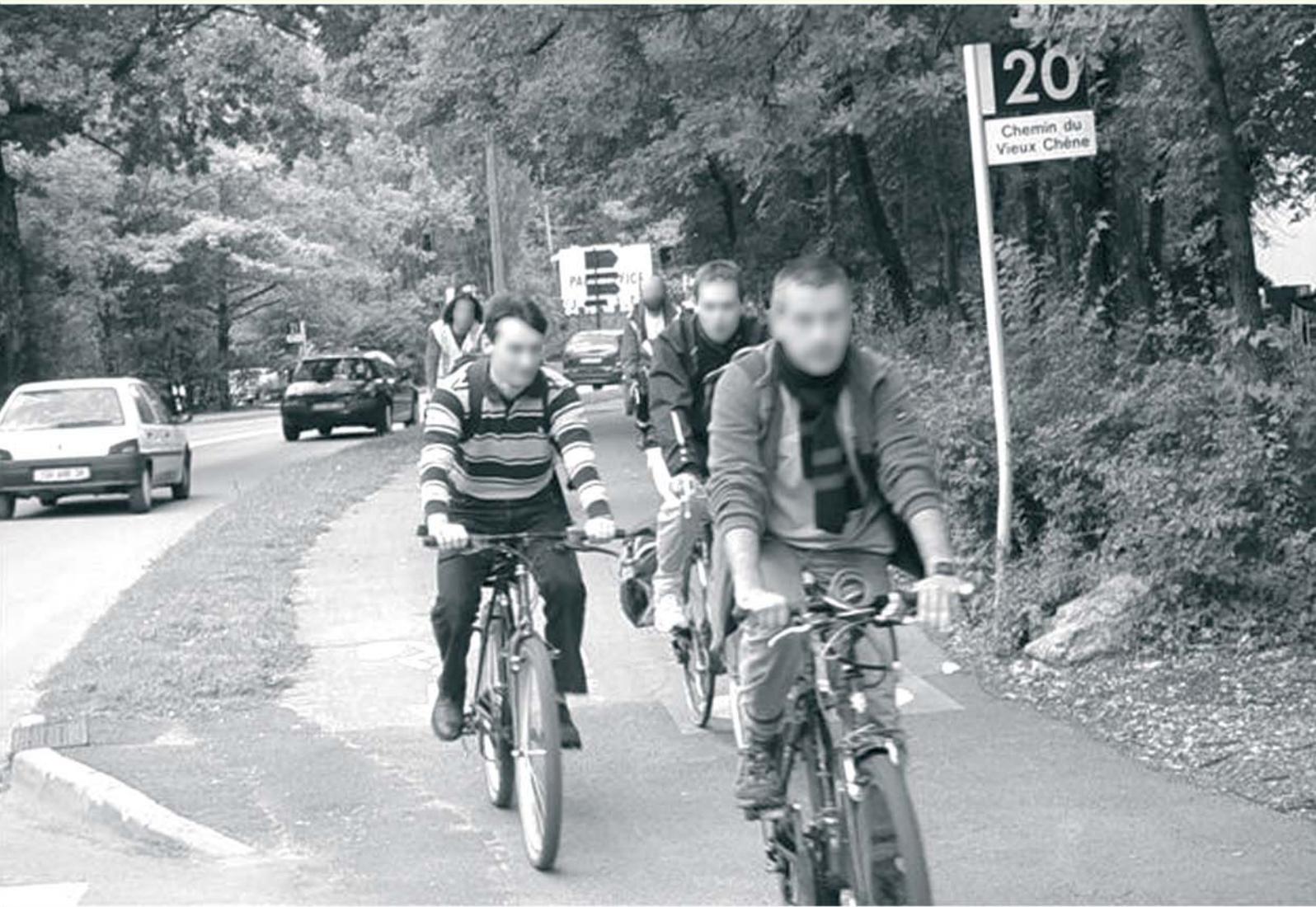




*Giratoires :
des aménagements qui
tournent plus ou moins rond*

"Allons au travail à vélo" Edition 2007



et aussi...

*Vitesse commerciale des bus : pourquoi ? comment ?
Sillon alpin sud : rencontre sur le chantier*



EDITORIAL :

Rocade et mascarade

Depuis plus de trente ans que l'ADTC existe, jamais nous n'avions été amenés à combattre un projet de cette manière. A différentes reprises, nous avons combattu des projets soit nationaux (A51...) soit locaux par des interventions publiques, des distributions de tracts, des manifestations, voire des recours auprès des tribunaux. Nous en avons gagné certains, perdu d'autres, c'est la règle de la démocratie.

Dans ce nouvel épisode de ce combat contre la rocade nord, les mots " concertation ", " consultation ", " information pluraliste " semblent avoir perdu tout leur sens au niveau du Conseil général, quelques mois après la venue à Grenoble d'une certaine Ségolène Royal, prônant les " débats participatifs " !

" Concertation " : les neuf réunions publiques organisées fin juin par le Conseil général dans toute la région grenobloise ne nous ont pas permis d'exprimer notre position. Les Isérois venus s'informer n'ont donc pas pu savoir qu'il existait des alternatives. Rappelé à l'ordre par la Commission Nationale du Débat Public, le Conseil général a finalement organisé en catastrophe une réunion fin août où toutes les associations qui le souhaitaient ont pu s'exprimer... réunion organisée après la fin de la consultation !

" Consultation " : les questions posées resteront dans l'histoire grenobloise comme un sommet de la manipulation. Le texte même des questions orientait naturellement vers la réponse souhaitée... Quant au choix des réponses, il était déséquilibré ; pour la question concernant la rocade nord, on avait le choix entre trois réponses : deux choix en faveur de la rocade et un seul choix contre. Aucun institut de sondage

sérieux n'aurait accepté de cautionner un tel document. Quel dommage que le Conseil général n'ait pas réutilisé celui fait en 1999 par la Métro, document que nous avons fait parvenir à M. Vallini, dans l'un des courriers que nous lui avons envoyé ces derniers mois, courriers qui sont tous restés sans réponse...

" Information pluraliste " : pour se prononcer, les isérois ont eu droit à une somptueuse plaquette publicitaire qui ne laissait aucune place à des opinions opposées. Comme l'a si bien dit le journaliste de France Info " les lettres envoyées aux habitants ne contiennent que des documents favorables au projet... un peu comme si pour les élections, il n'y avait que la profession de foi du parti au pouvoir " !

Les résultats de cette consultation, que nous avons dénoncée dès que nous avons eu connaissance de son organisation, nous démontrent simplement que les Isérois interpellent de manière quasiment unanime leurs élus pour résoudre leurs problèmes de déplacement. En réunion publique, le vice-président du Conseil général a affirmé que la rocade nord ne résoudrait pas les bouchons aux entrées de l'agglomération ! Alors pourquoi vouloir faire un projet qui ne résout pas le problème principal des Isérois en matière de déplacements ? Les enjeux seraient-ils financiers, politiques, électoraux... ? Au cours des prochains mois, l'ADTC continuera avec votre soutien à combattre ce projet dangereux et à proposer un véritable projet pour améliorer durablement les conditions de déplacement des habitants de la région grenobloise !

Antoine JAMMES

Sommaire du numéro 113

Page 2	Editorial – Rocade et mascarade
Page 3	Allons au travail à vélo, concours des écoles et collèges à vélo 2007
Page 4	Rocade nord : concertation et consultation...bidon
Page 5	Un rêve brisé ? le PDU du Pays voironnais
Page 6	Politique cyclable de la Métro : réflexe vélo
Page 7	Pourquoi les cyclistes ne prennent-ils pas (toujours) les aménagements cyclables ?
Page 8	Des feux tricolores : pour qui, pourquoi, où ?
Page 9-12	Giratoires : des aménagements qui tournent plus ou moins rond
Page 13	Remise en cause des dessertes du Sillon Alpin Nord
Page 14	Sillon Alpin Sud : visite sur le chantier
Page 15	Les bus et cars ne sont plus englués dans les bouchons sur l'A 48 !
Page 16	Améliorer la vitesse commerciale : pourquoi et comment ?
Page 17	Propositions de l'ADTC pour la ligne de tramway D
Page 18	Notre tramway a 20 ans, mais cela a commencé en 1970...
Page 19	Notre tramway a 20 ans, mais la période 1982-1983 fut délicate !
Page 20	Revue de presse.

Erratum :

le fi disparaît à la fin

Les lecteurs attentifs de ADTC Infos auront probablement remarqué la disparition de presque toutes les occurrences de " fi " et de " fl " dans les pages 13 à 20 du bulletin 112. Nous n'avons pas trouvé la cause de ce phénomène étrange qui contaminait toute la fin du bulletin. Nous espérons que le lecteur aura reconstitué le sens des mots quand il était question d'électri..er la ligne Grenoble - Valence, de tra..c, ou de dif..cultés ..nancières. Saurons-nous un jour le ..n mot de l'histoire ?

Christophe LEURIDAN

"Allons au travail à vélo", "Concours des écoles et collèges à vélo" Edition 2007...

ZOOM

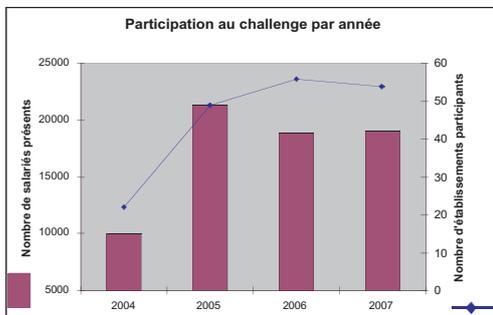
" Allons au travail à vélo "

La 4^{ème} édition, a eu lieu le jeudi 31 mai : challenge inter-entreprises, accompagnements et marquages antivol étaient au programme.

La journée a commencé par 5 parcours d'accompagnement à vélo : 2 vers Inovalée Meylan-Montbonnot et 3 vers la ZI des Vouillands à Fontaine. Le succès était au rendez-vous vers Inovalée ; du côté de Fontaine, nouvelle zone participant cette année, la communication avait été plus difficile et les parcours n'ont pas attiré les foules... L'accueil café/croissants avait été prévu par les restaurants inter-entreprises.

Des stands d'information et de réparation se sont tenus sur ces zones, à l'heure du repas de midi.

La plus grosse animation de la journée reste le challenge inter-entreprises. Cette année 54 établissements y ont participé, totalisant 19 000 salariés présents dont plus de 15% de cyclistes. Le succès est donc toujours au rendez vous ! Ci-dessous un retour sur les participations et les résultats des années précédentes.



Résultats 2007 :

Catégorie de 20 à 100 salariés :

- 1- MNEI : 58% de cyclistes
- 2- Décathlon Echirolles : 44%
- 3- Chambre d'agriculture de Grenoble : 42%

Catégorie de 100 à 250 salariés :

- 1- Groupe 6 Architectes : 38%
- 2- LPSC : 34 %
- 3- CREDIRA / CNDQ : 29 %

Catégorie de plus de 250 salariés :

- 1- Alstom Power Hydro : 35%
- 2- CNRS Grenoble : 27%
- 3- ESRF/ILL : 25%

Un service de marquage antivol était proposé de 16h à 19h30, place André Malraux à Grenoble. La soirée très orageuse n'a pas empêché les opérateurs (Metro Vélo et Dayak) de

graver une soixantaine de cadres. Cela est encourageant pour effectuer une opération de plus grande ampleur. Toutes les infos sur le système de marquage : www.fubicycode.org



Marquage des vélos

Photo : Monique GIROUD

Pour conclure la journée, la remise des prix du challenge s'est déroulée à la Chambre de Commerce et d'Industrie.

Rendez vous en 2008 pour poursuivre le développement et l'impact de cette journée !

