ADTC infos

Se déplacer autrement

Le dossier

Élections : synthèse des réponses des candidats

Vélo Parc de la gare de Gières : encore vide et déjà plein !

Véloparc

et aussi...

Les trottoirs ne sont pas des parkings

Ligne de bus n°6070 : la galère jusqu'à quand ?

N°116 - Juin 2008 - 3 Euros

EDITORIAL : On a besoin de changer d'ère

Les membres du Bureau 2008 de l'ADTC

Lors de son Conseil d'Administration du 2 juin 2008,

Monique Giroud a été élue présidente de l'ADTC en remplacement d' Antoine Jammes.

La composition du bureau de l'ADTC est donc la suivante :

Présidente :
Monique Giroud

Vice-Présidents :
Jean-Yves Guéraud, Jean-Marie Guétat, Antoine Jammes, Philippe Zanolla

Secrétaire :
Christian Cotte

Trésorier :
Philppe Zanolla

Membre du bureau :
Emmanuel Colin de Verdière

Une nouvelle mandature commence pour les communes de l'agglomération et le Conseil général. Déplacements et « développement durable » ont été des thèmes importants de la campagne électorale. Et bien au-delà de la région grenobloise, le contexte évolue rapidement.

L'augmentation du prix du pétrole, que certains pensaient lointaine, est engagée, et n'a aucune raison de cesser : le bilan énergétique des agro-carburants n'est pas compétitif, et les aliments de base augmentent autant que le pétrole. On imagine mal l'Etat compenser éternellement cette tendance lourde en saupoudrant des subventions pour un nombre croissant de catégories professionnelles. Les captifs de la voiture, qui ne sont pas toujours parmi les catégories socio-professionnelles les plus aisées, s'inquiètent légitimement. Ce contexte, qui ressemble fort à un début de crise, devrait servir à enclencher une politique vraiment volontariste vers les alternatives à la voiture.

L'environnement ne s'accomodera pas très longtemps du grand écart entre les discours du « Grenelle de l'environnement » et les premières mesures concrètes en matière de déplacements : le Gouvernement vient en effet de décider d'une réduction des financements pour les projets de Transports en Commun, après avoir donné un avis favorable à la poursuite de quelques projets autoroutiers.

Or, quel est le projet le plus coûteux mis en avant par les élus de notre agglomération ou du Conseil général de l'Isère ? Encore la Rocade Nord. Certains tronquent les conclusions de l'étude montrant que ce tunnel ne ferait absolument pas diminuer les bouchons d'entrée d'agglomération avant de la publier, d'autres affirment que « rien n'a changé » depuis la première mouture du PDU, annulée par le Tribunal Administratif. La croissance à deux chiffres de la fréquentation des TER, les prévisions les plus optimistes dépassées pour le tram C, la saturation des véloparcs à peine créés, le succès des systèmes de vélos en libre-service dans des villes où il n'y avait quasiment pas de cyclistes, le succès des Plans de Déplacements d'Entreprise engagés dans la région grenobloise, ce n'est donc « rien » ? L'augmentation de l'essence, et la diminution, pour la première fois depuis les années 70, du volume de déplacements en voiture dans plusieurs grandes agglomérations françaises, ce serait juste une fluctuation passagère ?

Il est temps de prendre la mesure des enjeux, les vrais. Ce n'est pas en injectant des centaines de millions d'euros dans un projet routier ringard, dont le seul impact sera de faciliter l'embellissement d'un quartier de l'hyper-centre de Grenoble, au détriment des communes voisines (La Tronche, Saint Martin le Vinoux, les riverains de l'A480…), qu'on fera de la mandature à venir celle du « développement durable ». L'argent qui servirait à creuser le tunnel creuserait notre déficit, et manquerait cruellement aux nouvelles dessertes de TC urbains ou péri-urbains, ou aux équipement facilitant l'intermodalité train+vélo.

Il est urgent de développer des alternatives pour ceux qui sont captifs de la voiture, et d'aider ceux qui croient être captifs de la voiture à expérimenter d'autres solutions pour prendre conscience des atouts de la multimodalité. La tendance qui se dessine s'amplifierait sans doute plus facilement si nos décideurs montraient l'exemple. Peut-être manque-t-il… un Plan de Déplacements des Elus ?

Monique GIROUD & Antoine JAMMES

Sommaire du numéro 116

Page 2 **Editorial – On a besoin de changer d'ère**
Page 3 **Allons en pédibus à l'école Bergonzoli**
Page 4 **L'après-congrès FUBicy ; Modération du trafic et partage de la voirie (début)**
Page 5 **Modération du trafic et partage de la voirie (fin)**
Page 6 **Du nouveau à St Martin d'Hères**
Page 7 **Véloparcs et vélostations : le grand braquet, vite !**
Page 8 **Les trottoirs ne sont pas des parkings**
Pages 9-12 **Élections municipales et cantonales : synthèse des réponses des candidats au questionnaire de l'ADTC**
Page 13 **Pour un véritable cadencement (ferroviaire)**
Page 14 **Comités de lignes (ferroviaire)**
Page 15 **Gare de Saint-Égrève : dans le rouge !**
Page 16 **Ligne 6070 : la galère jusqu'à quand ?**
Page 17 **Tranquil'ostade : la desserte du stade des Alpes**
Page 18 **Une ligne d'autobus prolongée pour les veufs et les veuves ?**
Page 19 **PDU et rocade nord**
Page 20 **Revue de presse**

Scolaire

Allons en pédibus à l'école Bergonzoli

Le 5 Avril a eu lieu l'inauguration du pédibus de Bergonzoli.

Pour ces élèves de St Martin le Vinoux, aller en pédibus à l'école c'est « aller avec ses amis à l'école », « rigoler et se réveiller en allant à l'école », « soigner notre santé en y allant à pied », « ça permet de se raconter nos rêves »...

Un samedi matin peu ordinaire

Ce premier trajet des trois lignes de pédibus fut festif. Tous se sont retrouvés dans la cour pour un discours du Maire, M. OLLIVIER, pour qui ce fut une occasion de rappeler qu'avec les travaux du tram, les routes allaient être davantage encombrées, et qu'il fallait dès aujourd'hui s'y préparer, en laissant sa voiture le plus possible de côté. Il a rajouté que s'il y avait moins de voitures, il n'y aurait plus besoin de tunnel…

Chacun put ensuite se retrouver autour d'un petit déjeuner et s'intéresser à une exposition faite par les élèves, qui, depuis janvier ont travaillé pour répondre à la question : pourquoi le pédibus ?

Des animations scolaires pour donner du sens à la démarche

Durant trois mois, l'ADTC est intervenue 18 demi-journées dans toutes les classes, afin de travailler avec les élèves et les enseignants, sur les thèmes de l'air, la pollution de l'air, l'histoire des transports à St Martin le Vinoux, le changement climatique… L'objectif était de comprendre pourquoi aujourd'hui il est indispensable de laisser le plus souvent possible sa voiture, au profit des déplacements en « modes doux ». Qu'est-ce qu'un mode doux ? « C'est un moyen de se déplacer qui est doux avec la nature, qui ne l'abîme pas » (c'est-à-dire qui réduit le plus possible les impacts sur l'environnement : pollution de l'air, aménagement de l'espace urbain… ». Pour découvrir ces problématiques, les élèves ont pu faire des expériences (l'air qu'est-ce que c'est ?), la pollution émise par une voiture a été analysée, ils ont effectué des visites d'observation dans le quartier, ils ont retrouvé des photos anciennes avec notamment le tramway qui allait à Moirans, des maquettes du quartier de l'école ont été construites…

Résultat : beaucoup d'enfants ont compris à quel point la voiture pouvait avoir un impact négatif sur la qualité de l'air et de l'environnement urbain, sur l'engorgement des villes, … Ils ont pu constater que le « tout auto » est un phénomène nouveau, et qu'il est possible même aujourd'hui, de se déplacer sans trop polluer. Ainsi, la nécessité d'utiliser au mieux les transports en commun, la marche à pied ou le vélo leur est apparue évidente.

Désormais, le pédibus est lancé, et il reste un gros travail de la part des enfants à effectuer auprès de leurs parents : l'affaire n'est pas toujours facile… Cette inauguration aura permis de clôturer concrètement ce cycle de travail.

Longue vie au pédibus !

Nous espérons que le pédibus se maintiendra et pourra se développer sur le long terme et comme l'a formulé un élève : « Le pédibus, c'est une espèce en voie d'apparition mais il faut quand même le protéger ! » (comparaison faite avec l'ours polaire, animal protégé car il est en voie de disparition à cause de la pollution de l'air…).

Nous tenons à remercier les parents d'élèves qui s'investissent au quotidien, car ils sont les premiers acteurs, sans qui rien ne se ferait !!!

Texte et Photo
Claire BOUZIGON

CARTON VERT à Echirolles pour le nouveau centre-ville

Ce nouveau quartier dont l'achèvement est proche est un concentré de bons aménagements pour les modes doux de déplacements.

A l'Est de la place des cinq fontaines (cinéma et Mairie), le quartier a été classé en zone 30 jusqu'à la rue Paul Langevin et l'avenue de Grugliasco. Les croisements des voies de desserte traités en plateaux surélevés avec pente d'entrée efficace et la priorité à droite incitent au respect de la limitation de vitesse. Les traversées piétonnes ne sont pas peintes mais traitées en dallage et les trottoirs sont en avancée dans les carrefours. Les espaces piétons larges sont accessibles et agréablement traités.

Seul bémol, l'avenue Normandie Niemen, hors zone 30, parallèle à la ligne du tram de l'autre côté de la place, où la vitesse des véhicules peut être élevée et où les cyclistes sont sur le trottoir en conflit avec les piétons.

Une visite vous permettra de vous rendre compte de ce qui peut être réalisé pour avoir une voirie apaisée.

Christian COTTE

CARTON JAUNE à Echirolles et Meylan

Que sont devenus les diagnostics cyclables de l'ADTC ?

Les deux diagnostics réalisés par les militants de l'ADTC ces dernières années à Echirolles puis à Meylan en sont au même point... ils semblent enterrés dans les armoires de ces deux mairies. Alors que le problème de la qualité des aménagements
existants est un frein au développement de l'usage du vélo, il est bien regrettable que le travail des militants et l'argent "investi" par ces deux collectivités n'ait pas été mieux utilisé. Si ces mairies ont perdu leurs dossiers, l'ADTC les a toujours et compte bien relancer ces élus pour que les mesures que nous avions proposées soient rapidement mises en oeuvre.

Antoine JAMMES

CARTON ROUGE à La Région et à La Métro

23 mai : date de l'inauguration du véloparc de la gare de Gières. L'ADTC reçoit une invitation signée J.J. Queyranne (Président du Conseil régional) et D. Migaud (Président de la Métro). Surprise : au dos du carton d'invitation : l'accès à la gare... depuis la rocade sud.

Cette inauguration étant repoussée au 11 juillet, l'ADTC a proposé à ces élus d'organiser un "Vélobus inaugural" depuis la Métro. Une occasion de transformer ce carton rouge en carton vert à la rentrée. La suite, dans le bulletin du mois d'octobre !

Antoine JAMMES

VÉLOS AMÉNAGEMENTS

Code de la rue, où en sommes-nous ?

