

ADTC *infos*

Se déplacer autrement



Rocade Nord : 10 fausses idées

dossier central : pages 9 à 12

N°118 - Décembre 2008 - 3,00 Euros



Vélo-école en double-sens cyclable



TER : des cars... faute de trains

page 14



Trolleybus : ne perdez pas le fil !

page 18



EDITORIAL : Ticket rouge pour la Rocade

Le 12 novembre, la FNAUT (fédération nationale des associations d'usagers des transports) et l'ADTC remettaient une distinction peu enviée au président du Conseil général de l'Isère (CGI), ex-aequo avec le maire Toulon : le "Ticket rouge" 2008. Le maire de Toulon vient en effet de décider de sacrifier le projet de tram pour financer le deuxième tube de son tunnel routier, le premier tube ayant englouti le budget initialement prévu pour l'ensemble du tunnel. C'est le projet de Rocade nord qui vaut son "ticket rouge" à André Vallini.

Nous comprenons mal, de la part d'un département qui a engagé une démarche "Agenda 21", et qui consacre des moyens significatifs aux transports en commun, un tel entêtement à présenter la Rocade nord comme "indispensable".

Même le Conseil général, dont les services avaient tronqué l'étude de trafic de l'Agence d'urbanisme de la région grenobloise (AURG), reconnaît maintenant que la Rocade nord ne résoudra absolument pas le problème des bouchons d'entrée d'agglomération. Il ne nie plus que le premier effet de la Rocade nord sera d'induire un report de trafic vers l'automobile aux dépens des transports en commun (TC), estimé par l'AURG à environ 8000 voyages/jour. Ni que le trafic sur la Rocade sud ne serait allégé que marginalement, et très temporairement (2 à 3 ans au plus). Cela commence à faire beaucoup de "détails" pour un projet aussi coûteux !

La direction des routes du Conseil général vient de publier de nouvelles études de trafic

indiquant que la Rocade, en raccourcissant le trajet de certains automobilistes, produirait une baisse de la pollution. Mais le Conseil général n'a pas répondu à nos questions sur les hypothèses de ce calcul qui contredit les précédentes études. Les logiciels de modélisation de trafic sont efficaces pour prévoir comment se répartiront les voitures si on modifie les voiries, mais pas pour prédire les évolutions des critères de choix des usagers, ni le trafic induit en marge du périmètre d'étude. Autrement dit : l'absence de trafic induit n'est pas un résultat du calcul, mais un postulat de départ, démenti jusqu'à ce jour par toutes les expériences de création de voiries. Et c'est sur cette base de ces "résultats" biaisés que nos élus affirment que la Rocade est "la" solution pour faciliter la circulation des bus en centre-ville.

On est à la croisée des chemins : au lieu d'extrapoler des modèles de gestion des "tuyaux à voitures" qui nous mènent droit dans le mur, il serait temps de miser sans concession sur l'incitation aux changements de comportements. Rappelons-le, les tendances récentes sont plus favorables aux alternatives à la voiture que ne le prévoyaient les modèles "classiques", et les experts internationaux s'accordent maintenant pour estimer qu'il faut réduire notre consommation de pétrole, non pas dans 50 ans, mais d'ici 10 ans... Rappelons aussi qu'il existe, dans les propositions alternatives l'ADTC, des mesures applicables à court ou moyen terme, bien moins coûteuses que la Rocade nord, capables d'améliorer la vitesse commerciale des transports en commun dans le centre de l'agglomération.

Monique GIROUD

Sommaire du numéro 118

Page 2	Editorial – Ticket rouge pour la Rocade
Page 3	Rocade nord : concertation préalable
Page 4	Un système de vélos en libre-service innovant
Page 5	Conduite à vélo : autrement, pas forcément « n'importe comment »
Page 6	Nouveauté à l'ADTC : la vélo-école
Page 7	Plan de Déplacements Inter-Associatif MNEI : les premières mesures
Page 8	Les trottoirs et les commerçants
Pages 9-12	10 fausses idées sur la Rocade Nord
Page 13	Autocars de substitution au train : du très correct au car...rément galère
Page 14	Ligne de Bièvre : intérêt d'une réouverture ?
Page 15	TER grenoble et Genève : la galère des usagers
Page 16	Études du tramway ligne « E » : l'avis de Mme le Maire de Saint Egrève
Page 17	Études du tramway ligne « E » : la position de l'ADTC
Page 18	Nouvelles lignes de trolleybus en Europe : Grenoble ferait bien de s'en inspirer !
Page 19	Ligne 6020 : propositions de l'ADTC pour son amélioration
Page 20	Revue de presse

Rocade Nord : Concertation préalable

ZOOM

Le Conseil général organise en ce moment la « concertation préalable » sur le projet de rocade nord.