Nous tenons à remercier tous les participants et les partenaires de la journée (La Metro, ADEME, Conseil Général, Ville de Grenoble, CCI, Ville de Fontaine, Inovalée, BeCycle, Repérages, Metrovélo, Dayak et Génération Vélo).

"Concours des écoles et collèges"

Un challenge inter-écoles et inter-collèges a également été organisé à l'occasion de la fête du vélo. Les résultats ont été les suivants :

Ecoles (18 établissements)

Catégorie de moins de 200 élèves :

- 1- Veurey-Voroize : 83,5%
- 2- La Monta - St Egrève : 78%
- 3- Jules Ferry - Fontaine : 73%

Catégorie de plus de 200 élèves :

- 1- Moucherotte - Seyssinet : 66%
- 2- Prédiou - St Egrève : 56%
- 3- René Cassin - Gières : 24%

Sur les 18 écoles confondues, 51% des près de 2500 élèves sont venus à vélo .

Collèges (5 établissements) :

- 1- Barnave - St Egrève : 36%
- 2- Buclos - Meylan : 24 %
- 3- Chartreuse - St Martin le Vinoux : 15 %

Sur les 5 collèges confondus, 20% des près de 500 élèves sont venus à vélo.

Félicitations à tous les participants !

Jérôme FOURCHES

CARTON VERT à La Métro

Comme nous vous l'indiquions dans notre bulletin de mars, les panneaux fléchant les itinéraires cyclables ont bien poussé dans les communes de La Métro. Avec l'édition 2007 du plan des pistes cyclables, plus lisible que le précédent, voilà une raison de plus pour essayer le vélo et découvrir les aménagements cyclables !



Si vous constatez des incohérences dans les indications, envoyez-les à l'ADTC qui les transmettra à La Métro.

Antoine JAMMES

CARTON ROUGE à Grenoble

Dans le cadre de l'agrandissement du parc Paul Mistral, l'échangeur des Sablons a été ramené à une simple voie automobile à double sens pour aller de l'île verte à St Martin d'Hères. Le long de cette "rue du 19 mars 1962", des places de stationnement en long et un trottoir ont été aménagés de chaque côté. Il se trouve que ce trottoir est relativement étroit mais suffisant toutefois pour une poussette ou un fauteuil roulant. Tout semble avoir été bien pensé, les traversées sont à niveau, inférieur ou supérieur, la circulation est apaisée à 30km/h.

Et pourtant, que trouvez-vous en plein milieu de ce trottoir ? des poteaux d'éclairage public et des poteaux de signalisation routière qui obligent à descendre sur la chaussée ou à rouler dans la végétation.

Les usagers apprécieront.



Christian COTTE

Recours de l'ADTC contre le PDU

Lors de son Conseil d'administration, l'ADTC a décidé de déposer un recours commun avec la FRAPNA contre le PDU (Plan de Déplacements Urbains) 2007-2012 voté par le SMTC début juillet 2007.

Nous avons confié à un avocat parisien, Maître Faro, le soin de rédiger ce recours et de défendre nos intérêts.

Notre recours a été déposé au tribunal administratif fin août.

Après l'annulation du PDU de Grenoble 2000-2010, celle récente du PDU de Montpellier, le PDU 2007-2012 sera-t-il lui aussi annulé ?

Si 95% du texte de ce document présente des solutions en faveur des transports en commun et des modes doux, la rocade nord est évoquée en une page (le fameux concept multi-modal intégrant un ring complet, jamais remis en cause depuis plus de dix ans) et en quelques lignes dans sa description et son financement.

Le principe de la rocade nord étant justifié par ce PDU, une annulation du PDU enlèverait à la rocade nord toute justification politique et juridique !

Antoine JAMMES

Faire preuve de modestie...

Au cours des réunions organisées par le Conseil général sur la rocade Nord, nous avons entendu les défenseurs du projet affirmer à de nombreuses reprises que ce projet serait maîtrisé en coût et en délai.

En janvier, les Meylanais ont reçu un courrier de la mairie leur annonçant le début des travaux de la RD11m avec une coupure du passage des Cantines d'une durée de six mois.

En juillet, deuxième courrier annonçant que suite à des "difficultés des réseaux existants", le chantier prenait trois mois de retard.

Qui est le maître d'ouvrage de ces travaux ? le Conseil général... Des travaux de 3 Millions d'Euros ont pris 3 mois de retard !

Antoine JAMMES

Revenons en détail sur cette mascarade de consultation mise en place par le Conseil général cet été.

Tout a été organisé pour que le résultat de cette consultation soit largement en faveur de la rocade nord ; résultats dignes d'une république bananière ou de feu l'Union Soviétique !

Concertation

Les neuf réunions publiques ont été organisées dans toute la région grenobloise fin juin. Après une présentation du projet par des élus et techniciens du Conseil général, la " parole " était donnée à la salle. Chacun pouvait poser une courte question. Le chef de projet du Conseil général répondait à cette question en présentant des schémas, des chiffres dont certains sont très contestables... mais la personne ayant posé sa question n'avait pas l'autorisation de remettre en cause ces arguments !

Inutile d'espérer avoir le temps dans ces interventions de présenter des propositions alternatives. Rappelons que ce débat autour du principe même de la rocade nord nous avait été refusé par le SMTC lors de l'élaboration du PDU (Plan de Déplacements Urbains) sous prétexte qu'il serait organisé par le Conseil général !

Le dossier sur la rocade nord de Isère-Magazine est arrivé dans vos boîtes aux lettres début juillet alors qu'une bonne partie des Isérois avait déjà répondu à la consultation. L'ADTC avait droit à un article de 1000 signes, juste la place de dire qu'il existe des alternatives !

Le Conseil général avait sollicité la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour qu'elle organise ce débat. Celle-ci avait décliné l'invitation, du fait que c'était un projet d'intérêt local. La CNDP avait fait des recommandations au Conseil général... comme celui-ci n'en a pas vraiment tenu compte, la CNDP a été interpellée par plusieurs associations ; elle

a alors, fait exceptionnel, " rappelé à l'ordre " le Conseil général, qui a été obligé d'organiser une réunion fin août où une dizaine d'associations ont eu droit à une petite dizaine de minutes pour s'exprimer devant quelques dizaines de personnes ; l'annonce de cette réunion organisée en catastrophe, n'avait fait l'objet que d'une information minimaliste : le site du Conseil général n'en parlait même pas !

Consultation

Les résultats de cette consultation, que nous avons publiquement dénoncée à plusieurs reprises, sont tout sauf une surprise.

Plus de 500 000 € dépensés pour l'organisation de cette consultation, sans compter les frais de publicité consacrés par le Conseil général, et la Chambre de commerce et d'industrie, pour cette consultation ! Quel gaspillage d'argent " public " !

PENSEZ-VOUS QU'UN TUNNEL EST

- UTILE
- NECESSAIRE
- INDISPENSABLE
- ESSENTIEL
- SUPERFÉTATOIRE



La principale leçon que l'on peut retenir est l'intérêt des Isérois à cette thématique des déplacements : taux de réponses important malgré la période estivale, unanimité sur le fait que les déplacements sont un problème pour ces habitants de la région grenobloise...

Notons également que dans une consultation sur la rocade nord, les Isérois plébiscitent... les transports en commun !

Antoine JAMMES

Merci à nos adhérents

Au retour de vos vacances estivales, vous avez reçu un courrier d'appel aux dons pour financer notre recours. Au moment où nous bouclons ce bulletin, les dons reçus par l'ADTC et par la FRAPNA couvrent les frais engagés dans cette procédure. Merci à tous pour votre soutien actif !

Un rêve brisé ? Le PDU du Pays Voironnais

Début 2004 les élus de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV) ont mis en chantier un PDU. Une initiative louable puisque le Pays Voironnais n'a toujours pas atteint la taille l'obligeant à le faire.

Le contexte du Pays Voironnais

Le territoire de la CAPV est considéré par le Schéma Directeur de la Région Urbaine Grenobloise comme un " pôle d'équilibre à part entière ". Cependant ce modèle fonctionnel est à relativiser : le Pays Voironnais a tendance à devenir l'un des dortoirs de l'agglomération grenobloise. La croissance de l'habitat dépassant de beaucoup celle des emplois, les déplacements à l'intérieur du territoire et vers Grenoble s'amplifient. Le mitage et l'étalement urbains, le déséquilibre du territoire en terme d'habitat (8% au Nord, 92% dans la plaine au Sud), renforcent cette augmentation du volume des déplacements.

Depuis 2000 la CAPV possède la compétence "transports" sur son territoire. Ce statut a favorisé la création d'un réseau de bus urbains (3 lignes) et interurbains (11 lignes) ainsi que de transport à la demande.

Les objectifs du Pays Voironnais

Les élus ont souhaité aller plus loin en élaborant ce PDU. Voilà ce qu'on peut lire dans l'éditorial du PDU : " Il n'existe pas de solution unique mais une multitude de leviers [...] l'objectif est de diversifier les modes de déplacements pour sortir de la route les citoyens qui n'en ont pas absolument besoin et pour laisser la voirie à ceux qui ne peuvent pas faire autrement que d'utiliser leur voiture ". M Legrand, vice-président de la CAPV, poursuit en évoquant la préservation de l'environnement, l'action contre la pollution, ..., le renforcement de l'attractivité économique du territoire pour " remettre l'habitant au coeur de la ville "... Cette démarche vise à accompagner une évolution culturelle forte sur nos façons de nous déplacer ". On ne peut qu'être d'accord avec ces objectifs.

Où le bât blesse ...

L'enquête publique pour ce PDU, qui a eu lieu du 11 juin au 13 juillet a permis à la jeune section locale de l'ADTC de faire ses premiers pas.

Travail important pour lire un dossier volumineux, de belle facture, exhaustif et pertinent sur beaucoup d'analyses et de propositions d'actions.

Seulement voilà, les faiblesses sont de taille :

- manque de lisibilité par assemblage de deux séries de documents, dont certains prenaient en compte les lois LOTI, LAURE, SRU ..., et d'autres, non ;

- phase "Diagnostic" très incomplète, la phase "Actions" qui suit projetant de compléter l'état des lieux ;

- les diagnostics transport en commun sont basés sur l'Enquête Ménage Déplacement de 2002, alors que leur fréquentation a fortement augmenté depuis ;

- l'origine des trafics, pendulaire/de transit n'est pas établie, ce qui rend les actions prévues inadaptées ;

- détail savoureux : les deux seules causes évoquées de la mauvaise utilisation du vélo sont le relief (c'est évident) mais aussi le climat ! Et sans aucune étude sérieuse à l'appui.

- au niveau de la phase "Actions", beaucoup de quantifications absentes, dans les niveaux d'exigence et les coûts prévisionnels : comment concevoir un projet et engager des dépenses sur la base d'objectifs non chiffrés, par exemple sur la qualité de l'air ?

Au fil des pages on est abreuvé d'objectifs ambitieux, de propositions d'actions pertinentes, et brutalement on est estomaqué : la part modale de la voiture qui est actuellement de 71%, doit baisser de 2% en 10 ans ! Pourquoi ce beau dossier, toute cette énergie dépensée pour un objectif aussi ... peu ambitieux ? C'est le rêve brisé. Au-delà, on est aigri de constater qu'il a été dépensé du temps et de l'argent public pour un PDU non abouti.

Du pain sur la planche en perspective pour la section locale ...

Nous avons rencontré le commissaire enquêteur qui a paru d'accord avec la majorité de nos critiques. Seul point de divergence : les jonctions A48/A49, qui pour nous vont dans le sens d'une A7 bis contribuant à asphyxier encore plus nos vallées alpines.

