

# ADTC *infos*

**Se déplacer autrement**

**Le dossier**



**La saga de l'accessibilité dans les transports en commun de l'agglomération grenobloise**

**De Gières à Seyssins  
la ligne de tram C fait bouger l'agglomération !**



**et aussi...** *Rond-point MINAble et TEChnocratique  
Le fabuleux destin de la gare de Gières*



# Editorial : Depuis 1974, les propositions de l'ADTC, utopie ou anticipation ?

## Faites connaître l'ADTC autour de vous !

Nous insérons dans ce numéro 108 d'ADTC infos, notre nouvelle plaquette de présentation des activités de l'ADTC, accompagnée d'un bulletin d'adhésion.

C'est l'occasion de faire un tour d'horizon de nos objectifs à nos propositions auprès de nos différents partenaires, et de pouvoir en parler à vos proches, l'association de votre quartier, vos élus...

2

Au moment où le tramway roule sur les grands boulevards et où la gare de Gières devient un véritable pôle multimodal, il n'est pas inutile de rappeler que l'ADTC y est pour quelque chose. En 1999, ADTC-Infos faisait la une de sa couverture avec une photo-montage du tramway sur les grands boulevards, pour afficher clairement notre préférence pour un tramway sur ce qui était alors une autoroute urbaine. La transformation des grands boulevards avec l'arrivée de la ligne C nous conforte dans notre position de l'époque.

Vous lirez dans ce bulletin comment un militant de l'ADTC aidé de quelques cheminots a sauvé la gare de Gières qui devient un véritable pôle multimodal : train, tramway, bus...

Nous militons depuis des années pour que le vélo soit considéré comme un mode de déplacement à part entière. Notre livre blanc « le vélo, véhicule d'avenir » a déjà connu deux éditions. En faudra-t-il une troisième pour que nos élus et techniciens ne maltraitent pas les cyclistes, à l'image de ce qui s'est passé sur le rond-point Minatec ?

Le trolleybus est également un sujet qui nous tient à cœur : véhicule non polluant, silencieux, plus performant qu'un bus thermique... Nous avons évité ces dernières années le démontage de lignes aériennes. Nous avons déjà proposé que les lignes 31, 32 soient rééquipées en trolleybus pour le réseau urbain en priorité. La ligne 6020 devrait également être électrifiée.

Depuis 2003, nous demandons que l'on arrête de fantasmer sur l'hypothétique rocade nord qui

créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait et qui assécherait les finances des collectivités locales. Dans combien de temps nos élus suivront-ils nos conseils ?

Enfin, au moment où un nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU) est en train d'être étudié, pourquoi n'afficherait-il pas des objectifs ambitieux en part modale ? Depuis 1976, Fribourg investit pour les transports en commun et les modes doux ; les déplacements en voiture ne représentent plus que 30% des déplacements (voir dossier central du bulletin 93). En mettant en œuvre un PDU ambitieux résolument tourné vers les transports en commun et les modes doux, il est possible de se rapprocher de tels chiffres. Les bons résultats constatés ces dernières années à Grenoble montrent qu'il n'est pas délirant d'envisager que dès 2012 la voiture ne représente plus que 40% des déplacements. Utopique ? Sans doute, comme l'était dès 1974 la proposition de l'ADTC du retour du tramway...

Antoine Jammes

### Les membres du Bureau 2006 de l'ADTC

- Président : Antoine Jammes
- Vice-présidents Transports en Commun : Jean-Yves Guéraud, Jean Marie Guétat
- Vice-président Vélo Piétons : Philippe Zanolla
- Secrétaire : Christian Cotte
- Secrétaire adjoint : David Edwards May
- Trésorier : Philippe Zanolla

## Sommaire du numéro 108

Page 2	Editorial – Depuis 1974, les propositions de l'ADTC, utopie ou anticipation ?
Page 3	Rond-point Minatec, MINAble et TEChnocratique
Page 4-5	Les Boulevards : un axe cyclable est-ouest ou un simple cabotage ?
Page 6	La fête du vélo à Grenoble : Allons au travail à vélo !
Page 7	La fête du vélo à Grenoble : 3ème concours des écoles et 1er concours des collèves à vélo
Page 8	Seyssins-Seyssinet : des aménagements de qualité inégale pour les cycles
Page 9 à 12	La saga de l'accessibilité dans les transports en commun de l'agglomération Grenobloise
Page 13	Le fabuleux destin de la gare de Gières
Page 14	Vitesse, exactitude, confort !
Page 15	Comité de ligne SNCF : région Grenobloise
Page 16	Restructuration du réseau Transisère sur le Grésivaudan : ce n'est pas une réussite !
Page 17	Les à-côté du Tram 3 : lignes d'autobus n°12, 23 et 34 !
Page 18	Prolongement de la ligne B à Polytec
Page 19	De Gières à Seyssins la ligne de tram C fait bouger l'agglomération
Page 20	Revue de presse

# Rond-point Minatec, MINAble et TEChnocratique

**ZOOM**

**La mise en circulation de l'échangeur Minatec mi-avril a été l'occasion d'une sympathique et courte manifestation de cyclistes. C'est aussi l'occasion de faire le point sur cet aménagement autoutier en pleine ville.**

## Ca tourne !

Le jeudi 20 avril, un flot d'une trentaine de cyclistes, sans cesse renouvelé par l'abondant flux des employés se rendant au polygone scientifique, a tourné en rond sur ce rond-point de 8h30 à 9h00 pendant que d'autres distribuèrent des tracts aux automobilistes coincés par ce mur sur deux roues. Objectifs : montrer l'inutilité et la démesure de ce rond-point et l'absence de réelle concertation. Si les tracts ont été acceptés, il n'est pas sûr que les conducteurs aient vraiment perçu les causes de notre mécontentement ; il est vrai que ce rond-point a été conçu à cause d'eux et pour eux.

## Retour en arrière

Nous vous avions fait l'écho du laborieux démarrage de ce chantier dans notre numéro d'Octobre 2005 (ADTC-Infos 105). Pendant de nombreux mois, les cyclistes du polygone ont subi la contrainte des travaux : déviation qui disparaît, plots qui se resserrent, voie coupée, absence de nettoyage, trous, bordures... Rien ne nous a été épargné ! Couplés à l'infâmant aménagement de la rue Esclangon, ces travaux ont eu raison de la volonté d'un certain nombre de cyclistes, malheureusement.

## Pourquoi un rond-point ?

A la base du projet, il y a la desserte du nouveau parking automobile Minatec, site sans voiture. Or, la proximité de ce parking avec l'arrivée de la rue Durant-Savoyat par le pont enjambant la rue des Martyrs impose, d'après nos interlocuteurs du Conseil Général de l'Isère, la réalisation d'un rond-point de grande dimension afin que les accès soient séparés d'une distance minimale. Cependant, pourquoi cette obsession du rond-point et ne pas avoir envisagé un carrefour traditionnel réglé par feux ? Réponse du CGI : la fluidité du trafic automobile. Pourtant, ce rond-point est à la merci des remontées de la file d'attente générée par les feux tricolores situés sous le pont Durant-Savoyat !!! Et, pourquoi, alors, avoir mis des feux sur ce rond-point ?

A notre avis, la justification de ce rond-point est à rechercher du côté de l'esthétique en regard de la vitrine technologique Minatec...

## Nos propositions

Parmi l'ensemble des propositions que nous avons faites, certaines ont été retenues mais leurs applications laissent à désirer :

- pour limiter la vitesse des véhicules, les accès ont été durcis. Succès total puisqu'il est difficile de dépasser le... 50 km/h en sortie de rond-point. Malheur au piéton engagé !

- les sorties ne comportent qu'une voie de circulation contre deux en entrées pour l'axe Martyrs / Esclangon. Mais la largeur reste la même ! Seule la bande blanche centrale n'a pas été peinte.
- les accès cyclables ont été protégés par des murets mais la trop faible largeur laissée empêche les balayeurs de passer !
- les TC accédant au pont peuvent shunter le carrefour mais se retrouvent avec une perte de priorité en montée !

## Les dangers

Selon la trajectoire que le cycliste prendra, les dangers auxquels il sera exposé ne seront pas les mêmes. Dans le meilleur des cas, dans le sens Esclangon / Martyrs, on a affaire à une simple bande cyclable, excessivement sale mais sans carrefour.

Pour tous les autres trajets, on retrouve :

La vitesse excessive des véhicules dans l'anneau et en sortie d'où un grand différentiel avec l'allure des cyclistes.

Le peu de distance entre l'entrée Martyrs et la sortie Durant-Savoyat d'où des risques de collision vélo / voiture. Regard à gauche, l'automobiliste entre sur le rond-point pour ressortir aussitôt sans avoir eu le temps de voir qu'un cycliste était à sa droite.

Le grand diamètre de l'ouvrage reléguant le cycliste en dehors du champ visuel de l'automobiliste qui se focalise sur l'intérieur de l'anneau.

## La bonne nouvelle

Toutefois, tout n'est pas noir. Le seuil marquant l'accès à la piste cyclable sur trottoir le long de Minatec a été parfaitement exécuté : certains pourraient s'en inspirer !

## Alors, que faire ?

Pour ceux qui ont arrêté le vélo, le reprendre le plus vite possible ! Pour les autres, la plus grande prudence au niveau des sorties s'impose, principalement sur les trajets Martyrs / Esclangon et Durant-Savoyat / Martyrs. L'ADTC continue son action auprès du Conseil Général pour corriger le tir !

Quant aux piétons, ils apparaissent, une fois de plus, comme les laisser-pour-compte de ce rond-point exagéré : danger des traversées aux sorties, danger des traversées aux entrées quand elles sont démunies de feu tricolore et absence de trottoir pour rejoindre la rue Durant-Savoyat. Aucune incitation pour la marche à pied !

Jean-Marc Bouché

## CARTON VERT A Eybens et Poisat

Vous connaissez tous la piste cyclable qui va d'Echirolles à St Martin d'Hères via Eybens et Poisat. Un certain nombre d'entre vous avait remarqué, et nous en avait fait part, la présence de panneaux de signalisation à Eybens et à Poisat autorisant l'accès de cette piste aux cyclomoteurs.

Suite à la démarche de l'ADTC auprès de ces deux Municipalités, cette autorisation a été retirée et cette piste a retrouvé sa destination première et réglementaire.

Christian Cotte

## CARTON ROUGE A La Métro

La Métro a réalisé une nouvelle piste cyclable le long de l'avenue d'Honhoué à Echirolles.

Cette voirie est coupée par la voie ferrée Grenoble-Gap.

Comme la voirie se rétrécit au passage à niveau, l'aménagement est fait de telle sorte que les cyclistes sont invités à descendre un plan incliné pour se jeter sur la voie des voitures.

De plus, les cyclistes sont priés de circuler sur le trottoir derrière l'abribus, avec les piétons alors qu'une bande cyclable sur la voirie aurait été plus appropriée.

Les cyclistes ne s'y trompent pas et préfèrent utiliser la voirie automobile ...

Nathalie Teppe



**MC2 et piste est-ouest**

On a déjà dénoncé dans des bulletins précédents l'ineptie du tracé de la piste cyclable au niveau de la Maison de la Culture. Alors que le tracé antérieur à la rénovation de la MC2 était totalement satisfaisant, le maître d'oeuvre - sans doute compétent en matière d'architecture, mais pas d'aménagements cyclables - a cassé l'itinéraire en imposant deux virages à angle droit sur un espace pompeusement qualifié de zone d'échanges piétons-cycles. Le sol de cette " zone d'échanges " n'est pas goudronné, mais simplement gravillonné : le résultat, c'est que peu à peu des ornières se forment sous le passage des vélos, sans parler des chutes de cyclistes ! A quand une rectification de cet aménagement inutile et nuisible ? Bruno Vigny

**Piste Marcelin-Berthelot**

L'aménagement de cet axe (voir ADTC infos 106) qui offre une excellente liaison bidirectionnelle entre le centre de Grenoble et les quartiers sud vient d'être terminé. Ces travaux ont en outre résolu des problèmes de conflit entre stationnement des voitures et mouvements piétons-cycles, qui étaient en suspens depuis des années. Des obstacles ont été installés pour que les voitures cessent de rouler sur la piste cyclable (non! non! vous ne rêvez pas) pour rejoindre des places de stationnement sur des trottoirs (vous ne rêvez toujours pas !) le long des immeubles de bureaux. A proximité du lycée Mounier, établissement qui génère évidemment d'importants flux de piétons, on a aussi enfin réglé une situation qui durait depuis quarante ans : un morceau de trottoir coincé entre des voitures en stationnement à droite et à gauche, si étroit qu'il incitait à marcher sur la chaussée !

Circulation apaisée, partage de la rue entre tous ses utilisateurs : voilà une réalisation exemplaire.

Bruno Vigny

**La création de la ligne C du tram, a été l'occasion d'une refonte de la circulation sur les boulevards. La situation antérieure n'était guère avenante pour les déplacements à vélo sur cette autoroute urbaine symbole de l'urbanisme pro-automobile des années 60.**

**La fin des travaux est l'occasion de dresser l'état des lieux de l'aménagement et de juger de la prise en compte des remarques formulées par l'ADTC lors de la phase projet. Les demandes contradictoires avaient abouti à un compromis qui bien évidemment ne correspondait pas entièrement à nos attentes.**

*NDLR : cet article a été écrit fin mai, alors que tous les aménagements n'étaient pas achevés.*

**1. Côté Nord direction Est-Ouest**

Venant du centre ville, la difficulté est de rejoindre la Place Pasteur. En effet aucun aménagement cyclable n'est présent rue Bistesi où l'on doit affronter les 2 voire 3 voies de circulation. Un itinéraire plus apaisé est possible en traversant le quartier Hoche.