Le code de la rue est une démarche qui vise une modification du code de la route pour donner plus de sécurité et de confort aux modes doux. Quatre propositions pourraient être adoptées en juin :

- l'obligation pour le plus fort de respecter le plus faible,
- la création de « zones de rencontre » pour les petites rues avec trottoir étroit ou sans trottoir,
- le double sens cyclable pour les sens uniques dans les zones 30,
- l'obligation de laisser passer un piéton qui manifeste son intention de traverser sur un passage-piétons.

Jacques HENNEBERT

Double sens cyclable

A Grenoble, toutes les nouvelles zones 30 bénéficieront de la généralisation des doubles sens cyclables. Jacques Chiron a annoncé cette décision du Conseil Municipal de Grenoble à l'occasion du congrès FUBicy en avril 2008.

Monique GIROUD

Travaux sur le quai Stéphane Jay

Le chantier du réaménagement de la rue Hector Berlioz et d'aménagement d'un parvis devant la gare basse du téléphérique a entrainé une réduction de la largeur de la chaussée entre le pont Marius Gontard et le théâtre.

Qui a été « impacté » ? Les piétons qui trouvent les cyclistes sur le trottoir étroit, et les cyclistes qui sont confrontés aux piétons et… aux bordures de trottoirs à « sauter », parce que rien n'a été prévu pour qu'ils en descendent ! Tous les cyclistes sont des vététistes c'est bien connu.

Trois semaines après avoir signalé la chose à la Mairie, une réunion a pu avoir lieu sur place et le nécessaire a été fait pour franchir les seuils.

Cela dit, sur ce quai, les véhicules vont toujours aussi vite, toujours sur deux files. Ils n'ont donc pas été perturbés, l'honneur est sauf.

Antoine JAMMES

L'après-congrès FUBicy 2008

L'ADTC et P'tit vélo ont accueilli le 10ème congrès de la FUBicy en avril. Quelques impressions et souvenirs.

Accueil des congressistes

C'était la première fois que les congressistes étaient accueillis dès leur arrivée à la gare (point info à Métro Vélo Gare, et vélo-bus) : ils ont apprécié. Tous les congressistes qui avaient demandé à être hébergé chez l'habitant l'ont été : merci à nos adhérents pour leur hospitalité !

Pour les organisateurs, c'était une lourde tâche, mais passé le petit moment de panique quand la machine à café a refusé de démarrer, tout s'est bien passé ou presque, dans la bonne humeur. Sur le Campus, nous avons pu apprécier la disponibilité et l'efficacité du Service Aménagement du Domaine Universitaire, du Service intérieur de l'Université Stendhal, et du personnel du CROUS.

Journée d'Etudes : intermodalité train+vélo, partage de la rue, nouveaux métiers

Cette 10ème édtion risque de battre à la fois le record du nombre de participants (240 inscrits), et du plus faible montant de subventions rapporté au nombre de participants…

Les Actes de la Journée d'Etudes seront prochainement disponibles, sur CD-ROM.

AG FUBicy

L'Assemblée Générale n'a pas décerné de Guidon d'Or 2008 faute de candidature assez intéressante, mais le Clou Rouillé 2008 a été très disputé. Chamalières l'a emporté devant Brest Métropole.

Les discussions qui se sont poursuives jusqu'au dimanche midi après l'AG, devraient déboucher sur des contacts plus réguliers entre associations menant des projets similaires (ateliers de recyclage, vélo-écoles, vélobus, marquage Bicycode…). Enfin,un coup de chapeau à nos amis de l'association REVV, qui sont venus à vélo de Valence avec leur remorque-atelier.

Pour plus d'infos :
http://fubicy.org > actualités

Monique GIROUD

Modération du trafic et...

L'urbaniste Yan Le Gal, connu pour ses réalisations à Nantes et à Lorient, a présenté un diaporama très apprécié au Congrès FUBicy, en avril dernier sur le Campus. Il nous a aussi livré quelques impressions à chaud lors de son passage à Grenoble.

La voirie : un patrimoine à réhabiliter

Y. Le Gal part du constat que l'excès d'automobiles est induit par une logique de traitement des flux routiers en heure de pointe. Pour quelques quarts d'heure de pic de trafic automobile, on pénalise les déplacements de tous les autres pendant toute la journée. Il nous invite à inverser la logique, et à repartir de l'habitant-piéton.

Une charte des voiries principales

Les voiries principales sont celles qui structurent la lecture de la ville. Elles doivent être à double sens, limitées au maximum à 50 km/h, avec possibilité de zones 30 si la vie locale devient prépondérante, ou de « ponts 30 » entre deux quartiers riverains. Les voiries principales doivent être sûres pour les piétons, équipées de voies cyclables, elles sont le support privilégié des TC. Des nœuds facilement repérables et apaisés doivent ponctuer l'axe.

Quant aux voiries secondaires, elles doivent naturellement devenir des Quartiers 30.

Des exemples d'aménagements : « en finir avec les 2x2 voies en ville »

Le diaporama complet sera disponible dans un CD-ROM « Congrès FUBicy 2008 ». Parmi les exemples qui nous ont le plus impressionnés, citons un boulevard 2x2 voies supportant un trafic de 40 700 véhicules/jour, devenu « voirie principale apaisée » avec 2x1 voies et des « bandes cyclables renforcées » pour un trafic de… 41 700 véhicules/jour !

... partage de la voirie

AVANT

APRES

Nos lecteurs internautes peuvent aussi regarder sur le site web du Club des Villes Cyclables la vidéo intitulée « La rue partagée » de S.Morin, ancien adjoint au maire de Lorient, qui montre à quel point on peut transformer un ancien boulevard 2x3 voies (http://villes-cyclables.org, en bas de la page d'accueil). Une voirie principale, sans feu, avec couloir bus central, traitée en zone 30, et cela se passe très bien !

Fluidité et « petits ronds-points »

Les axes trop routiers sont généralement associés à des risques accrus d'accidents, pour les piétons aux carrefours à feux, et pour les cyclistes un peu tout le long. Pour Y. Le Gal, on peut améliorer à la fois sécurité et fluidité en diminuant les emprises circulées.

Pour cela, il faut travailler en finesse sur les carrefours, et remplacer échangeurs ou feux par des petits ronds-points. Y. Le Gal sait bien que le terme correct est « mini giratoires », mais il dit préférer « petits ronds-points », qui évoquent pour lui des points de rendez-vous et des places rondes. Pour fluidifier les carrefours donc, en autorisant tous les mouvements (y compris le demi-tour : qui n'a jamais pesté de devoir faire un kilomètre pour rien, juste parce qu'il avait raté une intersection ou oublié un bagage chez lui ?), l'idée est d'imbriquer plusieurs « petits ronds-points », ou, s'il y a un couloir bus central, des carrefours semi-circulaires.

Premières impressions sur Grenoble ?

Y. Le Gal n'a pas eu le temps de parcourir toute la ville, mais il a aimé : les abords du centre ancien avec les rues piétonnes, des double sens cyclables (à généraliser), des couloirs mixtes bus+vélo, y compris à contresens. Par contre, il n'a pas aimé les 2x2 voies (les Grands Boulevards et Jaurès-Libération), beaucoup de feux, et même, une artère 3 voies à sens unique (Gambetta). Y. Le Gal trouve ces axes « trop routiers pour un cœur de ville , là où on a besoin de quartiers 30». Il verrait bien aussi des voies cyclables comme à Copenhague le long des Grands Boulevards, avec un traitement intermédiaire entre le niveau chaussée et le trottoir. Et il conclut, optimiste, que notre ville peut devenir plus agréable si elle se donne pour ambition de mieux « civiliser » ses voiries principales.

Monique GIROUD

Zone 30 Vigny-Musset

Depuis le 7 avril, le quartier Vigny-Musset, à l'exception des voiries qui le délimitent, est passé en zone 30. La configuration de ce quartier le désignait pour une telle zone : des rues orthogonales aux carrefours bien repérables, des chaussées étroites ne permettant pas des vitesses élevées. Tous les stops existants ont été évidemment supprimés, ce qui demande aux automobilistes de changer leurs habitudes, mais pour les obliger à ralentir, on a installé à certaines intersections des coussins lyonnais. Grâce à une signalisation très visible indiquant les modifications de priorité, il n'y a pas de problèmes sensibles.

Seuls des panneaux réglementaires signalent l'accès en zone 30. Aucun aménagement spécifique n'a été jugé indispensable.

Bruno VIGNY

A noter sur vos agendas

Jeudi 25 septembre après-midi à Grenoble : rencontre de Rue de l'Avenir Suisse, Rue de l'Avenir France et l'ADTC.

Vendredi 26 septembre : les mêmes à Chambéry, « la ville qui a donné la priorité aux piétons ».

Contacts :

Christian COTTE, ADTC

Jacques HENNEBERT, ADTC et Rue de l'Avenir France

Plan des itinéraires cyclables 2008

L'édition 2008 de ce plan publié par La METRO est disponible dans les mairies... et à l'ADTC.

Du nouveau à St Martin d'Hères

Le Conseil général dans le livre des records ?

Le réaménagement du carrefour des PFI (Pompes Funèbres Intercommunales – La Tronche) se termine. Au moment du bouclage du bulletin, l'arrêt de bus n'est pas encore terminé. S'il a fallu environ quatre mois pour le chantier prioritaire (carrefours routiers sur la voie express et sur le boulevard de la Chantourne), il aura fallu environ 21 mois pour que la bande cyclable située sur l'avenue du grand Sablon côté cimetière soit restituée !
Et encore, les cyclistes apprécient le seuil pour accéder à cette "nouvelle" piste. Mieux vaut avoir un VTT pour amortir le franchissment de ce seuil.
21 mois pour une des priorités de l'agenda 21 du Conseil Général !

Antoine JAMMES

La passerelle du Rondeau, ce n'est pas pour demain…

Tous les cyclistes le savent, la passerelle a été fermée suite à un incendie, elle est même bâchée pour que les intempéries ne l'endommagent pas plus. Malgré la réponse optimiste faite par la Métro à l'ADTC le 21 avril dernier, les réparations ne permettront pas sa réouverture avant plusieurs mois.
La Métro a obtenu de la Direction interrégionale des routes l'aménagement d'un passage protégé pour les cyclistes sur le pont du Rondeau : mise en place à partir du 21 juin.

Texte et photo : Christian COTTE

Pour aller au Campus depuis le centre ville de Grenoble on peut passer soit par la piste sur la digue en rive gauche de l'Isère soit par la piste Est - Ouest. Cette dernière longe l'avenue des Jeux olympiques sur Grenoble, et, sur St Martin d'Hères, longe les avenues du serment de Buchenwald, réalisée dans le cadre des aménagements du nouveau centre ville, du bataillon Carmagnole Liberté et de la Commune de Paris.

Les cyclistes qui se rendent au Campus tous les jours par ce dernier itinéraire pourront vous le dire, le tronçon bataillon Carmagnole Liberté vient d'être complètement réhabilité. Sur 600 mètres, sur tout le côté nord de cette voie, entre la rue Paul Langevin et l'avenue Ambroise Croizat, la piste cyclable de 3.50 m a été refaite en enrobé, le trottoir de 3 m a été refait en béton désactivé et des places de stationnement ont été créées le long du caniveau.

Les espaces piétons sont désormais accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite, de nouvelles traversées ont été créées, les entrées privées ont été mises à niveau et les réseaux de distribution ont été refaits en tenant compte des besoins nouveaux.

