



*Italie, Slovénie :
ils se déplacent autrement*

Moirans / Saint-Marcellin : la deuxième voie sur les rails ou les rails sur la deuxième voie



et aussi...

*Code de la Route, ça va dans le bon sens
Réseau bus : du nouveau dans le sud*



EDITORIAL : Les tendances qui s'inversent et celles qui vont durer

Dans les grandes villes françaises ayant mené une « Enquête Ménages Déplacements » relativement récemment (Grenoble, Lille, Lyon, ...), la tendance à la baisse du trafic voiture, et à la hausse des modes alternatifs (aussi bien vélos que Transports en commun), est enclenchée.

A la fin de l'été, Air France a annoncé sa décision de s'associer à Véolia pour faire circuler des TGV internationaux pour remplacer une partie de ses vols, à l'échéance 2010. Air France tire ainsi les leçons des importants reports de l'avion vers le train observés à chaque fois qu'une liaison TGV se crée, et surtout, de la tendance à la hausse du carburant. Pour faire Paris - Amsterdam, un passager consommera 6 litres équivalent pétrole en TGV, contre 30 litres en voiture ou en avion. Et même si le cours du pétrole est un peu chaotique, Air France sait que la tendance à la hausse des carburants est durable, elle, et... qu'il vaudrait mieux construire de nouvelles infrastructures ferroviaires que de nouveaux aéroports.

Toute ressemblance avec les projets de Rcade routière n'est évidemment pas fortuite. Les ventes ou la cylindrée des voitures vendues diminuent, le trafic de l'été 2008 était 10% plus bas que celui de 2007. Même tendance chez nos voisins européens, en Italie et en Allemagne. Dès le printemps dernier, ce contexte avait conduit Roland Ries⁽¹⁾, maire de Strasbourg et vice-président chargé des déplacements de la Communauté Urbaine de Strasbourg, à renoncer au projet de « Grand contournement ouest » qui aurait permis de doter son agglomération d'une rocade complète.

Strasbourg ne sera donc pas la sixième des 20 villes françaises entre 250'000 et 1 million d'habitants à « boucler sa rocade ». Grenoble sera-t-elle la dernière de ces agglomérations à le faire ? Dans une ville qui se veut HiTec et innovante, où la fréquentation des transports publics augmente plutôt plus vite que la moyenne nationale, et où les vélostations à peine

ouvertes sont déjà quasiment saturées, n'y aurait-il pas mieux à faire ? Après tout, si Air France fait rouler des trains dès 2010, il n'est peut-être pas interdit d'espérer que le Conseil général de l'Isère fera rouler des trams, plutôt que de continuer à extrapoler des modèles de gestion de flux automobiles qui atteignent déjà leurs limites. Ne laissez pas passer l'occasion d'exprimer, une fois de plus, vos attentes de solutions durables aux problèmes de déplacements lors de la prochaine « concertation préalable » organisée par le Conseil général du 15 novembre au 15 janvier.

Pour terminer sur une note optimiste : même si le « Grenelle de l'Environnement » tarde à produire des résultats très concrets, et même si on est encore loin d'un « Code de la rue », le décret paru le 30 juillet 2008 mérite d'être salué. Il introduit dans le Code de la route la généralisation des double sens cyclables dans les Zones 30, l'obligation de prudence envers les usagers vulnérables, la création des Zones de rencontre. A l'exception du magazine spécialisé « Villes & Transports », les médias n'en ont pas parlé. La plupart ont par contre fait écho à la propagande de la Préfecture de Police de Paris, qui prétend justifier son zèle à verbaliser les cyclistes et autres « vélibistes » par une recrudescence des accidents, alors que les bilans montrent l'impact positif de l'« effet masse critique » : aussi bien à Lyon qu'à Paris, où Vélov et Vélib ont multiplié le nombre de cyclistes, la fréquence des accidents corporels, rapportée au nombre de déplacements à vélo, a nettement diminué.

Monique GIROUD

(1) depuis le 10 septembre 2008, Roland Ries succède à Michel Destot à la présidence du GART, Groupement des Autorités Responsables des Transports. R. Ries avait par le passé déjà exercé les fonctions de vice-président du GART, et de président du Club des Villes Cyclables

Sommaire du numéro 117

Page 2	Editorial – Les tendances qui s'inversent et celles qui vont durer
Page 3	Rcade nord : les jeux ne sont pas faits !
Page 4	Du nouveau dans le code, de nouvelles pratiques dans les villes
Page 5	Villes plus sûres, villes cyclables ? Villes cyclables, villes plus sûres !
Page 6	Bien voir à vélo... mais aussi être vu !
Page 7	A vélo au boulot : l'essayer, c'est l'adopter
Page 8	Les itinéraires cyclables autour du parc Paul Mistral
Pages 9-12	Italie - Slovénie : ils se déplacent autrement
Page 13	Ferroviaire : travaux d'été sur la ligne Moirans / St Marcellin
Page 14	Ferroviaire : comité de ligne Grenoble / Saint André le Gaz
Page 15	Sécurité aux passages à niveaux : informer avant de supprimer !
Page 16	Tram ligne E : le point après les élections
Page 17	Tram ligne A : certifiée NF Service
Page 18	Autobus : réorganisation du secteur Sud Agglomération
Page 19	Hynovis : un nouveau concept d'autobus
Page 20	Revue de presse

Rocade Nord : les jeux ne sont pas faits !

ZOOM

Rocade Nord : les études avancent, mais rien n'est définitivement décidé.

En juin dernier, le Conseil général a lancé les études d'avant projet sommaire (APS) pour la rocade nord. Le Conseil général a déjà engagé 20 ME (millions d'euros) en frais d'études et acheté pour plus de 6 ME en acquisitions de terrain et de maisons.

Cette nouvelle phase permettra de passer d'une phase d'annonce politique où l'on vend un beau projet (sous forme de powerpoint avec de magnifiques esquisses où toute la rocade est recouverte d'arbres) à une phase beaucoup plus sérieuse s'appuyant sur des études réelles. Rappelez-vous la version précédente de cette belle rocade nord, celle estimée à 2 milliards de Francs (soit 305 ME) lors du vote par les élus du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2000-2010. Lorsque la DDE a terminé le dossier d' Avant Projet Sommaire (APS), le coût était passé à 700 ME, malgré des impasses de taille, comme le traitement des gaz d'échappement...

La plupart des projets de tunnels voient leurs coûts s'envoler lorsqu'on arrive au stade d'APS, étape qui se poursuit par l'enquête d'utilité publique et la déclaration d'utilité publique. La remise du dossier d'APS par le bureau d'étude retenu est prévue pour début 2010. A cette date-là, parlera-t-on encore de 580 ME annoncés en 2007, ou aura-t-on atteint voire dépassé le milliard d'euros ? Les paris sont ouverts...

Après la consultation bidon de 2007, la concertation préalable en fin d'année 2008

En cette fin d'année 2008, le Conseil général va organiser une concertation préalable sur ce projet. Espérons que la mascarade à laquelle les Isérois ont assisté l'année dernière, se terminant par un sondage très orienté (certains termes plus durs seraient plus proches de la réalité) ne se répétera pas.

Cela n'en prend pas le chemin : cet été un expert a été désigné pour « expertiser » un projet alternatif sans rocade nord. Fait surprenant, il était le seul à avoir répondu à l'appel d'offre. D'autres bureaux d'études auraient-ils sagement

renoncé par peur, soit de cautionner la rocade nord en rendant des conclusions défavorables aux alternatives, soit de se faire "black-lister" par une collectivité territoriale ?

L'expert, que nous avons rencontré début septembre disposait d'à peine plus qu'un mois pour rendre son rapport. Ses conclusions sont attendues pour fin septembre. Chacun peut en déduire le niveau d'approfondissement de son étude. Il nous a d'ailleurs clairement dit qu'il n'expertiserait pas l'aspect financier ! Son rôle se limitant à expertiser un projet alternatif à la rocade, il ne peut donc expertiser un projet complet multimodal alternatif au PDU actuel.

Pourtant, les élus du SMTC, et le tribunal administratif en 2000 lors de l'enquête publique, nous ont dit et répété qu'on ne pouvait attaquer la rocade isolément, celle-ci n'étant qu'un élément du PDU complet. Dans ces conditions, à quoi sert l'expertise en cours ?

Avec cette "expertise" menée dans la précipitation, nous sommes loin de notre demande au Conseil général de faire évaluer un projet alternatif, basé sur notre projet de PDU de la région grenobloise. Nous renouvelerons donc notre demande d'étude d'un vrai scénario alternatif, préalable à une concertation digne de ce nom.

La "concertation préalable" se déroulera de mi-novembre à mi-janvier 2009. Des réunions seront organisées par le Conseil général. Le collectif d'associations auquel participe activement l'ADTC se fera entendre et organisera d'autres réunions publiques pour présenter nos propositions et ouvrir un vrai débat avec la population.

Nous vous invitons à participer à ces deux séries de réunions. Aux réunions du collectif, nous poserons les vrais problèmes et présenterons des propositions sérieuses. Aux réunions officielles, vous pourrez manifester clairement votre désaccord sur ce projet de rocade nord dépassé et ringard !

Pour connaître les dates de ces réunions, consultez notre site web ou contactez le siège de l'ADTC.

Antoine JAMMES

CARTON VERT au service « voirie circulation » de la ville de Grenoble

pour le petit réaménagement opéré sur la rue de Strasbourg entre la rue Champollion et la place Paul Vallier.

Dans cette partie de la rue de Strasbourg, la récente création de trois places de stationnement et le décalage de la bande à contre-sens permettent de supprimer le stationnement sauvage qui existait et pénalisait à la fois les cyclistes circulant à double sens et les piétons gênés par ces voitures en partie sur le trottoir.

De plus cela crée un rétrécissement de la chaussée propice à un ralentissement de la circulation automobile.



Une petite mesure de bon sens qui démontre qu'une automobile immobile peut être l'alliée du cycliste ! A réutiliser à grande échelle.

Texte et photo :
Philippe ZANOLLA

CARTON ROUGE à la Métro : Parking vélos clandestin au stade des Alpes

De magnifiques plans ont été installés autour du stade des Alpes depuis quelques mois. Ils comportent tout : emplacement des tribunes et des stations de tram, parking voitures mais le magnifique parking vélos de 100 places n'y figure pas. "Tranquil'o stade" en transports en commun mais pourquoi pas à vélo ?

Emmanuel COLIN de VERDIERE

Du nouveau dans le code, de nouvelles pratiques dans les villes

**Aide mémoire :
A GRENOBLE,
LE NUMERO VERT
0 800 12 13 14, gratuit**

Vous vous rappelez ? pour signaler la mauvaise surprise de votre dernier trajet à vélo, un trou récent à reboucher, du verre ou du gravier dans un virage à balayer, pour faire redresser un poteau ou une barrière couchée par une voiture, le 0 800 12 13 14 de la Ville de Grenoble est à votre disposition gratuitement pour faire intervenir le service concerné. Relevez le nom de la rue, le numéro dans la rue, et téléphonez dès que possible.

Pour des demandes plus importantes d'amélioration ou de modifications de certains parcours cyclables, piétonniers, ou des TC, rappelez-vous aussi que l'ADTC met à votre disposition en ligne sur www.adtc-grenoble.org les FICHES RECLAMATIONS qui sont à remplir avec un maximum de détails, voire avec un croquis. Elles servent pour la prise en compte, par les collectivités concernées, de vos demandes d'intérêt général.