Arrivé sur la Place Pasteur, la première impression est un sentiment d'espace. Les voitures semblent repoussées au loin grâce aux trottoirs larges et la bande verte des voies du tram apporte une touche de nature. Tout de suite on repère la bande cyclable grâce au revêtement spécifique de couleur claire. Devant l'hôtel Mercure, la bande rejoint la contre-allée. Les seuils sont de niveau et n'occasionnent pas de déséquilibre ou de ressaut. A chaque intersection se trouvent des potelets espacés d'environ 1,75 m pour empêcher le stationnement sauvage. Jusque là tout semble parfait ! La traversée du boulevard Gambetta, se passe sans problème mais en arrivant devant le Beaulieu, l'angle entre la bande et le trottoir est assez prononcé de sorte que les potelets, matérialisant l'entrée de la bande, laissent un espace libre de 2,50m. Gageons que cet espace ne restera pas vide et sera rapidement utilisé comme parking minute par les nombreux acheteurs de cigarettes.

Ensuite, la bande chemine tantôt sur le trottoir, tantôt sur la contre-allée. A l'inter-

section avec la rue Dubarle, devant le laboratoire de correction auditive, 2 potelets manquent. Manifestement, ils ont été sciés pour libérer une entrée de stationnement sauvage sur le trottoir. Serait-ce une nouvelle forme de vandalisme ? En face, un bon point pour la présence de 4 arceaux vélo devant la Société Générale.

En arrivant à l'intersection avec la rue Marceau, un scooter et une moto attachés à un panneau de signalisation bloquent la bande cyclable et obligent à un déport. L'offre de stationnement 2 roues devra être revue. Devant le magasin Atac, ce sont des poteaux d'éclairage de chantier qui obligent à emprunter l'espace piéton. La bande cyclable traverse le parking sur le passage supérieur de la voie ferrée et rejoint le trottoir jusqu'à Jean Jaurès. Une dizaine de mètres avant l'intersection, les cyclistes sont invités par un marquage à quitter le trottoir et à se positionner sur la partie droite de la chaussée pour effectuer la traversée du cours. Question : pourquoi n'y a-t-il pas de sas pour permettre aux cyclistes voulant tourner à gauche vers le cours de la Libération de se positionner en amont des automobiles et ainsi d'être mieux vus ? La traversée du cours J. Jaurès est bien matérialisée par une bande légèrement sinueuse pour tangenter l'îlot central.

Nous observons dans la partie de l'aménagement situé entre J. Jaurès et Catane une spécificité que l'on va trouver tout au long du cheminement. Il s'agit de « la chicane à vélo ». En effet à plusieurs reprises, soit aux intersections, soit en pleine voie, la bande cyclable se décale soudainement sans raison apparente. Ce décalage de l'ordre d'un mètre oblige à ralentir et à avoir une attention soutenue. Les piétons semblent surpris de voir des cyclistes tantôt à leur droite, tantôt à leur gauche. De plus ces décalages nuisent à la lisibilité puisque ils sont souvent l'occasion d'une interruption du revêtement spécifique comme devant le parvis de l'église St Jean. A cet endroit, le manque de potelets permet le stationnement. A l'intersection avec la rue D.Roux un potelet est tordu et la présence de peinture blanche indique

# BOULEVARDS : stop ou simple cabotage ?

**VÉLO**

une tentative malheureuse de passage. Près du fleuriste une camionnette de livraison bloque la bande cyclable. Malgré la présence de potelets c'est par la place réservée aux handicapés que celle-ci est montée sur le trottoir. Difficile d'implanter un potelet sans gêner l'accès aux handicapés.

A l'intersection avec la rue Irvoy les bandes sont de nouveau décalées. Un potelet arraché permet le stationnement sauvage. La présence de taches d'huile sur le trottoir confirme cette pratique. Rue E. Varlin, l'intersection est marquée d'un stop et les voitures qui attendent bloquent totalement la bande cyclable. Celle-ci se poursuit avec de nouveaux décalages jusqu'à la place Catane.

## 2. Côté Sud direction Ouest-Est

Cette partie des boulevards n'est pas encore totalement terminée. Toutefois, la présence de la bande spécifique laisse entrevoir le cheminement que pourront emprunter les cyclistes. Aux intersections, les trottoirs sont protégés du stationnement sauvage par la pose de potelets. Mais souvent l'intervalle entre ces potelets peut laisser l'espace suffisant pour passer une voiture comme c'est le cas devant la Caisse d'Épargne ou près du café « Le Vallier ». Un potelet a été scié devant le n°37 et déjà une voiture a profité de cet interstice pour stationner.

La pression de stationnement étant très forte, ce problème va probablement être le point noir sur les boulevards et en particulier dans les endroits réservés aux piétons et cycles. Dans les contre-allées ce phénomène sera moins marqué puisque la largeur de celle-ci ne permet pas à une voiture de s'arrêter sans bloquer la contre-allée.

Devant la station service, le cheminement cyclable n'est pas encore marqué. Il passera probablement par la station de taxis pour rejoindre la bande sur trottoir. Au-delà de la rue Le Cardonnel, la bande s'arrête. La présence d'un feu cycliste à l'intersection avec J. Jaurès indique que le cheminement se fera sur la chaussée. L'îlot central étant relativement éloigné, il paraît souhaitable qu'une bande verte matérialise la traversée des cyclistes à cet endroit. À voir. En direction des places Rivet et Pasteur, le cheminement

alterne entre trottoir et contre-allées. Il traverse le parking au dessus de la voie ferrée. Mais les travaux ne sont pas encore terminés. Nous relaterons les difficultés rencontrées dans un prochain numéro.



La bande cyclable sur trottoir sur J. Vallier

### Conclusion :

Cet aménagement a le mérite d'exister et de pallier une absence. Toutefois il ne dessine pas un axe Est-Ouest structurant. En effet, les nombreuses intersections, décalages, son implantation sur trottoir limitent son utilisation à du cabotage. Les cyclistes voulant rallier la ville centre utiliseront plutôt la chaussée comme les y autorise le panneau carré indiquant la bande sur trottoir.

Il est urgent, comme nous en avons convenu avec les services de la mairie, de matérialiser par des pictogrammes la présence des cyclistes sur les trottoirs pour informer les piétons et permettre une cohabitation apaisée pour tous.

D'autant plus que la présence d'automobiles stationnées sur les accès des aménagements cyclables ou sur trottoir semble se confirmer au fur et à mesure de la disparition de précieux potelets, empêchant, de fait, une progression à allure régulière et tranquille.

Reste une interrogation majeure. Comment seront informés les automobilistes de la présence de cyclistes à contre sens dans les contre-allées et comment cette présence sera-t-elle gérée aux intersections ?

Philippe Zanolla

### Fiches «signallement» N° vert pour Grenoble

Depuis le 16 janvier, la ville de Grenoble a mis à disposition des habitants un numéro vert pour mieux répondre aux demandes d'entretien de l'espace public.

De 8 h à 17 h, du lundi au vendredi, le 0 800 12 13 14 reçoit, enregistre, et répercute sur le service compétent, toute demande d'intervention des services communaux pour réparer, balayer, reboucher un dégât sur la voie publique qui pourrait mettre en danger les usagers.

Du verre cassé aux trous sur un trottoir ou sur une chaussée cyclable, du feu rouge défaillant, à l'arceau ou au potelet arraché par un véhicule... L'objectif de ce nouveau dispositif est de nettoyer et réparer en urgence en cas de danger.

Pour les adhérents de l'ADTC, habitués à ce type de démarche de signallement au moyen des «fiches réclamations», il apporte une simplification et une grande rapidité : l'information est transmise en temps réel.

Reste à savoir quel sera l'effet de ce coup de fil, et quel sera le délai effectif d'intervention.

Pour ces problèmes, appelez donc le 0 800 12 13 14 et signalez-nous ensuite, par e-mail, comment votre signallement a été traité, bien ou mal, et avec quel délai.

Pour les autres sujets, (compléments d'équipement, modifications d'aménagement souhaitables, défauts de signalisation verticale...) ainsi que pour les autres communes, les «fiches réclamations» ou mieux les «fiches signallement», restent utiles et nécessaires, aussi détaillées que possible, (un croquis vaut souvent mieux qu'un long texte) avec l'identité de l'auteur pour pouvoir le joindre si besoin et lui répondre.

Christian Cotte

## VÉLO

### Les Quais de Grenoble

La Direction des aménagements urbains de la Ville de Grenoble nous a présenté le 10 avril un projet pour les quais de l'Isère qui sera soumis à concertation.

Les grands boulevards passant à un régime normal de circulation après la fin des travaux du tram, les quais devraient retrouver un volume de trafic plus faible.

Dans ce projet, le principe du sens unique sur chaque rive est conservé mais avec moins de voies. Une seule voie rive droite (vers Porte de France) avec bande cyclable à contre sens, et deux voies rive gauche, sauf au niveau du théâtre où il n'y en aura qu'une pour assurer la continuité de la bande à contre sens (qui reste à sécuriser). Il n'est pas prévu de bande cyclable dans les sens de circulation ni sur une rive ni sur l'autre.

Quai Perrière, les trottoirs sont élargis, une placette est aménagée devant la gare inférieure du téléphérique et le pont Masséna est pérennisé.

Ce projet apporte certaines améliorations par rapport à la situation actuelle, mais le caractère de voie rapide de la rive gauche est malheureusement maintenu, alors qu'il faudrait profiter de l'évolution des autres modes de déplacement (ouverture de la ligne C et prolongement prochain de la B vers le nord) pour remettre en cause la place de la voiture sur ce site géographiquement très contraint.

L'ADTC interviendra auprès des élus grenoblois pour que l'aménagement de la rive gauche soit revu.

Jacques Hennebert

**La journée du 18 mai s'annonçait chargée... 7 parcours d'accompagnement à vélo, un challenge inter-entreprise, des animations et une table ronde... mais aussi des prévisions météo orageuses... !**

Les trois parcours d'accompagnement vers Inovallée (Meylan et Montbonnot) ont bien fonctionné : 26 personnes étaient au départ de Grenoble et 20 de la gare de Gières. En 2004 et 2005, le parcours de la gare de Gières n'avait attiré personne, preuve supplémentaire, s'il en fallait encore, qu'elle est bien devenue un pôle multimodal. Le but est de faire découvrir un itinéraire et de rassurer les salariés qui ne sont pas habitués à circuler à vélo. A l'arrivée, café/croissant et lots offerts par Inovallée attendaient les cyclistes (même si les 120 personnes qui sont passées au Vieux Chêne n'ont pas toutes été servies... la faute au succès !). Merci aux accompagnateurs bénévoles !



Stand ADTC Inovallée  
(photo : Antoine Jammes)

Le challenge a rassemblé cette année 55 établissements de l'agglomération : **19 000 salariés présents, dont 12% à vélo un jour de météo hasardeuse.** Encore une fois, une telle part modale sur un nombre significatif de salariés nous renforce dans l'idée que le vélo a bien toute sa place dans les déplacements domicile-travail. Cette année encore, de nombreux établissements ont organisé des animations ou prévu l'accueil des cyclistes : café, matériel de vélo, tombola, challenge interne...

## La fête du vélo

Pour la 3ème année, l'ADTC a organisé plusieurs événements domicile-travail et domicile-école. Plus de détails : w



### Résultats :

Catégorie de 20 à 100 salariés :

- 1 - MNEI : 48% de cyclistes
- 2 - La Talemellerie : 29,5%
- 3 - TCS Seyssinet : 28%

Catégorie de 100 à 250 salariés :

- 1 - Kelkoo : 27% de cyclistes
- 2 - CNAMTS-Credira : 26%
- 3 - Groupe 6 : 24,6%

Catégorie de plus de 250 salariés :

- 1 - CNRS Polygone : 31% de cyclistes
- 2 - ESRF, ILL, EMBL : 29,6%
- 3 - ATMEL : 27,6 %

Pour conclure la journée, une table ronde « Se déplacer à vélo : une solution complémentaire des transports en commun et adaptée aux petites entreprises » s'est déroulée à la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Inovallée s'est intéressé au « bilan carbone » de cette opération. Ainsi, nous avons appris que **chaque jour pour se rendre au travail, les salariés d'Inovallée parcourent (à eux seuls !) 240 000 Km en voiture**, soit 6 fois le tour de la terre... Le 18 mai, ils en ont fait 8000 à vélo.

Nous tenons à remercier tous les participants et les partenaires de la journée (Metro, ADEME, Conseil Général, Ville de Grenoble, CCI, Ville de Meylan, Inovallée, LRP, R2C, BeCycle, Repérages, Metrovélo, Dayak et H2Rent).

Jérôme Fourches

# Vélo à Grenoble

**VÉLO**

Evénements pour la fête du vélo, centrés sur les déplacements

Site : [www.adtc-grenoble.org](http://www.adtc-grenoble.org) rubrique « Actualités »

## 3ème concours des écoles et 1er concours des collèges à vélo

**Le principe est simple : l'école et le collège ayant la plus forte proportion de cyclistes remporte le challenge. Les résultats sont impressionnants ! Beaucoup de jeunes aiment le vélo pour le plaisir, la rapidité, l'autonomie, le respect de l'environnement... qu'on se le dise !**

L'ADTC a organisé cet événement pour la 3ème année consécutive dans les écoles de l'agglomération, samedi 20 mai et pour la 1ère fois, au sein des collèges, jeudi 18 mai (jour du challenge inter-entreprises).

