

TER : Mieux vers Chambéry, Plus lent vers Gap Très perturbé vers Lyon

(pages 16-17 et 18)

- Centr'Alp :
- Des propositions pour améliorer la desserte en transports et à vélo
- (pages 9 à 13)

- Opération Cyclistes, Brillez !
- Les « cyclistes fantômes » s'illuminent

(page 6)



Le paradoxe chlorophylle ou le rêve américain

Le modèle familial idéal diffusé par les séries télévisées comprend un pavillon avec jardin et une voiture rendue indispensable. Paradoxe chlorophylle* : en voulant s'éloigner de la pollution on contribue d'autant plus à son augmentation.

Choix ou absence de choix ?

En voulant plus d'espace et moins de pollution, les familles s'installent dans les zones périphériques des agglomérations. Ces zones semblent à première vue plus accessibles financièrement si l'on ne considère que l'achat des mètres carrés. Dans ces villages, on y paye aussi moins d'impôts locaux, mais il y a moins de services. Quand ils ne sont pas présents sur place, il faut aller les chercher plus loin...en voiture. On supporte ainsi individuellement le coût des services qui sont supportés collectivement dans les agglomérations.

Ce choix s'opère en toute conscience car on sait que la voiture le permet, et on ne se pose même pas la question des autres modes de transports quand on s'installe. Ce n'est que plus tard qu'on se rend compte que les alternatives n'existent pas ou peu, alors qu'on aimerait faire autrement. Le rêve américain n'est plus si rose : on se retrouve pris au piège de la dépendance inconditionnelle à la voiture. Symbole de liberté, celle-ci devient peu à peu une contrainte.

On ne peut pas toujours s'installer à proximité de son lieu de travail (surtout si plusieurs personnes du foyer travaillent à des endroits différents) mais on peut trouver un compromis.

Le choix du train

Ceux qui ont l'intelligence de le faire s'installent dans les secteurs desservis par le TER. À condition de pouvoir s'assurer de conditions pérennes ! Depuis le 9 décembre 2018, l'avant-pays savoyard, entre Saint-André-Le-Gaz et Chambéry ne voit plus passer que 2 trains sans correspondance en aller-retour par jour ! 75% des trains sont supprimés. La ligne Grenoble - Clèlles est en sursis et risque de disparaître en 2020 (voir page 18). Alors qu'en France on diminue ces services de desserte fine du territoire, en Allemagne on les conforte : le nombre de voyageurs ne cesse d'augmenter sur ces « petites lignes ».

La FUB et le Plan Vélo

Le Plan Vélo entérine une évolution bien réelle : la pratique cyclable n'est plus réservée aux loisirs, aux coureurs du Tour de France ou aux « bobos ». Elle fait désormais partie intégrante des solutions de déplacement au quotidien. Le vélo est rentré dans les mœurs. On ne se moque plus du collègue qui vient au travail à vélo : on l'imité de plus en plus !

Les années de militantisme (les derniers en date : « Baromètre des villes cyclables » et « Parlons Vélo ») de la FUB ont sans aucun doute contribué à l'émergence de ce Plan National Vélo. Aux collectivités locales de s'en emparer et de le décliner à l'échelle des territoires, au plus proche des citoyens.

Quelles solutions ?

L'aménagement du territoire ne doit plus se faire sur le modèle du « tout-voiture ». Il faut limiter l'étalement urbain et périurbain. Les projets d'urbanisme doivent impérativement comporter une réflexion sur les déplacements : accessibilité à pied, à vélo, et en transports collectifs.

Il faut (re)trouver un modèle de densité raisonnable dans un bassin de vie/travail, offrant un compromis entre les distances et les services publics.

Pour inciter les familles à (re)venir dans les villes, celles-ci doivent être agréables à vivre et financièrement accessibles. La métropole apaisée grenobloise va dans le bon sens (généralisation du 30 km/h, réseau Chronovélo). L'agglomération grenobloise possède de nombreux atouts et trône dans le haut des classements.

Les outils fiscaux doivent être lisibles et conformes aux objectifs de transition énergétique.

Malheureusement, les signaux ne vont pas dans le bon sens : abandon de l'éco-redevance (improprement appelée écotaxe), péage urbain, finalement exclu de la Loi d'Orientation des Mobilités. La loi ne permettant pas d'affecter directement une taxe à un domaine, il est impossible d'orienter les produits de la fiscalité de la route, vers des solutions de mobilité alternative.

Nathalie Teppe ●

* Le paradoxe chlorophylle est une expression que je tiens de M. Michel Destot (Maire de Grenoble de 1995 à 2014).



P 02	Editorial
P 03	Les enfants dans la ville
P 04-05	Zoom sur Modes doux : du « Temps pour soi » ou du « Temps valorisé »
P 06	Cyclistes, Brillez ! Retour sur les actions de l'édition 2018
P 07	Réseau Express Vélo : un maillon indispensable à un système vélo complet
P 08	Brèves Vélos/Piétons
P 09-13	Des propositions de l'ADTC pour améliorer la desserte de Centr'Alp en transport public et à vélo
P 14	Halte au trafic de transit dans les quartiers !
P 15	Le Plan de Mobilité du Campus
P 16-17	Les comités de mobilité de la Région AURA
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 700 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 €

Les enfants dans la ville

« Rue de l’Avenir » est une association militant pour un meilleur partage de l’espace public, pour des rues à vivre. L’envahissement de la ville par l’automobile a eu pour effet collatéral de chasser l’enfant de la rue, de ne plus lui permettre de sortir seul pour jouer ou pour aller à l’école.

C’est un cercle vicieux qui fait se multiplier les déplacements en voiture même pour des distances très courtes alors que la mobilité est un facteur essentiel de leur développement personnel, de leur socialisation, de leur santé.

« Rue de l’Avenir » propose des outils dont peuvent s’emparer élus, techniciens, parents d’élèves...

Rues aux enfants, rues pour tous

Ce sont des rues fermées à la circulation motorisée (temporairement ou non) où les enfants et les jeunes peuvent s’exprimer, ne rien faire, jouer gratuitement, en toute sécurité et tranquillité. Il n’y a pas de bien commun sans action en commun. Une rue aux enfants, rue pour tous, est une rue citoyenne qui s’appuie sur l’implication de tous les acteurs, enfants, jeunes et adultes du quartier, de l’élaboration à l’évaluation en passant par la réalisation. Les règles communes sont le fruit d’une création collective partagée et concertée. L’objectif est d’encourager la capacité à agir de chacun.

Une rue aux enfants, rue pour tous, a pour vocation de préfigurer de nouveaux usages de l’espace public et de la voirie, conçue désormais comme espace partagé et non plus seulement comme espace circulé. Elle est un lieu pour un moment convivial de liberté sur leur temps libre. Ouverte à tous, elle favorise les rencontres et le dialogue entre les générations, les appartenances, les genres et les cultures. C’est un terrain d’expérimentation pour de nouvelles pratiques de l’espace public, permettant le partage, la rencontre entre tous et toutes par le jeu, la découverte, le débat et la réappropriation de l’espace public.

Les acteurs locaux contribuent à l’amélioration de la qualité de la rue (son ambiance, son embellissement, son aménagement, sa propreté, sa végétalisation...) dans un souci de bien-être collectif. Il convient que les animations proposées respectent le partage de la rue, la tranquillité de ses riverains et l’accessibilité de tous à l’espace public. Elles pourront, en particulier, favoriser les arts de la rue, la sensibilisation à l’environnement, les modes actifs ainsi que les activités physiques et sportives. La rue aux enfants, rue pour tous, c’est la santé de la ville et de ses habitants.

Au printemps 2019, à Grenoble, le groupe scolaire Paul Painlevé, rue Joseph Bouchayer, mettra en place une rue aux enfants, rue pour tous.

Dépose-minute déportées des abords des écoles

Aux heures d’entrées et de sorties des classes, les abords des écoles sont trop souvent encombrés par les véhicules des parents accompagnant ou reprenant les enfants.

Ces mouvements de véhicules sont source d’insécurité et dissuadent les parents de laisser leurs enfants rejoindre à pied leur établissement scolaire. Malgré la création de zones de dépose-minute, ces inconvénients n’ont pas disparu puisque dès que les emplacements de stationnement sont occupés, les voitures « se posent » n’importe où dans la rue ou sur le trottoir, générant encore plus de risques pour les enfants.

Conscientes de ces risques, et pour tenter de modifier des comportements préjudiciables à tous, plusieurs villes ont mis en place des dépose-minute déportées d’une centaine de mètres de la rue de l’école. A l’occasion de la dernière rentrée scolaire, la ville de Caen a frappé fort en modifiant ainsi l’accès à 5 groupes scolaires.