Les plantations existantes sont aussi protégées et mises en valeur.
C'est une opération remarquable de réhabilitation en faveur des piétons et des cyclistes, et rare sur l'agglomération, où les infrastructures cyclables anciennes ne manquent pas sans que les Communes ne se préoccupent de leur état. Le coût de cette opération de 350 000 euros a été supporté en totalité par la Commune de St Martin d'Hères qui doit être remerciée pour cette heureuse initiative.
Pour cet itinéraire vers le Campus, il manque la restructuration de l'avenue G. Sadoul vers l'Université, après le carrefour Gabriel Péri, pour le rendre totalement et parfaitement cyclable. Là, la roue est dans le camp de la Métro.

Texte et photo :
Christian COTTE

Véloparcs et vélostations : Le grand braquet, vite !

A l'heure où nous bouclons cet article, l'inauguration du véloparc de Gières, initialement prévue le 23 mai, est reportée au 11 juillet. L'ADTC est heureuse de voir ce projet tant attendu se concrétiser enfin, et un peu moins heureuse de constater que cet équipement est, comme prévu, déjà saturé…

Avec sa rangée de poutres autour du grillage, le local est solide sans être massif.

Photo : A. Caraco

A l'intérieur, chaque vélo pourra être cadenassé à un arceau —attachez toujours votre cadre à un point fixe !

Vous trouverez juste à côté de l'entrée une station de gonflage en self-service. Ca marche et c'est bien pratique.

Photo : M. Giroud

Le dispositif de contrôle d'accès se fera par un lecteur de badge. Les abonnés pourront utiliser une même carte pour leur abonnement OùRa et le véloparc. C'est le retard de livraison de ce dispositif qui retarde l'ouverture, alors que le bâtiment est terminé depuis 2 mois.

Si l'on en croit un pannonceau posé près de la porte, une vidéosurveillance est prévue, malgré les réserves que nous avions exprimées : la vidéosurveillance est peu efficace s'il n'y a pas parallèlement des gardiens pouvant intervenir rapidement sur le site.

Encore vide et déjà plein !

La capacité du véloparc est de seulement 70 places. L'ADTC avait dit et répété aux élus que c'était insuffisant. Eh bien, gagné : le 19 mai, un adhérent nous apprenait qu'il n'avait pas pu s'abonner, car les 70 places étaient déjà réservées.

2 gares, 2 véloparcs sous-dimensionnés

La saturation rapide des 70 places de Gières était prévisible, et ce n'est qu'un début :

• le Campus, où 11% des étudiants et 20% des salariés se déplaçaient à vélo déjà en 2006, est desservi par cette gare

• aux Pays-Bas, la part modale vélo est encore plus élevée parmi les passagers des trains que dans la moyenne de la population. En Suisse, l'autre région Rhône-Alpes, la capacité des vélostations peut être jusqu'à 10 fois celle prévue par les ratios qui nous sont proposés par la SNCF et le Conseil Régional.

Même problème à la gare de Grenoble. La capacité actuelle de la vélostation représente seulement 1,2% du nombre de voyageurs/jour., alors que plus de 5% des Grenoblois se déplacent régulièrement à vélo, et que l'objectif du PDU devrait être de dépasser 10% dans quelques courtes années. Plus de 200 personnes sont en liste d'attente pour une place vélo, sans compter un nombre certainement encore plus élevé d'usagers découragés par les délais (plus d'un an d'attente), ou qu'on n'a même pas voulu inscrire sur une liste d'attente déjà longue.

Et maintenant ?

• L'ADTC propose d'augmenter immédiatement la capacité de stationnement du local de Gières en y installant un rack vélo à deux niveaux, pour gagner au moins quelques dizaines de places

• Faites-vous connaître auprès de l'ADTC si vous êtes demandeur d'une place pour votre vélo et que vous n'avez pas pu l'obtenir. Nous mettrons en ligne une fiche « liste d'attente » sur notre site web.

• L'ADTC interpelle toutes les collectivités locales concernées : prenez la mesure des besoins, et révisez à la hausse les projets de stationnement vélo dans les gares de la région !

Monique GIROUD

Atelier de re-cyclage

C'est dans la joie que l'association « uN p'Tit véLo dAnS La Tête » a inauguré le 3 avril 2008 un second atelier de re-cyclage sur le campus de Saint Martin d'Hères.

Aménagé en cohérence avec « la vélosophie d'heureux-cyclage » qui caractérise les discours et les actions de l'association (de nombreuses pièces détachées de vélos ont été recyclées pour équiper cet espace), l'atelier est prêt à accueillir les adhérents et nouveaux adhérents qui souhaitent venir y construire ou entretenir leur vélo.

L'adhésion à l'association donne accès gratuitement aux pièces détachées, outils et conseils des permanents. En effet, contrairement au service cherché chez un vélociste, au p'Tit véLo, ce sont les adhérents qui bricolent leur monture ! L'adhésion donne également accès à l'atelier rue de Londres, à Grenoble, et permet d'acheter des vélos, selon les disponibilités.

Enfin, afin de faire tourner ce lieu associatif dans les meilleures conditions, si vous aimez partager votre savoir et/ou votre amour du biclou urbain, n'hésitez pas à rejoindre l'équipe de joyeux bénévoles qui travaille autour de Ben, le salarié de l'atelier Campus.

Horaires d'ouverture :
Mardi, mercredi et jeudi :
11h30 - 14h30
17h30 - 20h.

Adresse :
921 rue des résidences,
St Martin d'Hères
Tél : 04 76 54 61 09

Site : www.ptitvelo.net
Texte et photo : François Boux

Vous avez dit croissance ?

Dans les régions en croissance, comme Rhône - Alpes, Provence - Alpes - Côte d'Azur ou l'Île de France, certains élus présentent leur bilan comme une réussite, preuves à l'appui, il y a plus d'arrivants, plus d'emplois. Faut-il se réjouir ?

Il faudrait être bien naïf pour ignorer que cette « réussite » se fait au détriment des autres régions. Que reste-il du débat sur l'aménagement du territoire ? Peu de choses. On fait la chasse à tout ce qui peut être un frein à la croissance quelle qu'elle soit. Le mythe de la croissance a la vie dure.

Les villes qui croissent vite se ressemblent toutes. La vitesse porte ses dangers en elle-même : lorsque l'on s'aperçoit de l'erreur, il est trop tard pour corriger. Les exemples abondent, on les connaît, on les déplore. Le centre se vide. La périurbanisation s'accélère.

Les zones commerciales ou industrielles se créent ou s'étendent, avec ce qu'il faut d'accès par la route. Des stades d'agglomération remplacent les anciens jugés trop petits. On y met plus de monde pour les « grandes manifestations » mais est-ce un progrès ? Les hôpitaux s'agrandissent ou se regroupent, tandis qu'on ferme des hôpitaux de proximité. La Maison de la Culture « d'agglomération » s'agrandit aussi, sans que l'on soit sûr que cela n'ait pas porté tort aux initiatives locales. Comme on ne dépense son argent qu'une fois, c'est le reste qui en pâtit.

La loi du gigantisme fait des ravages et crée aussi des problèmes en terme d'urbanisme et de déplacements. Les trajets s'allongent, le flux motorisé s'accroît.

La croissance est comme le progrès. Il faut savoir de quoi on parle : une croissance, un progrès, pour qui et pour quoi faire ?

Répondre à ces questions, c'est avoir une politique. La croissance de la qualité de vie se décline aussi de différentes façons, comme des trottoirs plus larges et des transports en commun plus attractifs. Cette croissance-là est vertueuse .

Méfions-nous des autres.

Jacques HENNEBERT

Accessibilité :
Les trottoirs ne sont pas des parkings !

Après plusieurs réunions de préparation, et un premier report l'automne dernier, l'opération de sensibilisation aux méfaits du stationnement sur trottoir s'est déroulée le 24 avril dernier.

Cette action, à l'initiative des unions de quartiers de Grenoble et des associations d' handicapés, a reçu le soutien logistique de la ville de Grenoble.

C'est le quartier St. Bruno qui a été choisi par les associations d' handicapés pour l'opération. Comme dans l'hyper centre, la pression du stationnement est très forte et les trottoirs sont régulièrement utilisés comme parking soit par les riverains soit par les clients des nombreux restaurants.

Après un rassemblement devant le parvis de l'église, la trentaine de personnes présentes est partie pour une déambulation pédagogique. Il n'a pas été besoin de beaucoup marcher pour trouver des véhicules stationnés sur le trottoir. Ceux-ci ont eu droit à une magnifique affichette rappelant l'usage d'un trottoir. D'autres véhicules, particulièrement gênants pour les personnes à mobilité réduite ont reçu en plus de la part de l'ADTC un autocollant sur le pare-brise.

Les automobilistes pris sur le fait ont été informés par les handicapés participant de leur difficulté à se déplacer. Devant certaines voitures, les personnes en fauteuil ont du descendre du trottoir. Sans la présence des autres participants, ils auraient dû faire demi-tour et renoncer à leur déplacement.

Parfois ce n'est pas un véhicule mal garé qui entrave l'accès d'un trottoir mais la configuration même du trottoir.

Ainsi, pendant notre périple, deux marches d'accès à un appartement empiètent sur le trottoir et empêche le passage d'une personne en fauteuil. Plus loin, c'est une terrasse de bistrot qui utilise une partie du trottoir .

Nous avons même trouvé un stationnement réglementaire en partie sur le trottoir. Cette autorisation saugrenue brouille complètement le message de demande de respect des trottoirs.

Même si tout n'est pas noir, il reste encore beaucoup à faire pour que la ville soit entièrement accessible à l'ensemble des usagers.

Nous avons prévu de rencontrer prochainement le nouvel élu en charge de l'accessibilité à la ville de Grenoble pour lui faire part de nos remarques et de nos propositions pour un meilleur partage de l'espace public.

Cette opération de sensibilisation sera reconduite l'automne prochain.

Texte et photos :
Philippe ZANOLLA

Élections municipales et cantonales 2008 :
synthèse des réponses des candidats au questionnaire de l'ADTC

Dossier réalisé par Antoine JAMMES et Christophe LEURIDAN Photos : Jean-Marie GUÉTAT

L'ADTC a demandé aux candidats aux élections municipales et cantonales leurs positions sur le dossier des déplacements.

Un questionnaire a été envoyé aux candidats aux élections municipales pour les 26 communes de l'agglomération grenobloise et pour celles du pays du Grésivaudan.

Un autre questionnaire a été envoyé aux candidats aux élections cantonales de la région grenobloise.

Plus de vingt réponses ont été reçues pour les élections municipales dans les communes de l'agglomération grenobloise et plus de dix réponses pour les élections cantonales.

Dans ce dossier central, nous publions une synthèse de ces réponses, le détail des réponses étant disponible sur le site web de l'ADTC.

1. Politique de déplacements - Plan de Déplacements Urbains

1.1 *Quel est votre avis sur le lancement d'une étude de plusieurs scénarios visant à résoudre les problèmes des déplacements dans la région urbaine grenobloise, y compris un scénario substituant le développement accéléré des transports en commun à la construction de la rocade nord ?*

Les réponses à cette question sont très diverses. Pour Michel Destot (Grenoble), défenseur du projet, *«une étude comparative lourde de deux scénarios a déjà été effectuée par Grenoble Alpes Métropole avant le vote du PDU. Il n'y aurait donc pas de justification à relancer le même dispositif alors que les données de l'agglomération n'ont pas fondamentalement changé en quelques années»*. Il n'y aurait donc pas eu d'évolution forte dans les pratiques de déplacements des habitants de l'agglomération, d'apparition du problème du réchauffement climatique, de la raréfaction du pétrole?