### Les écoles :

L'année dernière, 13 écoles primaires s'étaient inscrites, et les résultats n'étaient pas négligeables : 46% de cyclistes sur 2000 élèves présents, avec pour les vainqueurs (La Monta à St Egrève), 86% de cyclistes.

Cette année, notre concours a remporté un succès encore plus important : 17 écoles se sont inscrites, ce qui a amené **1521 jeunes cyclistes à se rendre à vélo à l'école : 64% des élèves présents. A saint-Egrève, à l'école de la Monta, 109 élèves sur 119 sont venus à vélo !**

### Résultats :

- Catégorie Ecoles de moins de 200 élèves :

1. La Monta – St Egrève : 91,60% des élèves à vélo
2. Barnave – St Egrève : 81,48%
3. Pont de Vence – St Egrève : 80,56%

Bravo également aux autres écoles engagées dans cette catégorie : Saint-Exupéry (Vif), Jean Mermoz (Poisat), La Carronnerie (La Tronche), Rochepleine (St Egrève), Maupertuis (Meylan), Le Coteau (La Tronche), La Gare (St Egrève), Pont Rouge (Claix), et Paul-Bert (Grenoble).

- Catégorie Ecoles de plus de 200 élèves :

1. Moucherotte - Seyssinet : 83,42%
2. Prédieu – St Egrève : 79,52%
3. Malraux – Vif : 61,80%

Félicitations aux autres écoles de cette catégorie : René Cassin (Gières) et Robespierre (Fontaine).

### Les collèges :

Dans le cadre de nos nouvelles « actions vélo » dans les collèges, nous avons invité ces établissements à participer, pour la 1ère fois, à ce concours. Deux collèges ont répondu présents, avec 6 et 15% des collégiens venus à vélo : un bon début dans ces deux cas où le vélo n'est pas le mode de transport privilégié des élèves !

Certains collèges de l'agglomération comptent de plus nombreux cyclistes au quotidien. Gageons qu'ils s'inscrivent l'année prochaine !

### Résultats :

1. Collège Jules Flandrin – Corenc : 15 % des élèves à vélo, sur 443 présents.
2. Collège Charles Munch – Grenoble : 6 % de cyclistes sur 720 élèves présents.



*Des élèves de l'école de La Monta bien récompensées!  
photo : Nathalie Teppe*

### Le concours donne des idées :

En plus des pourcentages importants de participation, de nombreuses initiatives ont été menées :

- Les élus du Conseil Municipal Enfants de St Egrève ont encouragé toutes les écoles de la commune à participer au concours.

- Certaines écoles ont fait participer les enfants de maternelle. Par exemple, l'école Pont Rouge de Claix a dénombré 29 cyclistes sur 35 présents en maternelle.

- D'autres écoles ont joué complètement le jeu des modes doux en encourageant les élèves qui n'avaient pas de vélo, à venir à l'école à pied ou en trottinette.

- Enfin, les enseignants ont montré l'exemple dans de nombreux cas en venant eux-mêmes à vélo, à l'école comme au collège !

Evelyne Bollu et Geneviève Peffen

## Observatoire PDU

Dans le cadre de la révision du PDU prévue cette année, un observatoire a été mis en place. Des groupes de travail thématiques permettaient aux associations et groupes d'utilisateurs de faire part de leurs remarques. L'ADTC a participé aux réunions de la commission « sécurité, modes doux et accessibilité ».

Ces réunions ont permis de dresser le bilan de l'action menée depuis 2000 et de formuler des souhaits sur la période 2006-2012.

Nous avons communiqué aux services de la Métro notre souhait de voir se réaliser rapidement un axe cyclable Est-Ouest passant par le centre ville, nous avons déploré l'absence des passerelles prévues dans le précédent schéma cyclable.

Nous avons également demandé la mise en place d'indicateurs pour évaluer la politique cyclable de la Métro et des communes. Ces indicateurs devraient permettre de quantifier les efforts consentis pour les modes doux et d'en mesurer l'efficacité.

Concernant le service de location de vélos, nous avons demandé que celui-ci soit plus efficace et apporte les résultats que l'on attend d'un tel service. D'autres associations ont demandé la mise en place d'un bureau d'information vélo comme moyen de promotion du vélo en ville.

Un élu a affirmé l'intérêt pour la collectivité de développer la part modale vélo car celle-ci demande moins d'investissement que le développement des transports en commun.

Les services de la Métro ont évoqué la possibilité de mettre en place un protocole d'entretien des aménagements cyclables dans toutes les communes de l'agglomération et ont fait part de leur souhait de développer les consignes à vélo dans les gares.

Un comité de pilotage doit transmettre les propositions pour examen et un avant-projet devra voir le jour en juin 2006.

A suivre...

Philippe Zanolla

# Seyssins — Seyssinet : des aménagements de qualité inégale pour les cycles

## Meylan :

### 1 - Avenue de Verdun totalement cyclable

La RN 90, artère principale traversant Meylan, change plusieurs fois de nom : av. de Verdun, av. des Sept Laux puis av. du Général de Gaulle. Cet axe est désormais équipé d'un aménagement cyclable de qualité sur toute sa longueur grâce au prolongement de la piste cyclable bidirectionnelle longeant l'av. de Verdun jusqu'au carrefour avec l'av. de Chamrousse. La contre-allée au revêtement irrégulier qui longeait le côté nord dans la montée entre Paquet Jardins et le rond point du lycée a disparu au profit d'une belle piste cyclable et d'un cheminement pour piétons. Le nouveau revêtement, très roulant, facilite l'usage de la piste en montée comme en descente. Les intersections avec les rues qui le traversent ont été traitées avec soin.

Maintenant que les artères radiales (venant de Grenoble) sont toutes bien équipées, il reste à compléter le réseau par des aménagements transversaux : av. de la Plaine Fleurie, chemin de la Revirée, allée de la Faculté de Pharmacie. Espérons qu'ils seront de la même qualité.  
Christophe Leuridan

### 2 - Stationnement vélos

Dans les mesures associées à la mise en place de la ligne 6020 (directe Grenoble - Meylan), la commune de Meylan a installé des stationnements à vélos couverts à proximité des principaux arrêts de la ligne. Une bonne nouvelle pour les usagers habitant à plus de 300 m d'un arrêt : ils peuvent facilement se rendre à leur arrêt de bus à vélo et poursuivre leur trajet en bus.

Une bonne manière de pratiquer l'intermodalité !

Antoine Jammes

## La voie 21 à Seyssins

Le col de Comboire est régulièrement emprunté par les cyclotouristes pour rejoindre la partie sud de l'agglomération. La nouvelle voie 21, à Seyssins, permet de rejoindre les Garlettes depuis la ZAC du Pont du rondeau.

Cette voie est le prolongement de la rue passant devant le golf. Auparavant, il était nécessaire de passer par la raide rue de la Grenière puis par l'étroit centre de l'ancien bourg de Seyssins pour rejoindre l'avenue de Claix. Maintenant cette nouvelle rue évite la traversée du bourg. Comme l'impose la loi sur l'air de 1996, des aménagements cyclables ont été intégrés à cette réalisation. Ceux-ci ont pris place sur le côté des chaussées dans la majeure partie de la rue. Ces bandes sont larges mais ne sont pas protégées dans les virages et sont régulièrement coupées par les voitures comme l'atteste l'usure prématurée de la peinture.

Vers la mi-pente, un trottoir fait son apparition et les bandes cyclables quittent la chaussée pour rejoindre celui-ci. La présence de ces trottoirs est un peu sur-réaliste puisque nous nous trouvons toujours en pleine campagne. Est-ce le signe d'une urbanisation future ?

Ce choix délibéré nous interpelle. Pourquoi cette différence de traitement ?

Nous pouvons comprendre qu'en zone urbaine où le bâti est dense et l'espace contraint on puisse trouver ce type d'aménagement mais ici, rien ne justifie cette présence de bande cyclable sur le trottoir. L'alternance de présence de cyclistes sur la chaussée puis sur le trottoir et de nouveau sur la chaussée nuit à la lisibilité de l'aménagement pour les automobilistes et les rendent très dangereux pour les cyclistes. Une fois de plus, les déplacements à vélo ne sont pas pris en considération par les aménageurs.

Ce type de pratique met en évidence le manque criant de concertation entre les aménageurs et les associations d'usagers.

Philippe Zanolla

## Les aménagements du Tram 3 à Seyssinet

En venant de Grenoble par le pont de Catane, à pied ou en vélo, on aperçoit quelques mètres en dessous la voie sur berge du Drac, où circulent beaucoup d'autres piétons et cyclistes. On s'en réjouit et en même temps on regrette le manque de liaison entre ces deux cheminements, pont de Catane et berges du Drac, sauf à faire un long détour. Il paraît qu'une rampe est prévue mais elle n'est toujours pas budgétée.

Le nouveau carrefour de l'Étoile comporte des points positifs. Les branches de l'étoile sont moins routières, avec 2 voies par sens (sauf en venant de Fontaine). Le tourne-à-gauche vers le Sud est moins direct, donc plus apaisé. L'ensemble est très « paysagé » comme si on avait privilégié le design à la valeur d'usage. Le jardin qui se trouve au milieu est bruyant. C'est plus un joli décor qu'un jardin. Par contre, devant la Mairie, la placette située à l'extérieur du carrefour est calme et agréable. La zone 30 déjà réalisée comporte (comme souvent à Seyssinet) des panneaux « priorité piétons », ce qui accrédite l'idée qu'ailleurs ils ne le sont pas et c'est bien dommage ! (voir ADTC-infos précédents).

Plus loin, en direction de Seyssins, avenue Victor Hugo, le Tram traverse une zone verte et peu dense, où la voirie est réduite à deux couloirs, une voirie à peine plus large que l'espace dédié aux piétons et cyclistes côté Est. Les quelques grands arbres qui y étaient ont disparu mais le grand nombre de nouvelles plantations, ainsi que la surface engazonnée, donnent une impression agréable.

Les traversées piétons sont en principe du type « trapézoïdal » mais leur profil arrondi est assez éloigné d'un trapèze.

À noter enfin la création de plusieurs bandes cyclables sur des voies adjacentes.

Jacques Hennebert

# La saga de l'accessibilité dans les transports en commun grenoblois

Dossier, relevés/infographie et photos réalisés par Jean-Marie GUÉTAT

**C'est une belle histoire, qui débute il y a 27 ans, déjà : celle de la liberté de se déplacer pour les personnes souffrant de handicaps !**

**Il faut saluer ici la combativité des associations de handicapés, qui, entre 1978 à 1984, époque où il n'y avait encore ni tramway ni bus accessibles, ont fait prendre conscience aux élus de la nécessité de faire quelque chose.**

**Et aujourd'hui, avec la complémentarité des matériels surbaissés et des quais accessibles, on s'aperçoit que cette configuration ne profite pas seulement aux handicapés, mais à tout le monde, valides compris !**

## 1978 - 1984 : mobilisation des associations

Entre 1978 et 1984, des associations, dont Fraternité des Malades Valides Handicapés (FMVH) et l'Association des Paralysés de France (APF), manifestent un certain nombre de fois dans les rues de Grenoble pour obtenir une meilleure prise en compte de leur spécificité. L'ADTC participe à plusieurs cortèges. (voir la photo ci-dessous, prise le 11 mai 1984 rue Félix Poulat)



Ces actions sont populaires, puisque 10.000 signatures sont portées aux élus.

## 1979 : un service spécifique de minibus pour personnes handicapées

C'est en juillet 1979, soit 6 ans seulement après la création du SMTC et 4 ans et demi après celle de la SÉMITAG qu'est créé un service de transport (à la demande), dit de "Personnes à Mobilité Réduite", nommé "Service PMR".

Il faut souligner que, contrairement à d'autres agglomérations telle Lyon, notre SMTC opta pour un service totalement intégré au parc et à l'exploitation SÉMITAG. Et c'est toujours le cas aujourd'hui.

Donc en juillet 1979 le SMTC acquiert trois minibus Peugeot J-7 spécialement aménagés par le carrossier Durisoti pour transporter les clients ne pouvant emprunter les transports urbains traditionnels que sont les autobus et les trolleybus : ils avaient encore 2 à 3 marches ! Dès l'année suivante, ce service est étoffé avec un quatrième véhicule (photo ci-dessous); en 2006 on compte onze minibus, conduits par quinze conducteurs assistés d'un planificateur et encadrés par un responsable d'exploitation.



## 1981 : les premières "contre-alvéoles" aux arrêts de bus, pour un accès facilité aux usagers âgés ou encombrés

Dans le cas de figure que j'expose ci-après, il ne s'agit pas d'améliorer les déplacements des personnes souffrant d'un handicap, mais plutôt de faciliter les montées et descentes dans les trolleybus et autobus aux usagers à ambulation précaire (personnes âgées ou adultes poussant un landeau, par exemple).

En effet, peu après la création du Service de minibus PMR de la SÉMITAG, le SMTC déplore le fait que rarement les véhicules de transports urbains se garent au plus près des trottoirs de leurs arrêts, soit parce que ces derniers sont conçus en alvéole (renforcement de l'arrêt à l'intérieur du trottoir), soit parce que les files des stationnements automobiles obligent les bus à manoeuvrer en se déportant sur leur droite, gênant ainsi l'approche au plus près du trottoir.

Après études, dès 1981, sur quelques arrêts du cours Berriat à Grenoble, le SMTC fait construire un nouveau type d'arrêt de bus, en "contre-alvéoles". Cet aménagement qui consiste, non seulement à supprimer les alvéoles, mais également à avancer le bord du trottoir de l'arrêt jusqu'en limite de la voie de circulation. Ces contre-alvéoles permettent donc aux conducteurs de trolleybus et d'autobus de stationner aux arrêts sans dévier de leur axe de circulation, diminuant ainsi l'espace entre le bas du véhicule et le bord du trottoir.

