle affiche des objectifs ambitieux sur la qualité de service, et qui ne seront pas faciles à respecter, elle reste muette sur des évolutions de l'offre.
- Les travaux prévus au CPER, qui sont aujourd'hui dans l'incertitude, que ce soit pour améliorer le fonctionnement futur comme la création d'une nouvelle voie à Grenoble ou la survie de la ligne Grenoble-Gap pour laquelle aucune décision n'a encore été prise.
- Les travaux de Lyon Part-Dieu, qui vont être une période difficile (travaux jusqu'en 2022) mais dont l'objectif est bien d'améliorer le fonctionnement de cette gare.
- La concertation avec les usagers, si on peut remercier SNCF Mobilités de nous tenir informé, la concertation avec la Région est au point mort depuis 2 années.

Transisère, un service de transport vraiment pas comme les autres

En effet, Transisère est, à notre connaissance, le seul opérateur de transports en commun qui fait payer la réservation des TAD (Transports A la Demande) via un numéro surtaxé(1) !

Déjà que ce service concerne par essence les cars les moins fréquentés, là, nul doute que ça va refroidir les éventuels usagers.

En creusant un peu, un de nos adhérents a découvert un mail qui assure le même service(2).

Mieux encore, ce numéro surtaxé est aussi destiné à recueillir les réclamations.

Payer pour se plaindre !

Pourtant l'article 87 de la loi de modernisation de l'économie - dite «LME»

indique : « *Le numéro de téléphone destiné à recueillir l'appel d'un consommateur en vue d'obtenir la bonne exécution d'un contrat conclu avec un professionnel ou le traitement d'une réclamation ne peut pas être surtaxé. Il est indiqué dans le contrat et la correspondance.* », ce numéro surtaxé serait donc illégal et a déjà été supprimé par la TAG, le réseau TER et les réseaux du Grésivaudan et du Voironnais.

En parlant de réclamation, la loi stipule que chaque réseau de transports doit proposer un médiateur à saisir gratuitement dans le cas où une réponse à une réclamation ne serait pas satisfaisante ou en l'absence de réponse. Les coordonnées du médiateur doivent être indiquées dans les conditions générales de vente et sur le site internet de manière visible et lisible.

Là aussi, Transisère brille par l'absence de respect de cette loi.

Nathalie Teppe

(1) 0 820 08 38 38 (0,12 €/min)

(2) tad@transisere.fr

Un SMS pour prendre le bus

Pas de monnaie, plus de ticket de bus dans le portefeuille et les portes du bus ou du tram qui vont se refermer devant vous ?

Pas de panique, envoyez « 1H » au 93123 et le SMS en retour sera votre ticket pour voyager en règle pendant 1 heure sur le réseau TAG.

Les 2.10 euros du prix du ticket seront ajoutés à votre facture de téléphone mobile.

L'ADTC regrette que ce soit le prix « fort » qui soit appliqué, alors que le tarif d'achat « hors bus » à 1.60 euros aurait été plus incitatif.

Ce titre n'est pas accepté dans les bus Transisère et les TER, dommage.

Ce service est disponible chez Orange, Bouygues Telecom et SFR, mais pas (encore ?) chez Free.

Nathalie Teppe

<https://www.tag.fr/249-ticket-par-sms.htm>

SNCF : à nous de vous faire préférer la route !

Après la disparition des trains d'équilibre des territoires (TET) et des trains de nuit (mais l'essor des Ouibus), le remplacement des trains des « petites lignes » inexorablement (?) par des cars, la SNCF innove encore en transformant son service Autotrain.

Désormais, ce service s'effectuera ... par la route ...

Comme pour les TET et les trains de nuit, les autotrans n'étaient plus mis en valeur par la SNCF depuis quelques temps.

Pourtant, pendant des dizaines d'années, nombre de vacanciers ont pu se rendre à leur destination en train, leur véhicule faisant de même, économisant ainsi fatigue et stress. C'était autant moins de véhicules sur les routes des vacances.

Pour 2018, seules 5 destinations (vers la Côte d'Azur) sur les 12 existantes seront assurées en trains. Les 7 autres (vers Lyon et le Sud-Ouest) le seront par camions ! Et pas forcément dans la ville de destination.

Ainsi, pour Lyon, le « point relais » pour récupérer son véhicule sera Ambérieu-en-Bugey, à 55 km de Lyon (heureusement accessible en TER).