Bernard BOUVIER

Echangeur des Sablons

Pour étendre le parc Mistral vers les rives de l'Isère, la ville de Grenoble s'est lancée depuis plus d'un an dans la réorganisation de l'échangeur des Sablons. Cet échangeur complexe occupait beaucoup d'espace, mais il avait au moins le mérite de fonctionner correctement.

Pendant ce réaménagement, les bus, les cycles et les voitures ont été pénalisés. Les cyclistes ont été une fois de plus malmenés pendant les travaux, par la dégradation du revêtement et les déviations fort mal conçues.

La ville de Grenoble avait même projeté de dévier en arc de cercle la digue pour créer un amphithéâtre de verdure tourné vers l'Isère... comme si cette piste reliant Grenoble au Campus - la plus utilisée de l'agglomération - ne servait qu'au vélo de loisir et à la flânerie ! Heureusement, ce projet a été revu : l'amphithéâtre a été créé à côté et au-dessus de la digue.

La piste a enfin retrouvé son tracé direct avec un bon revêtement partiel.

Mais les arbres qui donnaient de l'ombre appréciable en été ont été remplacés par des arbustes qui empiètent sur la piste.

Un an après le début des travaux, le bénéfice de l'extension du parc Mistral est loin d'être évident, tandis que les inconvénients sont une réalité quotidienne : le nouveau carrefour à feux crée des retenues de véhicules. Cela serait acceptable si le réaménagement bénéficiait aux bus. Mais faute de voie réservée et de prise en compte aux feux, le bus 6020 et les bus express pour Crolles et Tencin perdent plusieurs minutes aux heures de pointe. Et les automobilistes ont pour une fois une raison de se sentir brimés par un réaménagement qui ne profite à personne. Il serait donc souhaitable que les transports en commun soient prioritaires dans ce carrefour.

Christophe LEURIDAN

Politique cyclable de la Métro

Réflexe vélo

Soyons intelligents, tout simplement

Le tram ce serait bon pour les Suisses, pas pour les grenoblois ; le tram-train ce serait bon pour les Allemands, pas pour les Français ; le vélo, ce serait bon pour les Danois, pas pour les Européens du sud ; TEO n'a pas résolu les problèmes des bouchons lyonnais, ça les résoudrait à Grenoble ?

Profitons des expériences des autres villes européennes : continuons le tram, faisons le tram-train, développons le vélo et arrêtons la rocade nord !

Antoine JAMMES

Enfin un bon choix

Le pont provisoire ou pont Masséna à l'Ile Verte, mis en place sur l'Isère en avril 2004, avec la mise en sens unique des quais, pour faciliter la circulation pendant les travaux de tram 3, va devenir définitif.

La structure actuelle provisoire d'une largeur de 10,5 m va être démontée et le pont définitif d'une largeur de 16 m, sera construit par le Département en 2009.

Sur le projet architectural, une concertation a été organisée en mars et avril 2007 à laquelle vous avez apporté vos observations. Deux solutions étaient proposées, avec larges trottoirs et chaussée double, mais les cyclistes cohabitaient dans l'une sur les trottoirs avec les piétons, ou dans l'autre sur la chaussée avec les automobiles.

C'est la solution avec bandes cyclables bilatérales sur chaussée qui a été retenue par le Conseil général. Les cyclistes y seront bien visibles et à leur place.

C'est un bon choix pour les piétons et pour les cyclistes. Merci.

Christian COTTE

Au sein du Conseil de Développement, le représentant de l'ADTC participe à l'animation du réflexe vélo. L'objectif du réflexe vélo est d'évaluer la politique cyclable de la Métro. La Métro a demandé l'avis du conseil de développement sur sa politique cyclable. Un point après cinq ans de fonctionnement.

C'est en 2002 que l'idée du réflexe vélo est apparue, à l'initiative de Bernard Thévenet. Une ou deux fois par an, plusieurs dizaines de cyclistes parcourent les voiries de l'agglomération grenobloise. Chaque participant note les problèmes constatés tout au long de son circuit.

En octobre 2005, le réflexe vélo abordait la problématique " train + vélo ". B. Soulage, vice-président de la Région en charge des transports, nous faisait le plaisir de sa présence. Le parcours empruntant un train entre les gares de Grenoble et d'Echirolles, nous avons pu constater avec lui les difficultés d'accéder aux quais et de monter son vélo dans le wagon. A la fin de cette journée, B. Soulage annonçait que la Région allait participer au financement des aménagements cyclables permettant d'accéder aux gares de la Région. Bonne nouvelle !

En juin 2006, le réflexe vélo parcourait les voiries longeant les trois lignes de tramway, dont la ligne C récemment mise en service. Le traitement réservé aux cyclistes, en particulier sur la commune de Saint-Martin-d'Hères, a été noté par les participants...

Des réunions de synthèse ont permis de faire émerger le problème de l'entretien des aménagements existants : s'il est important de compléter le réseau cyclable existant, il est au moins aussi important que les aménagements cyclables soient entretenus.

Si la réalisation de nouveaux aménagements cyclables est de compétence de la Métro, l'entretien courant est de la responsabilité des communes et les petites communes sont confrontées au manque de moyens (balayeuse par exemple).

Néanmoins, récemment la Métro a décidé de reprendre à sa charge la passerelle de l'Ile d'Amour, une passerelle très utilisée et qui a besoin de gros travaux de rénovation. De même, elle pourrait prendre en charge dans le futur les gros travaux d'entretien des pistes cyclables.

A deux reprises, nous avons eu l'occasion de présenter le bilan de ces " réflexes vélo " aux élus de la Métro.

Si aujourd'hui les élus communautaires de la Métro sont conscients de ce problème, il n'en va pas de même au niveau communal ; en effet, début 2007 un courrier était envoyé à tous les maires de l'agglomération pour les sensibiliser au problème et leur demander comment la situation pourrait s'améliorer. Les réponses se comptent sur les doigts d'une main !

Lors de la dernière rencontre avec les élus de la Métro, nous avons proposé que les élus engagent une véritable réflexion sur l'entretien des aménagements cyclables et que le conseil de développement donne son avis sur le document " Politique cyclable de la Métro " qui devrait être voté fin 2007. Ces deux demandes ont été acceptées.

Une première réunion de travail en juillet a permis aux participants de ce réflexe vélo de réagir au projet de document et de définir les priorités pour le conseil de développement.

A suivre...

Antoine JAMMES



Photo : Antoine JAMMES

Pourquoi les cyclistes ne prennent-ils pas (toujours) les aménagements cyclables ?

Les automobilistes et les politiques sont souvent désagréablement surpris quand ils voient des cyclistes sur la route alors qu'une piste cyclable a été " aménagée ".

Attachons-nous aux cyclistes dont le vélo est un outil de déplacement. Quand les aménagements cyclables sont correctement réalisés, ils sont utilisés. Un exemple est la piste Est-Ouest qui est très fréquentée parce que large, verdoyante et en bon état. Mais trop souvent, nombre de défauts dissuadent les cyclistes d'emprunter ces aménagements.

Un exemple classique et connu de tous les cyclistes est celui de la piste cyclable séparée de la route. Dans ce cas, les rigoles d'écoulement des eaux usées traversent nécessairement la piste cyclable à chaque croisement. Alors qu'il serait possible d'adoucir la traversée de ces rigoles, ceci est rarement fait et rend cette traversée très désagréable, sauf à avoir un vélo avec amortisseurs. Mesdames et messieurs les aménageurs, pensez aux vélos, faites des rigoles moins abruptes !

La ville de Grenoble demande aux cyclistes de ne pas prendre les trottoirs, mais de nombreuses pistes cyclables sont aménagées sur trottoirs. Dans ce cas le cycliste doit être en permanence sur ses gardes lors des sorties de maisons ou d'immeubles ou quand des enfants ou autres piétons sont sur le même trottoir. Quand le trottoir est large, la cohabitation peut être facile, mais dans certains cas (av. M. Berthelot devant le lycée Mounier, piste cyclable Gières / Eybens par exemple), la sécurité des piétons et cyclistes est loin d'être assurée et le cycliste doit diminuer fortement sa vitesse. Et que dire quand brusquement, après une séparation heureuse des vélos et piétons, le trottoir ou la piste cyclable s'arrête (photo 1, avenue H. Dunant entre SMH et Poisat) ?

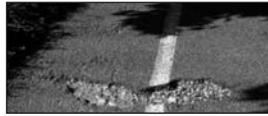


Un bel exemple de création de conflit vélo - piétons.

Il existe également des aménagements dangereux :

- soit la piste est dans un état dépla-

nable comme on peut le voir sur la photo 2 (avenue Henri Dunant à Poisat) Ce trou n'est qu'un exemple de ce qu'est ce bout de piste à l'entrée de Poisat en venant de St Martin d'Hères. Des racines complètent le tableau. Idem sur la passerelle de l'île d'amour. C'est une joie pour les enfants qui s'amuse sur les petites bosses mais quand il s'agit d'aller travailler ...



- soit on trouve des obstacles au milieu de la piste (photo 3 - Echirolles av. Grugliasco, où si on évite les poteaux, il reste la bouche d'égout).



On ne parlera pas ici, faute de place, des pistes cyclables qui se terminent sans préavis, qui sont coupées pour traverser la rocade ou de grands boulevards (avenue Potié à St Martin d'Hères, sortie 1 du campus), utilisées comme parking par les voitures (rue de Stalingrad) ou qui impliquent de tels détours que le cycliste préférera une route plus directe.

Aucun de ces aménagements n'est fondamentalement dangereux, et les cyclistes avertis s'en accommodent. Cependant, ils ne seraient généralement pas difficiles à améliorer et on pourrait alors espérer voir les cyclistes utiliser davantage les aménagements faits pour eux. Par ailleurs, que diraient les automobilistes s'il s'agissait de routes et non de pistes cyclables ?

La qualité d'un réseau cyclable ne se mesure pas uniquement en kilomètres d'aménagement. La qualité, qui fera que les cyclistes pourront utiliser les aménagements prévus, est également un critère important sur lequel il faudrait se pencher.

Texte et photos : Benoît LE BRUN

Nouvelle piste à Meylan

Une nouvelle piste bidirectionnelle a été créée, le long de l'avenue de la faculté. Cette piste complète le maillage du réseau puisqu'elle raccorde la piste longeant l'avenue de Verdun au Nord avec la piste longeant l'avenue de Vercors au Sud. Elle dessert la faculté de pharmacie de Meylan et la piscine des Buclos qui vient d'être rouverte cet été. Souhaitons que cet aménagement de qualité amène de nouveaux adeptes du vélo.

Christophe LEURIDAN



Allée de la pharmacie à Meylan
Photo : Antoine JAMMES

Et aussi à Montbonnot

Sur cette commune, les voiries ont été conçues pour les automobiles. La municipalité actuelle commence l'aménagement de pistes cyclables sur ce secteur. Une première partie a été réalisée sur l'avenue de l'Europe entre la limite de Meylan (en prolongement de la future RD11m) et l'INRIA. Du fait de la voirie existante, l'aménagement a été fait sur trottoir ; espérons que la mixité piétons-vélos ne posera pas de problèmes.



Photo : Antoine JAMMES

En 2008, cet aménagement sera prolongé vers le chemin de la Doux et une piste cyclable sera réalisée sur cette voirie remontant vers la RD1090.

Antoine JAMMES



Pour une Ville plus Sûre et plus Agréable à Vivre

" Rue de l'Avenir " a pour objectif de modérer la circulation automobile en ville, en préconisant moins de vitesse et de voitures, et en proposant une réflexion sur le partage de la rue entre tous les usagers. C'est donc une association généraliste en matière de déplacements qui s'efforce de peser sur les décisions que vont prendre les élus et techniciens tant au niveau national que local.