La photo ci-dessous vous montre un tel arrêt de bus en "contre-alvéole", cours Berriat à Grenoble, en 1981.



## 1987 : le premier tram accessible... au monde !

En 1982 et 1983 arrive le projet de tramways modernes dans notre agglomération, porté par l'ADTC, qui fut d'ailleurs créée en 1974 pour son introduction sur notre réseau. Mais lorsque les ébauches des futures rames sont présentées aux associations grenobloises de handicapés, celles-ci refusent catégoriquement l'engin dont le plancher est situé à 87 cm en dessus du sol, avec 3 marches. Elles exigent un tramway permettant l'accès d'une personne en fauteuil roulant sans l'aide d'un tiers.

Malheureusement, le constructeur retenu, Alstom, ne propose que son TFS (Tramway Français Standard) promu à un bel avenir, qui sera mis en service pour la première fois à Nantes en 1985.

La pression des associations est telle (manifestations et pétitions) que notre SMTC trouve les arguments pour forcer Alstom à mettre au point un système rendant possible cette accessibilité d'un usager en fauteuil roulant, en abaissant notablement le plancher, qui devait passer de 87 cm en dessus de la surface du sol à 35 cm seulement ! Mais la tâche est ardue, car jamais au monde un constructeur n'est à ce moment-là arrivé à proposer dans son catalogue un tel tramway ! Il y aura bien, peu après en Italie, un bricolage réalisé avec deux anciens trams "Peter White" raccordés entre eux pour réaliser un ensemble à plancher bas, mais ce ne sera qu'un prototype en vue de poursuivre les recherches.

Tout en essayant d'élaborer un nouvel engin, c'est en passant au peigne fin ses productions qu'Alstom trouve sur un de ses wagons de marchandises un procédé "d'essieu coudé" qui sert à transporter du métal en fusion, parce qu'il ne faut pas que la charge soit placée trop haut.

Cette technique est alors transposée au modèle identique du tramway de Nantes que nous avons choisi.

Sur notre tramway, un mini-élément supplémentaire est intercalé entre les deux caisses principales, sous lequel Alstom loge un bog-



gie porteur à essieux coudés. Ainsi, on peut laisser le libre passage entre les roues sur une longueur de 17 m sur les 29,30 m du tram, le plancher étant alors bien situé à 35 cm du sol seulement ! Les deux boggies extrêmes conservent une hauteur de plancher à 85 cm du sol pour pouvoir y installer les moteurs.

Cette technologie fera des émules puisque les rames Alstom de Rouen puis celles de la première ligne de tram de la région Parisienne seront elles aussi à plancher surbaissé.

... Et c'est ainsi, d'ailleurs, que le Tramway Français Standard (TFS) n'aura eu aucune descendance après les premières rames nantaises, qui elles aussi subiront une modification par rajout d'un troisième élément central à plancher "surbaissé".

C'est aussi grâce à l'opiniâtreté des associations grenobloises et de notre SMTC que tous les autres constructeurs mondiaux de tramways finiront par ne fabriquer plus que des "planchers surbaissés".

Enfin, il faut remarquer que, tout comme la télécommande de télévision fut mise au point pour les personnes ayant des difficultés à se déplacer et fut ensuite adoptée par tout le monde, la grande simplicité d'accès aux tramways profita même aux usagers valides... et entraîna des économies d'exploitation, car les montées et descentes dans les véhicules se faisaient bien plus rapidement !

Avec le service PMR d'une part et les tramways accessibles d'autre part, les personnes souffrant d'un handicap avaient acquis une certaine mobilité, je préfère même écrire une certaine liberté, qui s'était d'ailleurs traduite par l'emménagement de plusieurs d'entre elles le long des parcours de tramways.

Mais il restait tout le parc autobus-trolleybus qui présentait des hauteurs de planchers situés, depuis le sol, entre une cinquantaine de cm et presque un mètre ! Vous (re)découvrez ci-contre le véhicule le plus évocateur : un des onze autobus articulés Saviem-MAN SG-220, aujourd'hui préservé par l'association Standard 216 - Histo Bus Grenoblois.

Si de nos jours la totalité des autobus standards a un plancher situé à 34 cm en dessus du sol, l'articulé SG-220 l'avait à 93 cm !



Une belle pièce de musée, de 1978, qui rappelle et témoignera pour les générations futures de l'amélioration de l'accessibilité !

## 1994 : accostage automatique des autobus

Le SMTC ne se satisfaisant pas de l'avènement proche d'un "simple" bus à plancher surbaissé, en collaboration avec la SÉMITAG et l'association APF, s'allie au constructeur d'autobus français RVI (Renault Véhicules Industriels) et à la société Matra Transports, pour développer à l'aide d'un autobus "mulet" (autobus laboratoire, propriété de RVI, pourvu d'un plancher "haut" à 56 cm du sol) un système d'approche automatique des trottoirs par guidage visuel des véhicules asservi à la direction d'un autobus.

Plusieurs versions d'approches assistées seront successivement mises au point, appelées au fur et à mesure de l'évolution des études "Petit Gibus", puis "Grand Gibus" et enfin la technique la plus aboutie fut nommée "Visée". D'un procédé de repérage de l'éloignement du véhicule par rapport au trottoir, le système évolua en un traçage au sol de deux lignes claires discontinues qui étaient "lues" par une caméra installée sur l'avant de l'autobus (voir le schéma de ce traçage au sol, reproduit en milieu de la page suivante : à lire de bas en haut, pour se retrouver dans le sens de l'avancée du véhicule).

Longtemps, le "banc d'essai" qui servit de test dans notre agglomération, tracé de l'avenue de Kimberley devant l'hôpital Sud à Échirolles jusqu'au quartier de Surieux, témoigna des balbutiements des études de l'accostage automatique des autobus en France !

Depuis quelques années, ce système est en exploitation à Rouen sur les lignes d'autobus articulés baptisées là-bas "Téor" (photo en haut de la page de droite).



Balisage au sol du système "VISÉE" développé par Matra Transports et Renault Véhicules Industriels

**- A - losange de centrage :**

permet au chauffeur de centrer son véhicule;

**- B - marque supplémentaire tracée à gauche du 10ème repère :**

permet à la caméra de reconnaître le système et de préparer l'asservissement;

**- C - marque supplémentaire tracée à droite du 20ème repère :**

top de pilotage automatique (asservissement de la direction au système);

**- D - marque supplémentaire tracée à gauche du 40ème repère :**

fin de l'asservissement de la conduite au système.

## 1995 : les premiers autobus accessibles

Si c'est le constructeur allemand Setra qui se distingua en 1990 en vendant le premier autobus (S-300-NC) à plancher surbaissé à 33 cm du sol, intégralement plat, en France la fabrication de ce type de véhicule accessible ne débutera qu'en 1995 avec Heuliez (GX 317). Dans notre agglomération, le premier exemplaire arrivera dès le mois de septembre de cette même année. Mais il ne sera pas utilisé en service commercial, tout du moins au début, et servira de "bus laboratoire", en vue de poursuivre l'étude du système d'accostage aux arrêts de bus cité plus haut.

Enfin, notez que depuis 1995 tous les autobus standards et articulés acquis par le SMTC pour la SÉMITAG et les VFD-Urbains sont à plancher surbaissé, avec une palette rabattable sur la porte du milieu et un système d'agenouillement du véhicule de 8 cm (pour les usagers en fauteuil roulant voulant monter dans le bus).

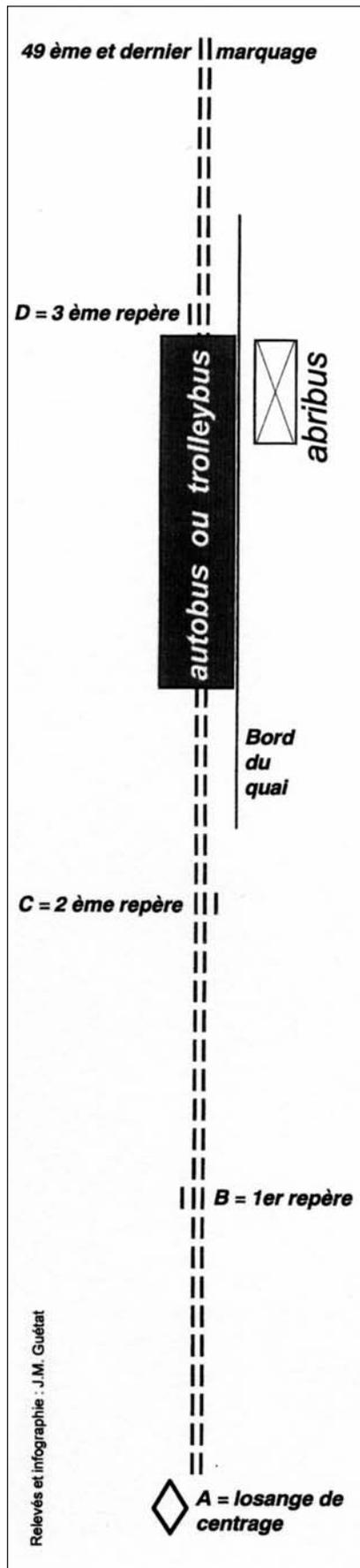
... Et, bien que le Sénateur Charles Desours essaya d'en faire une norme nationale, tous nos autobus standards et articulés depuis 1995 sont pourvus de deux espaces réservés aux usagers en fauteuils roulants... au lieu d'une seule place.

## 1996 : Encore plus loin dans l'accessibilité des bus

Très au point, ce système avait malgré tout l'inconvénient de coûter finalement fort cher.

Ceci entraîna le SMTC et la SÉMITAG, toujours en collaboration avec l'association APF, à chercher une solution plus abordable.

Dans un premier temps, les techniciens du SMTC allèrent voir un procédé mis au point par le réseau urbain de Caen. Il s'agissait d'un tube



épais en métal, d'environ 15 cm de diamètre, fixé sur la contre-marche du trottoir, juste en dessus du caniveau, qui avait pour fonction de ne pas rapper le flanc des pneus des bus lorsque les conducteurs s'approchaient trop près du bord du trottoir. De plus, en vue de faciliter l'accès des fauteuils roulants, la hauteur du trottoir était légèrement surélevée, pour diminuer la différence de niveau entre le quai et le bus; (photo ci-dessous).



Les études grenobloises s'inspirèrent quelque peu de la méthode caennaise, car le trottoir était rehaussé et la contre-marche du trottoir réalisée dans un matériau plus lisse qu'une bordure en béton traditionnel. Mais les Grenoblois mirent au point cinq améliorations supplémentaires :

- cette bordure est inclinée de 65° à l'intérieur dudit trottoir, afin de diminuer encore le frottement éventuel du flanc des pneus (photo ci-dessous);



- sur le quai des bus, une zone podotactile est ménagée pour signaler aux mal voyants et aveugles l'endroit où le conducteur du bus arrête la porte avant de son véhicule;

- toujours sur le quai, la zone de sortie de la palette du bus est signalée par un traitement différent;

- une bande de couleur différente de celle du quai (appelée "rail de guidage") est tracée le long de ce dernier pour signifier la zone de danger;
- enfin, l'environnement de l'arrêt est "nettoyé" d'éventuels poteaux de signalisation ou réverbères, afin de rendre libre le passage des usagers en fauteuil roulant.

Non content de toutes ces améliorations, la démarche engagée par le SMTC et la SÉMITAG à l'intention des personnes souffrant d'un handicap est allée encore plus loin dans notre agglomération. En effet, dans le dépôt d'autobus de Sassenage, un arrêt accessible avec toutes les caractéristiques ci-dessus énoncées fut construit pour que les conducteurs puissent s'entraîner aux accostages rapprochés ! Ce n'est que lorsque les personnels furent bien rodés que ce quai-école fut démonté.

Si on fait le bilan des lignes d'autobus aménagées pour les personnes en fauteuil roulant,

on en dénombre 10 de jour plus 2 de soirée : la ligne 11 fut la première accessible, dès mars 1996, suivie de la 1 en août 1998, puis des lignes ( dans l'ordre numérique) 13, 16, 26, 30, 31, 33, 34, 41, N1 et N4. La dernière est la ligne 31 remontant au 29 août 2005. Il aurait dû y avoir ensuite la ligne 23 en novembre 2005 puis la 51 en décembre 2005, mais cela a été reporté à une date encore inconnue.

## Petit inconvénient de l'accostage des bus

Il existe aujourd'hui deux types principaux de guidages des véhicules de transports en commun routiers.

L'un est "mécanique", via un rail unique, pour le TVR de Nancy ou celui de Caen, et d'ici la fin 2006 pour le Translohr de Clermont-Ferrand.

L'autre est "optique", à Rouen, sur leurs autobus articulés "Téor".

Parce que ces engins passent strictement au même endroit, la chaussée s'use rapidement. Déjà, des "rustines" de goudron ont été surfacées ça et là.

Nous avons vu plus haut que l'accostage des autobus dans notre agglomération est fait grâce à la dextérité des conducteurs, conjuguée à divers aménagements des quais.



Pour autant, nous rencontrons également des problèmes d'orniérage et même parfois des petits champignons de goudron se forment. (flèche sur la photo, prise sur la ligne n° 1 de Pont Rouge / Trois Dauphins).

En avril 1998, nos techniciens avaient tenté de régler le problème en disposant en fond de fouille de la chaussée (au niveau de l'arrêt) un "nid d'abeille" géant en plastique, de 3 mètres par 25 à 30 mètres, sur lequel on coulait du goudron traditionnel. (voir ci-contre).