Christian COTTE

**Actualité pour les
cyclistes de la Métro**

Le schéma directeur vélo de la Métro avance sur certaines Communes :

- à **Seyssinet** : réalisation d'une piste bidirectionnelle de 1 km avenue du Vercors côté ouest, dans le cadre du réaménagement de cette artère très fréquentée,
- à **Murianette** : création de pistes bilatérales en continuité des aménagements existants, le long de la route départementale 1523,
- à **Gières** : réalisation de la liaison la gare-le Japin, le long de la voie ferrée en piste puis en zones 30 dans les petites rues,
- à **La Tronche** : prolongement sur le quai Fortuné Ferrini (côté Grand Sablon) de la piste récemment aménagée sur le quai Yermoloff (côté petite Tronche),
- à **Veurey** : réalisation de la liaison entre la berge de l'Isère rive gauche et la zone d'activité Actinord.

Christian COTTE

Un décret du 30 juillet 2008, portant diverses dispositions de sécurité routière, vient de modifier le Code de la route.

Certaines dispositions attendues viennent d'être officiellement créées.

Double-sens cyclables et zones 30

Pour les cyclistes, toutes les chaussées intégrées dans une zone 30 sont autorisées à double-sens. En d'autres termes, remonter les rues à sens unique en zone 30 sont désormais autorisées et généralisées à double-sens pour les cyclistes.

Cette disposition sera appliquée dans les zones 30 existantes, après arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police (le maire) à prendre avant le 1er juillet 2010.

D'autre part, ces zones 30 doivent maintenant être aménagées de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. Jusqu'à maintenant, seules les entrées de zone devaient faire l'objet d'aménagements spécifiques.



Régime de priorité des voies cyclables

Tout conducteur s'appêtant à quitter une route sur sa droite, ou sur sa gauche, doit céder le passage aux cyclistes circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager.

Cette disposition conforte les dispositions de l'article 415-14 qui prévoient, pour l'application de toutes les règles de priorité, qu'une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe.

Gilet réfléchissant

Par contre, ce décret rend obligatoire la nuit, et le jour lorsque la visibilité est insuffisante, pour tout conducteur et passager d'un cycle, de porter un gilet de haute visibilité, hors agglomération, alors que d'autres mesures plus efficaces pour la visibilité et la sécurité des cyclistes sont toujours attendues.

Les piétons sont eux aussi concernés

Une disposition, déjà en vigueur à l'étranger, permet la création des « zones de rencontre », ouvertes à la circulation à tous les usagers, mais où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée, sans y stationner, avec priorité sur les véhicules. La vitesse y est limitée à 20 km/h et là aussi, toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes.

La zone doit être aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Le stationnement des véhicules y est interdit en dehors des emplacements aménagés.



Par ailleurs, le décret redéfinit l'« aire piétonne », où seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont désormais autorisés à circuler à l'allure du pas et où les piétons y sont prioritaires.

Le stationnement y est interdit.

Antérieurement, la circulation des véhicules était seulement soumise à « prescriptions particulières » définies par l'arrêté municipal de création.

Enfin, en faveur des cyclistes et des piétons, une nouvelle disposition du Code de la route oblige tout conducteur, à tout moment, à adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables.

Voilà effectives des mesures, attendues depuis longtemps, qui vont amener de gros changements dans les pratiques des usagers de la voie publique, quels que soient leurs modes de déplacements. Elles vont en particulier amener les automobilistes à devoir cohabiter sur la voirie urbaine « les yeux dans les yeux » avec les autres usagers.

Christian COTTE

Villes plus sûres, villes cyclables ? Villes cyclables, villes plus sûres !

Le vélo, trop dangereux ? Non. Le décalage entre les résultats réels et une récente campagne médiatique est tel que cela mérite qu'on y revienne.

Au début de l'été, ils s'y sont tous mis : TF1, France 3 Ile-de-France, le Figaro, le Parisien, le Nouvel Obs', Libération, le Monde... à l'exception de Villes & Transports et la Croix, qui se sont donnés la peine de vérifier les infos avant de faire caisse de résonance. Il aura suffi de deux cyclistes fauchés par deux poids-lourds à Paris pour déclencher ce battage médiatique et une campagne de verbalisation ciblée sur les « chauffards du guidon ».

Un bilan national qui évolue positivement

La Sécurité routière avait organisé une conférence de presse en 2005 pour souligner la tendance. Le bilan 2007 a conforté ce résultat : la pratique du vélo remonte, mais le nombre d'accidents graves a diminué. Entre 2001 et 2007, le nombre de victimes a même, proportionnellement, plus baissé pour les cyclistes (-30%) que pour la moyenne de tous les modes (-20%). La Sécurité routière et le CERTU estiment que la France se situe à un point de croisement : le vélo représente environ 4% des déplacements, 4% des blessés graves et 4% des tués. Une analyse des bordereaux d'accidents publiée par la Sécurité routière indique en outre que dans les accidents graves, en moyenne, les cyclistes sont moins souvent en tort que les conducteurs de véhicules motorisés : responsabilité engagée dans 34% des accidents pour les cyclistes, contre 45% pour la moyenne des conducteurs.

Quelques villes emblématiques : l'effet masse critique

Lyon n'était pas une ville très « cyclable » avant

2005, mais le succès de Vélov a fait augmenter le nombre de déplacements à vélo de 80% en 2 ans, alors que le nombre d'accidents corporels est resté quasiment constant (+6%). Le risque d'accident rapporté au nombre de cyclistes a donc baissé de 40% par rapport à avant Vélov.

Même tendance à Paris avec le succès de Vélib : en un an, +70% de cyclistes, mais seulement +21% d'accidents corporels, soit là encore une réduction du risque par cycliste, d'environ 30%.

Angles morts, danger de mort !

Les accidents mortels qui ont fait tant de bruit à Paris sont par contre l'occasion d'insister sur un des principaux dangers de la circulation urbaine : l'angle mort des poids lourds, souvent sous-estimé par les cyclistes. Ne vous faufilez jamais le long d'un bus ou d'un camion pour le dépasser, et ne restez pas juste devant la cabine ou le long d'un camion lorsque qu'il risque de démarrer.

Texte et photo
Monique GIROUD



DERNIERE MINUTE : doubles-sens cyclables, Grenoble se lance !

Le décret du 30 juillet 2008 laisse deux ans aux municipalités pour se mettre en conformité avec la généralisation des double-sens cyclables dans les zones 30. Mais de nombreux quartiers ayant vocation à devenir zone 30 ne le sont pas encore !

La municipalité de Grenoble a donc pris une excellente résolution : généraliser les doubles sens cyclables dans tout le centre-ville d'ici fin 2008. L'« effet de masse » accélérera l'évolution des habitudes : les autres usagers ne seront plus surpris de voir arriver des vélos à contresens, cela réduira le risque d'accrochage dans certaines intersections.

Dans un premier temps, le périmètre concerné est délimité par les Grands Boulevards au sud et la voie ferrée à l'ouest. Les services techniques ont passé en revue, sur plans et sur vélos de service, tous les sens uniques de ce périmètre. Seule une petite minorité de rues posant un problème de sécurité, du fait du nombre de files ou d'une intersection dangereuse, restera à sens unique.

Pour toutes les autres, la Ville posera les panneaux réglementaires d'ici fin 2008, et selon la configuration des lieux, fera quelques aménagements si besoin. Mais la plupart des futurs doubles sens cyclables ne nécessitent que très peu de travaux, avec un coût moyen de 2 € par mètre d'itinéraire ainsi créé !

Monique GIROUD

Curiosités échirolloises

Au hasard de ses parcours à vélo sur la commune d'Echirolles, le cycliste ne peut parfois que rester perplexe devant des cas de figure saugrenus. En voici quelques échantillons :

La piste bi-directionnelle venant de l'avenue S. Allende emprunte l'avenue des FTPF passant au dessus de la rocade : le cycliste voit devant lui au bas de la descente, dans l'alignement parfait de la piste, une chaussée qu'il prend évidemment pour la continuation de la piste. Grave erreur ! Il se retrouve sur un parking. En fait, au bas de la descente, le cycliste devrait opérer un virage à droite à 90° et en opérant aussitôt un deuxième à gauche, toujours à 90°, pour rester sur ce qui est la « vraie » piste. Sans doute veut-on rompre la monotonie de la ligne droite...

Pour franchir la rocade, toujours à partir de l'avenue S. Allende, un autre itinéraire s'offre au cycliste, très attractif puisqu'il emprunte une passerelle réservée aux piétons et aux cyclistes, la passerelle des Ecoles. Mais son accès n'est clair que pour les initiés. En effet, le fléchage est difficile à interpréter et en plus un panneau d'impasse (à l'intention des voitures) risque d'être compris comme s'adressant à tous les usagers. Un marquage au sol par une bande verte pourrait manifester la continuité de l'itinéraire cyclable.

En sens inverse, à partir de l'avenue de Grugliasco, il n'y a aucun fléchage dirigeant vers la passerelle. Seuls sont indiqués les deux établissements scolaires (Louis-Lumière et Edison) flanqués d'un panneau d'impasse, comme de l'autre côté, ce qui paraît signifier que la voirie ne mène qu'à ces établissements. Or, une fois qu'on arrive devant le collège Louis-Lumière, on découvre un fléchage au pied de la passerelle. Autrement dit, l'itinéraire est indiqué une fois qu'on l'a trouvé...

Enfin, on admirera rue P. Langevin une piste qui va droit dans une bordure de trottoir.

Bruno VIGNY

Scoop : les digues devient cyclables

Dans la cuvette grenobloise, les rivières confluent depuis bien longtemps, mais les statuts de leurs digues, objet d'un imbroglio administratif et juridique durable, n'arrivaient pas à se rejoindre. Cette situation ubuesque avait valu le Clou Rouillé 2003 à la Préfecture de l'Isère.

Il se trouve que les parties en présence, l'Etat propriétaire, les associations syndicales des digues des deux rivières, et les élus du Département de l'Isère ont enfin réussi à se mettre d'accord en 2006 sur un projet de répartition des rôles dans la gestion des digues de l'Isère et du Drac. Une convention du 12 juin 2006 formalise la situation.

Désormais, et depuis un arrêté du 2 septembre 2008 du Président du Conseil général de l'Isère, les digues de l'Isère et du Drac, voies vertes départementales, sont officiellement ouvertes au public dans des conditions définies.

La circulation des cavaliers et des véhicules à moteur est interdite.

La circulation est seulement autorisée aux : piétons, patineurs (rollers), véhicules à deux roues non motorisés, aux poussettes d'enfants, aux fauteuils mobiles manuels et électriques de personnes handicapées, aux véhicules des services publics et des riverains autorisés.

C'est donc un événement que de voir enfin les cyclistes officiellement autorisés à circuler sur des aménagements cyclables qui ne leur étaient pas ouverts juridiquement depuis au moins 30 ans.

Il y a lieu de se réjouir de cette avancée, et de remercier les élus et les fonctionnaires motivés pour avoir porté ce dossier pendant de si nombreuses années.

Christian COTTE



Pas brillant...

L'été est déjà loin, les jours raccourcissent et il est bon de rappeler la nécessité de disposer d'un éclairage de qualité sur son vélo. La nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante, un cycliste qui roulerait sans lumière s'expose à une contravention de 11 €. Mais au-delà de cette obligation légale, c'est bien sûr la sécurité du cycliste qui importe même si l'éclairage public peut sembler suffisant pour faire du vélo.

Les éclairages passifs

Les catadioptrés sont obligatoires à l'avant (blanc), à l'arrière (rouge) et sur les roues (orange) à moins qu'on ne dispose de pneus à flancs réfléchissants. Il en faut également de chaque côté des pédales (orange) et un sur la remorque ou deux si sa largeur dépasse 1,30 m.

