



Rocade Nord ?
Propositions alternatives
pour le PDU 2006-2012

De Notre-Dame à Sainte Claire : chemin de croix pour les piétons !



et aussi...

Biocarburants : ne nous laissons pas leurrer

Fréquence des tramways en début de soirée : à renforcer



Editorial : Imaginez...

Imaginez une entreprise qui a présenté en 2000 un plan stratégique sur 10 ans. Dans ce plan figure un projet long terme qu'il est prévu d'étudier plus en détail avant d'engager sa mise en oeuvre.

Six ans après, ce plan stratégique fait l'objet d'une révision :

un plan moins ambitieux que le précédent, puisqu'il ne couvre qu'une période de cinq ans, au lieu de dix pour le précédent,

les mesures court terme réalisées pendant les six dernières années ont pris un peu de retard mais apportent des résultats au-delà des espérances,

les mesures prises en attendant le démarrage hypothétique du projet long terme ont permis d'atteindre 80% des objectifs assignés à ce projet,

les pré-études ont montré que ce projet n'était pas faisable techniquement tel qu'il était imaginé, qu'il fallait en changer les spécifications, et que le coût estimatif devait être doublé au minimum,

les clients ont commencé à changer leurs comportements, et se tournent de plus en plus vers des solutions concurrentes à ce que ce projet prévoit d'apporter...

Le comité de direction de cette entreprise décide malgré tout de lancer ce projet modifié, de confier à un de ses partenaires sa réalisation. Les coûts de réalisation qu'elle devra supporter en grande partie sont budgétés à hauteur d'environ 10%... L'enquête de marché faite il y a six ans n'a pas été remise à jour.

Une telle situation est inimaginable dans une entreprise réelle.

Et pourtant, si vous regardez ce qui se passe avec le nouveau PDU qui nous est présenté, comprenant le nouveau projet de rocade nord, c'est à peu près ce qui est en train de se dérouler sous nos yeux : le bureau syndical du SMTC a voté le projet de PDU en juillet 2006 et le président du Conseil Général de l'Isère se propose de prendre la maîtrise d'ouvrage de cette nouvelle rocade.

Heureusement, cette rocade ne peut être réalisée que si elle figure au PDU. Nous, citoyens, pouvons arrêter ce processus absurde : l'enquête publique sur le PDU est prévue en début d'année 2007.

C'est bien au SMTC de définir, conformément à la loi, la politique de déplacements dans l'agglomération. Nous demandons donc que le SMTC en charge du PDU reprenne les choses sérieusement en réévaluant les deux familles de solutions avec et sans rocade Nord et qu'un grand débat public avec la population soit organisé sur ces bases en 2008-2009.

Vous trouverez un dossier spécial de 8 pages sur ce sujet complexe ; lisez-le, téléchargez-le depuis notre site, copiez-le, diffusez-le autour de vous le plus largement possible.

Enfin, exprimez votre avis lors de l'enquête publique pour que la voix de la sagesse l'emporte.

Antoine JAMMES

Sommaire du numéro 110

Page 2	Editorial – Imaginez...
Page 3	Biocarburants, ne nous laissons pas leurrer
Page 4	Méto, vélo... dodo
Page 5	Profession : patrouilleur du réseau cyclable de l'association Roue Libre à Chambéry
Page 6	Grenoble, Place Ste Claire : Place piétonne ? Zones 30, moderato cantabile
Page 7-14	Rocade Nord ? Propositions alternatives pour le PDU 2006-2012
Page 15	Comité de ligne SNCF Grenoble - St André le Gaz
Page 16	Comment aller skier sans sa voiture ?
Page 17	Fréquence des tramways en début de soirée à renforcer, et : Premier bilan des parcs-relais de Gières et de Seyssins
Page 18	L'espace historique des TC a ouvert à Pont de Claix
Page 19	Tramway, trolleybus, Translohr et busway
Page 20	Revue de presse

Ne nous laissons pas leurrer

A la rentrée, le gouvernement a annoncé un plan de développement des biocarburants : « nous mettrons à disposition des consommateurs un nouveau carburant, l'E85 ou flexfuel, composé à 85% d'éthanol et à 15% d'essence. 500 à 600 pompes vertes seront mises en place en 2007». Cet E85 serait vendu 0,80 €/L.**

Les biocarburants

Il s'agit de carburants d'origine végétale. Nous pouvons les classer en 3 groupes :

1 - Les carburants issus des oléagineux (colza, tournesol) :

- l'huile végétale pure (ou HVP), obtenue par simple pression à froid, s'utilise après filtration dans les moteurs diesel.

- l'ester méthylique d'huile végétale (EMHV), composé de 90% d'huile et 10% d'alcool (estérification) s'utilise en mélange de 5 à 30% avec le diesel (le Diester).

2 - Les carburants issus des alcools, obtenus de plantes contenant du sucre (canne à sucre, betterave) ou de l'amidon (blé, maïs).

- l'utilisation des alcools purs ou en mélange avec de l'essence (type E85) est possible avec un moteur adapté (très développé au Brésil).

- l'ETBE (Ethyl Tertio Butyl Ether) issu d'une réaction alcool/produit pétrolier.

3 - Les carburants obtenus du méthane, un gaz contenu dans la fermentation sans oxygène de n'importe quel produit organique.

Gaz à effet de serre (GES)

Les biocarburants émettent du CO₂ lors de leur combustion, tout comme les carburants d'origine fossile. Mais, à la différence de ces derniers, il s'agit du CO₂ prélevé dans l'atmosphère par la plante pour sa croissance : on serait donc tenté de croire qu'ils sont « propres ». Or, malheureusement, la culture des plantes (tracteurs, intrants chimiques...) ou leur transformation (réactions) utilisent de l'énergie, aujourd'hui d'origine fossile. Ils ont également des rejets d'autres GES (NO₂ ou CH₄). De plus, ils sont souvent utilisés en mélange avec des produits pétroliers. En clair, le gain est notable, mais on pollue « encore » avec un biocarburant.

Ressources

En France ces dernières années, les transports engloutissent 50 millions de tonnes de pétrole (plus de la moitié de la consommation totale du pays). Pour réduire notre dépendance au pétrole et les émissions de GES, le remplacement de cette quantité est-il possible ?

Selon Jean-Marc Jancovici, expert des questions énergétiques : « Pour produire 50 millions de tonnes équivalent pétrole, il faut mobiliser, 3 à 4 fois les terres agricoles actuelles [en France]. Bien évidemment cela n'est pas possible, et même satisfaire 10% de la consommation actuelle des transports avec des biocarburants nécessite la mobilisation de 30 à 40% des terres agricoles actuelles »**. Pour les détails, voir les diverses publications citées.

La filière HVP, utilisée directement par les agriculteurs dans leurs engins, semble avoir un potentiel significatif : filières courtes (les exploitants pressent eux-même leurs huiles), utilisation des résidus (tourteaux pour l'alimentation animale). Il semble possible d'utiliser le potentiel en biocarburants de la France pour les besoins agricoles (4 MTep).

Mais alors...

On comprend vite que les biocarburants ne remplaceront les dérivés du pétrole que très partiellement. Que le gouvernement apporte son soutien à la filière, établisse un contexte légal permettant l'utilisation des biocarburants est nécessaire : réjouissons nous ! Mais cette annonce devrait être assortie de l'essentiel : réduire nos déplacements motorisés et notre consommation énergétique, sans cela, les biocarburants resteront un vœu pieu. «C'est une bonne idée, mais très partielle», prévient Jean-Louis Bal de l'ADEME***. Pour le directeur de l'Institut Français du Pétrole, au sujet des énergies pour les transports de demain, « il n'y a pas de panacée»****.

Ce type d'annonce peut avoir un effet démobilisateur pour le changement de comportement : « Les carburants propres arrivent : finie la pollution ! Et pas cher au litre : pourquoi changer ? ».

Sachons rester réalistes : même avec un réservoir plein d'alcool, la sobriété est de mise !

Jérôme FOURCHES
avec la participation de Rémi BOULONGNE (Frapna Isère) Julien DUCROTOIS (Ageden)

Sources :

* <http://www.premier-ministre.gouv.fr>

** <http://www.manicore.com> - "Que pouvons nous espérer des biocarburants ?" - Décembre 2004 - Jean-Marc Jancovici

*** Libération du 27/09/06 - "Des pompes vertes pas si vertes"

**** Le Monde du 23/11/06 - "Les transports peinent et peineront à s'affranchir du pétrole"

Infos: www.ademe.fr, www.manicore.com

CARTON VERT à la ville de Grenoble

avec la réalisation d'une Zone 30 dans le quartier Saint-Bruno (voir article page 6). Vert comme la couleur de l'espoir, espoir de voir la ville de Grenoble passer à la vitesse supérieure.

Antoine JAMMES

CARTON JAUNE

à la ville de Grenoble pour avoir mis en sens unique une rue sans double sens cyclable et sans avoir revu le régime de priorité des transversales.

Dans un but très louable de libérer le trottoir occupé par des véhicules, le double sens de la rue Charrel a été réduit à un seul.

Si les piétons ont retrouvé un trottoir accessible, les cyclistes sont les grands perdants puisque le double sens cyclable n'a pas été prévu malgré une largeur de chaussée utile variant de 3.30m à 3.50m.

L'occasion d'éviter des détours et de réduire les vitesses n'a pas été saisie.

Regrettable pour une Municipalité qui écrit avoir pour objectif d'étendre cette réglementation à de nouvelles voiries !

Christian COTTE

CARTON ROUGE à Alpeexpo

A l'initiative de la MNEI et de l'ADTC, Métrovélo avait prévu un stationnement vélos à l'entrée d'Alpeexpo pour le salon Naturissima, pendant les trois jours "transports propres". Des réductions étaient proposées aux personnes venant à vélo (au même titre que ceux venant en bus ou en tram) et cela avait été annoncé dans le programme. Cela aurait valu un beau carton vert. Malheureusement, Alpeexpo n'a pas suivi et les salariés de Métrovélo, venus sur place, n'ont pas pu installer ce stationnement vélo. Une belle occasion ratée...

Antoine JAMMES

**Aide Mémoire (2) :
droits et devoirs****Extraits du Code de la Route
(2005)****ART. R 313-33 :**

Tout cycle doit être muni d'un appareil avertisseur constitué par un timbre ou un grelot dont le son peut être entendu à 50 mètres au moins. L'emploi de tout autre signal est interdit.

ART. R 313-4 : Feux de position AV

- X : La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, tout cycle doit être muni d'un feu de position émettant vers l'avant, une lumière non éblouissante jaune ou blanche.

ART. R 313-5 : Feux de position AR

- V : La nuit, ou lorsque la visibilité est insuffisante, tout cycle doit être muni d'un feu de position arrière. Ce feu doit être nettement visible de l'arrière lorsque le véhicule est monté.

ART. R 416-10

- Les cycles ainsi que leur remorque doivent circuler avec le feu de position et le feu rouge arrière allumés.