Rue de L'Avenir Fête ses 20 ans !

A la fin des journées du Club des Villes Cyclables

**Le 19 octobre 2007
De 14h30 à 17h30**

Palais des Congrès de Lyon

Thème de la journée :

" Espace public, partage et mobilité : évolutions et perspectives de villes pilotes en Europe "

• **14h30-15h00** : intervention des 3 présidents de Rue de l'Avenir " je me souviens "

• **15h00-15h30** : Hans de Jong, ingénieur trafic, " de la cour urbaine aux carrefours shared place, en passant par la zone 30 aux Pays-Bas "

• **16h00-16h30** : Mauricio Tira, professeur Université de Brescia, " les zones trafic limité et autres réalisations dans les villes italiennes "

• **16h30-17h00** : discussion entre les participants, " les grands témoins " et le conférencier

• **17h00-17h30** : Jacques Hennebert, " 20 ans et après, perspectives d'avenir "

Geneviève PEFFEN

Des feux tricolores : pour qui, pourquoi, où ?

Ils sont destinés à régler des questions d'ordre de passage dans les artères où se coupent les trajectoires de plusieurs flux de circulation.

Ils déterminent arbitrairement qui des différents usagers de l'espace doit passer, et quand, lorsqu'il y a risque de conflit.

Les véhicules entre eux, et les véhicules avec les piétons, sont concernés et par convention tacite, la couleur de ces feux donne ou enlève alternativement la liberté de circuler pendant un certain temps.

Pourtant ce système connaît des traverses qui devraient faire réfléchir ceux qui voient en lui une solution facile à tous les problèmes de carrefours ou de traversées piétonnes.

Le feu de couleur rouge qui oblige à l'arrêt est subordonné à au moins deux conditions, sa visibilité et son respect.

Le feu vert qui donne l'autorisation de circuler a, par nécessité, une durée, variable selon les cas et les lieux, que les conducteurs ne connaissent pas et veulent toujours "attraper".

Par crainte de le voir s'éteindre et le feu orange s'allumer, beaucoup d'entre eux ont la tentation d'accélérer pour échapper à l'obligation de s'arrêter.

En matière de sécurité, cette augmentation de la vitesse ne va pas dans le sens de la sécurité.

La solution feux tricolores comme gage de sécurité en matière de circulation n'est donc pas la solution universelle malgré les apparences.

Elle n'offre pas une garantie d'efficacité, donc de sécurité, pour les usagers et surtout pas pour les piétons. Elle a même plutôt tendance à désresponsabiliser les usagers qui s'en remettent au système et ne font plus attention aux autres usagers.

Une solution préférable : le feu orange clignotant

Les responsables de la circulation et de la sécurité des Communes devraient lui préférer dans certains cas un système intermédiaire, déjà en service en plusieurs lieux de l'agglomération (1), le feu orange clignotant permanent à la place du feu vert, pour certains carrefours et surtout les traversées piétonnes isolées. Il permet de redonner les priorités réglementaires de base, celle due aux usagers venant de droite et celle due aux piétons régulièrement engagés sur les traversées de chaussées marquées.

Le feu rouge reste accessible sur commande manuelle ou télécommandée, pour les passages particuliers, les véhicules publics, les bus, et pour les traversées des piétons handicapés (au sens large, personne âgée ou malvoyante, adulte avec enfant en bas âge, adulte avec bagage) qui le souhaitent.

Les conducteurs seraient ainsi plus vigilants, responsabilisés donc plus attentifs aux autres usagers, ce qui en matière de sécurité est toujours bénéfique.

Christian COTTE

(1) - à Eybens, rue R.Chanas, à la sortie du dépôt TAG et au rond point du vélodrome vers Brié ;

- à Echirolles, rue de la Liberté, au carrefour avec la rue de la République (services techniques communaux) ;

- à Grenoble, à l'entrée de la rue Léo Lagrange coté école E.Chatin et avenue F.Viallet avant les pompiers.

Giratoires : des aménagements qui tournent plus ou moins rond

Dossier réalisé par Monique GIROUD et Bertrand CHRISTIAN

Les giratoires se sont multipliés en France depuis une vingtaine d'années. Ils peuvent avoir un impact très positif, mais les giratoires surdimensionnés en ville pénalisent les " modes doux ".



Photo : M. Giroud

Du rond-point au giratoire

Avant l'apparition de l'automobile, le terme rond-point désignait un carrefour circulaire où aboutissent plusieurs allées dans les parcs et les forêts. Au 19^{ème} siècle il désignait des places et carrefours urbains agencés selon le même dispositif. L'expression carrefour giratoire date du début du 20^{ème} siècle et se caractérise par la mise en sens unique d'une chaussée annulaire.

Le giratoire tel que nous le connaissons aujourd'hui a été expérimenté au Royaume Uni dans les années 50 et officialisé en 1966. La nouveauté consistait à donner la priorité aux véhicules engagés dans l'anneau. En France, les premiers carrefours giratoires avec priorité à l'anneau furent expérimentés dans les années 1970. Il a fallu attendre le décret de 1983 pour que la priorité à l'anneau soit généralisée, et que ces aménagements prolifèrent.

Le terme " rond-point " reste réservé aux rares aménagements comme la place de l'Etoile à Paris, où les véhicules dans l'anneau doivent céder le passage aux véhicules entrants sur leur droite.



Photo : M. Giroud

Giratoires : textes réglementaires

Quatre textes, entrés en vigueur entre 1983 et 2000, imposent les règles suivantes :

- un giratoire comporte un terre-plein central, matériellement infranchissable, ceinturé par une chaussée mise à sens unique par la droite, sur laquelle débouche différentes routes. Il doit être annoncé par une signalisation spécifique (le panneau bleu " A25 " avec 3 flèches blanches décrivant un cercle). Tout conducteur abordant un carrefour à sens giratoire doit céder le passage aux usagers circulant dans l'anneau.

- uniquement en agglomération : les giratoires peuvent comporter un terre-plein central matériellement franchissable, qui peut être chevauché par les conducteurs lorsque l'encombrement de leur véhicule le nécessite.

- dans un giratoire à plusieurs voies , un conducteur qui va emprunter une sortie située sur sa gauche par rapport à son axe d'entrée peut serrer à gauche.

Il n'existe pas d'autres textes réglementaires concernant les giratoires. On rencontre donc une grande variété d'aménagements.

Enfin, en application d'une règle générale du Code, un véhicule entrant ou sortant de l'anneau doit, sauf exception, céder le passage à un cycliste en giration sur une voie cyclable autour de l'anneau. Une voie cyclable bénéficie en effet, sauf exception, du régime de priorité de la chaussée qu'elle longe.

Différences entre giratoire et carrefour " ordinaire " pour la circulation automobile.

Le giratoire permet tous les mouvements tournants, du quart de tour au tour complet (voire plus si vous avez raté votre sortie), et peut comporter de 3 à 8 branches.

En plus de l'aspect circulatoire, le giratoire bénéficie souvent d'un traitement paysager plus ou moins urbain. Cela peut rendre le site plus attrayant, ou contribuer à marquer l'entrée dans une zone plus apaisée.

Sécurité

Le régime de priorité à l'anneau oblige les véhicules à ralentir à l'approche d'un giratoire et le rayon de courbure, s'il n'est pas trop grand, modère leur allure dans l'anneau. Enfin, chaque automobiliste n'a qu'une voie perpendiculaire à surveiller. Conséquence : un giratoire réduit le nombre d'accidents corporels (des deux tiers en moyenne) et leur gravité. Certaines agglomérations, comme Toulouse ou Nantes, ont créé de nombreux mini-giratoires ".

Gestion des attentes

L'attente est mieux tolérée par l'automobiliste car il peut s'engager dès qu'il voit un espace suffisant. Mais le giratoire ne permet pas d'attribuer une priorité à un itinéraire donné ni de s'adapter au flux des heures de pointe.

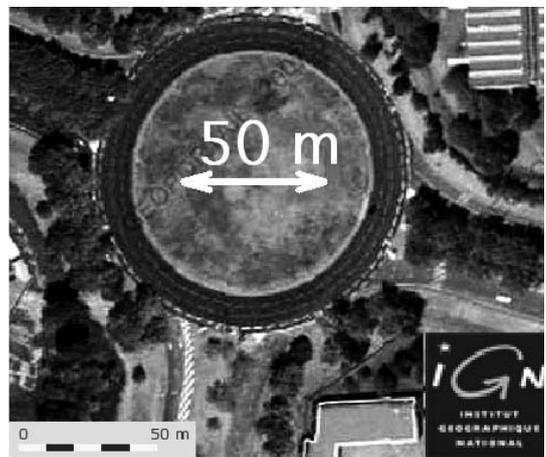
Capacité

La " capacité " est le débit maximum assuré par le carrefour, en nombre de véhicules entrants par heure sur chaque branche. Un giratoire permet d'écouler de l'ordre de 500 à 2500 véhicules par heure.

Globalement, le giratoire est plus " fluide " qu'un carrefour à feux, mais il est mal adapté aux carrefours à flux déséquilibré. Un trafic secondaire inférieur à 1000 véhicules par jour, qui n'a guère besoin d'être fluidifié, ne justifie pas a priori la réalisation d'un giratoire.

Géométrie des giratoires

Si l'îlot central est non franchissable, un rayon extérieur d'au moins 15 m est nécessaire pour assurer une giration facile des poids lourds ou des bus, soit 33 m de diamètre avec un trottoir. Il existe dans l'agglomération des giratoires comme le carrefour Esmonin / Etats Généraux à Grenoble, dont le rayon extérieur atteint 60 m !



Esmonin (M. Giroud)

La géométrie doit tenir compte, s'il y a lieu, des itinéraires affectés aux convois exceptionnels.

Un îlot semi-franchissable. i.e. comportant une bande franchissable, à basse vitesse uniquement, en pourtour d'îlot, permet de réduire le rayon extérieur du giratoire.

Ilots séparateurs

Les îlots séparateurs améliorent la lisibilité des entrées/sorties. Ils servent de refuge aux piétons, ou évitent aux cyclistes de se retrouver coincés contre la bordure par des automobilistes qui couperaient un virage pour entrer ou sortir. Une largeur de 2 m est souhaitable, le minimum étant de 0,80 m.

Et pour les autres : piétons, cyclistes, TC ?

Les giratoires ont hélas aussi des inconvénients:

- ils ralentissent davantage les bus que les voitures ;
- ils allongent le cheminement des piétons, et dans une moindre mesure celui des cyclistes ;
- un giratoire occupe en moyenne trois fois plus de surface qu'un carrefour classique écoulant un trafic comparable

Giratoire et TC

Le giratoire n'est pas très agréable pour les passagers debout dans le bus, déséquilibrés par le mouvement de courbe et contre-courbe. Pour qu'un bus puisse tourner à gauche dans de bonnes conditions, un rayon extérieur de 15m est souhaitable. Il faut donc exclure les petits giratoires sur les lignes de TC à forte fréquence. Inversement, il est difficile de créer une desserte TC performante sur cet itinéraire traversant des giratoires ! Par contre des giratoires franchissables ou semi-franchissables sont envisageables sur des lignes à faible fréquence.

Deux solutions, encore assez peu répandues, permettent de privilégier un site propre TC :

- si le bus ou tram va tout droit, son couloir peut "percer" le giratoire. Exemples dans notre agglomération : place Docteur Girard à l'Île Verte, ou Comboire.



Comboire (N. Teppé)

- si le bus ou tram tourne à droite, une bretelle réservée peut "shunter" le giratoire. Exemple dans notre agglomération : la bretelle d'accès au pont d'Oxford du giratoire au bout de l'avenue des Martyrs, ou Minatec.