De plus, ne pas oublier le gilet fluo la nuit et hors agglomération (cf p.3).

Enfin, on peut ajouter des pinces pantalons fluo, des parements réfléchissants sur les sacoches, etc.

Piles ou dynamos ?

Les éclairages actifs de qualité ne sont pas légion dans notre pays et il ne faut pas lésiner sur le prix, même si on roule sur un vieux vélo « d'occaz' » : au contraire, ce qu'on a économisé sur l'achat du vélo devrait bien servir pour l'équiper d'un bon éclairage !

Les éclairages à piles sont faciles à installer et amovibles. Au contraire, les éclairages fixes à dynamo sont là même si l'on n'a pas prévu de rentrer de nuit, ne se volent pas et n'ont pas de piles usées ou de batteries vides. Les dynamos latérales à



Bien vu !

galets sont les plus courantes, mais les modèles de bas de gamme imposent un frottement important (surtout quand elles vieillissent) ou patinent sous la pluie. Il existe également des modèles intégrés au moyeu (sur les Vélib / Vélov par exemple) : le rendement et la fiabilité sont bien meilleurs mais cela nécessite de changer une roue ou de refaire le rayonnage.

De plus, il ne faut pas hésiter à investir dans un phare avant halogène et un phare arrière à LED qui remplaceront avantageusement nos vieilles ampoules à incandescence. Certains modèles restent même allumés quelques minutes à l'arrêt ce qui constitue un vrai plus.

Enfin, bien que la réglementation à leur encontre ne soit pas très claire, les éclairages clignotants montés sur les axes de roue et alimentés par un aimant (type « Reelight ») sont intéressants à condition de ne pas circuler sur des voies sans éclairage public.

Les vélos neufs

Les vélos neufs sont obligatoirement vendus équipés des éclairages réglementaires. Malheureusement, le code de la route ne fixe aucune puissance minimale et les normes sont peu exigeantes. Ainsi, la plupart des équipements vendus en France n'atteint pas 10 lux à 10 m : ce niveau d'éclairement est pourtant obligatoire en Allemagne ! Cette faiblesse réglementaire française contribue donc à alimenter un parc de vélos mal éclairés.

Texte : Mehdi TADJINE

Photos : ADTC

A vélo au boulot : l'essayer, c'est l'adopter

Le challenge vélo inter-entreprises n'est plus à l'essai, le 5 juin 2008 c'était la 5ème édition, mais l'objectif principal reste le même : inciter employeurs et employés à « oser le vélo ».

L'enquête réalisée par l'observatoire des Plans de Déplacements Entreprise (PDE) de la Chambre de Commerce et d'Industrie nous avait confirmé l'efficacité du vélo. Les salariés se reportent majoritairement vers la bicyclette, et c'est la mesure qui coûte le moins cher, à la collectivité comme à l'entreprise (cf ADTC-Infos n°114, p5). Cependant, les réticences restent fréquentes et le changement d'habitude n'est pas immédiat.

Observatoire des PDE : dans les 51 entreprises enquêtées, l'usage de la voiture pour les trajets domicile-travail des salariés passe en moyenne de 68% à 53%.

Pour les salariés, le challenge donne l'occasion d'un test : c'est l'objectif premier du challenge. L'essai est primordial, car il permet à chacun de se défaire des idées qu'il peut avoir sur le vélo, et d'évaluer ce moyen de déplacement par rapport à ses propres contraintes. L'essai est particulièrement efficace pour faire tomber les préjugés sur le temps de trajet, l'effort physique, la compatibilité avec la tenue vestimentaire ou encore la transpiration.

Sur les 26 174 salariés présents dans les établissements participants au challenge, 16% sont venus à vélo : c'est plus que la moyenne habituelle, ce qui montre qu'un certain nombre de personnes essaient effectivement le vélo à cette occasion.

Témoignage d'une salariée de la Société Dauphinoise pour l'Habitat suite à la journée :

« Merci d'avoir organisé cette « journée vélo ». Tant que je n'avais pas testé le trajet, je pensais que cela serait difficile. Maintenant je sais que c'est faisable et je recommencerais.

Comme quoi il faut parfois peu de chose pour en déclencher une autre. »

Pour les employeurs, le challenge vélo constitue en général une occasion festive ou un support d'animation pour les établissements ayant un PDE en cours. Là aussi, l'objectif est l'essai : un parking à vélo bien rempli et des témoignages de salariés satisfaits créent en général un précédent positif au sujet des déplacements à vélo des salariés. La participation donne aux employés un signal encourageant la pratique, alors que certains n'osent pas venir à vélo pour « rester dans la norme », ne pas se faire remarquer.

C'est sans doute du côté des employeurs que le chemin est le plus long. Il est en effet fréquent que

le vélo ne soit pas pris en compte lors d'un PDE, voire qu'il soit interdit pour les déplacements professionnels.

Avec 70 établissements inscrits au challenge, la progression se poursuit.

Cette année, le challenge a pris une dimension régionale avec l'organisation simultanée de la même opération à Lyon par l'association Pignon sur Rue.

Résultats :

Catégorie de 20 à 100 salariés :

- 1- Maison Nature Environnement Isère : 53% de cyclistes
- 2- Labo de planétologie : 52%
- 3- ARM SAS : 50%

Catégorie de 100 à 250 salariés :

- 1- Labo G-Scop : 41,5%
- 2- Labo Physique Subatomique Cosmologie : 35 %
- 3- CNAM/Credira: 34 %

Catégorie de plus de 250 salariés :

- 1- Alstom Power Hydro : 33%
- 2- European Synchrotron Radiation Facility / Institut Laue Langevin : 29%
- 3- Plateforme chimique Pont de Claix: 28%

Détails sur www.adtc-grenoble.org

Félicitations à tous les participants !

Jérôme FOURCHES



Trophée européen pour le programme « PDE Pro »

En juin 2008, la Métro, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble et la Sémitag ont été récompensées pour le programme « PDE Pro » qu'elles mènent en partenariat.

Ce programme propose aux entreprises des outils, des conseils et un accompagnement dans la mise en oeuvre d'un Plan de Déplacement Entreprise (PDE). Il est très incitatif : 135 entreprises ont lancé une démarche PDE depuis 2004. Cela représente 3500 personnes ayant opté pour le bus, le vélo, le train ou la marche au lieu de la voiture pour se rendre à leur travail.

Au-delà des résultats, on peut se féliciter de la collaboration des différents partenaires sur ce programme : les collectivités, ont su prolonger l'élan donné par les premiers PDE de l'agglomération et l'étendre de façon significative. Notons l'implication de la CCI sur ce sujet, qui reste encore une exception en France. Par son rôle de représentation des entreprises, elle apporte un crédit important à la démarche auprès du patronat.

Contact PDE :
-CCI de Grenoble : fabienne.bardin@grenoble.cci.fr
- Sémitag : deplacements@semitag.fr
- Transisère : direction des transports du Conseil général - 04.76.00.38.38

L'ATDC propose des interventions d'incitation ou de sensibilisation pour les salariés.

Jérôme FOURCHES

Les itinéraires cyclables autour du parc Paul Mistral

Piste est-ouest encore et toujours

On sait que l'architecte qui fut chargé de la rénovation des abords de la Maison de la Culture avait jugé bon de casser l'alignement de la piste cyclable en créant un prétendu espace d'échange piétons-cycles qui impose aux usagers du vélo d'effectuer deux virages successifs à angle droit. Cet aménagement, dénoncé dès l'origine par l'ADTC, n'a toujours pas été amendé. Il s'avère de plus en plus nocif, puisque « l'espace d'échange » étant en stabilisé, il s'y forme des ornières, et il s'abaisse par rapport à la piste goudronnée, formant ainsi un seuil, analogue à des bordures de trottoir abaissées. Non seulement le franchissement produit une secousse, mais en plus il peut être dangereux, car les roues des vélos sont en position oblique en raison du virage brutal imposé.

Le réaménagement de cet espace porterait-il atteinte au droit du créateur sur son œuvre pour qu'on n'y ait toujours pas porté remède ?

Bruno VIGNY

RD11m – lumière svp !

Début octobre, la RD11m reliant les deux parties de la zone d'activités Inovalée (Meylan et Montbonnot) sera inaugurée. Cette nouvelle voirie longeant l'autoroute A41 sera utilisée par la ligne 6070, évitant à ces cars d'utiliser des voiries étroites inadaptées à ce type de véhicules. Une voirie, financée par le Conseil général, qui apportera un plus aux transports en commun.

Un aménagement piétons-cycles est prévu le long de cette route. La plateforme a été réalisée et financée par le Conseil général. Elle est prête. La Métro doit financer le revêtement... ce qui devrait être fait en 2009. Quant à l'éclairage, pourtant important pour apporter une bonne sécurité aux piétons et aux cycles quand il fait nuit, c'est à la mairie de Meylan de le financer. Suite à un courrier que nous avons envoyé au Maire de Meylan, il nous a été répondu que cet éclairage ne sera fait qu'au moment de la réalisation d'une hypothétique zone d'activités dans ce secteur (tellement hypothétique que le rond-point prévu initialement pour sa desserte depuis la RD11m a disparu...). Il est dommage que les cyclistes soient ainsi aussi peu considérés...

Antoine JAMMES

Serait-ce une fatalité ? Quand se pratique une opération d'aménagement urbain importante, coûteuse, mobilisant des équipes nombreuses et qualifiées, le traitement des équipements cyclables se révèle généralement d'une inadaptation renversante.

Le dernier exemple en date de ce phénomène se voit dans le sort réservé aux itinéraires cyclables autour du parc Paul-Mistral.

En lien avec la réalisation de la ligne C et la construction du stade, le parc Paul-Mistral a été remodelé et agrandi par la suppression du parking sur la place Paul-Mistral et la restructuration de l'échangeur des Sablons. La périphérie de ce vaste espace appelait de toute évidence la création d'itinéraires cyclables, généreusement dimensionnés et assurant les liaisons sur les axes majeurs.

Loin de cela, les aménagements sont peu lisibles, présentent des discontinuités et n'améliorent pas la situation antérieure.

Voyons ce qu'il en est pour chacun des grands axes :

1. L'itinéraire passant au nord-ouest du parc (place Paul-Mistral -bd Jean-Pain).

Dans le prolongement de la traversée ouest - est par les Grands Boulevards, l'itinéraire traverse la place Paul-Mistral devant le Park Hôtel. De là, il se continue en montant sur le trottoir, côté parc, contourne au prix de trois angles droits (!) le bassin de la vasque olympique, se poursuit sur le trottoir, peu large, jusqu'à l'angle de la place ; il longe alors, en bénéficiant d'un bon espace, la ligne de tram, jusqu'à l'intersection avec la rue de Strasbourg, où le fléchage dirige les cyclistes par cette rue vers le centre-ville. Il semble alors qu'il n'est pas licite de continuer tout droit vers la mairie : il n'y a en effet aucun balisage, et l'espace qui pourrait servir à la circulation des cycles est apparemment réservé à une voie de service du tram. Pourtant, après cette section, une chaussée bien distincte du trottoir comporte le panneau réglementaire de piste cyclable. Ainsi peut-on rouler devant la mairie jusqu'à l'arrêt de tram « Hôtel de Ville ». A partir de celui-ci, on entre en « terre inconnue » : plus aucun balisage, une section de chaussée en stabilisé, puis à nouveau du goudron et un passage possible à l'intérieur de l'enceinte même du stade, dont on contourne le côté nord-est, pour arriver à l'angle de l'avenue de Valmy et de l'avenue Jeanne d'Arc. Il est donc matériellement possible d'aller de la place

Paul-Mistral à l'avenue de Valmy, mais par un itinéraire empirique, non officiellement signalé, et déroutant pour les cyclistes.