Jusqu'au 15 janvier vous pouvez donner votre avis sur ce projet de rocade que l'ADTC combat depuis de nombreuses années.

Cette concertation préalable est une étape réglementaire au début de la phase dite d'avant projet sommaire qui devrait déboucher sur une enquête d'utilité publique au 2ème semestre 2009.

Une expertise bâclée

Un expert désigné par le Conseil général pour analyser les alternatives possibles a rendu son rapport fin septembre. Nous nous sommes procurés ce rapport qui :

- ne répond pas au cahier des charges du Conseil général, puisqu'il n'analyse pas ces alternatives !
- ne traite pas de l'aspect financier de ce dossier !

Néanmoins, l'expert confirme que la rocade nord ne réduirait pas la pollution, ce que le maire de Grenoble espérait pourtant ! Il insiste également sur la nécessité d'un péage élevé ; il souligne enfin les risques d'un tel péage tant sur l'aspect économique que politique (acceptation par la population). Ce rapport a été fait dans l'urgence, en un mois, sans connaissance détaillée de la situation grenobloise.

Un coût sous-estimé ?

C'est la conclusion à laquelle est arrivée l'association OFIPoPu* : après avoir demandé en vain au Conseil général les éléments ayant servi à l'estimation du projet (M. Vallini a répondu qu'il n'existe aucun document !) cette association a réévalué ce projet sur la base des éléments de chiffrage réalisé par la DDE sur la version précédente de ce projet... version abandonnée par les collectivités locales pour des raisons de coût jugé trop important, 763 M€ base 2006.

L'OFIPoPu a évalué avec les mêmes bases à 733 M€ le projet actuel du Conseil général annoncé à 580 M€, soit 150 M€ de plus que l'évaluation « politique » faite par les techniciens du Conseil général en 2007...

Les députés ont voté en octobre à l'unanimité la loi Grenelle I dont l'article 1 précise :

« Pour les décisions publiques susceptibles d'avoir une incidence significative sur l'environnement, les procédures de décision seront révisées pour privilégier les solutions respectueuses de l'environnement, en apportant la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable. »

André Vallini, député, va-t-il appliquer la loi qu'il a votée ?

Une concertation préalable qui n'apporte aucun élément nouveau

Nous avons reçu le dossier de concertation quelques jours avant le bouclage de ce bulletin. Rien de nouveau sur ce projet si ce n'est des arguments toujours aussi tendancieux sur la capacité de cet ouvrage à améliorer la circulation. A noter qu'en 2000, la DDE avait vendu aux élus du SMTC un tunnel enterré avec traitement des gaz d'échappement. En 2008, les techniciens du Conseil général ressortent la solution du traitement des gaz d'échappement... Celle-ci avait été abandonnée en 2004 par la DDE et aucune solution réaliste techniquement et financièrement pour un tel volume d'air à traiter n'a été trouvée depuis !

L'ADTC se mobilise – vous aussi

Au sein du collectif CAIRN**, l'ADTC a lancé de nombreuses actions avec un nouveau site web, un dépliant de 4 pages, une pétition électronique et l'organisation de réunions publiques avant celles organisées par le Conseil général... un moyen pour le public d'avoir une autre information que le discours officiel dont chacun sait depuis l'été 2007 qu'il est tout sauf objectif !

Site web sur la rocade nord :
www.adtc-grenoble.org

Participez à cette concertation préalable en exigeant que des scénarios alternatifs sans rocade nord soient enfin étudiés. Les dossiers de présentation sont ouverts jusqu'à cette date au siège grenoblois du Conseil général, dans les sept mairies concernées et sur le site du Conseil général www.rocade-nord.fr.

