

Chaque mois, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) nous fait part d'une difficulté, grande ou petite, rencontrée par les usagers. Ou d'informations qu'elle juge intéressantes.

En attendant un SERM à Grenoble, des premières étapes à mettre en œuvre rapidement



Le projet SERM pour Grenoble prévoit de proposer des dessertes au quart d'heure ou à la demi-heure suivant les directions.

Les collectivités locales ont élaboré un projet très ambitieux de SERM (services express régionaux métropolitains) pour Grenoble. Ce projet prévoit de proposer des dessertes au quart d'heure ou à la demi-heure suivant les directions avec un montant d'investissements sur les infrastructures allant jusqu'à un milliard d'euros.

L'ADTC ne peut être que favorable à ce projet qui, soyons lucides, va se heurter à de grosses difficultés de financement pour être mené à terme, et demander des délais au-delà de 2035/2040.

Pour l'ADTC, il faut dans ce projet de SERM pour Grenoble distinguer deux niveaux, les actions peuvent être mises en place à court terme sans investissements lourds d'infrastructures et celles qui nécessitent de très coûteux travaux.

Et les premières sont très nombreuses. On peut citer :

- Entre Grenoble et Lyon, la fréquence est un train toutes les demi-heures sauf en milieu de journée quand la fréquence passe à un train par heure. Compte tenu de l'importance des déplacements entre Grenoble et Lyon, c'est une fréquence d'un train toutes les demi-heures dont Grenoble a besoin toute la journée
- Les dessertes périurbaines entre Grenoble et Brignoud, ou Saint-Marcellin sont à revoir en heures

creuses ou le week-end. Par exemple, il n'est pas possible d'aller en train de Grenoble à Brignoud entre 08 h 09 et 11 h 09, cela représente 3 heures sans train ! Comment être cohérent en proposant des trains au quart d'heure en heures de pointe et laisser ainsi des trous de desserte aussi importants dans la journée ?

C'est dès maintenant qu'un cadencement à l'heure au minimum doit être mis en place en journée comme en soirée, car il n'y a pas besoin de travaux d'infrastructure.

- Pour aller à Genève et avoir accès à toute la Suisse, il n'y a aucun train entre 8 h et 12 h, et pour revenir depuis Genève, le dernier train est à 18 h 42 ; pas vraiment pratique pour attraper cette correspondance quand on vient de loin. Grenoble doit être plus accessible en train avec les villes voisines.

- Un déplacement ne se résume pas toujours à l'utilisation d'un TER. Il nécessite souvent un trajet en bus ou tramway et autant de billets que de modes de déplacement. Une communauté tarifaire est à créer sans délai.

Promouvoir un SERM pour le futur c'est bien, mettre en œuvre tout ce qui peut être réalisé sans travaux lourds d'infrastructure, c'est mieux !

ADTC se déplacer autrement

© DR