



PDU :
20 alternatives de l'ADTC

Bienvenue aux congressistes de la FUBicy !



et aussi...

*Une nouvelle zone 30 à Grenoble
Le trolleybus s'invite dans la campagne électorale*



EDITORIAL : Des discours vertueux aux actes...

2007 aura été marqué par trois événements majeurs : le prix Nobel de la Paix décerné à Al Gore et aux experts du GIEC (*), le Grenelle de l'environnement et la décision du Conseil général de l'Isère de lancer les études de la rocade Nord. Le rapprochement de ces trois événements traduit de manière criante le grand écart entre les discours et les actes.

Le prix Nobel de la Paix 2007 traduit la reconnaissance au niveau mondial de l'importance du problème du réchauffement climatique et de l'impact sur notre planète à court terme (quelques dizaines d'années).

Le Grenelle de l'Environnement a été l'occasion pour le gouvernement d'engager une réflexion sur les mesures à prendre au niveau français, notamment pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre. Verre à moitié vide ou à moitié plein... les propositions en matière de transport peuvent être lues de deux manières opposées : optimiste, vous direz que c'est l'amorce d'un grand virage ; pessimiste, vous relèverez les innombrables exceptions à l'annonce de ne plus construire de nouvelles infrastructures routières par exemple.

Enfin, dans les faits, le département de l'Isère qui se veut le plus écologique de France se lance dans un projet qui ne ferait qu'augmenter la circulation automobile, réduire le budget consacré au développement des transports en commun, aggraver la pollution et les émissions de gaz à effet de serre. Vous aurez noté que j'utilise le conditionnel en parlant de la rocade Nord. Ce projet est loin d'être réalisé.

Grâce à quelques vues d'artiste intégrées dans une belle présentation « powerpoint » et une

somptueuse plaquette publicitaire, il a été facile de faire voter à des conseillers généraux sous informés le lancement d'une étude qui pourrait déboucher en 2010 à l'enquête publique. Mais, bonne chance aux acteurs de ce projet pour démontrer l'utilité publique d'une telle infrastructure routière : l'étude de trafic réalisée par l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise démontre que la rocade Nord aurait comme première conséquence que plusieurs milliers d'habitants de la région grenobloise abandonneraient les transports en commun (bus/tram et train) au profit de la voiture le jour de sa mise en service ! Conséquence contradictoire avec les lois en vigueur, avec le Plan de Déplacements Urbains et surtout avec l'objectif « moral » que chacun doit aujourd'hui tout faire à son niveau pour sauver la planète menacée par le réchauffement climatique. Les élus qui terminent leur actuel mandat n'ont pas réussi à mettre leurs actes en phase avec leurs grands discours. Nous attendons des futurs élus qu'ils analysent en détail ce dossier difficile des déplacements, en comparant plusieurs solutions, en analysant sérieusement les aspects financiers, environnementaux, économiques, sociaux... dans une perspective long terme, bien au-delà de leur mandat de six ans qui leur aura été confié. L'ADTC est prête à participer à ce grand débat qui aura des impacts sur la vie quotidienne des grenoblois, ce qui implique qu'il devra donc être mené en associant étroitement les habitants. C'est cela mener une véritable politique de Développement Durable.

Antoine Jammes

(*) GIEC : Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat

Sommaire du numéro 115

- Page 2 Editorial – Des discours vertueux aux actes...
- Page 3 18 au 20 avril 2008 : le congrès de la FUBicy à Grenoble
- Page 4 Vélobus à Seyssinet : balade des lumières
- Page 5 L'ADTC au lycée Louise Michel
- Page 6 Grenoble : une nouvelle zone 30
- Page 7 Vite, la priorité à droite !
- Page 8 Un nouveau guide : aménagements et bonnes pratiques
- Pages 9-12 PDU alternatif 2010-2020 : les 20 propositions de l'ADTC
- Page 13 Intermodalité : à nous de vous faire préférer le vélo ?
- Page 14 Les difficultés du cadencement
- Page 15 Cadencement : épreuve difficile pour la gare de Saint-Egrève et ses usagers
- Page 16 Lignes Transisère : retour sur les comités d'usagers
- Page 17 Les transports en commun dans le Sud grenoblois
- Page 18 Le trolleybus s'invite dans les campagnes pour les élections municipales et cantonales
- Page 19 Montée par l'avant ligne de bus articulés n°3 : gros cafouillage du SMTC
- Page 20 Revue de presse.

Le congrès de la FUBicy à Grenoble

Du 18 au 20 avril, le congrès de la FUBicy se tiendra dans notre agglomération, sur le Campus de St Martin d'Hères - Gières. Les deux associations grenobloises Un P'tit vélo dans la tête et l'ADTC organisent ensemble cet événement, avec le soutien des collectivités locales et de l'ADEME.

Une occasion de faire connaissance

Bien que l'ADTC existe depuis 1974 et la FUBicy depuis 1980, la majorité des adhérents de l'ADTC ne connaissent que de loin la FUBicy, si l'on en juge par le nombre - insuffisant ! - d'abonnés à Vélocité, le bimestriel de la FUBicy.

C'est pourtant une fédération dynamique et conviviale, qui représente les associations de cyclistes urbains au niveau national, coordonne des campagnes nationales et s'efforce de les médiatiser, participe à des études et enquêtes, agit concrètement pour la prévention du vol de vélos.

Citons en particulier les enquêtes sur les commerces de proximité (2003) et les vélostations (2004), pour lesquelles une partie des données ont été collectées à Grenoble. Les tests d'antivols sont faits par une association rhon-alpine de la FUBicy, REVV Valence. Métro Vélo a été un des 9 premiers sites de France à proposer le marquage Bicycode, initié et géré par la FUBicy.

Enfin, le réseau des associations FUBicy a facilité le démarrage d'un projet régional impliquant les associations de Grenoble, Chambéry et Lyon, et prochainement de Valence et Annecy. Ces associations, et plus particulièrement leurs jeunes salariés (à l'ADTC, *Evelyne Bollu puis Claire Bouzigon, avec un soutien de Jérôme Fourches et Geneviève Peffen, sans oublier le travail précurseur de Mireille Delahaye*), ont mis au point une mallette pédagogique très pro et variée pour des animations destinées aux écoles.

Ce congrès sera une occasion idéale pour faire connaissance avec des militants venus des autres associations membres un peu partout en France.

Généralement, les participants repartent du congrès FUBicy « gonflés à bloc », avec des idées d'actions et les coordonnées de militants à contacter pour profiter de leurs conseils amicaux.

Le programme

Le congrès FUBicy débute par une journée d'étude où la moitié des 200 à 250 participants sont des « extérieurs » : élus, techniciens ou experts. Ce sera vendredi 18 avril (inscription obligatoire). Les 3 thèmes du congrès 2008 seront :

- l'intermodalité train+vélo ;
- les nouveaux métiers porteurs ;
- le partage de la rue.

Le samedi 19 se tiendra l'Assemblée Générale annuelle. Les débats se prolongeront de manière informelle par des échanges d'expériences, autour d'un buffet samedi soir, puis plus studieusement dimanche 20 au matin, avec en particulier une session sur les ateliers vélo, animée par les associations : grenobloise, P'tit Vélo et lyonnaise, le Recycleur. Cet atelier aura lieu dans le second local du P'tit vélo, qui sera très prochainement inauguré sur le Campus.

Vous pouvez nous aider et nous avons besoin de vous !

Comme vous vous en doutez, l'organisation de cet événement mobilise pas mal d'énergie. Une équipe de bénévoles des deux associations s'est mise au travail. Mais pour mener à bien cette tâche, nous avons besoin de vous :

- pour accueillir des congressistes qui, pour des raisons de budget, ou tout simplement parce qu'ils veulent privilégier la convivialité, préféreraient loger chez l'habitant. On vous demande juste de leur offrir un lit, les repas seront pris dans le cadre du congrès.
- pour nous donner un coup de main juste avant ou pendant le congrès : mise sous pli des "mallettes" des congressistes, installation ou rangement de stands, accueil et inscription des congressistes le jour même, encadrer quelques visites guidées à vélo dimanche après-midi.

Pour plus de précisions

- consultez la page web <http://fubicy.org> > Actualités > Congrès 2008 ou lisez Vélocité !!!
- remplissez une "fiche offre d'hébergement", téléchargeable sur cette page web, ou disponible auprès de l'ADTC.
- contactez la permanence de l'ADTC.

L'équipe Congrès 2008
fub2008@adtc-grenoble.org

Actualités pour les modes doux

(1/2) à suivre p.5

ÇA MARCHE POUR LES VELOS ...et ça se voit...

Tout le monde peut voir et les cyclistes peuvent profiter de nouveaux aménagements cyclables dans l'agglomération. Entre Domène et Montbonnot, des travaux d'aménagement d'une liaison cyclable entre la rive droite de l'Isère et l'entrée de Domène par la RD 11 sont en cours au niveau du circuit des voitures radio commandées. Une seconde tranche suivra pour rejoindre Montbonnot. La piste sur la digue rive droite depuis le pont de La Bâtie est faite.

A Gières, entre le Campus et le dépôt du tram, avenue de Vignate, les travaux d'aménagement d'une piste bidirectionnelle viennent de commencer. Dans trois mois, il sera possible de rejoindre le Campus depuis la gare par un parcours direct et sécurisé, A Grenoble, sur l'avenue Léon Blum des bandes ont été aménagées des deux cotés sur toute la longueur entre le Clos d'or et l'avenue Esmonin (Allibert),

- sur les contre-allées du cours Jean Jaurès, il est maintenant difficile pour les automobilistes d'ignorer la présence de cyclistes avec le marquage au sol vert aux entrées et sorties et les panneaux explicites aux écluses des extrémités.

A Pont de Claix, avenue des Iles de Mars, des bandes bilatérales font la liaison avec la nouvelle passerelle piétons / cycles sur le canal EDF.

A St Martin d'Hères, des bandes ont été tracées avenue Marcel Cachin jusqu'à Poisat et dans les rampes du pont sur la rocade sud, on peut se demander pourquoi elles sont si étroites sur l'avenue.

(suite : brève page 5)

Vélobus à Seyssinet

Balade des lumières

Challenge vélo inter-entreprises

Comme chaque année depuis 2004, l'ADTC organisera la journée « Allons au travail à vélo » pour la fête du vélo 2008 : elle aura lieu le jeudi 5 juin (sous réserve de confirmation de la date de la fête du vélo par la Metro).

Le principe reste le même : les employeurs, publics ou privés, se chargent de motiver leurs personnels à venir à vélo au travail ce jour là, et les établissements ayant la plus forte proportion de cyclistes, remportent le challenge !

Nous vous invitons d'ores et déjà à en parler autour de vous, dans vos entreprises, dans vos administrations : c'est une action simple, conviviale et festive qui permet de faire essayer le vélo sur le trajet domicile-travail.

