



Réseau TAG : Améliorations du service de soirée en septembre

(page 15)

- L'ADTC attend la grande
 - Autorité Organisatrice
 - des Mobilités avec
 - impatience
- (page 14)

- Retour d'expériences
 - sur le vélo à assistance
 - électrique
- (pages 9 à 12)



Se déplacer autrement : pourquoi pas vous ?

Et si on essayait autre chose ?

Et si notre voisin ou collègue avait une longueur d'avance ?

Dans notre dossier central, l'essor du VAE (Vélo à Assistance Electrique) est l'illustration parfaite de ce phénomène.

Loin d'être juste un effet de mode, les nombreux atouts de ce mode de transport font de plus en plus d'adeptes.

Désormais, il ne faut plus regarder les inconvénients des solutions alternatives, mais les avantages, afin de positiver la démarche.

Le vélo ou le VAE est bon pour la santé, autant que pour le portefeuille.



Les économies d'énergie ainsi réalisées augmentent mécaniquement le pouvoir d'achat.

Les collectivités locales ont fait leur calcul : elles rationalisent leur parc automobile, choisissent des motorisations plus vertueuses, proposent des vélos/VAE, adaptés

aux parcours dans les communes, adhèrent aux Plans De Mobilités.

Chacun peut agir à son échelle.

Une contrainte subite peut se transformer en opportunité durable. C'est ce qui se produit lorsque l'on est brusquement « privé » de voiture. Un véhicule en fin de course qui tire sa révérence, des réparations très (trop) coûteuses, un pépin de santé incompatible avec la conduite automobile... et l'on doit trouver d'autres moyens de se déplacer.

C'est souvent à cette occasion que l'on découvre que les alternatives qu'on pensait inenvisageables jusqu'alors se révèlent tout à fait jouables.

La bonne nouvelle, c'est que vous n'êtes pas obligé d'être confronté à ce genre d'évènement pour tester vous aussi de nouvelles voies.

Si vous profitez du Challenge Mobilité le Jeudi 6 Juin pour tester un autre moyen de vous rendre au travail ?

Vos enfants auront déjà eu l'opportunité de se rendre à l'école à vélo le Jeudi 16 Mai.

Ça serait une bonne occasion de se prouver en famille que l'on peut faire autrement !

Nathalie Teppe ●

Séquence Poésie... Essentiel par Zazie :

Marchons à l'essentiel

Quittons l'autoroute au prix que ça coûte

Sans plomb dans les ailes

Marchons à l'essentiel

Donc on roule à notre allure qu'on marche en moteur

Les bruit de nos cœurs la route est plus sûre

Donc on roule à notre allure

P 02	Editorial
P 03	Zoom : Assemblée Générale
P 04	Vélo à Assistance Electrique, Les Côtes de Sassenage
P 05	Le cédez-le-passage cycliste au feu rouge
P 06-07	RD 1075 : pour la route, on élargit, pour le rail on réfléchit
P 08	Brèves Vélos/Piétons
P 09-12	Le VAE, effet de mode ou véhicule d'avenir ?
P 13	Elargissement de l'A480 à 2x3 voies toujours inutile et climaticide
P 14	Enquête Publique projet de PDU 2030 : Une Autorité Organisatrice des Mobilités unique pour la région grenobloise est urgente
P 15	Un réseau de soirée plus attractif en septembre (AG)
P 16-17	Acheter ses billets de TER aux distributeurs automatiques : pas aussi simple qu'il n'y paraît ?
P 18	Contribution de l'ADTC à l'Enquête publique portant sur le projet de renouvellement urbain du quartier Gare de Moirans
P 19	Brèves Transports
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 700 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame
80, rue Vaucanson - 38330 MONTBONNOT
Photo de couverture : Alexis Grabit

ADHÉREZ à l'ADTC		ADTC INFOS	
Adhésion « une personne »	17 €	Vente au numéro	4 €
Adhésion « couple »	23 €	Abonnement annuel	
Adhésion « étudiant »	3 €	sans adhésion	16 €
Adhésion « petits revenus »	3 €		

Zoom :

Assemblée Générale 2019

L'Assemblée Générale de notre association rassemblant 70 personnes a eu lieu le Mardi 12 mars 2019 à la Maison des Associations, fêtant par la même occasion ses 45 ans,

Renouvellement du Conseil d'Administration

L'Assemblée Générale a élu le nouveau Conseil d'Administration composé de :

Michel BARNIER	Claude BEGUIN
Bernard BOUVIER	Bertrand CHRISTIAN
Emmanuel COLIN de VERDIERE	Christian COTTE
David EDWARDS-MAY	Monique GIROUD
Michel GILBERT*	Colette GROSSIORD
Alexis GRABIT	Jean-Yves GUERAUD
Benoît LEBRUN*	François LEMAIRE
Christophe LEURIDAN	Gérard MENNETRIER*
Jean SIVARDIERE	Nathalie TEPPE
Philippe ZANOLLA	

* Merci aux 3 nouveaux administrateurs de nous avoir rejoints :

Michel GILBERT qui souhaite nous faire bénéficier de son expérience auprès des collectivités locales dans le domaine des transports
Benoît LEBRUN qui anime la commission Vélos-Piétons
Gérard MENNETRIER qui anime la section locale Eybens-Poisat qui suit très attentivement les évolutions sur ces communes

Nous remercions chaleureusement Carole KAOUANE, Jean-Pierre MOY et Pierre STROBEL, qui n'ont pas souhaité renouveler leur mandat, pour leurs actions et leur dévouement.

Le bureau est constitué de :

Nathalie Teppe, Présidente
Jean-Yves Guéraud et François Lemaire, Vice-présidents
Colette Grossiord, Trésorière
Emmanuel Colin de Verdière, Secrétaire

Activités de l'ADTC

Les rapports d'activités des commissions Transports en commun, vélos-piétons, et des salariées ont été mis à disposition des adhérents sur le site internet.

Nous avons profité de cette AG pour mettre le focus plus particulièrement sur ces actions de l'ADTC en 2018 :

- Le trolleybus,
- La situation du ferroviaire,
- La contribution de l'ADTC à l'Enquête publique sur le projet de PDU 2030 de Grenoble Alpes Métropole,
- Le concours « Allons à l'école à vélo » & le challenge « mobilité régionale »,
- La vélo-école,
- La parade pour les chronovélos de juin 2018 & la table-ronde « Reparlons vélo » de septembre 2018.

Par la suite, les débats et questions ont porté sur les sujets suivants :

- Le trolleybus
- La vélo-école de l'ADTC
- L'action bénévole à l'ADTC
- Les travaux chronovélo cours Berriat (sans double sens cyclable alors que le stationnement est maintenu)
- La liaison ferroviaire Lyon-Turin
- Fréquence des lignes C6 et C7 en soirée
- Le réaménagement de la Grande Rue à La Tronche
- Le projet d'Autorité Organisatrice des mobilités unique pour la région grenobloise
- Les liaisons TGV au départ ou à destination de Grenoble
- Le besoin de réaménagement pour les cyclistes de l'avenue Gabriel Péri à St Martin d'Hères
- Le projet de transport par câble entre Fontaine, la Presqu'île de Grenoble et St Martin le Vinoux
- Les discontinuités dans les aménagements cyclables dans la région grenobloise

BHNS versus Tramway

La deuxième partie de la soirée a été consacrée à une comparaison des modes de transports « en site propre » que sont le BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) et le tramway.

Nous reviendrons plus en détail sur ce sujet lors du dossier central de notre bulletin de Juin 2019.

Nathalie Teppe ●



Vélo à Assistance Électrique, Les Côtes de Sassenage

Le quartier des côtes de Sassenage est situé en hauteur sur la route de Villard de Lans. L'arrivée des VAE a révolutionné l'accès à ce quartier. La route des fours à chaux est la principale voie d'accès. Elle n'est longue que d'un seul kilomètre mais la pente est forte. Seuls quelques cyclistes sportifs l'empruntaient de manière régulière.

L'arrivée des VAE a permis d'augmenter de manière significative le nombre de cyclistes. Une opération d'achat groupé en janvier 2018 a permis de rajouter 5 cyclistes à ceux qui avaient déjà acquis des VAE en 2017. La prime de l'Etat a également favorisé cette opération. Il est regrettable que ce dispositif n'ait pas été reconduit.

Un sondage en mars 2018 donne le nombre d'une trentaine de cyclistes réguliers sur la route des fours à chaux. Mais ce nombre pourrait doubler si cette route n'était pas aussi dangereuse. De

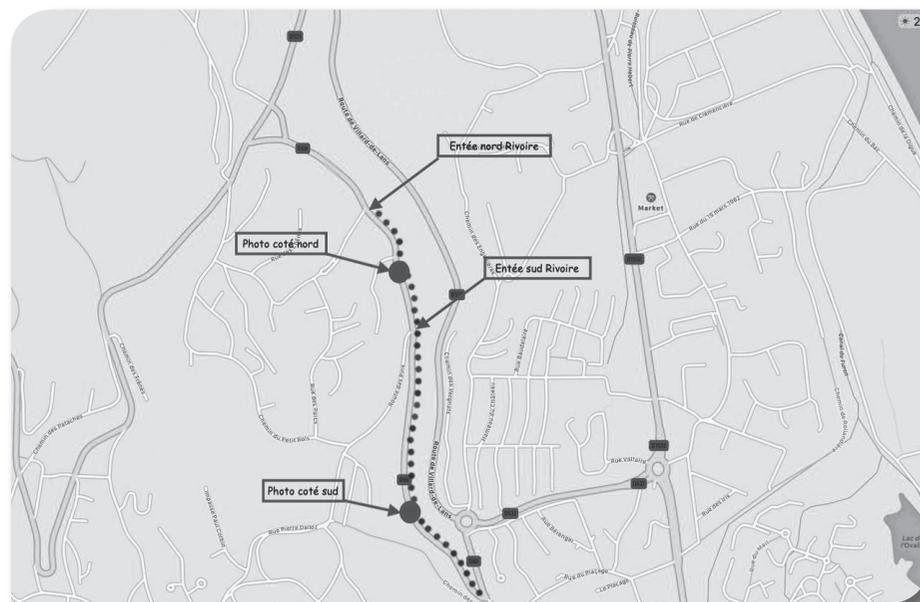
nombreux témoignages sont transmis à notre association pour signaler des comportements dangereux comme des dépassements sans visibilité.

