



*Les parkings-relais
à Grenoble*

*Plus de trains, plus d'usagers
plus d'usagers, plus de trains...*



et aussi... Vélo : campagne de la Ville de Grenoble
Les difficultés financières du SMTC



Editorial : Bien se déplacer en 2020, un enjeu pour la Région grenobloise !

Les lignes A et B de tramway ont permis de contenir la circulation automobile dans Grenoble et d'assurer de bonnes conditions de fonctionnement des transports en commun. La ligne C a changé la physionomie de l'agglomération en transformant l'autoroute urbaine qui traversait Grenoble d'est en ouest en boulevard urbain. Le tramway roulant sur gazon au milieu des grands boulevards a permis de réduire la circulation automobile et le bruit, redonnant une qualité de vie aux habitants. Parallèlement, la politique visant à dissuader le stationnement en centre-ville des « pendulaires » a été renforcée, et l'utilisation des parking-relais entre dans les mœurs.

Avec le projet de ligne E, les élus du SMTC veulent aller plus loin en liant les politiques d'urbanisme et de déplacement : les élus souhaitent conditionner l'arrivée du tramway à la densification des secteurs desservis. L'ADTC approuve cette orientation, condition pour garantir le succès des transports en commun dans une région urbaine de plus en plus étendue. Cela suppose une mise en cohérence des politiques d'urbanisme des communes concernées, ce qui fait encore débat.

Cette ligne politique ambitieuse est encore à compléter sur deux aspects :

- le vélo connaît une nouvelle jeunesse avec une augmentation du nombre d'utilisateurs, en partie grâce aux aménagements réalisés par la Métro. Malheureusement, la majorité des nouveaux aménagements pour les cyclistes se fait sur les trottoirs (comme sur les Grands Boulevards à Grenoble), générant des conflits avec les piétons. Certes, les aménagements sur trottoirs conviennent à la fraction des cyclistes qui préfère rouler doucement et loin de la circulation automobile. Mais la place des cyclistes qui traversent quotidiennement l'agglomération et veulent rouler rapidement, est sur la chaussée. Des aménagements sur chaussée leur sont donc nécessaires, et automobilistes

et cyclistes doivent apprendre à cohabiter sur les voiries qu'ils ont à partager.

- Alors que la région Rhône-Alpes a fait le choix de matériel tram-train pour l'Ouest lyonnais, les dossiers grenoblois (Vizille/Vif au Sud, Crolles au Nord-est) sont au point mort. Le tram-train est certes une solution à combiner avec d'autres : cars express, desserte ferroviaire. Mais le silence sur ce mode de transport montre la lenteur des élus de la région grenobloise dans ce dossier des déplacements périurbains

Cette politique qui se met en place par étapes, est claire et ambitieuse et s'inscrit dans le contexte de la lutte contre le réchauffement climatique. Les habitants de la région grenobloise y répondent d'ailleurs favorablement puisqu'ils sont de plus en plus nombreux à prendre les transports en commun.

Dans ce contexte, comment peut-on continuer à défendre le projet de rocade Nord ? L'enjeu des prochaines années est de réduire les bouchons aux entrées de l'agglomération, phénomène qui découle de l'absence de politique d'urbanisme à l'échelle de la région grenobloise. La rocade Nord ne ferait qu'accentuer, à terme, la périurbanisation anarchique, renforçant encore la suprématie de l'automobile en périphérie, et irait à l'encontre des politiques de lutte contre le réchauffement climatique et la pollution. Et surtout, la rocade nord menacerait plusieurs projets de transports en commun par assèchement des finances des collectivités locales : voir page 19.

Avec la ligne E, les élus du SMTC montrent qu'ils s'attaquent enfin au problème de l'urbanisation. La politique qu'ils amorcent mettra des années et des décennies à atteindre sa pleine efficacité. Ne laissons pas le projet de rocade Nord la saborder.

Antoine JAMMES

Sommaire du numéro 112

Page 2	Editorial – Bien se déplacer en 2020, un enjeu pour la région grenobloise !
Page 3	Rocade Nord, volonté de passage en force ? Enquête publique PDU, suite...
Page 4	Vous avez dit saturation ? Réduire le trafic automobile
Page 5	Débat sur le péage urbain
Page 6	Congrès FUBicy à Lons-le-Saunier : fortes attentes vis-à-vis du Code de la Rue
Page 7	Grenoble : campagne de printemps
Page 8	Nouvelles du Grésivaudan
Page 9-12	Les Parcs – Relais
Page 13	Bon plan : randonner dans le Trièves avec le TER cet été.
Page 14	Bilan des 4èmes Comités de ligne TER.
Page 15	Le réseau TransIsère, c'est 555 lignes, 1000 cars et 86 entreprises.
Page 16	Tram-train et périurbanisation : absence de débat.
Page 17	Restructuration du réseau autobus-autocars entre Claix et Les Saillants du Gua.
Page 18	Mise en service de la ligne de tram D en octobre prochain.
Page 19	Les difficultés financières du SMTC.
Page 20	Revue de presse

Rocade Nord, volonté de passage en force ? Enquête publique PDU, suite...

ZOOM

Fin avril, les commissaires enquêteurs ont remis au SMTC leur rapport sur l'enquête publique concernant le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2006-2102 de l'agglomération grenobloise.

Ils avaient demandé au SMTC de leur fournir plus d'éléments sur ce dossier, et en particulier qu'on leur justifie que la rocade nord ne générerait pas de trafic supplémentaire. L'Agence d'Urbanisme a fait tourner son modèle Davisum permettant de simuler les déplacements dans l'agglomération. Les résultats sont que la circulation automobile n'augmentera pas le jour de la mise en service de la rocade nord ; résultats prévisibles, puisque l'augmentation de la circulation automobile qui serait due à cet ouvrage ne se ferait sentir que progressivement au cours des années suivant la mise en service. Rappelons-nous l'éphémère réduction de la circulation sur les Grands Boulevards suite à la mise en service de la rocade sud.

Mais, ce type de modèle est incapable de tout modéliser, en particulier les changements de comportement. Et donc, comme seule réponse, les commissaires enquêteurs ont eu droit à de beaux tableaux montrant ce qui se passerait le jour de la mise en service, mais pas en 2020... C'est pourtant ce qu'il aurait été intéressant de connaître !

Malgré tout, la réponse apportée par le SMTC aux commissaires enquêteurs semble les avoir rassurés car ils ont conclu par un avis favorable avec simplement 11 recommandations (sans valeur juridique) très générales. Pour rappel, lors du 1er PDU en 2000, les commissaires enquêteurs avaient donné un avis favorable avec 16 réserves (obligations juridiques). Comment peut-on expliquer des conclusions si différentes malgré les similitudes entre les deux PDU, notamment sur le projet de rocade nord, en toute objectivité ?

Consultation bidon organisée par le Conseil Général

En mars, le Conseil général a demandé, conformément à la loi, à la CNDP (Commission Nationale du débat Public) d'organiser un débat sur ce projet, ce qui aurait permis de comparer toutes les solutions possibles pour résoudre le problème de saturation des voiries aux entrées de l'agglomération.

La CNDP a décliné cette demande, en précisant qu'il s'agissait d'un problème local et qu'organiser un débat sur un tel dossier n'était pas de son ressort.

Suite à cette décision, le Conseil Général a annoncé début mai qu'il organiserait des réunions d'information fin juin juste avant la

consultation de la population prévue en juillet.

L'ADTC et la FRAPNA ont alors écrit au président du Conseil Général pour demander que cette concertation pilotée par le Conseil Général conserve les principes d'un débat organisé par la CNDP : débat contradictoire où toutes les solutions seraient présentées en détail auprès du grand public, lui permettant de se faire un avis sérieux sur ce sujet difficile....

Le Conseil Général veut passer en force, en organisant cette consultation en plein été et en demandant aux habitants de la région grenobloise de répondre à quatre questions très orientées. Quel retour en arrière par rapport à la concertation qu'avait organisée la Métro en 1999 !

Nous vous appelons donc à vous mobiliser pour répondre clairement au Conseil Général que vous ne souhaitez pas de cette rocade Nord miracle. Exprimez-vous dans les réunions publiques pour dire que vous ne voulez pas que soient dépensés des centaines de millions d'euros dans ce projet inutile et d'un autre âge.

En juin, le pays voironnais organise sa propre consultation

Sollicité financièrement par le Conseil général, à hauteur de 25 Millions d'euros, pour ce projet de rocade nord, le pays Voironnais a organisé en juin une consultation de sa population pour lui demander si elle était prête à une augmentation de la fiscalité pour supporter cette nouvelle charge. Dans le dossier accompagnant cette consultation, les élus du pays voironnais précisent le peu d'intérêt qu'aurait cette infrastructure pour ses habitants, et rappellent au contraire la priorité qu'ils donnent au ferroviaire pour améliorer les relations entre le pays voironnais et l'agglomération grenobloise. Quel contraste avec la consultation organisée par le Conseil Général !

2 consultations – deux manières de poser la même question – de qui se moque-t-on ?

- Version Pays Voironnais : Considérez-vous que le projet de rocade nord de Grenoble justifie la mise en œuvre d'une fiscalité supplémentaire supportée par les ménages du pays Voironnais ?

- Version CGI : Pensez-vous que l'achèvement du contournement routier de Grenoble par la rocade Nord, prévu dans le PDU, pour réduire les bouchons aux entrées de Grenoble et diminuer le trafic urbain pour redonner de l'espace aux piétons et cyclistes soit indispensable, utile ou inutile ?

Antoine JAMMES

CARTON ROUGE à Saint-Egrève...

Un panneau publicitaire était placé à quelques mètres d'un plateau traversant, au sein d'une zone 30 (à hauteur de l'Espace Robert Fiat).



Ce panneau détournait l'attention des automobilistes alors que ceux-ci doivent être vigilants vis-à-vis des cyclistes et piétons traversant pour emprunter la nouvelle passerelle sur la Vence.

...transformé en CARTON JAUNE !

Heureusement, ce panneau a été rapidement retiré. Un article le dénonçant dans le blog Mon Saint-Egrève aurait-il accéléré ce retrait ?



Cependant, un panneau « fin de zone 30 » est toujours placé au sein de cette zone !

Eric FOREST

Concertation pour les aménagements piétons-cycles : de gros efforts à faire...

Toujours à St Egrève, juste avant le carrefour du Pont-de-Vence, nous avons un nouvel exemple d'aménagement raté avec d'un côté (coté Vence), une absence de trottoir pour les piétons voulant prendre le bus vers la Monta ; de l'autre côté, une piste cyclable bi-directionnelle sur le trottoir obligeant les cyclistes voulant remonter l'avenue de La Monta à la traverser deux fois. Une meilleure CONCERTATION locale avec les représentants de l'ADTC permettrait d'éviter ces grossières erreurs...

Eric FOREST

Vous avez dit saturation ? Réduire le trafic automobile

Objet perdu dans un car Transisère, pas de problème !

Un petit mot pour remercier le service des objets perdus de Transisère. En effet, un matin, j'ai oublié mon cadenas de vélo dans le car. Après un appel téléphonique (standard Transisère 0820 08 38 38), la personne aux objets perdus s'est arrangée pour le donner au conducteur de la ligne concernée et j'ai pu le récupérer très rapidement à l'arrêt le plus proche de mon lieu de travail ! Un service pareil, cela mérite un remerciement !

Evelyne BOLLU

Echirolles

Jeudi 3 mai, l'ADTC a été reçue par la Municipalité, le 1er adjoint au Maire, l'adjoint aux travaux et à la voirie et le conseiller en charge des déplacements alternatifs.

Après un échange de vue sur les positions respectives de la Municipalité et de l'ADTC sur le PDU et la rocade nord, ont été évoquées les questions relatives aux déplacements doux sur la Commune, les infrastructures cyclables et piétonnes existantes, leurs fonctionnalités, leur conformité, leur état, les besoins d'améliorations d'une part et d'entretien d'autre part.

Les élus ont enregistré nos attentes et le 1er adjoint a laissé entrevoir une volonté de trouver une solution pour dégager des moyens humains nécessaires.

Rendez-vous a été pris pour la deuxième quinzaine de septembre pour, espérons-le, pouvoir construire une collaboration attendue, propice au développement des modes de déplacements doux sur Echirolles.

