



**ASSOCIATION DES USAGERS
DE LA LIGNE GRENOBLE-VALENCE**
4, avenue Joseph Carlin, 38470 Vinay
email : asulg@ yahoo.fr

Bulletin de liaison de la ligne Grenoble -Valence N° 14 – Novembre 2008

Travaux sur la ligne

Bilan substitution

Rocade Nord

Le mot du Président

Nos correspondants nous informent

Correspondance/Billet D'humeur

*Vous avez envie de nous écrire,
Envoyez-nous vos textes*

Informations "Travaux sur la ligne"

→ Bilan des travaux de l'été :

Une passerelle en gare de Vinay et le passage souterrain en gare de Tullins (Cf rubrique « Nos correspondants nous informent »), tous deux équipés d'ascenseurs sont opérationnels afin de sécuriser la traversée des voies. Des cages d'ascenseurs ont été réalisées en gare de Moirans (mise en place des ascenseurs à l'été 2009).

- Les quais des gares de Saint-Marcellin, Tullins, Vinay et Poliénas ont été rallongés, rehaussés et équipés de bandes d'éveil et de vigilance afin d'améliorer l'accessibilité au train. Au total, 1.5 km de quais ont été refaits.

- Le chantier de la nouvelle halte de la Galifette a bien avancé. Le quai a été déplacé : dès vendredi 29 août, un nouveau quai, partiellement achevé, situé de l'autre côté de la rue Roger du Marais accueillera les voyageurs. L'accès se fait pour l'instant uniquement depuis la rue Roger du Marais. Les travaux continueront sur cette halte jusqu'à la fin de l'été 2009, avec notamment la suppression du passage à niveau de la rue du Vergeron.

- Les travaux pour la nouvelle signalisation ont débuté et le bâtiment du futur poste de commande en gare de Moirans est réceptionné.

- A Vinay, le pont-rail qui enjambe la future déviation routière (RD22c) pour permettre la suppression du passage à niveau a été mis en place.

- Les travaux du « saut-de-mouton » de Moirans se sont poursuivis et l'ouvrage principal en béton est pratiquement fini.

- Les 3 tabliers du pont-rail du Lycée à Moirans ont été remplacés.

- Les murs antibruit de Tullins sont installés et ceux du lycée de Moirans sont en cours.

- Les travaux préparatoires (débroussaillage, mise en provisoire des câbles...) à la modernisation de la section Romans-Moirans, prochaine étape du programme Sillon alpin sud, sont achevés.

→ Une enquête publique devrait débiter normalement en décembre. Elle porte sur l'électrification entre Valence TGV et Moirans, l'électrification et la modernisation de Gières à Montmélian, et le raccordement de Valence TGV. (1

seule enquête pour ces 3 sous programmes). Si tout va bien, RFF devrait pouvoir lancer les premiers travaux en 2011, et en fonction des ressources financières disponibles les réaliser sur la fin du présent CPER (2007-2013) et le début du suivant. **Nous vous demandons de vous déplacer pour répondre à cette enquête dont les principaux enjeux sont d'assurer une continuité de traction (électrique) tout le long du sillon**, permettant l'utilisation d'un matériel plus rapide et moins bruyant tel que celui circulant entre Lyon et Grenoble (TER à 2 étages). La circulation frêt sur cet axe pourra aussi alors passer de 4 trains/sens/jour, à 10. Pour les gens intéressés par les travaux, toutes les informations sont sur le site de RFF (www.sillonalpainsud.fr).

Premier bilan de la substitution estivale

A en juger par les commentaires qui nous sont remontés, cette substitution a été plutôt bien vécue. Les cars étaient ponctuels, même si la situation entre Valence et Saint-Marcellin s'est avérée plus délicate. Il semble que le passage nécessaire par la gare de Romans soit contraignant et source de retards non prévisibles à l'arrivée de St-Marcellin. Par contre la situation après le 11 juillet s'est dégradée en termes de capacité, en particulier en gare de Tullins où à plusieurs reprises, des usagers à destination de Grenoble n'ont pu monter dans des cars saturés. C'est un point qu'il faudra aborder lors du prochain comité de ligne. De la même façon, les cars dans le sens retour entre 16h et 18h n'ont pas toujours été en nombre suffisant. Enfin les cars Saint Marcellin/Saint-Egrève ont laissé perplexe pas mal d'usagers qui n'en comprennent pas l'utilité, surtout que ces cars ne desservaient pas Moirans.