Ces quelques essais ne furent pas concluants, au point qu'en septembre 2003 fut adoptée une autre technique : coulage de béton en lieu et place du nid d'abeille/goudron. Mais cette technologie est plus coûteuse : pour l'instant moins de 10 arrêts ont ainsi été traités.

Il existe enfin une autre technique, pas encore appliquée à Grenoble : l'enduit Salviacim, qui est un enrobé drainant, renforcé par un coulis Percolé à base de ciment et de résine.

## 2004 - 2006 : l'accessibilité dans les stations de tramways encore améliorée

En prévision de l'arrivée des nouvelles rames de tramways Citadis, dont le plancher est un peu plus bas que les tramways TFS datant de 1987 à 1996 (34 cm au lieu de 36 cm) les quais de la ligne B ont été à la fois rehaussés de 5 cm et rallongés, en 2004 et 2005.

Les stations de la ligne A sont elles aussi modifiées en conséquence, depuis l'an dernier jusqu'à début de l'été prochain.

Ces rehaussements de quais ont permis de supprimer la différence de niveau entre le sol et les rames. Les palettes rabattables sur les anciens trams TFS ont donc été démontées, entre le 12 juillet 2004 et le 11 novembre 2004.

Enfin, tout le monde a remarqué que les nouvelles rames de tramway Citadis ont 8 portes accessibles avec 100% de plancher bas alors que les anciens trams n'ont que 4 portes accessibles pour environ 70% de plancher bas.

## Prise en compte spécifique des déplacements des non voyants et sourds

En novembre 1999, afin d'augmenter les possibilités de déplacements des clients handicapés aveugles, le SMTC s'adjoint les services des taxis grenoblois (à la demande, comme pour le PMR-TAG).

En avril 2003, les personnes à ambulation précaire peuvent à leur tour bénéficier de ce service spécifique de taxis.

Mais la piètre qualité de cette structure entraîne la reprise du système par la société Médi' Alp en février 2004.

Plus globalement, les autobus et les tramways sont équipés de :  
- bandeaux lumineux avec défilement du nom des arrêts, à partir de 1992 dans les bus et seulement depuis le printemps dernier dans les nouveaux tramways;

- une synthèse vocale (annonce des noms d'arrêts) est en cours d'installation dans les bus depuis le 4 octobre 2000 et en service progressivement depuis décembre 2004 dans les trams.

Enfin, sur le tronçon commun des lignes A et B avenue Alsace-Lorraine, pour les non voyants existe un appareil de transmission par "bip" (E.O. Guidage) qui leur annonce l'arrivée de leur tramway.

## L'accessibilité à la grenobloise c'est aussi...

- l'accueil dans toutes les agences TAG et dans tous les parkings relais P+R des usagers souffrant de tous les types de handicaps;

- une hauteur des valideurs et des distributeurs des titres de transports des stations de tramways à la hauteur des usagers en fauteuil;

- ... et depuis début mai 2006, des versions du site **semitag.com** pour les non et mal voyants : respectivement, contraste des couleurs repensé avec taille des caractères plus grande, ou retranscription de texte via une synthèse vocale et un clavier en braille.

## L'accessibilité à la grenobloise c'est enfin...

La parité tarifaire, depuis janvier 2004, pour tous les déplacements réglés avec des tickets. Le SMTC participe au surcoût des abonnements, certains organismes sociaux également.

## Bilan de l'accessibilité des transports en commun grenoblois

Aujourd'hui, avec 12 lignes d'autobus et 3 lignes de tramways pouvant à la fois accueillir les personnes souffrant de handicaps moteurs, visuels ou auditifs, c'est environ 75% des quais de l'ensemble du réseau qui sont accessibles (854 sur 1134). Détaillé, cela représente 53% de quais bus "accessibles" (537 sur 1098) et 72% de quais à la fois "accessibles" et "compatibles" -qui est une version quelque peu allégée par rapport à la première- (738 arrêts sur 1018)

Si on se réfère au nombre de montées et descentes toujours sur l'ensemble du réseau, ces pourcentages sont plus élevés, car ce sont les arrêts les plus utilisés qui ont été aménagés.

## L'accessibilité des transports en commun grenoblois souvent primée

La Loi du 11 février 2005 fait obligation aux agglomérations à rendre accessible, dans un délai de 5 ans, leurs réseaux de transports.

Chez nous, tous les efforts menés depuis 27 ans ont été couronnés par de nombreux prix, tant de professionnels du transport que d'associations de handicapés, d'enevergure nationale et européenne. Le dernier, "les Palmes de l'innovation pour l'accessibilité", a été décerné en décembre 2005 par la revue "Ville & Transports".

## Toujours plus...

L'ADTC félicite, bien entendu, les élus et techniciens du SMTC et de la SÉMITAG pour tout cela. Néanmoins, on notera que le programme d'accessibilité des quais de bus est suspendu depuis six mois.

Aussi, nous ne pouvons que les encourager à poursuivre la construction de ces aménagements, qui donne tant de liberté à tout le monde.



# Le fabuleux destin de la gare de Gières

**TRANSPORTS  
FERROVIAIRES**

**Depuis le 20 mars, le tram B dessert la gare de Gières. Ce fait, qui peut paraître tout naturel, représente en vérité l'aboutissement d'une étonnante aventure à laquelle l'ADTC, et singulièrement certains de ses membres, ont pris une part déterminante.**

Gières, 1982. La gare est située aux limites de la zone urbanisée et des champs dévolus aux cultures maraîchères. Son accès est peu visible. Bien peu d'habitants de Gières, et a fortiori de l'agglomération, la connaissent. Elle fait un chiffre d'affaires annuel dérisoire : 67 200 F (soit environ 10 000 euros). Seuls deux trains par jour s'y arrêtent, et encore dans le même sens ! La SNCF ne l'entretient pas : elle a décidé de la fermer, comme elle le ferait pour une gare rurale d'une région désertifiée.

Ce sort sera épargné à la gare de Gières par l'intervention d'un militant de l'ADTC, habitant Gières, W. Lachenal. Il entreprend, tout seul, de distribuer dans les boîtes aux lettres de sa commune un tract informant les habitants de l'existence de la gare et de la possibilité d'y acheter des billets, même si c'est pour prendre le train au départ d'une autre gare. Cette information est relayée par le bulletin municipal de la commune, le maire, M. Guibaud, ayant immédiatement vu l'intérêt de sauver la gare. Les cheminots employés à Gières soutiennent aussi vigoureusement tous les efforts entrepris.

Dès l'année suivante, le chiffre d'affaires de la gare a bondi : il atteint le double, pour passer au triple en 1984 ! La SNCF renonce à fermer la gare et accepte d'y faire arrêter 5 trains supplémentaires. Sur une suggestion de l'ADTC, la mairie de Gières demande à la SNCF de rebaptiser la gare en "Gières-Campus", ce que la SNCF accepte, à condition que la commune paie les frais... L'idée qui préside à ce changement de dénomination, c'est que la gare de Gières a vocation à devenir la gare desservant le Campus, qui n'en est distant que d'1 km. L'ADTC diffuse de l'information sur la gare à l'intention des étudiants et personnels du Campus et des habitants de St Martin d'Hères et installe elle-même des panneaux indicateurs légers sur les accès à la gare à partir du Campus.

Résultat de ces initiatives : en 1985, le chiffre d'affaires est de 408 700 F. Désormais, 12 trains s'arrêtent à Gières. L'ADTC demande au SMTC la création d'une navette par bus entre Gières et le Campus en correspondance avec les trains transportant des étudiants. En septembre 86, une navette par jour en semaine et une le dimanche soir sont mises en service. Pour encourager les étudiants rentrant de Savoie le dimanche soir à s'arrêter à la gare de Gières et prendre la navette pour rejoindre les résidences universitaires du Campus, des membres de l'ADTC se rendent les dimanches soirs à Aix-les-Bains, montent dans le

train pour Grenoble et y distribuent des tracts aux étudiants : mis en confiance, ceux-ci descendent à Gières et prennent la navette. De leur côté, la mairie de Gières et la SNCF entreprennent des travaux pour réhabiliter la gare, améliorer l'éclairage des quais, aménager les voiries pour les bus. La SNCF installe un automate pour la délivrance des billets.

En 1986, le chiffre d'affaires atteint 1 121 000 F, soit presque 17 fois plus que quatre ans auparavant ! L'essentiel du travail d'information et de communication a été fait par les membres de l'ADTC. C'est un jeune militant, féru d'une discipline non encore vulgarisée, l'informatique, qui s'est substitué à la SNCF pour éditer des affiches-horaires pour la gare de Gières, en reprenant exactement le graphisme et les caractères des "vraies" affiches de la SNCF !

Le succès des navettes bus pousse l'ADTC à demander qu'une ligne régulière desserve la gare de Gières : certains services de la ligne 22 (gare de Grenoble-Campus) sont prolongés jusqu'à la gare de Gières en correspondance avec les trains. En 1990, à la mise en service de la ligne B, qui remplace la ligne 22, le relais est pris par les bus de la ligne 26.

L'ADTC voit déjà plus loin : elle préconise que la ligne B soit prolongée vers Gières. Le SMTC met cette proposition à l'étude. L'attente sera plus longue que l'ADTC l'espérait, puisque ce n'est qu'en 1999 que la décision de prolonger la ligne B à Gières fut prise, en complément de la construction de la ligne C.

Pendant toutes ces années, la progression de la gare de Gières ne cesse pas. A partir de 1989, elle est intégrée dans le réseau Lazer, en tant que gare départ-arrivée de certains services. Une voie pour le stationnement de ces trains est créée, la ligne est électrifiée entre Grenoble et Gières. De plus en plus de trains s'y arrêtent, aussi bien les Lazer que les TER et grandes lignes. Un parc de stationnement pour voitures, très occupé, est installé à la place d'un horrible hangar jouxtant les quais. Le nom de la gare devient "Grenoble- Universités-Gières-", pour montrer que cette gare joue le rôle de deuxième gare de l'agglomération.

Pour l'arrivée de la ligne B, le quartier de la gare subit une transformation spectaculaire : le passage à niveau est remplacé par une trémie souterraine, la halle des sports est détruite et reconstruite plus loin pour permettre la construction d'un grand parc-relais, tandis que non loin s'édifie le deuxième dépôt de trams.

Un bulletin de l'ADTC avait titré en 1988 : Gières, un grand avenir pour une petite gare.

Parole tenue!

Bruno VIGNY

## **Aménagement du VRAL et débat public**

Un débat public sur la politique des transports est lancé sur le projet du VRAL (Vallée du Rhône – Arc Languedocien).

Ce débat touche les aménagements des voies de transports (tout mode confondu) autour des axes autoroutiers A7 et A9.

Nous ne sommes, en principe, pas directement concernés, mais ce débat pourrait impliquer des études d'aménagement alternatives, comme celle de l'A51.

Plusieurs réunions publiques sont prévues dans les territoires concernés, dont une à Grenoble le Mardi 4 Juillet de 18h à 21h (lieu non déterminé à l'heure actuelle).

Le calendrier des réunions, ainsi que tous les documents du débat, sont disponibles sur le site Internet:

[www.debatpublic-transport-vral.org](http://www.debatpublic-transport-vral.org)

Nathalie TEPPE

## **Où implanter une nouvelle gare dans le sud agglomération ?**

L'ADTC a été invitée par les élus de la Région Rhône-Alpes à visiter sur le terrain les trois sites possibles de nouvelle gare sur la rocade ferroviaire : Domène, Eybens et Saint Martin d'Hères.

Nous avons enfin analysé le problème de la bifurcation vers la ligne de Veynes sous la rocade Sud. Dans la réunion qui s'est tenue à Vizille en fin d'après-midi, B. Soulage a annoncé qu'il souhaitait que la pose d'un nouvel aiguillage soit étudiée le plus rapidement possible, si on veut que la pose soit faite sans perdre trop de temps...

Nous reparlerons dans notre prochain bulletin des projets de desserte du Sud-Isère.

Antoine JAMMES



## TRANSPORTS FERROVIAIRES

### Le tramway avance, le train recule... et le tram-train ?

Le 20 mars dernier a été inauguré le prolongement de la ligne de tram B vers Gières. Ce même jour, la SNCF a fermé la plate-forme fret de Vizille, transférant l'activité ferroviaire à St Martin le Vinoux. Cela se traduit par 20 camions par jour sur l'autoroute A 480 et par des nuisances sonores supplémentaires pour les riverains de Saint Martin le Vinoux. Plusieurs élus ont réagi, dont Gilles Strappazon, président de Alpes Sud Isère, d'autant que cette décision survient dans un contexte de désengagement de la SNCF avec la suppression de 4 postes sur la ligne Grenoble - Gap\*.

Cette décision regrettable peut être cependant une opportunité pour le transport des voyageurs, même si les caractéristiques actuelles de la voie ferrée Jarrie - Vizille (propriété du département de l'Isère) ne permettent pas de transport lourd de type Corail ou TGV.

L'ADTC a écrit à André Vallini (Président du Conseil Général) pour demander la rénovation de la voie et du ballast en vue d'une desserte de type tram - train entre Vizille et Grenoble. La région Rhône-Alpes étudie justement ce type de desserte pour les agglomérations lyonnaise, genevoise, grenobloise et stéphanoise. Une telle liaison, en correspondance la ligne A de tramway prolongée à Pont de Claix améliorerait notablement la desserte du Sud Grenoblois.

La desserte de Vif / Vizille fera l'objet d'un article dans le prochain bulletin.

\* Lors de la dernière réunion du Contrat de Développement Rhône-Alpes Sud Isère qui s'est tenue à Vizille, nous avons appris qu'un seul poste était supprimé.