ART. R 416-15

A l'arrêt ou en stationnement, les motocyclettes à deux roues sans side-car non munies de batteries, les cyclomoteurs à deux roues et les cycles à deux roues peuvent ne pas être signalés s'ils ne sont pas attelés d'une remorque mais ils doivent être garés au bord de la chaussée.

ART. R 315-3

- Tout cycle doit être muni de deux dispositifs de freinage efficaces.

ART. R412-34

- Lorsqu'une chaussée est bordée d'emplacements réservés aux piétons ou normalement praticables par eux, tels que trottoirs ou accotements, les piétons sont tenus de les utiliser, à l'exclusion de la chaussée. Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent également les utiliser, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons.

Christian COTTE

L'ADTC a dénoncé dans un communiqué de presse fin septembre la dérive préoccupante du service Métro Vélo. Il est temps de redresser la barre, mais... y a-t-il un pilote à bord ?

L'ADTC a été reçue à ce sujet par J.Chiron, conseiller communautaire de Grenoble Alpes Métropole, et président de la TAG.

Métro Vélo : peut mieux faire !

Le potentiel de Métro Vélo : le budget a triplé depuis 2003, la surface a doublé, le nombre de cyclistes dans l'agglomération progresse, la fréquentation des TER grimpe.

Et pourtant, même si l'activité a recommencé à progresser timidement, Grenoble a la seule vélostation de France qui a connu une régression sensible en 2004/2005, date à laquelle la gestion a été confiée à la TAG.

J.Chiron nous a expliqué, exemples à l'appui, que les contraintes du cahier des charges de la Métro nuisaient à l'efficacité du service, ou faisaient inutilement augmenter son coût. L'ADTC avait d'ailleurs dénoncé la perte d'attractivité induite par l'encaissement des cautions et une grille tarifaire mal ciblée.

Alors, pourquoi ne pas avoir évacué ces contraintes clairement identifiées avant de lancer l'appel d'offres fin 2005 ? Même courant 2006, la Métro aurait pu négocier avec les candidats des évolutions du cahier des charges, puisqu'il était admis par tous — y compris par les candidats, dont certains avaient fait leurs preuves dans d'autres agglomérations — qu'il n'était pas optimal.

Mais ces négociations ont été interrompues, et l'appel d'offres annulé. On parle d'un nouvel appel d'offres conservant les contraintes du statut de régie directe. Une « phase d'attente », comme si ce dossier n'avait pas déjà assez traîné !

Vélo ou TC ?

Le cahier des charges n'explique pas tout. Nombre de « vélos jaunes » (jusqu'à 80 sur 200) et de vélos des abonnés au service « gardiennage + entretien » restent parfois immobilisés faute de pièces aussi banales que des patins de frein ou des rustines. Si au début les salariés issus de l'équipe fondatrice du Véloparc avaient à cœur de dépanner les cyclistes (y compris en allant emprunter des pièces à l'atelier du P'tit Vélo...), on n'a pas le sentiment que les nouvelles recrues de la TAG soient toutes aussi motivées. On a plutôt l'impression de déranger quand on arrive pour faire marquer un vélo, bien que Grenoble soit théoriquement une des villes-pilote pour ce service...

En France, quelques vélostations peinent à décoller. Curieusement, ce sont le plus souvent celles gérées par un exploitant de Transports Urbains (Grenoble, Montpellier, Transpôle-Lille, Versailles). Veulent-ils développer la complémentarité TC+vélo... ou surfer sur l'image du vélo, tout en bridant l'essor de ce mode "concurrent" ?

Vélos ou Vélo'v ?

Une des raisons de la remise en cause de l'appel d'offres serait le souhait de disposer en 2008 d'un système de vélos en libre-service, à l'instar des Vélo'v lyonnais. L'ADTC a deux critiques à ce sujet.

Sur la forme : il n'y a aucune raison de coupler dans le futur appel d'offres deux services qui peuvent très bien être indépendants, surtout si cela risque de conduire à laisser la vélostation végéter entre les mains de gestionnaires dont la motivation est plutôt de disposer d'une vitrine pour leurs nouveaux vélos en libre service. Le groupe Transdev, auquel la TAG appartient, a justement une toute nouvelle offre de vélos en libre service...

Sur le fond : les Vélo'v ont fait décoller la pratique du vélo, auparavant quasi-inexistante à Lyon, et c'est très bien ! Mais ce système aurait relativement moins d'impact à Grenoble*, et surtout, il est inadapté aux besoins des pendulaires péri-urbains susceptibles de passer de la voiture à une solution train+vélo.

La géographie contrainte du « Y » grenoblois, le réseau cyclable, le nombre de cyclistes, la congestion aux entrées d'agglomération, et la fréquentation TER en progression constante, tous ces critères convergent pour faire du développement des vélostations dans les gares de notre agglomération une priorité évidente. Cette intermodalité est un enjeu fort, il est urgent de passer à l'acte !

Texte et photo Monique GIROUD



* pour produire le même accroissement de part modale vélo qu'à Lyon (+30% en 1 an), il faudrait 700 Vélo'v sur Grenoble et 2000 dans l'agglomération.

Patrouilleur du réseau cyclable de l'association Roue Libre à Chambéry

Armes principales : appareil photo, sécateur, balai, plan des itinéraires cyclables.

Peut-être m'avez-vous même vu lors d'un passage à Chambéry ? J'ai un beau vélo noir avec des sacoches géantes et « patrouilleur » écrit dessus à peu près partout, y compris sur mes vêtements.



Ca fait presque 2 ans et demi maintenant que je sillonne la voirie, et notamment (mais pas exclusivement) les aménagements cyclables de l'agglomération chambérienne. J'y repère les dysfonctionnements structurels pour le déplacement à vélo. Ce sont Chambéry métropole et le Conseil Général de la Savoie qui financent le poste et l'association Roue Libre qui le gère. Je travaille donc la moitié de mon temps dans le bureau de Roue Libre, et l'autre moitié, les chambériens me trouvent sur la route, hiver comme été.

Du travail de terrain...

Je parcours le réseau entier, du Lac du Bourget au lac Saint André, au moins une fois par semaine. Mais ce n'est pas une balade, je vous assure ! On pourrait coller une étiquette « arrêts fréquents » sur mon dos. Sur la bonne dizaine de kilomètres parcourus quotidiennement, malgré les exigences bureaucratiques, les divers arrêts de service ont lieu à peu près tous les 250 mètres, en moyenne.

Entre autres, j'assure l'entretien d'urgence. Concrètement cela veut dire que j'enlève tout ce qui pourrait présenter un danger : éclats de verre, plaques de sables dans un virage, ronces ou branches dépassant sur la piste, branches mortes... Je ne me contente pas seulement de constater des manquements dans l'entretien régulier, je propose une solution pour chaque problème. Je classe rigoureusement ces propositions et les adresse aux gestionnaires du réseau. En général, c'est la DDE pour les Avenues Vertes, et sinon les communes. Mais, vu de près, c'est beaucoup plus complexe que ça, et les différents acteurs se renvoient la balle des fois. Mes interventions peuvent donc inciter à clarifier certaines choses.

Sur le terrain, il m'arrive d'orienter, de soigner, de rassurer, d'abreuver, de divertir ou

de dépanner des usagers. Je suis là pour ça. Je porte sur moi et distribue des plans et toutes sortes d'informations susceptibles d'interpeller cyclistes et citoyens curieux (événements...). Je n'arrête pas chaque cycliste qui passe. Mais quand quelqu'un est à l'arrêt ou roule doucement dans ma direction et que je sens qu'il pourrait l'apprécier, je l'aborde. Souvent on m'aborde aussi : « C'est quoi un patrouilleur ? » Il s'ensuit un échange informatif et convivial. Les gens l'apprécient.

Je sensibilise également des automobilistes « garés pour juste une minute », des conducteurs de scooters « égarés » sur des aménagements cyclables, et aussi, mais oui, de jeunes cyclistes au comportement presque aussi incivil.

Et du travail de bureau...

L'autre moitié de mon temps de travail est consacrée à l'élaboration des propositions. Je recueille et communique sur demande toutes les observations des usagers sur le réseau ainsi que les informations que j'arrive à obtenir sur les accidents et les agressions, sur la fréquentation, les chantiers (barrages) et les projets routiers ou d'aménagement cyclable. J'assure donc théoriquement le relais d'informations entre tous les gens qui s'intéressent au vélo.

Sinon, je peux proposer des campagnes de balayage ou de taille de végétation par exemple. C'est plus efficace d'organiser ce genre d'entretien par déclenchement que par calendrier. Comme ça on ne balaye pas de pistes propres en laissant des bandes sales. Aussi, je recense les arceaux posés, fais des animations et interventions scolaires pour la promotion du vélo utilitaire, etc.

Bientôt je pédalerai vers d'autres horizons, mais mon successeur sera probablement intégré dans les services de Chambéry métropole en 2007. J'espère qu'il sera véritablement intégré dans les processus de réflexion et surtout de décision car c'était le problème de mon poste : je ne suis pas suffisamment tenu au courant des interventions sur le réseau et je fais beaucoup de travail dans le vide. Vous le savez bien : les dysfonctionnements structurels pour le déplacement à vélo ne manquent pas. Ce sont les remèdes !

Texte et photos : Klaus LIEF

Aménagements cyclables sur la RD Domène-Montbonnot

En gestation depuis plusieurs années, le projet va pouvoir se réaliser pendant l'été 2007 :

- la première partie, entre le giratoire de Domène et le circuit de voitures miniatures,
- la deuxième, sur la rive droite de l'Isère, sur la berge, entre le pont de Domène et celui de La Batie.

Il s'agit, coté Est de la RD, d'une piste bi-directionnelle qui fera la liaison avec la rive droite de l'Isère et, coté Ouest, d'une bande pour les cyclistes venant de Montbonnot.

Pour la 3^è partie, en allant vers l'échangeur après l'entrée du circuit, il faudra attendre la fin des acquisitions foncières en cours, pour voir (en 2008) une bande de chaque coté de la RD, avec une traversée pour la bande coté Est pour rejoindre les chemins vers l'Ouest le long de l'autoroute.

L'ADTC a demandé :

- la sécurisation de la sortie de la déchetterie de Domène,
- la réduction de la largeur de l'anneau et le rétrécissement des entrées du giratoire de Domène,
- l'abaissement à 70km/h de la vitesse sur la RD et la signalisation lumineuse de la traversée des cyclistes.

Christian COTTE

Naturissima 2006 L'ADTC à la rencontre des visiteurs



Photo Jérôme FOURCHES

Un grand merci aux adhérents qui se sont relayés pour assurer une permanence au stand de l'ADTC sur ce salon pendant le week-end « transports propres » !

Geneviève PEFFEN

Grenoble : Place Ste Claire

Place piétonne ?

Traversée piétons-cycles Brignoud-Crolles

Depuis quelques semaines, les piétons peuvent traverser l'Isère et l'autoroute entre Brignoud et Crolles dans de meilleures conditions de sécurité qu'auparavant.

La section locale de l'ADTC avait identifié ce besoin car des piétons font cette traversée pour se rendre en gare de Brignoud, pour faire des courses au centre commercial... Elle a travaillé plusieurs mois sur ce dossier et l'a transmis à la mairie de Crolles. Une partie de nos propositions a été prise en compte par la Mairie et la COSI, ce que les utilisateurs apprécient !