Antoine JAMMES

* OFIPoPu : Observatoire des Finances et des Politiques Publiques
** CAIRN : Collectif pour des Alternatives Innovantes à la Rocade Nord

CARTON VERT à la ville de Grenoble

Un carton vert avec mention très bien pour la généralisation des double-sens cyclables à Grenoble, sur le centre-ville élargi dans un premier temps (voir ADTC infos n°117).

C'est avec ravissement que chaque jour cet automne, nous avons vu éclore de nombreux double-sens sur nos trajets quotidiens. Larges ou étroits, avec ou sans bande... Le marquage a fait l'objet d'un traitement assez soigné. Seul regret : la peinture des pictos vélos ne tient pas toujours très bien, et la campagne de comm' est un peu en retard. Mais ne boudons pas notre plaisir. Comme prévu, l'effet de masse joue son rôle, les automobilistes s'adaptent. Cyclistes, savourez ! Mais attention aux piétons qui n'ont pas encore pris l'habitude de regarder de l'autre côté.

Monique GIROUD

CARTON ROUGE à la commune de Varcès pour l'arrêt Saint-Ange (lignes 1 et 17)

Avec le prolongement de la ligne 1 à Varcès, l'arrêt « Casernes » a été déplacé à « Saint-Ange ». Si cela ne pose pas de problème pour la distance (quelques dizaines de mètres), c'est la sécurité qui est en cause : entre cet arrêt et la Maison d'arrêt, il n'y a aucun trottoir. Les piétons doivent marcher sur le goudron de la RD 1075, frôlés par les voitures qui ne respectent pas toujours la limitation à 50.

On dira sans doute que dans la situation antérieure il fallait traverser la chaussée sans aucun feu ni passage protégé. Le nouvel arrêt est, quant à lui, disposé de part et d'autre d'un carrefour à feux. Mais, quand on améliore la sécurité d'une part, on ne devrait pas la dégrader d'autre part.

Bruno VIGNY

Un système de vélos en libre-service innovant

Passerelle du Rondeau : vue de l'utilisateur

Suite à l'incendie de la passerelle du Rondeau (cf. ADTC info n° 116 p. 6), un aménagement provisoire a été mis en place.

Pour franchir celui-ci, un panneau indique qu'il faut descendre de vélo, mais nombre de cyclistes ne respectent pas cette règle contraignante qui fait perdre du temps. Le croisement est « juste » si quelqu'un vient d'en face.

Le haut de la passerelle, ainsi que les rampes d'accès, possèdent un revêtement antidérapant. Mais il faut faire attention aux jonctions entre les deux qui sont des plaques métalliques, glissantes en cas de pluie.

Bref, un aménagement provisoire qui remplit son rôle. Les cyclistes espèrent seulement que la vraie passerelle permettant le franchissement sans descendre de selle sera reconstruite très rapidement.



Texte : Nathalie TEPPE
Photo : Sébastien GUEHENNEC

Dans la jolie ville de Montpellier, il est facile d'apercevoir partout les "Véломagg". Il y a actuellement un total de 1200 vélos en prêt ou location.

C'est le fameux vélo qui est léger et maniable, pas comme les mammoths de Lyon et Paris (environ 5 kilos d'écart). Il a un look sympa et ne possède pas de chaîne : la transmission est à cardan. Les usagers en pantalons et jupes seront heureux. Enfin un vélo agréable à regarder et pour pédaler.

Pour arriver à ce résultat, les concepteurs (la société Smoove) ont installé tout le nécessaire sur la borne de location, et non sur le vélo. Ceci présente deux avantages. D'abord, cela permet de gérer tous les vélos de chaque station avec une seule borne équipée d'électronique, donc de réduire fortement le coût d'une station. Ensuite, ces vélos peuvent stationner sur des arceaux classiques, avec des antivols classiques, la seule différence étant la « clef électronique ». On peut donc stationner au plus près de sa destination pour les arrêts de courte durée, et quand on n'a plus besoin du vélo, on peut facilement le rendre sans devoir tourner en rond à la recherche d'une borne libre.

Une heureuse surprise : aucun vélo volé pendant la première année de service, probablement grâce à la qualité de l'antivol de cadre, au choix d'un matériel pas complètement standard, et à la commodité de ce libre-service.