Ce dispositif est simple. Les voitures des parents n’ont plus accès directement aux portes de l’école mais à une zone de dépose-minute décalée d’une centaine de mètres de la rue de l’école. A partir de celle-ci, un cheminement piéton bien identifiable par des enfants, balisé, sécurisé, permet de rejoindre l’entrée de l’école en quelques minutes.

Un petit document explique aux enfants et aux parents les nouvelles modalités d’accès à l’école.

Cette courte marche avant d’entrer à l’école permet :

- De développer **la mobilité piétonne**, en sensibilisant les enfants et leurs parents à la pratique de la marche et ses bienfaits sur la santé.
- De favoriser **l’autonomie** des enfants sur un trajet court, agréable et sécurisé.
- D’améliorer la **qualité de l’air**.
- De fluidifier et sécuriser la circulation aux heures d’entrée et de sortie des élèves.

Il n’y a rien d’inéluctable à la mauvaise utilisation de l’automobile. On peut agir pour diminuer son hégémonie et cette diminution est profitable à tous et en particulier aux plus jeunes.

Philippe Zanolla ●



Modes doux : du « Temps pour soi » ou du « Temps valorisé »

Dans le dilemme, « j'y vais en voiture », « j'y vais en transport en commun », les arguments se limitent très souvent aux critères de durée du trajet et de coût apparent (carburant et péage). A travers le récit qui suit, on met en évidence que les modes doux (train et vélo ici), présentent des intérêts insoupçonnés en termes de gain de temps réel et de santé physique et psychique. Le temps étant pris dans un sens beaucoup plus large que celui du chronomètre.

Un défi

Pour des raisons de délai de rendez-vous, je devais me rendre à Bourgoin depuis Voiron, pour une visite ophtalmologique. Par habitude, j'ai ma petite idée «vélo-train» et j'en parle à ma femme :

« Tiens, je vais essayer d'y aller en train »,

« Houlà, tu vas perdre du temps ! ».

Le défi est lancé, j'irai en vélo-train : ma pratique antérieure sur les trajets domicile-travail m'incite à prouver expérimentalement la supériorité globale du mode vélo-train sur la voiture solo. L'idée première est de mettre en échec la vision réductrice de la mobilité sous l'angle exclusif du temps chronomètre... sans se passer du chronomètre.

J'ai en effet noté scrupuleusement les durées suivantes : prise en charge du vélo (entrée-sortie du stationnement), temps de trajet à vélo, accès aux quais, attente, sortie de la gare, temps de trajet en train (A noter, je n'ai pas eu de retard ce jour-là sur cette ligne « malade » Grenoble- Lyon).

Pour le déplacement en voiture solo, qui est du coup fictif, je me suis basé sur les indications d'un GPS et sur mon évaluation personnelle des temps d'entrée-sortie de mon garage ainsi que sur le site Médipôle de Bourgoin qui possède un parking dédié de grande capacité.

Que faire de ces relevés temporels ?

En voiture solo, que peut-on faire en parallèle de la conduite en toute sécurité, à part écouter les infos, de la musique, éventuellement son téléphone «Bluetooth», ou admirer le paysage (sur l'autoroute, bof !) ?

A vélo, assisté électriquement ou pas, on a une activité physique, on est en prise directe avec l'atmosphère, le paysage, et on maîtrise le temps de parcours. En train, on peut dormir, lire, écouter tout ce qu'on veut (en veillant à ne pas déranger les voisins !), regarder le paysage, travailler, converser avec ses voisins, s'étirer (suprême privilège), ... Sous les aspects qui viennent d'être évoqués, l'intérêt de la voiture est très limité.

D'où l'idée d'examiner les durées relevées sous l'angle de ce que j'appelle « du temps pour soi » ou « du temps valorisé ». Le terme « valorisé » étant pris, bien sûr, à l'exclusion de son sens financier.

Selon l'adage « un petit dessin vaut mieux qu'un long discours », je vous propose quelques graphiques commentés. Dans tous, on retrouve :

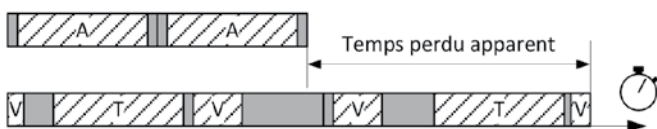
- Un déroulement horizontal du temps, avec des barrettes de longueur proportionnelle à la durée, et une échelle commune à tous les graphiques, validité du comparatif oblige.
- Les temps « morts » (en gris), passés à ne pas se déplacer (attente, transfert intermodal ou auto).
- Les temps passés à se déplacer (en rayé), en auto (A), en train (T), à vélo (V).
- Le premier graphique met en parallèle les deux options « auto » et « vélo-train », avec en position commune le bloc « rendez-vous ophtalmologique » (RDV). En amont et en aval du bloc RDV, on note des barrettes « temps morts » de taille importante pour la solution modes doux, car les horaires du train ne se calent pas bien sur ceux du rendez-vous.

Graphique 1



Dans le deuxième graphique, on enlève le bloc RDV : on note tout de suite qu'avec la vision exclusive du chronomètre, le match est inégal. Dans ce cas précis, le temps perdu apparent est quasi égal à la durée du périple en auto.

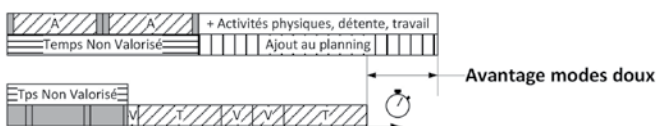
Graphique 2



Ma femme avait raison ; perdu ! Confiance aveugle dans les modes doux que j'affectionne ? Mauvaise foi ?

Le troisième graphique me sauve ! On agence différemment le graphique précédent, en faisant l'hypothèse que le temps passé dans son auto n'est pas «valorisé». A l'inverse le temps passé sur son vélo ou dans le train, permet d'avoir des activités physiques, de loisir, de détente, mais aussi professionnelles, incluses dans l'option. Si le conducteur veut profiter de ces activités, il faut qu'il les ajoute à son planning en dehors du temps «auto». C'est là que la notion de «temps valorisé» prend tout son sens.

Graphique 3



Le temps perdu réel est en défaveur de l'option «auto», même avec le handicap du décalage entre les horaires du train et ceux du rendez-vous ! **Avantage «modes doux» : GAGNÉ !**

Le temps «non valorisé» de la ligne «mode doux» qui ici est important, comment le réduire :

Adapter l'heure de rendez-vous aux horaires du train,

Avoir un service ferroviaire qui n'ignore plus les heures dites «creuses». Mais même dans ce cas défavorable, l'avantage est aux modes doux.

A noter, j'étais en retard dans mon travail, et le voyage en train m'a permis de le combler.

Plaidoyer en faveur des modes doux

Pour l'avoir pratiqué de nombreuses fois, y compris pour des trajets domicile-travail durant une dizaine d'années, la solution vélo-train m'a préservé une part de capital santé, physique et psychique. J'ai bien vu la différence lors des grèves SNCF de longue durée où je devais prendre ma voiture. Lorsqu'on a une surcharge de travail, les intermédiaires «modes doux» préservent deux espaces temps de décompression chaque jour. Le bien-être qui en découle, en ajoutant le bonheur d'être à vélo ou à pied, en prise directe avec les éléments, comme une esquisse de «retour à la terre», vaut qu'on s'y intéresse.

En train, le lien social est très présent : sachant que les cyclistes sont souvent dans des voitures dédiées, aux mêmes heures on rencontre les mêmes personnes. Même avec le vélo en commun, les autres centres d'intérêt apportent une richesse incomparable. Cela peut se poursuivre en dehors du train : sur les terrains de jeux locaux, je renoue avec des connaissances du train dont je ne connais que le prénom, plusieurs années après les avoir quittés. **Sympa !**

Je pense sincèrement que les modes doux, en particulier actifs, devraient faire partie des prescriptions médicales, en substitut aux antidépresseurs, antistress, et autres produits qui enrichissent qui l'on sait, plombent le budget de notre système social, et dont le bilan santé reste à prouver par des instances indépendantes. Cette vision positive en faveur des modes doux est hélas entachée de la mauvaise fiabilité de notre service ferroviaire français, et de la non-volonté de le développer, dans les faits.

Bernard Bouvier ●



Cyclistes, Brillez !

Retour sur les actions de l'édition 2018

Qu'est-ce que c'est ?

L'ADTC-Se déplacer autrement relaye chaque année la campagne nationale de sensibilisation sur le thème de l'éclairage des cyclistes : « Cyclistes, brillez ! ».

Cette opération se déroule avec le soutien de Grenoble-Alpes-Métropole et en partenariat avec le PDASR (plan départemental d'actions sécurité routière) coordonné par la Préfecture de l'Isère.

Rouler à vélo bien éclairé est indispensable, et il faut voir et être vu. En effet, trop nombreux sont les cyclistes qui roulent, la nuit tombée, sans dispositif d'éclairage, souvent sans se rendre compte qu'ils augmentent sensiblement les risques d'être victimes d'un accident.