Cependant le principal problème restant, concerne la vitesse trop élevée des véhicules circulant sur la chaussée centrale et sur les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute.

Une partie de cette chaussée n'a pas de limitation de vitesse (par défaut 90 km/h hors agglomération) et n'a pas de caractère urbain, en témoigne la protection des piétons assurée avec des glissières de type autoroutier !

Nous demandons à ce que la vitesse soit limitée à 50 km/h sur l'ensemble de la voirie entre Brignoud et Crolles et que le franchissement par les piétons des bretelles soit mieux sécurisé.

Laurence GIGON
Antoine JAMMES

Elle borde la zone piétonne du centre, se situe entre la place Notre Dame et la rue de la République, la ligne B du tram y passe, et vous y trouvez le marché, les halles et la maison du tourisme.

Une place semi-piétonne

Elle est semi-piétonne car un sens de circulation automobile est autorisé, côté halles, vers la place Notre Dame. L'autre côté est réservé aux piétons, de la rue Pierre Duclot à la rue de la République.

Si vous avez l'habitude de vous y promener ou si vous y allez pour voir, vous devez être attentifs, vous devez slalomer, vous "frotter", entre les étals de deux fleuristes, deux terrasses de cafés, un marchand de porcelaine, un de livres, qui occupent de plus en plus d'espace, et bien sûr des voitures en stationnement sauvage.



Les piétons n'ont plus la part belle !

Depuis sa piétonisation avec la deuxième ligne de tram, cette place et ses commerces ont bien changé, et, si on peut se réjouir de la

vie qui l'anime, elle ne fait plus la part belle aux piétons.

C'est dans un grand déballage désordonné que ceux qui courent et ceux qui déambulent derrière la station et le long des voies du tram doivent trouver un passage, sans parler des poussettes, des personnes handicapées et des personnes âgées nombreuses dans ce quartier.

Les automobilistes s'autorisent... le service municipal des droits de voirie laisse faire... la police municipale ne dit rien.



On ne peut plus dire que l'espace y est piétonnier tant il est amputé, encombré, chicaneux.

La vocation de cette place est celle d'une aire piétonne, ou celle d'une zone de rencontre (qui sortira peut-être un jour du code de la route). En attendant, il faut faire des progrès pour partager cet espace de façon conviviale avec un réel souci de faciliter le cheminement des piétons.

Christian COTTE

Photos Jacques HENNEBERT

Zones 30 : moderato cantabile

Quelques dates d'abord : 1990 lancement des zones 30 en France. En 1997, le maire de Grenoble annonce leur généralisation mais en 2006... les zones 30 restent l'exception à Grenoble.

C'est ce que nous avons dit aux élus lors de l'inauguration de la zone 30 de l'année, celle de St Bruno, plutôt bien faite, avec quelques trottoirs traversants, quelques double sens cyclables et des oreilles de Mickey (pas assez étendue malgré tout).

Les élus ne promettent pas de programme ambitieux pour les zones 30 mais elles seront belles.

Que choisir ? Faut-il continuer à ce rythme, ou faut-il en créer 3 ou 4 par an pour que tous les quartiers soient bientôt en zone 30 (et avec tous les aménagements nécessaires) pour que la circulation apaisée

soit la règle dans les quartiers ?

Faut-il rappeler que la Métro finance 50% des dépenses et qu'il existe des pays, comme la Suisse, où l'on fait des zones 30 sans dépenser trop d'argent ?



Texte et photo Jacques HENNEBERT

Le nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU) doit être soumis à enquête publique début 2007

Malgré les signes encourageants d'une diminution de l'utilisation de la voiture en faveur des autres modes de déplacements, le nouveau projet de PDU continue de prévoir un début de réalisation de la rocade nord en 2010, 90 millions d'euros étant inscrits aux budgets 2010 – 2012 du PDU. Cette somme déjà conséquente est pourtant faible par rapport au coût total du projet (au moins 700 millions d'euros), dont les sources de financement au-delà de 2012 restent totalement inconnues.

Au début de l'année 2007, vous allez être appelés à vous prononcer sur le plan de déplacement urbains de l'agglomération grenobloise, plan qui contient le projet de Rociade Nord. Ce document est destiné à vous aider à vous prononcer lors de cette enquête publique.

Dans ce document nous allons :

- Replacer le plan de déplacements urbains soumis au vote dans le contexte grenoblois (p. 2).
- Nous interroger sur la pertinence de la solution « rocade nord » pour faciliter les déplacements à Grenoble (p. 3).
- Prévoir les conséquences de la construction de la rocade, tant en terme financier que de circulation (p. 4).



- Nous interroger sur le projet sur lequel vous allez être appelés à vous prononcer. Ce projet est loin d'être finalisé et, surtout, aucune étude fiable de financement n'a été réalisée (p. 5).
- Enfin, vous proposer d'autres solutions, qui sont contenues dans le PDU mais dans des délais beaucoup plus longs et qui pourraient être raccourcis si la rocade Nord est abandonnée (p 6 à 8).

La décision unilatérale du Président du Conseil Général de l'Isère d'être Maître d'Ouvrage de la rocade Nord ne modifie en rien la nécessité d'un débat public en 2008-2009 sur la politique globale des déplacements dans l'agglomération grenobloise. Ce débat, illustré par deux scénarios chiffrés, l'un avec tunnel et l'autre sans, permettrait de mener une concertation productive avec la population et ensuite permettrait aux élus de prendre des décisions objectives !

Dossier réalisé par la commission PDU de l'ADTC, illustrations de Cléd'12, photos ADTC. Novembre 2006

Le cadre politique et administratif : le Plan de Déplacements Urbains

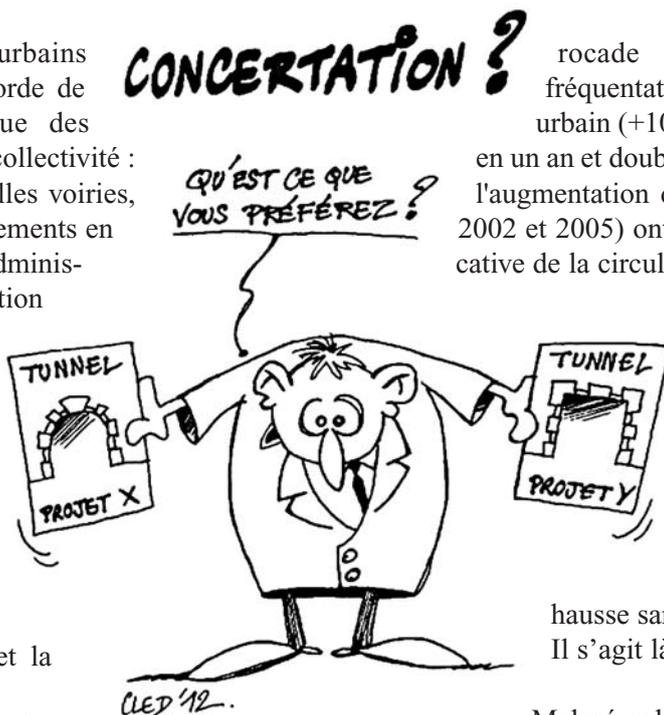
Un plan de déplacements urbains (PDU) est un document qui aborde de façon globale la problématique des déplacements à l'échelle d'une collectivité : transports en commun ou nouvelles voiries, stationnement, livraisons, déplacements en entreprises... Pour des raisons administratives, le PDU de l'agglomération grenobloise adopté en 2000 a été mis à jour et sera soumis à enquête publique début 2007.

Le PDU adopté en 2000

Le premier PDU adopté en 2000 avait pour objectifs (p. 81 du document de synthèse du PDU) de :

- « Protéger la qualité de vie et la santé des habitants, [...] »
- Favoriser la vitalité économique, commerciale et universitaire de l'agglomération, [...] »
- Conforter la solidarité entre les territoires, [...] »
- Diminuer la part des déplacements en voiture. »

CONCERTATION ?



rocade nord : l'augmentation de la fréquentation des transports en commun urbain (+10 % en un an) et des TER (+15% en un an et doublement des usagers en 7 ans !) et l'augmentation de l'usage du vélo (+50% entre 2002 et 2005) ont permis une diminution significative de la circulation automobile dans le centre-ville de Grenoble, et même une réduction de moitié sur les grands boulevards.

Cette évolution s'explique à la fois par le développement des alternatives (TER, bus, vélo...), par la stagnation des capacités routières et par une

hausse sans précédent du prix du pétrole ; Il s'agit là d'une tendance durable.

Malgré cela, les voies d'accès à Grenoble (A41, A48) et de contournement (Rocade Sud, A480) sont régulièrement saturées. Une raison est le nombre important (90 000) des déplacements pendulaires (domicile – travail ou études) internes à la région urbaine grenobloise. Beaucoup sont impossibles à effectuer en Transports en Commun faute de dessertes suffisantes et doivent mobiliser notre attention. Le trafic de transit (traversant l'agglomération) reste faible, autour de 5 %, mais il pourrait augmenter fortement avec la Rocade Nord par effet d'aspiration (voir plus loin).

La situation actuelle est donc favorable à un transfert de la voiture vers les autres modes de transport et l'évolution positive constatée à Grenoble pourrait être étendue à l'ensemble de l'agglomération par une amélioration de l'offre périurbaine de transports en commun.

8

Après consultation, le Syndicat Mixte des Transports en Commun, qui est composé d'élus de la Métro et du Conseil Général et est responsable de la conception du PDU, a décidé de commencer par améliorer les transports doux et collectifs, avec les lignes C et D de tramway. Le PDU indiquait p. 83 : « Après évaluation des résultats des premières mesures (...), la collectivité pourra décider (...) [de] l'achèvement de la rocade Nord (...) »

L'évolution de la situation entre 2000 et 2006

Depuis 2000, les objectifs du PDU de réduction de la circulation au centre de Grenoble ont été atteints sans

Grenoble : seule ville de cette taille à ne pas avoir de rocade ?

Il est souvent avancé que Grenoble serait la seule ville de cette taille à ne pas avoir une rocade complète. Un examen détaillé de la question est très révélateur, le tableau suivant donnant la situation des villes classées en fonction du nombre d'habitants de leur aire urbaine. Grenoble est ainsi 14e en France :

Position	Ville	Population aire urbaine	Rocade complète	Position	Ville	Population aire urbaine	Rocade complète
9	Strasbourg	~612 000	Non	15	Montpellier	~459 000	Non
10	Toulon	~564 000	Non	16	Metz	~429 000	Non
11	Lens	~552 000	Non	17	Nancy	~410 000	Non
12	Rennes	~521 000	Oui	18	Clermont	~409 000	Non
13	Rouen	~518 000	Non (*)	19	Valenciennes	~399 000	Non
14	Grenoble	~514 000	Non	20	Tour	~376 000	Non

Il existe également des villes plus grandes comme Toulouse et Bordeaux, ou moins grandes comme Caen qui possèdent une rocade complète. Mais leur rocade est saturée, et certaines réfléchissent à la possibilité de construire une seconde rocade plus externe !