Notre association a des contacts réguliers avec la mairie de Sassenage et la Métro. Cela a permis de mettre en place des dispositifs pour diminuer la vitesse des véhicules sur cette route. Des Stop et une limitation à 50 km/h ont été installés. Mais cela n'a pas permis de réduire les dépassements dangereux.

Nous avons donc imaginé un projet de passerelle qui permettrait d'apporter une solution radicale pour sécuriser les modes de déplacements doux et en particulier pour tous les cyclistes empruntant cette route.

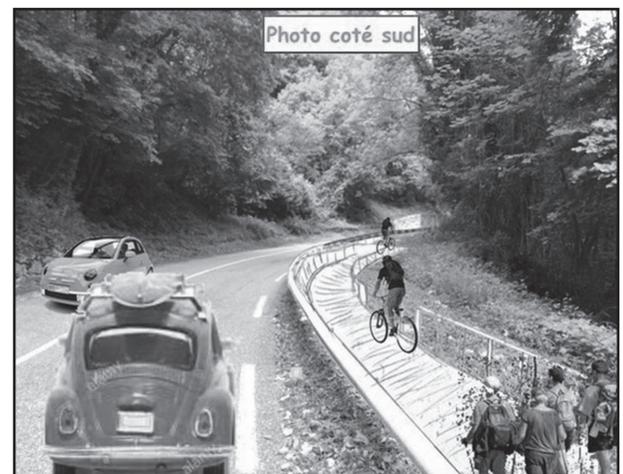
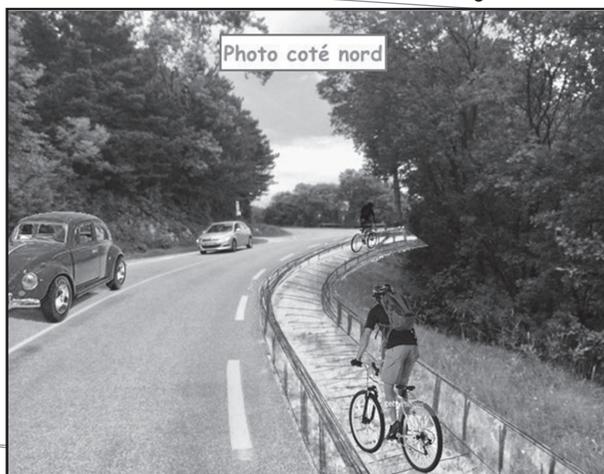
Voici des éléments montrant ce projet :

Jean Jacques Puëch ●



Localisation du projet

Longueur entre la croix et l'entrée nord : 1 km



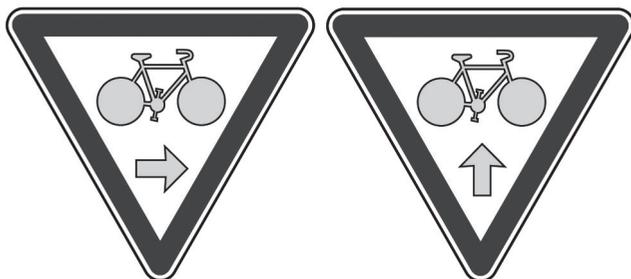
Dessin du projet

Le cédez-le-passage cycliste au feu rouge

Le Code bouge !

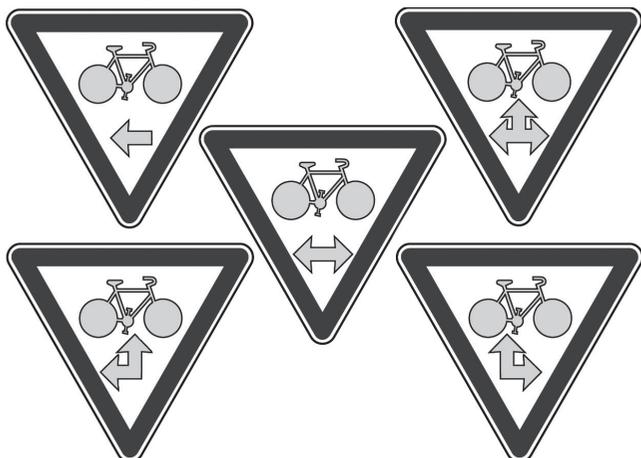
Le Code de la route évolue continuellement. Ainsi, après des expérimentations positives menées à Strasbourg, Bordeaux et Nantes dès 2008, le décret 2010-1390 du 12 novembre 2010 a modifié l'article R415-15 en autorisant les cyclistes à tourner à droite ou bien à aller tout droit lorsqu'un feu est rouge après s'être assuré de céder le passage aux autres usagers et en particulier aux piétons. Cette nouvelle réglementation exploite les caractéristiques spécifiques aux déplacements à bicyclette : d'une part, faible vitesse et bonne visibilité pour une prise d'information fiable et, d'autre part, faible gabarit pour une meilleure réinsertion dans le trafic au-delà du croisement.

La signalisation ad-hoc a été créée un peu plus d'un an plus tard, permettant aux municipalités de mettre en place ce dispositif. Dans notre agglomération, dès le 10 mai 2012, la ville de Grenoble a équipé 120 carrefours. Au niveau national, un recensement mené par le CEREMA montre de façon non exhaustive que, dès Juillet 2014, ce sont plus de 100 collectivités qui se sont emparées de la mesure en équipant plus de 2500 carrefours !



Dans toutes les directions !

En 2015, le décret 2015-808 du 2 juillet 2015 entérine d'autres mouvements et étend le dispositif aux passages pour piétons gérés par feux en section courante, aux alternats par feux et aux feux de gestion des bornes d'accès des aires piétonnes ; la nouvelle signalisation suit rapidement en étant disponible moins de 3 mois plus tard. Grâce à ces panneaux (et uniquement en leur présence) et pour la ou les directions indiquées, le feu rouge devient ainsi pour le cycliste un cédez-le-passage légitime et surtout légal.



Pour quel bilan ?

Sept ans après, cette mesure a fait ses preuves et les feux rouges équipés ne pénalisent plus les cyclistes. Parmi les principaux avantages, on retiendra :

- Des trajets plus fluides avec moins d'arrêts / redémarrages / relances,
- La sécurisation des mouvements dans les cas où le cycliste se retrouverait côte à côte avec un véhicule motorisé effectuant le même mouvement,
- La possibilité de sortir de l'angle mort d'un poids-lourd ou d'un autocar,
- La responsabilisation du cycliste qui gère sa manœuvre en sécurité et dans le respect des autres usagers en particulier les piétons.

De plus, on ne recense, ni hausse de l'accidentalité sur les carrefours équipés, ni influence sur le non-respect des autres feux par les cyclistes.

Pourquoi pas automatiquement partout ?

Parce que c'est une décision qui doit être prise au cas par cas, par le titulaire du pouvoir de police, le maire, sauf dans 9 communes de la Métropole où il a transféré son pouvoir de police* au président de la Métropole. Il faut donc faire la demande, dans votre mairie ou à la Métropole, pour que l'autorisation soit donnée pour chaque intersection à feux, et la signalisation verticale posée, pour que les cyclistes soient autorisés à passer selon la ou les directions indiquées aux feux rouges sur leur itinéraire.

Jean-Marc Bouché ●

* Seuls les maires de 9 communes ont transféré leur pouvoir de police au président de la Métro : Eybens, Grenoble, Le Gua, Miribel-Lanchâtre, Pont-de-Claix, Poisat, Seyssins, Saint-Barthélemy-de-Séchilienne et Venon. Pour ces communes, la Métro organise et coordonne les travaux sur toutes les voies métropolitaines.



RD1075 : pour la route on élargit, pour le rail on réfléchit !

Contribution de l'ADTC – se déplacer autrement à la concertation sur les aménagements prévus sur la RD 1075



L'ADTC – se déplacer autrement - a examiné le dossier de concertation mis en ligne par le Département de l'Isère. Sur la forme, ce dossier est bien présenté, il situe et décrit clairement les aménagements proposés. Toutefois, sur le fond, il appelle un certain nombre de remarques.

Les enjeux de sécurité

La sécurité est mise en avant pour justifier la nécessité des opérations envisagées. Le président du Conseil Départemental rappelle en préambule qu'il y a en moyenne deux accidents par mois sur cet axe. Une telle information, importante, demande à être détaillée. Au vu du montant des investissements projetés, on est en droit d'attendre une analyse des types d'accidents, les causes pouvant être très diverses :

- Collisions aux intersections par manque de visibilité,
- Collisions frontales liées à des dépassements dangereux,
- Dépassements rasants de cyclistes,
- Traversées pour les modes doux difficiles,
- Sorties de routes liées à des vitesses excessives (dans l'absolu, ou à cause des conditions météo),
- Camions se renversant sur le côté pour les mêmes raisons...

Suivant le type d'accident les réponses à apporter ne sont pas les mêmes !

Les aménagements proposés

Le Département prévoit cinq types d'aménagements différents :

- La reprise de 18 carrefours,
- La création de 11 créneaux de dépassement,
- La rectification de courbes,
- La rectification du profil à un endroit précis,
- Des ouvrages de franchissement pour les modes doux.

