

# Baromètre Vélos : La fièvre monte à Grenoble

(page 5)

- 
- 
- Dossier Central
- Réseau TC : Et si on posait les bases d'un réseau performant ?
- 
- (pages 9 à 13)

- 
- 
- TER Grenoble - Gap : une ligne isolée des autres modes de transports
- 
- (pages 14 et 15)



# la route coûte que coûte !

Dans les Affiches du 9 Mars 1993, on pouvait lire « Parmi les grands projets envisagés, on peut citer les tunnels sous le Vercors et sous la Bastille dans le cadre du très attendu contournement routier de la ville, une cinquantaine de kilomètres de lignes de tramway », dans celui du 30 mars 1993 « Bête noire des automobilistes qui rentrent dans Grenoble, l'échangeur routier du pont de Catane est le théâtre de nombreux bouchons. Heureusement, les choses vont changer grâce au réaménagement de l'échangeur. La construction d'un pont courbe passant au-dessus de l'autoroute et la modification des voies de circulation garantiront désormais la fluidité du trafic automobile », sans compter l'autoroute Grenoble - Sisteron censée être une « composante essentielle pour l'intérêt économique et social de l'axe autoroutier Dijon - Aix-en-Provence ».



Aujourd'hui, même si les gros projets sont enterrés, les budgets dédiés aux routes sont toujours bien supérieurs à ceux dédiés aux autres mobilités. Ce sont 380 millions qui seront consacrés à la mise à 2x3 voies de l'A480 et au réaménagement du Rondeau. À défaut d'une autoroute Grenoble - Sisteron, 215 millions d'euros vont être consacrés à la RN85 et à

la RD1075. Chaque coupure de route entraîne un plan d'urgence pour « rétablir la circulation à tout prix » : construction d'un deuxième tunnel pour le Chambon, consolidation de Pont-en-Royans, sécurisation des éboulements, nombreux dans nos montagnes (Enfin, quand il s'agit d'une route. Pour ceux menaçant la ligne ferroviaire Grenoble - Gap, on fait surtout ralentir les trains).

Mais dès que l'on parle du rail, comme la ligne Grenoble - Veynes - Gap, là bizarrement, les poches sont vides : impossible de trouver 40 millions pour pérenniser la ligne. Pour l'instant le ferroviaire est de la compétence État/Région.

Que compte faire la Métropole ? Le projet de Plan de Déplacements Urbains 2030 contient bien une ligne sur une desserte de type RER sur « Rives - Brignoud » et

« Grenoble - Clelles », mais aucune ligne budgétaire associée. Un vœu pieux ? Et quid de la partie après Clelles ? Cela augure-t-il d'une amputation de la ligne à ce niveau ?

Les routes et autres réseaux d'eau, d'électricité et de télécommunications desservent le moindre hameau. Imaginerait-on un seul instant priver des villages d'eau ou d'électricité sous prétexte qu'il n'y a pas assez d'habitants ou que cela coûte trop cher à la collectivité ? Et de les laisser vivre avec un groupe électrogène et de l'eau de pluie ? Ce sont pourtant des départements entiers qui risquent d'être sacrifiés avec l'abandon des « petites lignes » ferroviaires !

Que dire des ChronoVélo qui tardent beaucoup à être mises en place ? À Grenoble, 10 millions d'euros permettraient de réaliser les 6 axes. La FUB estime que 200 millions par an en France suffiraient à lancer un vrai plan vélo. Trouve-t-on cela trop coûteux et trop difficile à mettre en œuvre ?

Idem pour le réseau tramway : le projet de PDU 2030 ne prévoit qu'une poignée de kilomètres d'extension du réseau.

Pour les routes, aucune hésitation possible : il s'agit de sécurisation, de suppression de points problématiques et de réduction des accidents pour les motorisés. Des éléments capitaux pour « fiabiliser le temps de parcours ». On hésite déjà plus quand il s'agit de l'adapter à une ligne de bus : la C1 n'ira à Montbonnot qu'en... 2020 ! Pourquoi les autres modes ne bénéficient-ils pas du même traitement que la route ?

Sans compter que les territoires français ne sont pas logés à la même enseigne. La FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes a fait ses comptes : tandis que la région parisienne consacre 500 euros par an et par habitant aux investissements ferroviaires, la région Auvergne-Rhône-Alpes en consacre seulement 95.

Beaucoup de chemin reste à faire pour aboutir à un traitement équitable des territoires et des modes de déplacement.

Nathalie Teppe ●

- P 02 Editorial
- P 03 Zoom : Assemblée Générale 2018
- P 04 Zone à trafic limité : Point d'étape
- P 05 Baromètres des villes cyclables : à Grenoble, les cyclistes demandent un réseau complet, connecté et accessible à tous
- P 06 Le stationnement motorisé sur voirie : une plaie pour les déplacements à vélo !
- P 07 Brèves Vélos
- P 08 Cycliste et multimodalité à San Francisco
- P 09-13 Des réflexions sur le réseau de transport public de la Métropole
- P 14-15 Grenoble - Gap : une liaison ferroviaire alpine structurante isolée des autres réseaux de transports
- P 16 Grève nationale à la SNCF : pensons à l'avenir !
- P 17 Le rapport Spinetta : une vision défaitiste de l'avenir du rail
- 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 900 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 4 €

Abonnement annuel

sans adhésion 16 €

# Zoom : Assemblée Générale 2018



Notre Assemblée Générale 2018 s'est déroulée le 14 Mars 2018 à la Maison des Associations. Nous remercions les 70 adhérents présents et 120 représentés de nous avoir renouvelé leur confiance.

Dix-neuf membres ont été élus au Conseil d'Administration (voir liste plus bas) dont deux nouveaux, Jean-Pierre Moy et Carole Kaouane, à qui nous souhaitons la bienvenue. Jean-

Pierre reprend l'animation de la section Saint-Egrève tandis que Carole, fraîchement élue au CA de la FUB, animera les actions bénévoles pour promouvoir le vélo.

Les rapports d'activités des commissions transports en commun, vélos-piétons et des salariées ont été mis à disposition des adhérents.

Nous avons pu échanger avec nos adhérents sur les sujets suivants :

- Liaison ferroviaire Lyon – Turin ;
- Les passages à niveau dans la Métropole ;
- Le projet de transport par câble entre Fontaine, la Presqu'île de Grenoble et St Martin le Vinoux ;
- Le projet Neyrpic à St Martin d'Hères ;
- Les relations entre l'ADTC, la Métropole et les communes ;
- L'organisation de l'ADTC ;
- L'action bénévole à l'ADTC ;
- Les besoins de rapprochement entre les autorités organisatrices de la mobilité de la région grenobloise pour l'organisation de la mobilité ;
- L'impact négatif des coupures urbaines pour les déplacements à pied ou à vélo ;
- Le retard dans la réalisation du réseau ChronoVélo dans la Métropole ;
- La demande d'une meilleure prise en compte des piétons dans les actions de l'ADTC.

Après l'assemblée générale statutaire, la soirée a été consacrée à la Reine Bicyclette, avec le film éponyme, suivi d'une présentation autour de la place du vélo en ville et d'un focus sur notre vélo-école (voir page 7).

Comme bon nombre d'associations, nous sommes toujours à la recherche de bénévoles pour nos actions militantes. Que ce soit pour une heure, une journée ou plus, vos talents sont les bienvenus ! Liste non exhaustive : graphisme, relation presse, organisation administrative, politique d'aménagement, sensibilisation à l'usage du vélo, animation avec les enfants, événementiel, organisation...

Parce que l'ADTC c'est vous, vous pouvez contribuer à promouvoir les mobilités alternatives en :

- Participant à nos commissions thématiques un lundi soir par mois (Vélos/Piétons, Transports en Commun) ;
- Organisant et participant à des actions sur le terrain (« Cyclistes brilliez », stands, festival ... ) ;
- Aidant à former nos élèves à la pratique du vélo ;
- Offrant un appui administratif, logistique et de communication (revue de presse, informatique, rédaction ...).

Nathalie Teppe ●

Composition du Conseil d'Administration :

BARNIER Michel  
 BEGUIN Claude  
 BOUVIER Bernard  
 CHRISTIAN Bertrand  
 COLIN de VERDIERE Emmanuel (*Secrétaire*)  
 COTTE Christian  
 EDWARDS-MAY David  
 GIROUD Monique  
 GRABIT Alexis  
 GROSSIORD Colette (*Trésorière*)  
 GUERAUD Jean-Yves (*Vice-Président*)  
 KAOUANE Carole  
 LEMAIRE François (*Vice-Président*)  
 LEURIDAN Christophe  
 MOY Jean-Pierre  
 SIVARDIERE Jean  
 STROBEL Pierre  
 TEPPE Nathalie (*Présidente*)  
 ZANOLLA Philippe

## Agenda

L'ADTC est organisateur ou partenaire des événements suivants :

Jeudi 17 mai	Le concours des écoles à vélo (avec des animations dans les écoles Gabriel Péri de Saint Martin d'Hères et de Seyssinet-Pariset)
Samedi 26 mai 9h - 14h	Velo-Bota : découverte Flore des Berges de l'Isère avec Gentiana
Samedi 2 juin 15h	Véloparade organisée par la Clavette Grenobloise au départ de la gare de Grenoble
Mercredi 6 juin 17h-19h	Velo-Orthino : Découverte à Vélo des oiseaux qui peuplent notre territoire
Jeudi 7 Juin	Le challenge Mobilité régional « Allons au travail autrement »
Mardi 12 Juin 18h30	Le Café-Sciences sur la Voiture Autonome (Café des Arts, 36 rue St Laurent à Grenoble)
Samedi 16 Juin	Chrono parade – Pour une réalisation rapide des ChronoVélos

# Zone à Trafic Limité : point d'étape



Il y a un an, un nouveau plan de circulation était mis en place à Grenoble. En empêchant les véhicules en transit de s'engager sur l'axe Lyautey-Agutte-Sembaht-Rey, le but est de réduire progressivement les nuisances liées à la circulation au centre-ville, de permettre la réappropriation de cette petite autoroute urbaine par les modes actifs, et surtout, de faciliter la circulation des transports en commun au centre. Ces derniers pouvaient subir des retards allant jusqu'à 7 minutes à cause de l'encombrement de l'axe.