Minatec (S. Blanchard)

Prise en compte des piétons

Il faut éviter de surdimensionner le giratoire car cela allonge beaucoup le cheminement de piétons, et les voitures réaccélèreraient dès leur entrée sur le giratoire. Exemples —à ne pas suivre— de giratoires surdimensionnés : Esmonin, Minatec, lycée du Grésivaudan.

Pour la sécurité des piétons, l'implantation d'îlots séparateurs est recommandée, surtout lorsque la largeur de la branche est importante. La position du passage piétons par rapport à la ligne "cédez le passage" doit être de 2 à 5 m à l'extérieur de l'anneau, pour permettre à une voiture en sortie de s'arrêter si un piéton s'engage pour traverser. Le

passage piéton peut être sur plateau surélevé pour modérer les vitesses aux sorties, là où les véhicules sont en accélération. On utilise aussi parfois des coussins de part et d'autre du passage piéton.



Esmonin, un giratoire surdimensionné (M. Giroud)

Prise en compte des cyclistes

Plusieurs études montrent que les causes principales d'accidents sont :

- le refus de priorité au cycliste sur l'anneau par le véhicule motorisé entrant (environ 40%) ;
- cisaillement (ou l'entrecroisement) de la trajectoire du cycliste par le véhicule en sortie (environ 20%) ou dans l'anneau (environ 10%) ;

Les 20 à 30% restants comportent les conflits de priorité en sortie de giratoire, les dépassements rasants, les traversées des branches sur une piste extérieure à l'anneau.

Les recommandations du CERTU sont :

- créer un aménagement cyclable dans l'anneau s'il en existe avant ou après, mais éviter d'une manière générale de créer des aménagements discontinus ;
- la bande cyclable doit avoir une largeur d'au moins 1,5 à 2 m autour de l'anneau, et peut être valorisée par la couleur verte, mais uniquement avec de la peinture antidérapante !
- lorsque la voie cyclable est une piste séparée de la chaussée, la piste peut, si le trafic vélo majoritaire poursuit tout droit, contourner le giratoire sans y être directement raccordée

Le CERTU donne ensuite des préconisations différentes **selon la taille du giratoire** :

- pour les mini-giratoires (rayon extérieur inférieur à 12m), les aménagements cyclables ne sont pas nécessaires. Exemples : rue de la Piscine sur le Campus.

Minigiratoire sur le campus (M. Giroud)



- pour les rayons entre 12 et 22 m, il est recommandé de marquer la bande cyclable si le différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et les vélos est relativement important. Exemple : intersection Grand Sablon / Chantourne à La Tronche. Ce giratoire comporte une confortable bande cyclable de 2,5 m et des îlots bien placés qui sécurisent les cyclistes.



Un giratoire où les vélos sont bien pris en compte, à La Tronche (M. Giroud)

- pour les rayons supérieurs à 22 m : le cycliste est en danger à cause du différentiel de vitesse important avec les véhicules motorisés. Il faut prévoir des aménagements plus ou moins sophistiqués : bande + îlots séparateurs en entrée/sortie, ou piste séparée. Exemple particulièrement " sophistiqué " : giratoire du lycée du Grésivaudan à Meylan, où le passage des cyclistes dans le sens Grenoble → Crolles se fait en passage souterrain . Cas extrême : le giratoire de franchissement de la Rocade Sud entre les avenues Quesnay (limite Eybens/Echirolles) et d'Innsbruck (Grenoble), est interdit aux cycles et il n'y avait pas de traversée alternative à moins de 500 m jusqu'à l'inauguration récente de la passerelle d'Eybens...

Signalisation – parapluie...

Face aux conflits de priorité, les aménageurs ont tendance à se couvrir en mettant des "cédez le passage" sur la piste cyclable - qui devrait pourtant être prioritaire - à chaque intersection avec une branche du giratoire. Mais cela n'améliore pas vraiment la sécurité du cycliste, car l'automobiliste, qui se sait prioritaire, a tendance à accélérer en sortie de giratoire. Nous préférons les solutions modérant la vitesse des voitures.



Giratoire de la Résistance (M. Giroud)

Conseils pratiques si vous êtes piéton ou cycliste

Dans les grands giratoires (exemple : lycée du Grésivaudan, dans le sens Crolles → Grenoble) un écueil souvent rencontré est celui des objets (haies, jardinières, panneaux publicitaires) qui masquent la visibilité réciproque voiture / piéton ou vélo. Soyez particulièrement vigilants dans ce cas.

A pied : regardez bien les véhicules entrants et sortants, sans trop vous fier à leurs clignotants, souvent oubliés. Observez plutôt si une voiture est en train de ralentir, de se rabattre, ou d'accélérer. Regardez le conducteur droit dans les yeux pour savoir s'il vous a vu. Manifestez clairement votre intention de traverser en commençant à vous engager sur un passage piétons, avant de vous lancer tout à fait.



Giratoire de la Résistance (M. Giroud)

A vélo : sauf exception, les voies cyclables sont facultatives (panneau carré vélo sur fond bleu, si la signalisation est à jour). Dans ce cas, vous pouvez franchir un giratoire soit sur la voie cyclable s'il y en a une, soit par l'intérieur comme les

voitures. Cette option peut être préférable si vous avez l'habitude de rouler à bonne allure, ou si la voie cyclable est truffée de " cédez le passage ". Si au contraire vous ne vous sentez pas à l'aise, vous pouvez franchir les " cédez le passage " à pied.

Dans l'anneau, ne serrez pas à droite, car vous augmenteriez le risque qu'une voiture coupe votre trajectoire en serrant elle aussi à droite pour sortir. Roulez quasiment au milieu de la voie s'il n'y en a qu'une, ou au milieu de la voie de droite s'il y en a plusieurs.

Observez attentivement les véhicules entrants : le conducteur vous a-t-il vu ? Regardez-le droit dans les yeux en continuant à pédaler... mais en restant prêt à freiner si besoin. Pour prévenir le risque de cisaillement par l'arrière, un rétroviseur est un petit investissement de très bon rapport qualité/prix. Enfin, si vous êtes à l'aise au guidon et que vous avez de bons freins (vous devriez toujours avoir de bons freins !), tendez le bras gauche tant que vous n'êtes pas sur le point de sortir, puis le bras droit juste avant de sortir.



A vélo, ne serrez pas trop à droite et indiquez votre direction avec le bras (M. Giroud)

Remise en cause des dessertes du sillon alpin nord

La Région Rhône-Alpes mettra en place l'horaire cadencé le 9 décembre 2007

Cette mesure appelée de nos vœux permettra une nette amélioration des dessertes, principalement sur l'étoile de Lyon (notamment sur l'axe Lyon – Grenoble) et sur l'axe Valence – Grenoble – Chambéry – Annecy. Cependant, malgré les remarques faites lors des Comités de lignes par plusieurs associations dont l'AEDTF, l'ARDSL et l'ADTC, la desserte du Sillon Alpin Nord est profondément remise en cause.

Or, le train partant de Grenoble à 9h26 et arrivant à Genève à 11h35, qui était bien fréquenté, est reculé de presque 2 heures, faisant perdre plusieurs correspondances internationales.

Dans l'autre sens, le dernier départ de Genève ne sera plus direct : il faudra changer de train à Aix les Bains ou Chambéry. Mais le pire est la suppression du train quittant Genève à 7h26 et arrivant à Grenoble à 9h37, empêchant les genevois et les habitants français de la couronne genevoise d'accéder avant midi à Grenoble.



Les 5 allers-retours directs Annecy – Genève, obtenus jadis non sans mal par nos associations, sont transférés sur route. L'aller – retour quotidien Evian – Annemasse – Annecy – Chambéry – Grenoble – Valence est supprimé alors qu'il connaît un fort trafic les lundis matin à l'aller et les vendredis soir au retour et il n'y aura pas de correspondance possible au-delà d'Annecy vers le Chablais. Nous avions pourtant demandé que ce train quotidien puisse être maintenu les début et fin de semaine, hors système, ou au moins qu'il y ait une bonne correspondance à Annecy pour Annemasse et Evian.

Pour la maigre relation Grenoble – Genève, la Région nous avait dit de ne pas attendre d'amélioration dès cette année faute de matériel roulant, mais que l'on maintiendrait l'existant dont les horaires correspondaient aux besoins des usagers.

Dire qu'en 1978, la relation Grenoble – Genève comportait 9 allers-retours quotidiens... La fiche horaire donnait même les horaires pour Grenoble – Bâle et Grenoble – Zurich !

L'ensemble de ses suppressions des dessertes du Sillon Alpin Nord précède comme par hasard la mise en service de l'autoroute A41 Annecy – Genève prévue en 2009.

Si nous concevons bien que tout ne peut pas être réalisé en même temps, nous demandons que soient respectés les engagements pris, à savoir le maintien de l'existant. Nous demandons des mesures d'urgence immédiate et qu'une nette amélioration sur l'axe Grenoble – Genève soit effective pour l'horaire 2009.

Texte de William LACHENAL
Photo de Jean-Yves GUERAUD

Rencontre avec Bernard Soulage

L'ADTC a rencontré en juin dernier Bernard Soulage, vice-président de la Région Rhône-Alpes en charge des transports et les services de la Région qui travaillent plus particulièrement sur les dossiers grenoblois.

Nous avons fait le point sur les différents projets en cours concernant la région grenobloise : le cadencement qui démarre en décembre, le début des travaux du shunt de Moirans, la modernisation de la signalisation et l'électrification de l'ensemble du sillon alpin.



Ces travaux d'électrification sont programmés pour être terminés en 2012. Le bouclage financier est en cours. RFF est maître d'œuvre ; la Région supportera l'essentiel des coûts, mais le département de l'Isère doit également apporter sa contribution, ce qui ne semble pas encore acquis alors que d'autres collectivités locales ont répondu favorablement.

Antoine JAMMES

Sillon alpin sud : rencontre sur le chantier

Des AGC sur la ligne Lyon-Grenoble

Un nouveau matériel a fait son apparition sur la ligne SNCF Grenoble-Lyon.

Il s'agit de l'AGC 27500, Autorail de Grande Capacité, en version électrique de Bombardier.

Il comporte 200 places.



Photo : Marcel LE

La nouveauté, dans notre région, c'est qu'il possède une girouette indiquant la destination, comme les bus et les tramways.

Travaux sur la ligne Grenoble-Gap

En prévision du cadencement et dans le cadre de l'entretien général, des travaux ont lieu sur la ligne Grenoble-Gap en octobre.

Il s'agit principalement du renouvellement de la voie et du ballast entre Clelles et Vif.

La ligne sera coupée pendant 4 semaines avec substitution en autocars.

Substitution par autocars sur Grenoble-Valence l'été dernier

Il faut souligner l'organisation sans faille de cette substitution cet été. Les horaires étaient respectés, le nombre de cars largement suffisants, l'information et la signalisation impeccables.

Globalement les usagers ont été satisfaits.

Seul couac : leur non-indication sur le site internet TER qui a pu faire penser qu'il n'y avait rien ... et des résultats de recherche " amusants " comme un Echirolles - Saint Marcellin en un peu plus de 4 heures en passant par Lyon et Valence-TGV.

Textes : Nathalie TEPPE

La SNCF et RFF ont implanté un local à Vinay pour la durée des chantiers. Nous y avons rencontré Xavier Rhoné de RFF qui nous expose la situation dans le secteur à ce jour (2 août 2007). Le chantier se déroule en trois phases principales qui dureront chacune un été de 2007 à 2009.