Christian COTTE

A entendre les plaintes des représentants de la Chambre de Commerce et d'Industrie, les entreprises de la cuvette grenobloise sont condamnées à brève échéance du fait des difficultés de circulation autour de l'agglomération. Leurs approvisionnements sont retardés, leurs salariés aussi et leurs clients ne viendraient même plus. C'est la mort annoncée.

A les croire, seule la rocade nord va les sauver toutes !

Mais d'ici 2015 comment vont-elles faire pour tenir le coup, elles seront "mortes" avant, c'est sûr.

De la mesure et de la raison dans toute chose, voilà un sage principe qui devrait pousser les "pour" et les "contre" la rocade nord à chercher (et à trouver) des solutions rapides pour déjà améliorer la situation.

Vous avez dit bouchons ? Oui, 2 heures le matin et 2 heures le soir, pour l'instant, sur la rocade sud (RD 1087), l'A 480 et l'A 41 (déclassées en voiries départementales).

Vous avez dit saturation ? Oui, au-delà d'un certain volume, la capacité de ces voiries ne permet plus d'écouler le trafic. A l'instar d'une bouteille d'une certaine capacité, il faut arrêter de la remplir au-delà de cette capacité sinon le liquide déborde.

Pour les voiries en question, cela veut dire clairement que tous les véhicules ne peuvent y accéder à certains moments, et laisser croire qu'une solution routière durable existe est un leurre.

Pour améliorer la situation, il faut réduire le volume du trafic par plusieurs actions :

1- La vitesse des véhicules

Elle pourrait automatiquement varier, par affichage lumineux, entre 50 et 90 km/h en fonction des comptages automatiques, aux heures d'affluence. Le débit par voie est plus élevé à 50 km/h qu'à 90 km/h.

2 - Les entrées secondaires

Les bretelles d'accès qui permettent d'entrer sur ces voiries alors qu'elles sont déjà saturées pourraient être équipées d'un feu rouge, d'une barrière, d'une caméra de contrôle pour arrêter les entrées dès que les seuils de saturation sont atteints par les comptages automatiques.

3 - Les poids lourds de plus de 3.5t étrangers au département

Ils pourraient être interdits de circulation dans les tranches horaires critiques. Avertis par signalisation lumineuse automatique, ils seraient dirigés vers des aires de repos avant l'entrée sur ces voiries et autorisés à repartir dès que le trafic redeviendrait fluide.

4 - Les différents véhicules aux entrées de l'agglomération

Par un système de télépéage automatique délivré gratuitement aux véhicules personnels (VP) autorisés (justifications professionnelles d'usage d'un VP), aux véhicules utilitaires et aux autobus, immatriculés dans le département, à titre onéreux aux autres, au passage d'un poste de contrôle ouvert aux entrées de ces voiries aux heures critiques, les accès des voiries d'agglomération aux véhicules des "pendulaires" de la région pourraient être dissuasifs au profit des transports en commun et surtout de l'intermodalité.

Pour abaisser le volume du trafic automobile dans l'agglomération, et par là les niveaux de bruit et de pollution, il est possible d'agir rapidement sur ces différents facteurs. Les solutions, déjà expérimentées en France ou en Europe, peuvent être étudiées et, éventuellement, mises en place successivement.

Christian COTTE

Débat sur le péage urbain :

Les Transports en Commun sont en manque de financement (voir page 19) et si aucune solution n'est trouvée, les projets d'extension de réseau (investissement) et d'amélioration du fonctionnement (fonctionnement) devront être revus à la baisse.

L'ADTC a donc décidé de réfléchir à des solutions permettant d'apporter de nouveaux financements. Depuis des années, nous réclamons qu'une part de la TIPP (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers) soit affectée aux TC. Le péage urbain est une autre solution qui se développe dans plusieurs villes européennes. Est-ce une bonne solution pour Grenoble ? A l'ADTC nous avons décidé d'approfondir cette réflexion avant de prendre position.

Jean Sivardière présente ci-dessous le point de vue de la FNAUT. Il permet d'ouvrir ce débat que nous approfondirons lors d'une soirée débat ouverte à tous nos adhérents en septembre.

Pour la FNAUT : le péage urbain est un outil nécessaire

Le péage urbain se répand peu à peu en Europe : après plusieurs villes norvégiennes (Oslo, Bergen et Trondheim) dès la fin des années 1980, Londres en 2003 et Stockholm en 2005, il va être introduit à Milan et Amsterdam. En France, ce nouvel outil de gestion des déplacements urbains suscite encore de fortes réticences (sa légalisation, demandée par le Groupement des Autorités Responsables de Transports, a été refusée par le gouvernement Raffarin), mais les idées évoluent.

Le péage est-il légitime ? Péage de congestion analogue au stationnement payant dont l'efficacité est aujourd'hui bien reconnue, il vise à restaurer la fluidité de la circulation. Péage environnemental, il applique le principe pollueur-payeur. Péage de financement, il permet de dégager une ressource nouvelle pour les transports collectifs.

Le péage est-il efficace ? A Londres comme à Stockholm, la circulation et ses nuisances ont diminué fortement dans la zone soumise à péage et sur ses itinéraires d'accès ; l'usage des transports collectifs et de la bicyclette a augmenté ; malgré le coût élevé de perception du péage (on sait faire bien mieux aujourd'hui), un bénéfice important a été dégagé.

Le péage est-il nécessaire ? Tous les outils disponibles pour maîtriser l'automobile en ville - réduction de la capacité et augmentation du prix du stationnement central, réduction de la vitesse autorisée, aménagements cyclables, renforcement des transports collectifs, péage - doivent être exploités simultanément.

Le péage est-il réservé aux grandes métropoles ? Ses justifications sont valables dans la plupart des agglomérations françaises, dont la voirie est congestionnée et le cadre de vie dégradé par l'omniprésence de la voiture, et où les élus peinent à financer les transports collectifs. Le péage peut être adapté aux spécificités locales : géographie de l'agglomération, densité des emplois dans la ville-centre.

On peut ainsi ajuster la zone soumise à péage, le tarif et son éventuelle modulation horaire, les réductions et exemptions (habitants de la zone, véhicules de sécurité, taxis, artisans, livreurs), le montant des amendes.

Le péage est-il compatible avec la vitalité économique de la zone soumise à péage ? L'accessibilité de la zone augmente globalement, car l'accès automobile n'est pas interdit et l'instauration du péage s'accompagne d'un renforcement des transports collectifs. Le péage permet de rétablir rapidement la fluidité du trafic, ce qui facilite les déplacements professionnels.

Le péage est-il socialement équitable ? La réduction de la circulation et l'affectation du produit du péage au transport collectif bénéficient aux ménages les plus modestes, qui souffrent le plus de la pénurie de transport collectif et des nuisances de la circulation. Les automobilistes peu fortunés peuvent utiliser le transport collectif ou, s'ils ne sont pas desservis à proximité de leur domicile, se rabattre en voiture sur un parking relais, suivant une pratique qui se développe.

L'agglomération de Grenoble est-elle un bon terrain d'expérimentation du péage urbain ? Oui. Les voies d'accès à la ville-centre sont saturées aux heures de pointe par le trafic pendulaire d'échange avec la périphérie ; les transports collectifs sont déjà bien développés, mais le financement de l'extension du réseau de tramway n'est pas assuré.

Un péage peut y être instauré rapidement, alors que de nouvelles infrastructures, perverses ou vertueuses (routes ou tramways), impliquent des dépenses élevées et de longs délais de réalisation. Il mérite donc une étude sérieuse avant toute décision irréversible sur la rocade nord, car il permettrait d'éviter des travaux routiers gigantesques et anachroniques en provoquant une diminution rapide et significative de la congestion, et d'accélérer l'extension du réseau de tramway.

Jean SIVARDIERE
Président de la FNAUT
(Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des Transports)

SOIRÉE

«ÉCHANGES ET RÉFLEXIONS SUR LE PÉAGE URBAIN»

L'ADTC VOUS INVITE À PARTICIPER LE :

LUNDI 17

SEPTEMBRE

A PARTIR DE 18H30

**À LA MAISON DE LA NATURE
5 PLACE BIR-HAKEIM
38000 GRENOBLE**

18H30-19H30 :

**EXPOSÉ DE JEAN SIVARDIÈRE
(PRÉSIDENT DE LA FNAUT)**

**19H30-20H00 :
PAUSE CONVIVIALE**

**20H00-21H00 :
PARTICIPEZ À L'UN
DES ATELIERS**

**21H00 :
SYNTHÈSE DES
ATELIERS ET DÉBAT**

**VENEZ VOUS
INFORMER ET
DÉBATTRE !**

Congrès FUBicy 2007 à Lons-le-Saunier

Fortes attentes vis-à-vis du Code de la rue

Aide Mémoire (4) : droits et devoirs

Extraits du Code de la Route
(2005) ART. R 431-9

Pour les conducteurs de cycles à deux ou trois roues, l'obligation d'emprunter les bandes ou les pistes cyclables est instituée par l'autorité du pouvoir de police après avis du préfet. ...

Lorsque la chaussée est bordée de chaque coté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation.

Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les aires piétonnes, 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.

ART. R 414-4 : Dépassement
I- Avant de dépasser, tout conducteur doit s'assurer qu'il peut le faire sans danger. ...

IV- Pour effectuer le dépassement, il doit se déporter suffisamment pour ne pas risquer de heurter l'usager qu'il veut dépasser. Il ne doit pas en tout cas s'en approcher latéralement à moins d'un mètre en agglomération et un mètre et demi hors agglomération s'il s'agit d'un véhicule à traction animale, d'un engin à deux ou à trois roues, d'un piéton, d'un cavalier, ou d'un animal. ...



Christian COTTE

Pour la première fois en 9 ans, le congrès FUBicy s'est tenu dans une ville de moins de 50 000 habitants. La qualité de l'accueil et du programme n'avait rien à envier aux éditions précédentes !

Villes moyennes, centrales de mobilité, locations versus livre-service vélos...

Quasiment 220 inscrits à la Journée d'étude, dont une moitié d'élus et techniciens. Les Actes pourront être commandés à la FUBicy.

Le thème phare s'imposait : le vélo a-t-il autant à apporter à la politique de déplacements d'une ville moyenne, et faut-il y déployer des moyens identiques aux grandes villes ? Les exemples de Chambéry, Jacou (dans le Hérault) ou Offenbourg, ville allemande jumelée avec Lons, ont servi de base aux échanges.

Parallèlement, deux ateliers étaient consacrés au rôle des centrales de mobilité, encore très rares en France, et à la comparaison entre différents systèmes de gardiennage ou de mise à disposition de vélos pour les citadins et les pendulaires. Les critères de pertinence et les coûts de ces différents services étaient présentés par des acteurs qui ont une solide connaissance de ce secteur d'activité.

Tournefeuille Guidon d'Or 2008

Le lendemain, l'AG rassemblait 110 militants des associations FUBicy. Le Guidon d'Or a été décerné à la municipalité de Tournefeuille, une ville moyenne de la banlieue de Toulouse : sa politique cyclable est très complète et commence à porter ses fruits. Le second finaliste était l'agglo de Dijon, qui a beaucoup progressé ces dernières années, et a inauguré cette année ses 30 premiers contresens cyclables.

Le Clou Rouillé 2007 n'a pas été décerné, à cause du trop faible nombre de candidatures présentées dans les délais par les associations membres, alors qu'il y aurait eu d'excellents lauréats possibles. Dommage !

Code de la rue : quelques priorités

Le principal sujet de débat de cette AG 2007 était le Code de la rue. Pour plus d'infos, lisez le dossier de Vélocité, le bimestriel de la FUBicy, et les articles en ligne sur <http://fubicy.org> (site tout neuf, encore en cours de restructuration).

A noter : une étude commandée par la Sécurité Routière (DSCR) au CERTU vient confirmer que la généralisation des double sens cyclables aide à développer la pratique du vélo sans générer aucune augmentation des accidents.