Pour une information sur les retards et suppressions en temps réel, vous pouvez vous abonner à « TER Flash Trafic » dont vous trouverez les modalités d'enregistrement sur le site ter-sncf.com

L'ASULGV ET LA ROCADE NORD

A la suite de la parution du dernier BL, Marc Baietto, président du SMTC et vice président en charge des transports au CGI a adressé un courrier à l'ASULGV qui a été redirigé par mail aux adhérents. Dans ce courrier, MB voulait nous rappeler les avantages de cette infrastructure pour les populations périurbaines, qui selon lui sont :

« *La rocade-Nord n'a pas d'impact sur les kilomètres parcourus en voitures* »

« *La rocade-Nord permet de diminuer fortement les kilomètres parcourus sur toutes les voies autres qu'autoroutes et VRU [ndlr, voie rapide urbaine]* »

« la mise en service de la rocade-Nord améliore significativement les conditions de déplacements dans Grenoble »

« La rocade-Nord améliore significativement les conditions d'accessibilité entre la cluse de Voreppe et le Grésivaudan »

Enfin MB dans son courrier nous *« engage à vous (nous) intéresser sérieusement au véritable contenu des études lancées par le Conseil général »*

La réponse que nous avons faite à ce courrier est reproduite ci-dessous :

➤ Tout d'abord, merci de l'intérêt que vous portez à notre bulletin de liaison. Comme cela ne vous a sans doute pas échappé, ce bulletin est destiné aux usagers des TER, appartenant donc à la population périurbaine, qui ont fait le choix d'utiliser les TC pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail. Ce choix peut s'expliquer par différentes raisons :

✓ Une démarche volontaire s'inscrivant dans le cadre de la conscience d'un nécessaire développement respectant l'environnement et les ressources ;

✓ Une lassitude certaine liée à une perte de temps dans les congestions aux abords de la ville (aggravées par la rocade nord et l'indissociable triplement de l'A480, comme pressenti dans les études de l'AURG et confirmé par la DRE) ;

✓ Et de plus en plus, un choix économique lié à l'augmentation du prix de l'énergie.

Nous sommes là bien loin des préoccupations dont relèvent vos trois premiers « arguments » justifiant cette infrastructure qui vous est si chère tant sur le plan affectif que sur le plan financier. En ce qui concerne votre quatrième argument, l'amélioration significative des conditions d'accessibilité entre la cluse de Voreppe et le Grésivaudan, cette amélioration conduirait, selon l'étude de l'AURG du 8 février 2007 (synthèse) à une augmentation de 4 points de part modale en faveur de la voiture... De plus, faciliter les échanges entre Voironnais et Grésivaudan, c'est prendre le risque d'aggraver le déséquilibre entre ces deux territoires, transformant le Voironnais en cité dortoir. Les données socio-économiques retenues par l'agence montrent que la plus grande augmentation d'emplois est attendue dans le Grésivaudan, territoire hors agglomération qui est aussi le plus cher pour s'y installer. Vous comprendrez mieux alors pourquoi, à l'attention des usagers des TC en milieu périurbain, je n'ai pas retenu ces « avantages » annoncés dans les conclusions de l'agence.

✚ Enfin pour vous rassurer sur le sérieux que j'apporte au **véritable contenu** des études lancées par le Conseil général, je vous rappelle que sans mon intervention auprès d'André Vallini, la totalité des conclusions des études n'auraient sans doute jamais été connues.