Certains aménagements, comme la reprise de carrefours pour améliorer la visibilité paraissent incontestables au vu de leur coût modeste et de l'effet direct sur la sécurité. Pour ce qui est des ouvrages de franchissement des modes doux, les riverains seront les mieux à même d'apprécier leur pertinence et leur localisation.

On peut en revanche déplorer le parti-pris systématique de favoriser la vitesse sur la RD 1075. En effet, il est souvent bien moins cher parfois plus payant en termes de sécurité de restreindre celle-ci de façon calculée, notamment à proximité de hameaux et des intersections, comme le font par exemple les chicanes sur la RD 1091 entre Rochetaillée et Bourg d'Oisans, sur un autre axe « stratégique », « emblématique » et « touristique ».

À l'image de l'itinéraire alternatif proposé aux cyclistes entre Vizille et Vaulnaveys le Haut pour éviter la RD 524, on pourrait aussi inciter les cyclistes circulant entre Clelles et le Col de la Croix Haute à emprunter l'itinéraire alternatif empruntant les RD 252 et RD 66B, par le Percy, le Monestier du Percy, Saint Maurice en Trièves et Lalley, par un fléchage approprié. Cet itinéraire bucolique a un profil relativement doux. Une courte section de moins de 500m manque, à Clelles, qui pourrait faire l'objet d'une piste bidirectionnelle séparée de la chaussée, du côté Est.



Entre Clelles et Lalley, une boucle cyclotouristique permet d'éviter au maximum d'emprunter la RD1075.



L'ADTC milite pour le maintien de la ligne ferroviaire Grenoble - Gap.

Les créneaux de dépassement

Dans l'ensemble du projet proposé, les créneaux de dépassement prévus sont nombreux et c'est l'aspect le plus discuté du projet. Parmi toutes les opérations, celles qui comportent des créneaux de dépassement totalisent 41,6 M€ sur les 57,9 M€ du projet. Même si certaines d'entre elles comportent d'autres aménagements (traversées de modes doux par exemples), la comparaison avec les opérations à un seul aménagement montre que les créneaux de dépassement représentent bien l'essentiel des coûts.

Ces 11 créneaux proposés représentent un investissement disproportionné pour une route qui n'accueille que 5 000 à 7 000 véhicules par jour en moyenne suivant les sections. Le gain de temps ne peut qu'induire un trafic supplémentaire, au détriment de la fluidité recherchée, et créer une pollution supplémentaire, qui se traduit par une surmortalité.

La complémentarité avec la voie ferrée

Cette complémentarité est évoquée en préambule, sans mentionner la situation critique dans laquelle se trouve la voie ferrée. Pendant que le Département prévoit 35 M€ environ pour faciliter les dépassements en véhicules motorisés et augmenter les vitesses sur la RD 1075, l'état de la voie ferrée se dégrade faute d'entretien sérieux, les ralentissements à 40 km/h se multiplient et la menace d'une fermeture de la voie ferrée fin 2020 « pour raison de sécurité » se profile parce que les collectivités locales (Départements, Régions Auvergne-Rhône-Alpes

et Provence Alpes Côte d'Azur) et l'État tergiversent pour financer les travaux nécessaires pour maintenir la ligne ! Or ces 35 M€ constituent pourtant une part importante de la somme à réunir.

Le Département devrait maintenant privilégier avec ses partenaires la sauvegarde de la voie ferrée et le retour aux performances de vitesses nominales. En effet, la voie ferrée Grenoble – Veynes répond aux quatre grands objectifs mentionnés à propos de la RD 1075 dans le dossier de concertation :

Renforcer la sécurité de tous les usagers,

Proposer un niveau de service adapté aux besoins des déplacements locaux et de transit,

Faire de cet axe un levier du développement économique et touristique du Trièves, en fiabilisant les temps de parcours et en veillant à valoriser le patrimoine,

Améliorer la liaison entre Grenoble et Gap, Aix-en-Provence et la région Provence Alpes Côte d'Azur.

Le potentiel de cette ligne est très supérieur à sa fréquentation actuelle qui est pourtant loin d'être ridicule compte tenu de ses performances diminuées et des mauvaises correspondances. Rappelons aussi qu'en matière de sécurité, il n'y a pas photo entre la route et le rail, notamment en période hivernale.

Il serait temps aussi que le slogan « l'Isère se mobilise face à l'urgence climatique » (Isère Mag janvier/février 2019) soit suivi d'effet en matière d'infrastructures de transport.

La voie verte Eybens-Brié est ouverte

Lundi 18 février 2019, la nouvelle voie verte permettant aux piétons et aux cyclistes de faire la liaison entre Eybens et Tavernolles (commune de Brié-Angonnes) a été inaugurée.

Demandée depuis 3 ans par le Comité Citoyens de Brié-Angonnes et par le Collectif Cyclistes-Piétons d'Eybens, section locale de l'ADTC, ce projet a occasionné beaucoup de discussions et de controverses avant d'être finalisé et décidé par la Métropole.

L'objectif de créer un itinéraire cyclable sécurisé et continu, éloigné de la dangereuse combe d'Eybens (nommée la Combe Grive) est atteint.

A l'origine des discussions, 2 itinéraires étaient envisagés : l'un en rive droite de la combe, par le chemin de Champaney, qui passe au-dessus de la piscine et au nord de la Combe Grive, l'autre en rive gauche de la combe, par l'ancienne route Napoléon, côté sud.

Chaque itinéraire avait des avantages et des inconvénients : celui de Champaney arrivait en plein centre de Tavernolles, mais présentait dans sa première partie des pentes plus raides (parfois supérieures à 15%), et risquait d'être emprunté par des véhicules motorisés. L'itinéraire de l'ancienne route Napoléon arrive à l'entrée du village de Tavernolles, mais est moins pentu (quelques passages à 10%) et sans accès aux véhicules sur sa majeure partie.

Notre section locale ADTC a toujours poussé cet itinéraire ancienne route Napoléon alors que le comité citoyen de Brié, ainsi que la municipalité, étaient en faveur de l'autre itinéraire.

A cela est venu s'ajouter une étude de la Métro sur la possibilité de faire passer des minibus sur cet itinéraire, pour éviter aux bus les embouteillages de l'ex route départementale. Mais les surcoûts liés à ce scénario ont dissuadé la Métro, qui va aménager une voie réservée sur le bas de l'ex route départementale pour faciliter le passage des bus au moment des congestions du trafic.

Nous avons donc une voie verte réussie qui permettra aux cyclistes du plateau de Jarrie de descendre à Grenoble en toute sécurité et sur un parcours agréable.

Du fait de la pente (10%) sur une partie de la voie verte, le cycliste devra être sportif, ou acheter un VAE, ou descendre à vélo et remonter en bus, le vélo accroché derrière le bus de la ligne 67 (Herbeys).

Il manque encore l'information nécessaire (marquages, campagne d'info, jalonnement ...) pour que ce nouvel itinéraire soit connu et utilisé.

Il manque aussi et surtout une liaison Eybens-Grenoble sécurisée par l'avenue Jean Jaurès puis l'avenue Jean Perrot, passant par le pont sur la rocade, c'est à dire la ChronoVélo 4. C'est à cette seule condition que le trafic vélo pourra vraiment s'amplifier entre Eybens et Grenoble.

Gérard Mennetrier



La vélo-école : c'est le printemps !

C'est le printemps pour la vélo-école qui bourgeoonne comme jamais. En effet, depuis le mois de mars jusqu'au mois de juillet, elle ne comptera pas moins de 10 sessions. Ce sont principalement des groupes de différentes Maisons des Habitants de Grenoble ou d'Echirolles. Une session pour des élèves s'étant adressés directement à l'ADTC est en cours également actuellement.

Appel à bénévoles :

La vélo-école cherche donc toujours des bénévoles pour épauler les salarié-e-s. Cela leur permet d'adapter au mieux la formation aux différents niveaux des élèves d'un même groupe. Venez partager ces moments forts en émotions.

A noter : une prochaine session ouverte aux particuliers se déroulera les vendredis de 16h30 à 18h30, du 3 mai au 28 juin. Il reste encore quelques places !

Nouveauté : soutenez un(e) élève !

L'ADTC propose également des sessions de vélo-école aux particuliers qui s'inscrivent à titre individuel. Cependant, nous remarquons que le coût de 80 euros pour une session complète de 8 séances est encore trop élevé pour certaines personnes. Nous trouvons cela dommage. C'est pourquoi, nous avons eu l'idée de vous proposer de contribuer à une cagnotte destinée spécifiquement à la vélo-école. Vous pouvez faire un don à hauteur de votre choix et cet argent sera utilisé en complément, pour aider une personne à régler le montant de la formation.

Vous pouvez le faire directement en ligne sur le site de l'association.

www.adtc-grenoble.org

L'équipe vélo-école

Opération PDM (plan de mobilité) au CHUGA, (Centre Hospitalier Universitaire Grenoble Alpes)

Le 13 février, les bénévoles et salariés se sont levés tôt pour une action de sensibilisation à être bien visibles et bien vus à vélo auprès des agents du CHUGA.

C'est dans le cadre des opérations du plan de mobilité du CHUGA que l'ADTC a été présente, de 7h15 à 9h30, sur les sites de l'hôpital couple-enfant et de l'hôpital Michallon (en 3 points de stationnement des vélos avec de nombreux arceaux).

Belle occasion pour l'ADTC de diffuser l'information auprès de quelques agents des équipes de nuit qui sortaient et de leurs collègues qui arrivaient pour les équipes de jour. Le CHUGA avait fourni quelques petits matériels utiles aux cyclistes, qui ont été fort appréciés : dispositifs réfléchissants pour les rayons, protège-selle, brassards fluos. L'ADTC a complété en fournissant aux personnes intéressées, des plaquettes FUB « Cyclistes brillez », des gilets fluos et des plans des itinéraires cyclables de la Métropole.