2. L'itinéraire passant au sud-est du parc (boulevard Clemenceau).

Cet itinéraire n'a pas subi de modification par rapport à la situation antérieure, bien qu'il soit un compromis boiteux entre plusieurs fonctions : trottoir, parking et piste. Il a conservé son accès problématique quand on vient de l'avenue Albert 1er de Belgique : à partir de la bande sur la droite de la chaussée au début du boulevard, il faut en effet couper le boulevard Clemenceau pour rejoindre la piste bi-directionnelle côté parc en effectuant une manœuvre biscornue autour d'un lampadaire. Combien de cyclistes peuvent-ils comprendre ce à quoi les invitent les flèches tracées au sol ?

3. L'itinéraire au nord-est du parc (ancien échangeur des Sablons).

Le réaménagement de l'échangeur des Sablons donnait l'occasion de créer la liaison piétons-cycles qui a toujours manqué entre l'avenue de Valmy et le boulevard Maréchal Leclerc. L'espace regagné sur l'échangeur aurait pu permettre de tracer une belle piste bi-directionnelle en site propre, longée par un cheminement piéton. Au lieu de quoi, on n'a tracé que des allées gravillonnées sinueuses, à l'image des allées du parc faites pour les promeneurs. Aucun itinéraire cyclable n'est officiellement tracé et à aucune de ses extrémités on n'identifie nettement les accès. Si les cyclistes l'empruntent malgré tout, c'est nécessairement dans les conditions délicates qu'impose la cohabitation avec les piétons. Comme de plus, dans l'espace côté Valmy, il n'y a aucun éclairage, l'itinéraire n'est guère attractif pour les cyclistes la nuit ; quant aux piétons, ils en sont radicalement dissuadés.

Cette occasion manquée est vraiment regrettable. Heureusement, la situation pourrait être amendée, pour peu que les concepteurs de l'aménagement acceptent de considérer qu'ils ont négligé ici les intérêts des piétons et des cyclistes.

En conclusion, aucun de ces itinéraires n'est satisfaisant. On ne peut que rester perplexe en mesurant à quel point le niveau de qualité de ces équipements est inférieur à la brillante réalisation qu'est la ligne de tram et à l'entreprise courageuse qu'a constituée la reconquête d'espaces au bénéfice du parc.

Bruno VIGNY

Petit voyage en Slovénie et en Italie : partage de la rue, vélo, transports en commun

De nos envoyés spéciaux en vacances, quelques observations sur les aménagements, l'offre de transports en commun, ou la circulation chez nos voisins Slaves et Latins. Il n'y a pas que les « Germaniques » qui accordent une place respectable, voire prépondérante, aux modes alternatifs à la voiture, en adaptant au besoin les solutions classiques à leurs contraintes locales.

Dossier réalisé par : Monique GIROUD et Jean-Yves GUERAUD

SLOVENIE

Economie de moyens, bons résultats

Seulement 20'000 km² et 2 millions d'habitants, mais le plus jeune des pays de la Zone euro est très varié : un pays de l'ex-Yougoslavie, avec des influences austro-hongroises et italiennes, un parc national alpin, 42 km de côte adriatique, le karst, 500 ours...

Une fois ma région de destination choisie, Deutsche Bahn m'a trouvé facilement des horaires train+vélo tout-à-fait convenables avec 2 changements au départ de Genève. Donc départ par l'Autriche (Villach) et retour par l'Italie (Trieste).

Trains et « autotrain »

Tous les trains régionaux slovènes et quelques trains inter-cité acceptent les vélos, moyennant supplément : billet vélo à 2,69 € valable toute la journée. Les horaires affichés en gare précisent si tel ou tel train a juste quelques places vélo, ou un fourgon.



Un fourgon à vélo dans un train régional

Les agents des Slovenske Zeleznice (SZ) en gare, tout comme leurs homologues italiens, n'hésitent pas à se connecter spontanément sur Deutsche Bahn pour nous renseigner efficacement sur les horaires.

La ligne Jesenice – Sezana est une voie ferrée à voie unique qu'on pourrait comparer à Grenoble - Veynes. Particularité : entre 2 vallées, un tunnel ferroviaire shunte le trajet de la route sinueuse qui, elle, doit franchir 2 cols. Les SZ font circuler sur cette ligne, à raison de 4 aller-retour quotidiens, un train qui peut porter une trentaine de voitures et autant de vélos, sans compter que les automobilistes peuvent aussi avoir des vélos sur le toit ! Cet autotrain connaît un franc succès.



Chargement de l'autotrain à Bohinjka Bistrica

Inversement sur d'autres lignes, les détours entre reliefs et les correspondances sont dissuasifs : on peut faire plus vite à vélo.

Routes et signalisation

Fort heureusement même si vous ne connaissez pas la langue de Preseren, les panneaux intègrent assez bien la directive européenne qui recommande de mettre des pictogrammes plutôt que du texte. Mais quelques rudiments de slovène vous aideront à trouver les « kolesarska pot », itinéraires cyclables pouvant inclure piste cyclable revêtue ou non, petite route, chemin agricole...



Piste cyclable prioritaire sur les routes secondaires, entre Bled et Kranj

Dans quelques principales vallées, il y a des voies rapides 2x2 voies à péage, avec une vignette comme en Suisse : 55 €/an pour l'ensemble du territoire. Du coup, le trafic reste modéré sur les routes parallèles.

Quand vous arrivez sur un tronçon de route nationale interdit aux vélos, c'est que vous avez dû rater une kolesarska pot. Mais où ? Globalement, le jalonnement est économe, voire minimaliste. Les locaux vous renseigneront volontiers : les Slovènes parlent souvent anglais, allemand, italien, ou hongrois (selon les régions). Vous serez facilement compris aussi en serbo-croate.

J'ai vu à Ljubljana quelques bandes cyclables à contresens sans panneau sous le sens interdit. J'ai supposé que quelques sens interdits qui s'interposaient sur mon itinéraire logique non loin de là étaient peut-être des double-sens cyclables sans marquage au sol. Les automobilistes n'ont pas eu l'air fâchés, mais je n'ai pas croisé de policier susceptible de confirmer mon interprétation.

Zones de rencontre, Zones 30, autres rues

Les Zones de rencontre viennent de voir le jour cet été dans le Code de la route français, mais sont déjà relativement répandues dans les villes slovènes. La vitesse maximale peut y être aussi basse que 5 km/h. Les jeunes enfants peuvent jouer dans la rue pendant que les adultes vaquent à leurs occupations.



Une zone de rencontre à Ljubljana.

Naturellement, les Slovènes ont aussi des rues piétonnes, et des « Cona 30 » beaucoup de zones avec très peu d'aménagements.

En-dehors des zones de rencontre et des zones 30, les voies cyclables sont souvent sur trottoir (avec dans ce cas des couloirs bien différenciés), pas toujours bien larges, et souvent obligatoires.



Entrée de Zone 30 « minimaliste » à Skofja Loka

Une consolation : dans les carrefours à feux, le feu vélo passe au rouge quelques secondes après le feu piéton, puisque le vélo traverse plus vite. Mais bon, finalement, l'entrée à vélo dans la capitale était facile.



Les faubourgs de Ljubljana

Stationnement vélo

Dans les petites villes et les villages, les vélos stationnent en général sans antivol, sur de simples « pince-roues » plus ou moins rustiques. Dans la capitale Ljubljana (270'000 habitants), les cyclistes attachent leur vélo aux arceaux ou le posent contre un mur. Le risque de vol est moins élevé qu'en France.

Une partie des arceaux, apparemment les plus récents, sont constitués de rangées de U inversés soudés sur deux grands tubes. Seuls ces tubes horizontaux sont ancrés au sol à chaque bout. Cela permet d'attacher les vélos de façon sûre tout en économisant le nombre de points d'ancrage : pratique et moins cher que des U « individuels ».



Un lot d'arceaux à vélos dans une aire piétonne.

Respect des usagers vulnérables

En Slovénie, en deux semaines de voyage à vélo (ou une, si l'on exclut le circuit en montagne), il ne m'est arrivé que deux fois qu'un automobiliste me force le passage pour tourner alors que j'allais tout droit sur une voie cyclable longeant la chaussée principale. Et encore : un des deux était une voiture étrangère ! Les piétons qui s'engagent sur un passage zébré sont généralement bien respectés. Pourtant, je n'ai pas eu l'impression de voir beaucoup de policiers à l'affût : serait-ce simplement du savoir-vivre plus que la peur du gendarme ? Ou l'effet « masse critique » ?

Je ne connais pas la part du vélo dans les déplacements en Slovénie, mais le cyclotourisme (VTT ou route) y est populaire, et « à vue », pour les déplacements quotidiens, Ljubljana doit se situer au moins au niveau de Strasbourg.

Texte et photos :
Monique GIROUD

ITALIE

FLORENCE : les bus dans le centre ancien

La « Zone a traffico limitato »

Florence comporte en gros 3 parties concentriques : la ville ancienne, célèbre et très visitée, la ville plus récente, jusqu'au XIX^e qui s'est développée autour et la ville contemporaine avec de nombreuses constructions en cours. Les accès directs au centre ancien sont réservés aux TC, taxis, et véhicules autorisés. Des portiques aux entrées contrôlent automatiquement en permanence ces accès. Les « autres » véhicules ne sont pas interdits, mais doivent emprunter les voies qui restent...



Portique de contrôle d'accès

Via un réseau très au point de sens uniques et de zigzags décourageants dans des rues à peine plus larges que le véhicule, on peut accéder à un bon nombre de parkings publics. Le site web de la ville donne les tarifs, très différenciés selon la durée, l'heure et la situation du parking. Si l'on veut rester plus de quelques heures il est préférable de chercher en dehors du centre...

Les rues accessibles très étroites autorisent une vitesse légèrement supérieure à celle du piéton. Peu de rues sont complètement interdites à la circulation. Mais si elles sont autorisées, il est impossible de s'y arrêter et on voit fort peu de véhicules en stationnement. L'étroitesse des rues et les sens uniques vous obligent au même sport pour ressortir. Seule variante, si l'accès au parking est bien fléché, pour la sortie vous vous débrouillez dans le labyrinthe : on en sort assez facilement - il ne reste plus qu'à trouver où on est sorti. Une police spécifique contrôle le stationnement et assure un enlèvement express des contrevenants.



Les deux roues disposent de parkings adaptés, spécificité italienne : des parcs pour motocyclettes en grand nombre, avec chaque fois 50 à 150 places, marquées au sol et respectées.

Pareil pour les vélos, plus de 1'000 devant la gare principale Santa Maria Novella en bordure du centre ancien, des parcs de 50 à 200 vélos ailleurs, généralement pleins. Les vélos sont cadenassés de façon assez variable, de désinvolte à aussi sécurisé que chez nous pour les modèles « haut de gamme ». Malgré ce nombre important de cycles ou « mobylettes » qu'on peut estimer à plusieurs milliers dans le centre ancien, on ne voit que très peu de cyclistes en circulation, contrairement à Ferrare, Vérone, Padoue ou Modène, par exemple.



Double-sens cyclable protégé

Bus et microbus

Dans le centre ancien, 4 lignes de micro bus A, B, C, D assurent des circuits particulièrement ésothériques, chaque ligne décrit des boucles, qui se recoupent entre elles. Les arrêts – en dehors des terminus – sont quasi introuvables et l'itinéraire tellement compliqué qu'on n'a jamais pu les utiliser autrement qu'en partant d'un terminus (Beccaria ou Santa Maria Novella). Heureusement le centre historique occupe environ 1 km, on peut aller à pied.