Pour les participants, il suffit : de donner l'information et susciter la motivation des salariés (affiche fournie) d'organiser et réaliser un comptage des vélos en fin de matinée.



Parking à vélos de l'ILL
Photo : ILL

Pour toute information complémentaire n'hésitez pas à me contacter :
jerome.fourches@adtc-grenoble.org

Jérôme FOURCHES

C'est une soixantaine de cyclistes, petits et grands, qui ont répondu « présents », ce vendredi soir 30 novembre, à l'invitation des parents d'élèves de l'école Moucherotte à Seyssinet, pour une « balade des lumières ».

Bien éclairés, tous équipés de gilets fluo prêtés par la Métro, nous nous sommes fait remarquer sur les pistes cyclables ! Prouvant que, si l'on s'équipe bien et si l'on respecte les règles du code de la route, on peut circuler en vélo la nuit en toute sécurité.



Après le vélo : le ski...



Des élèves bien équipés et attentifs avant le départ.

Après quelques consignes de sécurité et les encouragements de Madame Bombino, adjointe au maire venue spécialement pour l'occasion, nous nous sommes élancés sur les pistes pour une grande heure de balade : de l'école Moucherotte jusqu'au Prisme, puis une descente dans l'obscurité vers le vélodrome de Seyssins, un petit bout de chemin sur la digue, et enfin, retour le long du tram, pour revenir se mettre au chaud dans la salle polyvalente de l'école.

Là, nous attendaient deux conteurs de l'association « Contes et Nous », qui ont su capter notre attention par des histoires merveilleuses de lune et d'étoiles, d'obscurité et de lumière... Ils nous ont même appris à skier !!!

Pour clore cette soirée, petits et grands ont dégusté la soupe à l'oignon (eh oui ! même les petits l'ont appréciée !) dans une

ambiance conviviale et chaleureuse.

En se séparant, nous nous sommes promis de recommencer, tant cette balade un peu hors du commun a enthousiasmé les participants.

Texte et photos : Véronique BOROCH



... et la soupe à l'oignon !!!

Du 17 au 21 décembre sur le terrain du vélo avec des lycéens.

Dans la semaine du 17 au 21 décembre 2007, les professeurs du Lycée Louise Michel organisaient une semaine « Le lycée autrement ». Un des ateliers s'appelait « Vélo et Patrimoine ». Il a regroupé deux professeurs et une quinzaine d'élèves désignés au hasard parmi les classes de seconde. Sollicité par une personne proche, qui a elle-même participé au projet, je me suis impliqué le lundi et le vendredi.

Le programme concocté par les professeurs prévoyait une location de vélos à Métro Vélo puis des déplacements en ville toute la semaine pour découvrir le patrimoine de Grenoble et une visite à l'ADTC où notre président de la commission vélo et notre permanente Claire les ont accueillis. Brochures, messages sur l'ADTC, informations sur les bons comportements, l'ADTC avait préparé une belle présentation, bien reçue par les élèves.



Présentation de l'ADTC par P. Zanolla

Retour sur le lundi : accueil des lycéens, lectures ou CD à écouter sur le thème du vélo par une bibliothécaire de Grenoble, activités qui se sont poursuivies toute la semaine au lycée comme sur le terrain. Puis déplacement en bus jusqu'à la gare pour louer des vélos à Métro Vélo (un budget était alloué par la Région Rhône-Alpes). La Métro avait fourni brochures, bracelets luminescents, gilets fluo. Les lycéens ont eu un peu de mal à les porter (image vis-à-vis des copains oblige) mais certains se sont lancés. Puis avec les vélos (après un test d'aptitude par le prof d'EPS) retour au lycée avec succès d'image garanti ! Le lycée avait même placé des barres pour les vélos en sus des barres habituellement offertes dans la cour d'entrée du lycée. Votre serviteur a passé les messages sur les bons comportements à vélo, les conseils pour

circuler. Le lundi après-midi passage à la MNEI comme je l'ai dit puis retour au lycée par des itinéraires trouvés par les lycéens eux-mêmes d'après les plans vélo de la Métro ! Pas simple parfois ! Les accompagnateurs restaient derrière les groupes de 3 lycéens pour corriger d'éventuelles erreurs de parcours ou faire respecter le code de la route !

Les jours suivants, travail sur les déplacements alternatifs, déplacements en ville pour découvrir le patrimoine grenoblois (musées, sites, comme le palais de Justice) ; un déplacement au Campus n'a pu se faire. Les professeurs voulaient leur faire découvrir comment se rendre sur les lieux de leurs futures études.



A chacun son Métrovélo

Les lycéens ont fait 6 à 7 kms par jour dans un froid polaire (pas toujours bien équipés les jeunes !!!).

Le vendredi : restitution des vélos et création (préparée le jeudi) d'une belle vidéo (montage musique et photos de la semaine, plus messages sur leurs découvertes, dont de beaux messages sur le développement durable) qui fut présentée plusieurs fois dans l'amphithéâtre du lycée dans l'après-midi avec un beau succès devant les autres élèves, les professeurs et le proviseur.

Au final je retiendrai l'enthousiasme de ces jeunes un peu circonspects au départ : il fallait les voir en ville avec leurs vélos jaunes, leurs brassards fluos et les gilets pour certains, ils se sont taillés une belle image !

Une belle expérience, des apprentissages pour ces lycéens peu au fait des problématiques vélos, en ville découverte des plaisirs et des pièges des pistes cyclables. Tous étaient ravis. Merci aux professeurs, et à l'intervenante de la bibliothèque.

Texte et photos : Bruno RIVOIRE

Actualités pour les modes doux (2/2)

Suite de la brève p 3

Avenue Jean Jaurès, depuis le carrefour rue de la Commune de Paris / rue Carmagnole Liberté, des bandes bilatérales normalisées font maintenant la jonction avec celles de Gières, permettant d'accéder à IKEA. A Seyssins-Village, un bout de piste bidirectionnelle sur trottoir est en cours de finition vers Claix. Et tout le monde peut voir aussi qu'à La Tronche, avenue du Grand Sablon, au carrefour des PFI, la piste coté cimetière est toujours inachevée...

et ÇA ROULE POUR LES PIETONS... à 30km/h

Nouvelles zones 30 :

- A Echirolles, avenue Danielle Casanova, rue d'Estienne D'Orves dans le nouveau centre ville.
- A Claix au Pont Rouge, sur la route départementale, oui, oui.
- A Poisat, la zone s'agrandit rue Hippolyte Lhenry en direction de St Martin d'Hères.
- A Grenoble, quartier P. Janet, quartier Championnet, côté nord de l'île verte.
- Et j'en ai sûrement oublié.

Christian COTTE

Réaction à notre article sur le PDU du pays voironnais

Un élu du pays voironnais a réagi à notre article sur ce PDU qui vient d'être voté. Il nous a reproché nos critiques sur ce document. Le pays voironnais a effectivement fait une première version de son Plan de Déplacements et il est loin d'être parfait. Mais c'est bien normal (le PDU de l'agglomération grenobloise qui en est à sa troisième édition a encore des lacunes...). L'ADTC a proposé à cet élu de le rencontrer pour discuter de comment nous pourrions travailler avec les élus et les techniciens du pays voironnais pour améliorer ce document, comme nous le faisons dans les autres secteurs de la région grenobloise.

Antoine JAMMES

Grenoble

Une nouvelle zone 30

Courtoisie au guidon

La séparation des flux sur les grandes voiries (les piétons sur leur trottoir, les cyclistes sur une piste cyclable, les voitures sur leur voie, les bus dans leur couloir) est source de conflits lorsque ces flux se rencontrent.

De temps en temps ces conflits aboutissent à un accident... et c'est le plus faible qui en est le plus souvent la victime.

Dans beaucoup de cas, ces conflits se traduisent par la volonté de chacun de s'imposer face à l'autre... ce qui débouche sur de l'énerverment, voire des mots, voire pire.

Il n'est pourtant pas compliqué en tant que cycliste ou piéton de faire un petit geste amical de la main lorsqu'un automobiliste ou un chauffeur de bus vous laisse la priorité. De tels gestes, s'ils sont appliqués par un grand nombre, contribueront à pacifier les relations avec les autres usagers de la rue, avec qui nous devons partager cet espace public.

Antoine JAMMES

Saint Martin d'Hères rénove une piste cyclable

Depuis plusieurs années, nous attirons les élus des communes de l'agglomération grenobloise sur le fait qu'ils sont responsables de l'entretien des pistes cyclables et que de nombreux aménagements réalisés il y a vingt ou trente ans sont en mauvais état. A notre grande satisfaction, la ville de Saint Martin d'Hères est en train de refaire le revêtement de la piste cyclable rue Carmagnole Liberté au niveau du nouveau centre Rocheplane, sur 600 m de longueur.

Antoine JAMMES

La fin de l'année a vu la mise en service de la zone 30 du quartier Championnet dont les travaux avaient débutés fin 2006.

Cette mise en zone 30 de ce quartier était demandée depuis longtemps par les habitants. Elle multiplie les facilités d'accès par les modes doux de ce quartier dense et bien pourvu en commerces de proximité.

Pour les piétons

L'entrée retrécie de la rue Lakanal, venant du boulevard Gambetta et l'élargissement des angles de trottoirs aux intersections donne un plus grand sentiment de sécurité.

La visibilité des traversées est meilleure et la diminution de la vitesse invite les automobilistes à une meilleure prise en compte des piétons. Le rétablissement des priorités à droite, notamment pour les doubles sens cyclables va également favoriser un apaisement des vitesses.

Pour les cyclistes

Cette mise en zone 30 d'une partie du quartier a été l'occasion de multiplier les doubles sens cyclables. Dorénavant, pour rejoindre le centre historique, en venant de l'Ouest, il n'est plus besoin d'emprunter la rue Lesdiguières et son flot d'automobiles fumantes et bruyantes. La rue Lakanal s'offre aux cyclistes pour une déambulation apaisée. L'entrée de la rue, côté Ouest, est marquée de deux panneaux sens interdits, SAUF CYCLES, et des pictogrammes vélos, tracent

une voie qui, à défaut d'être lactée, est pour le moins rassurante. Les automobilistes sont ainsi informés que dorénavant, ils doivent partager l'espace et qu'il vont croiser des cyclistes circulant en toute légitimité.

La rue des Bergers ainsi que les rues Génissieu, Aubert Dubayet, Lieutenant Chanaron sont également accessibles en doubles sens cyclables. Le nombre de panneaux indiquant la présence des cycles est important de même que les pictogrammes vélos.



Le plan 2009-2012

Un nouveau plan de programmation couvrant la période 2009-2012 a été voté à Grenoble. La vitesse de réalisation de deux zones par an nous paraît un peu faible pour atteindre l'objectif de l'ensemble de la ville en zone 30 au terme du plan. De plus, les prévisions actuelles de réalisation se font au rythme des demandes des unions de quartier et non pas suivant un schéma de réalisation favorisant une extension progressive de zones contiguës. C'est le développement rapide de ces zones 30 qui favorisera une prise de conscience des automobilistes pour le partage de la voirie et le respect de la règle du plus faible.