En tout, 119 agents (et visiteurs ?) ont été sensibilisés. Ceux-ci en ont profité pour exprimer quelques remarques sur l'accès à vélo des sites de l'hôpital. Nous avons pu ainsi les faire remonter auprès de la référente du plan de mobilité.

De là est née l'idée d'une prochaine rencontre ADTC-CHUGA (à programmer) pour échanger sur les améliorations des accès du CHUGA à vélo, mais aussi en transports en commun... Affaire à suivre !

Et un grand merci aux bénévoles de l'ADTC qui ont bravé le froid en ce petit matin de mi-février !!!

Geneviève Peffen

Signaler un problème ?

Qui n'a jamais maudit un trou juste sur le trottoir, un affaissement sur une piste cyclable, un tracé partiellement effacé, un poteau absent ? Malheureusement, sans un signallement approprié, le problème risque de perdurer longtemps. C'est pourquoi la Métro a mis en place un numéro de téléphone 0 800 500 027 (appel et service gratuit, du lundi au vendredi, de 8h30 à 12h30 et de 14h à 17h) ainsi qu'un site internet <https://www.lametro.fr/252-voirie.htm> pour alerter les services d'un problème sur la voirie d'une des 49 communes. Le site internet, outre la géolocalisation de l'endroit, permet de joindre des photos ou des fichiers et de visualiser le suivi via l'adresse <https://demarches.lametro.fr> grâce à un code fourni lors de la création de la demande.

L'efficacité du service est réelle (les services techniques n'hésitent pas à vous appeler pour préciser votre demande ou vous demander votre avis) et appréciable avec un traitement entre 24 et 48h pour les cas urgents.

Attention, certaines demandes restent du ressort des communes comme par exemple le balayage (feuilles mortes, débris de verre, ...). Pour Grenoble, un coup de téléphone au fil vert de la ville au 0 800 12 13 14 ou bien un mail au fildelaville@grenoble.fr, et le tour est joué !

Alors selon l'adage qu'on n'est jamais aussi bien servi que par soi-même, n'attendez plus que les autres fassent la démarche pour vous : foncez sur vos téléphones ou vos claviers ! Ça marche !

Jean-Marc Bouché

Le VAE : effet de mode ou véhicule d'avenir ?



Le boom du VAE

C'est en février 2017 que la France a véritablement découvert le vélo à assistance électrique (VAE) avec le lancement d'une prime d'État de 200 euros (ou 20 % du coût) pour l'achat d'un VAE. Le 31 janvier 2018, cette prime a été supprimée, remplacée par un bonus aux conditions d'obtention beaucoup plus difficiles. Entre ces deux dates, le nombre d'articles dans les médias concernant le VAE, et le vélo en général, a explosé ainsi que les ventes. En 2017, il s'est vendu 254 870 VAE dont 86 % de type vélo de ville ou vélo tout chemin (VTC). C'est une croissance de 90 % des ventes sur un an ! Beaucoup de personnes se sont donc intéressées à ce moyen de déplacement. Nous proposons dans ce dossier d'apporter un éclairage sur les utilisatrices et utilisateurs à partir de leurs témoignages.

Qu'est-ce qu'un VAE ?

On trouve la définition officielle d'un VAE dans le code de la route à l'article R311-1 au paragraphe 6.11 : *cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler.*

En résumé :

- Puissance maximale du moteur de 250 W,
- Assistance inversement proportionnelle au pédalage et coupure au-delà de 25 km/h.
- Pas d'assistance sans pédalage.

Rappel législatif : au-delà de ces caractéristiques de puissance du moteur et de vitesse, nous avons affaire à des cyclomoteurs. Ceux-ci doivent être immatriculés, pourvu d'une assurance spécifique et les utilisateurs doivent porter un casque et circuler exclusivement sur la chaussée. Ces limites de puissance et de vitesse sont la transposition nationale de la Directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002.

Et ailleurs ?

Si le bonus écologique de l'État en 2017 a permis une accélération des ventes de VAE, celles-ci étaient déjà bien orientées à la hausse depuis 10 ans avec une hausse de 32 % entre 2015 et 2016. Mais, si en 2017 les VAE ne représentent que 10 % des ventes en France, le potentiel de croissance reste très important comparé à nos voisins. Ainsi, en Allemagne, les VAE s'adjugent 18 % du marché soit plus de 700 000 unités ! En Hollande, ce pourcentage monte à 31 % des ventes et chez nos voisins belges, on frise les 45 % des ventes ! Le VAE ne semble pas près de disparaître du paysage !

Et chez nous ?

L'ADTC a rencontré des propriétaires de VAE pour leur demander les raisons de leur achat et ce qu'ils ou elles pensaient de leurs trajets, en bien ou en mal. Finalement, notre panel recouvre les pratiques VAE de 6 femmes et 16 hommes. Merci donc à Cécile, Farid, Lionel, Danièle, Jean-François, Anna, Véronique et bien d'autres pour leurs témoignages précieux !

Dossier

Des récits qui nous sont parvenus, nous avons extrait les distances typiques parcourues ainsi que la géographie lorsqu'elle était disponible.

Trajet	Distance / Temps	Dénivelé
Côtes de Sassenage	45 mn	150 m
Pontcharra / Chambéry		200 mètres
Haute-Jarrie / Échirolles	4 km / 25 mn	200 mètres
Col de Comboire / Échirolles	8 km / 15 mn aller et 25 mn retour	300 mètres
Grenoble / Échirolles	5 km / 15mn	Plat
Intra Grenoble	5 km aller / 7,5 km retour	Plat
Seyssins / Grenoble	10 km	120 m sur 1,5 km
Saint-Égrève / Grenoble	7 km / plat	
Meylan / Grenoble	12 km / 30 mn	100 m
Intra Grenoble	4,5 km / 20 mn	Plat
Vif / Grenoble	20 km	
Fontaine / Grenoble	5 km	Plat
Tullins / Grenoble	27 km	Plat
Meylan / Grenoble	11 km	140 m
Herbeys / Grenoble	20 km	400 m
Montbonnot / Grenoble	12 km	
Grenoble / Goncelin	35 km / 55 mn	100 m

Distance, dénivelé ou durée du trajet sont bien souvent invoquées pour justifier le passage au VAE comme le démontre le tableau ci-dessus pour bon nombre d'exemples. Pour Danièle, « *trajet avec 200 m de dénivelé : « impossible » en vélo normal, mais possible en VAE* ». Pour Jean-François, c'est « *8 km retour, mais avec un dénivelé de plus de 300m* ». Hervé « *souhaitait venir en vélo depuis longtemps, mais la distance était un frein, car après 20 km, [il] aurait été obligé de passer par la douche* ». L'assistance électrique sur une longue distance permet de conserver pour Véronique « *une fraîcheur physique compatible avec une journée de travail* ». D'autres facteurs peuvent intervenir comme pour Sophie dont le VAE lui permet de maintenir « *une vitesse régulière face au vent du nord, souvent assez fort* » sur les berges.

Le contrôle de son temps de trajet est un argument fort. Bruno a vu son temps de trajet en voiture atteindre jusqu'à 1h30 sur le retour soit une moyenne de 6 km/h alors que le « *VAE [lui] donne un temps de trajet constant de 30 min* ». Pour Véronique, l'utilisation de son vélo lui garantit « *des horaires parfaitement fiables* » et surtout compatibles avec des « *horaires professionnels parfois difficiles à concilier avec les horaires du train* ». « *Les contraintes certains soirs* » de Frédéric ne lui permettent pas de se « *retrouver bloqué dans le trafic routier* ». Anna a des « *temps de trajets équivalents en voiture et en vélo (15mn) mais à condition de se décaler un peu sur les horaires normaux [...] en voiture, vers 9h30 par exemple* ». Cette constance de la durée du trajet est d'autant plus mise en exergue qu'elle va parfois de pair avec une suite de grains de sable dans la chaîne des déplacements, occasionnant ainsi des changements comme pour Dominique et Véronique. Pour celle-ci, « *au cours du printemps 2015, des retards à tout bout de champ sans information, des suppressions de trains à la dernière minute, un abonnement toujours plus cher pour un service sans amélioration et, cerise sur le gâteau, une grève particulièrement dure m'ont incitée à choisir un autre moyen de transport* ».

La vie familiale et ses contraintes, en particulier le transport ou l'accompagnement d'enfants explique parfois l'utilisation du VAE. Ainsi, Cécile a une organisation parfaitement minutée : « *[départ à pied] à 8h15, il faut amener l'aîné à l'école avec la cadette sur le siège enfant. Premier arrêt : l'école, il est 8h25. [Puis] c'est parti pour la grande descente vers la crèche. 15 minutes plus tard, je ressors. Il me reste 6 km de piste cyclable ou presque et en 20 minutes je suis devant mon ordinateur prête à démarrer ma journée* ». L'achat d'un cargo à assistance électrique a permis à Sophie « *de transporter [ses] 2 enfants et de les déposer à la crèche et à l'école le matin en gagnant du temps* » et de la souplesse



dans son organisation. Alain qui se déplaçait en scooter a opté pour le VAE à la rentrée en maternelle de son enfant avant d'effectuer ses 11 km pour aller au travail. Grâce à son VAE, Sophie est « assurée de [son] temps de trajet [ce qui lui] permet d'être [...] plus sereine sur le trajet du retour pour récupérer [ses] enfants ».