(*) : Rouen en a prévu une à son PDU

La rocade Nord répond-elle aux besoins ?

Depuis plusieurs décennies, la péri-urbanisation et l'accroissement de la mobilité induisent une augmentation de la circulation automobile sur les grands axes routiers de l'agglomération.



A480 Saint-Egrève

1. Quels sont les vrais besoins en matière de circulation automobile ?

Il est nécessaire d'assurer de bonnes conditions de circulation dans la région grenobloise afin de satisfaire des besoins qui ne peuvent l'être que par la route :

- Habitants de zones peu peuplées peu desservies par les transports publics.
- Professionnels se déplaçant fréquemment : artisans, professions libérales.
- Entreprises pour des livraisons ou expéditions de matériel...

2. La rocade Nord réduirait-elle les bouchons sur l'A41 et l'A48 ?

Le débit maximum que peut écouler chacun de ces axes est atteint. Et la construction de la rocade nord amènerait un trafic supplémentaire sur l'A41 et sur l'A48 sans en augmenter la capacité ! **La rocade nord n'est donc pas la solution pour réduire ces bouchons.**

3. La rocade Nord réduirait-elle les bouchons sur la rocade Sud ?

- Les simulations faites montrent qu'après la mise en service de la rocade nord, la circulation augmenterait de 10 % sur la rocade Sud ! (étude DDE).

La Rocade Nord rentre dans un projet plus global d'augmentation générale du trafic routier sur Grenoble. Avec l'élargissement des voies de l'autoroute A480 (le long du Drac) et la construction de l'A51 entre Grenoble et Sisteron, les décideurs politiques s'enferment dans un schéma du tout routier qui est contraire aux tendances actuellement observées d'une baisse d'utilisation de la voiture au niveau national.

- Les camions qui ne pourront pas utiliser la rocade nord continueront à rouler sur la rocade sud, avec leurs nuisances sonores et polluantes.

D'autres mesures permettent de réduire le trafic sur la rocade sud, comme le développement des transports en commun urbains, en particulier pour des liaisons banlieue à banlieue : voir nos propositions.

4. La rocade Nord améliorerait-elle les conditions de circulation dans l'agglomération ?

Les estimations de trafic faites dans le cadre du projet de PDU montrent que seul le trafic au cœur de l'agglomération diminuerait. Mais la circulation continuerait de croître sur les grandes voiries de l'agglomération.



A480 Grenoble Pont du Drac



Rocade Sud Echirolles

Ce n'est donc pas grâce à la rocade Nord que ceux qui ont un réel besoin de leur véhicule, artisans, professions libérales...

...circuleront mieux !

Circuler dans de bonnes conditions ne signifie pas bénéficier d'une circulation fluide en permanence. Il faut accepter qu'aux heures de pointe, le temps nécessaire pour traverser l'agglomération en voiture puisse augmenter de 30 minutes environ et que quelques jours par an des bouchons plus importants puissent se produire du fait de circonstances exceptionnelles.

Les conséquences prévisibles liées à la rocade Nord

L'augmentation générale du trafic

Comme l'écrit le CERTU, agence dépendant du Ministère de l'équipement : « il est maintenant établi que la réalisation d'infrastructures nouvelles génère systématiquement des besoins supplémentaires de déplacements et ne permet pas de résoudre la congestion. » La cause est simple : l'appel créé par l'ouverture de la rocade Nord inciterait nombre d'habitants de l'agglomération à reprendre la route alors qu'ils utilisent d'autres modes de transport ou à aller habiter hors de l'agglomération car le logement y est moins cher. **Donc, le trafic routier global augmenterait.** Souhaite-t-on vraiment cela sur Grenoble ?

L'augmentation de la pollution

Avec cette augmentation du trafic et du nombre d'embouteillages, on assistera

**LE TUNNEL POUR
LA BONNE SANTÉ
DE L'ÉCONOMIE ?**



automatiquement à une croissance de la pollution. Il y a en effet peu d'espoir qu'apparaisse avant longtemps une voiture propre : les exemplaires électriques ou à pile à hydrogène sont en effet loin d'être au point ; les carburants verts sont quant à eux une solution illusoire à grande échelle (la substitution du pétrole actuellement consommé en France nécessiterait de

reconvertir l'intégralité des terres cultivables !).

Une augmentation forte des impôts

Le coût de la rocade n'est pas maîtrisé en raison des contraintes géologiques fortes et mal connues. Il n'y a actuellement aucune étude financière fiable sur ce projet qui coûterait entre 500 millions et 1 milliard d'euros. L'État s'étant désengagé du projet, **on peut craindre une hausse substantielle des impôts**

**Y VONT NOUS FAIRE
UN IMPÔT CATALYTIQUE...**



locaux et un endettement des collectivités locales... même si le tunnel est payant : à Lyon, TEO qui était censé ne rien coûter au contribuable a dû être finalement repris en charge par les collectivités locales faute de rentabilité suffisante pour l'opérateur privé.

La remise en cause de projets de transports en commun

Les finances publiques n'étant pas extensibles, le financement de la rocade nord hypothéquerait sérieusement le développement des Transports en Commun et modes doux dans l'agglomération, alors qu'il reste tant à faire... Déjà, le Conseil Général demande à l'État de transférer les montants prévus pour l'A480 vers la rocade Nord. On peut craindre que des projets de transports en communs soient arrêtés pour les mêmes raisons.

Tous les habitants veulent la rocade Nord ?

Cet argument souvent cité est une contre vérité manifeste !

En 2000, sondage SMTC : 91 % des personnes interrogées disent que les nouvelles lignes de tramway sont le moyen le plus efficace pour améliorer les conditions de déplacements ! 78 % pensent la même chose de la réalisation de nouvelles lignes de bus et seulement 68 % du tunnel sous la Bastille.

En 2004, sondage ville de Grenoble : 63 % disent que la rocade Nord est un projet prioritaire. 82 % mettent en avant le tram Moirans – Grenoble (Ysis à l'époque)

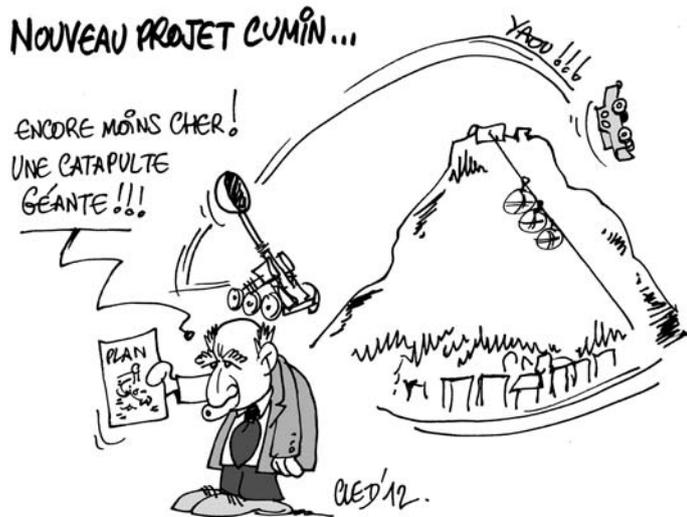
2006 : consultation Chambre de Commerce et d'Industrie (ce n'est pas un sondage) : 62 % des salariés réclament le développement des transports en commun, 56 % l'achèvement de la rocade nord.

À noter qu'aucun de ces sondages/consultation ne prend en compte le coût de la solution proposée ; de toute façon, la rocade, solution la plus chère est toujours ressentie comme la moins efficace !

Cette image positive des modes doux et des transports en commun au sein de la population est le résultat d'un message clair affiché par les pouvoirs publics depuis 20 ans ; la réalisation de la rocade nord aurait pour effet désastreux de brouiller ce message vertueux, nous ramenant ainsi 20 ans en arrière.

De quelle rocade Nord parlons-nous ?

Malgré les dernières communications de la Métro, on est dans le flou le plus total. Que ce soit du côté Est ou du côté Ouest, rien n'est décidé et entre les projets, les décisions politiques et les affichages de communication, les différences sont notoires. Sur quel projet va porter l'enquête publique du PDU ???



Le projet consiste en une voirie de contournement reliant l'A480 ou l'A48 à l'Ouest à l'A41 à l'Est, dont le nombre de voies n'est pas fixé. La Métro a déjà arrêté certaines caractéristiques en octobre 2003 : tunnel sous la Bastille d'un gabarit de 2,70 m se raccordant à l'A48 près de l'Esplanade de Grenoble.

Dans le Métroscope d'octobre 2006 le projet est encore très flou : raccordement à l'A41 avant ou après le carrefour de la Carronnerie, tranchées couvertes ou tunnel sous l'Isère... C'est un bouleversement de Meylan, La Tronche et du quartier de l'Île Verte qui est en jeu.

Jusqu'en 2005, les études sur ce projet se sont faites sur un parcours entièrement souterrain alors que depuis quelque temps des projets en tranchée (couverte ou non) sont proposés. Il va sans dire qu'entre un tunnel et une tranchée non couverte, l'impact sanitaire, sonore et visuel n'est plus le même. De plus, ces tranchées couvertes sont proposées sur les quais de l'Isère, vers l'hôpital. Quel sera l'impact sur ce secteur ? De quelle largeur la rocade Nord empiéterait-elle sur le lit de l'Isère ? Alors que ce point est capital, il n'a été mené aucune étude sur l'impact en cas de crue.

Le coût annoncé est passé de 300 Me en 2000 à 700 Me aux dernières estimations (entre autre suite à l'intégration des règles de sécurité dans les tunnels).

Enfin, les membres de l'association Patrimoine et Développement proposent sans études approfondies ni estimations que la rocade soit un vrai contournement empruntant un tunnel percé plus au nord entre le nord-est de Meylan et St Egrève, dans un sous-sol certainement moins technique, mais beaucoup plus long.

Le projet de rocade n'est donc toujours pas clarifié, alors de quelle rocade parle-t-on ?

Quel coût pour la rocade nord ?

En se basant sur un coût de 500 millions d'euros pour le projet, ce qui est une fourchette très basse, auquel il faut ajouter les frais financiers et le coût de fonctionnement (électricité, personnel d'entretien et de péage, rentabilité de l'entreprise privée...), **le coût par trajet sera de l'ordre de 6 e**. Ce qui signifie que soit le péage sera à ce prix et la rocade Nord ne serait pas empruntée, soit ce sont les finances publiques qui devraient prendre ce coût en charge. Quoi qu'il en soit, la rocade Nord coûterait très cher au contribuable et endetterait les collectivités locales pour de nombreuses années.

DES COÛTS SOUS-ESTIMÉS ...



Nos propositions alternatives à la rocade Nord

La plupart des propositions détaillées ici sont inscrites dans le projet de PDU à long terme (certaines ont même fait l'objet d'études avancées). Nous préconisons d'accélérer les travaux les plus importants en terme de report modal pour réduire au plus vite la part de la voiture. L'objectif sera de réduire la circulation d'environ 20 % aux heures de pointe, ce qui résoudra la plupart des encombrements et améliorera les conditions de vie. Ceci ne pourra cependant se faire en même temps que la Rocade Nord pour des questions de financement. Il faudra choisir !