Les cycles, eux, obtiennent un site propre central ChronoVélo, entre Chavant et le cours Lafontaine. L'accès à la place Victor Hugo sera aussi modifié pour rendre l'espace public aux piétons.

À terme, le profil de la chaussée sera intégralement refait sur tout le linéaire Lyautey-Sembaht-Rey avec des trottoirs élargis, disparition du stationnement, voies réservées bus dans chaque sens et la ChronoVélo en site central,

Les entrées de la ZTL sont indiquées par des marquages colorés au sol et des panneaux en hauteur. Bien qu'un petit panneau jaune additionnel annonce une amende possible de 135 €, on voit encore de nombreux conducteurs téméraires s'engager sur ce tronçon réservé. L'aménagement temporaire ChronoVélo est pour le moment peu attrayant car non connecté et encore trop souvent confondu avec une voie de circulation pour les voitures. On espère que la configuration définitive palliera ce problème.

Les bus ayant maintenant le champ libre se laissent aussi aller à quelques pointes et sont parfois peu compréhensifs pour les quelques cyclistes pour qui la position sur l'axe central n'est pas particulièrement intuitive.

Pour la Métropole, un an de ZTL montre déjà des effets positifs : la vacance des commerces sur le centre-

ville est passée de 8.8% à 8.3%, les transports en commun ont retrouvé une régularité exemplaire. Les parkings relais en périphérie se remplissent et on aurait perdu 4 % de trafic automobile en entrée de ville.

Dans les points très positifs, le niveau sonore sur les environs de la place Victor Hugo a fortement décru, ce qui rend l'usage de la place encore plus agréable. La mise en place des bornes pour l'extension de la zone piétonne jusqu'à la rue Condorcet devrait venir à bout d'une partie du trafic tournant pour

trouver un stationnement dans le secteur, faisant fi de la ZTL. Bien que la position en site central ne soit pas le meilleur choix pour un linéaire aussi court dans une zone où il faut perméabiliser les déplacements doux (et avec des intersections fréquentes), la ChronoVélo a au moins le mérite d'exister là où le trafic cycles était auparavant marginal faute d'aménagement.

Dans les points de vigilance pour la finalisation de la ZTL, la liaison piétonne entre les pôles commerciaux et récréatifs centre-ville et Caserne de Bonne doit devenir agréable et suivre les chemins les plus directs. La Métropole prévoit cette dernière par Agutte-Sembaht puis la rue Hoche, mais même avec une revégétalisation du boulevard Agutte Sembaht, cet itinéraire reste désagréable du fait de la déviation du flux automobile sur la rue Hoche. Les cycles ont déjà commencé à la désertier au profit de la rue Lesdiguières maintenant plus praticable avec les bandes cyclables continues.

Le cours Gambetta entre Alsace-Lorraine et la rue Hoche est déjà fortement usité par les piétons. Son apaisement est maintenant une nécessité. La suppression du stationnement latéral ainsi que la création de bandes cyclables sur chaussée pour laisser les trottoirs larges et ombragés aux passants et aux terrasses seraient des mesures qui pourraient aussi profiter à la qualité des services des transports en commun en allégeant le trafic à l'intersection Gambetta/Lesdiguières.

Dans l'esprit, la ZTL fonctionne et porte déjà ses fruits, mais elle pourrait avoir un effet beaucoup plus fort sur l'apaisement du centre-ville si elle était associée à une suppression du stationnement en proximité et le long des axes où le trafic a été dévié avec un rabattement radical sur les parkings en ouvrage du secteur.

Carole Kaouale ●

# Baromètre des villes cyclables : à Grenoble, les cyclistes demandent un réseau complet, connecté et accessible à tous

À l'automne 2017, la FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette, a lancé la première édition du baromètre des villes cyclables. Cette enquête consiste à interroger les cyclistes sur leur ressenti dans leurs usages du vélo. Dans la catégorie des villes de 100 000 à 200 000 habitants, Grenoble obtient la première place nationale. L'ADTC remercie la FUB pour cette enquête et félicite les 3000 répondants sur notre territoire métropolitain, qui fait aussi de Grenoble une des villes avec le plus fort taux de participation (19 réponses pour 1000 habitants).

Avec 15% de part de trajets domicile -travail à vélo (INSEE 2015), Grenoble est également la ville avec le plus de cyclistes du quotidien dans sa catégorie. Ces résultats sont les fruits d'une politique constante des dirigeants locaux en faveur des alternatives à la voiture individuelle opérée sur le territoire au cours de ces 30 dernières années. L'ADTC se félicite de ce travail continu, reconnu nationalement aujourd'hui, auquel elle a contribué.

Les résultats de cette enquête notent des points liés au ressenti des cyclistes, allant des aspects pratiques tels que la location et la réparation de vélo, le stationnement et les aménagements, à la sensation de danger lors des intersections ou concernant la cohabitation entre les modes de transport. Sur des aspects factuels, Grenoble obtient des bons résultats : on peut facilement louer des vélos et les réparer grâce à Métrovélo et aux réparateurs de biclous fortement présents dans la métropole. Le double-sens cyclable généralisé est présent presque partout dans la ville à 30 ; la ville communique et semble écouter les besoins des cyclistes.

## De bons résultats... selon des usagers expérimentés

Parmi les répondants grenoblois, 81% déclarent un niveau de pratique bon ou expert, 76% utilisent leur vélo tous les jours, majoritairement pour le travail ou les études (89%) ainsi que les déplacements utilitaires (78%). Ils sont aussi majoritairement masculins (61%).

Ces usagers pourtant expérimentés estiment que la ville n'est pas assez sûre pour la mobilité des enfants et des personnes âgées à vélo, que les traversées de carrefours et des giratoires sont généralement difficiles et que le stationnement illégal des véhicules sur les aménagements est courant. Les répondants estiment qu'être séparé du trafic motorisé est important (83%) et préconisent un

réseau complet et sans coupure (69%) pour améliorer la pratique du vélo.

L'augmentation de la part modale du vélo à Grenoble doit donc passer par une plus grande accessibilité des aménagements, pour permettre à tous les âges et tous les niveaux de se déplacer. En particulier, l'augmentation du nombre de cyclistes pour la prochaine décennie se fera en offrant des accès sécurisés et confortables pour tous les établissements scolaires et installations sportives et de loisirs.

En parallèle, le vol de vélo est ressenti comme un vrai fléau. L'ADTC demande à la Métropole de déployer des stationnements sécurisés et de communiquer largement sur les dispositifs de lutte contre le vol (sensibilisation et Bicycode FUB).

## Des points noirs ... bien connus

L'enquête comportait également des questions ouvertes sur les points noirs ainsi que les principaux lieux à problèmes. Sans surprise les grands axes et intersections du centre-ville sont les plus fréquemment cités (Berriat, Gambetta, grands boulevards, quais, estacade, Chavant, etc.).

Si l'effort de la Métropole porte aujourd'hui sur la réalisation des axes ChronoVélo, dont la mise en œuvre doit accélérer, elle ne peut faire l'impasse pendant le mandat courant sur le besoin d'amélioration ou de reprise de grands axes grenoblois déjà très fréquentés en particulier le cours Gambetta et les grands boulevards.

## Un réseau connecté et accessible à tous pour 2020 ?

Un réseau performant doit pouvoir accueillir les cyclistes de demain. Dimensionnement, continuité et connectivité sont primordiaux pour rendre le réseau attractif. Les itinéraires doivent être lisibles et les intersections fluides et sécurisées. Le futur schéma directeur doit prendre en compte ces considérations.

L'ADTC demande la mise en place rapide d'un plan d'action pour améliorer la continuité au niveau des intersections majeures, ainsi que le respect des standards européens pour la largeur des axes ChronoVélo, soit 4 m minimum. Se déplacer à vélo à Grenoble est nettement plus agréable que dans la majorité des villes en France. Il reste beaucoup de travail pour tripler la pratique du vélo comme annoncé en début de mandat.