Pour les usagers, ce système permet de profiter des vélos sans contrainte horaire une fois qu'on a pris la carte d'abonnement à la station centrale. Pour prendre un vélo, il suffit de se présenter à une borne et de retirer la clef du cadenas.

Des vélo-stations, au nombre de 50, sont disposées à différents endroits des lignes de trams. Il est facile de trouver des emplacements. Le site internet donne la disponibilité des vélos en direct. Il existe plusieurs forfaits : 4 heures 1 €, journée 2 €, et 3 ou 12 mois. Il suffit de prendre la bonne couleur de vélo : les vélos disponibles pour la location courte durée ont une couleur différente des vélos des abonnés longue durée. Un bon choix pour des prix raisonnables : 20 heures pour 5 € à la carte. Une course ou une grande balade, au choix. On paye à l'heure, et un petit supplément est débité si on ne rend pas le vélo dans la station de départ.

Et pour garer son vélo à la journée ou la nuit, il existe des parkings sécurisés et surveillés aux abords des principales stations de transport en commun. On est sûr de retrouver un vélo au retour du travail. Bref, une intermodalité vélo-tram facile.



Enfin, les abonnés de la TAM peuvent utiliser les VéloMag avec leur abonnement bus-tram. Il existe donc sur Montpellier une vraie complémentarité entre le vélo, les transports en commun, et la marche à pieds. De quoi prendre du plaisir à découvrir la ville, ou aller au boulot sans le souci et le stress de la voiture.

La Métro, très intéressée par cette expérience, envisage d'adapter ce système à Grenoble. Le service est à peu près équivalent aux systèmes de type « VéloV » ou « Vélib », mais pour un coût bien moindre.

Espérons que l'arrivée d'un tel dispositif, probablement d'ici un an, sera l'occasion de redynamiser les projets, pour le moment sous-dimensionnés, de stationnements vélo sécurisés dans les gares et principales stations de tram.

Dominique CHARVOLIN
et Monique GIROUD
Photos : Smoove.fr

Conduite à vélo : autrement, pas forcément "n'importe comment"

Si vous avez du mal à comprendre la conduite des cyclistes, essayez, et vous comprendrez peut-être mieux...

Ne pas généraliser

Tout d'abord, il n'y a pas "les cyclistes", il y a de multiples cyclistes, jeunes ou âgés, sportifs ou nonchalants, débutants ou expérimentés, prudents ou gonflés, roulant sur un vélo électrique, un vieux VTC, un vélo de course ou un VTT... Ils n'ont pas les mêmes façons de rouler. Mais vous avez peut-être remarqué quelques comportements "anormaux" fréquents chez les cyclistes. Deux exemples :

Pourquoi les cyclistes ne serrent-ils pas à droite en ville ?

Tout d'abord, au bord à droite, il y a le caniveau. On y trouve quantité de débris qui peuvent provoquer une crevaison —sauf pour les pneus les plus résistants—, de plaques d'égoûts plus ou moins bien ajustées, ou de grilles d'évacuation d'eau entre lesquelles des pneus fins peuvent se coincer. Les cyclistes évitent des risques de chute en se déportant au-delà du caniveau.

Ensuite, s'ils longent du stationnement, à droite il y a des portières. L'ouverture de portière est une des principales causes d'accident corporel pour les cyclistes urbains. Ces accidents peuvent être très graves si le cycliste fait un écart ou chute alors qu'il est suivi par un autre véhicule. Les cyclistes réduisent donc le risque d'accident en laissant, entre vélo et file en stationnement, la largeur d'une portière.

Et enfin, si la rue n'est pas bien large, une voiture n'a pas la place pour doubler un vélo en respectant la distance de sécurité de 1 m -ou 1,5 m hors agglomération. Le dépassement rasant est une autre des principales causes d'accident corporel, surtout hors agglo. En roulant à environ 1 m du bord, le vélo empêche les voitures de doubler dans les rues étroites, et incite les voitures à bien déboîter dans les rues plus larges.

Pourquoi les cyclistes apprécient-ils les double-sens cyclables (ou... remontent les sens interdits) ?