Chaque action répond à plusieurs objectifs :

- Conseils aux cyclistes mal éclairés.
- Distribution de plaquettes de sensibilisation.
- Distribution de brassards réfléchissants et de gilets fluo (fournis par la METRO).
- Bons de réduction (jusqu'à - 15%) pour s'équiper chez des vélocistes partenaires.
- Relevés sur l'état des vélos en matériel d'éclairage.

Vue d'ensemble

Cette année, en plus d'avoir été présents au cours d'une soirée du festival Cabaret Frappé le 18 juillet dernier, les bénévoles de l'ADTC-Se déplacer autrement se sont mobilisés 4 jours consécutifs : du mardi 6 au vendredi 9 novembre 2018. Chaque année davantage, l'ADTC-Se déplacer autrement essaie de répondre aux demandes de diversification des lieux et multiplication des dates. C'est pourquoi, vous avez pu les croiser en 7 lieux différents rien que sur la campagne d'automne (contre 5 en 2017), principalement sur des grands axes cyclables mais aussi cette année lors des Rencontres Ciné Montagne qui se sont déroulées au Palais des sports. Cet événement nous a permis de diversifier le public de cyclistes sensibilisés.

Des bénévoles qui ont répondu à l'appel

Nous avons donc démultiplié l'expérience cette année en proposant plus de lieux que les années précédentes.

Encore fallait-il avoir les forces vives pour assurer les arrières. Heureusement, les bénévoles ont été à la hauteur des ambitions et ont répondu présents car nous avons eu pas moins de 41 personnes, qui se sont relayées sur toutes les actions (en comptant quelques renforts envoyés par nos partenaires). Une action de sensibilisation de cette ampleur ne résonnerait pas autant sans cet engagement. Merci !

Des échantillonnages

En plus de la sensibilisation, les bénévoles procèdent à des échantillonnages. Le but n'étant pas de compter tous les vélos mais bien de documenter les moyens d'éclairage et accessoires de visibilité des vélos observés chacun attentivement.

Sans être exhaustifs, ces chiffres nous donnent des indications sur certaines tendances :

	2016	2017	2018
Nombre de cyclistes comptés	1476	1168	1262
Cyclistes « fantômes » (sans aucun éclairage ni accessoires de visibilité)	32%	30%	22%
Éclairage actif sur le vélo à l'avant	58%	58%	60%
Éclairage actif sur le vélo à l'arrière	50%	43%	55%
Accessoire passif fluo (gilet, brassard...)	28%	22%	22%

Nous constatons une baisse des « cyclistes fantômes » depuis 3 ans, ce qui nous encourage à continuer nos actions.

N'hésitez pas à nous rejoindre pour les prochaines actions 2019 !

Noémie Routin ●



Réseau Express Vélo : un maillon indispensable à un système vélo complet

Communiqué de Presse de l'ADTC
Se déplacer autrement du 3 décembre 2018

Le système vélo

Aujourd'hui, Les pouvoirs publics comme la population reconnaissent les bienfaits des déplacements à vélo, que ce soit en termes de santé, de lutte contre la pollution, d'efficacité des trajets, d'économie financière pour la collectivité et l'utilisateur, ou de maintien des commerces et magasins de proximité et bien d'autres encore.

Avec 50 % des déplacements inférieurs à 3 km dans la métropole (au cœur comme en périphérie), distance aisément réalisable à vélo, le potentiel des déplacements à bicyclette est très important et touche un large public – dont les enfants – comme l'ont souligné les résultats du baromètre « Parlons vélo » de la FUB (résultats complets disponibles sur www.parlons-velo.fr/barometre-villes-cyclables) avec + de 3000 répondants à Grenoble. Cependant, pour en assurer le développement, **c'est un véritable système vélo qu'il faut développer**, comme il existe un système voiture :

- Mise en place d'infrastructures sécurisées, séparées des trottoirs et des chaussées dédiées aux véhicules motorisés, et à l'usage exclusif des déplacements à vélo, couplées à une réduction de la vitesse en ville (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes) là où l'animation de la cité se concentre.
- Mise en place d'une offre de stationnement sécurisé vélo courte et longue durée que ce soit à domicile ou à destination.
- Présence de services sur mesure : conseils, apprentissage du vélo pour les enfants et les adultes, location, réparation et vente.

Le Réseau Express Vélo de Grenoble-Alpes Métropole

Le réseau ChronoVélo proposé dans la métropole de Grenoble est un maillon essentiel de ce système vélo. Basé sur des pistes cyclables en site propre et capacitaires permettant d'absorber un trafic vélo plus important qu'il ne l'est à ce jour, ce réseau constitué d'axes de rocade et radiaux desservira et reliera notamment les pôles générateurs de déplacements (centres-villes, CHU, campus, zones d'activités, commerciales et de loisirs, ...). Ce type de réseau existe déjà à Copenhague, Amsterdam, Bordeaux, Strasbourg ou Rennes. Pour pouvoir garantir l'efficacité de ces réseaux et faire face à l'afflux de personnes se déplaçant à bicyclette, des caractéristiques communes doivent être respectées : largeur minimale (2,20 m en monodirectionnelle, 4 m en bidirectionnelle), continuité et sécurisation aux intersections, signalétique et séparation physique avec les autres modes de déplacement.

Aussi, ce cahier des charges impose de donner de l'espace sur des axes encore largement dominés par le trafic motorisé, principalement ceux de transit comme le cours Berriat, l'avenue Jean Perrot et l'avenue de l'Europe à Grenoble ou l'avenue Gabriel Péri à Saint-Martin-d'Hères et l'avenue de Verdun à La Tronche et Meylan. La mixité des modes est de fait impossible en l'état sur ces axes.

La réalisation de ce réseau permettra d'encourager, d'accompagner et de sécuriser la pratique du vélo dans notre agglomération pour un large public. Grâce à la signalétique spécifique attachée à ce réseau et une meilleure lisibilité, elle contribuera également à diminuer les problèmes de cohabitation entre les différents modes de déplacements.

Si l'ADTC se réjouit de la mise en place de cette infrastructure qu'elle réclame depuis plus de 40 ans à travers ses publications et notamment ses livres blancs sur le vélo, elle n'en demeurera pas moins vigilante quant au respect des caractéristiques de ce type de réseau, et à son tracé.

L'ADTC souhaite également que le développement du réseau ChronoVélo se poursuive au-delà de 2023 afin d'augmenter son maillage dans l'agglomération.



Et encore du nouveau pour les cyclistes dans la Métropole

La passerelle St Laurent réhabilitée à Grenoble, et la passerelle Bergonzoli (voir page 20) reconstruite à St Martin le Vinoux, ont enfin été rouvertes aux modes actifs.

A Grenoble, de nouvelles rues ont été mises à double-sens cyclable, la rue de Belgrade entre la rue Montorge et le boulevard E. Rey, la rue J. Prevost depuis la rue N. Chorier et la rue Barral de Montferrat dans le quartier des Eaux Claires.

L'axe ChronoVélo 1 a été réalisé en position centrale sur les boulevards Lyautey (voir page 20) et Agutte-Sembar dans le cadre de la mise en œuvre du projet cœurs de Ville, cœur de métropole – Grenoble.

A Echirolles, le revêtement de la voie verte en rive droite du Drac a été fait en enrobé le long de la zone commerciale de Comboire, depuis la rue des Montagnes de Lans jusqu'à la rue du Mont Aiguille, et de belle manière, qu'on aimerait trouver plus souvent sur les pistes cyclables métropolitaines.

A Meylan, la piste entre La Tronche et Meylan Béalières a été à son tour réhabilitée à la norme ChronoVélo (voir ci-contre).

A Sassenage, la liaison cyclable entre Les Engenières et la digue est faite par la rue de Clémencières.

Enfin, attendu depuis plusieurs dizaines d'années, à St Martin d'Hères, rue des Taillées, les feux tricolores qui, théoriquement, permettaient aux cyclistes de traverser la rue depuis la digue pour rejoindre la piste située de l'autre côté de la chaussée vers le Campus ... ont été supprimés (voir ci-dessous). La raison l'a emporté sur le dogmatisme...

Christian Cotte



Vélo marqué volé - Vélo retrouvé

C'est l'histoire d'un vélo à assistance électrique (VAE) volé en août 2018. Ce vélo étant immatriculé avec le système Bicycode, le nécessaire a été fait sur le site de la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB, www.bicycode.org où on peut, en même temps le signaler en ligne...). Suite au vol, le propriétaire du vélo a déposé plainte au commissariat.

Début novembre, une personne a mis en vente un VAE sur un site de vente en ligne. Un acheteur a repéré que le vélo en question était immatriculé. Le potentiel acheteur a consulté le site de la FUB, et a constaté qu'il est déclaré volé. Aussitôt, il a averti la police. Le propriétaire a récupéré son vélo.