Carole Kaouale ●



# Le stationnement motorisé sur voirie : une plaie pour les déplacements à vélo !

Lors de l'extension de la ligne B sur la Presqu'île scientifique de Grenoble, l'ADTC-Se déplacer autrement avait émis le souhait d'avoir deux larges pistes cyclables, tout le long du parcours, séparées de la chaussée et aussi du trottoir, pour éviter les erreurs commises lors de l'aménagement de la ligne C le long des grands boulevards. Mais, alors que l'avenue des Martyrs ne comportait aucun stationnement motorisé, le chef de projet de requalification de cet axe imposait finalement une file de stationnement de chaque côté de l'avenue, qui entraînait du même coup la disparition de la piste cyclable séparée.

Tant qu'il était gratuit, ce stationnement a rencontré un vif succès, et il était difficile de trouver une place libre entre la place de Sfax et la place de la Résistance sur les (presque) 1,5 kilomètre de ce tronçon ! Mais début décembre 2017, la mise en zone verte (payant de 9h à 12h et de 14h à 19h tous les jours sauf le dimanche et les jours fériés) a entraîné la baisse considérable du nombre de véhicules en stationnement, avec seulement une place sur 10 occupée. Le peu de contrôle sur cette avenue a fait remonter depuis le nombre de places occupées mais il reste très facile de se garer à proximité immédiate de sa destination. Comme toujours, l'offre conditionne la demande.

On peut donc légitimement s'interroger sur les priorités des aménageurs, entre la sécurité des personnes se déplaçant à bicyclette (création d'une véritable piste cyclable) et la mise à disposition d'une nouvelle offre de stationnement. Le slogan « no car, no business »<sup>1</sup> reste bien présent dans l'esprit de ces décideurs. On le retrouve poussé à l'extrême sur la rue Durand-Savoyat, nouvellement refaite à neuf : une petite dizaine de places ont été aménagées entre le quai et la nouvelle école de quartier Simone Lagrange. Là où une piste cyclable séparée de la chaussée aurait pu être tracée, les cyclistes devront se contenter d'une bande cyclable, propice au stationnement pour « deux minutes », jamais verbalisé, et se méfier des ouvertures de portières. Alors qu'Oslo se prépare à bannir le stationnement en surface d'une partie de son territoire, à Grenoble, on continue d'en mettre consciencieusement. Tant pis si les aménagements cyclables sont plus médiatiques que fonctionnels et sécurisés !

Jean-Marc Bouché ●

<sup>1</sup> Pas de voiture, pas de commerce économique



## A vos agendas !!!

L'évènement « **Faites du vélo** » 2018, organisé par Grenoble-Alpes Métropole, aura lieu du 14 mai au 10 juin, et regroupera plusieurs événements « vélo » sur le territoire de la Métropole. Cette année encore, il commencera et finira par deux temps forts dont l'ADTC est organisatrice localement : le « **Concours des écoles et collèges à vélo** » et le « **Challenge mobilité Auvergne-Rhône-Alpes** », challenge tous modes, mais dont le vélo n'est pas le moindre !

### **Jeudi 17 mai : le Concours !**

**L'objectif** est d'encourager les élèves à venir à l'école ou au collège à vélo pour tous les bienfaits de cette pratique, pour les élèves comme pour l'environnement.

**Principe** : L'établissement gagnant sera celui qui comptera, ce jour-là, le plus fort pourcentage d'élèves cyclistes.

### **Jeudi 7 juin : le Challenge !**

**L'objectif** est de promouvoir auprès des salariés l'ensemble des mobilités alternatives à la voiture individuelle.

**Principe** : Les établissements ayant comptabilisé le plus de personnes venues autrement qu'en voiture individuelle ce jour-là seront récompensés.

**Et vous ?** Si vous avez des enfants scolarisés, faites connaître le concours ! Et si vous êtes actif dans une entreprise ou administration sur le territoire de la Métropole du Grésivaudan ou du Voironnais, communiquez sur le challenge au sein de votre établissement !

Dans les deux cas, l'ADTC (\*) est à votre disposition pour vous aider dans la diffusion ciblée de l'information, pour fournir les supports de communication qui étayeront votre démarche, ou pour prendre complètement le relais auprès de vos interlocuteurs si besoin. En tout cas, nous comptons sur vous pour renforcer la visibilité de ces événements mobilité !

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

Geneviève Peffen

## Vélo-école : l'ADTC vous forme et recherche des bénévoles

En 2008, devant le besoin et le nombre de demandes, l'ADTC-Se déplacer autrement a ouvert une formation vélo-école pour adultes. Cette formation est assurée par deux salariés qui détiennent le CQP EMV (Certificat de Qualification Professionnelle Educateur Mobilité Vélo).

L'objectif de cette vélo-école est de donner accès à la mobilité à vélo au plus grand nombre et ainsi participer à l'augmentation de la part modale du vélo dans la région grenobloise. Deux formules sont actuellement proposées :

- « Premiers coups de pédales », pour les personnes n'ayant jamais ou très peu fait de vélo.
- « Remise en selle », pour les personnes ayant besoin de conforter leur pratique du vélo en ville.

Temps de pratique et enseignement théorique alternent pour aborder les différents sujets, aménagements cyclables, comment s'insérer dans la circulation, quelle est la signalisation spécifique aux cyclistes, savoir mieux anticiper... De plus en plus d'élèves suivent cette formation ; ainsi en 2017, nous avons formé 122 élèves, répartis sur 16 sessions.

Afin d'accompagner au mieux les élèves, et pour permettre à chacun d'évoluer à son rythme, il est préférable d'être plusieurs encadrants. C'est pourquoi, nous, éducateurs, salariés, avons besoin de bénévoles pour accompagner ces séances. N'hésitez pas à nous contacter si ce projet vous intéresse. La plupart des bénévoles ayant participé à ces séances en sont sortis enthousiastes et fiers d'avoir permis à des personnes de se (re)mettre en selle. Pourquoi pas vous ?

Noémie Routin et Basile Diaz



## Circuit à vélo des 4 jardins

Samedi 28 avril, lors des Journées de l'Environnement de Coublevie, La Buisse et St Jean de Moirans, l'ADTC locale participait à l'encadrement d'une trentaine de cyclistes sur les 12 km d'un circuit de découverte de quatre jardins partagés.

Après un rappel des consignes de sécurité, en particulier sur l'évolution en groupe, le peloton rejoint le Biau Jardin dans le parc de l'EHPAD de Coublevie, magnifique cadre verdoyant avec vue sur le Vercors et Notre-Dame de Vouise pour les adeptes de la permaculture. Suivent des haltes au Jardin du Sourire à Coublevie cultivé par une association de réinsertion, puis à deux jardins de La Buisse après une descente tranquille face au Vercors et à la vallée de l'Isère. Enfin, arrivée à St Jean de Moirans, après avoir emprunté un chemin à l'abri du trafic. Sur place, une visite commentée de l'Eco-jardin et un spectacle théâtral sur le thème des déchets précédaient l'apéritif offert aux cyclistes. Le retour au point de départ était libre ou en transport organisé pour ceux peu habitués aux pentes raides. En résumé une belle initiative appréciée par tous les participants.

Jacques Gautier





## Cycliste et multimodalité à San Francisco

Vu de notre belle France devenant lentement multimodale, on se dit au premier abord que les villes américaines, conçues pour la voiture, sont forcément un enfer pour les vélos. Ayant eu la chance de partir une semaine en Californie à trois reprises pour mon job (2009, 2017 et 2018) je peux attester que ce n'est pas le cas partout, et cela peut même être tout le contraire. En 2009 j'étais à San José, ville très étendue d'1 millions d'habitants ; effectivement à l'époque je n'avais même pas trouvé de location de vélo (d'ailleurs cette idée paraissait vraiment saugrenue à mes collègues plus coutumiers de cette région). En revanche à San Francisco, en 2017 comme en 2018, j'ai pu trouver un vélo à louer et parcourir la ville et même les alentours, avec un plaisir et une incroyable tranquillité. Eh oui là-bas quand un piéton se présente devant un passage protégé, oh joie, la voiture s'arrête pour le laisser passer ! Et pour un vélo ? ... Mais oui, pareil ! Et partout ! Et puis il y a plein de voies cyclables, la vitesse est « réellement » limitée (c'est à dire que les limitations sont respectées), bref un bonheur qu'on a du mal à imaginer dans notre belle métropole où la règle consiste souvent ... à s'arranger avec les règles.



Si l'an dernier je me suis contenté d'un tour de ville, n'ayant pu franchir le fameux Golden Gate Bridge, seul endroit que j'ai trouvé relativement dangereux (à cause des vélos arrivant en sens inverse à fond) et désagréable à cause du trafic automobile incessant (séparé, mais juste à côté), cette année j'ai réussi la traversée (contre le vent, oui c'est pas si facile) pour aller jusqu'à un petit port résidentiel du joli nom de Sausalito, en prévoyant de rentrer... en bateau ! Une journée magnifiquement ensoleillée, 15 à 20 degrés Celsius... en fait on était probablement des centaines (touristes mais surtout locaux) à avoir eu la même idée. J'ai pris un peu peur en voyant le fond de cale commençant à se remplir...



Les consignes étaient : « pas de cadenas, posez votre vélo sur le précédent ». Cela m'a rappelé le ferry-boat qui va en Corse, sauf que c'était des vélos et pas des voitures ... et finalement la sortie a duré environ 10 mn sans un couac : il n'y a pas à dire, côté organisation ils sont vraiment forts les américains !