Première raison : les sens unique voiture

sont assez souvent des rues relativement tranquilles, plus rassurantes que des artères à 3 ou 4 voies. En prenant des raccourcis par de petites rues à sens unique, le cycliste évite de côtoyer un trafic plus important, et en évitant des détours, en moyenne il réduit le nombre de manœuvres de tourne-à-gauche - *une manœuvre à risque*.

Deuxième raison : encore les portières. S'il y a du stationnement, à contre-sens le vélo n'est jamais dans l'angle mort de l'automobiliste qui va ouvrir sa portière, il est en face, donc vu. Et quand bien même l'automobiliste serait très distrait, le cycliste arriverait sur le plat de la portière, qui se rabattrait sans causer de gros dégât.

Enfin, lors des croisements, l'automobiliste a le réflexe, surtout si la rue n'est pas bien large, de ralentir. Exactement le contraire de la tendance encore trop fréquente à accélérer pour faire un dépassement rasant. Et au moment du croisement, l'automobiliste est face au cycliste, du côté où il croise, donc il apprécie plus précisément la distance restante entre voiture et cycliste que lors d'un dépassement. Un croisement rasant à vitesse modérée est moins dangereux qu'un dépassement rasant.

Pour un trafic apaisé

Ces exemples n'épuisent pas le sujet, mais peut-être ces explications aideront-elles à mieux comprendre les enjeux de sécurité, et à apaiser la cohabitation nécessaire entre différentes catégories d'usagers.

Texte et photo :
Monique GIROUD



Cycliste à contre-sens

Inauguration des double-sens cyclables

Ce jeudi 11 décembre, malgré les intempéries et la nuit tombée, une trentaine de cyclistes motivés a inauguré les double sens cyclables du centre de Grenoble. Un circuit à travers un grand nombre de rues a été parcouru. Bien visibles et bien audibles, ils ont croisé les automobilistes sans aucun problème, après avoir ralenti dans certaines petites rues.

Ils n'ont pas résisté à l'envie de faire partager cette commodité un autre jour, par meilleur temps, à un plus grand nombre d'usagers du vélo.

Christian COTTE

Chemin des Agriculteurs à Meylan : quand un balisage futuriste côtoie un balisage caduc.

Des petits panonceaux sont apparus récemment sur le chemin des Agriculteurs à Meylan pour flécher l'itinéraire rejoignant la voie verte en direction le pont de Domène, le Bois Français et le pont de la Bâtie.

L'accès proprement dit à la digue emprunte reste mauvais avec 50 mètres de chemin caillouteux, mais des panneaux « Domène » et « Chambéry » incitent néanmoins à y croire et à l'emprunter... même si l'itinéraire cyclable s'arrête bien avant la Savoie.

Près de ce balisage en avance sur l'itinéraire, on trouve encore (au jour où nous écrivons) le balisage « provisoire » datant de février 2007 indiquant la déviation des cyclistes par le chemin de Malacher pour cause de fermeture du pont des Cantines. Ce pont est resté fermé presque un an et demi (!), y compris aux cyclistes, pendant les travaux de la RD11m et du bassin de rétention des eaux. Mais à présent il est ouvert depuis quelques mois, et ces panneaux n'ont plus lieu d'être.

Christophe LEURIDAN

Nouveauté à l'ADTC La vélo-école

Des adhérents motivés

Les activités de l'ADTC ne pourraient pas se tenir sans la participation active de ses adhérents. Avec la campagne « cyclistes brillez » les 18, 20 novembre, et avec le salon Naturissima les 29, 30 novembre et les 5, 6 et 7 décembre, ils ont fait bénéficier les visiteurs de leurs conseils et de leur pratique au quotidien des solutions de déplacements alternatives à la voiture individuelle offertes par les modes doux et les transports en commun.

Tous, qu'ils en soient ici remerciés.

Leurs expériences vécues portées par leurs convictions est le meilleur atout de l'ADTC pour le développement de ses actions.

Monique GIROUD

Liaison : Bois Français - La Bâtie

L'aménagement des berges de l'Isère en amont de Grenoble s'est enrichi d'une nouvelle section. La partie antérieurement goudronnée s'arrêtait à hauteur du Bois Français (pont sur l'Isère entre Montbonnot et Domène) ; on peut désormais rouler jusqu'à l'intersection avec le pont de la Bâtie (entre Saint-Nazaire et Lancey). Encore quelques années et on rejoindra la Savoie...