Les adversaires de ce projet y sont au contraire favorables (toutes les listes à St-Egrève sauf celle de Pierre Ribeaud, les deux listes de St-Martin-le-Vinoux, la liste sortante de la Tronche…). Le maire de Sassenage Christian Coigné y est *«fortement favorable, d'autant que le projet de rocade nord n'est plus adapté pour résoudre le problème de circulation de l'agglomération»*.

1.2 *Le nombre de collectivités concernées par les déplacements rend difficile la définition puis la mise en place d'une politique de déplacements ambitieuse au niveau de la région urbaine grenobloise. Quelle sera votre proposition pour résoudre ce problème ?*

Plusieurs candidats se limitent à des réponses générales du type *«mieux coordonner les structures existantes»*. Pour Catherine Kamowski, (St-Egrève) *«la solution la plus rapide pourrait être une autorité regroupant l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports Urbains de la Région urbaine grenobloise»*. Pour Michel Destot *«une piste viserait à assurer l'uniformisation du versement transport entre les différents territoires de l'aire urbaine»* Seule Marie-Odile Novelli (Les Verts - Meylan) évoque *«tous les scenarii doivent être étudiés y compris le péage urbain, selon une méthode démocratique : la ville de Stockholm, par exemple, a procédé à un péage expérimental, puis a fait voter les habitants, qui ont pu «juger sur pièce»*. Enfin, Marc Baïetto (Eybens) écrit qu'il *«croit être celui qui a lancé l'idée de la création d'une communauté de transport à l'échelle de la région urbaine grenobloise»*.

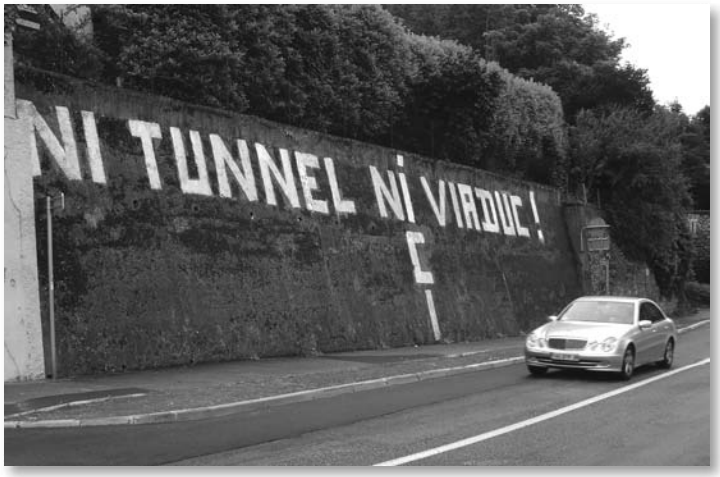
1.3 *La politique des déplacements élaborée dans le PDU 2007-2012 n'apporte pas de réponse à la hauteur des exigences de lutte contre le réchauffement climatique. Si vous êtes élus, vous serez amenés à participer à l'élaboration du prochain PDU. Quelles mesures proposerez-vous pour réduire de manière drastique l'émission des gaz à effet de serre dans les déplacements ?*

Michel Destot propose *«la mise en place d'un dispositif de vélos en libre service»*, Catherine Kamowski parle de « *rocade tram* ». Yannick Ollivier (St Martin Le Vinoux) écrit : *«le territoire doit être entièrement maillé de TC dignes de ce nom. A cette seule condition, nous pourrons décourager véritablement l'utilisation de la voiture par le système de rabattement sur des P+R.»*. Enfin, Edwige Laforêt (candidate PS sur le canton de Meylan) propose que *«le prochain PDU, le troisième, se donne un objectif ambitieux de réduction des émissions de GES dues aux transports : - 50 % à horizon 2020»*.

1.4 *Pensez-vous que la réalisation du projet de rocade nord est indispensable, utile, peu efficace, totalement inutile pour résoudre les problèmes de bouchons aux entrées de l'agglomération ?*

Pour cette question aussi, les réponses vont de *«indispensable»* à totalement inutile, en passant par des réponses nuancées :

- Pour Pierre Ribeaud (Saint-Egrève – PS), *«la rocade nord est jugée indispensable par la quasi totalité des acteurs politiques, économiques, et les salariés»*.
- Pour Catherine Kamowski : *«elle est peu efficace voire inutile dans la configuration donnée par le Conseil général, comme le confirme d'ailleurs la lecture de l'étude intégrale de l'Agence d'Urbanisme.»*
- Christian Coigné indique *«ce projet est aujourd'hui totalement inutile. S'il y a tunnel il doit se construire de la combe de Veurey pour sortir à Crolles»*.
- Laurent Thoviste (candidat PS à Fontaine) est prudent : *«ce projet peut être utile afin de détourner le trafic de transit… Il faut poursuivre les études»*.
- Philippe Vauquois (candidat PS – Meylan) a une position similaire en écrivant que *«les dernières études qui ont été faites montrent qu'il n'apporte pas de solutions aux problèmes de bouchons aux entrées de l'agglomération»*.
- Marc Baïetto rappelle que *«son but n'est pas de réduire les bouchons à l'entrée de Grenoble mais de vider le centre de l'agglomération des circulations qui parasitent le trafic des transports en commun»*.
- Pour Yannick Ollivier, *«Saint-Martin-le-Vinoux s'est opposé*



depuis longtemps à la rocade nord, d'autant plus qu'elle ne résout absolument pas les problèmes de bouchons aux entrées de l'agglomération».

2. Transports publics

2.1 *Quels sont les aménagements que vous allez demander et mettre en œuvre pour améliorer la desserte de votre commune ?*

Certains candidats évoquent des extensions de tramway : P. Jaubert (Le Fontanil) souhaite que le tram E aille jusqu'à la Croix de la Rochette, voire Voreppe ou Moirans. Laurent Thoviste (Fontaine) demande *«la création d'un barreau entre les lignes A et C au niveau du boulevard Paul Langevin»*.
A Grenoble, Maryvonne Boileau (écologiste) indique *«nous défendons également le retour du trolleybus sur des lignes à forte fréquentation (ligne 1) ou s'y prêtant particulièrement (31, 32, 6020). A plus grande échelle, nous supportons la reprise des études sur le tram-train, particulièrement vers le sud, qui offre un potentiel prometteur»*.

2.2 *Êtes-vous prêt à soutenir le retour du trolleybus à court terme sur les lignes urbaines 31 et 32 et à moyen terme sur d'autres lignes urbaines (1, 13, 23…) et péri-urbaines (6020) ?*

La plupart des réponses sont favorables. Michel Destot répond *«Oui, sous réserve de la confirmation de la faisabilité technique* (ndlr : une dizaine de modèles sont commercialisés, quand même) *et économique de ce retour»*. Dans un courrier qu'il a adressé à l'ADTC le 18 février, Michel Destot vantait déjà *«l'excellent bilan carbone du trolley-bus»*, et Jean-Claude Pey-

rin (adjoint au maire de Meylan et conseiller général) propose dans son programme *«le remplacement des autobus par des trolleybus»* sur les lignes 31 et 32 *(ndlr : elles desservent son secteur)*. Quelques candidats émettent des réserves sur la pollution visuelle par les lignes aériennes… *(ndlr : alors qu'aucun ne se plaint des lignes aériennes du tramway !)*

3. Vélos, piétons

3.1 *Quels sont les aménagements que vous allez demander et mettre en œuvre pour améliorer la desserte de votre commune ?*

A Grenoble, Michel Destot évoque *«En priorité, une piste cyclable continue et sécurisée du polygone au campus par les quais»* ; Maryvonne Boileau propose *«un vaste projet de passage en zone 30 [de] tous les quartiers de la ville»*, de *«poursuivre les aménagements cyclables»* en *«sécurisant* les [pistes] *existantes»* et en *«refusant la mode habituelle de faire coexister les piétons et cyclistes au mépris de la sécurité de tous…»*.

Photo : Philippe ZANOLLA

3.2 *L'entretien des aménagements cyclables [...] est trop souvent négligé. Avez-vous la volonté de changer cet état de fait et comment ?*

Plusieurs réponses indiquent un début de prise de conscience chez les candidats. Michel Destot répond *«Oui, notamment pour les pistes les plus anciennes, et en précisant la répartition*

des rôles avec la Métro.» et Maryvonne Boileau *«Un point d'attention particulier sera porté dans le cas de travaux, où les adeptes de modes doux sont trop souvent oubliés»*. À Fontaine, Laurent Thoviste écrit «*C'est indispensable car le manque d'entretien met le cycliste en danger. Je prévoirais une enveloppe fixe, comme nous le faisons pour les équipements routiers, pour l'entretien de voies».*

***3.3** Quelles mesures comptez-vous prendre pour faciliter le stationnement des cycles sur votre commune (domicile, lieux de travail, écoles, commerces, stations de transport public, gares) ?*

Michel Destot souhaite *«la création d'un parc à vélo de 1000 places»*. Laurent Thoviste (Fontaine) écrit : *«J'ai dans la municipalité actuelle lancé un plan d'équipement de l'espace public en arceaux de stationnement. Je l'amplifierai pour qu'il soit facile de laisser partout son vélo en toute sécurité, et notamment devant les principaux équipements publics et commerces.»*

Catherine Kamowski (St Egrève) propose *«dans le cadre de l'adaptation prévue du Plan local d'urbanisme, la préconisation de local à vélos dans la construction des opérations d'ensemble»*. De même, Yannick Olivier (St Martin le Vinoux) écrit *«le PLU doit être révisé : à cette occasion, nous intégrerons l'obligation imposée par le PDU de créer 1,5m² de stationnement vélo par logement, de manière détaillée pour obtenir la création de garages réellement utilisables.*»

4. Mesures de sensibilisation

***4.1** Quelles mesures de sensibilisation et d'information prendrez-vous pour favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes doux des habitants et salariés de votre commune ?*

Plusieurs réponses (Michel Destot, Jean-François Delahais à St Égrève, Laurent Thoviste à Fontaine) mettent en avant l'utilité des Plans de Déplacements d'Entreprise ou d'Administration (PDE et PDA), qui faisaient d'ailleurs l'objet d'une question spécifique.

Plusieurs candidats souhaitent aussi la mise en place de Pédibus (accompagnement à pied des enfants à école sur un trajet fixe et à heure fixe) : Catherine Kamowski à St Egrève, et Marie-Odile Novelli à Meylan qui propose de matérialiser les arrêts pédibus comme les arrêts de bus. A La Tronche, Jean-Michel Remande propose *«les journées scolaires à vélo»*.

Signature du 100 ème PDE, le 12 février 2008

***4.2** En tant qu'élu quel engagement personnel prenez-vous pour donner l'exemple dans vos déplacements ?*

Cette fois, peu de candidats s'engagent. Toutefois, à Meylan, Caroline Ronin s'engage à *«aller à la METRO avec le 6020 mais faire appel à mes collègues pour me raccompagner le soir!»* et Marie-Odile Novelli précise *«lorsque je me déplace dans l'agglomération en tant qu'élue, je refuse systématiquement les voitures de fonction»*. À Fontaine, Laurent Thoviste se propose de *«supprimer la voiture de fonction attribuée au maire»*.

Questionnaire concernant le secteur de Saint Égrève

L'ADTC a posé quelques questions plus spécifiques aux candidats de Saint Martin le Vinoux, Saint Egrève, Le Fontanil.

[Dans le cadre de l'arrivée du tramway E], quelles propositions avez-vous notamment pour les quartiers concernés ?