Christophe LEURIDAN



## Vitesse, exactitude, confort !

**Ce slogan de la SNCF des années 1960/1970 n'est malheureusement plus de mise aujourd'hui.**

### Vous avez dit vitesse ?

Le manque d'entretien et la dégradation du réseau ferré classique font qu'aujourd'hui les trains se traînent de plus en plus. En 1970, le train Genève-Marseille "Le Rhodanien" était assuré par une "Rame à Grand Parcours-1" ex-TEE, limité à 120 km/h et mettait 2h05 pour relier directement Grenoble à Genève, et ce, avec un rebroussement à Culoz. Le même temps était mis par les "Éléments Turbine à Gaz" en 1975. Aujourd'hui, les fameux X 72500 (soi-disant inspirés des célèbres "Bugatti"), limités pourtant à 160 km/h mettent 2h20 pour le même trajet. Le samedi, on nous oblige à changer d'automoteur à Aix-les-Bains avec une demi-heure d'attente, et partant de Grenoble à 9h26, à Genève à 12h17 au lieu de 11h35 les autres jours ! Autre exemple, en 1975 l'autorail panoramique X 4200 reliait Grenoble à Veynes en 1h35, aujourd'hui les X 73500 font le même trajet en 2h10. Et même si vous utilisez le TGV à Valence, en partant toujours de Grenoble, vous attendez 35 minutes (en moyenne) en gare de Valence-TGV pour vous "taper" une demi heure d'autocar (plus d'une heure les jours de pointes) pour relier la gare d'Aix-TGV au centre ville d'Aix-en-Provence. Si vous passez par Veynes-en-Dévoluy, le trajet de Grenoble à Aix-en-Provence est plus court, mais les correspondances sont régulièrement sabotées à Veynes.

No comment.

### Vous avez dit exactitude ?

Les retards chroniques sont de mise, mais pour améliorer les tableaux de ponctualité on supprime la plupart des TER qui ont un retard supérieur à 30 minutes. Certains cheminots en ont pris l'habitude car il m'est arrivé d'entendre, à plusieurs reprises, sur le quai à Lyon ou à Chambéry cette phrase qui en dit long : "Ça n'a pas d'importance, comme il est en retard, on n'est plus à 10 minutes près !". Il serait temps de ré-inculquer le principe de la minute gagnée à certains agents. Aujourd'hui, les correspondances sont de plus en plus dégradées et cela ne semble gêner personne dans le monde du rail. Même les TGV ne font plus l'heure, alors n'osons pas parler des trains classiques. Dès qu'il y a 10 centimètres de neige, les trains français ne circulent plus, de quoi surprendre les cheminots scandinaves, suisses ou autrichiens.

Comment fait le Chemin de fer Rhétique qui circule toute l'année à 2.350 mètres d'altitude entre des murs de neiges de 3 à 4 mètres d'épaisseur ? Mais voilà, là-bas les paysans sont payés pour dégager les voies : chez nous cela n'existe pas et il n'y a plus qu'une équipe de cantonniers pour toute une ligne !

Là aussi, no comment.



### Vous avez dit confort ?

Le matériel moderne est en nombre insuffisant et manque de capacité. Voilà quelques exemples du lot quotidien des clients des chemins de fer français :

- voyager debout dans du matériel neuf;
- se retrouver dans des matériels des années 1950/1960 (versions tape-cul sans climatisation) utilisées sur des grands trajets comme Valence - Annecy, des rames vertes USI non climatisées (surnommées "poubelles vertes" par les usagers) encore nombreuses sur le réseau;
- matériel très souvent sale et mal entretenu (ce n'est pas grave, ce sont les régions qui payent par le biais des contribuables que nous sommes), avec des toilettes souvent inutilisables (de quoi laisser de bons souvenirs aux touristes de passage).

Encore une aberration : souvent, avec la pénurie de matériel, on voit une locomotive fret qui tracte une rame voyageurs : cochons de payants ! Par contre du matériel dort de longs moments à un terminus alors qu'il pourrait être réutilisé pour un aller-retour supplémentaire. Par exemple le X 72500 arrivant à Genève à 11h35 y reste jusqu'à 18h46.

A nouveau, no comment.

Les trains français étaient les meilleurs du monde ; hélas, hormis les TGV, il ne le sont plus. Les services cadencés existent même en Espagne ou en Italie, et ici on attend toujours. "Le progrès ne vaut que s'il est partagé par tous !" disait la SNCF. Mais là aussi on a laissé tomber le slogan. Les usagers sont excédés.

Alors, il serait temps de réagir.

Texte et photo : William LACHENAL

# Comité de ligne SNCF : région Grenobloise

**TRANSPORTS  
FERROVIAIRES**

Voici les principales informations que nous avons reçues lors des réunions de comités de lignes du printemps 2006.

## Bilan automne - hiver 2005/2006

Les usagers ont noté une dégradation importante du service (retards, suppressions de trains, surcharge). La fréquentation des trains a augmenté de 15% entre septembre 2005 et septembre 2006. La SNCF met en place plusieurs actions :

- A court terme (printemps 2006), la SNCF a recours au prêt de matériel d'autres régions, à la remise en service de matériel " âgé " ; les ateliers de maintenance passent de 2\*8 en 3\*8.
- A moyen terme (été/automne 2006), une rame de réserve sera affectée à la gare de Grenoble pour remplacer un train en panne et du nouveau matériel va être livré.
- A plus long terme (2008-2010), du matériel commandé en 2006 sera livré.

La SNCF affirme que le matériel sera suffisant pour assurer les services, avec l'augmentation de la fréquentation prévue dans les prochaines années (22000 places neuves et 5000 places Corail d'occasion entre 2006 et 2010). Les lignes qui récupéreront les voitures neuves (en particulier électrifiées) pourront libérer les voitures diesel/bimode pour les autres liaisons non électrifiées.

L'information en situation perturbée va aussi être améliorée par une meilleure gestion des informations avec la mise en place de régies.

## Cadencement

La grande nouveauté annoncée pour décembre 2007 est la mise en place du cadencement : la plupart des lignes desservant Grenoble (excepté Grenoble-Gap) seront cadencées avec un train toutes les 20mn à 1h en heure de pointe, toutes les 1h ou 2h en heure creuse. De plus, les horaires seront adaptés pour permettre des correspondances plus rapides à Grenoble.

## Ligne Grenoble-Chambéry

- La gare de Lancy réouverte en décembre 2005 accueille environ 140 voyageurs/jour ; la gare d'Echirolles accueille plus de 1000 voyageurs/jour.
- Pour décembre 2006, la région envisage un 16<sup>ème</sup> Aller/Retour Grenoble-Chambéry dans l'après-midi et un 4<sup>ème</sup> Aller/Retour Grenoble-Genève, avec correspondance

à Aix-les-Bains pour réduire le trou de desserte actuel de 8h.

- Une troisième voie à quai est prévue à Gières pour 2008.

## Ligne Grenoble-Veynes-Gap

- Les correspondances à Veynes pour Marseille seront améliorées en décembre 2006. Mais le Grenoble - Aix en Provence direct ne pourra être réalisé faute de matériel.
- Le Grenoble-Briançon du soir et le Briançon-Grenoble du matin ne seront plus directs et se feront avec une correspondance à Gap avec la ligne Marseille-Briançon.

## Ligne Grenoble-Valence

- D'importants travaux vont être engagés (renouvellement des voies et du ballast, saut de mouton à Moirans, électrification, signalisation, doublement des voies) entraînant une modification du service avec report sur route pendant les étés 2007, 2008 et 2009.
- Fin 2009, les travaux et le cadencement permettront d'augmenter l'offre, de réduire les temps de parcours de 7mn sur les trains " inter-cité " et de 10mn sur les trains de " maillage régional " et d'assurer toutes les correspondances à Valence TGV.

## Ligne Grenoble-Lyon

- Le train direct Voiron 7h53 - Grenoble 8h11 s'arrêtera à Moirans.
- D'importants travaux d'aménagement des gares sont prévus sur cet axe
- Une desserte par autocar entre Grenoble et Voiron vers 23h est à l'étude

Pour plus d'informations, consulter :

<http://www.cr-rhone-alpes.fr/>  
rubrique " Transports ", " Le dispositif de concertation en Rhône Alpes ", puis " Les documents des comités de ligne 2006 ".

Les comptes-rendus complets de l'ADTC sont disponibles sur demande par e-mail.

Christophe LEURIDAN, Laurent SANCHEZ et Nathalie TEPPE

## Trains Corail et trains de nuit : le démantèlement continue

La direction Grandes Lignes devenue Voyages France Europe continue de promouvoir le seul TGV et de s'attaquer aux trains interrégionaux. Sur les lignes où circulent les corails TEOZ ou de TGV, comme Lyon - Metz et Lyon - Strasbourg, la réservation obligatoire rend l'usage plus coûteux et plus contraignant sans améliorer le service. Sur les autres, la SNCF détourne les voyageurs en allongeant les temps de parcours, en ajoutant des correspondances sur des parcours autrefois directs, en n'assurant plus d'autres correspondances et en ne donnant pas l'information. Puis elle supprime les trains sous prétexte de non rentabilité. Le train de nuit Lyon - Bordeaux est supprimé, le Genève-Irún ne circule plus que les vendredis et dimanches soirs.

La région Rhône-Alpes n'est pas seule à perdre ses trains Corail les uns après les autres. Voici un état des lieux qu'on peut lire sur <http://www.massifcentralferroviaire.com/Actualites.php>.

**Licencié sec** : le Lyon - Bordeaux de nuit qui avait voulu voir Vierzon.

**Muté** : le Quimper / Nantes - Lyon / Genève / Bourg Saint Maurice de nuit, désormais tracé via Les Aubrais et Valentignat. On ignore tout des dates de circulation des différentes tranches, mais on sait que le convoi revêtra l'uniforme Lunéa le 23 juin 2006.

**Promu** : le Paris - Rodez de nuit passe au grade de Lunéa.

**En CDD** : le Paris - Carmaux de nuit, également Lunéa, est maintenu à titre précaire « les vendredis et dimanches », mais circulera tous les jours en plein été.

**En longue maladie** : l'aller-retour Paris - Ussel du week-end. Aucune information fiable.

**Au placard** : les Aubrac et Cévenol, éventuellement maintenus jusqu'au 28 Août 2006, date du renforcement de la desserte TéoZ sur Paris - Clermont Ferrand.

Christophe LEURIDAN

## TRANSPORTS URBAINS

### Villard de Lans renoue avec le rail

Depuis de nombreuses années, la commune de Villard de Lans réfléchit à la mise en place d'un transport en commun dans le cadre de la restructuration de sa station. Après l'abandon de plusieurs projets trop coûteux, la mairie envisageait la construction d'une ligne de 1 km du Balcon aux Charpenes.

Le 14 novembre 2005, lors d'une réunion à la mairie, des experts suisses des trains à crémaillère confirment la faisabilité technique et financière du projet. Ils annoncent également que la ville de Lausanne démontrera le 19 janvier 2006 son train à crémaillère, rendu inutile par l'extension du métro, et qu'elle souhaite le céder à une commune qui le ferait rouler.

Villard se porte candidate parmi une centaine de prétendants : musées, associations, mécènes privés et la ville de Turin, écartée pour un problème... d'écartement des rails. Villard a les faveurs des Lausannois désireux que leur patrimoine ferroviaire continue à vivre.

C'est ainsi que Lausanne cède gracieusement à Villard-de-Lans 2 automotrices, 3 locomotives, 5 voitures de voyageurs, plus un wagon de dépannage, des élévateurs, des matériels de remplacement, deux aiguillages... le tout en excellent état. De plus, le stockage et le transport du train sont pris en charge par la société suisse Tensol rail.

Ce cadeau que le maire de Villard estime entre 4 et 6 millions d'euros permet à sa commune de s'offrir pour 5 millions d'euros une ligne de 4 km reliant le Bourg, le Balcon et les Charpenes, futur accès au domaine skiable. Ce train permettra d'acheminer plus de 2000 voyageurs par heure par tous les temps, jusqu'à 60 cm de neige au sol.

Christophe LEURIDAN



# Restructuration du réseau Transisère sur le Grésivaudan : ce n'est pas une réussite !

**Le Conseil Général vient de réorganiser le 22 mai ses lignes de bus sur le Grésivaudan à l'occasion de la mise en service de la ligne C de tramway.**

### Rive gauche avec la ligne 6040

La rive gauche du Grésivaudan entre Gières et Tencin comporte environ 25 à 30.000 habitants. Elle est desservie par la voie ferrée, une ligne urbaine la 41, et une ligne de bus Trans'Isère qui fut successivement la 4, 604, puis 6040. Les projets de modernisation de la voie ferrée tardent à se concrétiser. De ce fait celle-ci ne joue pas encore pleinement le rôle de moteur des transports publics qu'elle devrait avoir.

Jusqu'au 21 mai 2006, les usagers des transports publics disposaient d'une ligne de bus, la 6040, avec seulement 60 courses jour, à un intervalle variant de 25 à 45 minutes. De plus, 17 services abandonnaient la ligne au Versoud pour passer par l'autoroute, excluant ainsi les 20% d'usagers dont la destination est entre Domène et Grenoble.

Sur la partie urbaine, le SMTC assure une desserte urbaine jusqu'à Domène ; notons que malgré la forte augmentation de population de Domène et Murianette, l'offre de la 41 n'a pas été améliorée depuis 15 ans....