Mais je vois venir la question : « il y a des montées énormes à San Francisco, tu avais un vélo électrique ? » Eh bien non, je suis resté au mécanique, mais rassurez-vous rien d'exceptionnel, les vélos à louer ont tous des développements de VTT conçus pour grimper au mur. Quand c'est vraiment trop raide (j'ai vu effectivement du 20-25%, des trucs pas imaginables ici), on finit par avoir peur et on marche à côté du vélo à la montée comme à la descente, à moins d'avoir un bon entraînement de vététiste.

En résumé le vélo à San Francisco c'est :

Une excellente manière de visiter la ville,  
Un très bon moyen pour récupérer plus rapidement du décalage horaire,

En passant le Golden Gate, une occasion de faire une mini-croisière avec une vue imprenable sur la ville !

Ce n'est pas encore dans le Guide du Routard, profitez-en !

Gilles Grand ●



# Des réflexions sur le réseau de transport public de la Métropole

Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) à l'horizon 2030 vient d'être arrêté par le SMTC (Syndicat Mixte de Transports en Commun de l'agglomération grenobloise) le 5 avril dernier et sera soumis à enquête publique à l'automne 2018. Le PDU est un document de planification qui traite de l'organisation des déplacements à court et moyen terme. À ce titre, il inclut l'ensemble des modes de déplacements tels que la marche à pied, le vélo, les transports publics (tram, bus, train), la voiture ou encore la moto à l'échelle des 49 communes de la métropole.

L'élaboration du PDU est l'occasion pour l'ADTC de réfléchir aux besoins du réseau de transport public à l'échelle de la Métropole à travers plusieurs points de vue : les risques du maillage du réseau de tramway, l'amélioration nécessaire des temps de parcours pour l'utilisateur (ou vitesse commerciale, vu de l'exploitant) et les besoins d'amélioration du réseau tram et bus.

## Des améliorations nécessaires sur le réseau bus

Plus de 99 % des usagers se rendent à pied à l'arrêt de bus ou de tram : dans les zones denses où 90 % des habitants vivent, une desserte régulière en transport public doit exister de 6h à 21h au minimum.

## Une réduction des correspondances obligées

La majorité des déplacements doit pouvoir se réaliser avec 0 ou 1 correspondance au maximum. Pour cela, les lignes Proximo et Transisère doivent accéder au cœur de la métropole. Ces lignes doivent être diamétralisées (exemple des lignes TAG 12 et Transisère Express 1) à chaque fois que possible. À titre d'illustration, les terminus aujourd'hui

relégués à l'extérieur du cœur de l'agglomération des lignes TAG 14, 15 et 17 et Transisère 6020 doivent revenir au centre-ville de Grenoble ou à la gare.

## Un cadencement indispensable

Sur les lignes les plus importantes (Chrono), l'intervalle entre deux passages successifs de bus doit être au plus de 10 minutes. Sur les autres lignes (Proximo), le cadencement (intervalle régulier de 12, 15, 20, 30 ou 60 minutes pour que les minutes de passage soient les mêmes à chaque heure) est indispensable pour faciliter la mémorisation des horaires par l'utilisateur. Ce cadencement doit s'appliquer pendant l'ensemble de la période d'hiver, de la quatrième semaine d'août à la deuxième semaine de juillet, et sans diminution pendant les vacances scolaires.

## Un réseau de soirée à améliorer

Depuis septembre 2014, en plus des 5 lignes de tram, les 6 lignes chrono bus fonctionnent en soirée jusque 1h du matin, ce qui constitue une réelle amélioration. L'utilisation des transports en commun reste peu attractive notamment si l'on doit réaliser une correspondance. Les fréquences des lignes se dégradent durant la soirée, l'intervalle entre deux véhicules passant de 20 ou 30 minutes entre 21h et 22h à 1h après 23h. Pour une bonne lisibilité pour l'utilisateur, un cadencement valable sur l'ensemble de la soirée doit être mis en place avec un intervalle de 20 minutes maximum pour rendre possible les correspondances (dans l'agglomération de Strasbourg, les lignes de soirée fonctionnent avec un intervalle entre 2 véhicules de 15 minutes).





de 30 m au lieu de généraliser les rames de 45 m. Il est d'ailleurs significatif que dans son rapport d'activités 2017, la SEMITAG elle-même évoque cette surcharge comme cause possible de la légère baisse du nombre de voyageurs observée sur certaines de ses lignes.

Troisième écueil encore plus grave : l'impossibilité d'adapter la fréquence à la demande.

Jusqu'à présent on a postulé que les tramways de deux lignes partirait de leur terminus commun à intervalle régulier : par exemple de La Poya toutes les 8 minutes un tram A (pour Échirolles) suivi à 4 minutes d'un tram T4 pour Gières. Mais l'intervalle sur les lignes est déterminé par le besoin de transport. On peut être certain que l'exploitation ne nécessite pas de conserver la même fréquence sur toutes les lignes. Cette fréquence doit s'adapter aux besoins. Ainsi, la ligne B est exploitée du lundi au vendredi avec plusieurs graphiques selon les périodes du campus : activité réduite, activité normale, activité renforcée. Comment adapterait-on les lignes associées ? les forcerait-on à suivre l'activité du campus ? Planifierait-on l'insuffisance de desserte en période chargée ? Le même problème se retrouverait pour les autres lignes.

Une telle imbrication entre les lignes impliquerait d'avoir la même offre à peu près partout, alignée sur le besoin le plus important. Le matériel roulant disponible, déjà insuffisant pour les lignes A et C ne le permet pas. De plus une telle « synchronisation » est complètement illusoire en pratique.

Le maillage poserait encore d'autres problèmes, comme la synchronisation des passages, la complexité des carrefours, le maintien de fréquences acceptables en

extrémité de ligne, la gestion des terminus dans lesquels il faut réguler 2 lignes...

Il faudrait plutôt s'interroger sur le besoin : quelles sont les correspondances à améliorer ? Passer de la ligne A à la ligne B sur le tronc commun, ou de la ligne A à la ligne C à Chavant, est relativement simple. En revanche, la correspondance entre la E et les lignes A et B à Alsace-Lorraine est un point noir du réseau. Comme envoyer des tramways de la ligne E vers le tronc commun est techniquement impossible, c'est sur les cheminements piétons et sur la création de la station Place Dubedout (pour lesquelles les emprises ont été prévues) qu'il faut travailler.

Si certains réseaux réussissent bien avec un maillage des lignes, comme à Strasbourg, d'autres comme Genève a vite renoncé à cette idée en voyant les résultats. Tout dépend de la structure du réseau et il ne faut pas faire du dogmatisme. Avec ses lignes en tronc commun traversant le centre, ses surcharges différentes aux heures de pointe, l'hétérogénéité de son matériel roulant, le réseau de Grenoble semble mal adapté à un maillage généralisé.

Il ne faudrait pas tromper les usagers en annonçant la création 8 lignes de tramways sur le réseau actuel au risque de dégrader son bon fonctionnement et générer de nouvelles surcharges. Pour l'ADTC, le maillage généralisé n'est pas la bonne solution !





# La vitesse commerciale

La vitesse commerciale est la vitesse perçue par un usager parcourant toute la ligne. Comme les usagers souhaitent évidemment aller aussi rapidement que possible à leur destination, la vitesse commerciale est donc un critère essentiel d'attractivité dans un réseau de transport public.

L'exploitant comme le contribuable sont aussi concernés directement par la vitesse commerciale, car le coût de fonctionnement d'un service dépend beaucoup plus du temps payé aux conducteurs que du carburant consommé. L'exploitant aurait donc tout intérêt à améliorer la vitesse commerciale de ses lignes. En voyant les tramways ramper lamentablement sur des boulevards bien dégagés, on pourrait penser qu'il s'agit d'un élément négligeable dans le coût du transport ! Il n'en est rien. Sur le réseau TAG un gain de 1 km/h global représente une économie de fonctionnement de l'ordre de 1M€ par an, sans compter l'augmentation de fréquentation induite.

Un bus ou un tramway marque un arrêt « commercial » tous les 300 à 600 mètres. Entre deux arrêts, il a une phase d'accélération jusqu'à la vitesse autorisée, un parcours à vitesse maximum du secteur, puis une décélération jusqu'au prochain arrêt. La capacité d'accélération est donc une composante importante dans le choix du mode de traction. De ce fait, la traction électrique **alimentée par ligne aérienne de contact** est de loin le meilleur choix, le Gaz Naturel Véhicule étant parmi les moins bons.

Les TC sont perturbés par la circulation générale et les divers carrefours rencontrés. Ces aléas introduisent une incertitude dans les temps de parcours. L'exploitation doit en tenir compte en augmentant les temps de course alloués et en prévoyant un « temps de battement » en terminus pour que le bus puisse repartir à l'heure pour la course suivante.

Regardons quelques données mesurées sur une ligne de bus de 10,5 km. Lors d'une course, ce bus a un temps de roulage cumulé de 1500 secondes, les arrêts commerciaux durent 790 secondes tandis qu'il passe 750 secondes arrêté aux feux rouges. La course dure 3040 secondes soit environ 50 minutes.

La vitesse commerciale offerte par cette ligne est de 12,2 km/h (10,5 x 3600 / 3040).