Yves Gimbert

Commentaires du Président de l'ASULGV, Yves Gimbert

Manifestement, les porteurs du projet au CGI ont de plus en plus de mal à justifier cette nouvelle infrastructure routière auprès des populations périurbaines dont ils ont pourtant recherché une adhésion à tout prix, ne reculant pas devant une manipulation soigneusement organisée de l'opinion

publique. Rappelez-vous les termes de la question 3 du questionnaire envoyé à l'ensemble de la population en été 2007 lors de la consultation « bidon » organisée par le CGI pour plus de 600 000 euros :

« Pensez-vous que l'achèvement du contournement de Grenoble prévu dans le plan de déplacements urbains pour réduire les « bouchons » aux entrées de Grenoble et diminuer le trafic urbain pour redonner de l'espace aux piétons et aux cyclistes, soit : indispensable, utile, inutile » On vous a pris pour des imbéciles !!

En effet, plus les études se dévoilent, plus il est clair que la rocade nord a depuis le début été conçue uniquement pour le centre ville de Grenoble et les habitants des quais de l'Isère. Elle ne diminuera en rien la pollution au sud de l'agglomération. J'en veux pour preuve les déclarations des hommes politiques rapportées ci après :

Michel Destot, maire de Grenoble - débat sur le PDU 2006-2012, conseil municipal du 30/10/06.

"...La rocade n'est pas destinée à résoudre les difficultés de déplacements périurbains (bouchons entre Voreppe et St-Egrève par exemple)..."

Marc Baietto, 1er vice-président du conseil général chargé des déplacements - réunion sur la rocade nord du 28 juin 2007 au CRDP à Grenoble :

"...Si nous voulions traiter les bouchons c'est d'autres solutions qu'ils conviendraient de mettre en œuvre..."

Récemment, le chef de projet rocade nord du CGI, Max Lambert indiquait dans le DL du 6/07/08 *« il est probable que cette rocade ne supprimera pas les bouchons aux entrées de l'agglomération... »*

Entendez par là qu'il en est sûr, car c'est ce que démontrent les études de l'AURG et de la DRE (en charge du projet triplement A480) et que le chef de projet connaissait bien avant la consultation de l'été 2007. Vous voulez que l'on arrête de vous mener en bateau, demandez donc aux conseillers généraux de vos cantons qui ont tous voté pour, en quoi ce projet va vous servir pour rejoindre votre travail ou vos études chaque matin. S'ils ont du mal à vous répondre, ne vous en étonnez pas, ils ont voté pour sans prendre le soin de se tenir au courant des études et des véritables objectifs poursuivis par la direction du CGI étroitement liée à la CCI.

Nos correspondants nous informent

Poliéna - Laëtitia Rozier, Luc Maret

La substitution « car » de cet été s'est globalement bien déroulée pour les usagers Poliénois. Contrairement à l'an dernier, Poliéna a enfin bénéficié d'une navette reliant le village à Tullins. Cette navette avait 3 rotations le matin, 1 le midi et 3 le soir, permettant de relier les bus d'heures de pointe au départ et à l'arrivée de Tullins. Quelques petits désagréments ont dû être réglés au démarrage. La première navette de 6h30 au départ de Poliéna fut « sautée » quelquefois. Certaines navettes assez lentes arrivaient trop tard sur Tullins obligeant les Poliénois à attendre 15min le bus suivant à Tullins. Mais le service fut très correct pendant tout l'été. Globalement la fréquentation a été beaucoup plus élevée que celle des bus de l'an dernier s'arrêtant sur la nationale. Les usagers attendent donc le même service pour la dernière substitution l'an prochain.

A la reprise du service du train, les usagers de Poliéna ont pu aussi découvrir leur nouvelle gare (rehaussement et goudronnage des quais, nouvel éclairage, ...) ainsi que les aménagements à venir :

- l'abri manquant côté carrière ;
- le parking, encore situé au-dessus, côté carrière, et qui s'avère insuffisant car déjà complet pour ceux arrivant aux derniers services du matin.

Les usagers Poliénois font aussi remonter régulièrement la nécessité d'installer un distributeur automatique (billetterie et renouvellement d'abonnements sur carte OÙRA). La demande avait déjà été faite à la SNCF fin 2007 par les correspondants Poliénois de l'Association des Usagers, en vain pour cause de fréquentation trop faible selon la SNCF. Cette demande va être réitérée et appuyée par le fait que notre gare voit son taux de fréquentation augmenter d'année en année.