Bruno VIGNY

L'ADTC vient d'ouvrir une vélo-école à l'attention des ses adhérents. Deux types de prestations sont proposées :

- apprendre à circuler en ville, pour les cyclistes qui se restreignent à l'utilisation du vélo loin de la circulation urbaine,
- apprendre à faire du vélo, pour les débutants.

Remise en selle en milieu urbain

Le témoignage de l'une des élèves :

« Au printemps 2008, lors du congrès de la FUBICY, j'ai eu la surprise de découvrir qu'il existait des vélo-écoles pour adultes en Angleterre. Mes collègues de l'ADTC m'ont alors appris qu'un projet était en cours et que plusieurs personnes avaient manifesté leur intérêt pour ce type de formation.

Cet automne, un samedi, nous étions cinq, de 13 à 57 ans (Christian, Kader, Roland, Jérémie et moi-même), à servir de « cobayes » pour tester cette démarche.

Chacun d'entre nous avait des motivations différentes : entretenir sa condition physique, acquérir un nouveau mode de déplacement en toute sécurité, lutter à son échelle contre la pollution de l'air... Mais nous avons tous un même objectif : pouvoir circuler en ville afin de profiter de l'autonomie et de la facilité de déplacement que procure le vélo.

Pour commencer, nos « professeurs » nous ont fait un petit cours théorique sur la partie du code de la route concernant les cyclistes, les différents aménagements cyclables ...



De la théorie...

Puis, en ce samedi après-midi (idéal pour débiter vu la faible circulation automobile), nous nous sommes lancés sur la route : direction le Campus.

Grâce à Hervé (adhérent du P'tit vélo et de l'ADTC), et à Claire (l'animatrice de l'ADTC), nous avons appris sur le terrain

- comment bien se comporter. Par exemple :
- comment tourner à gauche ?
- comment prendre un rond point ?

- comment emprunter un double-sens cyclable ?
- comment traverser les voies du tram ?
- comment traverser un croisement et savoir se positionner au feu ?
- comment regarder derrière soi, et tout autour de soi...



... à la pratique : dans un giratoire

Ainsi, chacun a pu poser toutes les questions en situation réelle et obtenir les réponses adaptées. De nombreux préjugés sont tombés, et de nouveaux points de vue sont apparus.

Voilà pour la première leçon qui aura duré un peu plus de deux heures. Deux autres leçons nous attendent encore pour apprendre notamment à se déplacer dans une circulation plus dense, apprendre un peu de mécanique et de maintenance à l'atelier du P'tit vélo...

Personnellement, j'ai beaucoup appris et je sens que j'ai déjà davantage confiance pour me déplacer à vélo en ville. »

Apprentissage du vélo

Fin novembre, deux groupes de débutants se sont lancés dans l'aventure, mais, cette fois-ci, il s'agissait d'apprendre à faire du vélo. Nous espérons qu'à la fin de la session, ces participants pourront prendre avec confiance leur place sur la route, et utiliser le vélo comme nouveau mode de déplacement.

Maintenant, c'est à vous !

L'ADTC proposera de nouveau ces types de prestations de façon régulière afin d'encourager les cyclistes hésitants et débutants à découvrir les joies du vélo en ville.

N'hésitez pas à vous manifester si vous êtes intéressé ! La vélo-école de l'ADTC démarre, faites-le savoir ! Elle est ouverte à tous ses adhérents (actuels ou futurs).

Nathalie TEPPE
et Claire BOUZIGON

Plan de Déplacements Inter-Associatif MNEI

Les premières mesures

INTERMODALITÉ

Le Plan de Déplacements Inter-Associatif de la Maison de la Nature et de l'Environnement a été lancé en juillet 2007. Après une phase de diagnostic, les premières mesures d'accompagnement ont été proposées cet automne.

Le PDIA a pour objectif de réduire les émissions de CO2 liées aux déplacements des salariés et des bénévoles de la Maison de la Nature et de l'Environnement, pour leurs activités habituelles ainsi que pour des événements organisés par les associations. En effet, si la maison compte une cinquantaine de salariés, c'est environ 300 bénévoles actifs qui agissent pour les 35 associations adhérentes.