L'AG a validé et complété le mandat qu'elle donne aux délégués FUBicy dans les Comités « Code de la rue ». Les priorités pour la FUBicy : la généralisation des double sens cyclables, la création des Zones de rencontre, la possibilité de chevaucher une ligne continue pour dépasser un vélo sans mettre le cycliste en danger, l'adaptation du montant des amendes selon la dangerosité du véhicule, et la possibilité de donner aux feux le statut d'un Stop pour les vélos.

Et après ?

La frilosité de la DSCR pourrait faire craindre que la plupart des propositions aillent rejoindre le rapport Le Brethon dans un placard. Mais un espoir peut-être : pour la première fois en France, le ministre qui chapeaute Transports, Aménagement et Environnement, est un cycliste urbain !

Pour l'heure, Strasbourg et Bordeaux, qui totalisent plus de 300 rues à double sens cyclable (au fait, combien à Grenoble ?), se sont déjà engagées dans la démarche « Code de la rue » en se portant volontaires pour expérimenter dès maintenant des mesures en faveur des cyclistes : amendes de montant réduit, tourne-à-droite au feu rouge, généralisation des double sens cyclables sur des secteurs entiers de la ville...

Monique GIROUD

FUBicy 2008 : ce sera à Grenoble !

Le 10ème congrès FUBicy aura lieu en avril 2008. L'ADTC et le Ptit Vélo, qui s'étaient pour l'occasion déplacés à 7 à Lons-le-Saunier, ont présenté ensemble la candidature de Grenoble, après avoir pris l'avis de la Métro, qui nous soutiendra dans cette tâche.

Nous sommes déjà en contact avec Echirrolles et Grenoble, et avec le Service Aménagement du Campus - le Guidon d'Or 2006 - qui nous aident à trouver un site d'accueil.

On compte sur vous : Ce congrès sera l'occasion pour nombre d'entre vous de faire connaissance avec une fédération bien vivante, que ce soit en venant à la Journée d'étude ou à l'AG, en nous aidant à assurer la logistique du congrès, en hébergeant un congressiste, ou en participant aux animations que nous organiserons en marge du congrès pour qu'il ne passe pas inaperçu.

N'hésitez pas à proposer vos idées, et un coup de main ! Nous aurons besoin de vous pour faire aussi bien que nos amis jurassiens.

Monique GIROUD et Hervé BOSSU

A Grenoble, lorsque fleurissent sur les trottoirs, dans les « sucettes » publicitaires, des messages destinés aux cyclistes, c'est le signe que le printemps est arrivé.

La campagne d'affichage de cette année, bien que ciblant en priorité les cyclistes, est aussi destinée aux autres usagers de la rue. Nous ne pouvons qu'approuver cette demande de respect mutuel de tous les usagers pour une cohabitation apaisée.

Mais cette campagne est relayée par un article paru dans « les nouvelles de Grenoble » abordant 3 aspects., uniquement destinés aux cyclistes.

Circulation sur les trottoirs

Depuis de très nombreuses années, l'ADTC se bat pour convaincre les aménageurs de l'incongruité de réaliser les aménagements cyclables sur les trottoirs. Des articles dans notre revue ont expliqué les inconvénients que présente cette solution. Malgré nos mises en garde, nous constatons que les nouveaux aménagements cyclables ont pris place sur les trottoirs (Boulevards, Zac Vigny-Musset, réaménagement de l'avenue M.Berthelot etc...). Comment s'étonner alors de la présence de cyclistes sur les trottoirs dans des parties de la ville où il n'y a pas d'aménagements cyclables. Sur certains trottoirs les cyclistes seraient légitimes et sur d'autres non. Pourtant les risques sont les mêmes qu'il y aient des pictogrammes vélo ou non.. Doit-on condamner les cyclistes préférant les trottoirs du boulevard Gambetta à la circulation parmi trois voies de circulation automobile ?

Sens interdits

Le sujet des sens interdits est également abordé. Nous rappelons que ceux ci ont été créés pour améliorer le transit des voitures en privilégiant certains axes. Ces sens uniques imposent aux cyclistes de longs détours au milieu de nombreuses voitures dans des flots rapides. Dès lors le cycliste a tendance à éviter ces axes et à aller au plus court. C'est la raison de nos demandes récurrentes de « double sens cyclable ». Force est de constater que ceux ci ne sont pas développés dans notre agglomération malgré les études démontrant l'absence d'accident dans les villes les ayant généralisé.

Feux rouges

Un troisième zoom est porté sur le respect des feux rouges pour les vélos et les autos. Enfin, un pavé mentionne l'inadaptation du code de la ROUTE aux déplacements à vélo et fait état du projet de code de la RUE.

Respect des autres usagers

Les cyclistes sont probablement la catégorie d'usagers la plus respectueuse des autres. En utilisant un mode de déplacement non polluant, silencieux et à l'énergie cinétique faible, les cyclistes font preuve de citoyenneté et de respect.

Nous aimerions connaître le nombre de piétons blessés par des cyclistes tandis qu'il est déploré que dans les 2/3 d'accidents impliquant un cycliste et une voiture, la responsabilité de l'accident incombe au conducteur de l'automobile.

Chacun peut le constater, en centre ville les piétons sont constamment gênés par le stationnement sur trottoirs et ce à n'importe quelle heure de la journée et du soir.

Il nous aurait semblé plus judicieux de faire une campagne pour sensibiliser les automobilistes.

Est-ce trop demander que de rappeler à ceux-ci d'éviter les dépassements rasants, d'être attentifs lorsqu'ils ouvrent une portière, de ne pas stationner 2 minutes sur les bandes cyclables, de respecter les sas vélos aux feux rouges, de laisser les trottoirs aux piétons, etc, etc ...

Nous relevons d'ailleurs dans les photos illustrant l'article publié par la ville de Grenoble, que la camionnette qui attend aux feux rouge occupe la totalité du sas vélo et frôle de ce fait le cycliste qui lui aussi attend le feu vert !!

Sur une deuxième photo, une moto stationne illégalement sur le trottoir.

Enfin il nous semble abusif d'écrire « ...d'autres sont en infraction au code de la route et de mauvais exemples pour les jeunes... ». Cette formulation laisse entendre que rouler en voiture en ville, se garer sur les trottoirs seraient les exemples à suivre .

Alors qu'il y a urgence à changer de comportement, cette campagne désigne les cyclistes comme fauteurs de troubles et les menace de sanctions s'ils ne respectent pas un code de la route inventé pour réguler le trafic automobile. Est-ce vraiment la priorité ?

Philippe ZANOLLA



Grand Place

L'ouverture du magasin Giga Store en face du centre commercial Grand'Place, en bordure de l'avenue de l'Europe, a créé une situation confuse pour les déplacements des piétons. En effet, ceux-ci sont nombreux à aller du magasin vers la station bus/tram ou vice-versa, en franchissant une chaussée où aucun passage ne leur est en principe offert. Pour traverser, ils devraient aller à une trentaine de mètres en amont où se trouve un passage protégé ou bien gravir un escalier pour rejoindre la passerelle dont ils redescendraient par un autre escalier.

Dans le schéma initial de ce secteur, il n'existait pour les piétons que des franchissements en hauteur et on ne trouvait pas de trottoirs en bordure de chaussée. Aucun des bâtiments de l'avenue de l'Europe n'avait d'accès au niveau du sol naturel.

La situation s'est transformée au fil des ans, mais la correction complète du schéma initial reste encore à effectuer: L'ouverture du magasin Giga Store et bientôt celle de la nouvelle piscine rendent inéluctable la réalisation de passages protégés et de trottoirs généreux et confortables permettant le déplacement des piétons sans complications ni détours.

Bruno VIGNY

Le vélo... cela crée des emplois !

Il n'est pas dans nos habitudes de faire de la publicité (gratuite en plus) pour des structures commerciales. Nous souhaitons vous informer de l'existence de nouveaux services destinés aux cyclistes urbains :

La Maison du Vélo s'est installée à l'automne dernier rue Raymond Bank avec atelier du vélo, location de vélos, des coursiers pour livraisons de colis et de plis, des tricycles-taxi...

Ce printemps, c'est un nouveau magasin qui s'est installé rue de Stalingrad à 100m des grands boulevards : Génération Vélo. Il s'est spécialisé dans la vente et la réparation de tous vélos urbains : classiques, à assistance électrique, piétables (Brompton...), hollandais.

Antoine JAMMES

Nouvelles... du Grésivaudan

RD11m : déviation cycles

Les travaux de la RD11m qui reliera en 2008 les parties meylanaises et bonimontaines de Inovallée ont commencé. Jusqu'à cet été, le pont des cantines est fermé à toute circulation. Ce pont est sur l'itinéraire de beaucoup de salariés de Inovallée Montbonnot qui rejoignent leur lieu de travail par des petites routes de campagne entre l'autoroute et l'Isère. L'ADTC est intervenue auprès du Conseil Général pour qu'un parcours de déviation soit fléché.



Antoine JAMMES

Axe cyclable Grenoble (Ile-Verte) - La Tronche - Meylan/Corenc

La jonction cyclable entre le quartier de l'Ile Verte et Meylan est désormais assurée par un nouvel aménagement. Une bande cyclable a été créée sur le pont des Hôpitaux et sur l'avenue des Maquis du Grésivaudan (commune de La Tronche) jusqu'à la jonction avec Meylan/Corenc où des bandes existaient déjà. L'originalité de cet aménagement est qu'il combine plusieurs dispositions : sur le pont des Hôpitaux, la bande est implantée entre les deux files de circulation en sortie de Grenoble, et le long du trottoir dans l'autre sens ; sur l'avenue, dans la montée, la bande est tracée soit sur la chaussée, soit sur le trottoir, tandis que dans la descente elle est sur la chaussée ou tout simplement absente là où du stationnement a été maintenu (en descente, l'absence de bande cyclable est moins préjudiciable, car le différentiel de vitesse vélo-voitures est atténué).

Bruno VIGNY

1. L'AOTU enfin décidée

Suite au refus de certaines communes (Goncelin, Le Touvet...) du Pays du Grésivaudan de créer une AOTU (Autorité Organisatrice des Transports Urbains), les élus ont décidé de modifier les statuts du Pays afin que le pays se dote de "compétences flexibles". Cela permettra au pays de se doter de la compétence transports, seules les communes ou groupements de communes qui le souhaitent y adhéreront. Ce sont les communes du SIZOV (Montbonnot, Saint-Ismier...), de la COSI (Crolles, Brignoud...) et du plateau des Petites Roches qui ont manifesté le plus de motivation pour la création de cette AOTU.

Nous regrettons la position des communes qui ont refusé cette création. Nous espérons que la solution qui a été décidée pourra se mettre en place rapidement. La création de l'AOTU est une étape organisationnelle indispensable pour permettre un développement fort des transports en commun dans cette région.

2. Crolles : Parcours à vélo avec les élus

C'est en janvier qu'a eu lieu une rencontre sur le terrain entre des usagers cyclistes, trois élus et une personne des services techniques. Le groupe d'une quinzaine de cyclistes a parcouru une partie des aménagements cyclables de la commune.

Le constat est qu'il existe de nombreux aménagements sur l'ensemble de la commune. Le groupe a pu noter des espaces communs piétons/cycles où la cohabitation est difficile. L'axe reliant le rond-point des Ayes au rond-point du Rafour manque d'homogénéité.

Les nombreux dysfonctionnements discréditent ces aménagements malgré l'important effort fait par la mairie. Certains de ces aménagements pourraient être revus pour un coût modique.

Le problème du stationnement des vélos a également été abordé, de même que la réalisation d'un plan des pistes cyclables.

Cette réunion sur le terrain était une première. Nous espérons qu'elle engage une étape de dialogue constructif avec les usagers.

3. Montbonnot cyclable ?

L'ADTC a rencontré le maire de Montbonnot, son adjoint et un responsable des services

techniques. Le maire nous a présenté les projets qui devraient voir le jour ces deux prochaines années, notamment sur les deux axes suivants :

- Les travaux avancent pour buser le torrent qui passe le long du chemin de la Doux. Cette route relie la RN90 à l'échangeur autoroutier. L'espace gagné sera au bénéfice des piétons et des cycles. Dans la partie haute, la plus pentue, le peu d'espace disponible ne permettra que de réaliser une piste dans le sens montant. Dans la partie basse, les deux sens seront traités. Ces travaux se feront en plusieurs étapes sur les deux ans à venir.