Voilà, ça a marché !

Pour informations, pour faire graver son vélo, il suffit de se rendre chez MétroVélo avec la facture du vélo, et 5 €. Facile... et efficace...

Colette Grossiord



Des propositions de l'ADTC pour améliorer la desserte de Centr'Alp en transport public et à vélo

La Zone d'Activités de Centr'Alp, implantée dans le pays Voironnais sur les communes de Voreppe, Moirans, La Buisse et St Jean de Moirans, vient de fêter ses 50 ans. Aujourd'hui, 6 000 personnes y travaillent et 1 500 personnes y sont en formation initiale ou continue avec notamment le lycée Pierre Béghin.

Situation actuelle des déplacements

Traversée par la RD 1085 et proche d'un échangeur autoroutier sur l'A48, offrant de bonnes liaisons routières vers Grenoble, Valence et Lyon, la zone de Centr'Alp est facilement accessible en voiture, sans embouteillages importants excepté pour les personnes habitants au cœur de l'agglomération de Grenoble. Par ailleurs, le stationnement des voitures ne pose pas de souci. Cette facilité d'accès en voiture explique en partie les difficultés pour rendre cette zone attractive pour les modes alternatifs.

Pourtant, un nombre important de possibilités sont offertes en transports publics

TER

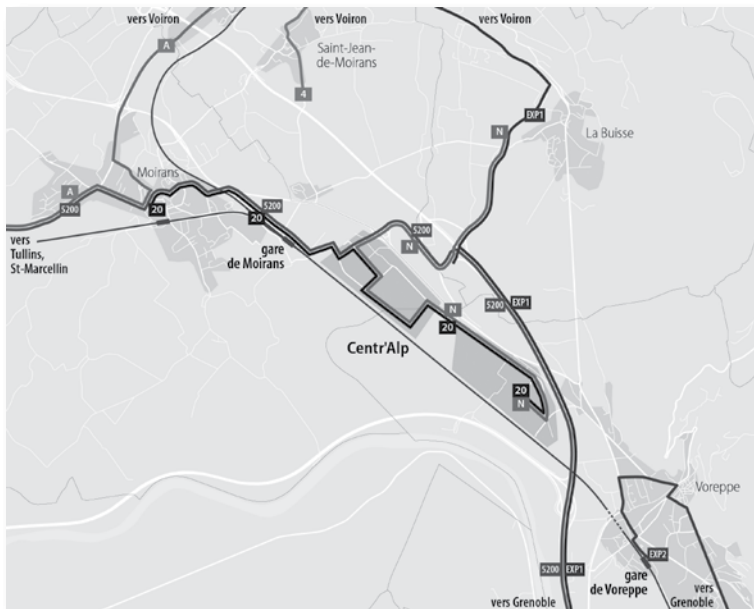
Centr'Alp est située entre les gares TER de Moirans et Voreppe situées à 6 km de distance. La gare de Moirans est desservie par de nombreux trains, jusqu'à 6 par heure et par sens (3 TER périurbains Grenoble - Rives - St André le Gaz, 2 TER périurbains Grenoble - St Marcellin et 1 TER de maillage régional Valence - Grenoble - Chambéry - Annecy). La gare de Voreppe est desservie par les TER périurbains Grenoble - Rives - St André le Gaz (jusqu'à 3 trains par heure).

Bus et cars

La ligne 20 du Pays Voironnais (Moirans - gare de Moirans - Centr'Alp) circule en heures de pointe et assure les correspondances avec le TER et avec la ligne A du Pays Voironnais (Tullins - Moirans - Voiron).

La ligne Transisère Express 1 (Voiron - Grenoble - Lumbin) dessert la partie Est le long de l'A48 de Centr'Alp en heures de pointe.

La ligne N du Pays Voironnais (La Buisse - Centr'Alp) en correspondance avec l'Express 1 dessert l'ensemble de Centr'Alp en heures de pointe.





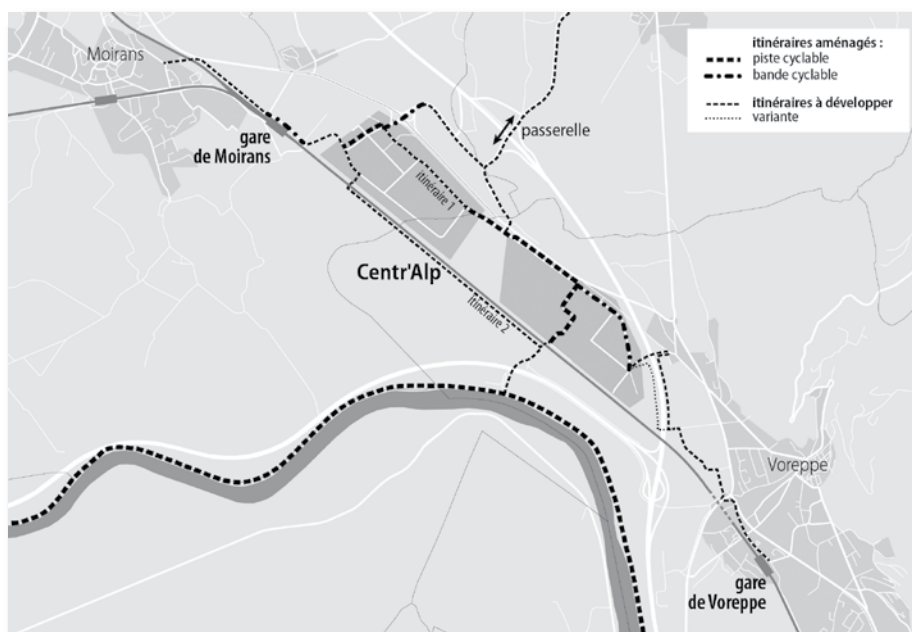
Itinéraires cyclables : une colonne vertébrale incomplète et des accès quasiment non équipés

L'ADTC a participé récemment à une réunion de l'Association des Entreprises de Centr'Alp, sur le thème des itinéraires cyclables dans cette zone d'activités. Cette première réunion regroupant les référents mobilité d'entreprises adhérentes, adeptes du vélo quotidien, était centrée sur l'état des lieux. Des pastilles collées sur un plan, ont mis en évidence un grand nombre de points rouges (très dangereux), et quelques points orange (assez dangereux).

Situation actuelle

La zone de Centr'Alp possède 4 entrées cyclables : au sud, Voreppe (pont de Fontanieu) et la voie verte des berges de l'Isère, au nord, la gare de Moirans et La Buisse (pont franchissant l'A48 au niveau de l'entreprise Rossignol). À l'intérieur de la zone d'activités, les seuls itinéraires cyclables dignes de ce nom comportent :

- Une bande cyclable, sur la rue Emile Romanet et la rue Aristide Bergès, entre le giratoire du pont de Fontanieu et la rue Louis Néel,
- Quatre pistes cyclables bidirectionnelles, la première en prolongement de la bande précédente jusqu'à la rue du Pommarin, la deuxième à proximité du lycée P. Béghin le long du ruisseau de l'Eygala, la troisième, transversale, sur la rue Louis Néel entre la rue Aristide Bergès et la voie ferrée, qui permet de rejoindre la voie verte des berges de l'Isère, et enfin une quatrième, parodie du genre, sur la rue Louis Barran, peu fréquentée à cause de débouchés sur les carrefours ou l'entrée de Rossignol quasiment «obstruée» par la présence de poteaux.



En accès à la zone de Centr'Alp, les aménagements cyclables sont très peu nombreux : une seule bande cyclable, route de la Gare au niveau du pôle d'échanges de la gare de Moirans, une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) sur le pont de la RD 121 franchissant la RD 1085, et c'est tout.

Au nord, l'itinéraire présente beaucoup de points dangereux. L'absence de bande cyclable en contournant le lycée Pierre Béghin induit des dépassements critiques des cyclistes, en particulier dans un virage à angle droit sans visibilité. Les lycéens cheminant en groupe vers la gare marchent sur la chaussée. Le feu rouge au niveau de l'entreprise Hutchinson n'est pas respecté. L'entrée sur la piste cyclable du ruisseau de l'Eygala en tourne à gauche n'est pas signalée aux automobilistes...

Au sud, la liaison cyclable vers la gare de Voreppe est un véritable coupe-gorge. Il y a d'abord le pont de Fontanieu, étroit, en courbe, avec peu de visibilité à ses deux extrémités, où circulaient des bus réguliers avant la modification



Pour l'itinéraire cyclable à l'intérieur de la zone, le prolongement des aménagements existants sur les rues de l'Eygala et de Corporat paraît impossible sans expropriations, ou l'arrachage de haies et arbres divers.