L'étroitesse des rues ne permet pas de généraliser l'aller et le retour des bus sur le même itinéraire. Il en résulte une lisibilité du réseau difficile par endroits et quelques soucis pour suivre le parcours.

Sur certaines lignes, le bus ne présente que son numéro de ligne sans girouette. Parfois il s'agrément de a, b, c indiquant une ligne à fourches sans autre indication. Dans ce dernier cas elles sont à utiliser avec prudence ou essentiellement pour les retours au centre ville (la plupart des lignes passent à la gare centrale, c'est indiqué sur le poteau d'arrêt et assure un retour fiable).

Très peu de tickets sont vendus en voiture : il faut faire l'appoint et payer 2€ au lieu de 1,60€ vendu à terre. Les autres titres sont en vente dans beaucoup de magasins, avec le plan du réseau. L'offre est attractive avec une grande amplitude de service.



Triple oblitérateur

Des lignes « circulaires » partent de la gare centrale au bord du centre historique.

Les bus circulent avec une cadence élevée jusque vers 23h La montée et descente par toutes les portes assure heureusement un arrêt commercial de courte durée sans incidence sur la vitesse commerciale offerte. Les titres de transport ne sont à oblitérer qu'une fois, à la première utilisation, et de ce fait, les oblitérateurs ne se fatiguent pas et ne génèrent pas de file d'attente.

VENISE : spécificités des TC urbains aquatiques

L'autorité organisatrice a confié les transports à l'ACTV qui couvre la région autour de Venise : il existe une foule de tarifs au forfait, plus des cartes associées aux visites de monuments. Nous avons utilisé la carte de 72h à partir de l'oblitération pour le prix de 31€. Le site de l'ACTV donne tous renseignements sur itinéraire, horaires, tarification. Les transports publics « aquatiques » sont organisés autour de deux modes : vaporettos et motonaves.

Les vaporettos

Ils offrent une desserte urbaine à l'intérieur et autour de Venise avec des arrêts relativement rapprochés.



Vaporetto plein

12 L'accès des passagers est compliqué par l'impossibilité de « traverser » la rue... et exige une sorte de doublement des arrêts de part et d'autre des canaux.

Ils embarquent environ 200 passagers, avec une cinquantaine de places assises, mais exigent un équipage double (un pilote et un gabier pour l'amarrage aux arrêts). Bien que la vitesse des bateaux soit limitée pour minimiser les dommages aux berges, la vitesse commerciale offerte est très honorable : 7 km/h environ à l'intérieur de Venise sur la ligne 1 : San Zaccarias – Gare : 43 minutes pour 5 km et 16 arrêts. La ligne continue jusqu'au Lido. Cadence 10 minutes de 6 à 20h, la demi-heure au delà.

Les motonaves sur lagune



Des bateaux de 1500 personnes environ, assurent un service à la demi-heure de 7 h à 20 h entre Punta Sabbioni et San Zaccarias (Place St Marc). Très utilisés par les travailleurs habitant sur le cordon littoral. Voir carte.



Carte de Venise et sa région au 1/400.000°

À Punta Sabbioni, des bus assurent la correspondance gérée avec le bateau. Ils desservent l'un les plages et des campings, les autres plus ou moins directement les villes du cordon (Ca Savio à 2 km, Treporti, Cavalino, et Jesolo) et les campings. Tous les arrêts de bus comportent un garage à vélos d'une dizaine de places.



L'embarcadère comporte un parking type P+R de 300 à 400 places et un parc à vélos contenant 200 à 300 vélos. Le secteur est surveillé par vidéo.

Usagers : de type domicile travail, en comptant au mois de mai comme « travailleurs » un bon tiers de touristes comme nous ...

Texte et photos :

Jean-Yves GUERAUD

Travaux d'été sur la ligne Moirans / Saint-Marcellin

Le Sillon Alpin Sud fait l'objet d'un ensemble de travaux unique en France, conduits et financés essentiellement suite à la volonté de la Région de développer les transports ferroviaires. Les travaux sont principalement réalisés pendant trois coupures estivales en 2007, 2008 et 2009. Le budget est de 180 M€ : (40 M€ saut de mouton de Moirans, 60 M€ de travaux St Marcellin Romans, 80M€ pour la 2° voie St-Marcellin-Moirans).

Une deuxième phase de travaux de 300 M€ viendra ensuite, comportant l'électrification de St Marcel les Valence à Montmélian, le raccordement à la ligne LGV à St Marcel en 2011-2015.

Pendant la coupure de l'été 2008 les travaux consistaient essentiellement à poser la 2° voie de St Marcellin à Moirans, et exécuter divers gros travaux dans les gares : mise à 55 cm des quais, passage souterrain à Tullins, passerelle à Vinay. Les quais ont été mis à 0,55m avec une longueur de 220 m (environ 1,5 km de quais). La Galifette sera traitée complètement en 2009 après le ripage d'un pont rail remplaçant un passage à niveau (PN). Les gares ont été équipées de téléaffichage. Celui-ci sera télécommandé de Chambéry à partir de septembre 2009 par un agent voisin de la cabine de régulation de la ligne. Il pourra ainsi faire afficher pour les usagers des informations fiables en temps réel.

A Vinay un pont rail a été ripé en vue de la suppression du PN 58 (lié au nouveau contournement de Vinay accessible aux poids lourds).

Il y a eu d'autres travaux moins visibles : la préparation de la signalisation, qui sera terminée lors de la 3° coupure à l'été 2009. Le tunnel de Poliénas (800m) fait l'objet de longs travaux de confortement, avec renforcement de la voûte (6M€). La mise au gabarit électrique imposera la reprise des piédroits et un décaissement du tunnel d'environ 50 cm. Impossible à faire en même temps que le renforcement de la voûte ! Ce sera pour plus tard en préparation de l'électrification.

La pose de la 2° voie sur 32 km a nécessité environ 90 000 tonnes de matériaux : 3 000 t de rail (55kg/m) et 8 appareils de voie, 10000 tonnes de traverses (200 kg pièce), et pour tenir le tout du ballast: 2,5t à 3t/m soit environ 50.000t posé et environ 25.000 t qui reste à mettre en place sur une dizaine de km. Il sera posé la nuit d'octobre à décembre 2008.

Les rails sont déchargés par longueur pré-

fabriquée de 400 m. Les 2 rails sont attachés à un point fixe, et le train avance (lentement) et dépose les longueurs sur le bord de la voie. Chacune pèse environ 22 tonnes... Il est étonnant de voir la souplesse de ces rails. Les traverses sont posées par un engin routier qui avec un palonnier les prend par paquet de 12 sur un wagon plateau qui en contient 3 couches et les pose en place. Une manœuvre du poseur en libère une sur deux, l'engin recule alors et pose les 6 autres au pas définitif.

Puis les rails sont posés sur les selles des traverses, un engin ferme les agrafes, solidarisant la voie avec les traverses au bon écartement. 40 cm de ballast est posé en 3 ou 4 passes, par un train qui vidange ses trémies sur la voie. Elle est ensuite relevée et alignée sommairement, le ballast « coule » sous les traverses. Une bourreuse doit alors tasser ce ballast et dresser la voie pour ajuster son alignement en hauteur et en position, quasiment au millimètre. Plusieurs passages de la bourreuse sont nécessaires. Les rails sont soudés par aluminothermie, constituant une longueur ininterrompue.

Mais ainsi la voie neuve ne pourrait encore accepter que des trains à faible vitesse, le temps que l'ensemble se tasse, avec des reprises locales par la bourreuse.

La coupure de 2009 (14 semaines) permettra la pose de 8 km de voie entre Romans et St Marcellin pour améliorer le croisement des trains.

Pendant ce temps les travaux du saut de mouton de Moirans se poursuivaient.

Le 6 juillet une coupure générale de la voie Grenoble Lyon a permis le changement de tablier du pont rail situé près du lycée. Un engin à roues a emporté le vieux tablier et en a posé un neuf, préfabriqué au voisinage du chantier, pour les 4 voies en sortie de la gare de Moirans.

En octobre 2008 après pose d'une voie provisoire, les trains de St Marcellin passeront sous l'ouvrage réalisé. On démontera la voie actuelle vers Valence pour permettre le déplacement de la voie 2 Grenoble Lyon sur cet ouvrage. Après quoi en enlevant voie 2 et talus actuels, il s'agira de poser les voies définitives vers Valence pendant la coupure de 2009. Le saut de mouton sera terminé en septembre 2009.

Jean-Yves GUÉRAUD

Mise en accessibilité de la gare SNCF de Grenoble

Des travaux d'accessibilité ont débuté en gare de Grenoble et doivent se terminer fin avril 2009.

Ils concernent l'accessibilité aux quais des PMR (personnes à mobilité réduite), mais les personnes chargées de bagages (ou d'enfants en bas âge) en profiteront aussi. Des ascenseurs vont être installés pour accéder au passage souterrain aux quais 2, 3 et 4. Ces quais, actuellement, ne sont plus accessibles que par un seul escalier (au lieu de deux en période habituelle). L'escalier restant n'a malheureusement toujours pas de rampe pour faciliter la montée des valises et des vélos.

Chaque jour, une voie sera neutralisée pour une durée de 7 heures 30, les trains étant répartis sur les autres voies.



Une question posée par l'Union de Quartier Gare a été de savoir si un passage aérien par une passerelle n'aurait pas été plus intéressant ; la réponse a été non : c'est plus compliqué et très haut du fait des caténaires installés en gare.

Ces aménagements, payés en partie par la Métro, le CGI, la Région et RFF, coûteront 3 millions d'euros.

Il est à noter que, la gare routière devant être aussi rénovée (pour une période transitoire de 5 ans), les trajets piétons entre les deux gares (SNCF et routière) seront améliorés, de même que l'accessibilité aux bus pour les personnes valides ou à mobilité réduite.

Michel BARNIER

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Comité de ligne Grenoble - Saint André le Gaz

Ligne Grenoble – Veynes - Gap : de bonnes nouvelles

Nous faisons état dans le numéro précédent de notre bulletin des difficultés que connaît cette ligne liées à un mauvais état général de l'infrastructure.

Les défauts observés sur la voie entre Saint Michel les Portes et Clelles risquaient d'obliger la SNCF à diminuer le nombre de trains et d'augmenter le temps de parcours sur cette ligne si des travaux n'étaient pas effectués sur cette section.

Les premiers résultats de l'augmentation du nombre de trains de décembre 2007 sont pourtant très encourageants avec une augmentation de près de 25% du nombre de voyageurs sur cette ligne en mars 2008 par rapport à la moyenne mensuelle de 2007.



Suite à la forte mobilisation de la Région et d'autres acteurs, RFF a décidé cet été de financer les 1,4 millions d'euros nécessaires à ces travaux qui auront lieu en deux phases de 3 semaines à l'automne 2008 et en février 2009.

Texte et photo
Emmanuel COLIN de VERDIÈRE

Après les comités de lignes Grenoble - Chambéry et Grenoble - Gap, l'ADTC a participé au comité de ligne Grenoble - Saint-André-le-Gaz le 3 juin 2008 à Voiron.



La ponctualité des trains s'est maintenue autour de 90% pour les trains Rives - Gières (% de trains ayant moins de 5 mn de retard à l'arrivée) en 2007. Des soucis matériels rencontrés sur les inter-cités Grenoble - Lyon ont fortement dégradé la ponctualité au premier trimestre 2008 et entraîné la suppression de nombreux trains.