- Par contre, c'est en ce moment que se réalise une piste cyclable bidirectionnelle le long de la RD11m (avenue de l'Europe). Un premier tronçon sera traité avant l'été entre l'INRIA et la limite avec la commune de Meylan.

Enfin, la commune continue à travailler pour développer les cheminements piétons.



Photo : J-P CHOLLET

4. Navette de la COSI

Depuis plusieurs semaines, vous aviez constaté la mise en place d'un couloir de bus entre le rond-point du Rafour et l'échangeur avec l'A41. Ce couloir de bus est emprunté depuis le 25 mai par une navette de bus qui fait le parcours Bernin (parc technologique des Fontaines) - Champ-Près-Frogès. Cette navette desservira la gare de Brignoud. La navette fera 14 rotations par jour ; un renforcement de fréquence est prévu en décembre avec la mise en place du cadencement des TER. Nous aurions souhaité que cette navette ait son terminus sur la RD1090 en connexion avec la 6020. La mise en place de cette navette préfigure la mise en place du réseau interne au pays qui se fera lorsque l'AOTU sera créée (voir ci-dessus).

Antoine JAMMES

Les Parcs-Relais

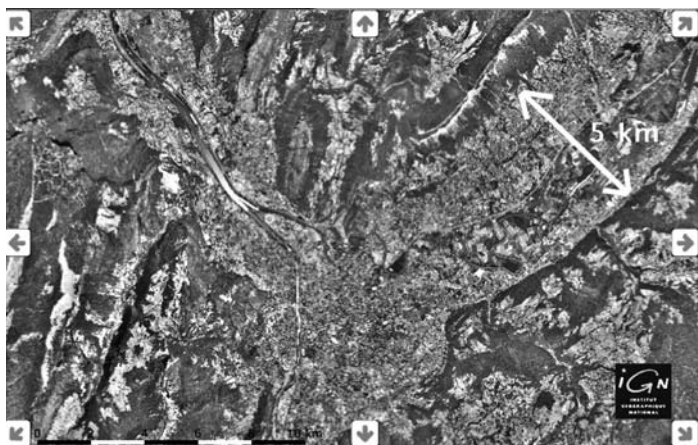


Dossier réalisé par Sylvain BLANCHARD, Monique GIROUD et Nathalie TEPPE

Si les Parcs-relais sont un élément indispensable pour permettre le report de la voiture vers des solutions intermodales, on tend parfois à confondre ce concept avec celui, nettement moins intéressant, de simple parking à voitures, éventuellement à deux pas du centre-ville... Ce dossier vous propose donc de passer en revue les caractéristiques des parcs-relais et leur fonctionnement, en général, et dans notre région urbaine en particulier.

La région urbaine grenobloise : un énorme réservoir de report modal !

Les contraintes géographiques rendent notre agglomération très dense en fond de vallée, et très peu dense en-dehors de ces trois corridors d'accès. On le voit très bien : les embouteillages d'accès à l'agglomération sont bien localisés sur ces trois axes. Ces trois vallées sont desservies par des voies ferrées. Même sans avoir de réseau « RER » aussi étoffé qu'en Ile-de-France, la région grenobloise atteint donc des taux similaires de population résidant à moins de 5 km d'une gare TER (actuellement en service ou pouvant être éventuellement réactivée), à savoir environ 80% de la population.



Le premier P+R de Grenoble

Le premier parc-relais de l'agglomération est ouvert en 1992, peu après la deuxième ligne de tramway. Il est situé à proximité de la station Grand Sablon, à La Tronche et peut accueillir 132 voitures. Pour 10F, on peut y laisser sa voiture pendant une heure et avoir un (et un seul) ticket de tramway valable une heure

également. L'aller-retour étant interdit, il faut donc acheter un autre ticket pour retourner au parking. Pour 20F, le parking et ticket journée sont également proposés.

Plus de cinq ans après, on ne comptait jamais plus de 10 véhicules dans le parking. Sa position géographique, trop proche du centre ville, était souvent évoquée pour expliquer son inefficacité. Pourtant, au même moment, dans d'autres villes, des P+R aussi proches du centre fonctionnent très bien. De Grand Sablon, on est à 10 minutes du centre ville, en tramway, mais en poursuivant 5 minutes de plus par la voie rapide, on atteignait un parking gratuit, proche du centre, vers la mairie.



Totem du P+R Karben, à Saint-Egrève, sur la ligne 3
Photo : Sylvain BLANCHARD

Plus que la position géographique, c'est surtout la contrainte d'accès à la ville en voiture qui est importante. La tarification, la desserte, le fléchage, et le fonctionnement même du parking jouent aussi beaucoup dans le succès d'un parc-relais. Celui du Grand Sablon était mal indiqué depuis l'autoroute, et ne bénéficiait pas d'une publicité suffisante. La tarification n'était pas avantageuse, en comparaison avec le ticket acheté par carnet de 10, et il n'était pas physiquement gardé (seulement surveillé à distance).

Les Recettes d'un bon P+R

À l'occasion de l'ouverture du deuxième P+R (Alpexpo, en 1998), un nouveau titre de transport appelé "P+R" apparaît, avec les conditions avantageuses valables aujourd'hui (parking et aller-retour

pour tous les occupants du véhicule pour 10F). Rapidement, le parc-relais Grand Sablon voit sa fréquentation grimper, et accueille entre 40 et 105 voitures! Un an et demi après on envisage déjà de l'agrandir, il sera porté à 230 places en 2004.

Mais la tarification ne fait pas tout. Par exemple, le P+R Carronnerie est désespérément vide, malgré sa situation au bout de l'autoroute A41, sa proximité de celui de Grand Sablon qui est souvent plein, et sa liaison relativement rapide vers le centre ville en bus. C'est le cas également des P+R Esplanade et Vallier-Catane. À l'inverse, le tarif du parking Grand Sablon a été par la suite augmenté à 2€ puis 2.5€, sans que son succès ne diminue.

Dans d'autres villes, sur le même principe (A/R inclus pour les occupants de la voiture) le tarif de base peut être plus élevé : 1.9€ à Mulhouse, 2.6€ à Bordeaux. À Lyon et Nantes, il n'y a pas de tarif spécifique (chaque occupant doit payer son titre de transport, le parking est gratuit). Grenoble offre le tarif le plus avantageux, surtout si l'automobiliste est accompagné. Mais les parcs-relais grenoblois ne sont pas les plus fréquentés. Preuve que le tarif, s'il ne doit pas être prohibitif, n'est pas le facteur le plus important.

Les deux premiers parcs-relais grenoblois étaient positionnés le long d'une ligne de tramway, donnant accès au centre ville. Le tramway possède une image de transport efficace, rapide, fréquent, fiable, et le parc-relais en bénéficie. Mais une ligne de bus efficace peut aussi faire le succès d'un P+R. Celui du Verderet, à Eybens, au bas de la route de Brié, relié en une vingtaine de minutes à la ville par la ligne 31 (qui bénéficie de couloirs réservés et priorité aux feux), est très fréquenté, mais il est petit. Celui de Pont de Claix, le long de la ligne 1 est moyennement utilisé (mais de façon régulière). Sans doute en raison du trajet assez long en bus (une demi heure). À Saint Égrève, le P+R Karben souffre de sa liaison médiocre par la ligne 3, qui perd du temps et de la régularité à l'entrée de la ville, par la Porte de France. Lorsque la ligne E de tramway la remplacera, le parking devrait devenir attractif.



Parking + bus ou train au P+R de Saint-Egrève Gare
Photo : Sylvain BLANCHARD

La facilité d'accès en voiture au parking est aussi un point essentiel. L'accès aux P+R Esplanade ou Vallier-Catane est malcommode depuis l'autoroute. Par contre, les habitants de Claix n'hésitent pas à rejoindre le parc-relais du Prisme, très fréquenté, en passant par le col de Comboire. Le parking doit être

aussi bien indiqué en amont, notamment pour attirer les visiteurs des villes voisines.

La recette d'un bon parc-relais est donc complexe, pas trop loin de la ville, pas trop près non plus, simple d'accès, bien relié à la ville, ... un seul point faible peut être fatal. Le P+R de la Carronnerie a perdu des clients (qui étaient déjà rares) lorsqu'on les a obligé à traverser une autoroute et une route pour rejoindre l'arrêt de bus (suite à un changement de desserte). Autre couac : il n'est pas possible d'utiliser les P+R des gares d'Échirolles et Saint Égrève avec un abonnement TER.

Qui utilise les P+R ?

Généralement, on remarque que peu de pendulaires utilisent nos parcs-relais, la majorité des clients vont en ville pour des motifs liés aux loisirs ou diverses démarches. Ils l'utilisent plusieurs fois par semaine, mais pas tous les jours. On note d'ailleurs un afflux de clients lors d'événements particuliers (foire des Rameaux, ou préparation des fêtes de fin d'année). À l'inverse, à Genève, où les parcs-relais ne sont accessibles que par abonnement (mensuel ou annuel), les deux tiers sont des pendulaires. Les abonnés TAG, pour qui le parking est gratuit, sont rares et malgré la possibilité de voyager à cinq pour le même prix, ce sont essentiellement des automobilistes seuls que l'on retrouve dans les P+R grenoblois.

L'origine des clients dépasse très souvent les limites de l'agglomération. Et c'est justement vers les habitants hors-Métro qu'il faut principalement communiquer. Pour l'instant, le bouche à oreille reste encore la meilleure publicité.

Les parcs-relais, grâce à leurs atouts, ont permis d'attirer de nouveaux clients vers les transports publics. En 1996, une enquête avait montré que 38% des usagers du P+R Grand Sablon ne les utilisaient jamais auparavant. Partout, la principale motivation pour aller dans un P+R reste les difficultés de stationnement en ville. On voit là l'intérêt d'une politique globale des déplacements agissant sur le stationnement en ville et les voies d'accès.



Parking vélos à Meyzieu, le long de la ligne de tramway T3 de Lyon Photo : Nathalie TEPPE

Un bilan de l'année 2005 montrait une progression de 40% des P+R à Grenoble : 150000 véhicules pour 235000 passagers. Plusieurs clients nous ont confié avoir été réticents à utiliser les parcs-relais. Mais une

fois le cap franchi, ils ne peuvent plus s'en passer. C'est tellement plus pratique et économique que d'aller se garer au centre ville. Essayer, c'est l'adopter !

Les effets pervers

Nos voisins suisses et allemands, qui ont une longueur d'avance sur ce terrain, ont observé que l'existence de parcs-relais "voitures" avait tendance à faciliter la dispersion de l'habitat périurbain à partir des dernières stations. Cet effet de "fuite en avant" n'est pas forcément dominant à court terme, mais il est suffisamment important pour qu'on s'en préoccupe.

En Suisse et en Allemagne, on voit des parcs-relais qui sont de grands parkings à vélos bien aménagés, souvent couverts, avec un complément de places pour les voitures de ceux qui viennent de plus loin. La création de P+R "tout voiture" et/ou trop proche des villes-centre n'est plus subventionnée. Une raison de plus pour faire au vélo toute la place qu'il mérite dans les P+R.... aussi !



P+R vélos en gare d'Interlaken, commune de 6'000 habitants. Interlaken est à 35 minutes de Thun (40'000 hab.) et 55 minutes de Bern (125'000 hab.), avec un train toutes les 30 minutes. De quoi faire saliver les Rhône-alpins du sud... Photo : Monique GIROUD

Pour le moment à Grenoble, les parcs-relais sont axés sur une utilisation "voiture". La fréquentation par des cycliste est faible, et ce, même si le tarif est le même (1.5€ pour 5 cyclistes).

Autre effet pervers, pour les riverains d'un parc-relais, il s'agit d'une incitation à utiliser la voiture pour bénéficier du tarif avantageux. Pour y remédier, à Genève l'accès est réservé aux personnes habitant et travaillant à plus de 2 km de chaque parking, et n'ayant pas de transports publics à proximité de leur domicile. L'absence de tarif spécifique (Lyon, Nantes) limite le problème.