À l'inverse, c'est la disparition de ces contraintes qui a poussé Bruno à abandonner son véhicule car il n'a « maintenant plus d'enfants à récupérer en voiture dans une école ou à l'université ou sur un lieu de stage, donc la voiture ne [lui] est plus indispensable. »

L'aspect écologique est quelque fois mentionné dans le choix du VAE. Pour Damien, « nous souhaitons n'avoir qu'une seule voiture dans notre famille et nous habitons dans les hauteurs de Pontcharra, 200 m de dénivelé difficile à faire au quotidien sans VAE ». Frédéric et Maria trouvent que « c'est un mode de déplacement beaucoup plus écologique que la voiture ».

Le VAE n'est néanmoins pas systématique. Une des raisons avancées est la crainte du vol. Anna a « un deuxième vélo pour faire les courses » car elle a « peur de se faire voler [son VAE] ». De même pour Danièle et le même motif de déplacement : elle « n'ose pas venir en VAE de peur de se le faire voler ». Moins que la peur du vol, Véronique, « continue d'utiliser [son] vélo sans assistance, beaucoup plus léger, et parce que l'assistance ne [lui] apporte rien pour [ses] déplacements courts sur Grenoble ».

Une composante moins facile à imaginer pour les autres modes de transport concerne la notion de plaisir et de santé. Quasiment le tiers des personnes en parle d'une façon ou d'une autre. Serge a « acheté un VAE pour que le trajet soit plus confortable et moins fatiguant et ainsi continuer à venir à vélo plutôt qu'en voiture ». Michel avoue qu'il « ne pourrait pas revenir en arrière tellement [il est] content de [son] achat ». Pour Maria, « c'est un mode de déplacement bon pour ma santé physique (efforts doux, air plus sain que dans l'habitacle d'une voiture) et [le] moral (pas de stress dans les bouchons) ». La santé est également mise en avant par Dominique : « cela me permet de garder la forme » et par Cécile : « c'est aussi l'occasion d'un entraînement léger et régulier ». Quant à Jean-François, « il a perdu 10 kg depuis qu'il s'est mis au vélo » alors qu'auparavant, il faisait « 1 h de sport par semaine dans une salle », il comprend maintenant que « c'était stupide [et] c'est beaucoup mieux de faire du vélo tous les jours ! » Cécile estime également que « une petite heure de vélo quotidien donne l'occasion de réfléchir et d'avoir un temps pour soi non négligeable », constat partagé par Damien pour qui son trajet « est un plaisir quotidien [...] de prendre l'air et cela crée une vraie coupure le soir entre le travail et la vie familiale ». Et Véronique de conclure : « une zénitude à toute épreuve. Que du plaisir ! » Notons que ces notions de plaisir et santé restent valables pour des déplacements à vélo sans assistance.

Aujourd'hui, l'utilisatrice ou utilisateur d'un VAE ne passe pas inaperçu(e) dans son entourage tant familial, de voisinage que professionnel, peut servir de modèle et avoir un effet boule-de-neige. Ainsi, Jean-François « a suivi l'exemple d'autres personnes de son quartier » (5 / 6 personnes) après avoir « testé le VAE de copains ». Pour Danièle, c'est sa sœur qui a suivi son exemple pour réaliser ses trajets Haute-Jarrie / Grenoble et deux de ses collègues, l'un habitant à Vaulnaveys et l'autre à Vif, ont montré pas mal d'intérêt pour son expérience et elle pense qu'ils pourraient peut-être s'y mettre. Anna a aussi montré la voie à une amie. Véronique ne dit pas mieux : « des collègues, principalement féminines, habitant à des distances plus « raisonnables » se sont mises au VAE. Leur raisonnement : puisque je peux faire 35 km depuis Grenoble, elles peuvent en faire moins depuis chez elles ! »

Parmi nos 22 témoignages, le passage au VAE s'est fait en remplacement d'une voiture (7 cas), d'un vélo sans assistance (4 cas), d'un deux-roues motorisé (3 cas), du TER (2 cas) et du tram ou bus (1 cas). Cependant, il est difficile de tirer des généralités sur ces migrations vers le VAE en particulier depuis un vélo sans assistance. Pour Philippe, Olivier et Fabrice, le VAE leur permet d'effectuer de nouveau 100 % de leurs trajets à vélo, engin qu'ils avaient tendance à abandonner pour diverses raisons au profit de leur voiture, alors que pour Serge, c'est un déménagement à 12 km de son lieu de travail qui explique ce basculement.

Alors que le VAE est un vélo plus technique et plus complexe qu'un vélo normal (moteur, batterie à recharger, électronique), ces éléments n'apparaissent que très peu dans les témoignages. Jean-François avoue « recharger sa batterie tous les 2 jours seulement ». Peu semblent avoir eu des soucis techniques excepté Véronique qui a dû faire face à des problèmes à répétition tous finalement réglés par son vélociste local avec un vélo de prêt similaire au sien pendant les périodes d'immobilisation.

Dossier

Et pour finir ?

L'ADTC n'a pas de véritable parti pris, pour ou contre, concernant le VAE et son usage. On doit cependant garder à l'esprit que jusqu'à 6 km et sur un parcours plat, un vélo classique remplira sa fonction avec simplicité et efficacité pour un coût d'achat et d'usage dérisoire.

Pour les collectivités, le développement du VAE ne doit pas remplacer un véritable réseau cyclable continu, maillé et sécurisé. Pour les pratiquants du VAE, le surplus de puissance offert par leur vélo ne doit pas faire oublier les usagers les plus faibles que sont les piétons et les cyclistes sans assistance. Prudence et respect des autres usagers sont à rappeler en toute circonstance.

Le VAE est-il écolo ?

Par rapport à un vélo classique, il est indéniable qu'un VAE aggrave la pollution de la planète. En effet, il nécessite la construction d'un moteur qui a besoin de production d'énergie et d'une batterie constituée d'éléments chimiques dont l'extraction et le retraitement posent des problèmes environnementaux. Son entretien est plus complexe et coûteux avec des composants parfois fragiles et dont la durée de vie est limitée entre 5 et 10 ans. De plus, certaines batteries intégrées dans les cadres sont rapidement frappées d'obsolescence au niveau de leur forme et sont difficiles voire impossible à retrouver ; un renvoi coûteux chez un spécialiste pour reconditionnement est alors la seule solution. Toutefois, si le VAE remplace l'utilisation d'un véhicule thermique (voiture ou deux roues motorisés), alors le bilan tant écologique (pollutions atmosphérique, sonore, spatiale) que sociétal (bénéfice santé, diminution de l'insécurité routière) est largement positif.

Le VAE : un vélo de fainéant ?

On entend souvent que le VAE est un vélo de fainéant. Notre avis est plus nuancé pour deux raisons :

Même s'il bénéficie de l'assistance, laquelle diminue avec la vitesse, le cycliste fournit un effort en pédalant et roule à une vitesse moyenne plus élevée qu'un cycliste sans assistance.

L'échelle d'usage d'un VAE est bien souvent plus grande que celui d'un vélo classique. Ainsi, pour un même effort, le cycliste se déplacera tout simplement plus loin.

On est donc loin du vélo de fainéant ! Il serait plus opportun d'utiliser ce terme pour qualifier les conducteurs de voitures ou de scooters, ces véhicules ne nécessitant réellement zéro effort !

Le vélo nucléaire

Bien évidemment, la recharge d'une batterie de VAE nécessite de l'électricité dont, en France, 72 % de la production est assurée par le parc nucléaire. Mais, en prenant un abonnement auprès d'un fournisseur d'électricité renouvelable comme Enercoop, cette critique tombe à l'eau. D'autre part, il faut relativiser par rapport aux puissances en jeu : la capacité d'une batterie de VAE est au maximum de l'ordre de 600 Wh soit 0,6 kWh pour 150 km environ contre 41 kWh pour la Renault Zoé (autonomie donnée de 300 km) et 75 kWh pour la Tesla Model 3 (autonomie donnée de 544 km). Et si on se tourne vers les appareils électriques à domicile, une box internet consomme environ entre 8,5W (sans Wi-Fi activé ni disque dur) et 15W (avec Wi-Fi et disque dur) ; en 24h, on atteint la capacité d'une batterie de VAE...

Et le speed-pédélec ?

Pour avoir une définition précise, il faut prendre, par exemple, l'article 2.17 paragraphe 3 du code de la route belge qui définit un speed pédélec comme *tout véhicule à deux roues à pédales, à l'exception des cycles motorisés, équipé d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse maximale de 45 km à l'heure, avec [...] une puissance nominale continue maximale inférieure ou égale à 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique*. Il ne s'agit donc plus d'un VAE puisque l'assistance est active jusqu'à 45 km/h et le moteur peut dépasser les 250 W et en France, il est classé dans la catégorie cyclomoteur ce qui le rejette des aménagements cyclables. Pour Véronique, « pour la traversée de l'agglomération, cela ne change rien par rapport à un VAE normal : on dépasse rarement les 25 km/h du fait des différents trafics, des carrefours, des feux et des passages piétons ». Sur son parcours, « près de 20 kilomètres se font sur départementales dont 15 sur la D523 » et « le différentiel de vitesses entre des voitures qui roulent à 70 km/h et un vélo [normal] est trop important pour circuler sereinement » : l'assistance jusqu'à 45 km/h est alors très appréciée et apporte de la sécurité.

Elargissement de l'A480 à 2x3 voies toujours inutile et climaticide !



Après la signature de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) d'élargissement de l'A480 et de réaménagement de l'échangeur du Rondeau en juillet 2018 par le préfet de l'Isère, l'autorisation environnementale a été signée en janvier 2019 après l'avis favorable de la commission d'enquête qui a mis en doute la réalité du changement climatique dans son rapport !