Plan d'action

Les mesures retenues suite au diagnostic figurent dans la « fiche action n°1 ». Cette fiche sert de cadrage aux mesures qui seront mises en place progressivement.

Des incitations classiques à l'utilisation des transports en commun ou du vélo sont bien sûr proposées, mais aussi d'autres leviers plus « indirect » mais tout autant efficaces : la facilitation et le cadrage juridique du télétravail, la prise en compte des déplacements du public dans les événements organisés, la promotion de l'auto-partage ou encore la modification des horaires de certaines réunions pour pouvoir bénéficier du réseau de bus.

Signature des conventions

Le point de départ concret a été marqué par la signature, le 17 septembre, des conventions entre la MNEI et la Semitag, représentée par Jacques Chiron, et le Conseil général de l'Isère, représenté par Marc Baietto. Ces conventions permettent aux salariés ou bénévoles actifs de bénéficier des tarifs « PDE » avantageux sur les réseaux de transports en commun de l'agglomération (Semitag) ou du département (Trans'isère) :



Fiche action Transports en commun

La principale mesure concerne les tarifs :
- 30% de réduction sur l'abonnement annuel sur le réseau Semitag, plus la participation éventuelle de l'association.
- 30% de réduction sur un abonnement annuel ou mensuel de la part de Trans'Isère si l'employeur prend également en charge au moins 30% pour le réseau départemental

Les associations sont incitées à participer au coût des abonnements, mais la décision appartient à chacune.

Les plans des réseaux sont également affichés dans l'espace d'accueil de la MNEI

Auto-partage

Les associations peuvent bénéficier d'un tarif réduit sur l'abonnement à Alpes-AutoPartage. Même si le trajet reste effectué en voiture, l'auto-partage permet de réaliser des déplacements professionnels pour lesquels la voiture est nécessaire, sans contraindre le salarié à venir en voiture de chez lui.

Sensibilisation

Le prêt de vélo par la MNEI est déjà en place depuis longtemps. Une fiche-action en cours de définition permettra d'en faciliter davantage l'usage.

La mise en place de séances de sensibilisation et de recherche de solutions personnalisées pourra permettre d'informer en détail de ces mesures déjà en cours et d'inciter à l'essai.

Ainsi, en se regroupant, les associations, de petits employeurs en général, peuvent bénéficier des mesures PDE afin de réduire l'impact de leurs déplacements sur l'environnement. Même si les salariés et bénévoles sont déjà fortement engagés pour l'environnement, il est toujours possible de faire mieux en changeant ses habitudes !

Jérôme FOURCHES

Photo : Cécile BASSET - MNEI

A Rougier – Directeur de la MNEI,
J Hamburger – Président de la MNEI, J Chiron –
Président de la Semitag,
M Baietto – Vice président du Conseil général, à
la signature des conventions

Bravo pages jaunes !

L'annuaire Pages Jaunes est structuré depuis l'an dernier en rubriques : Vie quotidienne, Santé etc... Dans sa première édition, une rubrique s'intitulait « Auto / moto ». Désormais, elle s'intitule « Auto / moto / vélo ». C'est à des détails comme celui-ci qu'on voit que le vélo est vraiment de retour.

Bruno VIGNY

Alpes – AutoPartage prospère

Le 2 octobre, jour de l'inauguration d'un nouvel emplacement de stationnement, devant la gare SNCF de Grenoble, a été mise en service la 21ème voiture du parc.

Pas de meilleur emplacement que ce site intermodal des gares pour les abonnés locaux du service offert par Alpes - AutoPartage.

Accessible aussi à tous les voyageurs abonnés des systèmes d'auto - partage de France, arrivant à Grenoble, après réservation téléphonique, il offre un service économique, pratique et écologique.

Le parc offre trois types de véhicules, citadine, utilitaire et familiale, en complément ou non des transports collectifs.

Le service, accessible 24 h / 24, est rémunéré au kilomètre et à la durée avec un abonnement mensuel de 15 € et avec des conditions tarifaires particulières en combiné avec les réseaux de transports collectifs locaux TAG et Trans'Isère.