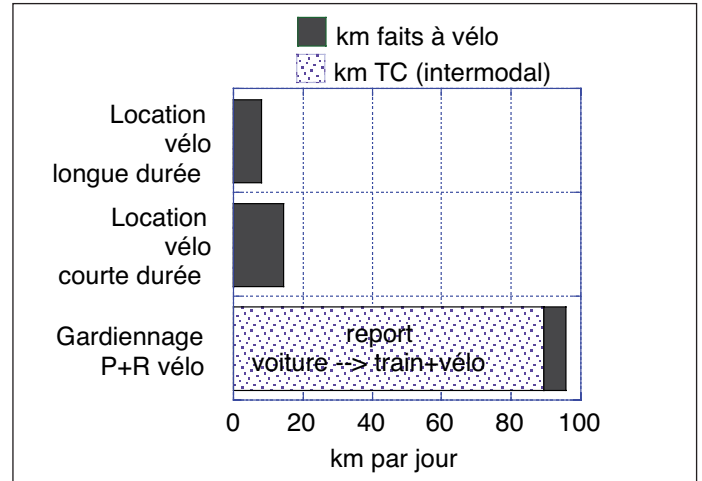
L'impact des solutions vélo + TER

Un autre constat intéressant a pu être fait lors de l'enquête « Vélostations » menée par Altermodal et la FUBicy, pour le compte de l'ADEME en 2004. Parmi les abonnés au service « Métro Vélo », ceux qui génèrent la plus grande économie d'émission de gaz à effet de serre (et d'autres polluants aussi) sont, et de loin, les péri-urbains qui passent de la voiture à la

combinaison train+vélo pour leur trajet domicile-travail.

En effet, alors que les usagers louant un Métro-vélo jaune font en moyenne environ 7 km par jour, dont un quart était auparavant fait en voiture, les abonnés au service de gardiennage (très majoritairement des pendulaires) économisent quotidiennement 90 km de trajet en voiture, soit environ une tonne de CO2 et 1700 € d'essence par personne et par an !

Pourquoi cette digression sur les vélostations alors



qu'on parle de parcs-relais ? Tout simplement parce que dans un déplacement, il y a deux bouts. L'utilisateur a besoin d'une offre aussi bien à sa gare ou station de départ qu'à celle d'arrivée. Une politique de déplacements cohérente doit donc prévoir autant des vélostations dans les principales gares « centrales » de la région que des P+R dans les stations secondaires. Le futur cadencement des TER Rhône-Alpes devrait être suffisamment attractif pour maintenir une « croissance à deux chiffres » des déplacements TER : une bonne raison pour accélérer le programme de développement des parcs-relais et des vélostations.

Parcs-relais, pas simples parking



P+R à Echirolles Gare - Photo : Nathalie TEPPE

Si l'objet est bien de réduire les effets nuisibles de l'excès de circulation automobile, alors les parcs-relais doivent être non pas aux portes de l'hypercentre de Grenoble (comme le sont les P+R Vallier-Catane, Esplanade, Grand Sablon, ou le futur P+R du Stade), mais le plus loin possible, pour "capter à la source" les usagers intermodaux. Notre agglomération, ou plus largement notre région urbaine, pourrait réaliser par ce moyen d'importantes

économies en gaz à effet de serre et autres polluants. Le CERTU recommande clairement des implantations en amont des zones de congestion en heure de pointe. Le Pays Voironnais a mis en place un parc-relais à Coublevie, pour encourager l'usage de la ligne Express Voiron-Crolles. Genève vient de relever le tarif des P+R les plus proches de la ville, complets, pour favoriser l'usage de ceux éloignés.

Du P+R au B+R (Bike & Ride)

Si la majorité des usagers habitent à moins de 5 km d'une gare ou d'un pôle d'échange important (notamment gares SNCF et terminus de tram, mais aussi bus en site propre), pourquoi concevoir systématiquement les parcs-relais comme des réservoirs de voitures avec quelques arceaux à vélos, qui ont certes le mérite d'être présents, mais qui sont très minoritaires ? Jusqu'à 5 km, le vélo est une solution pertinente, et même, en ville, plus performante que la voiture.

Les avantages :

- On peut faire stationner un bien plus grand nombre de pendulaires en favorisant résolument la formule vélo + transports en commun que voiture + transports en commun.
- On réduit fortement le coût des parcs-relais par rapport au nombre d'usagers desservis.
- On encourage concrètement les déplacements « actifs », dont l'effet bénéfique sur la santé est maintenant reconnue. Mieux, plusieurs pays ont estimé les économies escomptées ou réalisées en dépenses de santé : de l'ordre de 900 € par an et par habitant « actif » (une demi heure par jour d'exercice modéré, comme la marche ou un déplacement à vélo).

Les parcs-relais devant impérativement être très bien desservis par au moins une ligne de transports en commun performante, ils sont souvent dans des zones où le foncier est déjà relativement cher. Or, compte tenu des voies d'accès et de dégagement nécessaire, on prévoit dans les parkings environ 20 m² par voiture, soit un coût qui peut facilement atteindre 2500 €. Un parking en ouvrage permet de caser plus de véhicules pour une surface donnée, mais coûte environ quatre à six fois plus cher, soit



10000€ par place. Si on veut accueillir 100 usagers automobilistes, il faut donc compter, pour un parking en surface, environ 2000 m² et 5 M€.

Si on tient compte des distances à parcourir entre domicile et gare ou station la plus proche dans notre fond de vallée, on pourrait imaginer qu'un parc relais soit prévu pour 40% d'usagers à vélo. Aux Pays-Bas, une étude datant de treize ans déjà montrait que 44% des passagers d'un train étaient des intermodaux train+vélo. Il n'est pas inimaginable d'atteindre à terme ces chiffres dans notre agglomération. L'économie réalisée sur la construction du P+R serait alors d'environ pour le même nombre d'usagers serait d'environ 700 m² et 1,9 M€ pour un même nombre total d'usagers (100, mais dont 40% à vélo). Sans compter le CO₂ et la santé !

Les 13 P+R de l'agglomération (2150 places) :

- Échirolles Gare : 100 places, ouvert en 2005, lignes A et 12, et le TER.
- Pont de Claix : 125 places, ouvert en 2003, ligne 1 et le TER
- Esplanade : 200 places, ouvert en 2004, lignes 3 et 33
- Alpexpo : 100 places, ouvert en 1998, lignes A, 12 et 13
- Seyssins Le Prisme : 120 places, ouvert en 2006, lignes C, 23, 51 et 58
- Seyssinet Hôtel de Ville : 75 places, ouvert en 2006, lignes C, 51 et 55
- Saint Égrève Karben : 100 places, ouvert en 2003, ligne 3 et 30
- Saint Égrève Gare : 80 places, ouvert en 2005, lignes 30, 7150 et le TER
- Vallier Catane : 490 places, ouvert en 2006, lignes C et 26
- Eybens Le Verderet : 40 places, ouvert en 2002, ligne 31
- Gières Plaine des Sports : 160 places, ouvert en 2006, ligne B et 6070
- Carronnerie Île d'Amour : 330 places, ouvert en 2004, ligne 6020
- Grand Sablon : 230 places, ouvert en 1992, lignes B et 9

Estimation du coût annuel d'un parc relais

		Automobile		Bicyclette	
		Pour un parc de 400 places en surface	Par place	Pour un parc de 400 pl., couvert, avec clef électronique et grillé	Par place
A	Surface au sol	10 000 m ²	25 m ²	600 m ²	1,5 m ²
B	Investissement initial	1 000 000 €	2 500 €	160 000 €	400 €
C=B/30	Amortissement annuel (durée de vie 30 ans)	33 000 €	83 €	5 000 €	13 €
D	Coût annuel d'exploitation	10 000 €	25 €	2 000 €	5 €
E	+ gardiennage pour le parc automobile + vidéosurveillance pour le parc vélo	50 000 €	75 €	8 000 €	20 €
H	Coût annuel de la consommation d'espace (0,003 € le m ² .heure et 8 760 h par an)	262 800 €	657 €	15 768 €	39 €
	Coût annuel total				
I=C+D	- amortissement + coût d'exploitation	43 000 €	107 €	7 000 €	18 €
J=I+E	- avec gardiennage / vidéosurveillance	93 000 €	232 €	17 000 €	38 €
K=J+H	- avec la consommation d'espace	355 800 €	889 €	32 768 €	77 €

Bon plan : randonner dans le Trièves avec le TER cet été

TRANSPORTS

La SNCF a mis en place un train supplémentaire à 8h25 en direction de Gap les dimanches de la période estivale, du 6 Mai au 30 septembre 2007.

En partenariat avec le Canton de Clelles, ce train est destiné aux Grenoblois désirant randonner dans la belle province du Trièves.

Horaires & Tarifs



Le dimanche, le train de 8h25 au départ de Grenoble vous conduit en 1h à Clelles en plein cœur du Trièves. Tranquillement installés dans un train confortable et climatisé, vous traversez des paysages splendides.

Pour revenir le soir, vous avez le choix entre trois trains à 15h25, 17h47 ou 20h05 pour les plus courageux.

Un billet plein tarif aller-retour vous coûtera 17.60 euros pour un aller-retour (50% de réduction avec les cartes TER).

Bien entendu, vous pouvez emprunter n'importe quel autre train de la ligne, voire partir le samedi à 7h51 ou 10h14!

Randonnées

A votre arrivée à Clelles, plusieurs itinéraires de randonnées pédestres, VTT, voire équestres de différents niveaux s'offrent à vous. Des plans sont disponibles en gare de Grenoble et de Clelles, ainsi que dans les Offices du Tourisme.

Des circuits de découverte du patrimoine culturel ou des associations locales (Terre Vivante) seront proposés au plus curieux d'entres vous.

A votre arrivée ou à votre retour, vous pourrez boire un café ou vous désaltérer dans un charmant hôtel-restaurant-bar à proximité de la gare, ou pourquoi pas, y passer le week-end ?



En Septembre

Les week-ends de septembre, des animations sont prévues, principalement en direction des familles, des seniors et des scolaires :

- 50% de réduction pour tous sur le TER entre Grenoble et Clelles
- Accueil en gare
- Partenariat avec Clelles pour la promotion de la foire biologique
- Journées du patrimoine
- Animations dans les trains
- Navettes pour se rendre à Mens
- Location de VTT

La ligne touristique des Alpes :

Si cette expérience avec Clelles est un succès, la Direction TER SNCF espère développer l'attrait touristique de cette ligne, en proposant divers partenariats dans les villages traversés.



A titre d'exemple, il est possible d'accéder au petit train de La Mure en vous arrêtant à Saint Georges de Commiers.

Pour plus d'information aller sur le site <http://trainstouristiques-ter.com> puis sélectionner " Le train des Alpes ".

Nathalie TEPPE
(Texte et photos)

Moutain Wilderness et transports en commun !

Dans le cadre des projets " mobilité douce ", Moutain Wilderness met l'accent sur la possibilité de pratiquer des sorties en montagne accessibles en transports en commun. Deux types d'actions sont proposées :

- **Jeu concours : Changez d'approche !** Réalisez la plus belle sortie « éthique » en montagne et pour cela, la première condition est de ne pas utiliser sa voiture individuelle ! Le but est de faire gagner des lots aux meilleures descriptions de sorties en transports en commun, entre autres critères.



- **Laissez-vous transporter !** Si vous préférez les actions collectives, Moutain Wilderness vous invite à participer à des sorties en montagne accessibles en transports en commun et encadrées par des professionnels passionnés.

Ces sorties sont ouvertes à tous, avec inscriptions obligatoires car les places sont limitées. Chaque participant prendra en charge son ou ses titres de transport et, le cas échéant, les repas et hébergements. Demandez à Mountain Wilderness la fiche technique de chaque sortie (Aux portes du Parc National des Ecrins, Les Balcons du Grésivaudan, Une boucle en Bochaine, Voies étroites Horizons larges, Traversée des arêtes du Gerbier, Du Petit au Grand Buëch) et inscrivez-vous auprès de l'accompagnateur ou guide.

Mountain Wilderness

5 Place Bir-Hakeim
38 000 Grenoble
Tél : 04 76 01 89 08

Toutes les infos sur le site :
www.france.mountainwilderness.org
(actions, mobilité douce)
Geneviève PEFFEN

Ça bouge dans le Sud Isère !