Si le bus « roulait » à la vitesse de la lumière (300.000 km par seconde), la vitesse commerciale serait de 24 km/h seulement. Cette considération très théorique montre que la vitesse maximale joue un rôle limité. Mais si le bus n'était plus arrêté aux carrefours à feux, la vitesse offerte serait de 15,9 km/h : un gain important qui ne demande pas de gros efforts !

Que gagnerait-on ? Très schématiquement, on peut l'évaluer. Avec prise en compte intégrale aux feux, le temps de course passerait de 50 à 38 minutes. Le temps de révolution (temps nécessaire pour qu'un bus effectue un tour complet y compris les 7 minutes de battement à chaque terminus) passerait de  $50 + 7 + 50 + 7 = 114$  minutes à  $38 + 7 + 38 + 7 = 90$  minutes. Pour offrir un passage toutes les 10 minutes, il suffirait de 9 bus (et 27 conducteurs en roulement) au lieu de 12 bus (et 36 conducteurs en roulement). Autre possibilité : en gardant les 12 bus en circulation, on pourrait assurer un passage toutes les 7 minutes et 30 secondes.

En pratique l'amélioration significative de la ligne, amenant une fréquentation plus importante imposerait un choix intermédiaire entre les deux extrêmes.

Depuis 1986 le SMTC déploie des systèmes de prise en compte aux feux. Le principe des carrefours à feux est simple : chaque phase donne tour à tour le passage à un courant de circulation sans conflit avec les autres. L'ensemble est piloté par un contrôleur situé à proximité. Ce contrôleur a en mémoire les divers cycles prévus, une horloge, et peut recevoir diverses informations de boucles de présence de véhicules, de détection de longueur de queue ou autre. Chaque phase de vert se termine par un feu jaune de 3 secondes au moins, puis d'un « rouge barrage » (tous les feux au rouge) de 3 secondes au moins pour « vider » le carrefour. Une autre phase commence alors. Selon les programmes, chaque phase peut être « allongée » si besoin, « raccourcie » jusqu'à 5 secondes voire escamotée si aucun véhicule n'est détecté sur les entrées de cette phase.

À réception d'un ordre, le contrôleur ne peut agir immédiatement : il doit au plus « finir » un temps de vert engagé (6 secondes), les secondes de jaune et le « rouge barrage ». Pour donner un vert **sans arrêt** à un véhicule de TC, le contrôleur doit recevoir la demande « assez à l'avance ». Or on sait seulement à quelle distance se trouve le bus ou le tram, mais pas trop « à combien de secondes » du carrefour.

Avec les logiciels récents, à une distance connue, le bus ou le tram envoie par radio au contrôleur un signal de demande de vert, indiquant à quelle vitesse il roule. Le contrôleur peut ainsi ajuster le vert TC en gênant le moins possible le reste du trafic routier, ce qui est l'objectif recherché. Au passage du carrefour, le bus ou le tram envoie un « acquit » disant au contrôleur de feu qu'il peut reprendre son cycle normal. L'arrêt d'un véhicule est toujours encadré par des temps d'accélération et de freinage. Or le temps passé dans ces périodes transitoires est exactement le double du temps calculé à vitesse supposée constante. Ainsi la suppression d'une cause d'arrêt fait gagner plus que le seul temps d'arrêt économisé. Les TC doivent pouvoir franchir les carrefours à feux à la vitesse de croisière.

Peut-on généraliser ce système ? Oui sûrement mais il peut y avoir des limites : sur une ligne où circule un TC toutes les 4 minutes, on peut tous sens confondus en avoir un toutes les 2 minutes. Les cycles de feu durant 50 à 120 secondes. Le système ne sera pas aussi efficace et on note d'ailleurs que sur une ligne très chargée, c'est la capacité du véhicule qu'il faut augmenter (en passant en mode tramway par exemple) et non la fréquence. Au croisement de deux lignes de TC importantes, il faudra faire des choix. Les carrefours très complexes sont récalcitrants et exigent alors une étude particulière.

La Métro dispose d'environ 250 carrefours à feux. Près de 150 seraient équipés. Beaucoup de réglages ne sont pas terminés et se font attendre depuis des années. Compte tenu des gains de régularité très nets surtout sur les lignes longues, il est urgent d'accélérer l'équipement des carrefours.

Utilisant fréquemment le tram C, je ne compte plus (en dehors des points durs comme Chavant, Vallier-Libération...) les arrêts intempestifs où le conducteur se voit donner la voie libre au moment où le tram s'immobilise au pied du mat de feu. Quand aura-t-on une prise en compte aux feux donnant toute son efficacité ?

# Grenoble – Gap : une liaison isolée des autres réseaux de

## Une ligne aux contraintes naturelles fortes et confrontée au manque d'entretien

Depuis 1878, une ligne ferroviaire (qui comprend la ligne des Alpes) relie deux grandes capitales des Alpes : Grenoble et Gap et permet de rejoindre la vallée de la Durance, Aix et Marseille. Elle a permis de désenclaver de nombreux villages ruraux de montagne, du Trièves au Dévoluy en passant par le col de Lus-la-Croix-Haute.

Néanmoins, la ligne des Alpes est une ligne ferroviaire montagnarde à voie unique avec les difficultés d'exploitation que cela peut apporter. La montée du col de Lus-la-Croix-Haute, avec ses rampes pouvant atteindre 25 à 28%. Les trains ne peuvent cependant pas dépasser la vitesse de 50 Km/h sur plusieurs sections en raison du manque d'entretien des voies.

## Un maillon historique de la ligne des Alpes

La ligne ferroviaire Grenoble – Gap a permis de constituer une ligne ferroviaire continue depuis Lyon-Part-Dieu jusqu'à Marseille-Saint-Charles en passant par Grenoble, Veynes-Dévoluy, Sisteron et Aix-en-Provence.

S'il a existé jusque dans les années 2000 des trains Intercités Lyon-Briançon par exemple, l'exploitation aux voyageurs de la ligne est aujourd'hui réduite à la circulation de TER entre les gares de Grenoble et, au mieux, de Gap.

Et excepté à Grenoble et bientôt Pont de Claix, la ligne souffre d'un manque de correspondances ou trop souvent de correspondances mal organisées, c'est une ligne isolée ce qui nuit à sa fréquentation et donc à sa pérennité.

## Une intermodalité correcte en gares de Grenoble, Pont-de-Claix et Jarrie-Vizille

Rappelons que la gare du Pont-de-Claix devrait être déplacée au niveau de Flottibulle en parallèle au prolongement de la ligne A du tramway. Cette nouvelle configuration devrait favoriser les correspondances entre le TER et le réseau TAG tout en donnant accès à Échirolles et Grand'Place.

La gare de Grenoble est quant à elle un pôle multimodal majeur de l'agglomération récemment rénové. Cela a permis de renforcer le rôle de pôle d'échanges de la gare entre les différents modes de transports (tramway et bus TAG, cars Transisère et autocars longues distances).

Les correspondances entre les modes sont en général faciles à effectuer, en particulier en semaine, grâce à leur fréquence élevée.

## Une intermodalité lacunaire dans le Trièves

Passée la gare de Jarrie-Vizille, les TER Grenoble-Gap se retrouvent isolés des différents réseaux de transport en commun isérois.

La gare de Saint-Georges-de-Commiers a perdu sa desserte

touristique par le chemin de fer de la Mure depuis l'incident d'octobre 2010 (effondrement de falaise), puis par la ligne Transisère 4110 (Grenoble ↔ La Mure via la Motte d'Aveillans) qui assurait une desserte régulière tout au long de la journée de la gare tout en permettant ensuite de rejoindre le plateau matheysin.

La gare de Vif, située également dans le périmètre de la « Métro », souffre quant à elle de son positionnement à l'écart de la ville. Jusqu'à aujourd'hui, elle n'est pas desservie par le réseau de transports urbains tandis que le premier arrêt de bus de la ligne Proximo 17 se situe à près d'un kilomètre de la gare.

En septembre prochain, une nouvelle ligne Proximo 26 (en remplacement de la 17) relira sur une « branche » Saint-Georges-de-Commiers à Grenoble et desservira la gare de Vif, ce qui rapprochera la gare du centre de la ville.

Une trentaine de kilomètres plus loin, le TER Grenoble-Gap s'arrête à Monestier-de-Clermont, première ville importante depuis la sortie de la « Métro ». Située au sud du Trièves, c'est un carrefour géographique entre l'axe Grenoble ↔ Sisteron via Aspres-sur-Buëch et le col de Lus-la-Croix-Haute et des routes de moyenne importance permettant d'accéder à des petits villages sous les contreforts du Vercors (Château-Bernard et Gresse-en-Vercors, ayant d'ailleurs un potentiel touristique avec le ski en hiver et la randonnée/VTT en été). Seul l'accès au col de l'Arzelier est assuré depuis le village de Monestier-de-Clermont (mais sans la desserte de la gare) grâce à la ligne MON07 (le « Reviron ») exploitée sous la forme d'un transport à la demande (TAD) et ayant pour vocation de permettre aux habitants de Château-Bernard, Saint-Andéol, Saint-Guillaume et Saint-Paul-les-Monestier de descendre à Monestier-de-Clermont le mardi, le mercredi et le jeudi.