1. Amélioration des Transports en communs urbains

Nous suggérons d'accélérer l'**extension du réseau de tramway** :

- Prolongement de la ligne A vers Pont de Claix (Le Canton).
- Prolongement de la ligne B du Polygone Scientifique (où l'extension est déjà prévue pour 2009) jusqu'à Saint-Egrève en connexion avec la ligne E.
- Prolongement de la ligne de tramway D vers Meylan.

Pour ce qui est du **réseau de bus**, nous proposons de :

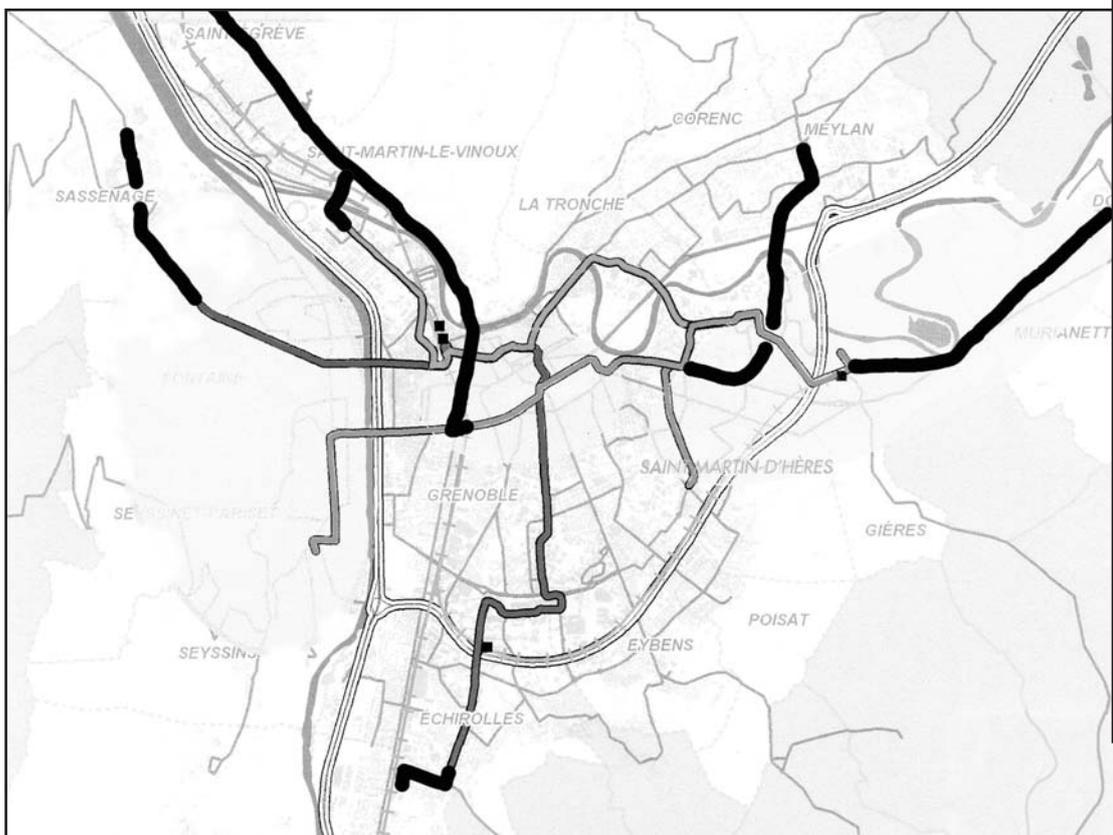
- Améliorer de la vitesse et la fréquence des bus en développant les couloirs réservés, la priorité aux feux... Une attention toute particulière devra être portée aux lignes de rocade 11, 23 et 26.

- Augmenter progressivement l'amplitude horaire des lignes de bus et étendre à tous les jours de la semaine un réseau de soirée (Noctibus).
- Développer l'offre trolleybus en rééquipant les lignes 31 et 32 d'ici 2009 et en équipant la ligne 1 ainsi que la ligne périurbaine 6020 (Grenoble - Crolles).

L'ensemble de ces mesures permettra de réduire le trafic sur la rocade sud.

Notons enfin que le coût de réalisation **de l'ensemble** des projets de tramway (ligne E et prolongements des lignes A, B et D) évalué par le SMTC est inférieur aux estimations actuelles du projet de rocade nord !

Extension du réseau de tramway : les propositions de l'ADTC



Légende

- Lignes actuelles ou en travaux
- Propositions d'extension :
- prolongement Ligne A à Pont de Claix et à Sassenage
- réalisation de la ligne E en passant par le cours Jean Jaurès
- prolongement Ligne B à St Egrève (connexion avec Ligne E)
- prolongement Ligne B vers Crolles en tram-train à partir de la Gare de Gières
- prolongement Ligne D à Meylan

2. Amélioration de l'offre Transports en Communs péri-urbains

Les transports en commun péri-urbains sont de plus en plus utilisés mais restent insuffisants. Pour accompagner cette évolution et absorber une partie du trafic, nous préconisons au plus vite de :

- **Électrifier** la ligne SNCF vers Chambéry.
- Engager les travaux de réalisation du **tram-train** sur Vizille, Crolles et Vif.
- Poursuivre la ligne E de tramway jusqu'à Voreppe
- Transformer la ligne 6020 Grenoble-Crolles en ligne de trolleybus à haut niveau de service.
- Renforcer la desserte ferroviaire : fréquence et amplitude des horaires des trains.



3. Mesures pour favoriser les modes doux

Pour faciliter les déplacements à vélo et à pied, nous suggérons de :

- Développer les passerelles pour supprimer les coupures (rivières, autoroutes...).
- Systématiser les doubles sens cyclables dans les rues en sens unique.
- Étendre les zones 30 de manière volontariste.

Un objectif ambitieux mais atteignable serait qu'en 2012 la part du vélo dépasse 15 % à Grenoble et 10 % dans l'agglomération.



Passerelle piétons cycles Eybens Grenoble



Aménagement cyclable Grenoble



Aménagement zone 30 Grenoble

4. Réduire la place de l'automobile

- Transformer la rocade sud en « boulevard urbain » avec une limitation de vitesse à 70 km/h. Cela aura pour conséquence une fluidification de la circulation et une réduction des pollutions (sonore et atmosphérique).
- Réguler les accès à l'A480 et à la rocade Sud aux heures de pointe.
- Par la politique de stationnement, inciter les habitants à laisser leur voiture, en jouant sur l'offre et la tarification.

Développement de l'intermodalité

La saturation quasi quotidienne de certains parkings relais (Seyssins, Grand Sablon...) et une liste d'attente de plus de 100 personnes au garage à vélo sécurisé de la gare de Grenoble sont la preuve d'une réelle demande d'intermodalité chez les particuliers. Pour répondre à cette demande, il conviendra de :

- Développer les vélostations dans les gares et des garages à vélos sécurisés.
- Développer des parking relais en rabattement sur les axes lourds de transports en commun.



Parking à vélos Gare de Grenoble



Vélos à la station de Tram Grenoble Hôtel de Ville

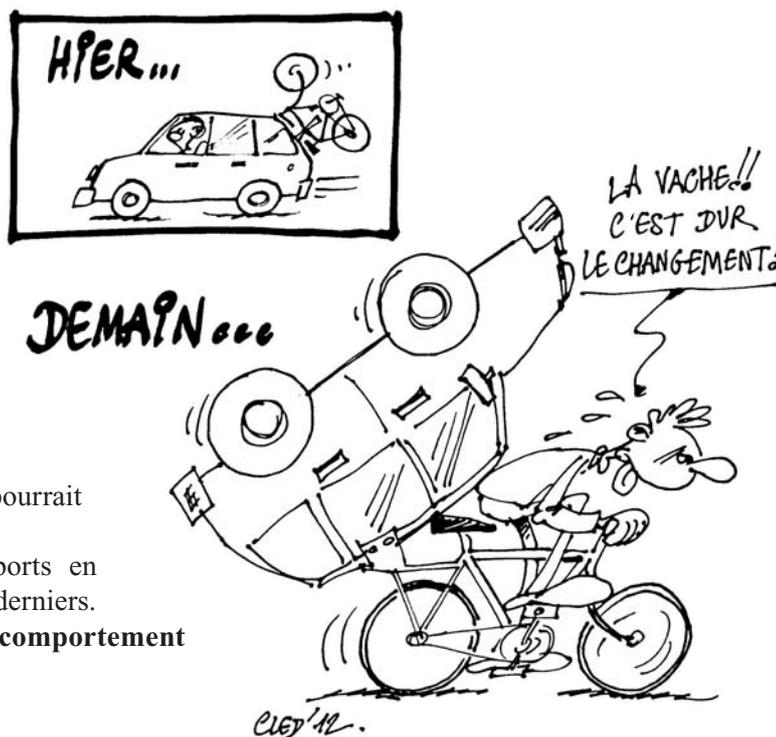


Parking Relais Grand Sablon La Tronche

5. Autres propositions

D'autres leviers permettraient de réduire la circulation automobile :

- **Le télétravail** un ou deux jours par semaine permet de limiter les déplacements en particulier aux heures de pointe ; travail à la maison le matin ou en fin d'après-midi.
- **L'urbanisme** est aussi un levier important : le prix du foncier oblige nombre d'habitants des villes à s'éloigner, augmentant le nombre de kilomètres parcourus. Une incitation financière à rester en ville pourrait être un début de solution. Une concentration de l'habitat le long des transports en commun, permettrait d'optimiser l'utilisation des ces derniers.
- Une politique **d'incitation au changement de comportement** en touchant au plus près l'ensemble de la population.



La Hollande est déjà passée à l'acte. Une entreprise Hollandaise peut dégrever fiscalement l'équipement informatique installé au domicile du salarié. Ses salariés peuvent déduire fiscalement les frais d'aménagement d'une pièce de travail à domicile. En France, qu'attend-t-on pour exploiter cette voie dans le cadre des Plans de Déplacement Entreprise ?

En Allemagne, Fribourg-en-Brisgau (215 000 habitants) a préféré améliorer son réseau de tramway, transformer le centre en zone piétonne et développer les pistes cyclables. Au cours des trente dernières années, le réseau de pistes cyclables de la ville est passé de 29 km à plus de 500 km. Grâce à cela, la part modale de la voiture est restée stable en 20 ans avec 40 % pour la voiture, 30 % pour le vélo et 30 % pour les transports en commun.

Exprimez-vous dans le cadre de l'enquête publique prévue début 2007 !

Comité de ligne Grenoble - Saint André le Gaz

La réunion du 3 octobre 2006 était consacrée aux perspectives de desserte ferroviaire de la Bièvre avec la présentation de quatre scénarios de desserte pour 2010 analysés par la société Egis Rail *

Les quatre scénarios intègrent les aménagements du Contrat de Plan Etat Région devant être livrés avant 2010 :

- la troisième voie à Gières, en position centrale, permettra de prolonger à Gières tous les services Rives - Grenoble sans gêner les circulations venant de Chambéry.

peut partir peu après un train rapide (4 minutes), mais doit libérer la voie assez vite pour ne pas être rattrapé par le train rapide suivant.