Des trois axes de l'Y grenoblois, celui du Sud-Isère est le plus mal loti au niveau des transports.

Mais cela a des chances de changer dans les années à venir.

Actuellement, il n'y a pas d'Autorité Organisatrice des Transports dans ce secteur.

Une réflexion va être menée pour en créer une comme il en existe déjà sur le Pays Voironnais et bientôt dans le Grésivaudan.

La présence des élus dans les diverses réunions de ce secteur, en particulier au Comité de Développement Rhône-Alpes pour les Déplacements en Sud-Isère, marque leur préoccupation à ce sujet.

Parmi les projets évoqués, on peut citer la création d'un pôle d'échange autour de Pont-de-Claix / Le Canton, l'électrification de la voie jusqu'à Veynes, la rénovation de la gare de Jarrie, la réouverture de la gare de Vizille, l'amélioration de la bifurcation entre les lignes Grenoble - Gap et Grenoble - Chambéry.

Ces projets auraient plusieurs avantages :

- Permettre le transport des marchandises des plateformes pétrochimiques de Jarrie et Pont de Claix, sans avoir à changer de matériel à Buisseratte,

- Offrir une desserte ferroviaire Vizille-Grenoble pour les pendulaires (qui représentent un trafic de 12500 véhicules / jour actuellement),

- Acheminer les voyageurs pour les stations de ski de l'Oisans par train de Grenoble à Vizille et par car au-delà, en évitant les bouchons grenoblois.

Rappelons tout de même que la voie entre Jarrie et Vizille pourrait accueillir du matériel léger du type tram-train, mais pas des TGV.

Nathalie TEPPE

La quatrième vague de Comités de Ligne concernant Grenoble a eu lieu ce printemps 2007. Les projets de desserte axe par axe pour décembre 2007 (mise en place du cadencement), y ont été présentés.

Grenoble - Saint-André le Gaz - Lyon

La fréquentation de cet axe augmente rapidement : +25% entre 2004 et 2006. L'offre inter-cités sera renforcée par la mise en place de 10 trains directs en 1h15, au lieu de 2 actuellement. Les blancs travaux de 2h disparaîtraient et seraient remplacés par des périodes de travaux pendant l'été. Ce changement, préconisé par le rapport Rivier d'audit sur l'état du réseau ferré français, permet une meilleure productivité des travaux.

L'offre péri-urbaine verrait un simple réajustement des horaires sans augmentation significative des dessertes.

La gare de Réaumont est la grande gagnante de la mise en place du cadencement, puisque le nombre d'allers-retours va passer de 12 à 24.

En revanche, la desserte de Saint-Egrève assurée seulement par les trains Saint Marcellin - Chambéry, sera réduite pendant la durée des travaux sur l'axe Grenoble-Valence mais revue à la hausse ensuite.

Grenoble - Valence

Sur cet axe, les possibilités d'améliorer les dessertes restent limitées avant la fin des travaux en cours : saut de mouton de Moirans, doublement de la voie entre Moirans et Romans. Ces travaux vont même nécessiter la coupure totale de la ligne du 9 juillet au 13 Août 2007 avec substitution par autocar (voir page 13), ainsi que les étés 2008 et 2009.

Pour l'organisation des services de remplacement, la Région compte sur l'expérience acquise lors des travaux de modernisation de la ligne Lyon - Saint Etienne. Des régulateurs à Grenoble et Valence TGV (et Saint Marcellin le matin) seront dédiés au bon fonctionnement de cet axe. Pour pallier à la surfréquentation, des autocars pourront renforcer les départs de Valence, Saint Marcellin et Grenoble si nécessaire.

Grenoble - Gap

Cet axe est le seul qui a diminué (de 4% en un an), la fréquentation, du moins la fréquentation mesurée : les contrôles sont aléatoires alors que nombre de gares ne délivrent pas de billets.

Deux allers-retours entre Clelles et Grenoble sont prévus aux heures de pointe. Le vendredi, un car pour Clelles partant de Grenoble à 13h13 serait créé ; le car "étudiants" pour Gap quittant le campus à 17h15 serait supprimé, mais les étudiants pourront emprunter le nouveau train de 18h04 (quotidien) ou celui de 20h13 créé les vendredis en correspondance avec le TGV.

Des études vont être menées pour la mise en place d'une desserte de Vizille.

Grenoble - Chambéry

Le nombre de trains desservant Gières va considérablement s'accroître avec la troisième voie en gare de Gières. Presque tous les trains desserviront Pontcharra et tous les trains péri-urbains desserviront Echirolles.

On peut regretter une forte dégradation des correspondances à Genève et Chambéry le soir (en provenance de la Suisse et de l'Italie), puisque dans l'état actuel du projet, les derniers trains pour Grenoble quittent Genève à 18h17 au lieu de 18h45 et Chambéry à 19h49 au lieu de 21h23 ! Inversement, il ne sera plus possible en venant de Pontcharra d'attrapper par correspondance le premier TGV Chambéry - Paris.

Ponctualité, matériel

La ponctualité n'est pas encore optimale mais devrait être améliorée par la mise en place du cadencement et les travaux de modernisation et de signalisation.

L'information voyageurs va être rénovée grâce à la mise en place d'un nouveau système, en commençant par l'axe Grenoble-Chambéry.

Du nouveau matériel (notamment des rames à deux niveaux) va être progressivement mis en place aux heures de pointe.

Billetique et intermodalité

La billettique OURA est annoncée pour 2008 pour l'ensemble des 5 Autorités Organisatrices des Transports Urbains concernant la région grenobloise élargie. Il est prévu de travailler avec ces AOTU pour synchroniser les dessertes avec le nouveau cadencement SNCF et renforcer le rabattement sur les gares, d'autant plus que les parkings des gares sont pleins.

Christophe LEURIDAN
Nathalie TEPPE

Le réseau *Transisère* c'est 555 lignes, 1000 cars, 86 entreprises

**TRANSPORTS
FERROVIAIRES**

Le réseau *Transisère* parcourt environ 17 millions de kilomètres par an. Il est organisé par le département de l'Isère pour le transport scolaire des élèves domiciliés en dehors des périmètres de transports urbains et offrir aux isérois un réseau desservant les lieux de vie, d'emploi, de service et de loisirs.

Depuis 2001, le département a entrepris une politique de développement et de modernisation de son réseau de transport. On retiendra en particulier la mise en œuvre d'une tarification zonale, plus lisible pour l'utilisateur et permettant de développer l'intermodalité avec les réseaux urbains (actuellement possible avec les abonnements). Cette réforme tarifaire sera complétée en 2008 par le déploiement d'une billetterie sans contact entièrement compatible avec celle des réseaux urbains.

Le coût annuel d'exploitation de l'ensemble du réseau est de 85 millions d'euros.



Gare routière de Grenoble.

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Le réseau comporte 555 lignes

En 2007, *Transisère* est constitué de 555 lignes classées en quatre catégories :

- 471 lignes de "**dessertes locales**" (anciens "**spéciaux scolaires**"), dont la vocation principale est liée au transport scolaire local. Au même titre que chacune des lignes du réseau départemental, les lignes de dessertes locales sont accessibles à tous les usagers aux conditions de la tarification *Transisère*;

- 70 lignes "**départementales**", anciennes "lignes régulières", qui assurent des liaisons entre les pôles du département et participent également au transport des voyageurs scolaires. Parmi les lignes départementales figurent aussi les lignes desservant les massifs et les équipements touristiques de l'Isère ainsi que la liaison vers l'aéroport Grenoble-Isère;

- 9 lignes "**périurbaines**", qui se rapprochent des lignes urbaines en terme de politique d'arrêt, de fréquence et de matériel roulant;

- 5 lignes "**express**" : Voiron - Grenoble - Crolles (créée en 2002), Bourgoin - Lyon (restructurée en 2002), Vizille - Grenoble (créée

en 2003), Crémieu - Lyon (restructurée en 2004), Tencin - Grenoble (créée en 2006).

Les *VFD* exploitent environ 40% des lignes *Transisère*.

Le réseau est découpé en 6 zones

La tarification est établie d'après le découpage du département de l'Isère en 6 zones. Le prix du billet 1 trajet depuis Grenoble (zone A) revient, par exemple, (de la zone A à la zone F) à : 1,80 euro, 2,90 euros, 4,00 euros, 5,10 euros, 6,20 euros et 7,30 euros.

Notez que, pour le prix d'un aller-retour, vous pouvez obtenir un "*Pass 1 jour*" vous permettant de vous déplacer sans limite dans la ou les zones choisies.

Les 6 zones recouvrent les secteurs suivants (les B et C sont concentriques autour de l'agglomération grenobloise) :

- **A** : Grenoble - Vif - Voreppe - Montbonnot;
- **B** : Le Touvet - Goncelin - Crolles - Vizille - Tullins - Voiron - Saint Geoire en Valdaine;
- **C** : La Mure - Monestier de Clermont - Villard de Lans - Saint Étienne de St Geoirs - Le Grand Lemps - Le Pont de Beauvoisin;
- **D** : Pont en Royans - Saint-Marcellin - Roybon - Beaurepaire - Roussillon - Saint Jean de Bournay - La Tour du Pin - Morestel;
- **E** : Vienne - Hérieux - Bourgoin-Jallieu - Crémieu - Pont de Chérury;
- **F** : Bourg d'Oisans - Valbonnais - Corps - Mens - Clelles.

Les récentes restructurations

Quatre mesures ont été prises en septembre 2006 :

- la billetterie *Transisère* qui était jusqu'alors assurée par une entreprise nommée *Équival*, a été reprise par le groupe *Véolia*, sous le nom *Transisère Services*;

- la gestion de la gare routière de Grenoble (qui l'était par une Association de Transporteurs "*Gare Routière de Grenoble*" = *GRG*) a également été reprise par le groupe *Transisère Services*;

- l'agence commerciale multimodale du square Docteur Martin en plein centre de Grenoble (qui était gérée par la *Régie des VFD*) est aussi passée sous exploitation *Transisère Services*;

- enfin, le central de renseignements téléphoniques *Allo Transisère* (qui était aussi géré par la *Régie des VFD*) est également passé sous exploitation *Transisère Services*. **Son numéro téléphonique est le 0820 08 38 38.**

Interview réalisée par Jean-Marie GUÉTAT

Enquête TER en Gare de Gières

Le Mardi 27 Mars 2007, la SNCF a mené une enquête à la Gare de Gières.

Cette enquête avait l'originalité de ne pas concerner uniquement le train, mais l'articulation avec les autres modes de transports.

Un des buts recherchés était de mesurer l'effet de l'arrivée du tramway sur la fréquentation de la gare de Gières.

Ainsi, il était demandé aux usagers de préciser les villes / quartiers de leur résidence et leur destination.

De même, le questionnaire comportait une liste exhaustive des autres moyens de transports combinés : tramway, lignes *Transisère* (quels arrêts), voiture, deux-roues et stationnement, covoiturage, marche à pied...

Le questionnaire se finissait par des questions plus basiques comme le motif du déplacement, l'âge, la catégorie sociale.



Les personnes interrogées pouvaient aussi exprimer des remarques.

Nous espérons pouvoir vous communiquer les grandes lignes de cette enquête dans notre prochain bulletin.

Texte et photo : Nathalie TEPPE

Nouveau Bureau à la FNAUT Rhône-Alpes

A la suite de leur dernière assemblée générale, voici sa composition :

Président : Gabriel Exbrayat;
Trésorier : Claude Béguin;
Secrétaire : Lionel Brasier.

Cette fédération a décidé de recentrer ses démarches sur le TER, en s'appuyant sur les associations locales et les Comités de Ligne.

Nathalie TEPPE

**Ligne de bus 6070 ...
du nouveau ?**

Nous sommes intervenus à plusieurs reprises ces derniers mois auprès du Conseil Général de l'Isère afin que la ligne n° 6070 apporte un meilleur service auprès de ses clients usagers.

Nous avons notamment demandé à ce qu'elle n'assure plus la desserte de la rive gauche.

Nous avons également proposé un itinéraire à travers le domaine universitaire moins coûteux en temps.

Enfin, nous avons alerté le Conseil Général pour que cette ligne assure correctement les correspondances avant la mise en place du cadencement des TER prévue en décembre 2007.