Dans tous les cas, pour rejoindre Château-Bernard, mieux vaut emprunter les lignes Proximo 17 et Flexo 44 (du lundi au samedi). Il faut en revanche appeler un taxi ou faire du covoiturage pour relier le col de l'Arzelier à Château-Bernard Village.

On notera que la ligne MON06 (Monestier-de-Clermont ↔ Gresse-en-Vercors via Saint-Guillaume et Saint-Paul-lès-Monestier) a disparu du dépliant « Reviron » depuis 2017 et semble avoir été renommée MON02. Cette ligne avait un positionnement identique à la ligne MON07 précédemment citée.

Encore une dizaine de kilomètres plus loin, le TER atteint la gare de Clelles-Mens, sûrement la gare du Trièves la mieux desservie par les transports en commun. La ligne quotidienne 4500 (Grenoble ↔ Mens via Monestier-de-Clermont) assure des correspondances en gare de Clelles-Mens avec les TER en provenance ou en direction de Grenoble.

Cette ligne est un bon complément à la ligne TER et assure une desserte fine mais hélas sans intégration tarifaire.

Les autocars de la ligne n°31 de la LER PACA Sisteron ↔ Gap assurent également deux passages par jour dans

# ferroviaire alpine structurante transports

chaque sens de circulation. Ils sont de fait en concurrence avec la ligne TER sans aucune coordination (dans certains cas, train et car circulent quasiment dans le même horaire !) On a du mal à comprendre la logique de cette situation dans laquelle les Régions AURA (responsable de la desserte TER) et PACA (pour la desserte LER) semblent s'ignorer.

Depuis la gare de Clelles-Mens, la SNCF indique la possibilité de recourir au transport à la demande pour rejoindre les communes voisines en semaine (Chichiliane, Lalley, le Monestier-du-Percy, Le Percy, Saint-Martin-de-Clelles, Saint-Maurice-en-Trièves et Saint-Michel-les-Portes) :

« Transport à la Demande possible pour les communes de Chichiliane, Lalley, Le Monestier-du-Percy, Le Percy, St-Martin-de-Clelles, Saint-Maurice-en-Trièves et St-Michel-les-Portes. Réservation 48h minimum avant votre départ au 09 69 32 21 41 (appel non surtaxé) du lundi au vendredi de 7 à 19 heures. » (Citation de la mention sur la fiche horaire du TER Auvergne-Rhône-Alpes Grenoble ↔ Gap valable à partir du 10/12/2017). Il est étonnant de voir que la SNCF doit se substituer à l'absence d'offre de transports en commun Transisère alors même que l'on se situe encore dans le département de l'Isère.

## Une quasi-absence de transports en commun entre la Croix-Haute et Aspres-sur-Buëch

Avec la fermeture des gares de Saint-Julien-en-Bauchêne et La Faurie – Montbrand, le TER Grenoble-Gap ne fait plus que desservir Lus-La-Croix-Haute et Aspres-sur-Buëch.

La gare de Lus-la-Croix-Haute, située pourtant à près d'un kilomètre du village éponyme, n'est pas reliée par transport en commun, ni même à la petite station de ski voisine de Lus-La-Jarjatte, qui pourrait amener été comme hiver des personnes voulant randonner ou simplement y accéder pour skier en hiver.

Pour la desserte des communes de la Faurie et Saint-Julien-en-Bauchêne, la ligne LER PACA n°31 (Grenoble ↔ Sisteron) assure leur desserte deux fois par jour et les relie aux gares de Lus-la-Croix-Haute et Aspres-sur-Buëch, sans correspondance avec le TER.

## De Veynes-Dévoluy à Gap, des possibilités de correspondances intéressantes avec les TER mal exploitées

### Correspondances avec les TER

En gare de Gap, de nombreux TER Grenoble-Gap sont en correspondance direct avec des TER Marseille-Briançon et réciproquement. Néanmoins, en conséquence du nouveau plan de transport appliqué sur la ligne Gap-Briançon, la majorité des correspondances se fait par cars TER au-delà de Gap vers Briançon, ce qui implique qu'il n'y a quasiment aucun trajet en train Grenoble-Briançon le week-end et les jours fériés ! Dans le sens Briançon vers Gap, les

correspondances se font toutes d'un train vers un autre train mais sont bien moins mal optimisées.

En gare de Veynes-Dévoluy, une seule correspondance par jour (en moins d'une heure) et par sens est possible entre les lignes Valence-Gap et Grenoble-Gap.

Et il n'existe y a pas de correspondance de moins d'une heure (!) en gare de Veynes-Dévoluy entre les TER Grenoble-Gap et les TER Marseille-Gap-Briançon. Les Régions AURA et PACA n'étant pas capables de se coordonner pour proposer aux usagers des temps de parcours attractifs ...

### Correspondances vers les réseaux locaux/touristiques

La ligne cadencée B du réseau O5 Voyageurs assure une desserte fine entre Veynes et Gap mais qui vise davantage à compléter le TER pour assurer une liaison régulière entre les deux villes. Elle ne permet pas de relier la gare aux communes voisines, à l'exception du car exploité du Lundi au Vendredi qui arrive à 17h50 en gare de Veynes.

À une échelle locale, les lignes B1 (La Faurie-Aspres-Veynes), B2 (Laragne-Serres-Aspres-Veynes) et B4 (Rosans-Serres-Veynes) sont en correspondance le soir avec les trains en direction de Grenoble. Ainsi, les voyageurs partis de Gap à 17h32 arrivent à 17h52 à Veynes-Dévoluy et peuvent donc emprunter :

Les B1 et B2 « scolaire » (exploité lundi, mardi, jeudi et vendredi en période scolaire de la zone B) partant à 17h55 de la gare SNCF de Veynes.

Le B4 « annuel » (circulant du lundi au vendredi) partant à 17h55 de la gare SNCF de Veynes.

En période d'ouverture des stations, la ligne S10 du réseau O5 Voyageurs assure la liaison entre la gare de Veynes-Dévoluy et les stations du Dévoluy en correspondance avec de nombreux TER Grenoble-Gap (le détail est donné ici par la fiche horaire de la ligne sur <https://www.O5voyageurs.com>).

En gare de Gap, les TER Grenoble-Gap sont en correspondance avec les lignes touristiques suivantes en période d'ouverture des stations :

S11 Gap ↔ Ancelle ↔ Saint-Léger-les-Mélèzes

S12 Gap ↔ Orcières-Merlette :

(Plus d'infos sur <http://www.champsaur-valgaudemar.com>)

Comme on vient de le voir les correspondances sont trop souvent défectueuses ou mal optimisées.

Ajouté au temps de parcours de la ligne TER qui augmente en raison du manque d'entretien de la voie, rien n'est fait pour dynamiser le trafic de cette ligne qui est pourtant nécessaire pour assurer sa pérennité.

Il serait temps que les Régions AURA et PACA s'intéressent au fonctionnement de cette ligne qui possède de nombreux atouts du point de vue touristique.

Michel Lecorsier ●



# Grève nationale à la SNCF : pensons à l'avenir !

La grève « perlée », qui a lieu actuellement 2 jours sur 5, est très suivie par les conducteurs de train et les contrôleurs. Et pendant les 3 jours sur 5 restants, le service en Auvergne Rhône-Alpes est loin d'être normal bien qu'il y ait très peu de grévistes. La FNAUT et de la FNAUT Auvergne Rhône-Alpes ont publié chacune un communiqué à cette occasion, que nous relayons ici.

Communiqué du 9 avril de la FNAUT.

## Grève SNCF : la FNAUT s'adresse aux syndicats et au gouvernement

[...] La FNAUT s'adresse aux syndicats de cheminots :

- 1 - La FNAUT [...] respecte le droit de grève, mais déplore que les modalités [...] retenues par les syndicats pénalisent au maximum les voyageurs. Ce sont les usagers les plus modestes, captifs du train, qui sont les plus pénalisés : ils doivent être respectés.
- 2 - Une grève prolongée menace l'avenir du système ferroviaire, en particulier celui des lignes les plus fragiles [en incitant] les voyageurs et les chargeurs à se tourner définitivement vers les modes de transport concurrents du train : automobile, covoiturage, autocar, avion à bas coût, camion.
- 3 - La FNAUT regrette que les syndicats confondent service public et entreprise publique, ouverture à la concurrence régulée et privatisation. L'exploitation du TER en délégation de service public, sur le modèle du transport urbain, réduira ses coûts d'exploitation et facilitera la sauvegarde des « petites lignes ». Une telle exploitation, en vigueur en Allemagne, y est approuvée explicitement par les usagers, les contribuables, les écologistes et même les cheminots [...]. Son succès encourage les pouvoirs publics à investir massivement sur le réseau ferré.

La FNAUT s'adresse au gouvernement :

Les orientations du gouvernement [...] doivent proposer un avenir crédible au ferroviaire et aux cheminots.