Nathalie Teppe

Tarification TER : des règles différentes

Suivant l'endroit où vous choisissez d'acheter votre titre TER, les règles ne sont pas les mêmes !

Sur les distributeurs « bleus » des gares (les DBR, Distributeurs de Billets Régionaux), vous pouvez acheter un titre valable une semaine et bénéficier des réductions régionales (carte Illico Jeunes/Liberté/Solidaire) et de certaines réductions nationales (12/25).

Mais sur les distributeurs « jaunes », les réductions régionales ne sont pas accessibles.

Autrefois, sur les sites de ventes de la SNCF, on pouvait commander un billet valable deux mois, et on le recevait à la maison. Il était échangeable et remboursable.

Puis, ce billet n'a plus été valable qu'une semaine.

Puis, on ne pouvait plus le recevoir à la maison, il fallait le télécharger et l'imprimer chez soi.

Et bien maintenant, sur ces sites (Oui-SNCF TER Rhône-Alpes, ou autres), on ne peut qu'acheter un billet « non échangeable et non remboursable » !

Bravo ! On a arrêté le progrès !

Des billets valables une semaine, échangeables et remboursables, sont encore en vente aux guichets ou aux distributeurs jaune ou bleu.

Mais pas depuis chez soi.

Les guichets, de moins en moins nombreux permettent plus de souplesse : toutes les réductions sont possibles, ainsi que le choix de la date ou un billet ouvert, avec le conseil en plus !

Colette Grossiord

Nathalie Teppe

Région grenobloise : lancement de l'Auto-stop organisé

Qu'est-ce que c'est ?

Un covoiturage plutôt spontané sur une distance courte, avec des points de prise en charge clairement identifiés sur le terrain (panneaux et espace de stationnement), et sur une « fiche mobilité ». Il y a une fiche par commune desservie qui liste les autres modes en correspondance sur « la ligne d'auto-stop » concernée. Les points de dépose sont choisis d'un commun accord entre les usagers.

Pour la région grenobloise, conducteurs et passagers peuvent s'inscrire gratuitement à la mairie de la commune proposant des arrêts, ou sur la plateforme de RezoPouce (<https://www.rezopouce.fr/>).

Les conducteurs apposent un macaron sur leur pare-brise et les stoppeurs préparent une affiche de destination et présentent une carte de membre au conducteur. Celui-ci peut demander une participation modique au passager (ex : 50c pour 10 km). Une application gratuite sur smartphone facilite la mise en relation des usagers.

Ce système vient en complément du réseau de transport en commun, afin de réduire l'autosolisme sur les territoires peu denses et/ou avec du dénivelé.

L'ensemble des acteurs du bassin grenoblois ont choisi le même système, déjà opérationnel : la METRO, le Grésivaudan, le Voironnais, le Vercors et la Chartreuse. Les utilisateurs vont donc retrouver partout le même message ce qui devrait être favorable au développement de ce mode.

Pour le détail des communes : <https://www.rezopouce.fr/page/villes-du-reseau>

Bernard Bouvier
et Bertrand Christian



« Trois vérités qui dérangent pour ceux qui veulent résoudre le problème d'embouteillages »

Ces derniers temps, les embouteillages ne sortent plus de l'actualité. Alors, la question se pose systématiquement : « Comment résoudre les embouteillages ? » La réponse est : « Ne pas les résoudre. Les embouteillages sont mon meilleur allié pour obtenir ce qui est nécessaire : un changement de comportement. »

Voici trois vérités politiques qui dérangent :

1. Il y a des limites

Les embouteillages sont une conséquence logique de notre nonchalance en matière d'utilisation de temps et d'espace. Dans les années 70, la voiture nous a donné la possibilité de choisir une destination quelconque et de l'atteindre rapidement. Un luxe et une liberté énorme. Les conséquences se font sentir aujourd'hui parce qu'il y a 50 ans il s'agissait de centaines de milliers de voitures. Aujourd'hui, le compteur affiche 5,7 millions de voitures particulières, sans parler des poids lourds et de la circulation de transit. Le système de circulation n'arrive pas à absorber tout ça, et c'est logique. Il y a des limites. C'est « The tragedy of the commons » : notre avantage individuel à court terme se fait aux dépens de l'intérêt général à long terme. Difficile de trouver un meilleur exemple de cette loi historique.