Changement des ponts-rails

Durant l'été 2007, les 25 ponts rails entre Saint-Marcellin et Moirans sont changés afin de supporter une deuxième voie. Ils dataient plus ou moins du Paris-Lyon-Marseille et l'emplacement pour la deuxième voie déposée était inutilisé depuis 50 ans. Cela nécessite au préalable le déplacement des câbles, fibres optiques des télécommunications et de la signalisation.

Les nouveaux ponts sont constitués de poutrelles enrobées. Ils sont préfabriqués dans les débords de la gare de Vinay en trois parties principales. Ils sont ensuite chargés sur un wagon et mis en place à la grue. Le chantier comporte actuellement (à la date de notre visite) 4 grues routières de 35 à 400 tonnes. Chaque tablier pèse 40 à 60 tonnes et les sommiers 5 à 6 tonnes. La pose prend environ une demi-journée par pont, après que l'on ait préparé les culées. La grue pose également les caniveaux de signalisation (préfabriqués aussi à Vinay) et ainsi les artères de communication et de signalisation sont rétablies.



Coupages étés 2007 à 2009

La nature des travaux impose un certain ordre et des coupures totales de plus en plus longues. Cette année, les travaux étaient massifs et traités en gros, nécessitant une coupure courte (5 semaines). L'année prochaine la pose de la deuxième voie à l'été 2008 prendra un peu

plus de temps et la dernière année, 2009, les finitions, la signalisation exigeront une coupure de 11 semaines.

Les tunnels

Les tunnels seront traités en deux fois : mise au gabarit pour la deuxième voie puis abaissement de la plate forme pour l'électrification.

Saut de mouton à Moirans

Nous avons visité le chantier du saut de mouton. Actuellement la voie de Valence est ripée au plus près du talus sud, les quais de Moirans sont déplacés et allongés côté Greno-



ble pour dégager la place des futures rampes. Ensuite seront coulés les murs de soutènement du saut de mouton, 80 mètres de chaque côté du pont et de part et d'autre de la future voie 2, encadrant une tranchée de 80 mètres pour le passage de la voie 2 Lyon. Le pont lui-même sera préfabriqué sur un des parkings de la gare de Moirans, puis amené en place par wagon, un peu comme ceux que nous venons de voir.

Le déplacement des voies entraîne la reconstruction à 4 voies du pont rail côté Grenoble. Sa mise en place demandera une coupure totale de 36 heures de la voie Grenoble Moirans pendant l'été 2009.

Et ensuite ...

L'électrification, la modernisation de la signalisation, en deuxième phase du Contrat Plan Etat Région 2008-2013 concerne l'ensemble du sillon alpin sud, de Valence à Montmélian. Elle commencera par une enquête publique en 2008 pour l'ensemble de cette opération. Est aussi prévu le raccordement à la LGV à Valence TGV.

Texte et photos :

Jean-Yves GUÉRAUD et Nathalie TEPPE

Bus et cars ne sont plus englués dans les bouchons sur l'A-48 !

C'est une première nationale : depuis le 3 septembre les autocars et autobus empruntant l'autoroute A-48, dans le sens banlieue/Grenoble, entre les échangeurs de Saint-Égrève et du Polygone Scientifique, bénéficient d'une voie réservée lorsque se forment des bouchons sur les voies de circulation.

Il en était ainsi depuis des années, les TC souffraient, notamment le matin aux heures de pointe, d'une importante dégradation de leur vitesse commerciale, en raison des congestions de circulation.

Ainsi, les élus étaient-ils confrontés au problème de proposer à la population de changer ses habitudes et de faire un geste pour l'environnement en utilisant des lignes de transports en commun qui n'allaient pas plus vite que les automobiles.

La réponse est venue du Conseil Général de l'Isère qui a obtenu du ministère de l'Équipement la réalisation d'une Voie Spécialisée Partagée (VSP), après le premier mini couloir d'environ 500 mètres inauguré en 2004, à l'approche de la sortie du Polygone Scientifique.

Cette fois-ci, c'est de 4 km qu'il s'agit !

Principe d'utilisation de la VSP

Lorsque la vitesse du trafic général descend en dessous de 50 km/h, un agent du PC de la circulation indique aux conducteurs de bus et de cars, grâce à des panneaux lumineux installés tous les 500 mètres, qu'ils doivent emprunter cette VSP, à condition toutefois de ne pas dépasser les 50 km/h.

Si un automobiliste est en panne, garé sur cette VSP, cette situation délicate est de suite remarquée par une succession de caméras installées de proche en proche, tous les 250 mètres. A ce moment là, les conducteurs de bus et de cars doivent réintégrer la circulation générale, toujours grâce aux panneaux lumineux.

Le gain de temps est de 6 à 8 minutes, mais les véhicules continuent à être ralentis dans le centre ville de Grenoble. Aussi, l'ADTC demande de nouvelles voies réservées aux autobus, notamment sur les sections non

encore équipées des boulevards Édouard Rey / Agutte Sembat, Gambetta et du cours de la Libération.

Quelles lignes de TC bénéficient de cette VSP ?

Actuellement, ce sont les cars Transisère des lignes " Express Crolles / Grenoble / Voiron ", " Express Vizille / Grenoble / Voreppe ", les cars " TER de Valence ", les cars " Satobus " de l'aéroport de Saint-Exupéry et la ligne urbaine n° 30 de la SÉMITAG " Saint-Égrève / Grenoble Gare Europe " .



Ces véhicules doivent arborer sur leur face avant un panneau de format " A-4 " sur lequel est écrit en noir sur fond jaune " VSP T.C. autorisé, conducteur habilité " et sur la face arrière " T.C. autorisé " . 300 conducteurs ont dû être formés à ce système spécifique de circulation sur VSP.

Combien ça coûte ?

Les 4 km de cette VSP ont coûté 6,2 millions d'euros, soit un peu plus de 1,5 million d'euros du kilomètre.

Dans le quotidien local, le Président du Conseil Général de l'Isère déclarait que cela revenait 20 fois moins cher qu'une ligne de tram ou de train. On aurait aimé connaître également le rapport avec un km de tunnel...

Texte de Jean-Marie GUÉTAT
Photo de Sylvain BLANCHARD

Modifications sur les lignes Transisère Voiron-Voreppe-Grenoble (7150), St-Marcellin-Grenoble (5200) et Beaurepaire-Grenoble (7300)

Les lignes 5200 et 7300 sont directes entre Grenoble et Moirans (utilisation de l'autoroute A48 avec arrêt à San-Marino Barrage) :

- gain de 10 mn sur le temps de Parcours entre Moirans et Grenoble ;
- ajout de 2 allers-retours supplémentaires pour la ligne 5200 et correspondance avec la SNCF et le réseau du Pays Voironnais en gare de Moirans.

La ligne 7150 est divisée en deux :

- la partie Voiron-La Buisse-Voreppe devient une ligne du Pays Voironnais (ligne W) ;
- la partie Voreppe-Grenoble s'accroche avec la ligne Vizille-Grenoble et devient l'Express Voreppe-Grenoble-Vizille.

Elle emprunte la voie réservée aux bus sur l'A48 entre Saint-Égrève Nord et le pont d'Oxford. Le départ se fait de la gare de Voreppe.

La fréquence est augmentée avec un départ tous les quarts d'heure entre 7h25 et 8h25 et toutes les 20 mn entre 15h25 et 18h05.

Un petit bémol à corriger rapidement est la diminution de la plage horaire de desserte :

- la première arrivée en gare de Grenoble est à 7h29 au lieu de 7h10 (il y aura un TGV à 7h21 pour Paris et un TER direct vers Lyon à 7h26 à partir du 9 décembre 2007 avec la mise en place du cadencement);
- le dernier départ de la gare de Grenoble vers Voreppe sera à 19h14 au lieu de 19h29.

Emmanuel COLIN de VERDIERE

**Navette Inter-Rives
«Champ près Froges
– Z.I. de Bernin»**

Pour les piétons et les cycles, le passage d'une rive à l'autre le long de la départementale D10 entre Crolles et Brignoud tenait de l'opération kamikaze. La section Grésivaudan de l'ADTC a alerté les collectivités (COSI, mairies limitrophes, Conseil Général) dès 2006 car les échanges entre les deux rives se sont beaucoup intensifiés (gare de Brignoud, lycée de secteur, piscine intercommunale, centre commercial, centre médical, ...). L'été dernier (2006), la COSI (communauté de Communes du moyen grésivaudan) a réalisé un cheminement partiel permettant aux piétons (et un peu aux cycles) de traverser l'échangeur autoroutier en étant un peu moins exposés.

En attendant LA solution future, une étude de la COSI a porté sur une navette gratuite (pour les piétons et cycles) circulant de la gare de Brignoud à l'entrée de Crolles.

En avril dernier, c'est une ligne payante " Navette Inter-rives " plus longue qui a été mise en service entre Champ près Froges et les zones industrielles de Crolles et Bernin.

Cette navette, qui dessert aussi la gare de Brignoud, n'est pas encore vraiment calée sur les horaires de train.

Il est prévu de remanier ses horaires, voire de la fusionner avec la ligne 6100 (également une ligne traversante) au moment de la mise en place du cadencement TER (décembre 2007). L'AOTU du Grésivaudan aura du pain sur la planche.

Ce bus circule en toute confidentialité car la COSI a très peu communiqué sur les horaires et sur les arrêts, qui ne sont pas tous matérialisés.

Cette ligne a malgré tout un certain succès, grâce au bouche à oreille, ce qui montre bien la nécessité de continuer à travailler sur cette traversée. Ceci afin de proposer des solutions sécurisées à ceux (piétons, cycles, usagers des transports en commun) qui ne se déplacent pas en voiture.

Laurence GIGON-VELUZAT

Améliorer la vitesse commerciale: pourquoi et comment ?

Le SMTC et la SEMITAG ont lancé un grand chantier pour améliorer la vitesse commerciale du réseau

La vitesse commerciale d'une ligne est la vitesse moyenne de bout en bout. Améliorer la vitesse commerciale est l'intérêt de l'utilisateur comme celui de l'exploitant : si un véhicule de TC parcourt sa ligne et revient prêt à repartir en T minutes, il faut T/10 voitures pour offrir un service à cadence de 10 minutes. Une vitesse commerciale élevée permet donc (théoriquement) d'utiliser moins de voitures pour offrir le même service à un moindre coût.

Dans la pratique, l'augmentation de vitesse offerte entraîne une augmentation de la fréquentation nécessitant de renforcer la fréquence en gardant le même nombre de véhicules. Ceci permet à l'exploitant de transporter plus de personnes au même coût (au mazout près !) et réduit le temps d'attente pour les usagers.

Les facteurs jouant sur la vitesse commerciale

Les mesures effectuées sur la ligne 33, (6,6 km) montrent que le temps de parcours se décompose en :

940 secondes passées à rouler ;

310 secondes perdues aux carrefours ;

430 secondes passées aux arrêts, soit une vitesse commerciale de 14,1 km/h conforme aux horaires affichés.

Pour améliorer la vitesse commerciale, il faut réduire ces trois temps.

La vitesse de pointe, limitée à 50 km-h en agglomération, et du fait que les bus doivent prendre en compte les autres usagers, influe assez peu sur la vitesse commerciale. Même si les bus de la ligne 33 roulaient à la vitesse de la lumière, (300.000 km-s) leur vitesse commerciale ne serait que de 32 km/h. La seule suppression des arrêts aux feux beaucoup plus réaliste amènerait la vitesse commerciale à 17,3 km/h soit 3,2 km-h de plus. Bien sûr dans la réalité le gain sera moindre.

Les pistes d'amélioration

Plusieurs moyens permettent d'augmenter la vitesse commerciale.