Un certain consensus se dégage. Catherine Kamowski propose *«la réalisation de nouveaux cheminements piétons/cycles, l'amélioration de l'accessibilité à tous les handicaps»* et ajoute *«Une densification mesurée de l'urbanisme sera conduite qui prendra en compte aussi les nouveaux besoins en commerces de proximité»*. Pierre Ribeaud entend *«profiter de cette aubaine pour créer de nouveaux secteurs d'habitat, dont de l'habitat social de qualité, implanter des services publics qui seront facilement accessibles et des commerces de proximité».* Pierre Ribeaud et Jean-François Delahais préconisent le passage du tramway par l'ancienne RN 75.

Depuis le mois de janvier, la ligne 3 fonctionne avec le principe de « la montée par la porte avant » [...]. Ce dispositif génère un allongement des temps d'arrêt aux stations. Quelle est votre position sur ce dossier ?

Les réponses vont d'une certaine réserve (Catherine Kamowski ou Yannick Ollivier) à une franche hostilité devant l'allongement des temps d'arrêt aux stations : Mathilde Dubesset propose *« que cette disposition soit supprimée au moins aux heures de pointe»* et Thierry Corréard *«le retour à l'ancien système»*. Seul Pierre Ribeaud semble s'être satisfait de la réponse que lui a faite la SEMITAG, qui *«confirme qu'il n'y pas de perte de temps significative et que le personnel roulant est très content, son rôle se trouvant revalorisé».*

Quelles mesures comptez-vous prendre ou demander pour [la desserte ferroviaire de St Egrève], en particulier à propos de l'emprise nécessaire pour la construction des troisième et quatrième voies ?

Catherine Kamowski a interpellé la Région sur la réduction de la desserte due aux travaux sur la voie ferrée et répond *«l'engagement a été pris d'un retour "à la normale" à l'issue de ces travaux. Nous serons extrêmement vigilants sur cette question».* Elle est favorable au troisième et quatrième voies , mais n'évoque pas de réserve foncière contrairement à Mathilde Dubesset et Patrick Jaubert (Le Fontanil). Yannick Ollivier répond *«En commun avec les maires de Saint Égrève et du Fontanil, nous avons demandé au conseil régional de délimiter rapidement un périmètre d'étude, afin de pouvoir différer les permis de construire éventuellement demandés dans cette zone».*

Pour un véritable cadencement

Presque tous les pays européens ont introduit l'horaire cadencé. Les suisses ont été les précurseurs, puis les allemands, belges, espagnols, hollandais, italiens, luxembourgeois,... l'ont adopté. Seuls les français étaient réticents, avant que Réseau Ferré de France n'en découvre subitement les vertus et le préconise aux Régions, en espérant augmenter ses recettes. Mais certains croyaient pouvoir faire d'un seul coup en seulement trois ans ce que les suisses ont mis près de 20 ans à réaliser par paliers successifs et avec un plan d'accompagnement (projet Rail 2000).

Le cadencement mis en service le 09/12/2007 par la Région Rhône-Alpes connaît des vicissitudes et certains doutent de son intérêt du cadencement, allant jusqu'à regretter les services précédents. Par ce texte, nous souhaitons manifester notre intérêt pour les horaires cadencés et expliquer en quoi le cadencement n'a pas été réalisé correctement en donnant quelques bonnes recettes pour réussir un cadencement.

Une mise en place progressive précédée d'une mise à niveau de l'infrastructure

Les Chemins de Fer Fédéraux suisses (CFF) ont préparé longuement le cadencement par la réalisation du plan Rail 2000, qui prévoyait l'aménagement des gares, des voies, de la signalisation, des infrastructures et des commandes de matériels préalables. La mise en place a été progressive puisque les horaires cadencés furent d'abord appliqués sur l'axe principal du réseau entre Genève, Lausanne, Fribourg, Berne, Zürich et Saint-Gall, puis généralisés progressivement aux lignes à double voie, et enfin aux lignes à voie unique. Après l'achèvement d'un certain nombre de travaux, l'horaire cadencé fut étendu à l'ensemble du réseau helvétique y compris les compagnies privées. Le cadencement est à l'heure sur certains axes, aux deux heures sur d'autres, en tout cas **sans aucun trou horaire**. Sur certains tronçons chargés, il est à la demi-heure voire au quart d'heure.

En revanche, en Rhône-Alpes, on a cadencé d'emblée même les voies uniques en oubliant d'ajouter des points de croisement supplémentaires, cela est flagrant sur la ligne de Veynes. Et à quoi sert-il de faire partir les trains à la même minute de l'heure quand on laisse des trous de 4 heures, voire 7 heures comme entre Grenoble et Genève ? La SNCF a fait un choix bien curieux au départ de Genève puisque des trains pour la France partent aux 17 minutes de chaque heure, mais pour des destinations différentes : à 7h17 un TGV pour Paris, à 8h17 un TGV pour Marseille, à 9h17 part un TGV pour Paris, à 10h17 un TER pour Grenoble, etc… .

Des moyens prévus pour faire face aux situations perturbées

Les CFF disposent à Lausanne d'un Centre de Gestion du Trafic mis en place spécifiquement pour mieux gérer le cadencement et prévoient des plans d'action en cas de situation perturbée de différentes natures (pannes, accidents, déviations, transferts, etc) pour limiter les retards éventuels. Nous demandons avec insistance la mise en place de tels plans en Rhône-Alpes.

En Suisse, sur l'axe Lausanne – Berne, il y a une rame de réserve (avec conducteur et agent de train compris) aux deux terminus et en gare intermédiaire de Fribourg. Dès qu'un train a du retard, une rame de réserve part dans le bon horaire dans le sens inverse et la rame en retard devient à son arrivée la nouvelle rame de réserve. Tandis qu'entre Lyon et Grenoble, il n'y a aucune rame de réserve à Saint-André-le-Gaz d'où des retards excédant parfois 3 voire 4 heures ! Et quand il y a une rame, il n'y a pas de conducteur ou pas d'agent d'accompagnement. Au milieu de tous ces problèmes les cheminots font tout ce qu'ils peuvent. Nous tenons à le dire et à les en remercier.

D'autre part, l'entretien du matériel laisse souvent à désirer et le nombre de trains annulés est inadmissible au point que la Région voisine de Provence Alpes Côte d'Azur a décidé de ne plus les payer. Qu'attend Rhône-Alpes pour faire de même ?

Il faut tout de même reconnaître une nette amélioration de la régularité depuis la mi-février. Les nouvelles livraisons de matériel roulant devraient aussi offrir plus de places, plus de trains et encore plus de régularité. Nos élus doivent poursuivre leurs investissements ferroviaires et la mise en place du cadencement, mais se montrer sans complaisance vis à vis de la SNCF et de RFF. Sinon, ce sera la porte ouverte au privé comme cela semble venir en Alsace et en Lorraine, ou pire encore le retour à une politique du tout routier. Il est encore temps de réagir.

William LACHENAL

AÉROCAR, une ligne régulière Grenoble Chambéry – Aéroport de Genève - Genève ville

L'ADTC a rencontré à Grenoble Europole des responsables de la Société d'Économie Mixte des VFD fin février 2008.

Cette société a créé une ligne Grenoble – Aéroport de Genève en février 2007 suite à l'arrêt de la ligne de bus Genève-Grenoble-Nice (reprise par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur entre Grenoble et Nice).

L'aéroport de Genève estime que 1,6 % des 10 millions de passagers annuels de celui-ci ont pour provenance ou destination l'Isère.

Les VFD proposent à la clientèle trois allers-retours quotidiens 7 jours sur 7 : départs de la gare routière de Grenoble à 5h30, 8h30 et 14h00 ; départs de l'aéroport de Genève à 11h00, 14h30 et 19h30. Le temps de trajet est de 2h30.

Depuis juillet 2007, le nombre de passagers transportés mensuellement est compris entre 500 et 600. L'objectif est à 833 par mois (10 000 par an).

La principale difficulté réside dans le prix relativement élevé (43 € l'aller, 69 € l'aller-retour) car les VFD ne reçoivent aucune subvention sur cette ligne, contrairement à la SNCF.

Pourtant, elle pallie en partie la dégradation de la relation Grenoble-Genève en train depuis décembre 2007.

Texte : Emmanuel COLIN de VERDIÈRE
Photo : Sylvain BLANCHARD

Comités de lignes

Assemblée générale de l'association AEDTF

Le 5 avril 2008 a eu lieu l'assemblée générale de l'Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire, à l'Hôtel de Ville de Grenoble.

Ce fut l'occasion de fêter ses 20 ans en présence d'élus de notre agglomération : 20 ans d'actions pour William Lachenal et ses amis qui ont été chaleureusement remerciés par l'assistance, pour leur travail et leur engagement.

Nous en avons profité pour assister à deux brillants exposés, l'un sur les TERCO (Terminal Combiné pour le transport de marchandises) à Chavornay (en Suisse, dans le canton de Vaud) et l'autre sur les transports du Canton suisse du Jura, une Autorité Organisatrice de transports (trains, autocars et réseaux urbains).

Nathalie TEPPE

Voiture obligée pour inaugurer le Vélo Parc de la gare SNCF de Gières ?

L'ADTC a reçu un carton d'invitation à l'inauguration d'un véloparc à la gare de Gières, qui est la deuxième gare de l'agglomération grenobloise.

Un véloparc pas encore ouvert mais déjà plein, car conçu beaucoup trop petit ce que l'ADTC avait signalé depuis le début du projet.

Mais surprise en retournant le carton d'invitation : un plan d'accès à la gare est imprimé... je m'attendais à voir figurer l'accès en TER, en tramway, en bus, ou à vélo.

Perdu, sur le carton n'est indiqué que l'accès à cette gare en voiture. Dur le changement de comportement chez nos élus... qui se félicitent tous de leur volonté de développer l'intermodalité transports en commun / vélo !

Antoine JAMMES

Quelques mois après la mise en place de la première phase du cadencement, se profilent déjà les études pour la deuxième phase et les améliorations envisagées pour décembre 2009.

Grenoble - Chambéry

Début 2008, cette ligne a subi de nombreux retards et suppressions de trains pour des causes diverses : travaux, actes de malveillance, problèmes techniques, grèves, etc. En avril, la ponctualité des trains en heure de pointe était remontée à 75 % après être descendue à 60 % en décembre dernier (c'est à dire que 75 % des trains pour les déplacements pendulaires avaient moins de 5 minutes de retard), soit le niveau d'avant la mise en place du cadencement. L'objectif est de 92 %.

Voici les améliorations qui vont être étudiées pour décembre 2009 :

- Dessertes supplémentaires de Pontcharra

Départ de Grenoble à 12h25, 14h25, 20h39 le dimanche et 21h55.

Départ de Chambéry à 5h06, 12h49, 13h49, 14h49 et 19h38 le dimanche.

- Dessertes supplémentaires de Montmélian

Départ de Grenoble à 8h49, 19h38 le dimanche.

Départ de Chambéry à 15h25 (donnant correspondance vers Modane).

- Création d'un aller-retour supplémentaire Grenoble - Genève avec correspondance à Aix les Bains.
- Création d'un aller-retour Evian-Grenoble le vendredi et dimanche avec correspondances.

L'amélioration des dessertes se fera progressivement au fur et à mesure des travaux effectués sur le Sillon Alpin (de Valence à Chambéry).

Les horaires seront optimisés autour de 2013-2014.