Faut-il résoudre ce problème de capacité en coulant plus de béton ? Non. Plus il y aura de capacité, plus il y aura de demande de voitures. Quand il n'y aura plus d'argent et d'espace, nous serons toujours immobilisés. Les embouteillages ne sont pas le problème. Quel est-il alors ? Les gens doivent pouvoir faire ce qu'ils veulent, les destinations doivent être pratiques et accessibles. Pour cela, il faut des « bonds de système » et non « toujours les mêmes remèdes ». Les médecins doivent guérir un patient et non lutter contre les symptômes à coup de psychotropes et de placebos. C'est pareil pour la politique de mobilité.

Cela signifie qu'il est urgent de sélectionner les provenances (les zones d'habitation) en fonction de leur accessibilité. (La cessation de bétonnage des espaces publics est une première amorcée). Pour les destinations (lieux de travail, hôpitaux, écoles, magasins, endroits de loisirs), c'est pareil. La meilleure mobilité, c'est la proximité. L'association vélo - transports publics permet de garder/rendre ces centres de nœuds routiers accessibles. Les transports régionaux et urbains rapides et fréquents seraient assurés par des bus et des

trams. Les trains assurent le transport entre les villes.

Cette transformation peut-elle se faire rapidement ? Non, mais il le faut. N'oubliez pas non plus qu'on prend des centaines de milliers de décisions de location par an. Après 10 ans, cela donne une image tout à fait différente.

Pour les politiciens c'est embarrassant, parce qu'on investit tout le budget dans ce changement de paradigme et il faut bien l'expliquer au citoyen. Il faut contrer les 6,5 millions d'alibis pour ne pas changer notre comportement. Et il faut faire patienter les gens qui ne changent pas, de sorte que cela soit/devienne leur choix.

2. Ne pas prendre un comportement insensé comme point de départ pour la politique

Pour permettre la politique de localisation et de mobilisation esquissée, il faut opter pour un système de transport prioritaire par région. « Soit soit ». Faire fonctionner tous les modes de transport à la fois comme à Anvers aboutira à un échec. Le déséquilibre en vitesse, en masse, en utilisation de l'espace fait que le piéton, le cycliste et l'utilisateur du transport public mordent la poussière.

Cela revient à instaurer une baisse de vitesse radicale dans tous les centres. La règle générale, c'est 30 km/h. Cela permet de rouler à vélo en toute sécurité sans infrastructure supplémentaire. Cela signifie qu'il faut une priorité absolue pour les bus/trams ponctuels afin d'obtenir une circulation fluide entre et dans les centres. La capacité de parking y est subordonnée. Pas de circulation qui cherche une place, pas de courts trajets en voiture superflus dans les centres : cela diminue le nombre de voitures de près de 50%. Personne ne doit en souffrir, au contraire. On ne peut tout de même pas prendre un comportement insensé (une personne fait des tours en voiture sur des distances de moins d'un kilomètre pour aller chercher du pain à la boulangerie) comme point de départ d'une stratégie.

Tout ceci est-il « anti-voiture » ? Non. La voiture est une excellente machine, mais à condition de l'utiliser à bon escient. Aux moments atypiques (le soir...) pour les destinations atypiques, via notre réseau routier à une vitesse adaptée. Cependant, il n'y a pas que les déplacements impulsifs qui tombent sous cette définition, il y a aussi le trafic résidentiel. Dans un centre à circulation limitée, votre enfant peut se rendre à l'école sans vous. Et

qu'en est-il de ce qu'on appelle « la pression de l'agenda » ? Restons calmes. Chacun peut organiser son temps plus intelligemment, s'il prend le temps de réfléchir. Dans les embouteillages, on dispose de ce temps.

3. On ne change le comportement qu'en récompensant et en sanctionnant

La troisième vérité qui dérange, c'est qu'un comportement se change uniquement en récompensant et en sanctionnant, le miel et le vinaigre. Il n'y a pas de solution indolore pour le problème de bouchons, quel que soit l'empressement des politiciens à ménager la chèvre et le chou.