Tullins-Alex Carenza: Mobilisons nous pour la réussite de la rénovation de la gare et de ces abords !

Nous apprécions tous le confort et la sécurité apportée par la mise en service du passage souterrain et des quais rehaussés, nous attendions depuis longtemps ces modernisations.

Les travaux de rénovation des bâtiments et abords vont commencer, c'est pourquoi je souhaite apporter dans ces quelques lignes les préoccupations d'une majorité des usagers Tullinois :

Les accès

- une série d'actions sont entreprises (pétition, lettre au maire, presse...) pour demander la pleine exploitation de la conception du passage souterrain. Il doit nécessairement être complété par un chemin de desserte des quartiers EST. Le mur et la clôture sont inacceptables !
- Tout doit être fait pour favoriser les accès piétons et cycles. Les places de parking doivent bénéficier aux personnes obligées de circuler en automobile. Il nous faut des places de parking mais aussi des garages à vélo abrités et sécurisés en nombre suffisant.
- Les handicapés ne doivent pas être oubliés : nous espérons bientôt la mise en service de trains permettant la montée sans escaliers, nous serons très attentifs aux aménagements prévus à leur égard.

➤ **Le confort**

- Nous espérons bientôt bénéficier d'une vraie salle d'attente capable de recevoir les nombreux voyageurs quotidiens. Nous souhaitons aussi la réouverture prochaine de l'abri situé en face du bâtiment gare et la construction d'un abri fonctionnel sur le quai Tullins-Grenoble.

➤ **Le guichet**

- Nous serons attentifs au projet du nouveau guichet, son maintien nous est indispensable. Je sensibilise souvent les usagers en leur parlant des gares où ils n'existent plus !

L'Albenc-Christian Ramier

Nous rappelons qu'un Transport à la demande (TAD), mis en place par le Conseil Général, peut vous permettre d'effectuer votre trajet "Place de l'Albenc-Gare de Vinay".

Le matin, cette navette dessert les trains de **6h42, 7h40, et 8h** en gare de Vinay.

Le soir, pour votre retour sur L'Albenc, elle est en

correspondance avec les trains partant de Grenoble à **17h15, 17h34 et 18h38**.

Pour tout renseignement complémentaire sur les horaires et les conditions, contacter votre correspondant sur L'Albenc

Vinay-Jean luc Gailliard : l'urgence du maillage régional

Une réunion publique était organisée le 13 octobre dernier par l'Association des Usagers de la Ligne Grenoble-Valence à propos de l'avenir de la gare de Vinay et du développement de son quartier... En effet, l'enjeu est là : au 1^{er} janvier 2010, le nombre d'arrêts en gare de Vinay diminuera du fait de la suppression des arrêts techniques liés à la voie unique. La solution consiste à transformer cette gare, pour le moment simple halte ferroviaire, en gare de maillage régionale comme à Tullins et Saint-Marcellin. Pour cela, il faut que la Mairie étaye la demande qui a déjà été formulée au Conseil régional dès 2007. Les éléments connus nous font croire à la légitimité d'une telle demande, sous réserve de réalisations conséquentes. Une récente enquête menée par l'association montre que la gare de Vinay est fréquentée à hauteur de 43% par des usagers venant de toutes les communes du canton (190 personnes prennent le train chaque jour), en progression de d'environ 30 % sur les deux dernières années... Cependant, une gare de maillage régionale doit remplir certaines missions lui conférant un statut de pôle de rabattement multimodal, ce que Vinay doit être pour le canton. Outre l'urgence, deux autres impératifs sont à prendre en considération : une démarche projet et la concertation.

Au titre de la démarche, il nous paraît essentiel de commencer tout projet structurant par un diagnostic fiable ; il pourrait être utilement de deux ordres : une étude de l'évolution démographique d'ici 2020 sur la base des travaux déjà réalisés par l'INSEE à préciser à l'échelle du Pays du Sud-Grésivaudan et une enquête origine-destination auprès des personnes qui prennent ou sont susceptibles de prendre le train en gare de Vinay à réaliser à l'échelle de la communauté de communes de Vinay. Par ailleurs, il faut inscrire ce projet dans une logique de concertation en associant les usagers du TER et tous ceux qui, localement, sont directement concernés... Il y a bien urgence.