Recours contre le projet

Un recours a été déposé par des habitants en septembre 2018 pour demander l'annulation de la DUP autorisant l'élargissement de l'A480. Vu le lancement prochain des travaux sans attendre le jugement sur le fond du recours par le Tribunal administratif, un référé suspension a été déposé mais le juge a refusé de suspendre les travaux le 1^{er} mars dernier.

Ajustements du projet

Largement soutenu pendant l'Enquête Publique, la limitation permanente de la vitesse à 70 km/h sur l'A480 à l'issue des travaux d'élargissement entre les échangeurs Louise Michel et du pont du Vercors a enfin été signée par le préfet de l'Isère le 21 février. Cette limitation permet notamment une diminution sensible du bruit pour les riverains et également une meilleure fluidité de la circulation si la vitesse maximale autorisée est respectée par les automobilistes.

Des études sont en cours pour créer une voie réservée au covoiturage sur l'A48 entre Voreppe et St Egrève. Cette voie serait placée sur la file de gauche de l'autoroute. Ce type d'aménagement n'existant pas réglementairement en France, il nécessite une autorisation spécifique du ministère des transports. Cette voie de covoiturage pourrait tout à fait être étendue sur la file de gauche de l'A480 et serait une réelle incitation pour les usagers à se déplacer à plusieurs en voiture même pour des déplacements internes au cœur de l'agglomération grenobloise.

Les incitations à se déplacer autrement pendant les travaux quasi absents

Pour le suivi des travaux, AREA a mis en ligne le site internet a480rondeau.fr. Ce site se contente de référencer les différents sites permettant de se déplacer à pied, à vélo, en transport public ou en covoiturage. A ce jour, aucune information massive n'est mise en œuvre pour un report modal de la voiture vers d'autres modes de déplacement pendant les travaux pour en diminuer les impacts.

Des travaux pénalisants d'abord les déplacements à vélo et en TC

Pour permettre les travaux sans perturber la circulation automobile, les fermetures de l'A480 à la circulation se feront uniquement de nuit, imposant aux riverains, à Grenoble comme rive gauche du Drac, des circulations automobiles sous leurs fenêtres !

Mais AREA ne prend pas de précautions pour les déplacements à vélo ou en transport public.

Ainsi la voie verte, future ChronoVélo, en rive droite de l'Isère sera totalement fermée d'avril 2019 à janvier 2020 entre le pont d'Oxford à St Martin le Vinoux, ainsi que le passage de la Vence sous l'A48 à St Egrève. Il est pourtant estimé que cette piste est utilisée par 500 cyclistes au quotidien qui se rendent notamment à la presqu'île de Grenoble où 20 à 25 % des déplacements domicile / travail se font à vélo !

Par ailleurs, toujours dans le cadre de l'élargissement de ce pont de l'A480, la Voie Spéciale Partagée (VSP) réservée aux bus sera fermée d'avril à octobre 2019 entre la bifurcation A48 / A480 / RN481 et le pont d'Oxford. Certains usagers envisagent déjà de reprendre leur voiture pour se rendre à leur travail sur la presqu'île !

Une information complète mais uniquement pour les déplacements en voiture

Le site a480rondeau.fr, très complet pour les fermetures et déviations liées aux travaux pour les déplacements en voiture, se montre très insuffisant pour les déplacements à vélo ou en TC. Ainsi l'information de la fermeture de la piste rive droite de l'Isère du 26 février au 1^{er} mars était absente. Ce 29 mars, la fermeture de cette même piste d'avril 2019 à janvier 2020 n'était toujours pas indiquée sur a480rondeau.fr sans parler de la déviation mise en place. De même, la fermeture de la VSP n'est pas indiquée. Les nombreux courriers envoyés à ce sujet par l'ADTC à AREA et à Grenoble-Alpes Métropole restent quasi lettre morte malgré les discours officiels !

Des aménagements pour les cyclistes incomplets

Dans le cadre des travaux, il est nécessaire de revoir certains aménagements pour les modes actifs. AREA lors des réunions publiques en juillet 2017 avait indiqué par écrit vouloir coconstruire ces aménagements sur le sujet en 2018. Sans nouvelles de cette concertation au début de l'automne 2018, l'ADTC a écrit à AREA et à Grenoble-Alpes Métropole pour avoir quelques éléments : le projet de nouvelle passerelle au-dessus de l'échangeur du Rondeau, reste insatisfaisant avec des virages à 180° incompatibles avec des déplacements à vélo. Par ailleurs, au Nord, la passerelle sur l'Isère parallèle à l'A480 serait placée en aval du pont autoroutier du côté du confluent avec le Drac au niveau des berges. Enfin, aucune information n'a été donnée à l'ADTC sur les aménagements cyclables sur le méga-échangeur du pont du Vercors prévu dans le projet ainsi que sur le besoin d'amélioration pour les cyclistes au pont de Catane. L'ADTC a envoyé un nouveau courrier à ce sujet le 21 janvier sans réponse à ce jour.

L'élargissement de l'A480 reste un projet du siècle passé.

A l'heure du changement climatique, l'élargissement ou la création d'une autoroute au bilan carbone forcément négatif est aujourd'hui particulièrement hors sujet à Grenoble comme par exemple, à Strasbourg (Grand Contournement Ouest), en Lorraine (A31 bis) ou à Rouen (contournement autoroutier est). L'argent disponible devrait être consacré à des projets favorables à des modes de déplacements moins émetteur de gaz à effet de serre. Ce n'est malheureusement pas la voie choisie !

Emmanuel COLIN de VERDIERE ●



Enquête Publique projet de PDU 2030 : une Autorité Organisatrice des Mobilités unique pour la région grenobloise est urgente

L'ADTC-*Se déplacer autrement* se félicite de l'avis de la commission d'enquête et appuie les conclusions énoncées.

Lors de l'enquête publique sur le projet de PDU 2030, l'ADTC-*Se déplacer autrement* a émis un avis favorable, assujéti de plusieurs réserves. L'ADTC-*Se déplacer autrement* se réjouit de voir que la commission d'enquête a repris plusieurs de ces réserves.

Oui, la création d'une AOM est urgente

La commission d'enquête demande qu'une autorité organisatrice des mobilités (AOM) du « grand territoire » voit rapidement le jour. C'était la première des réserves émises par l'ADTC ! Nous attendons que les collectivités se mettent maintenant ensemble autour de la table pour construire cette nouvelle autorité organisatrice.

Les extensions du réseau de tramway doivent être réétudiées

La commission d'enquête recommande que la problématique d'extension du réseau de tramway soit réétudiée. Nous avons été entendus !

Surtout qu'un élément nouveau est intervenu : au moment de la rédaction du projet de PDU, le prolongement de la ligne E de tramway à Pont de Claix, ou le tram-train à Vizille, était difficile à envisager en raison des règles de sécurité (Plan PPRT) imposées par le site chimique de Pont de Claix, ce qui avait conduit à repousser ces infrastructures à 2030 dans le projet de PDU.

Mais le 27 juin 2018, le préfet de l'Isère a publié un nouveau PPRT qui prévoit explicitement la possibilité de prolonger la ligne E à Pont de Claix et permet donc d'accélérer cette réalisation.

Cette recommandation de la commission d'enquête est l'occasion pour le SMTC de rattraper son erreur d'avoir sacrifié les extensions de lignes de tramway dans son projet de PDU.

La question du Métrocâble est reposée par la commission d'enquête

L'ADTC l'a toujours dit : si la technique du câble sur cet itinéraire est pertinente, le trafic prévisible est trop faible pour justifier un tel investissement alors que des besoins sont plus urgents comme dans le sud de l'agglomération ou vers Meylan. L'ADTC demande que les crédits affectés à ce projet soient réorientés vers les prolongements de lignes de tramway tant attendus.

D'autres points mis en avant par la commission d'enquête vont dans le bon sens : de nouveaux axes ChronoVélos, l'hypothèse du retour du trolleybus, les interrogations sur le maillage des lignes de tramway, le code de la rue, l'entretien des pistes cyclables, le réaménagement du pôle Chavant ...

L'ADTC est maintenant dans l'attente de la version finale du PDU, et de l'invitation à travailler dans les futurs « comités techniques partenariaux » recommandés par la commission d'enquête.



La ligne Transisère 6020, ligne symbolique de l'enjeu de l'Autorité Organisatrice des Mobilités.

Acheter ses billets de TER aux distributeurs automatiques : pas aussi simple qu'il n'y paraît

Fermeture des guichets physiques

Depuis quelques mois déjà, de nombreux guichets de vente ferment ou voient leurs horaires fortement réduits en Région Auvergne-Rhône-Alpes (AuRA), que ce soit dans les gares ou dans les centres commerciaux locaux (comme à Grand'Place dans le cas de Grenoble). Dans le même temps, il devient également impossible d'acheter son titre de transport au contrôleur directement dans le train sans se voir appliquer une pénalité.

Les voyageurs sont fortement incités à acheter leurs billets en ligne ou sur les bornes TER « bleues » en gare, ce qui n'est pas évident pour tous, sans compter les bugs ponctuels de l'interface (type « gel ») ou du lecteur de cartes bancaires. Alors qu'en Île de France, les bornes d'achat des titres de transport, guère plus fiables, sont massivement adoptées par les voyageurs, pourquoi est-il si décourageant d'utiliser des bornes automatiques pour se procurer des titres de transports en région ?

S'y retrouver dans la jungle tarifaire

Pour une personne n'ayant jamais voyagé en TER (dans notre cas en Région AuRA), il peut vite être difficile de savoir quel titre de transport acheter.