Un cheminement de longueur importante est envisageable le long de la voie ferrée à l'Ouest, entre le passage à niveau rue Louis Néel et celui du chemin face à Schneider Electric. Mais il y a deux écueils : là aussi, l'emprise est insuffisante pour l'aménagement de bandes ou pistes de connexion sur la rue de Chatagnon sans disponibilité du foncier, et les deux passages à niveau ajoutent un risque non négligeable à cet itinéraire. *Voir schéma cycles.*

Pour l'entrée à Centr'Alp en venant de La Buisse, il est indispensable de construire une passerelle piétons et cycles au-dessus de l'A48, en parallèle de la RD 121, de créer une piste bidirectionnelle ou des bandes bilatérales vers le giratoire à proximité de Constellium, et de sécuriser la traversée de la RD 1085, pour les piétons et les cycles : une solution à feux paraît la plus adaptée. Sur la branche de la RD 121 remontant vers la gare de Moirans, il reste à transformer les bas-côtés en piste bidirectionnelle ou bandes bilatérales, et peut-être à supprimer l'îlot central. Il eut été logique de le faire au moment de l'aménagement de la CVCB !

En amont, côté la Buisse, la transformation de la bande fonctionnelle existante, qui est large, suffirait.

Pour le franchissement de l'A48, le pont de la RD 121 est prévu quasi exclusivement pour la circulation motorisée, avec un trottoir de largeur ridicule sur les bas-côtés (0,60 à 0,70 m).

Lors de l'extension de l'échangeur de Mauvernay, AREA s'était engagée à réaliser une passerelle pour le passage de la grande faune, mais pas pour les cyclistes. En 2014, les associations environnementales du voironnais, dont l'ADTC locale, ont entrepris une démarche auprès du ministère de l'Ecologie, demeurée sans réponse, sur la base de deux arguments.

Le premier fait référence à l'instruction ministérielle du 31 octobre 2002, « relative à la prise en compte des cyclistes dans les aménagements de voirie sur le réseau routier national » qui reprend *les Recommandations pour les aménagements cyclables* (guide publié en avril 2000 par le CERTU, mis à jour en 2008) et impose aux aménageurs du réseau routier national de prendre en compte la circulation cyclable hors zones urbaines, en complément de la loi LAURE de 1996.

Le deuxième relève de la légitimité : les associations environnementales ont contribué à une révision à la baisse du coût du diffuseur de Mauvernay de l'ordre de 6 à 8 M€. Il paraîtrait juste qu'AREA contribue à une amélioration de la sécurité des cyclistes et piétons, en y consacrant une partie des économies réalisées. Le Département et la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais sont d'accord pour financer chacune à hauteur de 30%, le projet de passerelle estimé à 1 M€. AREA refuse toute participation aux 40% restant. Il reste à présenter à nouveau ce dossier, soit directement au ministère de l'Ecologie, soit par le biais du plan national vélo.

En résumé, l'ADTC préconise la réalisation d'un réseau cyclable composé d'un axe central reliant dans la continuité les gares de Moirans et Voreppe, de pistes latérales desservant les voiries transversales, et d'itinéraires sécurisés pour les trois accès principaux à cette zone d'activité, sachant que le quatrième (côté voie verte) est déjà opérationnel.

Des pistes sont préférables à des bandes cyclables compte-tenu de la typologie du trafic et de l'objectif d'un maximum d'efficacité et de sécurité pour le vélo au quotidien. Cet objectif ambitieux, mais nécessaire, est plombé lourdement par une conception ancienne de l'aménagement de la zone de Centr'Alp qui laisse peu d'espace au mode «cycles». Seules des modifications foncières permettraient d'ouvrir le champ des possibles.

Dossier central réalisé par Bernard Bouvier et Emmanuel Colin de Verdière
Schémas réalisés par Sylvain Blanchard



Halte au trafic de transit dans les quartiers !

Modernité n'est pas toujours signe de progrès. Le développement sur téléphone portable des applications GPS embarquant une connexion internet permet d'adapter son trajet en fonction du trafic en temps réel. Ainsi, l'automobiliste, les yeux rivés sur son écran de téléphone ou de console centrale, est quasiment certain d'éviter les ralentissements et autres bouchons et de pouvoir grappiller quelques précieuses minutes voire secondes sur son temps de déplacement. Avant que les autres automobilistes ayant une application similaire ne le rejoignent pour former un nouveau bouchon, déplaçant ainsi le problème ailleurs.

Quel est le principe de ces applications ? Tout simplement une question de tuyauterie : par quel tuyau le débit sera-t-il le plus important ? Que le nouveau trajet fasse gagner quelques secondes sur l'actuel et il sera proposé au conducteur. Mais, alors que le trajet optimal d'origine utilise des infrastructures routières prévues pour, le nouveau trajet propose des rues bien souvent tranquilles avec peu de circulation et traversant des quartiers résidentiels. Or, par leur configuration, ces rues ne sont pas destinées à recevoir un trafic de transit mais seulement un trafic local de desserte. Outre de nouveaux bouchons, cet afflux parfois massif d'automobiles crée des conditions d'insécurité pour les piétons et les cyclistes qui croyaient trouver en ces rues des espaces apaisés. Cette insécurité est d'autant plus exacerbée que les automobilistes ont tendance à ne pas modérer leur allure, au contraire, ayant à l'esprit de rejoindre au plus vite leur itinéraire normal d'avant le bouchon !

Que faire contre ce phénomène qui se diffuse tel une épidémie dans nos quartiers ? Le meilleur moyen est de réaliser de nouveaux plans de circulation qui limitent ces trafics délétères, en diminuant fortement leur intérêt.

Par exemple, la rue du Drac à Grenoble était utilisée comme alternative à la rue Ampère lorsque celle-ci était congestionnée. Mais, à la différence de cette dernière, la rue du Drac, munie de trottoirs très étroits, permet à peine le croisement de deux véhicules et surtout traverse deux zones scolaires. Effarés par les risques encourus par leurs enfants lors de déplacements à pied ou à bicyclette, des parents et riverains ont proposé de couper cette rue au trafic motorisé par la pose de deux jardinières à fleurs. Depuis, la mesure a été confortée par la transformation du quartier en zone de rencontre et la percolation du trafic automobile par les rues adjacentes est tellement compliquée que ce secteur a retrouvé son calme d'antan.

Cependant, il n'est pas toujours possible de procéder de la sorte. La rue du Vercors à Grenoble est devenue un raccourci pour éviter la rue Pierre Sémard et une partie de la rue Félix Esclançon et accéder plus rapidement à l'échangeur autoroutier Vercors. Comme elle est empruntée par la ligne de bus Chrono C5, il n'est pas possible de la couper en son milieu. Ainsi, il n'est pas rare de voir un bus englué dans un bouchon aux heures de pointe du matin et surtout du soir. Pourtant, il suffirait d'interdire le sens est-ouest dans cette rue sauf aux bus, taxis, riverains, et vélos, et à revoir les sens de circulation des rues reliant la rue du Vercors à la rue René Thomas pour dissuader le transit automobile par cette zone. Cela améliorerait non seulement la régularité de la ligne C5 mais aussi la sécurité des piétons et des cyclistes passant par là.

La prise en compte de ces itinéraires alternatifs passant par des rues de desserte résidentielle révélés par les applications GPS doit être intégrée dans l'élaboration de nouveaux plans de circulation. Couplée avec une fermeture des rues aux abords des écoles aux heures d'entrée / sortie, la réduction du trafic de transit dans les quartiers permettra réellement d'obtenir des quartiers apaisés, débarrassés d'une bonne partie de leur trafic motorisé source d'insécurité, de pollution et de bruit, au profit principalement des modes de déplacements actifs. Il restera alors à assurer la connexion de ces quartiers entre eux par des liaisons cyclables et piétonnes sécurisées, confortables et continues.

Jean Marc Bouché ●



Le Plan de Mobilité du Campus

Le nouveau Plan de Mobilité du campus de Gières / Saint Martin d'Hères a été élaboré en 2017 par le cabinet de conseil et Ingénierie et Développement Durable INDDIGO, en concertation avec la Direction de l'Aménagement Durable, les autres acteurs intervenant sur le campus et l'ADTC.

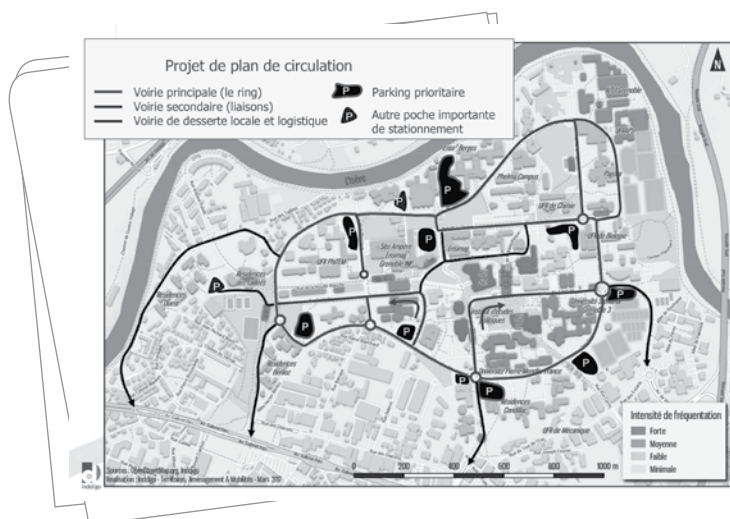
Ce plan comprend six volets d'actions, dont certaines commencent déjà à être mises en œuvre.