D'autre part, nous avons discuté avec la mairie de Montbonnot afin que les services de la 6070 puissent être assurés par des autobus de taille standard en 2008 suite à la mise en service de la RD11m, ce qui obligera une modification d'itinéraire dans Montbonnot.

Antoine JAMMES

Plutôt à éviter...

On sait que les recettes publicitaires dans le réseaux de transports en commun sont incontournables.

Ceci constaté, nous pensons que les grands visuels collés latéralement sur toute la hauteur et sur une longueur de deux glaces



dévalorisent fortement l'image de nos transports en commun.

Les usagers en sont réduits à être des "supports de pub".

De plus, ces grands "barbouillages" pourraient donner de mauvaises idées aux taggers.

Jean-Marie GUÉTAT

Le tram-train : un nouveau départ ?

En 2001, l'ADTC publiait une plaquette " tram-train : quand le tramway sort de Grenoble ". Cette plaquette accompagnait une exposition présentant la solution tram-train et ses possibilités dans la région grenobloise.

L'impulsion que nous avons donné il y a six ans n'a pas eu de concrétisation jusqu'à présent. Entre le PDU de 2000 et celui en cours d'approbation, on retrouve les mêmes intentions de principe... Alors, le tram-train est-il enterré à Grenoble ? NON ...

**Karlsruhe,
la référence incontournable**

Dès 1992, les tram-trains roulaient dans cette ville allemande. Le réseau s'est agrandi d'année en année au point que les encombrements de tramways et de tram-trains dans la Kaiserstrasse vont amener à la construction d'un tunnel pour ces trams !

Les exemples français (Mulhouse...)

En France, le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) publiait un document de référence " quand le tramway sort de la ville ". A la fin des années 1990, les projets se multipliaient dans de nombreuses agglomérations françaises : Nantes, Strasbourg, Mulhouse, Lyon, Grenoble... Toutefois, les difficultés techniques et organisationnelles ont amené certaines d'entre elles à se recentrer sur leurs projets urbains et à retarder les extensions en périphérie.

Mulhouse a néanmoins continué à mener son projet qui consistait à créer un réseau tram et tram-train. Les deux lignes de tram urbain en service depuis un an connaissent déjà un grand succès. Le chantier du tram a été là-aussi l'occasion de requalifier certains quartiers. Quant au tram-train, la mise en service de la première ligne Nord-Ouest est maintenant programmée pour 2010 jusqu'à Thann (22km) avec une extension ultérieure vers Kruth. D'autres lignes sont envisagées vers le sud (Altkirch) et vers le Nord (Guebwiller).

A Strasbourg, le tram-train est toujours prévu en direction des Vosges ... mais à une date indéterminée.

Depuis un an, un matériel de type tram-train roule en région parisienne entre Bondy et Aulnay-sous-bois.

Deux autres villes passent maintenant à une phase concrète. Nantes prévoit un tram-train en direction de Chateaubriant située à 35 km au nord. La première partie serait mise en service en 2010. Lyon étudie l'utilisation du matériel

tram-train sur le réseau de l'ouest lyonnais, sans interconnexion avec le réseau urbain de Lyon, au moins dans un premier temps.



Le tram-train de Bondy.
Photo : Christophe DECAUX
Asso. France Passion des Transports Urbains

La commande des régions françaises

Le matériel étant un des points durs pour le tram-train, deux régions françaises (Rhône-Alpes et Pays de la Loire) se sont associées pour lancer un appel d'offre pour la fourniture de 31 rames (et plus de 200 rames sous forme de tranches conditionnelles). Une étape importante pour le devenir de cette solution. Alstom a remporté ce marché avec un coût de 100 Millions d'Euros pour la tranche ferme de 31 rames.

Le tram-train grenoblois

A Grenoble, le tram-train a toute sa place. Le projet le plus avancé concerne le sud-grenoblois. On peut envisager un tram-train partant de la gare SNCF et desservant Vizille via Jarrie. Ce tramway pourrait passer devant le Château de Vizille et avoir son terminus au péage de Vizille. Une seconde branche peut aussi être envisagée pour desservir Vif qui connaît une urbanisation importante.

La deuxième ligne potentielle concerne la rive droite du Grésivaudan. Après avoir roulé sur les voies RFF rive gauche jusqu'à Brignoud, le tram-train relierait le centre de Crolles puis pourrait continuer jusqu'au Touvet... En attendant l'interconnexion en gare de Brignoud, le pays du Grésivaudan pourrait engager la réalisation d'une ligne de tram reliant les deux rives avec une correspondance quai-à-quai avec le TER en gare de Brignoud.

Enfin, la desserte de la plaine de la Bièvre peut aussi s'envisager avec ce type de matériel.

Antoine JAMMES

Pour en savoir plus, la revue Rail & Transport a consacré un dossier spécial au tram-train dans son édition du 25 avril. Cette revue est consultable à l'ADTC.

Restructuration du réseau autobus-autocars entre Claix et Les Saillants du Gua

Au cours de l'été 2008 les concessions des lignes desservant les communes des Saillants du Gua, de Vif, de Saint-Paul de Varces et de Varces-Allières-et-Risset, détenues par les Autocars Grindler, arriveront à échéance. Cette compagnie avait repris ces dessertes interurbaines le 1er janvier... 1949, à l'occasion de la suppression des tramways électriques de 1897.

Afin d'améliorer au plus tôt le réseau sur ce vaste secteur géographique, (lignes n° 17, 18 et 19), le SMTC et les communes intéressées ont décidé d'opérer en deux temps.

Améliorations dès septembre 2007

Cette première restructuration concernera le renforcement de l'offre de la ligne n° 17 Grenoble-Gare Routière / Les Saillants du Gua : 65 courses au lieu de 60 actuellement, soit environ 30.000 km supplémentaires par an. Un plus grand nombre de ces courses empruntera l'autoroute A-480 dès Varces pour arriver plus rapidement sur Grenoble.

Parallèlement, les arrêts des lignes 17, 18 et 19 seront sécurisés et le mobilier urbain sera renouvelé (poteaux et abribus).



Études pour septembre 2008

Les autorités locales sus citées et les services de la SÉMITAG poursuivent leurs études qui s'orientent actuellement vers :

- le prolongement d'une course sur trois de la ligne d'autobus articulés n° 1 (Grenoble-Trois Dauphins / Claix-Pont Rouge) jusqu'à Varces place de la République;

- la possibilité de donner, sur cette extension de la ligne n° 1, la priorité aux bus sur les carrefours;

- le prolongement de la ligne n° 58 de Claix-Mairie à Claix-Pont Rouge;

- la suppression de la ligne qui, avec cette

restructuration "2008" ferait double emploi ou serait devenue obsolète, à savoir la ligne n° 10 Claix-Mairie / Varces-place de la République.

Puis à l'horizon 2009 - 2012...

Pour un peu plus tard, les études préliminaires font ressortir l'intérêt de modifier la ligne d'autobus articulés n° 1 selon le concept de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) qui correspond à un traitement du parcours se rapprochant de celui d'une ligne de tramway : totalité du tracé en voies réservées (il manque aujourd'hui 1,9 km, c'est-à-dire entre la rue des Alliés et le Rondeau), réaménagement des stations avec distributeurs et valideurs des titres de transports sur les quais avec installation de bornes d'information en temps réel. Les bus seraient plus évolués que de "simples" bus et ces études préliminaires s'orientent même vers des véhicules tri-caisses (à deux articulations) de 24 mètres de longueur, avec une hypothèse forte de trolleybus !

... Et enfin pour 2020 - 2025

Des projections dans le futur posent la question d'un tram-train, qui utiliserait la ligne SNCF de Grenoble / Veynes entre le Rondeau et Vif.

La gare de cette commune étant trop éloignée de son centre, une plate forme de tramway serait construite.

(NDLR) Si tram-train il devait y avoir, il faudrait sans doute créer une seconde voie SNCF, entre Le Rondeau et Jarrie, pour que ces trans-

trains ne soient pas gênés par les convois de transports chimiques circulant au ralenti (pour réguler) entre Pt de Claix et Rondeau.

VALIDEZ votre titre de transport, à CHAQUE CORRESPONDANCE !

Cela permet à la SÉMITAG de mieux suivre l'évolution du trafic en rajoutant des véhicules... et ça vous évite d'être en infraction !

En 2006, le nombre de non-validations étaient de 13 % sur les tramways, 9,2 % sur les bus articulés et 2,1 % sur les bus standards

En quelques lignes, tout sur le réseau

5 mars (jusque vers le 10 août) : remplacement des rails de la ligne A dans tout le secteur de Grand Place.

24 avril au 3 juillet : après un premier essai avec des employés de la SÉMITAG, c'est au tour de 120 clients bénévoles de tester "Mobitag", système de validation des titres de transport depuis un téléphone portable, muni de la technologie NFC* (mobile sans contact, *Near Field Communication). Pour l'instant, ce système est testé sur des combinés prêtés par Bouygues-Télécom, mais par la suite il sera utilisable avec tous les opérateurs. L'utilisateur pourra acheter et valider son titre de transport, mais aussi connaître les horaires de passage des bus ou trams, l'arrêt le plus proche, télécharger un plan de quartier et même rechercher un itinéraire.



Pour valider son titre, il suffit de passer son mobile sur les bornes TAG, comme avec une carte à puce !

Si la réponse de la clientèle est positive, ce système serait mis en service vers la fin de l'année 2008.

Ah oui, petit "cocorico", il n'y a qu'au Japon et en Corée que ce mode de validation des TC existe, pour l'instant.

Textes et photos de cette page : Jean-Marie GUÉTAT

Mise en service de la ligne de tram D en octobre prochain

Études pour des trams Citadis sur la ligne A

Le 26 mars dernier, le SMTC a décidé de recruter un bureau d'études et un Expert ou Organisme Qualifié Agréé pour établir le coût et la liste des aménagements nécessaires pour pouvoir faire circuler sur la ligne A "Échirolles-Denis Papin / Fontaine-La Poya" des tramways Citadis de la nouvelle génération.



Nouveaux minibus PMR

En mars dernier, le SMTC a lancé une consultation pour l'achat de trois nouveaux minibus PMR (service de transport des Personnes à Mobilité Réduite), qui remplaceront les trois plus anciens véhicules de ce type, qui ne sont pas climatisés (photo ci-dessous).



Le budget SMTC en 2007

Il s'élèvera à 142,5 millions d'euros. Le Conseil Général de l'Isère prendra en charge 61,2 millions, La Métro autant, plus 8,5 millions correspondant aux compensations financières sociales (demandeurs d'emploi, seniors, etc).

De son côté, le Versement Transport (qui représente 1,8 % de la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés) apporte 75,5 millions d'euros.

Jean-Marie GUÉTAT

Le dernier rail soudé

C'est le 6 juin que l'ultime soudure de rails a été faite sur cette ligne, tout près de la jonction avec la ligne C. Le raccordement de la ligne aérienne D à cette ligne C a été réalisé du 11 juin (date du bouclage de ce bulletin) et devait se poursuivre jusqu'au 14 juin.

Bientôt les essais...

Après que les travaux de finition soient terminés (photo ci-dessous), trois séries d'essais seront réalisés à partir du mois d'août :



"les essais sous systèmes" pour vérifier le bon fonctionnement de la ligne, puis "l'essai d'ensemble" pour mesurer la vitesse commerciale des rames, et enfin "la marche à blanc" qui n'est autre que l'exploitation dans les conditions commerciales de la ligne, sans toutefois les usagers à l'intérieur des rames.

... Puis la mise en service

L'inauguration est programmée pour ce mois d'octobre; la date qui est privilégiée (à la date du bouclage de ce bulletin) est le 6.

L'énergie électrique, c'est meilleur pour l'environnement ...

L'institut *CECOP-Ifop* a réalisé un sondage d'opinion pour le compte du bi-hebdomadaire "Ville & Transports" (n° 422 du 11 avril 2007, pages 20-23) sur les "véhicules propres".

La population était appelée à se prononcer sur le mode de déplacement "le moins polluant". Les résultats sont éloquentes :

- 49 % répondent l'électricité,
- 39 % les biocarburants,
- 7 % le gaz,
- 5 % le diesel.