- 1 - SNCF Réseau doit être indépendant de SNCF Mobilités et conserver son statut d'établissement public. SNCF Mobilités doit recentrer ses activités sur une exploitation de qualité de l'ensemble du réseau ferré national.
- 2 - La dette ferroviaire, qui est pour l'essentiel générée par l'État, doit être apurée rapidement. C'est indispensable pour permettre une baisse du niveau des péages, un renforcement de l'offre et des investissements plus importants sur le réseau, en particulier sur un grand nombre de « petites lignes » indispensables.
- 3 - Les conditions actuelles de concurrence entre le rail et les autres modes de transport sont inéquitables et doivent être corrigées : elles pénalisent fortement le rail et entravent son développement.
- 4 - Les usagers doivent être davantage consultés et mieux représentés dans les instances de gouvernance.

La FNAUT demande au gouvernement et aux syndicats de cheminots d'approfondir des négociations afin de limiter la durée de la grève et la gêne insupportable [...] pour les voyageurs.

Communiqué du 9 avril de la FNAUT Auvergne Rhône-Alpes.

## Conditions de transport pendant et entre les grèves : la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes proteste et somme la SNCF de réagir !

[...] La circulation des trains est particulièrement affectée par les grèves dans la région. Alors que nationalement en moyenne 1 TER sur 3 circule pendant les jours de grèves, en Auvergne-Rhône-Alpes, c'est seulement 1 sur 20.

De plus, [...] en dehors des jours de grève, à peine 50 % des trains TER circulent en Auvergne Rhône Alpes, et [...] tous les trains sont supprimés sur plusieurs lignes comme Grenoble - Gap, Annecy - St Gervais, Lyon St Paul - Lozanne, Bourg en Bresse-Oyonnax, Clermont - Volvic, Clermont - Montluçon, Clermont - le Puy en Velay et Clermont - Aurillac. Ces lignes sont sacrifiées !

[...] Alors que la SNCF communique largement sur les cars ou le covoiturage, alors que [...] des conducteurs de TER sont disponibles et ne comprennent pas pourquoi les trains ne roulent pas, la SNCF ne donne aucune explication.

Combien de grévistes pendant ces périodes de 3 jours entre les 2 jours de grève généralisée ? Comment les choix sont-ils

opérés ? Est-ce que la SNCF n'en fait pas trop ? Peut-on avoir encore confiance dans la SNCF en Auvergne-Rhône-Alpes ?

La FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes proteste vigoureusement contre ces conditions de déplacement [...]. Les usagers en sont réduits à emprunter des cars qui rallongent considérablement la durée des trajets et dont le fonctionnement est parfois incertain : certains oublient des arrêts !

La FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes demande solennellement à la direction régionale des TER et aux syndicats cheminots de [...] mettre en place un service minimum « librement consenti », c'est-à-dire une grève qui pourrait avoir lieu [principalement] aux heures creuses, [...] afin de permettre à chacun de se rendre sur son lieu de travail ou d'étude et ce sans sacrifier aucune ligne.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui est l'autorité organisatrice responsable des TER, doit réagir et imposer à la SNCF de prendre efficacement en compte les usagers. Les abonnés devront être indemnisés.

# Le rapport Spinetta : une vision défaitiste de l'avenir du rail

Très conformiste, le rapport Spinetta, est basé sur les préoccupations financières de l'Etat et les orientations déclinistes de la SNCF. Il ignore les conditions de concurrence entre modes de transport, le transport du quotidien et l'environnement hors zones denses, et les succès du rail à l'étranger.

## Un rapport monomodal

Le rapport Spinetta ignore les conditions particulièrement inévitables de concurrence entre le rail et les autres modes de transport, voyageurs et fret, qui expliquent largement la sous-utilisation du train et son manque de rentabilité : le trafic actuel ne reflète pas le trafic potentiel. Si ces conditions de concurrence étaient corrigées, 70 % des liaisons TGV (selon la SNCF) ne seraient pas déficitaires.

## Des propositions à retenir

La FNAUT approuve cependant plusieurs propositions essentielles du rapport Spinetta :

Un apurement partiel de la dette ferroviaire, qui permettrait d'amorcer un cercle vertueux (baisse des péages ; renforcement de l'offre, de la fréquentation et des recettes ; accélération des investissements) ;

La conversion de SNCF Mobilités en société anonyme, le pilotage de la modernisation du rail par SNCF Réseau, le rattachement de Gares et Connexions à SNCF Réseau, la réduction du rôle de l'EPIC SNCF de tête, la filialisation de Fret SNCF et la création d'une filiale « lignes capillaires » de SNCF Réseau ;

L'introduction de la concurrence, sous forme de délégation de service public, pour l'exploitation des trains TER ; l'exemple allemand montre qu'usagers, contribuables et emploi des cheminots ont tout à y gagner.

## Des propositions à revoir

Le rapport reconnaît le rôle indispensable du train dans les zones denses, et - c'est une nouveauté - celui du TGV (le seuil des 3h de trajet au-delà duquel le TGV ne serait plus pertinent est cependant contestable).

Il préconise une libéralisation dangereuse des services TGV (on note déjà des suppressions unilatérales sur des lignes importantes, inadmissibles selon la loi du 4 août 2014) sous la forme de l'accès libre (« open access »). Ces modalités doivent être revues afin de garantir une offre satisfaisante : la FNAUT propose une formule de franchises regroupant TGV et Intercités, associée à une dose limitée d'accès libre.

## La FNAUT s'oppose à une contraction inéquitable du réseau ferré

Le rapport préconise de supprimer les « petites lignes » peu fréquentées, sans même s'interroger sur la faiblesse de la clientèle alors que les routes parallèles sont souvent surchargées.

Cette faiblesse résulte de celle de l'offre, de la dégradation des lignes, d'une exploitation déplorable par la SNCF et à des coûts excessifs, supérieurs de 40 % à ceux qui sont observés en Allemagne.

Le rapport ignore les innovations techniques et commerciales introduites par les opérateurs étrangers, qui expliquent la croissance du trafic ferroviaire, voyageurs et fret, observée dans tous les pays voisins.

Il propose de confier la rénovation des petites lignes aux Régions, mais sans moyens financiers nouveaux.

Depuis 1960, beaucoup de « petites lignes » ont été supprimées au détriment du maillage du réseau, donc des « transports du quotidien » des habitants des villes moyennes, sans rétablir la santé financière du rail.

**La FNAUT attend du gouvernement qu'il rejette toute contraction du réseau ferré avant l'introduction de la concurrence et de nouvelles méthodes d'exploitation des « petites lignes », et qu'il soumette rapidement au Parlement le schéma des services de transport ferroviaire prévu par la loi du 4 août 2014.**

Communiqué de la FNAUT  
Du 19 février 2018

## Un fil Twitter pour les usagers des TER Auvergne-Rhône-Alpes

Enfin un outil qui facilite la vie des usagers TER.

Pour l'instant, il ne concerne que les lignes au départ de Lyon (vers Clermont-Ferrand, St-Etienne, Mâcon, Bourg-en-Bresse Ambérieu, Genève, Chambéry, Grenoble, Avignon et Ouest Lyonnais).

Mais il vise à couvrir progressivement toute la région.

Anna, Diego et Lucie se relayent de 6h à 13h et de 13h à 20h, du lundi au vendredi pour répondre à vos questions et vous informer des événements :

Retards et leurs causes (pannes, malaises ...)

Composition des rames /capacité des trains

Les informations sont dispensées en temps réel.

Le fil est agrémenté de publicités sur les tarifs TER, des promotions des événements AURA "Allez-y en TER" et autres photos de nos lignes et gares.

Bref, un bel exemple de l'informatique au service de l'humain offrant un contact direct et de proximité !

Nathalie Teppe

<https://twitter.com/SNCFTERAURA>

## Pauvre gare de Saint-Egrève !

La gare de Saint Egrève n'a plus de guichet.

Cette gare est méconnue de bien des habitants de l'agglomération, même de beaucoup de Saint-Egrévois. Pourtant, sa desserte a été beaucoup améliorée ces dernières années, avec des trains toutes les 30 mn aux heures de pointe vers Grenoble (6 min.) et Gières (20 min.), et vers Moirans (7 min.) et St Marcellin (35 min.). Pour les usagers qui peuvent maîtriser leurs heures de départ, ces durées de trajet sont sans concurrence ! Et pourtant, la fréquentation est en baisse : de 56 000 voyageurs par an en 2014 à 48 000 en 2016 selon la SNCF.

Au contraire de l'amélioration de la desserte, le service aux voyageurs est en forte baisse, avec la disparition du guichet, comme à Voreppe. Ces guichets pratiquement sans attente étaient utilisés par beaucoup de Saint-Egrévois pour l'achat de billets de grandes lignes, en particulier pour ceux qui ne savent ou ne peuvent pas commander par internet. Des conseils étaient fournis avec une grande gentillesse pour trouver la meilleure option dans le fouillis des tarifs et cartes de réduction :

« Pour Grenoble-Bayonne, changez à Valenciennes, et avec la carte senior-moins de 25 ans vous aurez 32 % de réduction ! »

Il est vrai que pour habituer les usagers à cette fermeture, le guichet avait de plus en plus des heures d'ouverture imprévisibles et des fermetures exceptionnelles fréquentes.

Et maintenant ? Le distributeur automatique sera-t-il à l'écoute des usagers ?

On peut, bien sûr, comprendre le souci de la SNCF de réduire les dépenses, mais c'est un pas de plus vers la déshumanisation des services. Cette gare est bien tranquille. Espérons qu'il n'y aura pas besoin dans l'avenir d'une présence pour préserver cette tranquillité ....