Animer la mobilité durable

Il s'agit d'améliorer l'information et la sensibilisation du public aux différentes solutions de transport : centraliser et diffuser les informations sur les accès au campus, prévoir un référent dans chaque composante de l'université, animer des événements en impliquant les étudiants...

Maîtriser le stationnement

Depuis 1998, l'offre de stationnement a été réduite parallèlement à la densification du campus et au développement des transports en commun. Avec 6000 places et un taux d'occupation maximum de 80%, l'offre reste excédentaire même si l'on trouve ponctuellement du stationnement sauvage. Le plan prévoit de supprimer environ 800 places et d'orienter le flux automobile sur les parkings en périphérie du campus. Quelques places en pied de bâtiments resteront disponibles



pour les personnes handicapées, pour les véhicules de livraison et de service.

Améliorer l'attractivité des Transports en Commun

Une des pistes pour remédier à la saturation du tramway en heures de pointe du matin est de ne pas faire commencer tous les cours à 08h. Hélas, cette mesure de bon sens rencontre une forte réticence car elle va à l'encontre de la mutualisation des salles de cours ou de TD entre les diverses composantes.

La création d'une voie de bus en sortie du campus pour les lignes C5 et C7 est également prévue. L'ADTC demande que ce couloir de bus débute à partir du giratoire rue des universités / rue des résidences.

Pour améliorer les liaisons avec le Nord Est de la Métropole (Meylan) et le Grésivaudan, le plan prévoit la création d'une station d'échanges aux Sablons entre le tram B et les lignes C1 et Transisère Express 1, 6020, 6060, 6200. À plus long terme, la création d'un pont sur l'Isère au droit de l'IUT permettant de prolonger la ligne C7 vers Corenc ou Meylan, et de faire passer la ligne 6070 par le Boulevard des Alpes est envisagée (cet itinéraire fiabiliserait le temps de parcours en heures de pointe).

L'ADTC demande que la ligne 6070 puisse passer sans manœuvre à l'arrêt Condillac Universités en rejoignant la rue Mayencin.

Améliorer l'attractivité du vélo

Il s'agit d'améliorer les accès cyclables au cœur du campus, d'améliorer la capacité et les conditions de stationnement des vélos (parkings ouverts et fermés), de faire connaître les services existants (Métrovélo, Un P'tit vélo dans la Tête) et de donner goût au vélo à l'occasion des événements de mobilité.

Développer la voiture partagée

Il s'agit de sensibiliser et d'informer pour développer la pratique du co-voiturage, et de développer l'autopartage (Citiz), ce dernier permettant de réduire la flotte de véhicules de service.

Poursuivre l'adaptation du plan de circulation

La hiérarchisation du réseau se poursuit, la circulation des voitures s'effectuant principalement sur un anneau de circulation comprenant la partie Ouest et la partie Est de la rue de la Piscine, la rue de la Chimie et la rue des Résidences. L'avenue centrale reste définitivement coupée au niveau de l'Espace Vie Étudiante. Une portion est mise en sens unique avec double-sens cyclable. La rue de la Physique devient une impasse.

Toutes ces mesures vont dans le bon sens et devraient augmenter encore l'utilisation des transports en commun et des modes actifs sur le domaine universitaire.

Christophe Leuridan ●



Les comités de mobilité de la Région AURA

Les comités de lignes TER ont été supprimés fin 2015. La Région Auvergne - Rhône - Alpes (AURA) vient enfin de mettre en place une nouvelle organisation avec des comités de mobilité.

Depuis la suppression des comités de lignes ⁽¹⁾, on attendait avec impatience la mise en place d'une concertation entre la Région, la SNCF, les associations et les usagers. Cela vient d'être fait, mais dans une forme très restreinte : il y a seulement 4 comités de mobilité pour l'ensemble de la Région AURA, et ces comités sont étendus maintenant à toutes les formes de mobilité englobant donc les cars interurbains et les vélos.

C'est le comité Alpes qui nous concerne plus particulièrement, il regroupera les départements de l'Isère, Savoie, Haute Savoie et l'Ain. Autant dire que traiter tous les problèmes de ce vaste territoire en une réunion se révèle mission impossible. On peut donc s'interroger sur les intentions de la Région d'établir une véritable concertation avec les associations et les usagers sur les enjeux de la mobilité.

Le premier comité Alpes se tiendra à Chambéry début janvier. Une réunion préparatoire a été organisée mi-décembre avec les associations. L'ADTC a pu indiquer les thèmes qu'elle souhaitait voir aborder. Espérons que nous obtiendrons des réponses... Voici les principaux thèmes proposés :

La régularité des TER

La régularité de la ligne Grenoble-Lyon reste mauvaise. La convention Région-SNCF signée fin 2017 prévoit un traitement particulier pour cette ligne. L'ADTC demande où en sont les plans d'actions annoncés. Et comment sont traités les incidents aux passages à niveau qui semblent se multiplier ?

Les relations Saint André Le Gaz -Grenoble et Grenoble - Chambéry sont maintenant diamétralisées. Le 30/10/18, un incident côté Ouest a paralysé l'ensemble de la ligne et on a enregistré l'absence de trains côté Est pendant 3 heures. Lors de cet incident, l'information a été très déficiente. Comment expliquer ce genre d'incident ? Des scénarios de repli ont-ils été étudiés pour maintenir l'exploitation sur une branche en cas d'incident sur l'autre ? Quels moyens sont mis en place pour donner des informations aux usagers en attente des trains ?

Les compositions des trains

Régulièrement, des TER circulent avec une composition réduite

par manque de matériel roulant, ce qui entraîne des surcharges et des conditions de transport pénibles pour les voyageurs. Les raisons invoquées par SNCF Mobilité sont des difficultés de maintenance : accident, mise au point sur le matériel neuf, amiante sur matériel ancien, difficultés industrielles... L'ADTC fait remarquer qu'il y aura toujours des impondérables et qu'il serait nécessaire de dimensionner le parc en conséquence. Le vécu actuel des usagers montre que c'est n'est pas le cas.

Dans un contexte où le trafic en heures de pointe augmente (c'est ce trafic qui est déterminant pour le dimensionnement du parc) et des délais pour obtenir des matériels neufs avec les marchés existants, l'ADTC demande que le parc AURA soit reconsidéré par l'achat de matériels neufs, ou en provenance d'autres régions, pour éviter toute composition réduite comme actuellement.

Les vélos dans les cars

Les cars TER n'acceptent pas les vélos. C'est très contraignant sur les lignes où des trains et des cars sont à la fois en circulation ; on peut partir avec son vélo en TER et on se retrouve coincé pour revenir en car, et de même en cas d'incidents empêchant les circulations ferroviaires pour lesquels des cars sont mis en place. L'ADTC demande que les cars TER acceptent les vélos, comme les cars Transisère. Les contrats passés entre SNCF Mobilité et les autocaristes doivent être adaptés en conséquence.

La ligne Grenoble-Gap

ADTC infos 157 avait fait le point sur la situation alarmante de cette ligne. Quand les études vont-elles être lancées et des travaux provisoires vont-ils être entrepris pour le maintien de l'exploitation au sud de Vif ?

Les dessertes du périurbain grenoblois

L'ADTC a identifié plusieurs trous de desserte en cours de journée, c'est-à-dire l'absence de trains pendant une durée allant jusqu'à 3h30 sur certaines destinations, ce qui réduit fortement l'attractivité des TER pour les déplacements autres



que domicile-travail aux horaires de bureau. L'ADTC demande qu'un cadencement régulier soit instauré sur toutes les lignes.

La desserte de Genève

Alors que Genève donne accès par correspondance à toute la Suisse, le dernier départ de Genève vers Grenoble est à 18h38, ce qui est bien trop tôt pour relever les correspondances. L'ADTC demande la mise en circulation d'un train au départ de Genève vers Grenoble après 20 h. Elle demande plus généralement le renforcement de cette desserte qui a un vrai potentiel au vu du développement du transport par cars entre ces deux métropoles.