La traction électrique

Elle augmente beaucoup les capacités d'accélération : le tramway roule déjà à 30 - 35

km/h quand la fin de la rame quitte la station, tandis qu'un bus atteint difficilement 40 km/h avant de devoir ralentir pour l'arrêt suivant. Sur des lignes en pente (comme la 32), le trolleybus est beaucoup plus performant que les bus diesel ou au gaz.

Les couloirs réservés

Ils évitent aux bus d'être ralentis par la circulation automobile, surtout aux heures de pointe. Le meilleur exemple est la ligne 1 où les bus bénéficient de la priorité aux feux et de couloirs réservés sur une grande partie du trajet, offrant une vitesse commerciale élevée et un meilleur confort aux usagers.

La prise en compte aux feux pour les autobus

C'est une piste productive d'amélioration. Cette priorité ne peut être que partielle pour certains carrefours importants. Mais il est anormal qu'elle ne soit pas encore mise en place sur des petits carrefours en dehors des centres-villes ! Les carrefours commandés par les voitures sortant d'une petite rue sont les plus pénalisants à l'heure de pointe. Alors qu'on fête les vingt ans du tramway, certains carrefours imposent un quasi-arrêt aux rames!

Réduire le temps passé aux arrêts

C'est une autre piste à creuser. Sur le tramway, le temps d'échange de passagers aux arrêts varie peu en dehors des situations perturbées : de 20 à 25 secondes jusqu'à une cinquantaine de passagers sur la ligne B, soit près de 2 passagers par seconde. La mesure de vitesse commerciale bus a montré 278 secondes pour 66 passagers pour les bus, soit 4,2 secondes par passager ! A comparer avec le tramway ou la ligne 1.

Quelles mesures pour quand ?

En conclusion, l'augmentation de la vitesse commerciale est une politique bénéficiant aux collectivités, aux exploitants et aux usagers, qu'il faut accélérer. Créer des couloirs de bus, développer la traction électrique sont des solutions à moyen terme. La priorité aux feux sur de nombreux carrefours peut être mise en place rapidement. Quant à la stupide " montée par l'avant " dans les bus, elle peut être supprimée dès demain matin !

L'ADTC attend maintenant de savoir quelles mesures seront mises en place et quand !

Jean-Yves GUÉRAUD

Propositions de l'ADTC pour la ligne de tramway D

L'ADTC ne se contente pas de s'opposer à la Rocade Nord. Elle propose d'accélérer le développement du réseau tramway pour offrir une vraie alternative à la voiture sur un grand nombre de déplacements.

La ligne D, qui a été inaugurée le 6 octobre 2007, présente une utilité limitée dans la configuration actuelle, son parcours réduit (2,6 km des Taillées à la place Etienne Grappe) intéressant peu d'origines / destinations. Le prolongement de cette ligne martinéroise vers Grand Place figure dans le Plan de Déplacements Urbains comme projet à long terme... mais la largeur et le tracé des rues ne permet pas d'y insérer le tram, à moins de raser plusieurs immeubles. L'électrification et la prise en compte aux feux sur la ligne 23 permettraient déjà d'améliorer sensiblement les liaisons du Campus vers Grand Place.

En revanche, l'ADTC pense que la ligne D peut jouer un rôle important une fois prolongée, au sud vers Pont de Claix et au nord vers Meylan.

Au sud

L'ADTC propose que la ligne D soit prolongée jusqu'à l'arrêt Flottibulle (anciennement le Canton à Pont de Claix) en franchissant la rocade sud pour suivre le parcours de la ligne 11 actuelle (RD 269 via Poisat, Eybens) jusqu'à la Rampe (Echirolles), puis celui de la ligne A prolongée elle aussi jusqu'à Flottibulle. La ligne D remplacerait ainsi la ligne 11, hormis la desserte de l'Espace Comboire qui pourrait être assurée par la ligne 16 ou une autre ligne.

L'intérêt de ce projet est d'offrir un pôle de correspondance entre TER, tram-train, tram A et D, et bus 1 à Flottibulle, permettant aux habitants du sud grenoblois (Vif, Vizille) de rejoindre rapidement la plupart des secteurs de l'agglomération. Un tel noeud est d'autant plus utile que la bifurcation du Rondeau entre les voies ferrées Grenoble - Veynes et Grenoble -

- Chambéry limite fortement le nombre de circulations entre Grenoble et Pont de Claix.

Au nord

A l'autre extrémité, la ligne D pourrait être prolongée vers Meylan par un nouveau pont sur l'Isère réservé au tram au droit de l'IUT. Pour éviter la saturation du tronc commun actuel B - C, sur le campus, la ligne D (ou la ligne C) devrait emprunter l'entrée 2 du Campus en desservant l'avenue Gabriel Péri. Les liaisons de Meylan vers le campus et vers le sud de l'agglomération, quasi inexistantes, seraient fortement améliorées.

Une rocade sud ferroviaire

Ces prolongements feraient de la ligne D une vraie ligne de rocade susceptible de capter du trafic de la rocade sud. En effet, les données de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise indiquent que 57% des véhicules empruntant la rocade sud effectuent un trajet interne à l'agglomération !

Christophe LEURIDAN



En quelques lignes, tout sur le réseau

Courant mai : le 500 millionième voyageur du tramway est fêté. Il s'agit d'un employé de la Banque Postale habitant Gières, titulaire d'un abonnement PDE.

30 juin au 2 septembre : une navette est assurée par des bus SÉMITAG confiés à Transdev-Dauphiné pour joindre la place Victor Hugo à Grenoble à la base de loisirs du Bois Français à Saint-Ismier. Ce service, effectué deux fois par jour dans chaque sens et sept jours sur sept, est accessible avec un titre TAG ou Transisère zone A. Il emprunte les itinéraires de plusieurs lignes du réseau urbain et dessert 23 arrêts des communes de Grenoble, Saint-Martin d'Hères, Gières, Muriannette et Domène.

14 juillet au 26 août : la ligne C effectue son terminus à Hector Berlioz-Universités, pour économiser une rame.

1^{er} septembre : mise en service de " Mobitrans ", un service de la SÉMITAG qui vous permet de consulter sur votre téléphone portable les heures de passages des deux prochains bus ou tram à n'importe quel arrêt.

3 septembre : la fréquence sur la ligne " C " passe à 3 minutes aux heures de pointe.

3 septembre : la fréquence augmente sur la ligne n° 17 Grenoble - Les Saillants, sous-traitée aux Autocars Grindler.

4 septembre : les lignes " Express Grenoble - Vizille " et interurbaine " 7150 Grenoble - Voiron " sont remplacées par la nouvelle ligne " Express Vizille - Grenoble - Voreppe ". Aux heures de pointe il y a deux fois plus d'autocars, soit tous les quarts d'heure. De plus, cette ligne emprunte la nouvelle Voie Spécialisée Partagée (VSP) qui permet de dépasser les bouchons dans le sens Voiron - Grenoble (lire ci-contre).

A noter qu'il faut, à partir de Voreppe, faire correspondance avec la ligne " W " du réseau du Pays Voironnais pour continuer sur Voiron.

26 septembre : le tramway TFS n° 2031 part, sur camion surbaissé, pour une rénovation " de mi-vie " aux ACC (Ateliers de Constructions du Centre) de Clermont-Ferrand. Ces

(suite page 18)

Notre tramway a 20 ans, mais cela a commencé en 1970...

travaux qui dureront 12 semaines permettront la rénovation intérieure du type "Citadis" (nos nouveaux tramways de la ligne B), ainsi que le recâblage électrique. L'extérieur ne sera pas oublié puisque le bas de caisse adoptera lui aussi le type "Citadis", le bleu foncé sera remplacé par le gris.

6 octobre : mise en service de la 4^{ème} ligne de tramway de l'agglomération, portant l'indice "D", longue de 2,6 Km. Cette ligne, exclusivement interne à Saint-Martin d'Hères, va de la station Les Taillées à celle d'Étienne Grappe. Les autres stations sont Neyrpic-Belledonne, Maison Communale, Édouard Vaillant et Parc Jo Blanchon. La fréquence est de 7 minutes, le parcours dure 6 minutes. Cette ligne "D" est en correspondance directe avec les lignes B, C, 11, 21, 23, 26, 33 et 41.

6 octobre : conjointement à la mise en service de la ligne D, deux lignes d'autobus sont modifiées. La fréquence de la 21 augmente en heure de pointe pour passer à 11 minutes ; le parcours de la 23 est raccourci car son terminus ne va plus à Grenoble-Parc Paul Mistral mais à Saint Martin d'Hères Neyrpic-Belledonne, pour assurer la correspondance avec les lignes de tramways C et D.

Jean-Marie GUÉTAT

Plus de 100 nouveaux trolleybus à Lausanne !

Si Bâle a décidé en juin dernier de démonter son unique petite ligne de trolleybus (4,9 km) après une "votation", le Conseil d'Administration des Transports publics Lausannois (TL) a décidé le 30/04/2007 une commande de 35 trolleybus articulés livrables en 2009. Cette commande est le prélude à un achat d'une centaine de trolleybus d'ici 2014. La ville suisse de Lausanne qui compte 115.000 habitants pour une agglomération de 165.000 habitants, confirme sa préférence pour la traction électrique en complément de sa ligne de métro M2 et de son tramway TSOL.

William LACHENAL



S'il est vrai que sans les élus de notre agglomération et du SMTC, dont MM. Biessy, Carignon, Des-cours, Dubedout, et Maisonnat, sans oublier les techniciens du SMTC et de l'Agence d'Urbanisme, le tramway n'aurait pas vu le jour, il est peut-être bon aussi de rappeler que l'ADTC y est aussi pour quelque chose. L'ADTC fut même créée, en janvier 1974, pour "l'introduction de tramways modernes dans notre agglomération", comme le clamaient haut et fort ses premiers animateurs.

Nous avons pensé qu'il vous serait agréable de vous replonger (ou tout simplement vous plonger) dans ces moments là, en fait durant les dix années qui nous furent nécessaires pour, enfin, obtenir la décision qui entraîna la construction de la première ligne de tramways inaugurée en 1987.

La mission que s'étaient assignés nos pré-curseurs, notamment Jean Sivardière, Bruno Vigny, Jean-Yves Guéraud, Bernard Bouhet et Marc Wegner, était très ardue, car à cette époque le "tout automobile" faisait rage !

Du milieu des années 1950 au début des années 1970, des sens uniques étaient créés, de nombreuses rues étaient élargies, des avenues ouvertes et des feux tricolores étaient implantés à un rythme effréné, pour toujours faire pénétrer plus de voitures dans la ville-centre. L'organisation des Xèmes Jeux Olympiques d'Hiver (du 6 au 18 février 1968) empira encore ce phénomène, comme par exemple les Grands Boulevards (Joffre, Foch et Vallier) qui furent transformés en une véritable Voie Rapide Urbaine sur laquelle on construisit un passage supérieur. Rappelez-vous que ce dernier fut détruit en 2004 lors de la construction de la 3ème ligne de tramway.



Dessin ADTC paru dans notre bulletin n°14 de juin 1981, page 11

Ah ! Combien de fois nos membres prônant le tramway "moderne" furent pris pour des gens d'un autre âge, par des automobilistes, par la population, voire par des élus !

Il y avait bien eu deux études de tramways en 1971 puis 1975...

Sans entrer dans les détails et pour être juste avec l'Histoire, il faut rappeler que deux études successives de réseau de tramways furent quand même réalisées, en 1971 à l'initiative de la SGTE (Société Grenobloise de Transports et d'Entreprises) qui précéda la SÉMITAG, puis par la SOFRETU (Société Française d'Études et de Réalisations de Transports Urbains) en 1975, commandée celle-là par le SMTC.

Cette seconde étude amena l'abandon définitif d'un projet de transport "moderniste" : le Poma 2000, qui était un système de cabines d'une vingtaine de places tirées par câble sur une plate-forme installée à une dizaine de mètres de hauteur.