<https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes/offres/achats/voyagez-en-regle-avec-ter>. Le site TER Auvergne-Rhône-Alpes illustre très bien la complexité des titres de transports dans la région :

- « Assurez-vous d'être en possession d'un billet valide :
 - Pendant la durée de validité du billet
 - Dans le bon sens indiqué sur le billet (gare de départ > gare d'arrivée)
 - Dans la bonne période de circulation (blanche/bleue)
 - Avec votre carte de réduction TER (illico LIBERTÉ, illico LIBERTÉ JEUNES, illico SOLIDAIRE) ».

Il peut être très surprenant de devoir acheter des billets valides uniquement certains jours ou certaines heures pour bénéficier de réductions. Ainsi, aux heures les plus fréquentées, le voyageur doit être muni d'un billet « période blanche » (éligible à des réductions pour certaines cartes de fidélité) tandis qu'il peut acheter un billet « période bleue », éligible à plus de réductions (avec des cartes de réduction ou en bénéficiant de billets « Découverte » assurant une réduction de 25 % pour certaines classes d'âge).

Autrement dit, il existe un tarif unique, le « tarif normal » correspondant au tarif de départ en période dite « blanche » et valable durant une semaine à compter de la date choisie. Dès que le voyageur est éligible à des réductions via les cartes de réduction ou les billets « Découverte » (en général les jeunes ou

les personnes âgées), cela devient vite plus compliqué. En effet, certains billets moins chers ne sont valides qu'en période dite « bleue », autrement dit à certaines heures ou certains jours où la fréquentation est moindre.



Calendrier des tarifs affiché sur une borne d'achat de billets TER en gare de Grenoble.

Pour ma part, possédant une carte « illico Liberté Jeunes », il m'est possible d'acheter des billets « TER illico Liberté Jeunes (50 % semaine) » ou « TER illico Liberté Jeunes (50 % WE & fêtes) » sur les bornes. Même tarif, mais en théorie, pas la même période de validité. Après discussion avec un agent, il paraît que je peux prendre systématiquement un titre de transport semaine qui sera valable quel que soit le jour de la semaine (cela resterait à vérifier...).

Une amie m'a également indiqué que pour transporter un lapin de compagnie, un contrôleur lui avait indiqué qu'il fallait acheter un billet spécial « animaux de compagnie » et lui aurait fait payer une régularisation de 7 dans le train. Il semblerait que le tarif soit encore plus cher pour les chiens de plus de 6 kg. Le site TER AuRA indique que ce billet est disponible aux distributeurs automatiques TER (pas plus d'informations sur le site à ma connaissance).

Encore plus compliqué : acheter un billet pour un TER à cheval sur 2 Régions

Acheter un billet TER à cheval entre deux Régions peut vite devenir un calvaire. En effet, les automates TER ne délivrent des billets que pour des trajets à l'intérieur d'une même Région. En Région AuRA, cela peut poser des problèmes pour rejoindre les Régions PACA et Bourgogne-Franche-Comté.

Par exemple, dans le cas de la relation TER 63 Grenoble-Gap, la ligne est en Isère (Région AuRA) de Grenoble à Lus-la-Croix-Haute puis bascule à partir d'Aspres-sur-Büech dans les Hautes-Alpes (Région PACA). Il est donc impossible d'avoir un billet aux bornes TER AuRA pour aller au-delà de la gare de Lus-la-Croix-Haute. Ne reste alors que la possibilité d'acheter son billet à la borne « Grandes Lignes », au guichet physique ou en ligne sur OUI SNCF ! Encore ne faut-il pas induire les potentiels voyageurs en erreur lorsqu'ils se dirigent sur les automates « Grandes Lignes » après essayé en vain d'acheter leur billet à la borne TER, comme le montre la photo suivante prise en gare de Grenoble !



Automate Grandes Lignes à la gare de Grenoble : à première vue, on peut aisément se demander si l'on peut acheter ou non des billets TER dessus !! De toute façon, il n'y a plus le choix dès lors que l'on souhaite acheter un billet TER valide hors Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Comment acheter sa carte de réduction s'il n'existe plus de guichets physiques ?

Se présenter à un guichet « physique » est parfois la seule solution pour acheter des titres de transports. Par exemple, la carte de réduction « TER Illico Jeunes » ne peut être achetée et rechargée sur carte OÙRA autrement qu'à un guichet en gare. Je n'ai pour ma part toujours pas trouvé comment procéder par Internet.



Pour reprendre l'exemple de l'achat d'un billet Grenoble – Gap, dès lors que l'on possède une carte de réduction (ici, on supposera pour la Région AuRA), il suffit de demander à un guichet pour obtenir un billet Grenoble – Lus-la-Croix-Haute au tarif réduit et un billet Lus-la-Croix-Haute – Gap au tarif normal. Autrement, il faudrait jongler entre les automates TER et Grandes Lignes sans se perdre... ou abandonner avant même d'avoir essayé !

En Île-de-France, la vente sur automate de titres de transports est pourtant bien acceptée

En Île-de-France, acheter un titre de transport sur les automates est relativement rapide. Un seul modèle d'automate permet d'acheter des titres de transport sur toute l'Île-de-France. Pour le reste, il faut utiliser des bornes SNCF Grandes Lignes, comme dans les autres Régions.

L'utilisation de ces bornes automatiques est très répandue, en particulier chez les usagers occasionnels qui les utilisent pour acheter leurs titres de transport rapidement. La tarification est relativement plus claire et simple qu'en province et se divise principalement comme suit :

- Ticket origine-destination (dont la tarification peut parfois varier en fonction de l'itinéraire choisi).
- Ticket Mobilis (titre de transport illimité à la journée hors lignes particulières comme Orlyval).
- Ticket T+ (lignes de bus, métros et tramways dans toute la Région Île-de-France et RER dans Paris, en-dehors d'Orlyval).
- Abonnem autres tarifications solidaires).

À terme, la billettique en Île-de-France devrait être totalement dématérialisée sur des supports Navigo anonymes ou nominatifs.

Dernière minute : finalement, les mesures de majoration des tarifs des titres de transports pris à bord et de limitation de la validité des billets à 1 jour ne seront pas appliquées dans l'immédiat en Région AuRA : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/auvergne-rhone-alpes/rhone/lyon/region-refuse-double-peine-imposee-sncf-aux-usagers-ter-privés-guichets-1624149.html>. La Région refuse la "double peine" imposée aux usagers des TER privés de guichets SNCF - France 3 Auvergne-Rhône-Alpes.

Michel Lecorsier ●



Contribution de l'ADTC

Se Déplacer Autrement à l'Enquête publique portant sur le projet de renouvellement urbain du Quartier Gare de Moirans

Ce quartier se situe dans un triangle compris entre la RD 1085, la Route de la Gare et la rue Vincent Martin. Il fait la jonction entre le centre-ville de Moirans, le pôle d'échanges multimodal et la zone d'activités de Centr'Alp (Schéma 1).

Notre contribution comprend 8 pages, il s'agit ici d'un résumé commenté.

1 - Remarques importantes concernant les aménagements cycles et piétons

A la lecture détaillée des dossiers, L'ADTC constate que le projet s'inscrit dans un espace « d'intensification urbaine », cité par le SCoT, mais la majorité des aménagements de voirie prévus dans ce contexte par la loi LAURE, ne sont pas conformes à la fois à cette loi et aux recommandations du SCoT pour ce qui concerne les cycles.

Rappelons les principaux objectifs du projet exprimés dans le dossier d'enquête publique :

- requalifier l'entrée de ville de Moirans
- articuler urbanisme et déplacements
- répondre aux besoins de logements à l'échelle communale et communautaire (37000 m²- 570 logements, 34000 m² pour les activités, dont 20000 m² de surface de vente)

La densité importante de logements, de locaux commerciaux et leur répartition, de part et d'autre de la RD 1085 et dans le triangle du projet entre la RD1085 et la route de la gare, indique bien une zone complètement urbanisée, pour laquelle s'applique la loi LAURE.

La liaison entre ce quartier et le centre-ville de Moirans doit prévoir une continuité des cheminements piétons et cycles, conformes aux lois LAURE et sur le handicap, en particulier dans le passage sous les voies SNCF.

La photo du passage sous voies illustre la situation actuelle très défavorable aux modes actifs, et pour laquelle le projet ne propose aucune solution.

Le dossier d'enquête publique prévoit la requalification de la RD 1085 traversant le secteur, de la route de la gare et de la rue Vincent Martin, et souligne que ces aménagements « devront permettre de favoriser la circulation des modes doux (cycles et piétons) » et de « favoriser les déplacements doux en direction des transports en commun ».

D'une part cela fixe un objectif clair concernant la circulation des modes actifs (cycles et piétons), d'autre part, le SCoT détaille les dispositions à adopter concernant les modes actifs : la desserte des espaces d'activités économiques et commerciales le long de la RD 1085, par des voies cyclables doit être assurée.

Sur les coupes transversales des voiries structurantes et secondaires, de la RD 1085, on note l'absence d'aménagement cyclable (Schéma 2 et 3).

Le dossier d'enquête publique reprend à son compte la proposition des riverains exprimée lors d'un atelier de concertation : « pas de piste cyclable sur la RD 1085 mais plutôt sur la Route de la Gare ». Ceci n'est pas conforme à la Loi LAURE, qui exige des voies cyclables sur la portion de RD 1085, située en zone urbaine et requalifiée.

Seule la rue Vincent Martin présente des aménagements acceptables pour les modes actifs. Cependant, le projet prévoit une piste cyclable bidirectionnelle. Compte-tenu des intersections complexes avec d'une part la RD 1085, d'autre part la route de la gare à proximité du pôle d'échanges multimodal, pour la sécurité des cyclistes il est préférable d'avoir une piste cyclable de chaque côté de la voirie.