Dans le cadre de la convention entre la région Rhône-Alpes et la SNCF, des pénalités sont prévues en dessous d'un certain seuil de ponctualité et/ou au dessus d'un certain seuil de suppression de trains.

La fréquentation continue d'augmenter fortement

Alors que l'offre de trains a augmenté de 30% sur cette ligne le 9 décembre 2007, la fréquentation a augmenté de 8% en 2007 et de 16% depuis décembre 2007 sur l'axe Grenoble - Lyon et Grenoble - Rives (+4% sur Grenoble - Voiron en concurrence avec l'express Transisère Voiron - Crolles moins cher).

Desserte pour Décembre 2008

Les nouvelles dessertes prévues pour le service 2009 concernent principalement la Bièvre (gares du Grand Lemps, de Châbons et de Virieu sur Bourbre).

Les études techniques et les possibilités financières de la Région permettent l'ajout des trains suivants :

- Amorçage à Saint-André le Gaz du train Rives - Gières arrivant à Grenoble à 8h26 avec arrêt au Grand Lemps (nécessite la suppression du train Grenoble - Rives de 7h02).
- Amorçage à Saint-André le Gaz du train Rives

- Gières arrivant à Grenoble à 13h46 avec arrêt à Virieu sur Bourbre et Châbons.

- Prolongement à Saint-André le Gaz du train Gières - Rives partant à 12h10 de Grenoble avec arrêt au Grand Lemps.

- Arrêt à Virieu sur Bourbre du train Lyon Per-rache – Grenoble partant de Lyon à 12h15.

Accès des vélos aux trains

Du fait de la hausse continue de la fréquentation, la cohabitation entre les vélos et les voyageurs pose des soucis dans les trains aux heures de pointe.

A noter cependant, que l'accès des trains pour les vélos reste gratuit et possible dans la mesure des places disponibles sans réservation.

Dans ce cadre et pour favoriser la multimodalité vélos-trains (ceci consiste à combiner plusieurs modes de transports pour son trajet, ici le vélo et le train), la Région va financer l'installation de garages à vélos dans les gares.

Accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR)

Suite à la loi du 11 février 2005 qui impose l'accessibilité dans toute la chaîne de déplacement, un schéma directeur d'accessibilité a été défini pour la région Rhône-Alpes. Un certain nombre de gares ont été choisies en fonction de la fréquentation et de la présence d'établissement accueillant des PMR qui seront rendus entièrement accessibles.

La matériel de type Corail dont l'exploitation est prévue jusqu'en 2025 ne permet pas l'accès de PMR. En attendant, des services de substitution sur demande seront possibles.

Texte : Emmanuel COLIN de VERDIÈRE

Photo : Sylvain BLANCHARD

Sécurité aux passages à niveau : informer avant de supprimer !

Dans les derniers mois de nombreux accidents aux passages à niveau SNCF / RFF ont fait l'actualité. Petit zoom sur ce sujet sensible.

Après chaque accident, c'est la même ritournelle dans les médias : mais que fait la SNCF (en fait RFF) pour supprimer ces maudits passages à niveau, une société comme la nôtre doit bien y arriver !

Quelques rappels des règles de franchissement des passages à niveau SNCF / RFF

- comme un feu rouge en ville, un feu rouge clignotant sur un passage à niveau (PN) est un signal d'arrêt absolu !!

- Face à un train les autres ne pèsent pas lourd. A la différence des autres véhicules qui sont en «marche à vue», les trains circulent à une vitesse imposée par la signalisation. Sur une portion de voie, la vitesse limite est la même de jour comme de nuit, quel que soit le temps, qu'il y ait une visibilité lointaine ou non. Ce qui implique qu'un conducteur de train qui rencontre un obstacle sur un PN ne peut rien faire ou presque.



- Une fois la sonnerie enclenchée, il ne reste parfois que 20 à 30 secondes avant l'arrivée du train (pour un train de voyageurs roulant à 120km/h), peu de gens imaginent cela. Certes, l'attente est parfois plus longue, par exemple à proximité d'une gare ou pour un train de marchandises et cela motive certains comportements de passage en chicane ! Mais ce temps reste court et on ne dispose que de quelques secondes pour se mettre à l'abri si l'on est coincé !

- En cas de nécessité absolue (si on est piégé sur la voie), les barrières baissées peuvent être franchies car elles sont en plastique creux. Il vaut mieux avoir quelques égratignures sur sa voiture que de mourir ! Il faut savoir l'abandon-

ner au besoin, le train, lui, arrive et ne s'arrête pas facilement !

Ces règles, il faut les marteler et les rappeler dans les médias.

Si l'on interroge le public, on voit que peu de personnes connaissent ces faits. Bien qu'il en soit question lors du passage du permis de conduire, la rareté de mise en situation (franchir un PN alors qu'un train approche) fait oublier les bonnes leçons. En outre, à chaque accident, les médias ne communiquent que sur le problème de la suppression des PN, sans vraiment rappeler les règles qui les régissent. Qu'il n'y ait aucune information par les grands médias sur les risques et règles de comportement aux PN est regrettable. Pourquoi ne pas se mobiliser pour des spots TV comme on le fait pour d'autres causes ?

La suppression des PN n'est pas la seule solution !

L'objectif Zéro PN n'est pas pour demain vu le nombre de PN à supprimer. La suppression d'un seul passage à niveau engloutit des millions d'euros qui ne peuvent plus servir à moderniser le réseau ferroviaire. Rappelons qu'en France

en 2007, il y a eu 5000 morts par accident sur la route, dont 38 sur des passages à niveau.

Ne négligeons aucune piste de réduction de ce nombre ! Dans la plupart des cas, un simple respect du Code de la route suffirait à réduire significativement ces accidents. A la suite de l'accident d'Allinges en Haute-Savoie, le ministre des Transports Dominique Bussereau a appelé les automobilistes à plus de responsabilité tout en annonçant que 34 PN dangereux seront supprimés d'ici à 2010.

Bruno RIVOIRE

avec les contributions de

Jean-Marie GUETAT et Jean-Paul SIMON

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Qui dit mieux ?

Le dimanche 6 Juillet, nous étions trois membres de l'ADTC à devoir nous rendre à Tullins pour une sortie naturaliste à vélo à 14 heures.

Puisque la ligne Grenoble / Valence était en travaux, la desserte était exclusivement assurée par des autocars TER.

Les vélos y étant interdits, nous avons choisi l'option train + vélo jusqu'à Voiron, pour rejoindre ensuite Tullins à vélo.

Voyez ci-dessous le résultat de notre recherche sur le site de la SNCF... preuves à l'appui !

Détail du trajet Grenoble, gare de Grenoble – Voiron, gare de Voiron:

Dans la rubrique « préférences de voyage », nous avons précisé « le plus rapidement ».

Départ 10h50, durée totale du trajet 2 heures et 50 minutes... en 3 correspondances, dont un retour sur... Grenoble !

Parcours (attention, il faut bien suivre !) :

- Départ à 10 h 50 de Grenoble, direction Saint Marcellin, descendre à l'arrêt de Tullins à 11 h 20 (soit 30 minutes de trajet).

Après, ça se corse !

- Attendre 30 minutes pour...

- Départ à 11 h 50 de Tullins, direction Moirans, descendre à Moirans à 12 h 05 (soit 15 minutes de trajet).

- Attendre 31 minutes pour...

- Départ à 12 h 36 de Moirans, direction GRENOBLE ! (oui vous lisez bien et nous ne faisons que reproduire l'info SNCF !) pour y arriver à 13 h 05 (soit 29 minutes de trajet).

- Attendre 5 minutes pour...

- Départ à 13 h 10 de Grenoble, direction de Rives, descendre à Voiron à 13 h 40 (soit 30 minutes de trajet).

... A vélo, nous y étions déjà ...

Claire BOUZIGON,
Emmanuel COLIN de VERDIÈRE
et Colette GROSSIORD.

Ligne C de tram : l'été prochain, encore en voiture au campus ?

Une nouvelle fois, cet été 2008 du 12 juillet au 23 août, la ligne C du tramway a effectué son terminus à l'entrée du campus, arrêt Hector Berlioz.

A titre d'exemple, pour effectuer le parcours de l'arrêt Chavant à l'arrêt Condillac Universités en faisant une correspondance avec la ligne B à l'arrêt Les Taillées, le temps de parcours est augmenté de 50% (23 mn au lieu de 15-16 mn) !



Pourtant, le nombre de personnes travaillant sur le campus pendant l'été n'est pas négligeable à voir le nombre de personnes important effectuant la correspondance à Hector Berlioz sans parler de ceux qui ont repris leurs voitures : la rocade sud est tellement fluide pendant l'été.

A noter, aussi que nombre de personnes effectuent la correspondance avec la ligne Transisère 6070 à l'arrêt Bibliothèques Universitaires pour se rendre à Inovallée. (Enquête Transisère avril 2008).

L'ADTC demande donc que dès l'été 2009, la ligne C desserve l'ensemble du campus du lundi au vendredi.

Emmanuel COLIN de VERDIERE
Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Ligne E : le point après les élections

La ligne E sera l'un des principaux projets de la mandature 2008-2014 dans l'agglomération grenobloise. Lors de rencontres avec certains élus, nous avons abordé ce sujet. Le point sur ce projet...

Dans le Plan de Déplacements Urbains voté en 2007, la ligne E est prévue entre Le Fontanil, St Egrève, St Martin-le-Vinoux et Grenoble avec une date de mise en service initialement prévue en 2011. Cette ligne de tramway devrait emprunter l'itinéraire de la RD1075.

Sur Saint-Egrève, la municipalité a demandé que soit étudiée une variante passant par la gare SNCF et la zone commerciale. L'ADTC privilégie un tracé direct restant sur l'avenue du Général de Gaulle, permettant une meilleure desserte par le tramway de quartiers urbanisés.

Le tramway desservirait ensuite Saint Martin-le-Vinoux par le bas et l'Esplanade ce qui imposera de créer un accès piétons pour les habitants situés le long de l'ancienne nationale.

Reste ensuite le choix du tracé dans Grenoble, sachant que l'extrémité du projet se situe au niveau des grands boulevards : faut-il passer par l'axe Edouard-Rey-Agutte-Sembat, par Gambetta ou par Jean-Jaurès. Chaque solution présente des avantages et inconvénients.

L'ADTC avait mené une analyse sur ces trois solutions en 2006 et l'avait transmise au SMTC. Espérons que la procédure de concertation permettra de présenter objectivement ces trois solutions et contribuera à une décision pertinente et partagée.

Pour l'ADTC, ce projet n'est qu'une première étape

Dans notre dossier

« PDU de la région urbaine grenobloise 2010-2020 – les propositions de l'ADTC », nous avons présenté une ligne E étendue aux deux extrémités :

- sur la branche nord-ouest, desserte de Voreppe, la zone d'activités de Centr'Alp et Moirans (connexion avec la gare SNCF).
- Sur la branche nord-est, desserte de Meylan centre (Mairie ?), de Inovallée Meylan-Montbonnot, qui est la première zone d'activités en terme d'emplois de la région grenobloise, passage au point multi-modal de

Montbonnot (Le Pré de l'eau) avant une desserte de la Zone d'Activités de Bernin-Crolles. Un terminus à Brignoud en gare SNCF serait logique.

Naturellement au delà de Saint-Egrève et de Meylan, ce tramway aurait des caractéristiques de tramway péri-urbain avec des arrêts plus distants permettant une vitesse commerciale élevée, garantissant des temps de parcours attractifs.