Le projet de PDU 2018-2030 de l'agglomération grenobloise et la Région

Le projet de PDU 2018-2030 de l'agglomération grenobloise prévoit un budget de 2,2 milliards d'euros dont 990 M€ pour la partie ferroviaire (45% du total) avec un objectif d'offrir une desserte type « RER ». Ces investissements devraient provenir essentiellement de la Région et de l'Etat. Comment la Région se positionne-t-elle sur ce PDU ?

La ligne 6020 de Transisère

En 2014, l'ADTC avait milité pour le maintien de la desserte du centre-ville de Grenoble. Le nouveau terminus (place de Verdun au lieu de la gare) a entraîné une chute brutale de la fréquentation de cette ligne. Il apparaît maintenant nécessaire de se reposer la question du bon terminus dans Grenoble pour cette ligne, qui devrait être la gare de Grenoble.

Des améliorations sur plusieurs lignes Transisère

L'ADTC propose plusieurs améliorations, comme la desserte de Centr'Alp par l'Express 2 (voir dossier central dans ce numéro) ou par la ligne 5100. Certains arrêts font défaut comme un arrêt à Jarrie sur les lignes 3000 et 4100 pour donner un accès au sud de la Métropole, ou un arrêt à Crolles Montfort (plutôt que l'arrêt Le Coteau situé à la sortie du hameau et ne desservant pas le funiculaire) sur l'Express 1.

À la gare routière de Grenoble, les cars TER partent des quais 17 et 18 qui sont les plus éloignés de la gare SNCF, des arrêts tram et bus urbains. L'ADTC demande que les quais 1 à 10 soient dédiés aux lignes ne desservant pas l'arrêt devant le parvis, tandis que les lignes desservant l'arrêt Gare (Exp 3, 3000, 4100, 4101, 4110, 4500, 6060, 6200) peuvent sans inconvénient partir des quais 11 à 19.

Questions plus générales : la loi NOTRe a donné de fortes compétences en matière de mobilité aux Régions en regroupant TER et cars interurbains. Quelles actions d'harmonisation ou de coordination entre les TER et les cars Transisère ont-elles été identifiées par la Région ? À quelle échéance seront-elles mises en œuvre ?

Les relations avec les usagers de Transisère

L'ADTC a demandé qu'il n'y ait plus de numéro surtaxé pour les réclamations, comme le prévoit d'ailleurs la loi, et qu'un médiateur soit nommé.

La tarification

Les billets Transisère ne permettent pas d'utiliser le réseau TAG alors qu'ils permettent les correspondances avec les lignes Transisère, à titre d'exemple, les lignes 6020, Express 2 et 3 ... (avec une limite de durée en fonction du nombre de zones) pour se déplacer dans l'agglomération grenobloise. L'ADTC demande que les billets Transisère donnent aussi accès au réseau TAG (et TER pour les gares de la métropole). Il ne faudrait pas attendre une éventuelle intégration tarifaire pour mettre en œuvre ces mesures par voie conventionnelle, comme la Métro a su le faire pour les TER.

⁽¹⁾ Contrairement à AURA, de nombreuses Régions continuent à tenir régulièrement des comités de lignes, qui permettent une réelle concertation avec les associations et les usagers. Antoine Jammes

Les horaires TER 2019

Dans le bulletin 156, nous avons expliqué que les travaux (à Lyon Part Dieu notamment) allaient entraîner des modifications des horaires 2019 des TER qui s'appliquent à partir du 9 décembre 2018.

La SNCF a publié les fiches horaires définitives en ce mois de novembre. C'est l'occasion de faire un tour plus précis

Grenoble - Rives - St André le Gaz - Lyon

Comme programmé suite aux travaux en gare de Lyon Part Dieu - notamment la création d'une nouvelle voie à quai - la fréquence des TER Grenoble - Lyon Part Dieu passe de 2 à 1 train par heure. Certains TER Grenoble - Lyon voient leur terminus déplacé à Lyon Perrache avec desserte de Lyon Jean Macé. Des trous importants apparaissent cependant dans la desserte Grenoble - Voiron avec 1 heure sans train en pleine heure de pointe le matin (entre 8h22 et 9h26). Un TER Chambéry - Grenoble aurait pu être prolongé jusqu'à Rives pour combler ce trou.

Grenoble - Chambéry

Les horaires des trains périurbains sont légèrement ajustés. Le temps de trajet de ces trains diminue légèrement, passant de 1h il y a quelques années, puis à 56 minutes en 2018, à 52 ou 53 minutes en 2019. La SNCF améliore enfin les temps de parcours pour tenir compte de l'électrification de la ligne qui permet de meilleures accélérations après chaque arrêt.

Grenoble - Veynes - Gap

De nouveaux ralentissements parfois « préventifs » dûs au manque d'entretien de la voie sont imposés aux trains par SNCF Réseau, allongeant le temps de trajet Grenoble - Gap de 2h40 à 2h55 !

La pérennité de la ligne reste peu assurée tant que l'État ne rejoindra pas les collectivités locales pour sauver la ligne des Alpes.

Emmanuel Colin de Verdière

Ligne TAG C1 Grenoble - Meylan : ça sature !

La ligne TAG Chrono C1 relie Grenoble, Jean Macé à Meylan, Maupertuis en desservant le pôle d'échanges multimodales et le centre-ville de Grenoble ainsi que la partie meyllanaise d'Inovalée. Elle a été mise en place en janvier 2012 avec un parcours limité à Grenoble Centre-Ville - Meylan, puis prolongée en septembre 2014 jusqu'à Grenoble Jean Macé en desservant les gares. Elle circule toutes les 7 minutes en heures de pointe en semaine (sauf pendant l'été et entre Noël et le jour de l'An).

La ligne est saturée

La ligne exploitée au départ par des bus standards dispose maintenant de bus articulés. Elle offre des temps de parcours rapides tout en desservant des points générateurs de déplacement importants (Inovalée, centre commercial à Meylan, CHU, centre-ville et gares de Grenoble). Elle est rapidement montée en charge et assure aujourd'hui plus de 10 000 voyages par jour. Cette ligne est victime de son succès et notamment le matin, il devient difficile de l'utiliser et de nombreux usagers s'en plaignent auprès de l'ADTC. Certains usagers se découragent et reprennent leur voiture.

Et pour l'avenir ?

L'ADTC demande que la fréquence de la ligne soit augmentée dès maintenant.

En desservant la totalité d'Inovalée, le prolongement à Montbonnot Pré de l'Eau va doubler le potentiel d'usagers (6 000 des 12 000 personnes travaillant à Inovalée sont localisées à Montbonnot). La station d'échange des Sablons prévue pour les lignes B, C1 et Transisère doit également amener de nouveaux usagers.

Dans ces conditions l'ADTC ne peut être qu'inquiète du choix fait par le SMTC dans le PDU de se contenter d'un Bus à Haut Niveau de Service à l'horizon 2023, sur cette ligne qui justifierait d'être exploitée en tramway. Un BHNS risque manifestement d'être insuffisant pour transporter tous les usagers potentiels.

Emmanuel Colin de Verdière

Accès au centre-ville pendant les fêtes de fin d'année

Pour les fêtes de fin d'année, le SMTC et la ville de Grenoble vont mettre en œuvre différentes actions pour l'accès au centre-ville de Grenoble.

Dans le mauvais sens !

Du lundi 3 décembre au vendredi 11 janvier, le stationnement automobile sera rendu gratuit en surface à Grenoble du lundi au vendredi de 17h à 19h. Un bien mauvais signal pour se déplacer au centre-ville alors que les alternatives existent. Cette mesure risque d'ailleurs d'aboutir au contraire du résultat espéré en n'incitant pas les automobilistes à limiter leurs temps de stationnement. Les places en surface vont être monopolisées et les voitures vont tourner dans le centre-ville à la recherche d'une place gratuite, qui ne sera pas disponible.

Des mesures pour les TC

Les samedis 1^{er}, 8 et 22 décembre, un ticket acheté par SMS (envoyer 1h au 93 123 pour 2,10 € facturé par votre opérateur téléphonique) permettra la libre circulation sur le réseau TAG toute la journée. Le samedi 15 décembre, le réseau TAG sera entièrement gratuit. Les services des trams et bus seront renforcés les 15-16 et 22-23 décembre. Les trams circuleront toute la nuit de la St Sylvestre pour arriver à la nouvelle année.

Emmanuel Colin de Verdière

Lutte contre la fraude dans les TER

La lutte contre la fraude dans les transports en commun est indispensable, et il arrive trop souvent qu'on ne soit pas du tout contrôlé sur un trajet comme Grenoble - Lyon. Mais ces derniers temps, on nous a signalé de nombreux abus de verbalisation. En effet, dans certaines gares, il n'y a aucun moyen d'acheter un billet (pas de guichet, ni de distributeur). Dans d'autres, les distributeurs et/ou les valideurs peuvent tomber en panne.