Grenoble - Gap

En effet, cette ligne comporte des tronçons très anciens mis à mal par un climat montagnard et un sous-investissement chronique. Des travaux ponctuels sont prévus pour rénover au coup par coup les secteurs les plus atteints, mais les difficultés financières de Réseau Ferré de France (RFF) et la priorité donnée à d'autres axes rendent la tâche difficile.

Nous avons appris au comité de ligne du 20 mai 2008, que des graves défauts ont été détectés sur la voie entre Saint Michel les Portes et Clelles. Ces défauts nécessitent une remise en état complète de la voie sur cette section (rails, traverses, ballast) à l'automne 2008 sous peine de devoir allonger de 3 mn les temps de parcours en décembre 2008, ce qui obligerait la SNCF à supprimer certains trains.

Ces travaux absolument indispensables estimés à 1,4 M€ ne sont toujours pas financés à la date du 20 mai 2008 ! RFF estime également qu'il faut 20 M€ d'investissements dans l'infrastructure sur cette ligne d'ici 2013 pour pérenniser l'augmentation de l'offre sur cette ligne.

Pourtant, les résultats de l'augmentation de l'offre de décembre 2007 sont très bons : la fréquentation mensuelle a augmenté d'environ 25 % par rapport à l'an dernier.

Voici la grille horaire cadencée prévue pour décembre 2008 :

- Des départs de Grenoble à 8h13, 10h13, 12h13, 14h13, 15h13, 16h13, 17h13, 18h13, 19h13 et 20h13 pour une arrivée une heure après à Clelles.
- Des départs de Clelles à 5h49, 6h44, 7h10, 7h44, 8h44, 12h44, 14h44, 16h44, 18h44 et 20h44 pour une arrivée une heure après à Grenoble.
- Dans le cadre de la mise en place du cadencement de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, les relations suivantes avec Aix en Provence en correspondance à Veynes sont crées :
  - Grenoble 12h13 – Aix 16h51
  - Grenoble 16h13 – Aix 20h51
  - Aix 9h10 – Grenoble 13h44
  - Aix 17h10 – Grenoble 21h44

L'épineuse question des vélos

L'arrivée de trains dans la région de plus grande capacité et l'augmentation du nombre de trains sur les relations principales ont permis de résorber les problèmes de trains bondés et de limiter les conflits entre les usagers et les vélos, sauf sur quelques trains, notamment entre Grenoble et Chambéry.

La région et la SNCF vont mettre en place prochainement des consignes vélos sécurisées, individuelles dans les petites gares, collectives dans les gares plus importantes, pour inciter les usagers à avoir deux vélos : un pour rejoindre la gare de départ à partir du domicile et un pour rejoindre le lieu de travail à partir de la gare d'arrivée.

On regrette déjà que les capacités annoncées sont bien en-deçà des besoins : les parkings voiture des gares sont saturés, l'essence augmente et de plus en plus d'usagers se tournent vers le vélo. En complément, certains secteurs, comme le Grésivaudan et le Voironnais souhaitent également renforcer les lignes de rabattement vers les gares.

Bien entendu, les vélos continueront d'être acceptés dans les trains, dans la limite des places disponibles.

Nathalie TEPPE et Christophe LEURIDAN

Gare de Saint-Égrève : dans le rouge !

Cadencement : moins 50 %
Fréquentation : moins 37 %

La Gare de St-Egrève était symbolisée en rouge sur le schéma présenté lors du comité d'étoile ferroviaire du 17 novembre 2006 pour signifier que le cadencement n'apporterait pas une amélioration de la desserte de cette gare mais au contraire une diminution de moitié du nombre des arrêts.

Mauvais présage que ce rouge puisqu'un comptage effectué le 20 mai par la section ADTC de Saint-Egrève recensait 234 voyages, soit une diminution 37% par rapport à 2007.

Bernard Soulage, vice président aux transports du Conseil Régional, annonçait en effet dans un courrier à l'ADTC 370 montées + descentes par jour. 330 questionnaires avaient été distribués début décembre 2008 avant la mise en place du cadencement (cf article ADTC infos n°115 de Mars 2008).

Les nombreux retards suite à la mise en place du cadencement ainsi que le manque de desserte directe des gares d'Echirolles et Gières, la suppression des liaisons vers Rives ont certainement découragé de nombreux usagers qui pour certains ont repris leur voiture.

L'été 2008 risque à nouveau de décourager d'autres usagers puisque les horaires d'été du 16 juin au 24 août prévoient encore 50% d'arrêts en moins cet été suite aux travaux de la ligne Moirans - Valence.

Quelques TER Rives - Gières s'arrêteront exceptionnellement à St-Egrève pendant cette période :

- **dans le sens St-Egrève Grenoble** : 5 arrêts contre 11 actuellement, à 6h41 - 7h40 - 12h39 - 13h39 - 18h31.

- **dans le sens Grenoble St-Egrève** : 5 arrêts contre 11 actuellement , à 7h00 - 8h10 - 12h10 - 18h10 - 19h10.

D'autres arrêts seraient tout à fait possibles sans créer de gêne à un trafic fortement diminué par l'absence de trains entre Grenoble et Valence à cette période.

Il est urgent de prévoir un service estival à peu près identique aux horaires normaux afin d'arrêter l'hémorragie de voyageurs de cette gare.

Saint-Egrève a la chance de posséder une gare, alors essayons de la sauvegarder. Le projet de ligne E du tramway permet d'envisager un véritable pôle multimodal sur ce secteur nord de l'agglomération Grenobloise avec le train, le tramway E, les lignes d'autobus n° 30 et Express Voreppe - Vizille. Peut être serait-il utile d'envisager son déplacement ou d'étudier le projet de tramway en fonction de son emplacement actuel.

Les meilleurs exemples ne sont-ils pas les gares d'Échirolles et Gières qui voient leur trafic en pleine expansion ?

On pourrait alors rêver d'une gare dans le vert !

Texte et photo : Jean-Pierre GRISON

Dernière minute :
Suite à notre demande d'horaires supplémentaires pour l'été 2008, la Mairie de St Égrève a organisé une réunion publique le 9 juin sur l'avenir de la gare, avec des représentants de la Région et de la SNCF.
Nous sommes sortis rassurés, puisque dès cet été nous avons obtenus, chaque soir en semaine, 4 arrêts de plus dans le sens Grenoble / St Égrève et 3 de plus dans l'autre sens.

Concours "Changez d'approche"

Comme l'an passé, l'association MOUNTAIN WILDERNESS organise son concours « changez d'approche ».

Il s'agit de réaliser une randonnée en montagne en n'utilisant pas de voiture particulière. On peut utiliser les transports en commun routiers ou ferroviaire, son vélo, le transport par câble bref chacun est libre d'employer le mode de transport qui convient le mieux à sa randonnée.

Le but de ce concours est d'une part de faire prendre conscience des enjeux de se déplacer autrement même lors de ses loisirs, et d'autre part de montrer à tous les multiples possibilités offertes par les réseaux de transports publics.

Certes cela demande davantage de préparation que d'utiliser sa voiture mais en même temps cela ouvre les possibilités de réaliser de splendides traversées de massifs sans avoir à se soucier de la récupération de la voiture.

L'intérêt est aussi de montrer aux gestionnaires de réseau de transports qu'il existe un créneau de développement non encore exploré qui permet de rentabiliser les investissements de matériels.

On peut penser que si la demande est suffisamment forte, cet exploitant y répondra en adaptant les horaires ou en mettant en place du matériel plus performant ou mieux adapté.

Un cercle vertueux sera ainsi initié pour le bénéfice de tous grâce à l'amélioration des dessertes de montagne, et à la réduction de la circulation dans des zones encore plus fragiles et sensibles à la pollution que le reste de notre territoire.

Alors faisons preuve d'imagination et relevons ce défi !

Philippe ZANOLLA

Ligne 6070 : la galère jusqu´à quand ?

Voilà deux ans que la réorganisation de la ligne 6070 a été mise en place (prolongation de la gare de Gières à Champ Prés Froges et renforcement des fréquences), cette ligne malgré des dépenses importantes fait face à de nombreuses récriminations des usagers

La ligne 6070 est une ligne Transisère ayant l'itinéraire suivant : Montbonnot rd1090 – Montbonnot Pré de l'Eau – Inovallée – campus – gare de Gières – Domène – Le Versoud – Champ Prés Froges. Sur la partie Montbonnot-Domène, la fréquence est comprise entre 8 min et 20 min en « heures de pointe » et entre 30 min et 1h en « heures creuses ».

En raison de son itinéraire, cette ligne est exploitée par des minibus de 15 à 35 places.

Un service en dessous de tout

Lundi 26 mai, il pleut à torrent sur le campus, plus de 20 personnes se serrent sous l'abri bus de l'arrêt Bibliothèques Universitaires en direction de Montbonnot en attendant le bus 6070 de 8h12, le bus arrive enfin à 8h22 et repart à 8h24 avec 12 min de retard !

Malheureusement, ces retards se produisent régulièrement(parfois également des bus arrivent avec une avance sur l'horaire théorique allant de 2 à 7 min) .

Un autre souci rencontré sur cette ligne est une surcharge récurrente entre le campus et Inovallée Meylan-Montbonnot notamment le matin. En effet, nous nous retrouvons quasi-quotidiennement plus de trente dans des minibus de 15 à 30 places. Ce qui n'est pas sans poser des problèmes de sécurité sans parler de l'inconfort pour les usagers lors du passage sur la rocade sud entre Gières et Meylan.

Pendant ce temps, la ligne 6070 tourne quasiment à vide entre Champ Prés Froges et la gare de Gières (A titre d'exemple, nous avons fait des comptages à deux reprises en avril 2008 place de la République à Gières entre 7h et 9h montrant une moyenne inférieure à un passager par bus !)

Que dire encore ?

- certains bus n'ont pas la télécommande permettant l'emprunt de la rue réservée aux TC le long du tram entre la gare de Gières et le dépôt de tramway entrainant une augmentation du temps de parcours de 2 à 3 min
- Absence de réponse écrite aux réclamations.
- Affichage des destinations aux arrêts erroné (jusqu'à 8 mois de réclamations pour obtenir la correction)
- .....

Des propositions pour en sortir

Face à ce constat, nous proposons de réduire la ligne 6070 à sa partie la plus chargée : gare de Gières – campus – Inovallée Meylan – rd11m – Inovallée Montbonnot – Montbonnot Pré de l'Eau – Montbonnot rd1090 – Meylan La Détourbe.

Cet itinéraire permet notamment une correspondance avec les ter en gare de Gières (+ de 100 trains par jour), avec les lignes TAG B, C, 11 et 26 au campus, la ligne express au Pré de l'Eau, la ligne 6020 sur la rd1090 et avec la ligne 9 à La Détourbe.

Une fréquence de 10 mn aux « heures de pointe » et de 20 mn le reste de la journée et l'utilisation de bus standards permettraient à cette ligne de devenir une vraie alternative à l'utilisation de la voiture pour se rendre à Inovallée ou au campus depuis la rive droite de l'Isère.

Nous ne pouvons que déplorer la lenteur dans la mise en place d'actions correctives sur cette ligne malgré nos nombreux courriers et mels au conseil général de l'Isère sur le sujet.