Pour mémoire, un tel projet, appelé Ysis, avait été étudié par le Conseil général et malheureusement abandonné à notre grand regret.

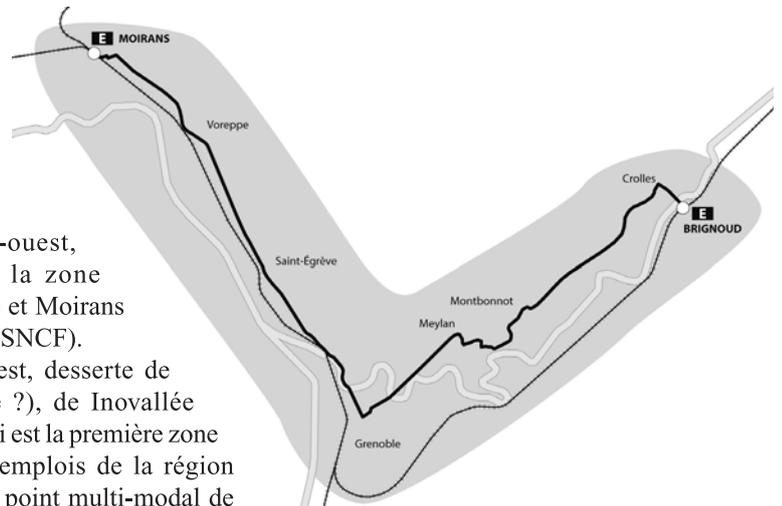
Lors de nos rencontres avec Didier Migaud et Marc Baïetto, respectivement présidents de La Métro et du SMTC, ce dernier nous a confirmé que le Conseil général était prêt à apporter son aide au SMTC pour le financement du prolongement de la ligne E vers Meylan.

Si l'on rajoute le prolongement à l'étude de la ligne B vers le polygone scientifique (avec connexion ultérieure à la ligne E après franchissement de l'Isère et des voies ferrées), se dessine un véritable réseau tramway, complémentaire à la voie ferrée, reliant les principales zones d'activités de la région grenobloise : Centr'Alp, le polygone, scientifique, le centre-ville de Grenoble, le domaine universitaire, le CHU, Inovallée et Bernin-Crolles. Une alternative sérieuse, économique, écologique et performante à la rocade nord !

Une procédure de concertation est prévue sur ce projet fin septembre, trop tard pour vous en faire part dans ce bulletin. La suite donc dans le numéro 118 !

Antoine JAMMES

*Schéma ligne E long terme
Infographie : Sylvain BLANCHARD*



La ligne de tramway "A" certifiée "NF Service"

La SÉMITAG s'est engagée, dans la délégation de service public signée avec le SMTC, à transporter 75 % de sa clientèle sur des lignes ayant le label NF Service d'ici 2012.

La démarche de certification a débuté avec la ligne A du tramway, qui a obtenu le label en février dernier, et doit se poursuivre cette année avec les lignes B et C, et les années suivantes avec les principales lignes d'autobus, en commençant avec la ligne n° 1 en 2009.

La certification NF - Service vient en complément de la norme "ISO 9001", que la SÉMITAG a obtenue en 1996.

L'idée est de prendre en compte les besoins des clients, de les fidéliser et de valoriser les bonnes pratiques au sein de l'entreprise. Celle-ci prend des engagements envers les clients, communique sur ce sujet et doit les garantir.

La norme NF est une norme européenne, qui certifie les prestations de services, et intègre une série de mesures de la qualité de service, alors que la norme ISO, norme internationale, ne certifie que l'organisation d'un service (existence de procédures) sans notion de mesure.

Dans le cadre de cette certification NF Service, qui a été initiée fin 2006, la SÉMITAG réunit un comité tripartite, composé du transporteur, elle-même, de l'autorité organisatrice, le SMTC, et de représentants des usagers, l'ADTC. Ce comité se réunit au moins deux fois par an pendant sept ans (une réunion annuelle minimum étant l'obligatoire).

L'AFNOR (Agence Française de Normalisation) définit un certain nombre d'exigences auxquelles doit répondre l'exploitant :

- certaines sont imposées, comme l'information en station et dans les véhicules, la ponctualité et la régularité, la disponibilité des distributeurs et valideurs, le confort et la propreté dans les véhicules ;

- d'autres sont choisies parmi une liste, comme l'accueil téléphonique, l'information en situation perturbée, la lutte contre la fraude, la réponse aux réclamations, la propreté des arrêts ;

- enfin l'exploitant définit lui-même des critères, comme l'information en temps réel donnée en station et la pertinence des réponses aux réclamations.

Chacune de ces exigences est accompagnée d'un niveau requis et d'une description de situation inacceptable. Les mesures sont effectuées soit en interne, soit au moyen d'enquêtes "client mystère".

La certification initiale peut être demandée lorsque les critères sont tous atteints pendant au moins six mois consécutifs. L'AFNOR réalise alors un audit qui débouche (ou pas) sur la certification. La mesure de la qualité de service ne s'arrête évidemment pas, et la certification peut être retirée en cas de mauvais résultats.

En ce qui concerne la ligne A, après une bonne série de mesures dans le courant de l'année 2007, l'audit a eu lieu à l'automne et la certification NF Services lui a été décernée en février 2008. Depuis le label commence à s'afficher sur la ligne, à commencer par les fiches horaires. Le processus étant maintenant bien engagé, la certification des autres lignes de tramway ne devrait pas présenter de difficulté.

Pour plus d'information sur la certification NF Services : www.marque-nf.com

Texte et photo : Sylvain BLANCHARD



Pont du Drac : sécurisation des piles

Dans le cadre de gros travaux d'entretien des ponts successifs sur l'A-480 et le Drac (étanchéité, remplacement d'appareils d'appui et joints de chaussée) le renforcement des piles de l'ouvrage qui franchit l'autoroute a été réalisé cet été.

Il ne s'agissait pas d'éviter à ce pont de s'écrouler sur lui-même un jour, au passage d'un tramway, mais donc de renforcer ses piles en cas de choc d'un poids lourd circulant sur l'A-480.

Cela peut paraître étonnant, mais lors de la construction de ce pont, en 1967 pour les Xèmes Jeux Olympiques d'Hiver, les règles de calculs de résistance aux chocs des piles étaient plus faibles.

C'est ainsi que ce pont ne comportait que 8 piles, de section somme toute bien moyenne, espacées entre elles et peu ferrillées.

Tout cela, au regard de la circulation des poids lourds qui y passent dessous, estimée à 6,8 % des 80.000 à 100.000 véhicules quotidiens, soit près de 7.000 camions !

On pourrait penser que les glissières en béton, construites il y a plusieurs années, suffiraient à éviter les chocs des poids lourds. Il n'en est rien, car de tels faits ont été enregistrés par la Direction Nationale des Routes, tout comme les chocs dus aux chargements de ces camions.

La solution adoptée est une ceinture de béton armé qui solidarise maintenant les 8 poteaux.

Le SMTC a eu raison de mener de front les travaux d'étanchéité avec ceux du renforcement des piles, bien entendu pour améliorer la sécurité, mais aussi parce qu'il a ainsi réalisé l'économie d'un second balisage sur l'A-480 et de la fermeture des bretelles d'accès à cette autoroute (33.000 euros) alors que le renforcement des piles du pont lui a coûté "seulement" 26.000 euros. Vous voyez donc l'intérêt d'avoir mené ces travaux conjointement.

Jean-Marie GUÉTAT

Autobus : réorganisation du secteur Sud agglomération

En quelques lignes, tout sur le réseau

13 mai : le retournement de la ligne d'autobus n° 12 dans le secteur de la Villeneuve d'Échirolles est modifié. Grâce à un rond-point aménagé devant la gare, les bus gagnent du temps puisqu'ils ne sont plus obligés de faire la grande boucle au trajet sinueux, ponctué d'un carrefour à feux tricolores.

Début juin : à Londres, le SMTC et la CCI de Grenoble remportent le Trophée Européen des Plans de Déplacements Professionnels", lors de la Conférence Européenne sur le Management de la Mobilité et le Projet CO2 Commerce. Ce type de PDE fut lancé en 2004 pour inciter les entreprises de toutes tailles à promouvoir les TC auprès de leurs salariés. En juin dernier, 135 PDE avaient été signés dans l'agglomération grenobloise, correspondant à 17.000 véhicules/jour retirés de la circulation.

11 juin : Vincent Comparato, conducteur de la SÉMITAG, remporte le second prix du Bus d'Or 2008, derrière un Toulousain et devant un Montpelliérain. Ils étaient 40 candidats, provenant d'autant d'agglomérations.

9 au 11 juin : une auditrice de l'AFAQ / AFNOR a évalué les lignes de tramways B et C, et renouvelé l'évaluation de la ligne A (voir article en page 17 de ce bulletin). L'impression a été très bonne; toutefois les résultats officiels sont attendus.

10 juillet : 3 nouveaux minibus sont mis en service pour les personnes à mobilité réduite. Ils remplacent 3 véhicules anciens; l'un a été offert à l'APF de Grenoble, les deux autres partiront en Algérie et en Mauritanie.

25 août : édition d'un nouveau plan général du réseau. C'est le 50^{ème} édité depuis la création de la SÉMITAG en janvier 1975.

25 août : mise en service d'une nouvelle navette appelée "Les Hauts de Seyssins", entre Le Prisme et Le Cellier, à raison de 10 services par jour.

Jean-Marie GUÉTAT

Le 25 août le secteur Sud Agglomération a vu une profonde réorganisation de ses services d'autocars et d'autobus.

Ces améliorations concernent donc les communes de Claix, Varcès-Allières-et-Risset, Vif et Les Saillants du Gua.

Ligne 1

Depuis le 25 août, un service sur trois est prolongé de Claix-Pont Rouge à Varcès-République, soit en semaine 50 services quotidiens.

Ligne 58

Depuis le 25 août également, la ligne 1 prolongée de Claix-Pont Rouge à Varcès-République entraîne la suppression de la ligne n° 10 (qui assurait la navette de Claix-Mairie à Varcès-République). Pour pallier la suppression de la section Claix-Mairie / Claix Pont Rouge de cette ligne 10, la n° 58 est prolongée de Claix-Mairie à Claix-Pont Rouge.

Ligne 17

Depuis le 1er septembre elle est renforcée (de 32 services quotidiens en semaine précédemment, il y en a maintenant 41) dont 9 sont "Express" en empruntant l'autoroute A-51 de Vif au Rondeau (contre 3 services auparavant).

Lignes 18 et 19 supprimées

La n° 18 desservait, depuis les Saillants du Gua, la Maison de la Culture de Grenoble.

La ligne n° 19 desservait Saint-Paul de Varcès, depuis Varcès. Elle a été remplacée par la "Navette de Saint-Paul de Varcès".

Proxi' TAG

C'est le nom donné à de nouveaux services de Transport A la Demande (TAD) pour desser-



Nouvel autocar à plancher bas acquis spécialement pour la nouvelle ligne 17.

vir des zones peu denses du sud agglomération, mais pas seulement, puisque la Navette de Noyarey-Village adopte elle aussi le concept "Proxi'TAG".

Dans les faits, pour effectuer son déplacement, il faut réserver au moins un jour à l'avance, au 04-76-20-66-33, du lundi au jeudi de 7h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00, le vendredi et vacances scolaires toute la semaine de 7h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30. (*ndlr : pas très pratiques, ces horaires différents*). En cas d'annulation, il faut prévenir 2 heures avant le transport programmé.