Il est intéressant de noter que la première ligne de chacun des réseaux de tramways cités ci-dessus allait de la Villeneuve de Grenoble à Fontaine ; ce n'est pas étonnant pour autant, car c'était déjà à l'époque le barreau le plus chargé en terme de clientèle, comme pour la ligne véritable première ligne de 1987 !

La photo ci-dessous vous montre la cabine du Poma 2000 qui fut exposée à la Foire d'Automne en novembre 1974 à Alpexpo.



Face à l'augmentation de la clientèle le SMTC introduisit dans le parc de la SÉMITAG les premiers autobus articulés en mars 1978. (Un de ces engins est préservé par l'Espace Historique des Transports en Commun de Grenoble et de l'Isère à Pont de Claix).

Et l'ADTC demandait toujours le tram. Les études SGTE et SOFRETU de réseaux de tramways n'ayant pas abouti, l'ADTC n'en perdit pas pour autant sa détermination et reprit son travail de lobbying.

Texte et photo Jean-Marie GUÉTAT

Notre tramway a 20 ans, mais la période 1982-83 fut délicate

L'idée du tramway moderne refit surface en 1981 lorsque toutes les entités locales se déclarèrent favorables au projet : Ville de Grenoble (19 mars), Agglomération (4 mai) et Département (30 octobre).

Le 27 novembre 1982 restera dans l'Histoire de nos transports en commun un grand jour, avec la visite, organisée par le SMTC, de 400 habitants de notre agglomération à Zurich, ville Suisse qui possédait déjà un vaste réseau de tramway, et venait de mettre en service sa nouvelle gamme de matériel " Tram 2000 ".

Si le matin, dans le convoi ferroviaire entièrement réservé aux Grenoblois se rendant à Zurich, l'ambiance était plutôt contre le tramway, lors du retour la situation avait presque totalement changé. En effet, les gens revenaient convaincus par ce qu'ils venaient de voir ! (Ci-dessous).



22 juin 1983: un référendum sur le tramway

Le 6 mars 1983 une nouvelle Municipalité, d'opposition succédait à Hubert Dubedout. Conduite par Alain Carignon, elle organisa le référendum qu'elle avait promis si elle était élue. C'est donc ce qu'elle fit, le mercredi 22 juin 1983.

L'ADTC se mobilisa alors comme jamais elle n'avait eu l'occasion de le faire encore, en créant avec la FRAPNA un " Comité pour les Transports Publics ". Ce Comité organisa de nombreuses rencontres avec la population et participa à des débats organisés par le SMTC.

La bataille de l'ADTC pour le tramway

Voici quelques extraits d'un tract que nous avons distribué en masse pour convaincre les électeurs :

" Tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le tram, et qu'on ne vous a jamais dit !

Le tram ne peut trouver sa place dans les rues déjà encombrées : FAUX ! Le tram moins large que les bus et suivant une trajectoire imposée par les rails exige une emprise au sol inférieure à celle des couloirs de bus.

Le tram n'est pas plus efficace que les moyens classiques (bus et trolleybus) : FAUX ! Les bus et trolleybus articulés ont une capacité de 150 places tandis qu'une seule rame de tram peut transporter 180 voyageurs, et il est possible d'accoupler deux rames, ce qui porte la capacité à 360 voyageurs !

Le tram a été supprimé jadis pour des raisons techniques qui restent valables aujourd'hui : FAUX ! Le tram n'a été supprimé que parce qu'on ne voulait pas engager des dépenses pour renouveler le matériel et qu'on voulait au contraire laisser l'automobile envahir les villes. On n'a pas fait disparaître le tram dans des pays tels que la Suisse, l'Allemagne, les Pays-Bas qui, à la différence de la France, croyaient vraiment à la nécessité d'un transport public de masse ".

... Et la victoire !

Voici quelques autres extraits du Bulletin ADTC -Infos n° 21-22 d'octobre 1983 :

- Malgré ceux qui étaient contre parce que le tram passait trop près de chez eux ;
- Malgré ceux qui étaient contre parce que le tram passait trop loin de chez eux ;
- Malgré ceux qui ne voulaient pas du tram parce qu'ils ne circulent qu'en voiture ;
- Malgré ceux qui ne roulent jamais à vélo et qui craignaient les dangers des rails pour les cyclistes ;
- Malgré ceux qui croyaient régler le problème des déplacements en multipliant les parkings ;
- Malgré ceux qui soutenaient qu'un métro était une meilleure solution ;
- Malgré l'électorat socialiste qui voulait bien du tram, mais pas du référendum ;
- Malgré l'électorat de droite qui voulait bien du référendum, mais pas du tram...

ON A GAGNÉ ! "

(Texte de Bruno VIGNY)

Le tramway l'emporta avec 53,09 %!

Le risque était grand de voir renvoyé aux calendes grecques ce mode de transport de masse très écologique, mais heureusement c'est le " OUI " qui l'emporta !

Nous avons échappé à une ligne renforcée de trolleybus, qui devait certes obtenir des priorités de circulation, mais qui n'aurait jamais permis le développement du réseau général que nous connaissons depuis la mise en service de la première ligne de tramway " A ", le 5 septembre 1987.

Texte et photo : Jean-Marie GUÉTAT



Pour un cadencement des lignes de bus le dimanche

Lorsque l'on voyage sur d'autres réseaux en Europe, il est fréquent que toutes les lignes soient cadencées, certaines à 10 minutes, d'autres à 15 ou 20... toute la journée.

C'est simple, pratique, facilement mémorisable par les usagers!

A Grenoble, ce principe est mis en oeuvre par le conseil général sur les lignes express et le conseil régional va le mettre en place pour les TER à partir du mois de décembre.

La SÉMITAG essaie d'optimiser ses horaires... mais au détriment du cadencement. Prenons les horaires du dimanche où les fréquences sont moins élevées.

La ligne 13 est cadencée à 30 mn : au terminus des Trois Dauphins le bus part à 10 et à 40 de chaque heure.

A l'autre terminus à La Luire les départs se font à 25 et 55 de chaque heure. Facile à mémoriser pour les usagers...

Sur la ligne 16 le cadencement est à 35 mn et sur la ligne 11 à 45 mn. Cette fréquence identique toute la journée ne permet pas une mémorisation facile pour les usagers.

Pour les lignes 31 et 32, deux bus sont espacés de 28 à 29 mn. Passer la fréquence à 30 mn ne changerait pas grand chose pour l'exploitant, mais quel gain cela apporterait pour l'utilisateur !

Antoine JAMMES



*

Calendrier des réunions ADTC

Commission Transports urbains
et ferroviaires (18h30) :

15 octobre, 5 novembre, 10 décembre

Commission vélos & piétons (18h30) :

22 octobre, 19 novembre, 17 décembre

Commission Bulletin (18h30) :

8 octobre, 12 novembre

ADHÉREZ à l'ADTC

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

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

ADTC INFORMATIONS

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

L'ADTC sur internet

<http://www.adtc-grenoble.org>

courriel : contact@adtc-grenoble.org

L'ADTC est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
==> www.fnaut.asso.fr

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

Rue de l'Avenir,

==> www.ruedelavenir.com

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

==> www.frapna.org

Droit du piéton,

AEDTF, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.

==> www.aedtf.org

Bulletin trimestriel publié par :

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

MNEI, 5 place Bir Hakeim
38000 GRENOBLE
Tél. 04 76 63 80 55

Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)

Directeur de la publication :
Jean-Marie GUÉTAT

N° de CPPAP : 0405 G 82982

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

Photo de couverture : Nathalie TEPPE
Photo de la vignette de couverture :
Monique GIROUD

Revue de Presse

Moins de feux, moins de panneaux, moins d'accidents

Après Drachten, Oostervolde et Makkinga aux Pays-Bas, et Bathe en Grande-Bretagne, la ville allemande de Bohmte vient de supprimer ses carrefours à feux et la plupart de ses panneaux de signalisation. Avec le même résultat : une diminution sensible du nombre d'accidents ! Au lieu de se fier aux signaux qui leur donnent une priorité, les conducteurs sont obligés d'être attentifs aux autres usagers, tout simplement.

Courrier international, 27 septembre 2007
(d'après un article du *Berliner Zeitung*)

Plus de vélos, moins d'accidents

A Lyon, le nombre de cyclistes a augmenté de 80% depuis le lancement de Vélov en 2005, et le nombre d'accidents rapporté au nombre de cyclistes a diminué de 40%. A Paris, depuis le lancement de Vélib en juillet dernier, le nombre de vélos en circulation est multiplié par 1,5, et on a enregistré seulement une vingtaine d'accidents de plus par mois, à comparer à plus de 2 millions de trajets faits avec des Vélib.

Encore deux exemples qui montrent que le risque d'accident diminue à mesure que le vélo se développe !

Villes & Transports du 5 septembre 2007 et
Le Parisien du 26 septembre 2007

M. Bussereau : moins 4 points !

Le Secrétaire d'Etat aux Transports a été pris en flagrant délit d'incompétence lors d'une interview : il ne connaît pas la législation sur le permis à point. Depuis 1995, le Conseil d'Etat a confirmé qu'on ne peut retirer de points que pour une infraction commise au moyen d'un véhicule dont la conduite nécessite un permis.

Mais pour M. Bussereau, les mêmes règles doivent s'appliquer à tous. Donc il serait normal de retirer des points de permis à des cyclistes, et de considérer qu'un " Code de la rue ", pourtant très attendu, serait inutilement compliqué.

Chiche ? Alors, allons gambader à vélo sur la Rocade Sud, ouvrons la passerelle du Rondeau aux poids lourds, roulons en voiture sur les trottoirs, et obligeons les piétons à porter un casque !

Dépêche *AFP* et *RMC* du 19 septembre 2007

Un prix Nobel de chimie conteste l'utilisation des biocarburants

Un jour après la conférence pour le développement international des biocarburants à Bruxelles, l'Allemand Harmut Michel, Prix de Nobel de chimie 1988, en dénonce les " effets dévastateurs " sur les forêts tropicales.

Comme les coûts de fabrication sont moins élevés dans les pays émergents qu'en Europe, l'UE a tout intérêt à importer les biocarburants. Ce qui entraîne déboisement et rejets de CO2 plus difficilement absorbables.

Le chimiste préconise à la place le chauffage bois à partir du peuplier, une essence européenne et qui pousse vite. Pour les transports, il suggère d'exploiter le gaz naturel et le pétrole.

Lors de cette conférence, la Commission européenne avait mis en avant l'impact écologique négatif des biocarburants. Elle avait proposé des " normes de durabilité " pour certifier que la production européenne et les importations ne sont pas néfastes pour l'environnement.

L'Expansion du 6 juillet 2007

DERNIÈRE MINUTE !

Le trolleybus s'invite au Grenelle de l'Environnement !

C'est un événement : dans le cadre de cette grande rencontre, la RATP a proposé des études pour le trolleybus ! Voici quelques extraits du document officiel :

« Au moment de recenser les moyens qui permettront au transport urbain de diminuer les émissions de gaz à effet de serre dont il est directement responsable, la solution du mode " Trolleybus " ne peut plus être contournée.

À l'instar du tramway, ce mode a disparu (...) dans un contexte historique de prix de l'énergie extrêmement bas, et quand la problématique du réchauffement climatique était inconnue de tous.

Le mode trolleybus, qui circule sur voirie, ne nécessite que des infrastructures limitées, réduites aux infrastructures d'alimentation et de distribution électrique et à l'équipement des points d'arrêt.

En cela, le mode trolleybus permet d'investir à faible coût pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre ».

L'ADTC reviendra sur ce sujet dans son prochain Bulletin.