En complément pour améliorer la desserte d'Inovallée

L'ADTC propose la prolongation de la navette Inovallée via la rd11m jusqu'au Pré de l'Eau, l'arrêt de l'express Tencin-Crolles à l'arrêt Pré de l'Eau, le prolongement de la ligne 32 jusqu'à Inovallée Meylan du lundi au vendredi. Nous proposons également que la ligne 16 soit prolongée jusqu'à l'arrêt Grand Sablon et qu'un arrêt Pré de l'Eau soit aménagé directement sur le giratoire 0 Montbonnot permettant de faire gagner 4 à 5 mn de temps de parcours à l'express.

Texte et photo :
Emmanuel COLIN de VERDIERE

Par les chemins du SI-PAVAG

Savez-vous que, grâce au Syndicat d'aménagement des franges vertes de l'agglomération grenobloise, la périphérie de celle-ci bénéficie d'un réseau de plus de 600 km (!) de sentiers balisés ?

De quoi faire de très nombreuses promenades, dont certaines sont de véritables excursions montagnardes.

A l'approche de l'été, nous vous proposons une sélection d'itinéraires aux caractéristiques variées à partir de points de départ évidemment accessibles par transports publics.

Au départ d'Eybens (piscine, ligne 31), on peut s'élever rapidement dans les bois et atteindre le réseau très important de chemins du plateau de Brié. Dans ce paysage vallonné, on peut choisir des boucles plus ou moins longues, donnant lieu parfois à la découverte d'éléments méconnus du patrimoine. Les pentes ne sont jamais raides : ce sont des promenades idéales pour les familles ou les personnes ne pouvant pas fournir de gros efforts.

Pour le retour, inutile de revenir au point de départ, si l'on a pris le bus : on peut redescendre aussi bien sur Saint-Martin d'Hères, Poisat, ou Echirolles desservis par des lignes de bus.

Au départ de La Poya, à Fontaine (tram A), un sentier attaque la falaise du Vercors et après quelques dizaines de mètres seulement passe par le Coup de Sabre, brèche entre deux murs calcaires, qui donne l'impression d'un décor de pleine montagne.

Le sentier s'élève dans les bois touffus et donne accès à un réseau qui peut permettre de dominer la plaine de plusieurs centaines de mètres. Un circuit particulièrement intéressant consiste à rejoindre La Tour-sans-venin et à redescendre sur Fontaine par les bois de Vouillants, ou Seyssinet, voire Seyssins, et y retrouver des transports en commun. Les pentes à gravir sont raides, au moins au départ, et la nature des chemins rend nécessaire des chaussures de montagne.

Au départ du centre de Grenoble par le téléphérique ou par les chemins de Saint-Laurent ou du parc Guy-Pape, la Bastille ouvre tout un territoire montagnard. On peut monter au mont Jalla, puis au Rachais, et redescendre sur La Tronche, Corenc ou Meylan d'un côté, ou Saint-Martin-le-Vinoux de l'autre. Si l'on dispose d'une journée, on peut s'engager sur le GR 9 et marcher sur les chemins balisés par le Parc de Chartreuse. Pourquoi ne pas monter jusqu'au Saint-Eynard ? Il est ainsi possible d'effectuer plus de mille mètres de dénivellation en partant du centre même de la ville, et sans avoir utilisé sa voiture pour aller en montagne.

Bruno VIGNY

Tranquil'ostade : la desserte du Stade des Alpes

La construction d'un nouveau stade dans l'agglomération a été l'objet de nombreuses discussions. Quoiqu'il en soit, inauguré le 15 février, il est très bien desservi par les transports en commun. Pour inciter les spectateurs à venir autrement qu'en voiture, La Métro, le SMTC et la SÉMITAG ont mis en place une desserte renforcée, qui a été largement communiquée, avec comme nom «Tranquil'ostade».

Les automobilistes sont incités à utiliser 5 parcs-relais (Alpexpo, Carronnerie, Esplanade, Plaine des Sports et Vallier-Catane) dont le gardiennage est prolongé jusque vers 23h. Des panneaux et messages sont disposés le long des voies rapides menant à Grenoble. Les lignes A et C du tramway sont renforcées. La ligne C est même prolongée à Plaine des Sports pour atteindre le P+R portant ce nom. Les P+R Esplanade et Carronnerie sont desservis par des navettes directes vers le stade. Le réseau Noctibus est renforcé avec des départs supplémentaires depuis Chavant ou Bir-Hakeim. La station de tram Grenoble Hôtel de Ville est fermée au moment de la sortie des supporters pour des raisons de sécurité (trop proche du stade) pour permettre à la foule de se disperser vers les stations encadrantes. Ajoutons enfin que le parking de 440 places situé sous le stade est fermé les soirs de matchs (pour des raisons de sécurité également) et que le billet d'entrée au stade donne accès gratuitement au réseau TAG.

Un premier bilan indique qu'un tiers des spectateurs utilisent les transports en commun : c'était l'objectif souhaité. La part de marché reste la même que les supporters soient 12 000 ou 20 000. En effet, les tramways sont remplis, les parcs-relais aussi. Même ceux qui sont habituellement vide : plus de 200 voitures à Carronnerie ou Vallier-Catane, alors qu'on en compte seulement quelques dizaines en journée. Le public joue le jeu. En partie puisqu'on constate tout de même du stationnement sauvage, et les quartiers situés au sud du boulevard Clémenceau sont pris d'assaut.

Dommage cependant que cette desserte renforcée soit inconstante. En effet, lorsque les matchs ont lieu le lundi ou mardi, le réseau Noctibus ne fonctionne pas, et tant pis pour ceux qui auraient pris l'habitude de l'utiliser pour venir au stade, comme on leur a demandé au début. Pour le match ayant eu lieu le lundi de pentecôte (jour férié) les trams étaient moins nombreux que d'habitude. et seul le P+R Catane était gardé.

Pour l'année prochaine, on pourrait imaginer des TER supplémentaires pour acheminer les supporters lyonnais ou stéphanois qui viendront au Stade des Alpes.

La desserte renforcée du stade ne devrait pas être limitée aux rencontres sportives. Elle a d'ailleurs été en partie mise en place le 14 mars lors d'un concert au Palais des Sports, et le sera vraisemblablement lors du concert au stade le 1er juillet.

Nous attendons maintenant la mise en place de «Tranquil'ocinéma», «Tranquil'obar», «Tranquil'àlagare», etc... bref, un véritable réseau de soirée !

Texte et photo :
Sylvain BLANCHARD

Montée par l'avant ... à durée limitée

Foire des rameaux - arrêt esplanade un samedi après-midi.

Un autobus articulé de la ligne 3 arrive, quarante personnes attendent à l'arrêt. Le conducteur ouvre la porte avant, les passagers montent les uns après les autres.

D'autres passagers arrivent.

Au bout de deux minutes et vingt secondes, le chauffeur force la fermeture de la porte après avoir chargé cinquante personnes, alors que l'autobus articulé est loin d'être plein ! Le conducteur indique quand même aux voyageurs en souffrance sur le trottoir qu'il y a un autobus de la ligne 33 juste derrière. Mais ce 33 n'emprunte pas le même itinéraire et n'a pas la même destination !

Cet autobus 33 attend d'ailleurs impatiemment depuis plus d'une minute de pouvoir charger ses passagers.

Plus d'une dizaine de personnes se verra ainsi interdire la montée par la porte avant dans l'articulé n° 3 !

Antoine JAMMES

Montée par l'avant : des contradictions !

Le SMTC va introduire des tramways Citadis sur la ligne A, de plus grande capacité que les rames actuelles. Le site web du SMTC nous apprend que *"les Citadis, dotés de 8 portes de chaque côté au lieu de 4 permettront une meilleure fluidité lors des montées et descentes, et une meilleure répartition des usagers dans les rames"*.

On se demande pourquoi cet excellent argument pour les tramways est ignoré par le SMTC quand il impose, contre tout bon sens, la montée par l'avant dans les bus articulés de la ligne 3.

Jean SIVARDIÈRE
Photo : E. COLIN de VERDIÈRE

Une ligne d'autobus prolongée pour les veufs et les veuves ?

Le 3 mars, juste avant les élections municipales, une ligne de la TAG, la 16, Pont de Claix-Flottibulle - Grenoble-place de Verdun a été prolongée jusqu'au cimetière du Grand Sablon à La Tronche.

De nombreux usagers, qui utilisaient la ligne 9 avant la mise en service de la ligne de tramway B, ou la ligne d'autobus 6020 avant sa transformation en Ligne Express Grenoble - Meylan, demandaient avec l'ADTC le retour d'un service public de transport dans ce secteur délaissé.

Quels sont les besoins ?

Il y a bien sur l'accès par transport public aux cimetières (Saint Roch et du Grand Sablon), au centre funéraire des PFI, au centre d'examen du permis de conduire et à France 3. La ligne 16 prolongée facilite l'accès uniquement en provenance de Grenoble.

Cependant, le cimetière du Grand Sablon n'est desservi de 7h30 à 19h00 (pendant les heures d'ouverture des cimetières) que par un bus sur deux, soit un bus toutes les 30 minutes environ ! Ce mode d'exploitation génère des temps de battement importants (12 minutes) pour les bus limités à la place de Verdun. Pour le même coût ou presque, ces bus auraient le temps de continuer jusqu'au cimetière du Grand Sablon en disposant du temps de battement réglementaire de 6 minutes au terminus.

Certes, c'est mieux qu'auparavant où il n'y avait que quelques courses quotidiennes assurées par un transport à la demande, mais cela n'est pas du tout attractif pour inciter un automobiliste à choisir le transport en commun.

Par ailleurs, l'accès aux cimetières pour les usagers de La Tronche et Meylan a été complètement oublié.

Augmenter l'attractivité de cette 16

Nous demandons donc que, rapidement, tous les voyages de la ligne 16 soient prolongés jusqu'à la station de tramway B Grand Sablon.

Il n'y a pas que les veufs et les veuves qui sont concernés par ce prolongement car, outre la desserte des cimetières et le maillage du réseau, ce second prolongement offrirait un accès commode au magasin Décathlon et à l'hôpital nord pour les usagers éloignés de la ligne B (quartier Mutualité), mais aussi à la cité administrative (rectorat, préfecture...) pour les habitants de La Troncghe et Meylan.

Faudra-t-il attendre les échéances électorales de 2014 pour que ce prolongement voie le jour ?

Texte : Christian COTTE
Photo ci-dessous : Sylvain BLANCHARD

En quelques lignes, tout sur le réseau

Erratum au n° 115 : les lignes d'autobus n° 9 et 12 furent déclarées "accessibles" le 30 octobre 2006. Ainsi, il reste seulement 6 lignes d'autobus non encore déclarées accessibles : 10, 17, 18, 19, 56 et 58.

mars : 49 ème édition réactualisée du plan de poche du réseau SÉMITAG - SMTC.

3 mars : dans Fontaine, la ligne d'autobus n° 26 est prolongée de Romain Rolland (Yves Farges) à la place du Néron, sauf les dimanches et fêtes où le terminus est maintenu à Yves Farges.

17 mai : remise en service de la Navette du Bois Français, les week-ends jusqu'au dimanche 8 juin, puis tous les jours à partir du samedi 14 juin, jusqu'au dimanche 7 septembre. Deux départs ont lieu depuis Grenoble- Victor Hugo (10h00 et 14h00) avec deux retours depuis le Bois Français (17h30 et 18h40).

Engazonnement de la plate-forme du tramway

On se souvient que c'est en 2004 que pour la première fois du gazon remplaça un sol stabilisé entre les voies, en l'occurence du ballast sur la ligne B (entre les stations des Taillées et Bibliothèque Universitaire).