BILLET D'HUMEUR

Prendre le train, aujourd'hui nécessite une bonne dose de patience et de résignation. C'est un apprentissage avant d'être un sport ou de devenir une drogue pour certains, une école qui vous permet d'atteindre très vite une maîtrise totale de votre tempérament et de vos pulsions les plus animales.

Un art martial en quelque sorte.

Quelques conseils avant d'entrer en phase initiatique... Partir tôt... très tôt, anticiper, éviter la caféine et lui préférer un lait chaud, ne pas se culpabiliser si au tout début, vous êtes tentés de prendre un «prosa», attendre et prendre le rythme et vous arriverez très vite à atteindre sagesse et résignation. Prévoir un téléphone portable toujours chargé, et un bon livre. Inutile de vous encombrer d'une couverture de survie comme le demande parfois avec humour et mauvaise foi des usagers naïfs, mais lui préférer un bon pull: la climatisation en plein hiver quelque part entre Voreppe et St Egrève peut avoir des

conséquences fâcheuses sur les plus faibles et les personnes âgées. Après quelques mois, ou bien vous aurez acquis la sagesse du Dalai-Lama, ou bien vous deviendrez un ardent défenseur de la Rocade Nord.

Il est 6h30. Tout d'abord, il faut se procurer le titre de transport, condition nécessaire et non suffisante pour ne pas passer pour le resquilleur de service. Se diriger confiant vers la borne OÙRA, y glisser sa carte et attendre patiemment qu'elle la rejette sous prétexte d'une erreur de lecture. Se rendre alors au guichet, sans réfléchir, sans râler et sans donner de coups de pieds dans la borne OÙRA. Au guichet, là où font déjà la queue 5 ou 6 personnes, jeter un rapide coup d'œil sur l'horloge (**il est 6h45 et votre train est à 7h16**). Après un petit calcul, une appréciation heuristique raisonnable des risques d'attente dûs à la queue, se résigner à 'entrer en queue' comme on rentre en pénitence. Statistiquement, le train a toutes les chances d'être annoncé avec 5 minutes de retard, puisqu'il était à l'heure hier matin!

Vous faites la queue plein d'espoir. Profiter de ce laps de temps d'attente pour apprécier les qualités professionnelles et exceptionnelles de l'employé, capable à lui tout seul de gérer la gare entière quant à l'époque, suffisait à peine une armée de fonctionnaires! C'est vrai que le progrès humain leur a donné l'outil informatique qui permet d'améliorer considérablement le service aux clients: par exemple, la délivrance d'un titre demande au minimum 3 minutes de saisie... Autrefois, il suffisait d'un peu de monnaie échangée contre un ticket rose pré-imprimé, ce qui pouvait être fait en moins de 5 secondes...

L'avantage du contrôle numérique est que dans le train, le contrôleur tout vaillant et tout frénétique qu'il soit n'a que le temps d'opérer sa mission sur l'ensemble de la rame. Les gens qui aiment être contrôlés ou être verbalisés auront intérêt à se placer en tête ou en queue de train. Les autres, y compris les resquilleurs seront plus en sécurité dans la partie centrale à condition de bien choisir son étage. C'est un sport surtout pratiqué par les jeunes et moins par les papys. Observer la patience de l'employé, sa clairvoyance et son geste si gracieux quand il appose son écriture soigneusement calligraphiée sur le document que lui a remis le client du moment. Observer aussi les regards hagards des usagers qui attendent derrière lui, inquiets, passablement irrités, leurs yeux fixés sur l'horloge. Il est capable à lui tout seul de saisir une demande d'abonnement avec mention des noms, prénoms, sexe, mensuration et animal préféré... et cela dans le temps record de 5 minutes, tout en conservant calme et pragmatisme face à une queue qui gonfle et qui gronde. Il est aussi capable tout à coup, par zèle ou par une géniale improvisation de plonger dans les horaires abscons de la SNCF, afin d'exhumer l'heure et la couleur de la micheline qui relie St Eulalie sur Sioule à Brignoul les Bains, le 29 février vers 14h, juste après la messe... Il peut aussi à tout moment enfile sa caquette blanche de chef de gare à la sauvette pour aller régler la circulation du TER de 7h07, abandonnant un guichet désorienté, empli de monde et de colère... Il continuera plus tard et sans casquette l'enregistrement de la demande OÙRA. Exceptionnellement, il est même capable parfois de vous fournir un titre de transport en temps et en heure quand il n'y a personne au guichet et cela sans même prendre de