Texte et photos
Philippe ZANOLLA



Il faut d'abord dire et redire que la priorité à droite n'est pas la résurgence d'un passé obsolète. C'est un principe simple qui met les conducteurs en situation de ralentir à chaque carrefour.

On comprend bien que ceux qui roulent sur une artère ne soient pas soumis à cette règle afin de favoriser le trafic de transit. Mais malheureusement, on a étendu le principe de priorité aux voies de quartier avec force panneaux de Stop et Cédez le passage. Pire encore, cela a induit des habitudes : si la rue est plus large que celle qu'on croise, on est automatiquement prioritaire. Cette mentalité est désastreuse. Il faut la combattre en menant une campagne de « désaménagement » et de pédagogie à faire par les communes.

Les exemples sont révélateurs : il a fallu cinq ans pour obtenir la suppression des Stops rue de Strasbourg. On nous disait vous avez raison, mais rien ne venait. La frilosité, c'est pire que la grippe, elle sévit en été comme en hiver. Quelques années plus tard, nous avons demandé la suppression des Stops place Jean Achard. Le scénario s'est répété. Il faudra attendre jusqu'à fin 2007 pour que la Ville les enlève « pour nous faire plaisir ».

Pourtant, les élus et les techniciens nous donnent raison sur le principe. On instaure la priorité à droite dans les zones 30 (les nouvelles, pas les anciennes) mais dans les quartiers, pas de remise en cause.

Trop de panneaux à enlever ? Ça tombe bien, il y en a trop.

On nous parle de problème de sécurité à cause des habitudes à certains carrefours, mais on sait annoncer un changement de régime de priorité. N'attendons pas que tous les quartiers soient en zone 30, cela va prendre dix ans ou plus, supprimons les voies prioritaires et faisons des campagnes d'information au niveau de la commune et au niveau de la Métro !

Pourquoi est-il important d'aller plus vite ? Parce qu'il faut arriver à une situation où le Stop devient l'exception sur les voies de desserte et les voies distribution, et se trouve donc réservé aux artères. Ainsi peut-on espérer un changement de comportement de conducteurs qui seront attentifs à tous les carrefours.

Le sujet nous ramène naturellement au



« Un STOP ? Non merci ! »
photo Jacques Hennebert

code de la rue. Les modifications prévues au code de la route devraient être votées en cours d'année. Cette démarche est une occasion à ne pas manquer pour montrer que la rue n'est pas la route et que nous voulons vivre dans un monde où la convivialité fait part égale avec la sécurité.

Jacques HENNEBERT

Témoignage d'un adhérent : voyage en Hollande

Mon épouse et moi, nous avons fait un superbe périple, en septembre dernier, tout autour de la mer intérieure au Nord d'Amsterdam. 350 km de circuit sur des pistes cyclables tout à fait remarquables en terme de signalétique et de qualité d'entretien.

Ajoutons l'accessibilité dans tous les trains (cadencés...). On arrive quasiment jusqu'au pied du train avec des pentes inclinées, sans descendre du vélo.



Pente inclinée pour accès au train

Le matin, et à chaque heure active de la vie quotidienne, on y voit des « hordes » de jeunes en vélo, puis des adultes, puis des ménagères... Toujours en vélo.

Avec bien sûr les excellents vélos hollandais que nous avons loués au point de départ, avec sacoches et verrouillages intégrés.

Il suffit de pédaler !



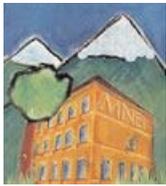
Les vélos hollandais, pratiques et bien équipés, dans le train

Texte et photos :
Bernard SMAGGHE

Un nouveau guide aménagement et bonnes pratiques

Le Plan de Déplacements Associatif (PDA)

La Maison de la Nature et de l'Environnement de l'Isère (MNEI) compte 35 associations adhérentes, dont 10 ayant des locaux et des salariés place Bir Hakeim. Leurs activités génèrent des déplacements, et depuis juillet 2007, un plan de déplacements est en cours de réalisation.



Ce PDA comporte plusieurs originalités : d'une part il intervient pour un

regroupement de très petits employeurs et d'autre part les déplacements des bénévoles et des visiteurs ont été pris en compte.

Résultats de l'enquête

Avant de décider des mesures à proposer pour réduire l'usage de la voiture, une enquête a été réalisée pour connaître les pratiques :

Trajets domicile-MNEI :

Visiteurs : 30 000 km/mois dont 20% en voiture

Salariés : 25 000 km/mois dont 30% en voiture

Bénévoles : 30 000 km/mois dont 43% en voiture

Trajets pour les activités des associations :

Salariés : 27 000 km/mois dont 70% en voiture

Bénévoles : 100 000 km/mois dont 58% en voiture

Les déplacements professionnels et notamment ceux des bénévoles seront la priorité du PDA car ils présentent un bon potentiel de report.

Le plan d'action est en cours de discussion et sera proposé ce printemps 2008.

Jérôme FOURCHES

Ce document s'adresse aux élus, aux techniciens et aux responsables associatifs qui se trouvent face à de multiples possibilités d'aménagements.

Face à ces choix, Rue de l'avenir prend radicalement position.

Aménager l'espace public c'est répondre par exemple à des besoins de sécurité.

Afin que la ville soit agréable à vivre pour tous les usagers et particulièrement les piétons et les usagers vulnérables, les aménagements à réaliser doivent mettre en œuvre de bonnes pratiques qui les favorisent. Il est temps de mettre fin à l'erreur historique de vouloir adapter la ville à la voiture.



Partager la rue peut se faire par la ségrégation, mais la règle du chacun chez soi a ses limites. Elle est applicable dans les artères. Chaque fois qu'on le peut, il vaut mieux favoriser la convivialité, surtout dans les quartiers, grâce aux zones 30 et aux zones de rencontre qui vont bientôt voir le jour en France.

Une bonne pratique est de ne pas dédier plus de 50% de largeur de chaussée à la circulation automobile.

En ville, il faut distinguer :

- les **voies de desserte**, ou **voies de quartier** (80% de la voirie) où le 30 km/h

peut être généralisé,

- les artères qui permettent d'écouler le trafic de transit à 50 km/h ou moins.

- dans les cas intermédiaires (voies de distribution), une bonne pratique est de traiter ces voies comme les voies de desserte.

La vitesse est perçue comme une conséquence naturelle du progrès, mais elle a des effets pervers : elle génère de l'insécurité et elle détériore le cadre de vie.

On peut réduire les vitesses dans les quartiers :

* en limitant la largeur de chaussée au strict minimum nécessaire pour la circulation automobile, par exemple à 4m50 dans une voie de desserte à double sens. Une chaussée étroite apporte beaucoup d'avantages :

- les trottoirs sont plus larges,
- les vitesses sont plus faibles,
- le stationnement des riverains est favorisé,
- * en généralisant la priorité à droite,
- * en rendant le transit peu attractif,
- * en aménageant des ralentisseurs :

coussins, plateaux, chicanes, avancées de trottoirs, alternats, traversées trapézoïdales et dos d'âne.

Si la rue est large, c'est une chance qu'il ne faut pas laisser passer !

Une bonne pratique est d'utiliser la surlargeur pour la végétation par exemple, en favorisant l'espace piétons et non pas en créant des îlots ou séparateurs qui par ailleurs peuvent constituer des étranglements dangereux pour les cyclistes.

Texte et photos :

Jacques HENNEBERT



Aménagements et bonnes pratiques...



...pour une ville plus sûre et plus agréable à vivre

PDU alternatif 2010-2020 : Les 20 propositions de l'ADTC



Multimodalité à Grenoble
Photo : Jacques Hennebert

Dossier réalisé par : Antoine JAMMES, Emmanuel COLIN de VERDIERE,
Philippe ZANOLLA, Christian COTTE

Dans le dossier central de notre précédent bulletin (ADTC-Infos n°114 – décembre 2007), nous vous avons présenté une synthèse de notre document « PDU 2010-2020 pour la région grenobloise – propositions ADTC ».

Dans ce document, téléchargeable depuis notre site web, nous avons présenté vingt propositions réalisables en 2008-2009, en parallèle avec la préparation d'un véritable PDU 2010-2020 couvrant l'ensemble de la région grenobloise.

Nous vous présentons plus en détail dans ce dossier central ces vingt propositions. Chacune peut être effectivement mise en œuvre à court terme, car ne nécessitant ni étude longue ni gros investissement.

Nous invitons les nouveaux élus qui vont être en charge du dossier des déplacements dans leur commune, au Conseil général, et dans les instances telles que le SMTC, à mettre en œuvre ces mesures, dont l'efficacité est certaine, ce qui démontrerait leur volonté de mener une politique résolument ambitieuse en matière de transports en commun et de modes doux.

Mesures globales

1. Lancement d'une étude sur le péage urbain

Comme les besoins de financement des transports publics augmentent en même temps que s'aggravent la congestion et la pollution liées à la circulation automobile, il est nécessaire d'étudier toutes les solutions pour résoudre ces problèmes.

Expérimenté dès la fin des années 1980 à Oslo,

Bergen et Trondheim en Norvège, puis plus récemment à Londres, Stockholm et Milan, le péage urbain a montré sa capacité à modérer le trafic automobile en dégageant des ressources pour les transports en commun.

La possibilité de la mise en place d'un péage urbain à Grenoble et ses modalités (périmètre, horaires et jours d'application, réductions...) doivent être mises à l'étude dans le cadre d'un nouveau PDU 2010-2020 pour la région grenobloise.

Propositions pour le ferroviaire et les transports en commun

FERROVIAIRE

2. Passage à quatre voies Grenoble-Moirans et Gières-Montmélian

Afin de préparer l'avenir, il faut d'ores et déjà réaliser la réservation des emprises pour passer à 4 voies les lignes Grenoble-Moirans et Gières-Montmélian.



Travaux de nuit sur voie ferrée
Photo : Jean-Yves Guéraud

TRANSPORTS EN COMMUN (TC)



Bus Transisère et TAG
Photo : Jean-Marie Guétat

3. Priorité aux carrefours à feux des TC

La vitesse commerciale des TC est un point important pour leur attractivité. Elle permet, à fréquence égale, des économies sur le nombre de courses.

La priorité aux feux donnée aux tramways a montré son efficacité dans l'amélioration de leur vitesse commerciale.

Nous demandons que soit mise en place la priorité pour l'ensemble des TC dans plus de 50% des feux de la région grenobloise.

4. Prolongation des services de bus à 21 h.

10 Aujourd'hui les rythmes horaires des différents usagers (élèves, étudiants, salariés, retraités) sont très variés. On observe de plus un effondrement de la part modale des TC après 19h le soir, lié en grande partie à une baisse de l'offre.