En 2007 ce fut au tour des voies de la ligne A (à Grenoble, rue du Manège) de voir les pavés avantageusement remplacés par de la verdure.

En février 2008 ce type de chantier passa à la vitesse supérieure, avec le remplacement du goudron par de l'herbe (à Grenoble rue général Champon, entre la place Pasteur et l'avenue Albert 1er de Belgique).

Presque en même temps ce fut au tour des voies de la ligne A (à Fontaine, avenue Ambroise Croizat), où ce furent des pavés remplacés par du gazon. Les travaux prennent un peu plus de temps que prévu et seront terminés d'ici à cet été, à cause des joints "Inertol" défectueux.

Enfin, en mars, c'est la partie sud de la même rue général Champon sus-citée, qui fut végétalisée, en lieu et place de pavage. Les travaux sont finis depuis le 20 mai.

Textes : Jean-Marie GUÉTAT

Poissons d'avril de l'ADTC

Certains d'entre vous ont vu le poisson d'avril réalisé par France 3 avec la contribution active de l'ADTC : une navette fluviale entre Meylan et Saint-Égrève.

Télé-Grenoble a pour sa part réalisé un reportage sur la proposition de l'ADTC : étudier un tunnel sous la Bastille qui détournerait l'Isère, avec une centrale hydro-électrique souterraine. Dans le lit actuel, il aurait été possible de créer une piste cyclable couverte avec des panneaux.

Antoine JAMMES

PDU et rocade Nord

Nous avons pensé que faire le point sur les dossiers du PDU et de la rocade Nord s'imposait, dans cette époque de mise en place des nouveaux élus au Conseil Général, dans les communes et instances inter-communales.

Recours contre le PDU

L'ADTC et la FRAPNA ont déposé un recours auprès du tribunal administratif l'été dernier, en demandant l'annulation du PDU 2007-2012.

Cette procédure administrative est en cours; l'avocat que nous avons pû prendre, grâce aux dons que nos adhérents ont fait à l'ADTC ou à la FRAPNA, continue à faire avancer ce dossier. Rappelons l'importance de ce recours, car c'est le PDU qui légitime cette rocade nord !

Recours contre la rocade Nord

Les maires des deux communes de Saint-Martin-le-Vinoux et de La Tronche ont déposé un recours contre la délibération du Conseil général de mise à l'étude de ce projet. Ils ont choisi Corinne Lepage comme avocate.

Avancement du projet de rocade Nord du CGI

Le Conseil général continue à étudier ce dossier. Plusieurs appels d'offre ont été ouverts pour attribuer des marchés d'étude. Le Conseil général a également entamé l'acquisition à l'amiable de maisons à Saint-Martin-le-Vinoux.

Au niveau de la concertation, nous avons décidé, avec les associations invitées par le CGI, de quitter le comité de suivi du projet de rocade nord, qui ne correspondait absolument pas aux engagements pris par André Vallini d'un véritable comité de pilotage. Nous avions pu constater, au cours de la première réunion de ce comité de suivi, que les représentants du Conseil Général présents à cette réunion confondaient allégrement un comité de suivi et un comité de pilotage. Joli déni de démocratie pour le moins, ou plus grave encore…

En annonçant publiquement notre décision fin janvier, nous avons souhaité affirmer clairement que nos associations ne voulaient pas être associées à ce simulacre de démocratie participative.

Études de scénarios alternatifs

La Métro et le SMTC ont par ailleurs fait réaliser par l'Agence d'Urbanisme (celle qui avait réalisé les études de modélisation de trafic pour le conseil général) une étude de trois scénarios sur les déplacements dans la région grenobloise en 2025 avec trois hypothèses sur l'urbanisation et les infrastructures réalisées à cet horizon. Les scénarios sont tellement différents qu'il est difficile de les comparer simplement. Nous avons demandé à avoir une explication sur cette étude : le pourquoi des hypothèses choisies et l'analyse des résultats obtenus.

Ce qu'il faut retenir de cette étude (informations disponibles sur le site des Contreforts de la Bastille), c'est qu'il est parfaitement possible d'élaborer plusieurs scénarios avec ou sans rocade nord, avec un développement plus ou moins important des transports en commun… Les outils sont disponibles, il suffit de les utiliser correctement.

Manifestives

L'ADTC avec plusieurs autres associations a continué au cours de ce printemps à sensibiliser la population avec nos modestes moyens (sans commune mesure avec ceux utilisés par le conseil général pour faire sa campagne publicitaire l'année dernière !). Distribution de tracts, organisation de plusieurs Manifestives en ville à pied et à vélo.

Ces actions continueront après les vacances. Tenez-vous au courant en consultant régulièrement notre site web.

Texte : Antoine JAMMES
Photos : Philippe ZANOLLA

Marc BAÏETTO nouveau Président du SMTC

Nous nous connaissons bien pour être, lui et nous, acteurs du développement de nos transports en commun depuis de très nombreuses années.

Aussi, nous espérons pouvoir continuer dans la même voie, celle des autobus, des tramways... et des trolleybus, sans oublier bien entendu les voies cyclables, pour améliorer encore et toujours notre quotidien.

Félicitations Monsieur Baïetto.

Jean-Marie GUÉTAT

Charles DESCOURS

A la suite de sa défaite aux élections cantonales, Charles Descours ne peut plus siéger au SMTC. Ce que les transports en commun de Grenoble doivent à Charles Descours mérite d'être souligné par l'ADTC. Cet élu, adjoint aux transports dans l'équipe Carignon, prit vivement à cœur la tâche – exigeante – de la réalisation des deux premières lignes de tram. Il présida aussi le SMTC et la SEMITAG en fonction des alternances de majorité dans l'agglomération.

L'ADTC, qui a toujours eu de bons rapports de travail avec Charles Descours, salue en lui un défenseur actif des transports publics en France, où il a acquis un véritable statut de spécialiste.

Bruno VIGNY

Claude BERTRAND

Le dernier Président du SMTC ne se représentait pas aux élections municipales ; on pouvait malgré tout penser qu'il continuerait à diriger le SMTC au titre de son mandat de Conseiller Général.

Mais un problème de "chaises musicales" ne l'a pas permis.

Nous saluons donc également Claude Bertrand pour son travail depuis 2001, notamment les réalisations des 3 ème et 4 ème lignes de tramways.

Jean-Marie GUÉTAT

Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et ferroviaires (18h30) :
22 septembre, 20 octobre, 17 nove.

Commission vélos & piétons (18h30) :
29 septembre, 27 octobre, 24 nove.

Commission du bulletin (18h30) :
30 juin, 15 septembre, 13 octobre.

ADHÉREZ à l'ADTC

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

ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro	3,00 euros
Abonnement annuel sans adhésion	10,00 euros

Abonnement + Adhésion : faire le total

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

courriel : contact@adtc-grenoble.org

L'ADTC est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

==> www.fnaut.asso.fr

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

Rue de l'Avenir,

==> www.ruedelavenir.com

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

==> www.frapna.org

Droit du piéton,

AEDTF, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.

==> www.aedtf.org

Bulletin trimestriel publié par :

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

MNEI, 5 place Bir Hakeim
38000 GRENOBLE
Tél. 04 76 63 80 55
Fax 04 76 51 24 66 (préciser ADTC)

Directeur de la publication :
Jean-Marie GUÉTAT

N° de CPPAP : 0405 G 82982

Tiré à 1500 exemplaires sur papier recyclé par l'Imprimerie Notre-Dame
80, rue Vaucanson
38330 MONTBONNOT

Photo de couverture : Nathalie TEPPE
Photo de la vignette de couverture : Jean-Marie GUÉTAT

Revue de presse

Les ventes de vélos en ville ont progressé de 35 % en 2007

232.500 vélos ont été commercialisés en 2007, soit une progression de 35 % par rapport à l'année précédente. C'est ce qu'indiquent les chiffres de l'Observatoire du commerce de cycles. [...]

Le prix moyen unitaire des vélos a nettement augmenté : + 6%, pour se situer à 248 euros.

Le vélo à assistance électrique (VAÉ) marque aussi une avancée significative : + 62 %, soit près de 10.000 unités en 2007 contre 6700 en 2006.

La France est le 4ème pays consommateur de cycles par habitant avec 5,7 vélos pour 1000 habitants, après le Japon, les Pays-Bas et les États-Unis, devant l'Allemagne, la Grande-Bretagne et la Chine.

Transport Public n° 1079, avril 2008

Le TGV prend le relais du transport aérien

Dans les transports intracommunautaires, le fret aérien entre aéroports va passer sur des trains à grande vitesse dédiés [...]. Le projet Carex (Cargo Rail Express) vise à transférer sur des rames TGV spécifiquement adaptées le fret aérien acheminé entre des aéroports situés à des distances comprises entre 300 et 800 km [...] : Roissy-Charles-de-Gaulle, Lyon-Saint-Exupéry, Lille-Lesquin, Londres, Amsterdam, Liège et Cologne dans un premier temps [...]. Suivront ensuite Bordeaux, Marseille, Strasbourg et Francfort. À ce jour, le début de l'exploitation est prévu pour le 31 mars 2012.

Ce projet est porté à Roissy par une association d'entreprises comprenant notamment Air France Cargo, FedEx, La Poste et TNT Express. La SNCF et Réseau ferré de France (RFF) sont partenaires de l'association. Le gouvernement français apporte son soutien à ce projet, ainsi que la Commission européenne qui a réitéré son engagement en recevant l'association début mars [...].

La formule [...] permettra de libérer des créneaux aériens de nuit, de plus en plus rares en Europe [...], optimisera l'utilisation du réseau ferroviaire à grande vitesse [...]. [Grâce au transfert] sur le rail du fret qui circule actuellement par avion ou par camion entre ces aéroports (dans une proportion de l'ordre de 50/50), les émissions de CO2 seront 17 fois plus basses pour des volumes de fret identiques, indique Carex [...]. Les rames du TGV fret comprendront neuf ou dix caisses spécialement conçues pour transporter des palettes et conteneurs aériens. Chaque rame aura une charge utile de 140 tonnes correspondant à sept Airbus A320 [...].

À la suite de la déréglementation européenne du fret ferroviaire, Carex pourra fort bien s'affranchir des opérateurs historiques (comme la SNCF), qui ne seront que partenaires, pour mettre en place un service [...] exploité par l'association elle-même. Mais d'autres services fret à grande vitesse auront précédé ceux de Carex. Il s'agit des TGV que La Poste, avec le SNCF, utilise pour son fret postal et qui vont être progressivement ouverts aux services express d'autres transporteurs.

Le Figaro du 12 mars 2008

Hynovis, un prototype d'autobus révolutionnaire

Hynovis Concept est un prototype de bus financé dans le cadre du Predit par l'Agence pour le Développement et la Maîtrise de l'Énergie et l'Agence Nationale de la Recherche. [...]

Son moteur hybride hydraulique (une première européenne) à démarreur stop-start (arrêt automatique aux feux rouges) lui permet de réduire la consommation de gazole et les émissions de CO_2 de 30 % et celles de NOx de 50 %.

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Le véhicule, allégé d'une tonne, est capable d'accueillir 8 % de passagers de plus qu'un bus actuel de même taille, [...] (notamment) par la réduction des pneus qui permettent de supprimer les trottoirs intérieurs. [...]

Hynovis Concept est le premier autobus doté de roues qui sont toutes indépendantes et directrices, ce qui permet de réduire vibrations et secousses dans le véhicule.

Transport Public n° 1080, mai 2008