Ces difficultés obligent à sacrifier des arrêts intermédiaires pour garder un temps de parcours compatible avec la rotation du matériel et avec les autres circulations.

Efficacité ou tape-à-l'oeil ?

La comparaison des scénarios (coût / gain de clientèle estimée) conduit donc à privilégier le maintien du terminus à Rives. Le scénario avec desserte d'une nouvelle gare de Bièvre

Déraillement de Culoz chance et malchance

Malchance : le 24 juillet 2006, un train de travaux de l'entreprise ETF devant se rendre sur le chantier de renouvellement de voies entre Grenoble et Moirans déraile juste avant le pont ferroviaire enjambant le Rhône entre le Culoz et Aix les Bains, endommageant la voie 1, la caténaire et le pont. Cet accident survient sur un axe très chargé, emprunté par de nombreux trains de fret circulant sur l'axe fret Dijon - Modane - Italie, ainsi que des TGV et des TER (notamment les TER Grenoble - Genève). Par ailleurs, il n'y a que deux trains de travaux de ce type en France, ce qui reporte les travaux de renouvellement...

Chance : heureusement, la voie 2 (sens Aix les Bains - Culoz) repose sur un tablier séparé et n'a pas été touchée. Sur cette voie, le trafic a pu reprendre dès le 26 juillet à la vitesse réduite de 10 Km/h. Par chance aussi, le remplacement du pont était déjà programmé pour août 2007, et le nouveau pont en construction a été épargné. Les 3 et 4 novembre 2006, une grue de 80m de haut est venue retirer les wagons un à un. Une opération extrêmement délicate qui s'est bien déroulée. Un soulagement avant l'arrivée de l'hiver et des TGV des neiges.

On peut tout de même déplorer qu'aucune information ne figure sur le site des TER de Rhône-Alpes alors que les trains entre Genève et Grenoble subissent un allongement de parcours de l'ordre de 15 minutes...

Christophe LEURIDAN



Les travaux de construction de la 3ème voie en gare de Gières ont débuté fin octobre 2006 et devraient durer jusqu'à la fin de l'été 2007. Photo : Jean-Marie GUÉTAT

- le saut-de mouton de Moirans permettra aux trains circulant dans le sens Valence - Grenoble de croiser les trains circulant dans le sens Grenoble - Lyon, l'une des voies passant au-dessus de l'autre.
- le doublement de la voie entre Moirans et Saint Marcellin augmentera la capacité de la ligne et offrira plus de souplesse sur les horaires.

arrive derrière. Comme certains élus pourraient être tentés par une réalisation visible à défaut d'être utile, je suis intervenu pour dire que la création d'une gare en rase campagne est une mauvaise idée : cette gare, inaccessible à pied et à vélo et impossible à desservir correctement en transports en commun, ne serait accessible qu'en voiture.

Signalons enfin qu'il a été question de la ligne Rives - Beurepaire pour dire que la réouverture n'est pas envisagée à court terme... mais qu'il faut préserver la plateforme.

Christophe LEURIDAN

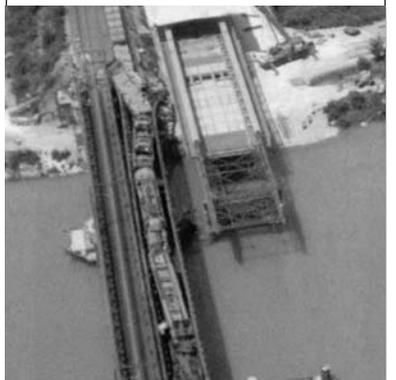
Quel terminus côté Bièvre ?

Le scénario de base prévoit une desserte cadencée entre Gières et Rives : toutes les 20 minutes en pointe, toutes les 30 minutes en heures creuses. Les trois autres y ajoutent le prolongement de ces trains vers Beaucroissant, vers une nouvelle gare de Bièvre ou jusqu'au Grand Lemps. Deux problèmes se posent :

- sur un parcours allongé, il faut plus de matériel roulant pour assurer une même fréquence ;
- le rattrapage des trains périurbains par les trains intercity ou TGV : un train lent

* présentation disponible sur : www.rhonealpes.fr

- > Aménagement du territoire
- > Transports
- > Le dispositif de concertation en Rhône-Alpes
- > Les documents des comités de ligne.



Déraillement en voie 1 de l'ancien pont. A droite, le nouveau pont en construction. Photo : laserman.free.fr/CulozPhotos

"Se déplacer malin" Comment aller skier sans sa voiture ?

Desserte de Saint-Martin d'Uriage

Depuis la mise en service du prolongement de la ligne B de tramway à la gare de Gières, la majorité des courses des lignes 6050 (Vizille-Uriage-Grenoble) et l'ensemble des courses de la 6051 (Le Pinet d'Uriage-Uriage-Grenoble) ont le terminus en gare de Gières.

En plus de la correspondance qui leur est imposée, les usagers empruntant ce trajet occasionnellement ont eu une mauvaise surprise : leur ticket acheté dans le bus VFD n'est pas valable pour le tram et ils doivent donc payer un deuxième ticket. L'ADTC attend que le SMTC et les VFD trouvent très rapidement une solution à cette situation ubuesque!

Desserte de Inovalée (suite)

La navette assurée par la TAG au départ de l'arrêt tram Grand Sablon ne dessert plus que la partie Meylanaise de Inovalée, la partie bonimentaise étant assurée par la ligne 6070.

La 6070 assure désormais une correspondance avec la ligne express Voiron-Crolles à l'arrêt Montbonnot-Le pré de l'Eau.

Les nouveaux horaires ayant été communiqués quelques jours à l'avance ont permis à des usagers (mères de famille allant chercher leurs enfants à la sortie de l'école) de constater que la ligne 6070 avait un trou dans les horaires dans le sens Meylan-Montbonnot : près de une heure sans bus entre 16h00 et 16h45 et une demi-heure ensuite !

Le Conseil Général a demandé aux VFD de remédier à cette situation en catastrophe en créant des courses supplémentaires entre l'INria et le Pré de l'Eau.

Encore beaucoup d'improvisation pour une ligne qui est appelée à être de plus en plus utilisée par les salariés de Inovalée...

Antoine JAMMES



La saison de ski a débuté.

Bien que la voiture soit synonyme de souplesse et de liberté, pour se rendre dans les stations de ski, elle présente quelques inconvénients : difficultés pour conduire sur une route de montagne enneigée ou verglacée, parkings saturés, fatigue à la fin de la journée ...

Nous vous proposons aujourd'hui quelques solutions pour aller skier sans sa voiture...

Le Skiligne des VFD

Pour un tarif très compétitif, les VFD ont mis en place un service de ligne d'autocars à destination des stations de ski pendant la saison hivernale.

Ce tarif comprend l'aller-retour en autocar et le forfait : pas de queue à la station pour l'acheter !

Les départs se font de la Gare Routière, avec ou sans réservation selon les destinations (se renseigner à l'agence du square Docteur Martin).

En principe, le nombre de place est illimité : les VFD font partir autant d'autocars que nécessaire à destination des stations. Et votre place est automatiquement réservée pour le retour.



Un seul petit inconvénient : les autocars n'attendent pas dans la station de ski et l'on ne peut pas laisser ses affaires dans les soutes. Il faut donc prévoir un bon sac à dos pour y glisser ses après-ski.

L'assurance n'est pas comprise non plus, prévoyez une assurance neige personnelle.

Quelques exemples de prix :

* Col de Porte (pratique pour les débutants et les enfants) :

13 euros en ski alpin

* Chamrousse :

25 euros en ski alpin,

11,50 euros en ski de fond

* Villars de Lans :

25 euros en ski alpin

* Les 2 Alpes :

34 euros en ski alpin

Les stations desservies sont celles de l'Isère.

Plus d'info sur :

<http://www.vfd.fr/to01sk.htm>

ou à l'agence VFD du square Docteur Martin.

Le Club Alpin Français

C'est une structure associative (cotisation individuelle d'environ 70 euros).

Le CAF propose des sorties à la demi-journée les samedis et mercredis que l'on peut acheter par 10. Ces sorties incluent le transport, le forfait et l'encadrement.

Des sorties à la journée sont prévues les samedis et dimanches, incluant le transport et le forfait.

Le CAF propose aussi des sorties en ski de randonnée, ainsi que des compétitions.

Les départs se font à MC2.

Plus d'info sur :

<http://clubalpingrenoble.free.fr/>

Adresse : 32, avenue Félix Viallet,

Téléphone : 04 76 87 03 73 et e-mail :

info@clubalpin-grenoble.com

Le GUC Sports de Montagne

Contrairement à la croyance populaire, le GUC n'est pas réservé aux étudiants.

Cette association sportive est grand public (cotisation : 35 euros).

Les sorties adultes du samedi et du dimanche à la journée s'effectuent en autocar vers les stations de Savoie pour un prix unique de transport, forfait et cours de ski de 35 euros.

Les départs se font au Palais des Sports.

Plus d'info sur :

<http://gucsdn.free.fr/>

Adresse : 25 rue Casimir Perrier

Tél : 04 76 57 47 72 et e-mail :

gucsdn@free.fr

Les Mairies

Nombre de communes possèdent un (voire plusieurs) club(s) de Sports de Montagne.

Renseignez-vous à la mairie de votre commune pour plus d'informations, ou jetez un œil à la rubrique "associations" de leur site Web.

Texte : Nathalie TEPPE

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Fréquence des tramways en début de soirée : à renforcer

Les lignes de tramway A, B et C connaissent un succès incontestable (la ligne C transporte déjà 30000 voyageurs par jour, soit 15% de plus que les prévisions), au point que la ligne B est saturée à la pointe du matin malgré l'utilisation des rames Citadis et la mise en service de la ligne C. La ligne A connaît aussi des problèmes. La saturation des voies sur les troncs communs (notamment à l'arrêt Chavant) et le manque de rames disponibles laissent peu d'espoir de régler rapidement la situation aux heures de pointe.

Mais l'encombrement dans le tram ne se limite pas aux heures de pointe. Alors qu'il y a beaucoup de monde sur le quai et dans les trams, la fréquence baisse brutalement aux alentours de 19h30. A l'arrêt Chavant, il n'y a alors plus qu'un tram toutes les 12 minutes en direction de Fontaine. Sur la ligne B au départ de Gières, la chute est spectaculaire : départs à 19h27, 19h32, 19h42, 19h54, 20h11, 20h30, 20h49 ! La fréquence était bien meilleure il y a

un an (un tram toutes les 7 à 11 minutes jusque 20h45), avant la mise en service du tram C, tandis que la fréquence de la ligne C (un tram toutes les 12 minutes à 20h) reste en deçà de celle qu'avait la ligne 5...