L'annonce de la refonte des services par le Conseil Général allait-elle amener enfin une offre attractive sur la rive gauche de l'Isère ? Les projets de restructuration du côté de St M. d'Hères allaient-ils enfin permettre d'améliorer l'offre aux usagers tout en rationalisant le service : par exemple en remplaçant la 21 (liaison Grenoble centre - Gières Le Japin) par la 6040 améliorée ?

Nous avons été vite détrompés : le conseil général a d'autres projets : tous les 6040 prennent l'autoroute à Montbonnot en perdant du temps dans les embouteillages sur l'A41. Tant que la bande d'arrêt d'urgence ne sera pas utilisable par les seuls transports en commun, la 6040 Express n'apportera pas un gain significatif de temps de parcours par rapport à la 41 aux heures de pointe. Les élus de Domène ont obtenu que cet "express" passe par Domène centre. Mais du fait de la fréquence de passage de la 6040 Express et du faible gain de temps de parcours, les Doménois auront tout intérêt à prendre le 41.

### Liaison entre les deux rives avec la ligne 6070

Toujours à partir de la rive gauche, le 6070

assure actuellement à la demi heure l'acheminement des passagers descendant du train en gare de Gières vers Innovallée et Montbonnot. Ce service attire une bonne clientèle en dépit des aléas de circulation sur la Rocade Sud, des retards trop fréquents des trains et d'une fréquence insuffisante. Très bonne nouvelle, ce service sera porté au ¼ h à la rentrée 2006.

Malheureusement, la ligne est prolongée depuis le 22 mai jusqu'à Domène, voire pour certains bus jusqu'au Versoud ou même Champ près Froges (photo ci-dessous).



On y voit immédiatement trois inconvénients :

1) La juxtaposition de deux lignes d'origine, de parcours et de destination différentes va perturber les usagers potentiels : à quelle heure faut-il prendre quel bus et surtout quand et comment revenir ??

2) La dispersion des terminus d'une ligne engendre des problèmes d'exploitation et des coûts...

3) Le bus venant de Champ près Froges ou Tencin, au milieu d'une circulation anarchique, ne bénéficiant d'aucune priorité aux feux arrivera en gare de Gières avec une "régularité" aléatoire et incontrôlable. Le service au quart d'heure sera un vœu pieux.

Cette réorganisation a été visiblement mal préparée : le passage par l'autoroute aurait dû être synchronisé avec l'aménagement des bandes d'arrêt d'urgence. En attendant cet horizon lointain, on aurait pu restructurer l'offre sur la rive gauche en renforçant les lignes 41 et 6040 avec un bus toutes les 10 minutes, la 6070 ayant son terminus à Gières au Japin. C'est ce que l'ADTC continue à demander.

A l'inverse, la réorganisation faite par le Conseil Général ne développe pas l'offre de transport, elle la disperse et ne simplifie pas la vie des usagers, bien au contraire. Quel gâchis !

Texte : Antoine JAMMES  
Photo : Jean-Marie GUÉTAT

# Les à-côté du Tram 3 : lignes d'autobus n°12, 23 et 34 !

**TRANSPORTS  
URBAINS**

## Ligne 12 : peut mieux faire

Depuis le 6 mars, la ligne 12 a changé de parcours sur Echirolles à partir du haut Bourg, pour desservir la ZA de Surieux, la Gare, puis la ZA des Granges, Alpexpo, Pole Sud et sur Eybens Mini parc et les Poulardes (HP) en terminus. La fréquentation devait donc décoller rapidement et force est de constater que les chiffres attendus ne sont pas là. Pourquoi ?

Parce que dans le même temps, le terminus de Grand Place a été abandonné et que le parcours entre Echirolles Gare et Eybens-les Poulardes fait un tel détour que le temps de trajet est de 9 mn là où il pourrait être de 5 mn s'il desservait d'abord les Poulardes puis Pole Sud avec Grand place en terminus et toutes les correspondances que l'on sait. Au retour, l'avantage serait encore plus grand pour la desserte des Poulardes.

L'objectif n'est pas atteint malgré l'innovation des correspondances avec les TER à Echirolles Gare, les usagers ne trouvent pas encore la réponse à leurs besoins de transport et sur ce parcours ils sont nombreux à attendre. Nous avons bien compris que cette ligne avait un caractère expérimental du fait des "correspondances" avec les TER. Il faudrait que le SMTC revoie rapidement cette ligne avant l'été ; septembre étant le mois où la clientèle se forme !.

Christian COTTE

## Ligne 23 : tout faux

La ligne 23 qui dessert notamment la ville de Saint-Martin-d'Hères et permet aux martinérois d'aller à Grenoble (90% des utilisateurs de la ligne) est arrêtée depuis le 22 mai au Parc Paul Mistral (Boulevard Clémenceau). Les usagers sont contraints à Valmy de prendre d'abord le tram C jusqu'à Bistési, puis le tram A pour aller au centre ville... Le temps de parcours de 12 minutes hier est passé à environ 25 minutes à l'aller (avec 2 correspondances, ce temps peut varier fortement). Quant au retour, compte tenu de la cadence de la ligne 23 et de l'attente qui en découle à Valmy, il faut compter entre 30 et 50 minutes. Qui va utiliser encore les transports publics dans ces conditions ?

L'intérêt d'envoyer la ligne 23 au parc Paul Mistral est-il de faire des économies ? Même pas : le temps mis par le bus pour y aller (à vide ou presque), lui permettrait d'aller place de Verdun (plein).

Cette modification s'inscrit dans le cadre de la mise en place du réseau avec la ligne C et la volonté du SMTC de restructurer le réseau bus associé. Ces restructurations visent à optimiser le réseau tram + bus. En général, cela ne se fait pas au détriment des usagers. C'est malheureusement le cas ici !

En résumé, cette réorganisation de la ligne 23 ne permet pas de faire des économies, elle n'est pas liée à la mise en service de la ligne C, aucune rationalisation de service n'apparaît, et on dégrade le service !

Nous demandons donc au SMTC de rétablir la ligne 23 au centre ville. L'offre doit en être améliorée, de façon semblable à ce qui a été fait sur le reste du réseau depuis 15 ans : il faut donc environ 200 courses par jour pour rendre cette ligne attractive. Ce renfort est une étape nécessaire pour amener le volume de clientèle suffisant pour justifier un éventuel prolongement de la ligne D à Grand Place.

Antoine JAMMES



## Ligne 34 : à améliorer d'urgence

Le prolongement de la ligne 34 à Sassenage pose problème vu sa faible fréquentation. Mais il faut absolument persévérer et se battre pour conserver la desserte.

Dans le sens Grenoble – Sassenage, la portion de ligne 34 entre le synchrotron et le pont de Sassenage n'a pas de couloir bus et les retards de 10 à 20 minutes sont fréquents aux heures de pointe dans ce seul passage ! C'est inadmissible et décourageant pour les clients ! D'autant que la place d'un couloir (un simple coup de peinture suffit) existe du synchrotron au passage sous l'autoroute A48 – disons au rond point avant – et qu'ensuite des aménagements à "l'échangeur" entre le passage sous l'A48 et le feu qui commande le pont de Sassenage sont possibles à peu de frais : on peut réaliser un couloir de bus en gagnant sur la voirie sud – nord ou bien décapage du talus côté circuit auto Pierre Monier (ex contrôle des Mines). La régularité est un facteur de succès. Espérons qu'au SMTC nous serons entendus.

Bruno RIVOIRE

## Une AOTU dans le Grésivaudan ?

L'étude préliminaire à la constitution d'une Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) dans le Pays de Grésivaudan avance.

Un bureau d'études a établi un schéma d'un réseau interne au Pays (disponible sur le site [www.gresivaudan.com](http://www.gresivaudan.com)) et a chiffré plusieurs scénarios d'exploitation, en faisant varier les fréquences de passage en heures de pointe et heures creuses. Les élus ont désormais des éléments leur permettant de prendre des orientations politiques basées sur des données précises.

Des réunions publiques sont prévues fin mai et début juin pour présenter les enjeux de la constitution de l'AOTU et recueillir les avis de la population.

L'ADTC a diffusé un tract expliquant à cette population les enjeux et l'appelant à se mobiliser.

## Desserte Inovallée

Apartir de la rentrée de septembre, la navette Inovallée limitera son parcours à la partie meylanaise de Inovallée (ex-ZIRST). Afin d'assurer une bonne desserte de la partie bonimentaise de Inovallée, le Conseil Général a finalement conclu un accord avec la ville de Montbonnot pour utiliser la 6070 pour cette desserte ; sa fréquence passera à 15 minutes aux heures de pointe.

Depuis le 21 mai dernier, la ligne 6070 a vu son parcours modifié : elle assure la correspondance avec l'express Voiron-Crolles au «Pré de l'eau». Le parcours est enfin (!) identique dans les deux sens en desservant depuis Inovallée, d'abord l'arrêt Universités avant d'aller en gare de Gières. La 6070 est maintenant prolongée sur la rive gauche vers Domène et pour certaines courses vers Champ-pré-Frogès.

En 2008, lors de la mise en service de la RD11m, le parcours entre les deux parties de Inovallée sera simplifié.

Parions que cette ligne 6070 va devenir très attractive pour de nombreux salariés d'Inovallée : ceux utilisant le TER (en provenance du Grésivaudan/Savoie et du pays Voironnais) et ceux de l'agglomération habitant à proximité d'un arrêt de la ligne C de tramway.

Antoine JAMMES

## TRANSPORTS URBAINS

### En quelques lignes, tout sur le réseau

4 avril : la ligne d'autobus n° 11 est prolongée de 400 mètres dans la zone commerciale de Comboire, jusqu'à l'hypermarché "La Boîte à Outils". Le terminus antérieur prend comme nom "Drac" et le nouveau terminus est appelé "Comboire".

13 avril : la ligne d'autobus n° 31 est définitivement déviée, à Grenoble dans le sens Meylan / Eybens, de la rue Condillac sur la rue Lesdiguières.

Nuit du 24 au 25 avril : afin que la nouvelle annexe de la clinique Mutualiste puisse ouvrir, à la demande du Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Isère, une section de 170 m. de la ligne aérienne de trolleybus n° 32 à l'extrémité Sud de la rue d'Alembert est déposée.

C'est bien la première fois qu'on impose un tel travail, en observant que pendant 52 ans d'exploitation du trolleybus dans notre agglomération, jamais ce type d'installations n'a aggravé un quelconque sinistre ! Nous avons demandé un ripage de cette ligne électrique aérienne sur le côté opposé de la rue, avec console montée sur un poteau, dégagant ainsi l'environnement de la clinique, mais la proximité de l'ouverture de cette annexe (le 2 mai 2006) n'a pas permis cette modification.

Au cours de cette même nuit du 24 au 25 avril, la longue section (900 m.) de ligne aérienne de l'ancien itinéraire de trolleybus n°1 dans le quartier de La Luire à Échirolles est elle aussi déposée.

Pour cette démolition, l'ADTC s'est bien gardée d'intervenir, car une étude est en cours pour électrifier l'actuelle ligne d'autobus articulés n° 1 : Trois Dauphins / Claix-Pont Rouge. De plus, on aurait pu procéder à ce démontage bien plus tôt, car cela faisait 10 ans et presque 2 mois qu'il n'y avait plus de trolleybus sur ce parcours !

22 mai : dans le secteur de Chavant la ligne 31 va directement de Lyautey à la place Paul Mistral grâce à un nouveau double couloir réservé.

Jean-Marie GUÉTAT

# Prolongement de la ligne B à Polytec

**Qu'il est loin le temps où l'ADTC devait se battre pour convaincre les élus de notre agglomération puis la population sur le bien fondé de la construction d'une ligne de tramway !**

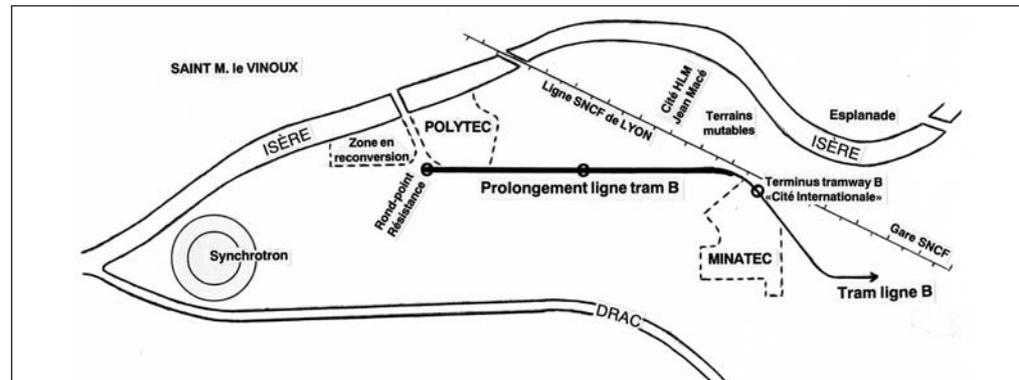
**Aujourd'hui, nous avons à notre disposition 3 lignes, puis dans un an le début d'une 4ème et en 2009 un 3ème prolongement de la ligne B ... sans parler du projet d'une 5ème ligne en 2011.**

**Oui, les temps ont changé !**

### Prolongement de la ligne B à Polytec

Sa mise en service étant programmée pour le début de l'année 2009, il n'a pas fallu perdre de temps et donc le processus de construction est déjà engagé :

- début 2006 : études et concertation préalables;
- fin 2006-début 2007 : études opérationnelles et enquête publique;
- année 2007 : travaux préalables;
- année 2008 : travaux de la plateforme;
- début 2009 : finitions, essais des matériels et mise en service.