rendez-vous...Et après cela, dire qu'il y a des gens qui se plaignent encore que les fonctionnaires ne foutent rien!!! Les ingrats. Certains se laissent aller à des injures ciblées qui heureusement rebondissent sur la vitre blindée du guichet sans atteindre le fonctionnaire blasé, faisant parfois se réveiller le «type là bas» en poste, caché derrière un comptoir entre le journal l'Equipe et sa tasse de café, qui semble faire partie du personnel et que personne n'avait vu bougé auparavant. «Et le «type là bas», pourquoi il est pas au guichet, lui?» ose lancer la petite dame, sous pression. Le maréchal-balayeur-en-chef de gare-guichetier, lui répond avec un calme et un sourire olympien, acquis après des années passées en camp d'entraînement aux injures, que ce «type là bas» comme vous dites ma petite dame» s'occupe exclusivement de la sécurité et qui «si vous avez des observations à faire, il faudra les transmettre à la Région» qui est seule responsable de tous ces désagréments. Il est vrai qu'avec le nombre de morts, de vols, de vols, et de resquilleurs sans billet... qu'on dénombre chaque année dans cette petite gare de Rives, il a bien fallu repenser la défense, la stratégie commerciale et sécuritaire et investir au plus vite pour une sécurité musclée et prête à foncer sur toute émeute provoquée par quelque queue de rebelles en colère agglutinés depuis des heures derrière l'unique guichet ouvert de la région.

Il est déjà 7h14! L'employé se dirige d'office de gare vers votre train qui est annoncé, la casquette blanche vissée sur le crane : mais vous, vous n'avez toujours pas de billet. «Allez voir le contrôleur, vous réglerez dans le train, y'a pas d' problème» dit il. Ce dernier ayant disparu, restant introuvable ou bien ayant été pris en otage quelque part par un groupuscule terroriste d'usagers mécontents, vous finissez par monter dans le wagon, inquiet mais la conscience en paix. Mais rassurez vous, Il ne tardera pas à réapparaître, le contrôleur pour vous délivrer enfin et avec le sourire, votre titre tant attendu, tant convoité avec la petite majoration qui s'impose dans votre situation : c'est à dire celle d'un probable resquilleur ! Après cela, une jolie jeune fille avec un charmant sourire vient vous offrir un exemplaire polychrome de la dernière enquête de satisfaction organisée par la Région... Vous lui répondez effectivement et avec le sourire, que vous êtes vous aussi... en quête de satisfaction. Après l'attente inopinée et rituelle en gare de Grenoble, bercés par la voix automatique et sexy de l'hôtesse qui répète de façon lancinante que «la SNCF vous prie de bien vouloir l'excuser pour les désagréments occasionnés par ce retard d'une durée indéterminée...» vous hésitez à monter dans le vieux wagon surchauffé et surpeuplé du quai d'en face, mais comme il va bientôt partir, que vous êtes déjà en retard, vous vous y entassez quand même avec les autres. Cela ne vous empêchera pas de faire la petite visite imprévue de l'architecture extérieure du magasin IKEA: une halte publicitaire organisée par la SNCF? ou bien une panne réelle de la motrice ? Vous attendez votre remorquage et la fin de la votre périple en gare de Gières pour enfin lancer un glorieux OÙRA à la Région! Il ne vous reste plus qu'à inventer toute sorte de mauvais prétextes avec beaucoup de mauvaise foi à propos de la SNCF pour justifier votre retard à ce regard furibond qui vous attend dans votre bureau depuis 8h30...**Il n'est que 9h30.... Denis Charapoff**