Visiblement, plusieurs données ont été sous-estimées : le nombre d'étudiants sortant des cours à 20h et le fait que la ligne C attire de nouveaux usagers au lieu de décharger la ligne B (ce qui est une bonne nouvelle par ailleurs).

Le résultat est que de nombreuses personnes attendent 10 minutes ou plus et que les trams B et C sont pleins dès le départ du campus. Si l'on peut comprendre les problèmes de saturation des voies et des trams pendant la pointe du matin, on peut difficilement accepter que les flancs de pointe soient ainsi mal traités. Nous avons écrit au SMTC pour demander que jusqu'à 20h30, la fréquence des trams sur les lignes A, B, C reste supérieure ou égale à un tram toutes les 8 à 9 minutes.

Christophe LEURIDAN

En quelques lignes, tout sur le réseau

(ndlr) : une ligne d'autobus est déclarée "accessible" lorsque au moins 70% du nombre de ses arrêts sont modifiés en conséquence.

2 octobre : la ligne 51 est déclarée accessible aux usagers en fauteuil roulant.

9 octobre : les lignes 21, et 23 sont à leur tour déclarées accessibles aux usagers en fauteuil roulant.

11 / 12 octobre : au cours de cette nuit, 1,3 km de ligne aérienne du trolleybus n° 32 est déposée dans le quartier Mistral, avenue Rhin et Danube, rues Anatole France et du Dr. Schweitzer (des n° 1 à 8). Lorsque ces voiries seront reconstruites, les nouveaux lampadaires seront espacés et de plus grande force, permettant ainsi la réimplantation de cette ligne de trolleybus.

30 octobre : la "navette Inovalée" dont le point de départ est Grand Sablon à La Tronche est limitée à Meylan-Busserolles, (photo ci-dessous) car les arrêts Prê de l'Eau et INRIA sont desservis par les lignes Express Voirion-Crolles et 6070 du réseau Transisère. Les fréquences sont de 1 bus toutes les 10 minutes le matin, 1 bus toutes les 30 minutes à midi et 1 bus toutes les 15 minutes en fin d'après-midi.

30 octobre : les lignes 9, 12 et 55 sont elles aussi déclarées accessibles aux usagers en fauteuil roulant. Ainsi, sur les 21 lignes d'autobus purement urbaines (donc hormis les 17, 18, 19 et 6020), 16 lignes le sont. Il restera à équiper les lignes 10, 32, 56 et 58. Quant à la ligne 3, dont 95 % des arrêts sont déjà traités, il faudra attendre la rentrée scolaire 2007 avec de nouveaux bus à plancher surbaissés.

4 novembre : deux lignes de tramway sont interrompues de 22h10 à 22h45, la B entre Plaine des Sports et Condillac et la C au Prisme, en raison d'une gigantesque panne d'électricité européenne. C'est la coupure programmée d'une ligne à très haute tension traversant la rivière Ems en Allemagne (pour laisser passer un bateau norvégien) qui a provoqué un enchaînement au cours duquel 10 millions d'Européens ont été touchés !

Jean-Marie GUÉTAT



Ce pourrait être une solution à la surcharge des lignes A et C, dont les exploitations sont assurées en totalité ou en partie avec des rames TFS de 1986-1996.

(Publicité affichée sur le réseau des transports en commun de l'agglomération Bruxelloise : octobre 2006).

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Premier bilan des nouveaux P+R de Gières et de Seyssins

A Gières, la fréquentation du parc relais reste assez faible (entre 15 à 30 voitures). Pourtant son prix est incitatif, 1,5 euros, mais son éloignement du centre de Grenoble reste dissuasif. Il l'est aussi pour les cyclistes riverains. En effet, il n'y a pas de stationnements vélos pour l'instant et venir en famille à bicyclette coûtera ,15 euros par cycliste !

Il serait judicieux pour les riverains de P+R de les dissuader de prendre leur voiture pour s'y rendre. Pourquoi pas l'accès au tarif P+PR sur présentation d'un justificatif de domicile ? !

Au P+R de Seyssins, étonnement et satisfaction de constater que les 40 places sont pleines ! Mais quand on interroge le gardien, le sentiment change. En effet le P+R déborde tous les jours en dehors de la zone sécurisée puisque par exemple le 5 octobre il y avait 89 voitures, 75 la veille, l'avant veille encore 70 ! ! ! On tourne en moyenne à près du double des places offertes ! Au départ les

concepteurs souhaitaient 80 à 100 places, les élus de Seyssins ont rechigné pour cause de places disponibles lors des spectacles au Prisme. Ne pourrait-on pas s'entendre pour ces moments-là et faire le P+R avec la bonne taille ? De toutes façons, agrandir le P+R est à l'ordre du jour car le service annoncé (notamment sécurisation) n'est pas là ! Autre découverte intéressante et à méditer sur les politiques de report modal, c'est qu'une plus grande part de la fréquentation provient de gens de Claix qui passent le col de Comboire et trouvent plus rapide pour venir à Grenoble de choisir de se raccorder au tram C, plutôt qu'à la ligne d'autobus articulés n° 1 à Pont de Claix !

Aurions-nous imaginé cette réaction là de nos concitoyens ? Comme quoi une offre alléchante et fiable au niveau TC donne des résultats parfois étonnants !

Armand PORTAZ et Bruno RIVOIRE

L'Espace Historique des Transports en Commun a ouvert à Pont de Claix

Des actes ignobles

Dans la nuit du 29 au 30 octobre un conducteur de tramway de la ligne A est blessé à Échirolles par le jet d'une pierre dans sa cabine de conduite, depuis une passerelle piétonne surplombant les voies.

Le 13 novembre vers 16h30 deux contrôleurs sont blessés dans un tram de la ligne A à la station La Bruyère. Deux des agresseurs sont arrêtés sur le champ, les autres un peu plus tard. Les contrôleurs font valoir leur droit de retrait. Quelques temps après et un peu plus loin des jets de pierre occasionnent le bris d'une vitre de tram. Le lendemain, du milieu de matinée jusqu'en fin de soirée, les conducteurs font aussi valoir leur droit de retrait. Comme il n'y avait plus de risque imminent (les voyous étant arrêtés) ce n'était pas très pertinent d'engager ce mouvement. Même le service pour handicapés a fait grève. Nous posons la question : en quoi les usagers en fauteuil roulant sont-ils des dangers pour le personnel de la SÉMITAG ?

Le 16 novembre vers 18h30 ce sont 4 voyageurs de la ligne A qui ont été blessés par un jet de pierre à travers une vitre, toujours dans le quartier de la Villeneuve de Grenoble ! Les conducteurs de la ligne ont fait valoir leur droit de retrait à partir de 20h00 jusqu'à la fin de soirée

Jean-Marie GUÉTAT

Pour Bresson c'est le 3333 de Transisère à Grand place, ou le 3332 selon l'heure, et si vous trouvez l'arrêt...

Le Département vient enfin d'ouvrir un service direct depuis Grenoble Grand Place vers Bresson (3333) à certaines heures, en plus de la ligne Brié - Grenoble Grand Place par Bresson (3332).

Les services supplémentaires se situent 2 l'après midi et 1 le soir, soit 10 voyages / jour. Le dernier est à 18h30.

Dans le sens du retour vers Grand Place, le matin 3 voyages sup. et le soir rien, soit 9 voyages / jour. Le dernier est à 16h09 !

Mais pourquoi ce service ne fait-il pas la liaison avec Eybens ? Les habitants de Bresson ont aussi besoin d'aller à Eybens. Une ligne Eybens - Bresson - Grand place, voilà déjà une amélioration à étudier pour rendre cette offre plus attractive.

Christian COTTE

Au printemps 1989 un groupe de personnes créa l'association *Standard 216 Histo Bus Grenoblois*, dans le but de restaurer et préserver d'anciens véhicules de transports en commun ayant uniquement circulé dans l'Agglomération Grenobloise et le Département de l'Isère.

Cette association pensait qu'il était essentiel de témoigner du chemin parcouru dans le monde des transports en commun en présentant des vénérables véhicules au confort précaire et à l'accessibilité inexistante.

De 1989 à 1994 *Standard 216 Histo Bus Grenoblois* s'attacha à retrouver des véhicules, avant qu'ils ne disparaissent à tout jamais. Certains furent offerts par le *SMTC-La Métro*, la *SÉMITAG*, la *Régie des VFD*, la *Ville d'Échirolles* et un autocariste du Fontanil, Monsieur Eyraud.



En 1995 commença la restauration d'un premier véhicule, en l'occurrence l'autobus *Berliet PCM-U n° SGTE 332*. Bien entendu, chaque restauration est menée dans le plus strict respect de l'état d'origine, même si quelques véhicules ont été rachetés loin de notre agglomération, tel le *Chausson APH-2/522 SGTE n° 208* qui venait de Valence.

Cette démarche de préservation du patrimoine régional des transports urbains et interurbains ne se limite pas aux seuls véhicules. En effet, un fonds d'archives manuscrites et iconographiques de plusieurs milliers de pages et de plusieurs dizaines de milliers de photos a été constitué.

Enfin, depuis sa création, *Standard 216 Histo Bus Grenoblois* a assuré une douzaine de contributions historiques en direction du grand public, à travers des expositions organisées avec des autorités municipales, d'Agglomération, ou encore avec la *SÉMITAG* et les

VFD, dans le cadre de grandes manifestations culturelles.

Il faut souligner aussi que cette vaste entreprise de sauvegarde du patrimoine régional de nos transports en commun n'aurait pu être menée à bien sans l'aide déterminante, et ce depuis l'origine de l'association, des élus et des techniciens de la Communauté de Communes de l'Agglomération Grenobloise *La Métro*, du *SMTC*, du Département de l'Isère et de la *SÉMITAG* et des *VFD*.

L'Espace Historique des Transports

Le 2 octobre dernier a eu lieu une cérémonie de remise des clefs, par *La Métro* et le *SMTC*, d'un vaste bâtiment d'environ 3000 m² à Pont de Claix, 2 avenue Général de Gaulle (photo ci-dessous).

Ainsi sont rassemblés les 29 véhicules

(autobus, autobus articulés, autocars et trolleybus) plus un camion-échelle d'entretien des lignes aériennes de trolleybus et tramways qui étaient jusqu'alors dispersés sur 4 sites dans la région, dont les dépôts *SÉMITAG* et *VFD*, que *Standard 216 Histo Bus Grenoblois* remercie ici très sincèrement pour leur aide.

Ces remerciements vont bien entendu également à *La Métro*, au *SMTC* et à la *Ville de Pont de Claix* !

Texte et photos : Jean-Marie GUÉTAT



Cet autobus en cours de restauration (*CHAUSSON APH-1*), "enterra" entre 1949 et 1952 les vieux tramways *SGTE* datant de 1900.

Automne 2006 en France : 6 nouveaux TCSP mais le Translohr a démarré dans la douleur

Au cours de ce dernier trimestre 2006, six axes de Transports en Commun en Site Propre ont été inaugurés en France: à Saint-Étienne un tram le 6 octobre, à Clermont-Ferrand un ersatz de tram le 14 octobre, à Lyon un super-trolleybus le 12 octobre plus un tram le 27 novembre, à Nantes un busway le 4 novembre et en Seine Saint-Denis un tram-train le 17 novembre. Un seul système a connu des déboires : le Translohr de Clermont.