Dans pareil cas, la consigne donnée aux voyageurs était de se présenter spontanément au contrôleur pour régulariser la situation. Or les trains périurbains ne comportent plus de contrôleur à bord. Le contrôle s'effectue de façon inopinée à l'entrée ou à la sortie du train, par filtrage en brigade. Cette façon de procéder est plus efficace dans l'absolu. Mais elle laisse le champ libre à l'interprétation de la situation.

En l'absence de titre et/ou de validation, le contrôleur n'a a priori aucun moyen de savoir si le voyageur est de bonne foi ou non. Ce dernier est donc verbalisé, charge à lui d'effectuer les démarches pour faire annuler l'amende s'il s'estime dans son bon droit !

Certes, on peut maintenant acheter son titre de transport sur son smartphone. Mais tout le monde n'est pas équipé. Et l'application a aussi son lot de bugs et de subtilités d'usage !

La SNCF travaille actuellement à la mise en place d'un nouveau barème et de nouvelles règles de verbalisation/régularisation. L'ADTC, comme toutes les associations de la FNAUT Auvergne Rhône-Alpes, demande :

- Qu'un canal physique d'achat (distributeur ou commerce) soit installé dans chaque gare de la Région.
- Que le « tarif à bord » soit identique au « tarif guichet » lorsque la gare d'origine ne permet pas l'achat d'un titre de transport.
- Que les agents soient informés quotidiennement des gares où le service de vente est en panne pour ne pas verbaliser les usagers concernés.

Nathalie Teppe

Vos 10 propositions pour réduire l'addiction au carburant

Et si on sortait de cette crise par le haut ? [...] Le jeudi 29 novembre, [...] des porte-parole plus ou moins autoproclamés du mouvement avaient rendu public une liste de revendications [...]. Dans cet inventaire à la Prévert, on trouve de tout [...]. Mais on remarque aussi la taxation « du kérosène et du fioul maritime », ou encore l'arrêt de « la construction de zones commerciales autour des villes ». C'est significatif. Ces deux débats ont émergé récemment.

Jusqu'au milieu des années 2010, la taxation du kérosène et du fioul, carburant des avions et des navires internationaux qui échappent encore aujourd'hui à tout impôt, n'était avancée que par quelques militants écologistes. Cette proposition, que soutient également l'auteur de cette tribune dans Le Monde, est en revanche vigoureusement rejetée par la ministre des transports.

Quant aux extensions et créations de zones commerciales, qui écrasent les villes moyennes et petites, elles échappaient jusqu'à présent à tout débat public. Pour un maire, ceci relevait (et relève encore, pour bon nombre d'entre eux) d'un aveugle « développement économique », sans discussion possible. Or, cette frénésie de constructions à la périphérie des villes ne tue pas seulement les commerces de proximité. Elle contribue à allonger les distances, à rendre presque impératif l'usage de la voiture... et donc à dépenser davantage de carburant. Tous les niveaux de décision, depuis une cinquantaine d'années, pratiquent ce non-aménagement du territoire : entrepôts logistiques, délocalisation d'hôpitaux ou d'administrations publiques, fermeture de lignes de chemin de fer, installation d'entreprises loin des villes, etc.

Mais il n'est pas besoin de revêtir une chasuble fluo pour avoir des idées. [...]. **Voici quelques unes de vos propositions pour limiter le recours aux carburants, aux énergies fossiles, réussir la « transition écologique », sans aggraver les inégalités sociales.**

1/ Le train. « Cesser d'élargir des autoroutes en même temps qu'on supprime gares et TER », avance La_Bzeille. Dans la même logique, Charlotte Rotureau propose de « faciliter le transport ferroviaire pour le fret et baisser les prix des billets de train afin de le rendre compétitif avec le prix d'un voyage en voiture ». Et pour cela, il faut « favoriser l'accès au gares dans les villes périphériques », rappelle Flo. Depuis 30 ans, la multiplication des autoroutes, des rocades et des échangeurs, sous couvert de désenclavement, a éloigné les habitants de leur emploi, tout en les rendant dépendant à leur voiture. Et ça continue, au détriment de ceux qui voudraient se passer d'automobile, rapporte France Info. En conséquence, à l'exception des alentours des grandes villes, les trains du quotidien sont sous-utilisés.

2/ La TVA. Plutôt que la gratuité des transports publics, l'association des usagers des transports ADTC, à Grenoble, suggère de « faire passer la TVA sur les transports publics de 10% à 5,5 % ». La TVA sur les transports publics, fixée à 7% jusqu'en 2013, a été relevée sous François Hollande. La position de l'ADTC est aussi défendue par la Groupement des autorités responsables des transports (GART) et l'Union des transports publics (UTP).

3/ L'emploi rural. Pour limiter les déplacements lointains, il faudrait « demander à Pôle emploi que les offres proposées soient situées à une distance maximale de 15 km au lieu de 30 km du domicile », demande Mickael. Cette logique est partagée par Scot Hogwarts, qui veut « faire cesser le chômage dans les milieux ruraux. Ceux qui y

vivent de longue date ne demandent qu'à travailler à proximité de leur domicile ».

4/ Les frais irréels. « Mettre fin à la déduction du coût de trajet dans les frais réels ! Un avantage fiscal qui soutient l'étalement urbain », affirme Flasse. Ce dispositif fiscal encourage effectivement les longs trajets entre le domicile et le travail. Rappelons qu'en temps normal, cette augmentation de la durée des trajets ne provoque pas d'émeute. Elle est même plutôt ressentie positivement par les principaux intéressés, qui tiennent à choisir le lieu où ils vivent.

5/ La solution vélo. Andy Bike propose l'extension de la « prime à la casse », afin que celle-ci concerne aussi le passage « d'une mobilité sale vers une mobilité plus douce. Exemple : reprise d'un scooter pour l'achat d'un vélo, et pas seulement un vélo à assistance électrique ». En Belgique, où a également émergé un mouvement de « gilets jaunes », celui-ci est circonscrit à la Wallonie. La Flandre est certes plus riche, mais, comme l'observe le correspondant du Monde, on s'y déplace aussi davantage à vélo, ce qui se traduit par une moindre dépendance aux coûts de la voiture. Dans cette même logique, il faudrait « rendre l'indemnité kilométrique vélo obligatoire », estime Florent Duval. Cette indemnité est versée par certains employeurs à leurs salariés qui se rendent au travail à vélo.

6/ Le télétravail. « Faudrait commencer par arrêter de faire déplacer vers l'entreprise tous ces gens dont le travail consiste à se caler devant un PC et un téléphone », juge Raphaël Jacquot. A cette proposition, A répond : « On n'a pas tous envie de se couper de nos collègues de travail ». Un compromis peut être trouvé : le télétravail peut constituer une solution de temps en temps, un jour ou deux par semaine, par exemple.

7/ Le train de vie. « Réduire le train de vie des hommes et femmes politiques, à base de voitures de fonctions, déplacement en convois, etc. [...] », avance Charles Lopez. [...] Les responsables politiques, mais aussi économiques ou médiatiques, ont tendance à privilégier les modes motorisés et à prendre des décisions à l'aune de leur propre manière de se déplacer. En complément, EtienneB propose l'« exemplarité de la présidence et du gouvernement : déplacements ferroviaires ». [...] François Hollande avait tenté d'imposer cela à ses ministres au début de son mandat. Ça n'avait pas duré bien longtemps.

8/ La pub. « Arrêter le matraquage publicitaire faisant la promotion de véhicules toujours plus lourds », énonce Andromed. La publicité pour le tabac ou l'alcool est encadrée, pourquoi ne pas user de la même logique pour ces instruments dévoreurs de carburant que sont les SUV ?

9/ Les traités. « Refuser les traités de libre échange et les super bateaux qui vont avec », avance Lord Glencoe. Un point auquel répond Cailloux Petit : « Cesser les recherches de pétrole aussi ».

10/ Le moteur. A toutes ces propositions, Marc Michaux [...] répond : « Marrant ! Pas une remarque sur la mesure la plus simple, la moins douloureuse, la plus immédiate, la plus acceptable : obligation de couper les moteurs en stationnement ! On coupe en attendant Mamie, les gosses, le client. Pendant la livraison. Et avant de lire ses mails sur son téléphone ! »

Olivier Razemon, lemonde.fr, 2 décembre 2018 ●



- Commission Transports en commun
14 janvier, 4 février et 14 mars
- Commission Vélos/Piétons
21 janvier, 11 février et 11 mars

Chrono C1 saturée : l'ADTC demande que la fréquence de la ligne soit augmentée dès maintenant.
(voir page 18)

Après un an et demi de travaux, le pont Bergonzoli rouvre
(voir page 8)



Assemblée Générale de l'ADTC
Le mardi 12 mars
À la Maison des Associations à Grenoble

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



Le réseau ChronoVélo prend forme à l'entrée du centre-ville de Grenoble

ADTC - Se déplacer autrement

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

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