Jean Pierre Moy

## La FNAUT Rhône-Alpes devient la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes

La FNAUT Auvergne et la FNAUT Rhône-Alpes ont fusionné le 20 janvier 2018 pour devenir la FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes, fédérant 22 associations.

Anne-Marie Ghémard (VÉLOYO Oyonnax) succède à Gabriel Exbrayat (ADTLS, St-Etienne) à la présidence.

Les autres membres du Conseil d'Administration sont nommés pour couvrir toute la Région : Claude Brasier (ARDSL, Savoies-Dauphiné), Jérôme Rebourg (ACAC73, Savoie), Philippe Valeriano (AUTA, Auvergne), Joël Dubos (DARLY, Rhône).

Nathalie Teppe (ADTC-Se Déplacer Autrement, Isère) est nommée trésorière.

François Lemaire (ADTC-Se Déplacer Autrement, Isère) est nommé secrétaire.

Kevin Taboada (VÉLOYO Oyonnax) est en charge des réseaux sociaux.

L'objectif est de donner de la visibilité et de la lisibilité à notre fédération.

Nous avons rédigé les communiqués de presse sur les sujets suivants :

- La nouvelle FNAUT AURA,
- Le manque de matériel TER,
- Contre l'A45 (autoroute Lyon-St Etienne),
- Pour la nouvelle ligne ferroviaire Lyon-Turin,
- Les projets d'infrastructures et leur financement en AURA,
- Notre contribution au SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires).

Nous prévoyons de rencontrer les élus régionaux et les dirigeants locaux de la SNCF (Mobilité et Réseau).

Nous militons activement pour la réactivation des comités de ligne TER.

Nathalie Teppe

Liste des associations de la FNAUT AURA :

<https://www.fnaut.fr/nous-contacter/associations-locales/125-rhone-alpes>

Site internet : <http://fnaut-aura.fr> / Twitter : @fnaut\_aura / Facebook : @fnautaura

## Le parking silo de Rives est redevenu gratuit !

Le 29 novembre 2016, la Communauté d'agglomération du Pays Voironnais votait la mise en stationnement payant des parkings des gares de Moirans (le silo et le parking rue de la Coste) et de Rives (le silo).

Six mois après la mise en œuvre de cette décision au 1<sup>er</sup> juillet 2017, le silo de la gare de Rives n'atteignait pas les objectifs attendus par la collectivité (couverture des dépenses du parking par les usagers) du fait de la disposition du stationnement autour de la gare. Ce dernier est redevenu gratuit le 1er janvier 2018.

L'ADTC avait notamment souligné qu'au lieu d'inciter au rabattement vers les gares, cette décision inciterait les habitants du secteur à continuer leur trajet en voiture vers la métropole grenobloise (ADTC-Infos n°152). Cette prévision s'est vérifiée.

Alexis Grabit

## Grenoble – Gap, pour ou contre ?

Le vendredi 30 juin 2017, le Conseil Départemental de l'Isère a voté un « vœu » avec l'abandon de la ligne ferroviaire Grenoble – Gap. Arguant de sa faible fréquentation et de la nécessité de faire des choix, la majorité départementale ne verrait pas d'inconvénient à son transformation en une ligne routière. Majorité à laquelle appartient Frédérique Puissat, conseillère départementale du Canton Matheysine-Trièves (territoire traversée par la ligne Grenoble-Gap !)

Quelques mois plus tard, le 14 Mars 2018, un communiqué de presse intitulé « Union sacrée pour la défense des lignes ferroviaires de proximité », dont fait partie la ligne Grenoble – Gap, a été repris dans « Le Monde ».

Parmi les signataires... Frédérique Puissat, sénatrice de l'Isère.

Cela signifie-t-il qu'une même personne puisse avoir deux positions totalement opposées selon qu'elle soit Conseillère Départementale ou Sénatrice ?

Nathalie Teppe

## Un portail qui raccourcit les échanges entre tramway et trains

Lors des travaux d'agrandissement du passage souterrain Sud de la gare de Grenoble (pour l'accès aux voies D, E et F depuis la station de tramway), le portail situé derrière l'arrêt de tramway avait dû être fermé.

Malgré la fin de ces travaux, le portail était resté longtemps fermé obligeant les usagers à faire un détour pour accéder au souterrain (ADTC-Infos n°153). Depuis février, le portail est à nouveau ouvert et c'est mieux pour faciliter les échanges entre les différents modes de transport du Pôle d'Échanges Multimodal de Grenoble.

Alexis Grabit

# La SNCF coûte moins cher que les accidents de la route

**14 milliards par an. 200 € par personne. Le rapport Spinetta, publié le 15 février, a frappé un grand coup : la SNCF coûte cher.**

Jean Cyril Spinetta, ancien PDG d'Air France, était chargé de rédiger un document destiné à éclairer les choix du gouvernement au sujet de l'avenir de la SNCF. Le coût de cette entreprise publique, calculé en additionnant les subventions versées par les pouvoirs publics au système ferroviaire et aux retraites des cheminots, a frappé les esprits, [...] c'était l'objectif. Cela confirme [...] que la vénérable société nationale a besoin d'être réformée.

[...] Mais si le rail coûte cher au contribuable, combien lui coûte la route ? Cette comparaison s'impose, non pour le plaisir de savoir qui a la plus grosse dette, mais parce que les moyens de transport sont concurrents. [...] Selon Routes de France, l'organisation professionnelle des constructeurs de routes, anciennement appelée Union des syndicats de l'industrie routière française, « les dépenses des administrations pour la route » atteignent un montant comparable au coût de la SNCF, 15,2 milliards d'euros par an, dont 12,9 milliards pour les collectivités locales.

[...] À cette somme doivent s'ajouter de nombreuses autres dépenses, financées par les impôts. On mentionnera les achats de terrains, les expropriations, les démolitions préalables à la construction de routes. En outre, le système routier [...] s'appuie sur une signalisation, une organisation de l'espace, un aménagement du territoire que mettent en place, partout, les acteurs publics comme privés.

Ce n'est pas fini. Il faut ajouter les externalités, les conséquences en tous genres de cette politique très routière. Elles sont nombreuses et il n'est pas facile de les calculer. On peut mentionner le coût des accidents de la route [...], celui de toutes

les actions visant à prévenir ces accidents [...] ou celui de la congestion automobile [...], les conséquences du bruit et de la pollution atmosphérique [...].

Pour effectuer un bilan, l'Université technique de Dresde, à la demande du groupe Verts/ALE du Parlement européen, a publié une étude intitulée « Les coûts externes de l'automobile ». Les chercheurs évaluent ces dépenses à 374 milliards d'euros à l'échelle européenne, 50,5 milliards pour la France. Pour l'Hexagone, selon cette étude, le coût des accidents de la route (16,8 milliards en 2008), dépasse à lui seul le fardeau de la SNCF identifié par le rapport Spinetta (14 milliards). Si on prend en compte l'ensemble des coûts générés par les accidents de la route, y compris ceux qui pèsent sur les particuliers, on atteint même 32,8 milliards d'euros en 2015, d'après les calculs de l'Observatoire national interministériel de l'insécurité routière.

[...] Enfin, [...] les répercussions en matière d'aménagement du territoire, de destruction de paysages ou de dévitalisation urbaine sont énormes. Bien sûr, l'extension des réseaux ferrés amène aussi les villes à s'étaler plus loin. Mais les conséquences demeurent plus limitées.

A ces chiffres, Routes de France, le lobby du secteur, répond que la route génère 42,5 milliards d'euros de recettes fiscales. Cela reste inférieur au total des contributions des contribuables à la route. Et ne tient pas compte du fait que le rail, lui aussi, contribue aux recettes fiscales.

Olivier Razemon  
04 mars 2018

<http://transports.blog.lemonde.fr/2018/03/04/cout-sncf-accidents-route/>



L'ADTC vous forme et recherche des bénévoles (voir page 7)

La navette Grenoble - Genève Aéroport devient une ligne Oibus (comme la navette aéroport Saint-Exupéry)



## Mercredi 20 Juin - 20h - MNEI

Une table ronde sur le trolleybus avec l'intervention d'un représentant du SYTRAL (autorité organisatrice de la Mobilité du Grand Lyon et du Rhône)  
« L'expérience du trolleybus lyonnais »



Rénovation de la passerelle Saint-Laurent

L'ADTC, Se déplacer autrement est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports  
==> [www.fnaut.fr](http://www.fnaut.fr)

FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette  
==> [www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

Rue de l'Avenir,  
==> [www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)

FRAPNa-Isère, Fédération Rhône-Alpes de protection de la Nature  
==> [www.frapna.org](http://www.frapna.org)

MNEI, Maison de la Nature et de l'Environnement  
==> [www.mnei.fr](http://www.mnei.fr)

AEDTF, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.  
==> [www.aedtf.org](http://www.aedtf.org)

AF3V, Véloroutes et Voies Vertes de France  
==> [www.af3v.org](http://www.af3v.org)

## ADTC - Se déplacer autrement

MNEI ● 5 place Bir-Hakeim ● 38000 Grenoble ● 04 76 63 80 55 ● [contact@adtc-grenoble.org](mailto:contact@adtc-grenoble.org)

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