Donc, depuis le 25 août, dans le sud agglomération, deux TAD Proxi'TAG ont été mis en service :

- "Reymure", entre Varcès-République et Vif-Mairie, à raison de 6 services quotidiens maximum;
- "Prélenfrey", des Saillants du Gua à Prélenfrey-Église, à raison de 6 services quotidiens maximum.

Texte et photo : Jean-Marie GUÉTAT

La SÉMITAG en quelques chiffres, de l'année 2007

74,3 millions de voyages ont été réalisés, soit + 3,7 % par rapport à 2006.

Cela représentait 186 voyages / an / habitant.

L'amplitude horaire était de 4h30 à 1h35.

Les abonnements représentaient 55,6 % de tous les titres de transports, les cartes à voyages multiples 25,5 %, les voyages à l'unité 12,7 % (autres = 6,2 %).

16,2 millions de km furent parcourus, dont 2,6 en tramways.

Le réseau comportait 28 lignes :
- 4 de tramways = 30 km et 126 stations,
- 22 d'autobus = 219 km et 930 arrêts,
- 3 de Noctibus = 25 km et 135 arrêts.

22 de ces lignes étaient accessibles aux usagers

en fauteuil roulant, avec 83 % des arrêts et 94 % des véhicules accessibles. (*ndlr : le remplacement des autobus articulés sur la ligne 3 au début de 2008 par des véhicules accessibles a eu pour conséquence qu'il ne reste plus que 3 midibus non accessibles, sur les 306 bus du réseau routier de la SÉMITAG*).

Le parc de véhicules totalisait au 31 décembre dernier 88 tramways, 49 autobus articulés, 196 autobus, 18 midibus et 11 minibus du Service de Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Globalement, la perte de 1 km/h de vitesse commerciale sur l'ensemble du réseau, revient, en surcôt d'exploitation, à 2 millions d'euros de plus.

Jean-Marie GUÉTAT

Hynovis : un nouveau concept d'autobus

Lors du dernier Salon du Prédit, le 14 mai dernier, le constructeur de véhicules de transports en commun franco-italien Irisbus a présenté un concept d'autobus à propulsion hybride : l'Hynovis.

Extérieurement...

Ce "concept car" de 12 mètres de long surprend avec ses deux essieux avant (tous les deux directeurs) dotés de roues de faible diamètre, et son essieu arrière (aussi directeur) mais de diamètre des roues traditionnel, placé très en arrière du bus pour améliorer le volume intérieur.

Une seconde nouveauté, (bien qu'elle existât sur les bus et cars Chausson dans les années 1950-1960, mais de dimensions plus réduites) est l'ouverture du toit par de larges voussoirs vitrés, côté des portes (photo ci-dessous).



Enfin, toujours depuis l'extérieur, l'absence de porte centrale lui donne un petit air d'autocar. Pour le constructeur, cette disposition des portes (en "202") faciliterait le déplacement des voyageurs dans le bus. D'après nous, pas forcément, notamment lors des périodes de pointes, pour



les usagers qui prendront le bus seulement pour quelques arrêts. De toutes façons, on pense qu'Irisbus proposera quand même une version à 3 portes (en "222").

Un (petit) peu de technique

Cette nouvelle conception a permis de gagner une tonne sur le poids total de l'autobus par rapport au véhicule antérieur de même segment, dit "standard".

La propulsion combine des batteries et des supercondensateurs de stockage de l'énergie au moteur Tector de 6 cylindres (220 CV) qui permet une réduction de 30 % des émissions de CO₂.

Petite question...

En découlera-t-il une version trolleybus ?

Oui, lorsque ce concept car aura débouché sur un modèle autobus de série, puisque Irisbus nous a habitué, depuis plus de 5 ans, à proposer ce mode de transport électrique écologique par excellence, avec ses précédentes versions autobus "Agora" et "Citélis".

Appels d'offre verts pour les TC !

L'Union Européenne veut que les autorités publiques prennent en compte les coûts environnementaux lorsqu'elles lancent des appels d'offre pour acquérir des véhicules de transports en commun.

Il ne sera donc plus seulement pris en compte le coût d'achat, mais plutôt globalement tout le cycle de vie, c'est-à-dire le coût du carburant qu'utiliseront les véhicules, les émissions de CO₂ et la pollution.

Cette législation ne s'appliquera qu'aux nouveaux véhicules.

... Tiens, le trolleybus "rentre" bien dans cette future (et très proche) réglementation.

Tous les textes et les photos de cette page sont de Jean-Marie GUÉTAT

Premier bilan des navettes "Tranquil'Ostade" :

Maintenant qu'un certain nombre de matches se sont déroulés dans le nouvel équipement grenoblois depuis son ouverture le 15 février dernier, on peut tirer quelques enseignements sur les dessertes par autobus et tramways qui transportent les spectateurs. Sur les 17.000 supporters moyens, 4.600 le sont par la SÉMITAG, soit 33 %. Pour comparer, Nantes fait entre 10 et 20 % (mais le stade est plus éloigné du centre-ville).

Travaux d'été sur les lignes de tramways

Comme chaque été, la période estivale est plus propice à l'entretien de fond du réseau de tramway, en raison du nombre moindre de véhicules qui y circulent.

Cette année quatre chantiers de natures différentes ont été ouverts dans l'agglomération.

Du 13 mai au 18 juin les rails ont été remplacés sur la ligne A du carrefour Alliés-Malherbe au stade de la Villeneuve. Des autobus suppléaient l'arrêt des tramways entre la station Malherbe et le terminus Denis Papin.

Du 30 juin au 5 septembre, de jour comme de nuit, les rails de l'avenue Alsace-Lorraine ont été changés du cours Jean Jaurès à la place de la gare. Cela nécessitait, du lundi au vendredi à partir de 21h00, de remplacer les trams de la ligne A par des bus entre la station Victor Hugo et le terminus de La Poya, et de carrément supprimer les trams de la ligne B de Victor Hugo jusqu'au terminus Cité Internationale.

Après une réunion de concertation le 24 juillet, consécutive au blocage des trams la veille par quelques commerçants et riverains mécontents des travaux de nuit, les chantiers furent interrompus de 12h à 14h et de 21h à 5h le lendemain. Puis du 3 au 14 août une limitation supplémentaire de circulation des tramways de la ligne B fut instaurée, de 13h45 à 18h00.

Un dernier chantier concernait la station Maisonnat à Fontaine.

Enfin, des travaux de remise en état de la ligne aérienne ont été réalisés à la gare de Grand Place.

Nouveaux trolleybus !

Le développement du trolleybus se poursuit en Suisse :

- Bienne a reçu plusieurs trolleybus du lot de 10 qu'ils ont commandés,
- 20 articulés sont en cours de fabrication pour Neuchâtel,
- 7 mégatrolleybus (de 24 m. de long à 3 caisses !) pour Saint-Gall,
- 17 articulés également pour Saint-Gall (à la suite d'un vote populaire le 25 novembre 2007 qui a obtenu 90 % de voix favorables),
- Genève va électrifier 2 lignes d'autobus, les n° 1 et 3.

En France, Limoges a lancé un appel d'offres pour 6 trolleybus, plus 2 tranches condi-

Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et
ferroviaires (18h30) :
20 oct., 17 novembre, 8 décembre

Commission vélos & piétons (18h30) :
27 oct., 24 novembre, 15 décembre.

Commission du bulletin :
13 octobre, **mardi** 18 novembre

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 couverture : J-Yves GUÉRAUD
Photo de la vignette de couverture :
Monique GIROUD

Revue de presse

Bus gratuits à Aubagne

Daniel Fontaine, candidat-maire (sortant) d'Aubagne l'avait inscrit dans son programme des Municipales du printemps dernier : *"gratuité de tous les bus pour toute la population d'Aubagne"*.

Réélu, Daniel Fontaine a confirmé ce choix en précisant que sa mise en service aurait lieu dans le courant du premier semestre 2009.

Il ne sera donc bientôt plus nécessaire de déboursier 1,10 euros pour se déplacer sur ce réseau récent (ouvert le 27 août 2007) qui comporte 9 lignes régulières plus 15 de transports scolaires et 4 navettes. Deux millions de km et deux millions de voyages sont réalisés chaque année.

Ayant visité un autre réseau gratuit, Chateauroux dont l'agglomération est de taille comparable à celle d'Aubagne, Daniel Fontaine sait que là-bas, *"la fréquentation a explosé, ce qui ne va pas sans poser des difficultés. Le matériel s'use davantage, il faut revoir le cadencement du réseau (...) et il faut aussi renforcer l'offre sur les lignes structurantes"*.

Daniel Fontaine conclut *"la gratuité des bus est une démarche globale en faveur des transports en commun, du développement durable et de l'efficacité sociale"*.

Ville & Transports, n° 455 du 17 septembre 2008

Bus gratuits en Région Parisienne

Depuis le 1er octobre 2007 la RATP exploite le réseau de bus de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre, appelé "Valouette", dans la proche banlieue sud de Paris. Ce petit réseau a la particularité d'être gratuit.

Le diesel aux USA et en Europe

Christopher Neumaier, de l'Université Technique de Munich, a analysé le "sort" de la voiture diesel aux USA et en Europe de 1973 à 2006.

Alors qu'en 2006, en Europe, plus de 50 % des voitures neuves sont équipées de moteurs diesel, leur part, aux USA, est en dessous de 1%. Image positive en Europe : moteur fiable, à faible consommation, à pollution limitée alors que la perception est négative aux USA : moteur de camion, sale, bruyant, malodorant, peu fiable.

Pourtant, le moteur diesel Oldsmobile y a démarré en flèche en 1979, mais a irrémédiablement chuté en 1981 à la suite de problèmes de fiabilité et ne s'en est jamais remis.

La Lettre de la Fondation de l'automobile Marius Berliet, n° 113, septembre 2008

"La bicyclette, anticyclique"

Lutte contre la pollution, contre l'obésité, renchérissement des prix du carburant, rareté du crédit, les fabricants d'automobiles ont du souci à se faire. Mais comme dans toute crise, s'il y a des perdants, il y a des gagnants.

Selon "The economist", le grand vainqueur est le vélo. En 2007, 130 millions de petites reines ont été vendues dans le monde et 52 millions de voitures. Et cette tendance ne fait que se renforcer. En août, le numéro un mondial, le fabricant taïwanais Giant, a battu son record mensuel avec 460.000 vélos et s'achemine vers une année sans précédent.

(...)

En pleine débauche des Bourses mondiales, Giant Manufacturing est aussi l'action anticyclique. Vendredi elle a encore augmenté de 6,9 %, son maximum autorisé à la Bourse de Taïpeh. Son carnet de commandes serait déjà plein jusqu'en juin 2009, d'après le journal taïwanais "United Daily News".

Les Échos, 22 septembre 2008

Réchauffement climatique et pétrole cher : le vélo gagne du terrain aux Pays-Bas

Le vélo continue de gagner du terrain aux Pays-Bas, alors que ce pays aux 18 millions de vélos et 16 millions d'habitants détient nombre de records en la matière.

Il ne s'agit pas seulement des ventes, l'utilisation du vélo gagne aussi du terrain, explique à l'AFP le directeur de l'Union des cyclistes Hugo van der Steenhoven. Cela vient notamment du fait que la santé est de plus en plus importante pour les gens : ils veulent faire de l'exercice.

(...)

Selon une étude, avec un baril à 100 dollars, 10 % des automobilistes choisissent le vélo. (...) La RAI souligne l'envolée des ventes du vélo électrique depuis un an et demi. Les gens veulent éviter les bouchons et consommer moins de pétrole, alors ils utilisent un vélo pour aller au travail, une distance de plus de 10 km ne leur fait plus peur.

AFP La Haye, 8 septembre 2008