A Saint-Étienne, c'est du fiable

Un second parcours de tramway, long de 2 km et portant le n°5, relie maintenant la place du Peuple à la gare de Chateauxreux.

Cette technologie plus que centenaire n'a posé aucun problème de mise en service.



Les lignes lyonnaises C-1, C-2 et C-3 sont et seront équipées de super-trolleybus articulés Irisbus Cristalis. Photo : Jean-Marie

A Clermont-Ferrand, de l'hasardeux

Si en 1890 cette ville fut la première en France à adopter le tramway électrique (sur fer, bien entendu), plus d'un siècle plus tard elle a préféré un tram "sur pneus". Il faut dire que le plus gros contributeur au Versement Transport de cette agglomération est Michelin, qui pesa de tout son poids pour ce choix!

C'est ainsi que Lohr Industrie a créé un nouveau concept de véhicule, le Translohr, engin à gabarit réduit, long de 32 mètres transportant 238 voyageurs. En plus du roulement sur pneus, le véhicule est guidé par un rail central, enserré de chaque côté par un galet réputé, du moins jusqu'à sa mise en essais à Clermont-Ferrand, "indéraillable", contrairement au TVR, autre mode de "tram sur pneus" en service à Nancy et Caen, qui ont connu des déboires pendant une certaine période plus ou moins longue après leur mise en service.

De tous les modes de transports cités dans cet page, aucun n'ont posé de problème majeur lors de leur mise en service, sauf ce Translohr.

En effet, tout "indéraillable" qu'il soit, et malgré 100.000 km parcourus lors d'essais, le Translohr est sorti de son rail à deux reprises à Clermont-Ferrand, dont une fois à cause d'un vulgaire accessoire de voiture tombé au sol ! Pareille mésaventure est également arrivée à un autre Translohr testé à Padoue en Italie.

100.000 Clermontois ont quand même assisté à l'inauguration, à 30 km/h, sur une partie de la ligne seulement. Ce qu'il y avait d'époustouffant, c'était de lire sur le site des transports en commun la légèreté à passer sous silence les déraillements et à proposer à la clientèle d'attendre un mois pour enfin circuler en Translohr (le 13 novembre).

A Lyon, du fiable... "boosté"

Dans la capitale Rhône-Alpine, on fait plus que jamais confiance au trolleybus avec une x^{ème} ligne, la nouvelle "C-1", en lui rajoutant des atouts comme des couloirs réservés sur 90 % de sa longueur et la priorité aux feux tricolores, ce qui en fait un "BHNS"* ("Bus à Haut Niveau de Service"), enfin un "THNS" puisque ce sont des trolleybus articulés !

Ce parcours de 4 km relie pour l'instant la gare de la Part Dieu à la Cité Internationale. En 2010 elle sera prolongée au Nord vers Caluire-et-Cuire. Deux lignes supplémentaires de THNS (C-2 et C-3) seront mises en service en 2009 et 2010.

Et puis Lyon a maintenant une 3^{ème} ligne de tramway (Léa) pour relier la gare de la Part Dieu à Meyzieu (14,6 km).

A Nantes, du fiable, également

La nouvelle ligne d'autobus articulés BHNS a été baptisée à Nantes "Busway". Ce parcours, qui porte le n° de ligne "4", relie la place Foch à la Porte de Vertou, soit une longueur de 7 km.

Les 20 véhicules articulés achetés spécialement pour cette ligne Busway ont été "relookés" pour ne plus être de "simples autobus".

En Seine St Denis, du fiable aussi

Le tram-train est une technologie éprouvée (ligne Sarreguemine-Saarbruck). Aussi, les 8 km qui relient Aulnay-sous-Bois à Bondy dans la région Parisienne n'ont posé aucun problème majeur de mise en service.

* Les premières lignes de BHNS sont apparues dans les années 1970 en Amérique latine sous le nom de "Busway". Dans notre pays il existe aussi plusieurs lignes de ce type, à Rouen (TEOR) et dans la région Parisienne (le célèbre TVM "Trans Val de Marne").

Jean-Marie GUÉTAT

La suite d'une action d'un militant

A l'été 2005, la Ville de Sassenage entreprenait des réfections de voirie à hauteur du centre de tri postal pour assurer une circulation "apaisée".

Si apaisée que les services techniques, au droit du virage situé en face de la piscine et du centre de tri, ont créé des îlots centraux, une courbe très sèche au droit d'un jardin et ce sans compter les difficultés que cela engendrait pour négocier cette courbe pour les autobus de la ligne 34, les camions desservant le centre de tri. Un militant de l'ADTC a alors alerté le maire de ce "raté" mais ce fut fait en l'état.

Et en juillet 2006, la bordure du virage fut emportée par un ORNI (objet roulant non identifié). Une nouvelle alerte fut faite au maire et cette fois-ci, le maire et ses services techniques de la Ville ont tenu compte de nos suggestions pour réaliser une courbe plus cool et facilitant une meilleure régularité des autobus entre autres.

Nous prônons des circulations "apaisées" mais il faut savoir tenir compte d'un minimum.

Merci en tout cas pour cette rectification, même si l'on pourra regretter que cela aurait pu être imaginé d'entrée de jeu et ne pas pénaliser les budgets publics.

Une action militante efficace !

Bruno RIVOIRE

Le tram TFS a 20 ans !

L'ADTC qui fut créée pour l'introduction de tramways modernes dans l'agglomération Grenobloise avait 12 ans lorsque, le 30 octobre 1986, fut livrée la première rame du Tramway Français Standard. (photo ci-dessous : Jean-Marie Guétat)



Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et
ferroviaires (18h30) :

15 janvier, 26 février, 26 mars.

Commission vélos & piétons (18h30) :

29 janvier, 5 mars.

Commission du bulletin (**18h30**) :

8 janvier, jeudi 15 février.

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

L'ADTC est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

==> www.fnaut.asso.fr

FUBicy, Fédération des Usagers de la Bicyclette == > www.fubicy.org

Rue de l'Avenir,

==> www.ruedelavenir.com

FRAPNa-Isère, Fédération Rhône-Alpes de protection de la Nature

==> www.frapna.org

Droit du piéton,

AEDTF, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.

==> 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

Photos de couverture : J.-M. GUÉTAT

Dessin de la vignette de couverture :
Cled'12

Revue de presse

La fracture automobile

Elle était triomphante, somptueuse et rebelle. On vouait naguère un véritable culte à la voiture. (...) C'était un concentré d'époque, un précipité de modernité quasi parfait. Il arrivait souvent que les conducteurs caressent leur véhicule avant de s'installer au volant. Une auto, comme on disait, cela se flattait, cela se couvait des yeux. Le terme parfois utilisé de bagnole était un leurre, un mot péjoratif pour cacher sa tendresse profonde pour un tas de tôle, une manière de masquer sa faiblesse pour une déesse, une intouchable.

D'elle, on ne pouvait sérieusement médire. C'était une raison de vivre et un ciment idéologique plus puissant que la prière. On affirmait sans contestation possible qu'il s'agissait d'une conquête, d'un nouvel instrument de liberté. (...)

Ce monde-là est mort et enterré. Le piège à fantasmes s'est désagrégé, la nostalgie évaporée. Personne ne conteste plus aujourd'hui que la voiture pollue et tue. Au fil des années, elle est devenue un embarras, une folie et un danger. Le comble du chic consiste même à n'en pas posséder et, encore mieux, à ne pas avoir passé son permis.

La France d'en haut circule désormais en avion, en TGV ou en voiture de maître. A la rigueur peut-elle envisager de louer un véhicule pour une période de vacances. Les classes moyennes oscillent entre la voiture (classique et conformiste), le vélo (écologique et pratique) et les transports en commun (l'une des dernières expériences de brassage social : salutaire et instructif). La France d'en bas n'a pas le choix. Elle transite tous azimuts avec le sentiment d'être traquée, pressurée.

La voiture est devenue son cauchemar. La marque de son exclusion. Car la France d'en bas roule dans des voitures déglinguées. Elle roule le regard rivé sur la jauge d'essence. Elle roule dans l'angoisse du radar et du couperet automatique : l'amende exorbitante et le retrait de points sur le permis. Elle roule entre colère et frustration, parfaitement consciente d'être la victime d'une discrimination négative sans vergogne.

La voiture n'est plus son rêve, mais son humiliation. Et l'Etat un adversaire impitoyable qui l'enfoncé, l'asphyxie. Il joue les vertueux, mais la pousse au surendettement sans songer à rendre le permis de conduire gratuit et obligatoire au terme de la scolarité.

Laurent Greilsamer

Le Monde, 14 novembre 2006

Une rallonge de 50 millions d'euros pour les tramways de province

En 2003, l'Etat décidait de ne plus participer au financement des projets de Transports en Commun en Site Propre, provoquant un tollé dans les collectivités locales.

Revirement en octobre (*ndlr*), 50 millions seront à partager entre les agglomérations du Mans, de Nantes, de Clermont-Ferrand, de Montpellier et de Toulon, auxquels s'ajoutent les projets plus récents d'Angers, de Douai et de Reims. (...)

Sur les 700 millions promis avant le volte-face étatique, 50 millions ont fait l'objet d'un contrat avec le Grand Lyon. D'autres subventions ont été distillées au coup par coup à Marseille, Bordeaux ou Douai.

Avec cette subvention complémentaire, tous les projets auront reçu au moins 29 % des sommes attendues en 2003, mais les critères d'attribution font encore débat. "Certaines agglomérations enregistrent des subventions à hauteur de 67 % de leurs attentes, quand d'autres restent bloquées à 29 %" note le Président du Mans Métropole.

Ville & Transports, 8 novembre 2006

En haut de l'affiche

C'est la dernière tendance du moment, les afficheurs se placent sur le créneau du vélo. La société Clear Channel avait innové dès 1998 en proposant à Rennes un système de mise à disposition gratuite de vélos. Répartis sur 25 stations, 200 engins sont accessibles avec un système de carte magnétique pour 2 heures maximum.

C'est pourtant JC Decaux qui a développé le concept à grande échelle. Lancée en Autriche et en Espagne, la formule dispose de sa plus belle vitrine à Lyon. Baptisé Vélo'v, le principe permet de disposer d'un vélo partout dans la ville. Les 30 premières minutes sont gratuites et il faut compter ensuite entre 50 centimes et 2 euros par heure. Du côté de JC Decaux, on aligne des chiffres impressionnants : 3000 vélos disponibles, 250 stations, 60.000 abonnés et jusqu'à 28.000 locations par jour. La formule vient de séduire Bruxelles et de se retrouver à Paris, Marseille, Nantes ou Aix-en-Provence qui ont lancé des appels d'offre en ce sens. Les détracteurs de la formule reprochent à ces vélos bardés d'électronique embarquée d'être bien trop lourds, trop souvent dégradés et surtout de servir de cheval de Troie à une publicité envahissante.

Le Figaro, 2 octobre 2006