En attendant la mise en place d'un véritable réseau de soirée entre 21h et 1h du matin, il est nécessaire d'étendre les services de bus jusqu'à 21h.

5. Retour du trolleybus sur les lignes 31 et 32

Nous avons déjà montré les avantages du trolleybus dans ADTC infos, à plusieurs reprises. Dans ce cadre là, un retour sur les lignes 31 et 32 dont les lignes électriques sont encore dans leur majorité en place peut être mise en place assez rapidement en attendant l'extension à d'autres lignes de bus du réseau.

6. Prolongement vers le nord de la voie bus boulevard Gambetta (sens Sud-Nord)

Les flux de bus TAG et Transisère sur les boulevards A. Sembat et E. Rey sont très importants et occasionnent des ralentissements importants de ces bus.

Afin d'améliorer la situation, nous proposons que la voie bus S/N existante sur le boulevard Gambetta à

Grenoble entre la place G. Rivet et la rue Lesdiguières soit prolongée jusqu'au boulevard F. Viallet pour y faire passer les bus Transisère.

Dans ce cadre et afin de permettre une bonne correspondance avec le tramway boulevard Gambetta, une étude sur l'emplacement de la station tram Victor Hugo est à mener.

7. Amélioration de la circulation des bus sur Mal Lyautey, A. Sembat et Lesdiguières

L'importante circulation notamment en heures de pointe occasionne un ralentissement des TC du fait notamment des problèmes de respect par les automobilistes de la voie bus.

Nous proposons de créer une voie bus bi-directionnelle séparée physiquement de la circulation automobile sur la partie sud et ouest de ces 2 boulevards (à l'exemple de ce qui a été fait à Paris par exemple).

Une voie bus est à créer pour les lignes de bus 13, 16 et 32 dans le sens ouest-est sur la rue Lesdiguières.

8. Création d'une voie bus entre la rue des Alliés à Grenoble et le Rondeau à Echirolles

La ligne de bus n°1 qui atteint une fréquence de 3 mn à certaines heures bénéficie dans sa plus grande partie de couloirs bus dans les 2 sens. Ceci permet de faire le trajet Pont Rouge-Alsace-Lorraine en 30 mn environ.

La mise en place de voies bus dans les 2 sens entre la rue des Alliés et le Rondeau permettrait une amélioration significative de la vitesse commerciale et de la fiabilité des horaires.

9. Passage des lignes 3 et 33 par le Bd E. Rey à Grenoble

Actuellement lors de leurs arrivées à Grenoble, les lignes 3 et 33 empruntent le boulevard Gambetta et l'avenue F. Viallet avant de rejoindre le boulevard E. Rey.

Dans le souci d'améliorer la vitesse commerciale, nous proposons de prolonger jusqu'au quai de l'Isère la voie bus à contresens boulevard E. Rey pour y faire passer les lignes 3 et 33.

10. Desserte de la zone des cimetières à La Tronche, maillage avec le tramway à grand Sablon

Cette zone est actuellement très mal desservie par les TC avec seulement quelques services de bus

Transisère et la navette TAG la traverse au départ de La Tronche le jeudi après-midi uniquement.

Nous proposons qu'une ligne de bus soit prolongée du centre-ville de Grenoble à la station Grand Sablon en passant par les PFI à La Tronche. Cette ligne pourrait être la ligne 16 dont le terminus se trouve actuellement place de Verdun.

11. Limitation de la ligne 6070 à la desserte Gières-Montbonnot

La zone d'activité d'Inovallée à Meylan et Montbonnot avec 10 000 salariés est très importante. Sa desserte en TC n'est pas à la mesure de celle-ci.

La fréquentation de la ligne 6070 entre Gières, le campus et Inovallée malgré les nombreux dysfonctionnements de cette ligne montre son potentiel.

Depuis la mise en place du cadencement TER en décembre 2007, plus de 100 trains s'arrêtent chaque jour de semaine à la gare de Gières. La desserte du campus (tram B et C, lignes de bus 11 et 26) est très bonne également. La RD 1090 à Montbonnot desservie par la ligne 6020 et l'arrêt 'Le Pré de l'eau' desservi par l'express Voiron-Crolles permettent également des correspondances attractives.

La mise en place d'une ligne 6070 avec une fréquence de 10 mn reliant Gières le Japin, le campus, Inovallée, Le Pré de l'Eau et la RD 1090 à Montbonnot donnerait une vraie alternative à l'utilisation de la partie est de la rocade sud.

En parallèle, la liaison entre la rive gauche de l'Isère et la gare de Gières doit être étudiée.

Propositions pour les déplacements à pied

12. Modification des feux tricolores pour les traversées piétonnes

Il s'agit de remplacer le feu vert pour les véhicules par un feu orange clignotant permanent, tout en laissant le bouton de commande manuelle du feu rouge par les piétons. Ainsi, l'automobiliste n'aura plus tendance à accélérer pour passer le feu vert et sera plus vigilant en présence d'un feu clignotant orange.

Les piétons engagés sur les traversées auront la priorité sur les automobilistes dans les 2 cas, au feu orange clignotant et au feu rouge.

13. Réglementation du parc de stationnement de l'Esplanade à Grenoble.

Il est actuellement libre, gratuit et sans limitation de durée pour tous. C'est bien pour les habitants du

centre-ville qui se servent peu de leur voiture pour ceux de toute l'agglomération qui viennent y stationner leur véhicule pour la journée voire plus. Mais c'est donc devenu un aspirateur à voitures pour l'agglomération et beaucoup d'automobilistes bravent les bouchons sur les artères et voies autoroutières pour y parvenir.

Il est temps d'appliquer à ce parc un régime de stationnement à durée limitée et payant, avec tarification particulière pour les résidents grenoblois abonnés, et tarif dissuasif pour les autres. Le report sur les transports en commun ne sera plus court-circuité.

14. Piétonnisation des rues Philis de la Charce, de la République et Montorge.

Le transit automobile par le cœur de la ville a assez duré. Les rondes d'automobilistes « culs de jatte » rue Philis de la Charce pour trouver une hypothétique place de stationnement au plus près, doivent être rendues impossibles.

Il est temps de faire la jonction entre la zone piétonne du secteur grand-rue et celle du secteur de Bonne pour libérer les piétons et commerçants de ces rues de l'envahissement de la voiture, pour un cœur de ville vraiment dédié aux piétons et une place Grenette agréable.

15. Transformation de la rive droite de l'Isère en zone 30.

La rive droite et la rive gauche de l'Isère n'ont ni les mêmes caractéristiques, ni les mêmes ambiances.

Si la rive gauche donne une vue panoramique sur le site de la Bastille, la rive droite est un village propice à la balade, à la visite du Grenoble historique et à la vie commerçante. Elle doit être débarrassée de la circulation artérielle actuelle pour retrouver un caractère apaisé, agréable et piétonnier.

L'aménagement en zone 30 entre le pont Marius Gontard et le pont de la Citadelle est la seule façon de rendre à cette rive droite son âme de quartier à part entière.



Traversée des piétons cours Berriat à Grenoble. Là où le cours s'élargit, la chaussée conserve sa largeur.
Photo : Jacques Hennebert

Propositions pour les déplacements à vélo

16. Multiplication d'arceaux vélos dans les rues et aux arrêts de bus, tram.

Un des freins, identifié, à l'usage du vélo est la crainte du vol. Lorsqu'on arrive à destination, il est très important de pouvoir poser son vélo en sécurité. La création de parkings sécurisés à proximité des



*Intermodalité et accessibilité sur le campus
Photo : Monique Giroud*

12 points de correspondances des transports en commun doit être systématisée (cf article page 13). Tous les bâtiments recevant du public devraient voir des arceaux à vélos installés, à hauteur de 10% de leur capacité d'accueil, à proximité immédiate. Il suffit de se rendre dans d'autres villes européennes pour s'apercevoir que notre agglomération est très en retard en matière de stationnement des vélos.

Le Plan Local d'Urbanisme devrait imposer un ratio minimal d'arceaux vélos. De même, des places vélos pourraient être réservées dans les parkings publics ou dans des locaux spécialement aménagés, en particulier dans les quartiers où le bâti ancien ne permet pas toujours de stationner des vélos au domicile.

17. Mise à double sens cyclable des rues à sens unique de tous les centre-villes.

Une autre mesure très peu onéreuse aurait un effet quasi immédiat sur la fréquentation des cyclistes en ville. Il s'agit de la généralisation des doubles sens cyclables des rues à sens uniques. Ces sens uniques obligent les cyclistes à de longs détours au milieu d'axe très fréquentés et aux vitesses élevées. L'expérimentation réalisée en 2003 rue de

Strasbourg a montré qu'il n'y avait pas plus de risque sur cette rue à double sens cyclable. Les automobilistes ont maintenant tendance à rouler moins vite pour le bénéfice de tous.

Une généralisation rapide et totale des doubles sens cyclables serait un signe fort que les automobilistes ne sont plus les rois du macadam et qu'ils doivent partager l'espace des voiries.

18. Réalisation d'un aménagement cyclable sur chaussée avenue Gabriel Péri de St Martin d'Hères à Gières.

L'accès cyclable à Gières depuis Grenoble n'est pas sécurisé. Les aménagements cyclables sur l'avenue Gabriel Péri s'arrêtent à l'entrée du campus. Leur prolongation en direction de Gières permettraient également de desservir le magasin Ikéa. Cet axe est actuellement traité comme une sortie d'autoroute. La vitesse des véhicules est trop élevée et les cyclistes n'y sont pas les bienvenus. La récente réalisation du rond point desservant l'entrée de la zone d'Ikéa ne comporte aucun aménagement cyclable, contrairement à l'obligation de la loi. Il y a urgence à requalifier cette entrée de ville en intégrant les mode doux.

19. Création d'une bande cyclable bilatérale boulevard Clemenceau à Grenoble.

L'accès depuis l'Ouest sur le campus impose d'emprunter le boulevard Clémenceau. Actuellement, il existe un espace partagé cycle, piétons, stationnement, circulation, sur une contre-allée en bordure de parc. Cette situation n'est pas satisfaisante et un nombre important de cyclistes se déplaçant pour rejoindre leur lieux d'études ou de travail passe sur le boulevard sur lequel les 2X2 voies de circulation autorisent des vitesses élevées. Il serait souhaitable de ne laisser qu'une voie de circulation automobile dans chaque sens et de réaliser des bandes cyclables sur chaque côté de circulation.

20. Création d'une liaison cyclable à contresens entre le cours Berriat et la place J. Achard, par le cours Lafontaine, la place Dr Martin et la place Vaucanson à Grenoble.

Enfin, il manque toujours une traversée Ouest-Est de Grenoble passant par le centre-ville. Cet axe permettrait de desservir le lycée Champollion.