### Quelques chiffres clé :

- ce prolongement représentera une longueur de 1,6 km de ligne nouvelle;
- 2 stations seront créées, dont le terminus;
- 3 400 habitants seront desservis et 9500 emplois;
- 500 montées et descentes seront effectuées aux heures de pointe dans les 2 nouvelles stations (simulation);
- 1 parking relais à proximité du futur terminus;
- le coût global atteindra 30 millions d'euros (prévisionnel).

### Description du prolongement :

Juste après l'actuel terminus Cité Internationale, la ligne franchira en son centre le nouveau rond-point de Minatec (voir par ailleurs dans

ce bulletin), puis continuera jusqu'au rond-point suivant (de la Résistance).

### Propositions de l'ADTC

L'ADTC demande que ce futur terminus soit réalisé au delà, afin de mieux desservir les entreprises situées dans la partie Nord du polygone. Les modifications projetées des entrées des établissements ILL et LSRF, le projet de P+R sur les ex-emprises Schneider ne font que renforcer ce besoin. Ce positionnement serait parfaitement compatible avec le prolongement ultérieur que nous souhaitons, à savoir le raccordement vers Saint-Egrève en franchissant l'Isère au niveau de Bergonzoli, avec possibilité de nouvelle station de correspondance train/tram à ce niveau.

### Mesures complémentaires demandées par l'ADTC

Nous souhaitons que ce prolongement soit accompagné de mesures pour que les bus qui assureront la correspondance (bus 34 vers Sassenage...) bénéficient de voies bus à l'extrémité de l'avenue des martyrs jusqu'au pont

franchissant l'Isère.

## Où en est la ligne D ?

Les travaux se poursuivent au Sud de l'avenue Gabriel Péri, après le loueur de véhicules utilitaires pour être plus précis, car ce dernier avait entamé une action en justice qui est en passe de se régler.

Donc les rails continuent à être posés sur l'avenue Benoit Frachon jusqu'au terminus Étienne Grappe dans la plaine de la Renaudie. La mise en service est programmée au second semestre 2007.

Textes et infographie : Jean-Marie GUÉTAT

# De Gières à Seyssins la ligne de tram C fait bouger l'agglomération

**TRANSPORTS  
URBAINS**

**Malgré la pluie et quelques manifestations le long du trajet de la ligne C, le 20 mai restera un jour de fête dans la mémoire des dizaines de milliers d'habitants venus assister à l'inauguration. Et le lendemain ressembla à une heure de pointe dans le métro parisien, tant la population voulut essayer le tram C !**

Avril 2003 - mai 2006 : 3 ans de travaux

Grâce au plan d'accompagnement des travaux mis en place par le SMTC, (1500 panneaux informatifs, 3000 flèches directionnelles, 15 km de barrières, presque un demi-millier d'encarts-Infos dans le quotidien local -chaque fois des quarts de page-, des dizaines de milliers de tracts à l'intention des riverains et une multitude de messages sur la radio régionale France Bleu Isère), la catastrophe économique que quelques uns prédisaient n'a pas eu lieu.

La ligne C, une ligne de vie

Traversant la quasi totalité de l'agglomé-

ration d'est en ouest, cette troisième ligne de tramway intéresse une part importante de l'agglomération : 60.000 habitants, 30.000 emplois et 45.000 élèves ou étudiants !

Le nouveau profil des transports urbains

L'arrivée de la ligne de tramways C a grandement modifié le profil de la SÉMITAG.

En plus des 3 lignes de tram, 26 lignes d'autobus irriguent l'agglomération, le tout sur 270 km de réseau. Il y a maintenant 88 rames de tramways, près de 300 autobus, 1150 arrêts d'autobus et stations de tramways.

3 parkings-relais réalisés le long de la nouvelle ligne C sont venus s'ajouter aux 9 P+R existants (représentant près de 1600 places) et un 13ème sera ouvert à l'automne prochain entre le pont de Catane et la rue Ampère.

Enfin, un troisième dépôt a été mis en service à Gières, sur une surface de 30.000 m<sup>2</sup>, pour remiser et entretenir les tramways.



*La ligne C, longue de 9,6 km, pourvue de 19 stations, transportera 35.000 voyageurs par jour d'ici un an.*

*La ligne d'autobus articulés qui vient d'être remplacée par cette ligne C transportait 15.000 voyageurs par jour.*

*Photo : Jean-Marie GUÉTAT*

## Nouveau réseau d'autobus de soirée

**Dans le précédent bulletin ADTC-Infos, en page 18, nous vous présentons les modifications applicables sur le réseau autobus de jour avec l'arrivée de la ligne de tramway C.**

**Voici maintenant les changements intervenus le 25 mai sur le réseau de soirée Noctibus, qui fonctionne du jeudi au samedi.**

Remplacement de la ligne N2

Cette N2 a donc disparu, puisque remplacée par la ligne de tramway C.

Cela a entraîné la dissociation des parcours des 3 autres lignes Noctibus dans l'hyper centre de Grenoble. Maintenant, pour atteindre la place Victor Hugo qui reste le point de terminus et de départ des Noctibus, ces lignes spécifiques

empruntent les itinéraires suivants :

N 1 : cours Jean Jaurès / avenue Félix Viallet / boulevard Gambetta / rue Béranger / place Victor Hugo;

N 3: place Hubert Dubedout / boulevard Gambetta / rue Béranger / place Victor Hugo;

N 4 : place Hugo / boulevard Édouard Rey / rue de Belgrade / avenue Félix Viallet / boulevard Édouard Rey (à nouveau, mais dans le sens inverse) / place Victor Hugo (et direction le terminus d'Eybens).

A noter que les lignes N1 et N3 ont un nouvel arrêt, créé boulevard Gambetta à l'angle de la rue Jay.

Textes et photo : Jean-Marie GUÉTAT

### Le Pôle Sud se dégèle

On avait déploré (voir notre bulletin ADTC Infos n°105) que la station Pôle Sud - Alpexpo ne soit pas munie d'abris. Cette station étant établie sous le centre commercial Grand'Place, il avait été apparemment jugé inutile de la faire bénéficier de cet équipement, car elle était en effet protégée de la pluie. Par contre, les courants d'air, aggravés par l'effet de tunnel, y sont violents, rendant l'attente des usagers très inconfortable. Il semble que les observations de l'ADTC aient été entendues, puisque des abris y ont finalement été installés. En plus, ces abris habillent quelque peu cet espace sombre et vide que la présence d'une oeuvre d'art sur un mur ne parvient guère à animer.

### Bancs de bois et bancs de fer

Les nouveaux modèles d'abris pour les arrêts de bus ont été équipés de bancs métalliques : en hiver, ils transmettent un froid glacial au postérieur des usagers qui croient naïvement qu'un banc est destiné à leur permettre d'attendre confortablement le passage de leur bus.

Certains de ces arrêts sont équipés d'un banc supplémentaire, en bois, à l'extérieur de l'abri, banc qui présente des qualités thermiques bien supérieures au banc métallique. Mais qui ne voit pas qu'il y a comme un défaut ? L'utilisateur doit en effet choisir entre un banc, sous l'abri, protégé de la pluie, mais glacial par temps froid, et un banc insensible au froid, mais exposé aux intempéries...

Bruno VIGNY

### 20 mai : nouveau plan du réseau et code couleurs en partie modifié

Après les éditions de plans du réseau de janvier et mars derniers, entraînées par des modifications et extensions de lignes, la mise en service du 3ème itinéraire de tramway a bien sur nécessité une troisième édition en cette année 2006.

Les horaires de toutes les lignes ont été réédités sous une nouvelle présentation. 2 des 4 codes-couleurs ont eux aussi changé (semaine = bleu au lieu de blanc, dimanche et fêtes = mauve au lieu de bleu). Par ailleurs, les caractères des heures sont à nouveau plus lisibles que depuis la version de l'hiver 2005-2006, en taille de 8 points au lieu de 6 points.

Jean-Marie GUÉTAT

## Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et  
ferroviaires (18h30) :  
12 juin, 11 septembre, 9 octobre.

Commission vélos & piétons (18h30) :  
19 juin, 18 septembre, 16 octobre.

Commission du bulletin (20h30) :  
11 septembre, 9 octobre

### ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion "1 Personne"	8 euros
Adhésion "Couple"	10 euros
Adhésion "Étudiant"	2 euros
Adhésion "Petit revenu"	2 euros
Don de soutien à partir de	15 euros

Abonnement sans adhésion 8 euros  
Abonnement + Adhésion : faire le total

### ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro	2,50 euros
Abonnement annuel	8,00 euros

L'ADTC sur internet  
<http://www.adtc-grenoble.org>

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

### L'ADTC est membre de :

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

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

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

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

### Droit du piéton,

**AEDTF**, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.

==> [www.aedtf.org](http://www.aedtf.org)

Bulletin trimestriel publié par :

**Association pour  
le Développement des  
Transports en Commun,  
voies cyclables et piétonnes  
dans la région grenobloise**

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 :  
Jean-Marie GUÉTAT

N° de CPPAP : 0405 G 82982

Tiré à 1500 exemplaires par  
Imprimerie Notre-Dame  
80, rue Vaucanson  
38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : J.-M. GUÉTAT  
Photo de la vignette de couverture :  
J.-M. GUÉTAT

# Revue de presse et de l'Internet

## Villepin dévalise les Chemins de fer

[...] Tous les biens de RFF (Réseau Ferré de France) susceptibles d'être vendus rapidement (soit la moitié de son patrimoine) vont être transférés, dans les prochains jours, à une autre société d'État, la Sovafim. La valeur de ces propriétés est estimée à 800 millions, mais RFF n'en recevra que 150, soit le montant (volontairement sous-estimé) pour lequel elles ont été inscrites dans les comptes [...]. A force de brader, au bénéfice de l'État, son patrimoine foncier, RFF n'est pas près de stopper la dégradation de son réseau.

L'état de délabrement est tel que la vitesse a dû être ralentie sur plus de 1500 kilomètres. Il arrive même que des rames déraillent en raison de voies défectueuses, comme cela s'est produit le 25 février à Saint-Flour (heureusement sans faire de victimes) [...].

*Le Canard enchaîné*, 8 mars 2006

## Une étiquette pour rouler propre et moins cher

A compter du 10 mai l'*Étiquette Énergie* est obligatoire sur les voitures neuves vendues.

Sur le même mode que les étiquettes qui, de A à G, classifient les produits électroménagers, celle-ci indique le niveau d'émissions de CO<sub>2</sub>.

*Libération*, 9 mai 2006

## Asthme: doublement des cas depuis 20 ans

[...] Une récente étude menée en France, en Autriche et en Suisse a montré que, dans ces 3 pays, 40.000 personnes meurent chaque année des effets de la pollution atmosphérique. A elle seule, la pollution automobile est responsable de la moitié de ces décès (20.000 personnes), ainsi que de 25.000 nouveaux cas de bronchite chez l'adulte et de 16 millions d'arrêts de travail. En France, en 20 ans, les professionnels de la santé ont constaté un doublement des cas d'asthme et d'allergie. Or, on sait aujourd'hui que la pré-exposition au dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) accroît la sévérité des poussées d'asthme induites par les infections virales. [...] En outre, plusieurs études tendent à faire penser que l'exposition aux particules fines (PM-2,5), produites notamment par les moteurs diesel, pourrait causer des troubles du développement neuro-comportemental et immunitaire, l'atteinte du système nerveux se faisant par les nerfs olfactifs [...].

*Le journal de l'environnement*, 8 mars 2006

## En vélo, l'esprit tranquille

Tous cyclistes ou presque. Le formidable succès de Vélo'V a entraîné une augmentation de 33% du trafic des bicyclettes dans l'agglomération lyonnaise. En une seule année.

Or, curieusement, cette explosion de deux roues ne s'est pas accompagnée d'une recrudescence d'accident [...]. Le nombre d'accidents de vélos est resté stable avec 90 collisions en 2005 dont une seule mortelle [...]. Quatre accidents sur cinq se produisent avec une voiture. Une seule solution pour le Grand Lyon : poursuivre l'aménagement d'un réseau cohérent de voies cyclables [...].

Les piétons se plaignent souvent de la gêne occasionnée par des cyclistes, qui soucieux de leur sécurité, emploient volontiers les trottoirs. Pourtant, les chiffres sont également rassurants. Seuls six piétons ont été blessés l'an dernier contre onze en 2004. Cependant, même si les accidents sont rares, ils peuvent s'avérer mortels. Une personne âgée est décédée l'an dernier après une collision avec un cycliste. Pour Jean Louis Touraine, vice-président du Grand Lyon chargé de la politique de déplacement, la priorité est désormais de faire de la pédagogie en direction des usagers de la route pour apprendre à partager l'espace urbain.

*Lyon plus*, 4 mai 2006

## Premier bulletin de l'OMM sur les gaz à effet de serre

L'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) a publié son premier bulletin annuel via Internet sur les gaz à effet de serre\*. Les concentrations mondiales de ces gaz (dioxyde de carbone, méthane et protoxyde d'azote) dans l'atmosphère terrestre ont atteint des niveaux records en 2004.

Le niveau de dioxyde de carbone, le gaz à effet de serre le plus abondant dans l'atmosphère, continue de s'accroître régulièrement. Le protoxyde d'azote présent dans l'atmosphère augmente également régulièrement. En revanche, la teneur de l'atmosphère en méthane semble se stabiliser.

Le Bulletin relatif à l'année 2005 devrait paraître en novembre 2006.

\* 44 pays Membres de l'OMM effectuent des relevés de gaz à effet de serre qui sont ensuite archivés et distribués par le Centre mondial de données relatives aux gaz à effet de serre (CMDGS), hébergé par le Service météorologique japonais.

[www.meteofrance.com](http://www.meteofrance.com), le 20 mars 2006