Pour la Route de la Gare, le projet ne prévoit pas d'aménagement cyclable pour le court terme. La notion de réalisation à court terme (sans voies cyclables) ou à long terme (avec voies cyclables) n'a pas de justification : la requalification de la voirie rend immédiatement exigible la réalisation d'aménagements cyclables.

2 - Remarques concernant les bus

Compte-tenu des distances par rapport au pôle d'échange multimodal, il est souhaitable de prévoir des arrêts de bus sur la RD 1085 et la route de la gare.

3 - Remarques concernant les voies de circulation prévues sur la RD 1085

Le projet prévoit « Deux voies de circulation dans le sens Ouest-Est d'une largeur totale de 6 mètres ».

Compte-tenu du caractère urbain de la zone, la présence de deux voies de circulation dans le sens Ouest-Est n'est pas justifiable. On comprend l'intérêt de ces deux voies immédiatement à l'approche d'une intersection, mais pas en section courante. Cette disposition incite à l'augmentation de la vitesse.

4 - En conclusion

Le projet, qui s'inscrit complètement dans un espace « d'intensification urbaine », cité par le SCoT, avec notamment l'aménagement proposé pour les voiries anciennes et nouvelles (RD 1085, voies structurantes et secondaires) n'est pas conforme à la loi LAURE qui impose des aménagements pour les cycles en milieu urbain.

Le projet, qui ne prévoit pas d'aménagements cyclables sur plusieurs voies, n'est pas conforme au SCoT. Celui-ci impose de garantir la desserte par les modes actifs « des gares, des arrêts de transports collectifs, des établissements scolaires, des équipements publics ainsi que des espaces d'activités économiques et commerciales ».

L'aménagement de la RD 1085 sans itinéraire cyclable avec 2 voies de circulation dans le sens Ouest-Est et une limitation de vitesse maintenue à 70 km/h ne serait pas cohérent avec le caractère urbain de la zone réaménagée. L'aménagement doit prévoir des pistes cyclables latérales, une limitation de la vitesse à 50 km/h et une limitation des 2 voies de circulation aux différents carrefours pour les tourne-à-gauche.

Sur la route de la gare, l'aménagement pour les cycles doit être intégré dans le projet, sans notion de court ou de long terme, conformément à la loi LAURE.

Sur la rue Vincent Martin, pour une meilleure sécurité des cyclistes aux intersections (changement de côté), il est préférable de prévoir une piste cyclable de chaque côté de la voirie.

Il n'y a pas de liaison sécurisée prévue entre le quartier de la gare réaménagée et le centre-ville pour les cyclistes et les piétons (passage sous voies ferrées).

Des arrêts de bus doivent être prévus sur la RD 1085 et sur la route de la gare.

Bernard Bouvier ●

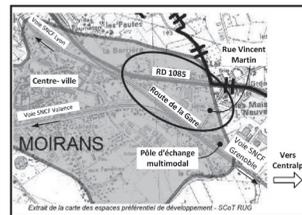


Schéma 1

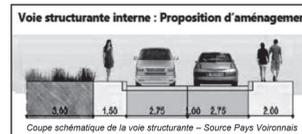


Schéma 2

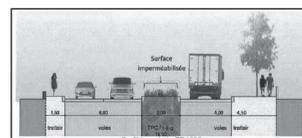
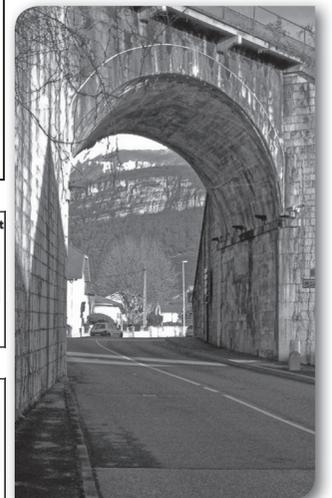


Schéma 3



Passage sous voies SNCF

Trop de trains régionaux sont surchargés en Auvergne-Rhône-Alpes

Une situation qui dure.

Il y a un an déjà, la FNAUT AuRA alertait sur la situation que subissaient les usagers sur certaines lignes de TER avec des trains trop courts, ce qui entraînait des surcharges pénibles, voire l'impossibilité de monter dans le train. La cause était le manque de matériel roulant, les trains n'offrant pas une capacité suffisante pour accueillir tous les usagers.

La FNAUT AuRA interpellait la Région et la SNCF en demandant explications et solutions. La SNCF expliquait alors que cette situation était conjoncturelle et était liée à des immobilisations pour pannes, mise au point de nouveaux matériels, réparations pour accident ...

Une année après, nous sommes toujours dans la même situation !

Plusieurs exemples ont été médiatisés, comme des malaises d'usagers en raison de l'entassement dans les trains sur la ligne Lyon-Grenoble ou sur Lyon-Bourg sur laquelle les usagers se plaignent de « voyager comme du bétail ». D'autres lignes sont aussi concernées comme Lyon-Valence ou Lyon-Genève, Lyon-St-Etienne, Issoire-Clermont-Vichy...

Cela montre d'ailleurs que les TER répondent à un vrai besoin et sont un succès. La FNAUT AuRA milite pour leur développement qui présente une vraie alternative aux encombrements routiers et une solution pour réduire la pollution atmosphérique et le changement climatique.

Les usagers attendent des résultats : la taille des trains doit être adaptée à leur fréquentation. Les années passent et l'inaction devient inacceptable. La FNAUT AuRA demande instamment :

- à la SNCF de tenir ses promesses et de résoudre enfin ses problèmes de maintenance de matériel.
- à la Région Auvergne-Rhône-Alpes d'acheter ou de louer du matériel supplémentaire pour augmenter le nombre de places dans les trains.

Communiqué de presse FNAUT AuRA

Achat de billet TER : La Région AuRa réagit à l'alerte de la FNAUT AuRA

La SNCF prévoyait de modifier les conditions de vente de billets TER en appliquant systématiquement une « surtaxe » lorsque l'achat se ferait à bord du train.

La lutte contre la fraude, nécessaire, ne doit pas pénaliser l'usager de bonne foi qui n'a pas pu acheter son titre pour raison matérielle, que ce soit dans les gares sans guichet, ni borne de distribution (plusieurs dizaines de gares sont concernées en Auvergne Rhône-Alpes) ou si la borne est en panne.

Alertée par la FNAUT AuRA, la Région AuRA a demandé à la SNCF de continuer à appliquer un tarif à bord sans surcoût pour les usagers concernés.

Dans la réalité, l'information donnée aux voyageurs ne fait pas état de cette possibilité. Les brochures indiquent que l'amende est systématiquement de 50 euros. Laissant au voyageur le soin de prouver sa bonne foi a posteriori auprès du service client !

Si vous êtes concernés (vous êtes monté à une gare sans guichet, ni distributeur fonctionnel), n'hésitez pas à demander le « tarif distribution » au contrôleur, que vous aurez pris soin d'aborder avant ses opérations de contrôle.

Lors des contrôles en brigade (cas des trains sans contrôleurs avec contrôle à la sortie du train), assurez-vous que la brigade soit informée des pannes de distributeur du jour.

L'intervention de la FNAUT AURA a permis de maintenir à 7 jours la validité des billets TER AURA, contrairement à d'autres régions, où la SNCF l'a limitée à un seul jour !

Nathalie Teppe

Inauguration du Pôle d'Echanges Multimodal de Moirans

Le Pôle d'Echanges Multimodal de Moirans a été inauguré le 21 février 2019 en présence de nombreux élus. La gare de Moirans devient un pôle central autour duquel s'articulent un parking-silo de 400 places, un autre en nappe de 150 places, une consigne collective pour les vélos, une gare routière de 4 quais et un point dépose-minute. Tous les quais TER sont desservis par des ascenseurs.

Les accès à la gare ont été réaménagés pour les piétons et les cycles, mais uniquement sur le périmètre du pôle d'échanges. L'ADTC a noté quelques améliorations indispensables à apporter côté ouest, sur le parking en nappe. Ce devrait être fait dans les semaines qui viennent.

Par contre, les itinéraires piétons et cycles de liaison avec le centre ville de Moirans et au sein de Centr'Alp sont soit inexistant, soit notoirement insuffisants.

Cette gare occupe une place stratégique : elle est la porte d'entrée de l'agglomération grenobloise, à la jonction des lignes TER Grenoble - Valence et Grenoble - Lyon avec 6 trains par heure en heure de pointe.

Elle dessert la zone d'activités de Centr'Alp, forte de 6 000 emplois.

Près de 2 000 voyageurs utilisent quotidiennement le train. Malheureusement les parkings sont devenus payants en 2017, alors que les usagers des environs de Moirans sont prisonniers du mode « voiture » pour se rendre à la gare, faute d'une alternative en transport en commun qui serait coûteuse compte tenu de la dispersion de l'habitat.

Bernard Bouvier
Nathalie Teppe



Assemblée générale (page 3)

- Commission Transports
en commun
6 mai et 3 juin

- Commission
Vélos/Piétons
13 mai et 17 juin

Cette année, la « Faites du vélo » de la Métro durera un mois ! Les 2 événements de l'ADTC, le Concours des écoles à vélo du 16 mai et le Challenge mobilité régional du 6 juin, font partie du programme ! Par ailleurs il y en aura pour tous les goûts : du vélo-déplacement au vélo utilitaire, des balades découvertes aux randonnées autour de l'agglo, du vélo sportif jusqu'au vélo compétition, les ateliers de réparation et véloparades... et aussi un grand jeu pour tout public : un escape game géant à ne pas manquer !
Infos : <http://www.faitesduvelo.com>



L'ADTC, Se déplacer autrement est membre de :

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

FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette
== > www.fub.fr

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



Pôle d'échanges multimodal
et Quartier gare de Moirans
(pages 18 et 19)

ADTC - Se déplacer autrement

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

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