L'intermodalité train+vélo est trop souvent perçue comme une solution exotique ne concernant qu'une minorité des passagers des trains, ou des cyclistes, alors qu'elle pourrait attirer de nombreux automobilistes vers le train et vers le vélo. A développer massivement dans les années qui viennent !

Pourquoi train+vélo ?

- un abonné TER + MétroVélo à Grenoble économise en moyenne 96 km de voiture par jour et contribue à désengorger les entrées d'agglomération
- plus de 3/4 des habitants de la région urbaine grenobloise sont à moins de 1/4 h d'une gare
- les P+R voiture ne peuvent connaître qu'un développement très limité, à cause du manque d'espace et/ou du prix du foncier près des gares.

Le vélo dans le train : une solution de dépannage à préserver

Face à la saturation de certains TER, la SNCF s'efforce de convaincre les Régions d'exclure les vélos des trains « heure de pointe » :

- un chef de gare a expliqué à un des nos adhérents qui attendait sur le quai, vélo à la main, que « le Conseil Régional a décidé d'interdire les vélos dans les trains ». C'est faux.
- la SNCF a écrit sur les nouvelles fiches horaires TER Rhône-Alpes qu'il faut demander l'autorisation du contrôleur avant d'embarquer un vélo. Cela sous-entendrait qu'un cycliste serait verbalisable pour le seul motif de ne pas avoir cherché le contrôleur avant de monter dans le train. Il n'en est rien.
- la SNCF explique aux conseillers régionaux qu'un vélo prend la place de 2,5 voyageurs, alors que le ratio est très proche de 1 vélo pour 1 place. A moins de considérer qu'une place assise prend 2 places debout, et qu'il faudrait donc supprimer les fauteuils...

Soyons pragmatiques : le nombre de vélos embarqués restera limité compte tenu du matériel roulant dont dispose la Région, mais interdire les vélos ne résoudrait rien, et rendrait impossible un certain nombre de trajets, dans des secteurs mal desservis en transport en commun, ou en correspondance avec d'autres trains. L'ADTC est opposée aux mesures d'interdiction des vélos à bord des trains (il n'existe aucune restriction pour les autres bagages encombrants).

P+R vélo, une offre à développer MASSIVEMENT

Dans toute la région Rhône-Alpes, seules deux gares proposent un service de gardiennage vélo : Grenoble et Chambéry. Ces deux parcs sont saturés depuis si longtemps qu'à Grenoble, le gérant de Métro Vélo a cessé d'inscrire les demandeurs en liste d'attente.

La Région vient de commander un lot de 600 consignes vélo individuelles Elle a invité les associations à examiner un prototype (voir photo).



Quelques améliorations devraient suivre cette consultation. Parallèlement, les travaux pour l'installation de 70 places sécurisées en consigne collective viennent enfin de démarrer à Gières. C'est bien.

Mais ce n'est pas à la hauteur des enjeux. L'ADTC répète avec insistance qu'il manque un zéro au nombre de places. Compte tenu de la part modale actuelle du vélo dans l'agglomération, il devrait y avoir 100 places à Brignoud et 1000 places à Grenoble, ou le double à l'échance 2012, pour atteindre les objectifs du PDU. Porter à 1000 places la capacité de Métro Vélo Gare ne coûterait guère plus qu'un mètre de Rocade Nord. L'ADTC a suggéré de découpler les fonctions location et gardiennage, pour augmenter fortement et rapidement l'offre de stationnement en gare de Grenoble.

Enfin, pour les gares où les consignes individuelles ne suffisent pas (c'est-à-dire la majorité des gares de notre région), la SNCF envisage des consignes collectives, sécurisées par vidéosurveillance et accessibles par badge OuRa, mais sans arceaux à vélo. Pourtant, la moitié des vols de vélos ont lieu dans des locaux fermés, et un système de vidéosurveillance n'est vraiment efficace que s'il est accompagné d'une capacité d'intervention rapide sur le site, laquelle coûte nettement plus cher que des caméras... Des abris couverts, sans vidéosurveillance mais avec arceaux, nous inspireraient plus confiance. L'ADTC demande à participer aux discussions pour affiner le choix des solutions selon les gares.

Monique GIROUD

Le retour des trains de voyageurs en Ardèche

Le 21 janvier 2008, les Régions, PACA, Languedoc et Rhône-Alpes, les départements de la Drôme, de l'Ardèche, du Gard et du Vaucluse, la SNCF et RFF ont signé un protocole d'accord qui valide la réouverture de la rive droite du Rhône.

Rappelons que la Vallée du Rhône est aujourd'hui desservie par trois voies ferrées électrifiées : en rive gauche une ligne à grande vitesse et une ligne classique desservie par des TER, et en rive droite la ligne Lyon-Nîmes dédiée au fret et fermée au trafic voyageurs depuis 1973. L'Ardèche est le seul département français à ne pas bénéficier d'une desserte ferroviaire voyageurs.

Le protocole signé met fin à cette anomalie, même si la rive droite du Rhône ne constitue que la frange est de l'Ardèche. Une première phase, à l'horizon 2010, prévoit 7 aller-retours par jour entre Avignon, Villeneuve-lès-Avignon, Bagnols-sur-Cèze, Pont-Saint-Esprit, Bourg-Saint-Andéol, Le Teil, Viviers, Le Pouzin, La Voulte, Valence-ville et Valence TGV.

Le coût d'investissement (réouverture de la ligne, des gares et achat du matériel roulant) est évalué à 40 M€. Ce démarrage prudent tient au souhait de RFF et de la SNCF de privilégier le fret. L'extension de ces services vers Nîmes est envisagée dans une seconde phase à l'horizon 2013.

Le retour des trains de voyageurs en Ardèche est une heureuse perspective.

Espérons que les engagements seront tenus.

Christophe LEURIDAN

Les chantiers en cours ou à venir

Même si les efforts de la Région depuis 1997 sont réels, ils ne peuvent pas régler en 10 ans les problèmes issus de 50 ans d'abandon du rail.

La vétusté des voies et des équipements est enfin traitée comme il se doit avec le remplacement des blancs-travaux* par des périodes de quelques semaines pour renouveler la voie : cette organisation est plus efficace et pénalise moins l'usager. Pour la première fois depuis des dizaines d'années, l'amélioration de l'état de la voie a permis d'augmenter les vitesses sur la ligne Grenoble - Gap.

La saturation des voies nécessite des travaux plus lourds. Le saut de mouton de Moirans et la remise à double voie de la section Moirans - Saint Marcellin sont commencés. Une communication de voie directe au Rondeau est programmée d'ici 2 à 3 ans, pour éviter que les trains Grenoble - Gap roulent 2 km à contresens sur la voie Chambéry - Grenoble. Il est par ailleurs urgent de réserver les emprises pour passer à terme à 4 voies la section Grenoble - Moirans.

Les carences du matériel roulant sont préoccupantes, même si la Région achète régulièrement du nouveau matériel : avec la hausse du prix de l'énergie, le report de la voiture vers les autres modes de transport est une tendance durable et les problèmes de capacité ne font que commencer. Il est urgent de passer à la vitesse supérieure en développant les solutions alternatives : train, tram, bus, vélo, télétravail...

Christophe LEURIDAN

* blancs-travaux : plages systématiques de 2 heures sans trains pour permettre l'entretien des voies

Le cadencement - partiel - des TER a été mis en place le 9 décembre dernier par la Région Rhône-Alpes.

Cette refonte du système permet d'avoir des horaires plus réguliers et plus faciles à mémoriser et s'accompagne d'un renforcement des dessertes. L'axe Grenoble - Lyon, principal bénéficiaire, est maintenant desservi par un train toutes les demi-heures à l'arrivée et au départ de Lyon Part Dieu. Un train sur deux est prolongé vers Dijon (la diamétralisation des services vise à limiter l'encombrement des quais à Lyon Part Dieu).

Mais déjà de nombreuses voix se plaignent des horaires inadaptés, de l'allongement des temps de parcours, des retards, des trains supprimés, du manque de place dans les trains, du manque d'information et réclament le retour aux anciens horaires. Vivement interpellé par des usagers excédés lors d'une réunion publique sur le cadencement, Jacques Weill (directeur régional des TER) a expliqué que les nouveaux horaires correspondent au service que la SNCF estime pouvoir assurer. Mais alors que s'est-il passé ?

Outre les difficultés liées à la mise en place du cadencement, prévisibles mais pas du tout annoncées aux usagers, il y a eu une série noire en décembre : deux accidents de passage à niveau à Moirans les 12 et 13 et un le 19 à Tossiat (Ain), une panne de signalisation le 17 et une panne électrique le 27. Les problèmes de retards et de suppressions de trains ont commencé à se résorber en janvier. Une voie de garage supplémentaire a été mise en place en gare de Grenoble pour réduire les manoeuvres de trains. Des travaux non prévus entre Chambéry et Montmélian ont commencé le 7 janvier et se sont achevés le 8

février. La SNCF a donc annoncé une amélioration des circulations sur le Sillon Alpin à partir du 11 février. Cependant, les travaux de doublement de la voie entre Moirans et Saint Marcellin imposent encore des ralentissements et des arrêts supplémentaires pour le croisement des trains.

Mais la conjecture ou la malchance n'explique pas tous les problèmes récurrents : l'information en cas de retard est trop souvent donnée au compte-goutte (quand elle existe). Le manque de signalisation conduit des usagers à prendre le mauvais train lorsque deux trains stationnent sur la même voie à Grenoble. La dégradation des horaires Grenoble - Genève n'est qu'un épisode de plus dans le mauvais traitement de cette desserte. Et les horaires du samedi bouclés à la dernière minute comportent des trous ahurissants : aucun train ne dessert Pontcharra entre 11h32 et 17h44 en direction de Chambéry !

Il faut ajouter le manque d'anticipation de la SNCF alors que le projet de cadencement est connu depuis 2004. Le recrutement et la formation du personnel ont été insuffisants : de nombreux trains ont été supprimés faute de contrôleurs et certains conducteurs se sont retrouvés dans l'impossibilité d'assurer des services diamétralisés comme Saint-Étienne - Lyon - Ambérieu parce qu'ils ne connaissent qu'une partie de la ligne.

Pour autant, le cadencement des trains reste une bonne mesure. Il faut donc garder courage et mettre les moyens nécessaires, en se souvenant que la Suisse a mis plusieurs années pour mettre en place ce système, dont le succès est aujourd'hui indiscutable.

Christophe LEURIDAN



Un train Valence-Grenoble-Annecey en gare de Saint Marcellin
Photo : William LACHENAL

Cadencement : épreuve difficile pour la gare de Saint-Egrève et ses usagers

Contrairement à TOUTES les gares de la région grenobloise, le cadencement mis en place le 9 décembre dernier n'a pas été associé à une amélioration de la desserte pour la gare de Saint-Egrève.