A n'en pas douter, avec les tramways et les trolleybus, le secteur des transports en commun a tout à gagner en terme d'image !

Ce sondage nous donne l'occasion de préciser que dans la région Rhône-Alpes 120 centrales et micro-centrales hydroélectriques sont en fonctionnement. Au niveau national, 105 milliards de kWh ont été produits en 2006. L'hydroélectrique représente environ 15 %.

L'image de nos transports en commun serait encore améliorée, en utilisant les toits des dépôts de la SÉMITAG, pour installer des panneaux photo-voltaïques en vue de faire circuler une partie de ses tramways et trolleybus à moindre coût. C'est ce que fait le réseau des transports genevois, qui produit ainsi 15 % de l'énergie qu'il consomme !

Le dépôt d'Eybens a une surface construite

de 36.000 m², celui de Gières de 25.000 m² et celui de Sassenage de 24.500 m².

Pour l'instant, l'électricité produite par des organismes privés doit être revendue à EDF (monopole). Ensuite, EDF la revend, même si c'est à l'organisme qui l'a fabriquée!

Il y a malgré tout une petite ouverture : l'article 2224-32 du Code Général des Collectivités Territoriales autorise l'utilisation d'électricité produite par des communes ou groupements de communes. La libéralisation (fin du monopole) le 1er juillet prochain et les options du nouveau Gouvernement devraient modifier tout cela, dans le bon sens !

Édimbourg et les lignes aériennes de tramways

Pour son projet de tramways (mise en service en 2010) les élus insistent sur "le soin à apporter à la traversée du centre-ville", classé au patrimoine de l'UNESCO, mais n'envisagent pas d'alimentation par le sol.

(NDLR : on en déduira que ces lignes aériennes électriques ne sont pas mal perçues contrairement à quelques autres villes, comme Bordeaux ou Saragosse par exemple).

Textes et photos de cette page :
Jean-Marie GUÉTAT

L'ADTC a organisé une conférence de presse le 11 avril 2007 pour commenter l'étude prospective financière du SMTC datant de décembre 2006.

Cette prospective financière présente des discordances majeures avec ce qui est présenté dans le document projet de PDU (Plan de Déplacements Urbains) 2006-2012 soumis à enquête publique :

- le prolongement de la ligne de tramway B au polygone scientifique serait mis en service en 2010, soit un an après ce qui est prévu au PDU;
- la ligne E de tramway vers Saint-Égrève et le Fontanil serait mise en service en 2013, soit deux ans après ce qui est prévu au PDU, avec un budget réduit de près de 100 M d'euros par rapport à ce qui est indiqué au PDU;
- la prospective financière ne prévoit pas d'investissement pour le retour du trolleybus à Grenoble mais prévoit au contraire de démonter des lignes de trolleybus;
- les travaux d'extension prévus au PDU (ligne A) ne seraient commencés au mieux qu'à partir de 2016.

Ce document de "prospective financière" démontre que les projets figurant au projet de PDU ne sont pas finançables dans les conditions actuelles. Les collectivités locales ont donné leur avis sur le PDU, et les citoyens qui ont exprimé leur avis au cours de l'enquête publique se sont donc prononcés à partir d'informations erronées.

Nous avons donc demandé au SMTC comment il allait mettre en cohérence le projet de PDU et cette prospective financière :

- soit il conserve les règles de financement actuelles, et il doit alors mettre en cohérence son projet de PDU en reportant dans le temps, voire en abandonnant des projets de développement des transports en commun : tramway, trolleybus
- ... Comment ne pas penser que le maintien des règles de financement actuelles ne serait pas liés à la contrainte de financement de la rocade nord?
- soit il propose de nouvelles sources de financement, en obtenant par exemple que certaines collectivités investissent plus fortement dans les projets de transports en commun. Mais ces collectivités pourraient-elles augmenter leurs investissements dans les transports en commun en étant déjà fortement sollicitées pour la rocade Nord ?

Ce document fait également apparaître, qu'avec la ligne E de tramway, le SMTC transférerait vers d'autres collectivités (la Métro, les communes concernées ?) une partie des coûts liés à la requalification urbaine des quartiers traversés par le tramway. Si nous approuvons cette



Saint-Égrève devrait attendre un peu plus pour voir les bus de la 3 remplacés par des trams E.

mesure sur le principe, nous exprimons notre inquiétude sur le flou qui entoure ce changement des règles du jeu, alors que les collectivités locales qui devraient supporter ces coûts ont déjà des difficultés financières à boucler leurs budgets. Nous sommes inquiets, car cette décision pourrait conduire encore à un report dans le temps de la réalisation de certains projets de tramway.

L'ADTC avait exprimé au cours de l'enquête publique de fortes critiques sur la faiblesse du chapitre "financement" du projet de PDU 2006-2012.

Pour l'ADTC, il serait inacceptable qu'une collectivité participant au financement de certains projets inscrits au PDU ait la possibilité de remettre en cause les objectifs affichés par le SMTC. *Alors que la raréfaction de l'énergie et le réchauffement climatique devraient inciter les élus à donner la priorité absolue aux transports en commun, le financement de la rocade Nord par les collectivités locales (Conseil Général de l'Isère, mais aussi la Métro) pourrait les amener ainsi à réduire leurs investissements en faveur des transports en commun en retardant de nombreux projets (voir détail pages précédentes).*

Il est nécessaire que le SMTC ouvre un véritable débat public sur le financement par l'ensemble des acteurs concernés de l'ensemble des projets de PDU, notamment rocade Nord et transports en commun.

- Pour l'ADTC, un tel débat public permettrait :
 - de reposer la pertinence de certains projets, rocade Nord en particulier, en regard des coûts importants;
 - de réfléchir sur d'autres sources de financement (gestion des amendes liées au stationnement, péage urbain par exemple) ...

A travers ce débat indispensable sur le financement, c'est la nécessité de bâtir un nouveau PDU 2010-2020 qui nous apparaît de plus en plus évidente.

Texte : Antoine JAMMES
Photo : Jean-Marie GUÉTAT

VAN HOOL nous envoie de la documentation sur leurs nouveaux trolleybus

Le distributeur en France du fabricant de transports en commun Belge Van Hool a eu la bonne idée de nous envoyer une documentation très complète sur leurs nouveaux trolleybus, standards A 330-T et articulés AG 300-T, plus un listing récapitulatif de la vente des 297 véhicules de ces types.

Un argument supplémentaire pour accroître le choix de tels véhicules écologiques que l'ADTC demande depuis quelques années.



Trolleybus Van Hool A 330-T
Photo : Van Hool

Une nouvelle ligne de trolleybus à Lyon

Ce 14 mai le SYTRAL a inauguré une nouvelle ligne de trolleybus de 4,1 km entre Villeurbanne et Vaulx-velin, portant le n° 51.

Grâce au tramway "C", 40 % de CO² en moins !

"Moins il y a de trafic, moins il y a de pollution". C'est une lapalissade, mais maintenant nous disposons de données officielles enregistrées dans le tissu urbain grenoblois, en l'occurrence les Grands Boulevards, et donc transposables à souhait, pour peu que nos responsables locaux aillent de l'avant, pour une amélioration de notre cadre de vie : la diminution de la circulation -de 53.000 à 28.000 véhicules/jour- a permis de diminuer les émanations de CO² de 8 tonnes, chaque jour, passant de 18,77 tonnes à 10,56 !



Textes et photo : Jean-Marie GUÉTAT

Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et
ferroviaires (18h30) :

10 septembre, 15 octobre, 5 novembre.

Commission vélos & piétons (18h30) :

24 septembre, 22 octobre, 19 novembre.

Commission du bulletin :

10 septembre (20h30), 8 octobre (18h30).

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 sur papier recyclé 100% par Imprimerie Notre-Dame
80, rue Vaucanson
38330 MONTBONNOT

Photos de couverture : Nathalie TEPPE

Dessin de la vignette de couverture :
Sylvain BLANCHARD

Revue de presse écrite et télévisée

La vitesse routière est bien mortelle

Steve Bernardin (École nationale des travaux publics) et Scott Falb (Iowa Department of Transportation, USA) mettent en avant le rôle déterminant de la vitesse dans la mortalité routière.

Les deux auteurs se penchent sur l'expérience des États-Unis entre 1973 et 1995, démontrant comment, dès 1987, la suppression de la limitation de la vitesse a entraîné une recrudescence des accidents mortels.

Un texte de 1974 régissant la vitesse a contraint les États fédérés à faire respecter la limite de 88 km/h sur toutes leurs routes principales. Conséquence : diminution de 71 % des accidents mortels de 1974 à 1977 par rapport aux chiffres de 1971 à 1973. Le Congrès a pourtant décidé, en 1987, de mettre fin à cette mesure pour certaines voies. En quelques mois, une quarantaine d'États fédérés ont ainsi relevé le seuil autorisé à 104km/h sur les principales routes de campagne. Et le résultat ne s'est pas fait attendre. En l'espace de trois ans, le nombre de tués a augmenté de 87% en comparaison du niveau de la période 1985-1987.



Malgré cette hausse spectaculaire, et face à des États enthousiastes à l'idée de mettre fin aux limitations, le président Clinton décide, en 1995, d'abroger définitivement la loi. Comme en 1987, la sanction est immédiate : les États du midwest qui ont relevé le seuil autorisé au-dessus de 104 km/h connaissent une hausse de leurs tués oscillant entre 7 et 13 %. Au contraire, ceux qui n'ont pas modifié leur réglementation constatent une baisse des tués de 10%. En 1998, les autorités publiques se rendent à l'évidence : tous les États qui ont mis fin aux limitations de vitesse ont observé une hausse moyenne des morts sur les routes de 9%. Pas de doute. Le cas des États-Unis démontre qu'il existe un lien incontestable de cause à effet entre la seule limitation de vitesse et la mortalité.

Population et sociétés, mai 2007

Mauvais pour les enfants

La pollution automobile affecte la santé des jeunes enfants. C'est la conclusion d'une étude effectuée aux Pays-Bas sur plus de 4 000 d'entre eux dont l'état de santé a été suivi de la naissance à l'âge de 4 ans.

Le niveau d'exposition de chaque enfant aux polluants automobiles a été mesuré. Après quatre ans de suivi, il apparaît que l'asthme, les bronchites, les infections ORL, les gripes et les rhumes sont plus fréquents chez les enfants vivant à proximité d'un fort trafic routier.

Le risque d'être atteint d'asthme est supérieur de 30% et il est de 20% plus élevé pour les autres problèmes de santé identifiés.

Que Choisir, juin 2007

Le vélo à la Une !

Deux passages consécutifs du vélo urbain au "JT" de 20 heures, sur TF1, ce n'est pas banal. Et ce n'est sûrement pas fini, avec les Vélib' - les Vélov' parisiens - qui devraient faire leurs premiers tours de roues en juillet, et un Ministre d'Etat qui est lui-même cycliste urbain...

Le 12 avril, un bon reportage sur la généralisation des "sens unique limités" ou SUL en Belgique (autrement dit, les double sens cyclables dans les rues à sens unique voiture). Après 3 témoignages de cyclistes expliquant comment les SUL leur permettent de circuler au plus direct et dans de meilleures conditions de sécurité, la rédaction a interviewé le maire d'une commune de l'agglomération bruxelloise. Il raconte : "Quand j'ai proposé les premiers SUL il y a 10 ans, on m'a insulté. On me disait : Vous êtes fou. Vous ne vous rendez pas compte de la responsabilité que vous devrez porter quand il y aura un cycliste tué. Depuis, les SUL se sont multipliés. Et il n'y a pas eu d'accidents."

Le lendemain 13 avril, zoom sur la grande opération de marquage Bicycode à Paris. Interview des organisateurs : la FUBicy, l'association francilienne MDB, et la Mairie de Paris. Brève présentation du marquage, puis "micro-trottoir" avec quelques-uns des 881 cyclistes qui se sont déplacés pour faire marquer leur vélo ce week-end.

Pour mémoire : à Grenoble, vous pouvez faire marquer votre vélo à Métro Vélo Gare, ou chez Dayak - Atelier du vélo.

TF1, 12 et 13 avril 2007