Cela revient à une politique qui mise sur les facteurs temps, argent, confort et sécurité pour soutenir le comportement désirable et sanctionner l'indésirable. C'est ce qu'on appelle « responsabiliser ». La périphérie devient chère, et les centres meilleur marché. La taxe kilométrique - et surtout la taxe de l'immobilité - est un bon instrument, outre la différenciation de la tarification fiscale et de coûts d'utilisation. L'empreinte sociale de votre habitation et de votre comportement dans l'espace n'est plus « gratuite ». Cela ne va pas à l'encontre du principe d'égalité qu'on aime invoquer comme défense. Ce n'est pas le cas, car nous habitons différemment, et cela entraîne des conséquences. Notre système actuel « égal » est d'ailleurs vicieusement asocial. L'habitant de la périphérie paie le moins (achat, revenu cadastral, taxe communale...), mais c'est celui qui utilise le plus la route et les centres. Et c'est l'inverse pour l'habitant du centre. Il est grand temps d'y mettre de l'ordre. Voilà qui serait un tax shift.

Le triptyque ci-dessus est-il une utopie ? Un fantasme ? Non. C'est la simple description de tout ce que je vois et j'entends dans les pays autour de nous depuis 30 ans. Et dans tous ces pays sans exception de la Scandinavie au Pays basque en passant par la Suisse, l'Allemagne, etc. Bref, Belgique, où restes-tu ? On n'est jamais mieux servi que par soi-même ? Absolument pas. Smart Cities ? Mon Dieu. Nous n'avons plus qu'à espérer « l'avance du retard ». C'est notre spécialité. Bon courage.

Le Vif (Belgique), 5 décembre 2017
<http://www.levif.be/actualite/belgique/trois-verites-qui-derangent-pour-ceux-qui-veulent-resoudre-le-probleme-d-embouteillages/article-opinion-765755.htm>



*Campagne Cyclistes, Brillez !
à la MC2 (voir page 6)*

Prochaines réunions de l'ADTC :

- 14 mars : Assemblée générale
- 5 mars, 26 mars et 30 avril : Commission Vélos - Piétons
- 19 mars et 23 avril : Commission Transport en Commun - Ferroviaire

L'ADTC, Se déplacer autrement est membre de :

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

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

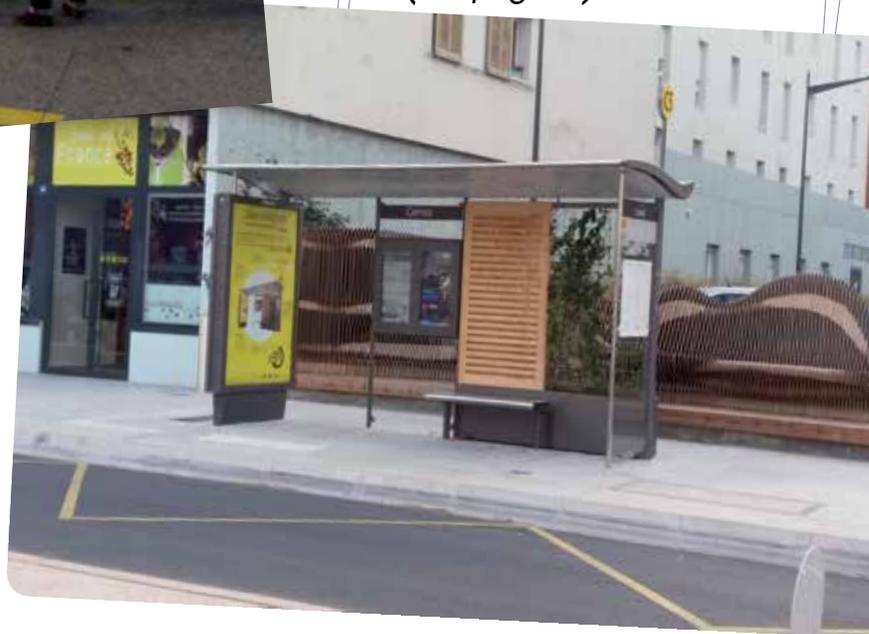
Rue de l'Avenir,
==> www.ruedelavenir.com

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

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

AF3V, Véloroutes et Voies Vertes de France
==> www.af3v.org



*Expérimentation d'un abribus
à l'arrêt Cémoi sur la C5
(voir page 13)*



*16h09, le TER à destination
de Gap va partir.*

ADTC - Se déplacer autrement

MNEI ● 5 place Bir-Hakeim ● 38000 Grenoble ● 04 76 63 80 55 ● contact@adtc-grenoble.org

www.adtc-grenoble.org ● [adtc.grenoble](https://www.facebook.com/adtc.grenoble) ● [ADTCgrenoble](https://twitter.com/ADTCgrenoble)