Bien au contraire : 11 allers vers Grenoble au lieu de 20 ; 9 retours de Grenoble au lieu de 19 ; 3 trains directs le matin vers Echirolles et Gières au lieu de 7 ; 4 trains directs le soir de Gières et Echirolles au lieu de 6 ; correspondances à Moirans pour Voiron jusqu'à 17 min (2 matin et 2 soir), au lieu de trains directs ; alors que le dernier passage à St Egrève en provenance de Grenoble était à 20h01, c'est désormais le train 883768 qui l'assure à 19h02. Ce « traitement de faveur » est principalement dû au fait que désormais Saint-Egrève n'est plus desservi que par les trains de la ligne de Saint-Marcellin - Valence.

Organisation d'un sondage

Afin de mieux connaître l'utilisation de la gare et ainsi mieux la défendre, l'ADTC a distribué un sondage aux usagers ; ceux-ci étant généralement pressés, les questionnaires ont été plus faciles à gérer que des interviews. Deux dates ont été décidées en fonction de la disponibilité des personnes prêtes à distribuer, d'une répartition matin-soir et pour deux jours différents de plus grande affluence potentielle : jeudi 28 novembre de 16h30 à 20h30 et mardi 4 décembre de 6h15 à 9h30. Aux usagers remplissant le questionnaire et qui le souhaitaient, nous offrons la première année d'adhésion à notre association.

Distribution et retours

9 personnes se sont impliquées dans la distribution (présence simultanée de 2-3 personnes). 330 questionnaires ont été distribués, ce qui confirme que les 370 montées + descentes par jour en moyenne indiquées par B. Soulage, Vice-Président aux Transports du Conseil régional, dans son courrier du 31 mai 2007 à l'ADTC, sont bien 370 voyageurs différents utilisant la gare chaque jour. 113 questionnaires ont été remplis par 81 habitants et 32 actifs travaillant à Saint-Egrève, avec 37 nouveaux adhérents. Une grande variété des origines et destinations est à noter : Grenoble 39%, Echirolles 15%, Gières 14%, Voiron 8%, autres 24% ; plus de 60% sont donc des

trajets autres que de ou vers Grenoble ; 14% sont pénalisés par la correspondance à Moirans (de Voiron à Rives). En direction de Grenoble, les arrêts supprimés de 7h28, 7h44 et 7h52 étaient utilisés par 58% des voyageurs ; ces 3 arrêts sont remplacés par un seul, celui du train 885107 s'arrêtant à 7h36 ; ils devront être rétablis en priorité. En provenance de Grenoble, les arrêts supprimés de 17h42 et 18h43, qui étaient utilisés par 34% des voyageurs sont avancés de plus de 20 min (trains 883756 et 883764) ; ces arrêts sont également à rétablir en priorité. Il est à noter qu'à Saint-Egrève près de la moitié des voyageurs accède exclusivement à pied et ils osnt plus d'un tiers pour les gares d'origine ou de destination.

Fonctionnement actuel

Après deux mois de fonctionnement, quel bilan peut-on en tirer ? Comme dans toutes les gares, le cadencement a provoqué de nombreux dysfonctionnements, amplifiés par le traitement particulier de Saint-Egrève. Il a été constaté des retards allant régulièrement jusqu'à 30-45 min pour le train 885107 s'arrêtant à 7h36 qui en remplace trois. Outre un vif mécontentement général des voyageurs, certains pour Gières et Echirolles vont désormais grossir le flot des automobilistes sur l'A480 et la rocade sud. Espérons que quelques arrêts seront à nouveau en place aux heures de pointe pour ne pas dégoûter définitivement l'ensemble des voyageurs, en attendant la construction des 3ème et 4ème voies qui, paraît-il, résoudrait tous les problèmes. A quelle échéance ?

Texte et photo :
Eric FOREST



Gare de Saint-Egrève

Le Schéma Régional des Transports, suite ...

Le 19 Novembre 2007, a eu lieu la Synthèse du Schéma Régional des Services des Transports, donnant les orientations de la Région en la matière dans les années à venir (avec des échéances en 2008, 2013 et 2020).

Cette matinée était l'occasion de présenter le fruit de plusieurs mois de travail, incluant la participation citoyenne.

Trois tables rondes sur " La gouvernance renouvelée ", " L'intermodalité " et " Le report modal pour le fret " ont permis aux élus, techniciens et représentants associatifs de dialoguer sur ces thèmes.



Le document de synthèse (160 pages) est disponible à l'ADTC en version papier ou téléchargeable à cette adresse :

www.srt.rhonealpes.fr/-Les-orientations-du-SRT-.html

Le thème central concerne bien évidemment le TER et les aménagements ferroviaires, mais s'y ajoute d'une manière plus globale toutes les composantes du transport et des services associés : intermodalité, complémentarité, accessibilité, innovation, investissement, billettique, ...

Des indicateurs permettront de suivre les actions.

Nathalie TEPPE

Lignes Transisère

Retour sur les comités d'usagers

Défaut d'informations sur le réseau

Transisère

Une nouvelle version du site transisere.fr est en ligne depuis fin décembre 2007.

Ce site a pour objet de donner toutes les informations sur le réseau de bus Transisère. Il permet une recherche des horaires par numéro de ligne ou commune.

Une fonction de recherche d'itinéraires est en cours de construction. Cette fonction ne sera cependant véritablement utile que lorsqu'elle intégrera les horaires des réseaux urbains (Grenoble, Voiron, Vienne, Bourgoin-Jallieu - Isle d'Abeau) et des TER SNCF.

Tout ceci ne permettra cependant pas de résoudre tous les soucis d'information sur le réseau Transisère, marqués notamment par des fiches horaires non disponibles et le plus souvent illisibles alors qu'à la fin 2007, 50% de la population française n'utilise pas internet !

Emmanuel COLIN de VERDIERE

AOTU du pays du Grésivaudan

La création de l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains dans le pays du Grésivaudan est en cours sur l'ensemble du territoire du pays, malgré l'opposition de quelques communes dont Le Touvet et Goncelin. Le ministère a donné son accord dans ce contexte particulier, et le Préfet de l'Isère devrait prochainement prendre un arrêté officialisant cette création.

Antoine JAMMES

Rives : nouvelle ligne 10

Depuis le 2 janvier une nouvelle ligne de minibus de 30 places dessert la commune de Rives. Numérotée "10", ayant un repère de couleur bleue, à raison de 17 services par jour elle relie, grâce à une vingtaine d'arrêts, des quartiers d'habitats, des pôles commerciaux et la gare SNCF. Pour des infos, téléphonez au 04 76 05 03 47 et

www.paysvoironnais.com

J.-M. GUÉTAT

A l'image des comités de ligne ferroviaire SNCF - Région Rhône-Alpes, le département a organisé les 17/12 à La Terrasse (Grésivaudan), 20/12 à Moirans (Centre-Isère) et 09/01 à Vizille (Sud-Isère) des réunions avec les usagers

L'ADTC a participé aux trois comités. L'inadaptation des horaires des réunions à la venue en Transport en Commun et le retard supérieur à 20 mn dans le démarrage des trois réunions ne sont pas très incitatifs à la participation des usagers (sans parler du manque d'informations). Malgré cela, nous étions une trentaine à La Terrasse et à Vizille mais seulement deux à Moirans !

A chaque réunion, l'animation de la réunion était assurée par des élus du Conseil général et des représentants de la direction Transport du Conseil général (Transisère).

Tarifification, billetterie

Il a été déploré le retard dans la mise en place (prévu maintenant pour septembre 2009) d'une billetterie plus efficace par Transisère.

Cette billetterie inefficace provoque des soucis au niveau de la vitesse commerciale des bus.

Une campagne pour promouvoir le pass 1 jour est prévu par Transisère (utilisation sans limite des bus Transisère et urbains de ou des zone(s) transisère incluse(s) pendant une journée pour le prix d'un aller-retour.

Plusieurs personnes ont déploré l'effet frontière lié au zonage Transisère.

L'obligation depuis septembre 2007 pour les jeunes de disposer d'un pass identité pour pouvoir profiter des tarifs réduits est déplorée.

AOTU Grésivaudan

A la réunion de La Terrasse, l'ADTC a apporté son soutien à la création de l'AOTU (Autorité Organisatrice des Transports) du Grésivaudan qui permettra une meilleure desserte globale du secteur.

Ligne Express Voiron-Crolles

On note des gros soucis sur la fiabilité des horaires liés à la billetterie mais aussi à la saturation sur les avenues A. Sembat et E. Rey au centre de Grenoble ainsi qu'au carrefour Chavant.

Le déplacement de l'arrêt « Pré de l'Eau » est redemandé pour faire gagner 5 mn à l'express Voiron-Crolles.

Bus de la ligne 6070 à l'arrêt du Vieux Chêne à Meylan



Bus de la ligne 6070 à l'arrêt du Vieux Chêne à Meylan.

Express Tencin-Grenoble

Les services en heures dites « creuses » sont peu attractifs (un service par heure).

Express Voreppe-Grenoble-Vizille

L'ADTC se réjouit de l'augmentation des fréquences mise en place entre Voreppe et Grenoble. Un élargissement de la plage du matin est également demandé jusque 9h ainsi que l'ajout le soir de services afin de donner correspondance avec les trains arrivant à Grenoble entre 19h20 et 20h.

L'ADTC demande de nouveau que la ligne passe par Pont de Claix entre Grenoble et Vizille pour desservir le pôle chimique et la gare de Pont-de-Claix notamment, ce qui n'ajouterait qu'une minute au trajet.

Ligne 6070 (Champ-près-Frogès-Gières-Campus-Inovallée-Montbonnot)

Une nouvelle fois nous exprimons notre insatisfaction quant à cette ligne (retards, saturation, offre illisible, matériel défectueux...) et redemandons qu'elle soit coupée en deux à Gières avec une fréquence de 10 mn entre Gières et Montbonnot.

Pour l'ADTC, la modification des horaires du 17/12/07 n'a pas amélioré les correspondances en gare de Gières suite à la mise en place du cadencement le 9/12/07.

Texte et photo
Emmanuel COLIN de VERDIERE

Les transports en commun dans le Sud grenoblois

La Communauté de Communes du Sud grenoblois cherche à améliorer la desserte des Communes qui la composent.

A partir des résultats d'une étude commandée par le Conseil général et d'une enquête auprès des habitants concernés, la commission transports de la CCSG a proposé un schéma d'organisation qui s'appuie sur un double réseau comprenant des lignes structurantes et des lignes de rabattement.

Les lignes structurantes emprunteraient les grands axes routiers et les aménagements réservés pour pouvoir tenir une vitesse commerciale les rendant attractives.

Ce sont les lignes :

- Express Vizille / Grenoble / Voreppe
- Bourg-D'Oisans / Grenoble,
- Vizille / Uriage/ Gières-Campus
- La Mure / Grenoble par la Motte d'Aveillans et Jarrie.

La commission s'est posé les questions de leurs trajets, le plus rapide, le plus intéressant, du nombre d'arrêts et de l'augmentation nécessaire des fréquences.

L'ADTC consultée a recommandé d'éviter le centre de Vizille, les voiries apparemment rapides surtout quand elles sont encombrées aux heures de pointe et de mettre en œuvre de nouvelles voies réservées bus.

Certaines lignes ne pourront être attractives que si elles peuvent bénéficier d'une voie réservée, c'est le cas de Vizille / Gières dans la combe de Gières.

Les lignes de rabattement gagneraient à être diamétralisées pour desservir les deux cotés des lignes structurantes.

Ce pourrait être :

- Montchaboud / ND de Mésage,
- Le Pinet d'Uriage / Brié ou Tavernolles,
- Herbey / Grand place par Bresson,
- Champagnier / Grand place.

Comme pour les lignes structurantes, ces lignes devraient aussi pouvoir bénéficier de voies réservées pour franchir certains tronçons chargés aux heures de pointe, comme la route départementale entre Eybens et Tavernolles.

Des études pour ces aménagements sont en cours, d'autres sont à lancer pour que les transports collectifs devenus prioritaires sur les voitures particulières représentent réellement une alternative tentante.

Ces lignes de rabattement sont par nature plus courtes présentant de nombreux points de correspondance avec les lignes structurantes dans plusieurs directions, avec les TER et avec les lignes de Tram et de Transports en commun de l'agglomération.

L'ADTC a présenté les avantages qu'offrirait la prolongation de la ligne 31 de la TAG jusqu'à Tavernolles surtout en trolleybus, en liaison avec le nouveau parc-relais du plateau.

Les services du Conseil général vont étudier ces différentes propositions et ne manqueront pas de mesurer l'évolution des kilomètres et des coûts.

Si l'offre doit satisfaire la demande, elle doit aussi avoir les moyens de pouvoir la précéder pour faire évoluer les habitudes en toute matière, de déplacement compris.

Christian COTTE

D comme désert ?

La ligne A de tramway transporte 90 000 voyageurs par jour, la ligne B 60 000, la ligne C déjà 38 000. Et la ligne D ?

Même si le SMTC et les élus évitent de communiquer des chiffres, il suffit d'ouvrir les yeux pour voir que la ligne D ne fait pas le poids avec en gros une dizaine de voyageurs par rame. Les usagers de la ligne D sont loin de compenser les usagers perdus sur les lignes 21 et 23 par le déplacement du terminus Docteur Martin (vers la place de Verdun à Grenoble) et l'arrêt Neyrcic Belledonne (à Saint Martin d'Hères).

Ce n'est pas une surprise puisque l'ADTC a maintes fois dénoncé les mauvais choix qui ont été faits : la ligne D, trop courte, ne dessert pas de pôle important et a été créée ex nihilo tandis que les lignes A, B et C ont remplacé des lignes fortes d'autobus articulés (15, 22 et 5).

En revanche, la ligne D serait intéressante une fois prolongée vers Echirolles et Flottibulle au sud et vers l'IUT et Meylan au nord en reprenant le tracé de la ligne 11. Ces prolongements en feraient une transversale assurant de nombreuses origines / destinations, susceptible de décharger la rocade sud*, plus qu'une rocade nord à péage qui elle ne réduirait que de 3% à 5% le trafic sur la rocade sud** ...

C'est pourquoi le PDU alternatif de l'ADTC préconise le prolongement de la ligne D et demande que soit étudié l'effet des différentes mesures.

Christophe LEURIDAN

* Rappelons que 57% des usagers de la rocade sud effectuent un trajet interne

à l'agglomération (comme Meylan - Eybens) et 25% un trajet entre le Grésivaudan et l'agglomération (comme Saint Ismier - Campus).

** d'après les simulations de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise.



Photo : J.-M. GUETAT

Le trolleybus s'invite dans les campagnes pour les élections Municipales et Cantonales

Quelques réalités bonnes à rappeler sur le trolleybus

- Les moteurs des trolleybus ne fonctionnent pas à l'arrêt alors que les moteurs d'autobus continuent à tourner (> 60 dBA). L'autobus est 3 fois plus bruyant au démarrage et 2 fois plus à 50 km/h (78 dBA contre 75dB A) !

- L'autobus Diesel produit environ 2,3 kg de CO2 par km parcouru ;

- L'autobus au gaz dit « naturel » (GNV) en émet environ 2,5 kg / km soit près de 9% de plus que le Diesel.

- Le passage des lignes 31 et 32 en trolleybus permettrait une réduction de 165 tonnes de CO2 par an.

- Les moteurs électriques des trolleybus ont un rendement bien supérieur aux moteurs Diesel et encore plus aux moteurs au gaz. Ces rendements sont de 90 % pour l'électricité, 33 % pour le Diesel et seulement 19 % pour le gaz. Ces valeurs sont des points très importants dans la gestion des réserves naturelles mondiales d'énergie.

Mieux, à chaque freinage en plat ou bien encore en descente, l'énergie cinétique des trolleybus modernes est partiellement récupérée, car le moteur agit comme un générateur !

Ramenée au km parcouru, voici la consommation des :

- trolleybus = 1,5 kWh ;

- bus gazole = 4,7 kWh ;

- bus gaz GNV = 6,9 kWh.

Le trolleybus proposé dans les plus grandes instances nationales !

Le trolleybus a été présenté comme une solution très intéressante, tant financièrement qu'écologiquement, lors de l'élaboration du "Grenelle de l'Environnement" en 2007.

Toute la page 17 du dossier du groupe n°1 lui est consacrée. On relèvera seulement ces trois phrases : " Le mode trolleybus, qui circule sur voirie, ne nécessite que des infrastructures limitées, réduites aux infrastructures d'alimentation et de distribution électrique (...) En cela le mode trolleybus permet d'investir à faible coût pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Aussi, la variante trolleybus de lignes de bus peut être légitimement mise à l'étude dans un certain nombre de cas".

Jean-Marie GUÉTAT

Depuis que le SMTC décida de ne plus exploiter des trolleybus dans notre agglomération, à l'automne 2002, l'ADTC n'a eu de cesse de demander son retour. Mais force est de constater que nous n'y sommes pas encore... tout à fait.

En effet, si quelques fois, ces dernières années, on retrouve ce sujet dans des conférences de presse et des documents officiels, rien n'est encore très clair.

Le 5 septembre 2005, la Ville de Grenoble, la Communauté de Communes La Métro, le Conseil Général de l'Isère et la Région donnant une conférence de presse ont eu une prise de position intéressante.. Le document synthétisant cette conférence précisait, en page 8 : "Le renouvellement progressif du parc en circulation se fera avec du matériel roulant attractif, innovant et peu polluant, notamment avec des trolleybus de nouvelle génération".

Plus récemment, le document présentant le nouveau PDU 2007 - 2012, fait plusieurs



références au mode trolleybus, en pages 6, 132, 134, 188 et 198, mais pour seulement rappeler que les bus au gaz GNV ne sont pas fiables, qu'une pré-étude a été menée par le SMTC en 2006 pour l'électrification de la ligne n° 1 et qu'un marché d'étude va être lancé pour définir la pertinence du trolleybus sur les lignes 1, 31 et 32, dans la perspective d'une mise en service à partir de 2008.

Nous sommes inquiets car à notre connaissance, il n'y a aucune ligne budgétaire programmée pour financer ces études.

La position du SMTC

Notre Autorité Organisatrice des TC rappelle tout d'abord son attachement au développement basé sur la traction électrique -tramways et trolleybus- et rajoute que ce développement ne pourra se faire dans des délais « raisonnables » (par rapport aux attentes des usagers) qu'avec des mesures nationales de soutien financier.

En ce qui concerne les lignes 31 et 32 (exploitées par trolleybus jusqu'en 1999) le SMTC précise que la décision sera prise dans le cadre de la restructuration du réseau de TC Meylanais avec la future ligne de tram "E" (vers 2013) mais dont les études seront réalisées avant.

Il y a aussi le projet ancien d'électrification

de la ligne de bus articulés n°1. Là, le SMTC nous a dit qu'une décision ne pourra être prise qu'en tenant compte de la refonte totale en axe lourd, sous-entendu : trolleybus, tram ou tram-train.

La position de l'ADTC

S'il est peut-être judicieux d'attendre l'impact qu'aura la future ligne de tramway « E » dans Meylan pour le retour du trolleybus sur la ligne n°31, rien n'interdit (à court terme) ce retour sur la ligne n°32 dont le profil la désigne tout particulièrement pour du trolley (actuellement, les autobus y ont des performances médiocres). De plus, cette ligne 32, sur les hauteurs de La Tronche et Meylan, ne sera pas tributaire de la future ligne E.

Quant à la ligne d'autobus articulés n°1, on nous dit que son trafic (22.000 voyages / jour) pourrait mériter un tram-train. Oui, mais vu le coût de ce dernier et le programme d'extensions et de constructions d'autres lignes de trams (A, B, D et E) pas avant 20 ans ? Nous préférons

que soit utilisée la ligne SNCF de Veynes en créant plus de trains TER. Il est en effet étonnant de voir sous-utilisée cette voie ferrée qui longe la ligne SÉMITAG n°1 sur toute sa longueur... à seulement 50 / 100 mètres de distance ! Nantes par exemple n'a pas hésité à remplacer son projet de 4^{ème} ligne de trams par des "Bus à Haut Niveau de Service", pouvant assurer 40.000 voyages /

jour (avec de "simples" articulés). Une capacité encore plus forte de notre ligne n°1 pourrait être obtenue avec des trolleybus modernes à trois caisses, de 24 mètres de long comme à Zurich, emportant 200 personnes (voyez la photo ci-dessus de Lionel BREITMEYER).

L'ADTC a écrit aux candidats

... pour leur demander d'inscrire dans leur programme ce retour du trolleybus dans l'agglomération Grenobloise. Nous publierons leurs réponses dans le prochain Bulletin ADTC.

Le retour du trolleybus commence à faire son chemin chez des élus

Quelques candidats aux élections Municipales ou Cantonales nous ont clairement dit qu'ils étaient pour ce retour : le Maire de Grenoble est « d'accord sur le principe et veut relancer une étude », un candidat au Conseil général sur Meylan (M. Jean-Claude Peyrin) veut « remplacer les autobus par des trolleybus », et le groupe Écologie et Solidarité de Grenoble ou encore la Mairie de Meylan sont également pour. Voilà où nous en étions au moment du bouclage de ce bulletin ADTC-Infos.

Jean-Marie GUÉTAT

Montée par l'avant ligne de bus articulé n°3 : gros cafouillage du SMTC

Nos informations nous le laissent présager depuis mai dernier : le SMTC a décidé d'appliquer à compter du 21 janvier la montée par l'avant sur les bus articulés de la ligne 3.

Cela signifie montée autorisée uniquement par la porte avant et descente autorisée uniquement par les trois autres portes, quels que soient l'affluence et le nombre de passagers voulant monter. Pour obtenir l'adhésion du bureau du SMTC, la SEMITAG a fourni un document avec ces arguments en introduction : « Avantages d'un point de vue sécurité et de la lutte contre la fraude » et « Impact peu significatif sur la vitesse commerciale de cette ligne avec une mise en œuvre adaptée à cette ligne équipée de véhicules articulés ».

La promotion particulièrement active des agents de la SEMITAG aussi bien dans les collèges que dans les bus au cours des jours qui ont précédé indiquait en plus « faciliter la circulation à l'intérieur du bus ».

Quelques photos ont été mises rapidement en ligne avec un billet sur le blog Mon Saint-Egrève (www.monsaintegreve.fr). Ce billet (sur les 351 du blog) a battu tous les records de nombre de commentaires (84 en 15 jours, le record précédent étant à 52).



Personne âgée « invitée » par le personnel accompagnant à aller faire la queue à la porte avant.

Au bout de deux semaines d'application, de très nombreux usagers de cette ligne peuvent constater que les arguments de la SEMITAG sont tout sauf convaincants. Reprenons-les.

Sécurité ? Comment peut-on nous expliquer que la ligne 3 est moins sûre que la ligne 1 (autre ligne en articulés) ou que les tramways ? Les personnes à mobilité réduite (PMR) se sentent-elles en sécurité en étant comprimées dans les queues devant le conducteur ? Rappelons que les PMR incluent les personnes en fauteuil roulant ainsi que les personnes âgées, celles avec des poussettes et des jeunes enfants, celles (pas forcément âgées) avec béquilles ou un handicap passager (1), etc... Les photos que j'ai prises d'une personne âgée, celle de la plaquette promotionnelle de la

SEMITAG et plusieurs témoignages montrent que ces dernières personnes n'ont pas été prises en compte dans la mise en œuvre de cette mesure et qu'elles doivent toutes faire la queue et s'entasser comme les autres.

Lutte contre la fraude ? Le meilleur moyen pour lutter contre la fraude ne serait-il pas d'augmenter le nombre de contrôles plutôt que de les remplacer par les conducteurs, surtout que l'efficacité de contrôle d'un chauffeur est illusoire en cas de forte affluence ? Mais peut-être que de brillants stratèges financiers ont calculé qu'il valait mieux perdre des clients dégoûtés par leurs conditions de transport que de recruter du personnel supplémentaire...

Impact peu significatif sur la vitesse commerciale ? La fausseté de cet argument est la plus évidente, avec des temps de montée atteignant 4 min ; jusqu'à 5 bus à la queue leu leu à Saint-Egrève (4 bus « ligne 3 » et 1 « ligne 30 » à la file) ; des lycéens qui manquent des cours en arrivant en retard ; etc... Les témoignages sont nombreux. Qu'en pensent les conducteurs qui voient ainsi leurs temps de pause diminuer ?

Mise en œuvre adaptée à cette ligne en articulés ? Les photos et témoignages montrent qu'il n'y a aucune adaptation quelle que soit l'affluence. Il est à signaler qu'un problème peut se poser également à la descente avec un temps d'ouverture des trois portes arrière très court, ce qui peut coïncider certains passagers distraits ou PMR.

Faciliter la circulation à l'intérieur du bus ? Les inventeurs de cet argument n'ont pas dû faire beaucoup de mathématiques ou de physique, ni monter souvent dans leurs propres bus. Comment un seul point d'entrée à l'avant au lieu de quatre peut-il faciliter le remplissage d'un bus de 18 m de long jusqu'à l'arrière ? A nouveau, une photo et de nombreux témoignages montrent que cet argument est fallacieux. (Digne de Raymond Devos ?)

Pour finir, signalons que le Conseiller général du canton, membre du comité syndical du SMTC (l'instance décisionnaire), s'est contenté de nous transmettre les arguments du SMTC.

Nous demandons à la SEMITAG, qu'à la lumière des premiers retours d'expérience, cette mesure soit supprimée le plus vite possible avant que les nombreux usagers non captifs ne reprennent leur voiture.

Texte et photo : Eric FOREST

(1) Article d'Antoine Jammes, avec ses béquilles, dans ADTC-Infos n° 114.

En quelques lignes, tout sur le réseau

9 janvier : 50.000 tickets de transport sont distribués gratuitement par les commerçants grenoblois faisant partie du groupe "Label Ville".

18 janvier : le titre de transport Oûra !, en service depuis 2005 sur le réseau commun SNCF agglomération Grenoble - SEMITAG, remplace la carte Tag O' Train, avec en plus une baisse tarifaire de près de 15 %.

21 janvier : instauration de l'entrée par la porte avant dans les autobus articulés de la ligne n° 3 "St-Egrève". C'est une nouveauté, puisque seules les lignes équipées d'autobus standards étaient ainsi exploitées.

1er février : cette ligne n° 3 est déclarée "accessible", ce qui entraîne dans la même classification la ligne de soirée N-3 (empruntant à peu près le même parcours).

1er février : la ligne 32 est elle aussi déclarée "accessible".

Il reste encore 8 lignes non déclarées "accessibles" aux usagers en fauteuil roulant : les 9, 10, 12, 17, 18, 19, 56 et 58.

12 février : signature du 100^{ème} Plan de Déplacements Entreprise (PDE), qui n'est autre qu'un PDU (Plan de Déplacements Urbain) à l'échelle d'une entreprise ou d'une Administration. C'est en juin 2001 que, sur proposition du SMTC, la SEMITAG lança le 1er PDE en province. En décembre 2007, 5654 personnes avaient un abonnement annuel "PDE" (très avantageux). Au moment du bouclage de ce bulletin, le 105^{ème} PDE était signé! Ainsi, 47 % de la population active, soit 78.000 salariés (recensement de 1999) pouvait bénéficier d'un PDE.

20 février : présentation officielle de la rame de tram TFS relookée n° 2031. Finalement, la restauration de l'ensemble des 53 rames du même type ne coûtera que 300 millions d'euros au lieu du double, car ce matériel a très bien vieilli...et aussi est très bien entretenu !

3 mars : la ligne 16 venant de Pont de Claix-Flottibulle est prolongée (un service sur deux) de la place de Verdun à Grenoble jusqu'au cimetière du Sablon à la Tronche.

Pics de pollutions en janvier et février : de nombreuses journées avec "alerte de la population et réduction de la vitesse de 20 km/h sur les autoroutes de la région grenobloise" n'ont pas donné lieu, sur le réseau de transports en commun, à l'application du tarif "un ticket d'une heure = un jour de validité", car il ne s'agissait que de pollution par particules, exclue du dispositif du SMTC.

Jean-Marie GUÉTAT

Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et
ferroviaires (18h30) :

10 mars, 7 avril, 12 mai, 16 juin.

Commission vélos & piétons (18h30) :

17 mars, 14 avril, 19 mai, 23 juin.

Commission bulletin (18h30) :

28 avril, 26 mai, 30 juin.

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 10 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 1600 exemplaires sur papier
recyclé par Imprimerie Notre-Dame

80, rue Vaucanson

38330 MONTBONNOT

Photo de couverture :

France ANDRIGHETTO

Dessin de couverture : Fubicy

Revue de presse écrite

A Gênes, l'électricité est dans l'air du temps

Après avoir connu son apogée en 1955 avec 9 lignes et 121 trolleybus, le « filobus » avait été supprimé en 1973 pour être réintroduit sur un unique parcours de 7 km en 1997. 20 trolleybus standards Ansaldo-Breda F-15 relie le secteur portuaire de Foce au quartier côtier Di Negro. Dans un proche avenir, cette ligne sera prolongée de 3 km pour atteindre le quartier de Sanpierrez, en desservant au passage le terminal d'embarquement des ferries et le centre d'affaires WTC.

Actuellement une seconde ligne de trolleybus, longue de 10,5 km, est en construction. Elle joindra le centre-ville au Val Bisagno, en direction de l'arrière-pays. 17 trolleybus articulés Van-Hool AG-300-T sont en cours de livraison.

L'Autorité Organisatrice des Transports de Gênes (AMT) a calculé que grâce à chacun de ses nouveaux trolleybus articulés, annuellement seront évités 1,5 tonne d'oxyde de carbone, 6 tonnes d'oxyde d'azote ainsi qu'il n'y aura pas de rejet de particules fines (qui atteint 380 kg par autobus articulé).

Ville & Transports n° 440, du 30 janvier 2008

STRASBOURG : où en est le tramway ?

Strasbourg compte 270000 habitants, la Communauté urbaine 450000. Strasbourg n'est certes pas la première ville au nombre de kilomètres de voies de tramway, mais mise plutôt sur l'offre en maillant ses lignes. Aujourd'hui, ce sont 31,5 km de voies après l'ouverture de 6 km supplémentaires fin août 2007. De plus, en mettant en service une cinquième ligne transversale et en créant de nouveaux points de correspondance, Strasbourg a maillé son réseau.

Désormais, la moitié des voies –c'est à dire 15 km – est parcourue par deux lignes en tronçon commun, ce qui représente 46,5 km de longueur de lignes cumulées.

Cette offre passera à 54 km à la fin du printemps 2008, après les trois extensions

actuellement en travaux, et une sixième ligne est d'ores et déjà annoncée pour la fin 2009.

Ce maillage a dû son origine au fait que la station «Homme de fer» était le seul point de correspondance central entre les lignes. Désormais, 3 pôles d'échanges sont venus compléter le maillage. Le parc permet de cadencer les cinq lignes à 6 minutes.

Ce sont quelque 400 millions d'euros qui ont permis d'arriver à ce système, y compris l'acquisition des 41 rames.

L'offre tramway a augmenté de 80% en terme de lignes commerciales alors que l'infrastructure a elle progressé de 50%. Ce concept du maillage est largement inspiré des voisins Allemand et Suisse, notion éloignée du côté français qui veut qu'à un axe de tramway corresponde une ligne.

De 220000 voyageurs par jour en 2006, la fréquentation des tramways devrait passer à 280000 lorsque les travaux seront achevés à la fin du printemps et pour l'ensemble du réseau, on passera de 400000 à 470000 voyageurs par jour (à noter que la fréquentation des bus augmentera également). Par an, cet usage aura passé de 41 millions en 1994 (avant le tram), à 86 millions en 2006 et l'objectif de 100 millions est visé pour 2009, soit un peu plus de 200 voyages par habitant et par an.

La réflexion menée pour l'avenir se concentre sur un nouveau maillage avec les prolongements prévus pour les prochaines annexes, car sans cette réflexion, il sera difficile d'éviter l'engorgement du centre du réseau.

Document de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

Chrystelle de Crescenzo

chrystelle.de-crescenzo@cus-strasbourg.net