Les perspectives sont ambitieuses puisque les dirigeants prévoient d'atteindre un parc de 50 véhicules en 2015 et de proposer des véhicules électriques très prochainement.

Christian COTTE

Les trottoirs et les commerçants

Annulation du PDU

Le 20 novembre 2008, le Tribunal administratif de Grenoble a annulé la délibération du 2 juillet 2007 adoptant le PDU. Le jugement a été fondé sur un simple vice de forme : absence d'une note de synthèse à joindre à la convocation du SMTC.

Le Tribunal n'a pas examiné sur les raisons de fond qui motivaient le recours conjoint de l'ADTC et de la FRAPNA. Cela ne signifie pas, contrairement à ce qu'a déclaré publiquement le Président du SMTC, que nos motifs sur le fond soient invalides. Simplement, le tribunal a estimé qu'il pouvait se dispenser de les examiner : c'est plus simple pour les magistrats.



Quel impact sur la Rocade nord ?

Le Conseil général s'appuyait jusqu'à présent sur le fait que le PDU prévoyait la Rocade nord pour justifier son engagement dans ce projet. Le SMTC a re-voté l'adoption du PDU, sans aucune modification, lors de sa réunion du 15 décembre 2008. Pourtant, des changements significatifs sont survenus depuis 2007 : report du tram E, loi « Grenelle de l'Environnement »...

Le fond du dossier n'ayant pas été jugé, les associations n'excluent pas de devoir renouveler leur recours.

Monique GIROUD

Il nous est tous arrivés de nous trouver sur un trottoir partiellement ou totalement encombré, de se mettre en file indienne, de descendre du trottoir, au mieux, ou de devoir



traverser la rue.

Ces occupations du domaine public sont soit temporaires soit permanentes. Elles sont soumises à autorisation du Maire, détenteur du pouvoir de police sur le domaine public communal. Elles sont réglementées par un règlement général de voirie qui, à Grenoble, date du 19 septembre 1972, modifié plusieurs fois dont la dernière en date du 15 avril 2003.

Les autorisations temporaires concernent au niveau du sol, les clôtures de chantier, les échafaudages, les grues.

Les autorisations permanentes concernent, dans le sous-sol, les conduites, les voies ferrées, sur le sol, les entrepôts, les garages à vélos, les terrasses de café, et enfin dans le « sur sol », les enseignes, auvents, marquises, bâches, les distributeurs, les panneaux publicitaires, les façades, les clôtures, etc...



Pour résumer, et pour pouvoir faire respecter nos droits de piétons, les dispositions en vigueur ne permettent pas à un commerçant d'entreposer un étalage sur un trottoir qui ne fait pas 2 m de large.

A partir de 2 m, il peut être autorisé sur 0,50 m, sur 1 m si le trottoir fait 2,50 m et sur au moins 1,50 m au-delà de 3 m.

La circulation des piétons doit toujours être libre sur 1,50 m au minimum.

En ce qui concerne les terrasses de café, l'installation de mobilier n'est possible, et susceptible d'autorisation, qu'à partir de 2 m, avec la même règle du minimum libre de 1,50 m, pour une circulation normale des piétons.



Toutes les occupations du domaine public communal donnent lieu à perception d'un droit de voirie fixé par le Conseil municipal, calculé au prorata de la surface occupée, et au temps d'occupation, temporaire ou permanente.

Ces autorisations d'occupation sont délivrées à titre précaire et révocable. Elles sont contrôlées par les autorités de police chargées de leur exécution et par les agents assermentés du service communal qui peuvent recevoir vos réclamations au 04 76 76 37 75.

Les infractions font l'objet de procès verbaux de contravention avec poursuites civiles.

Texte :
Christian COTTE

Photos :
Christian COTTE
Monique GIROUD

10 fausses idées

SUR LA

ROCADE NORD



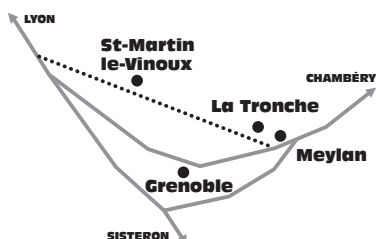
1. LA ROCADE NORD RÉDUIRA LES BOUCHONS AUX ENTRÉES DE L'AGGLO



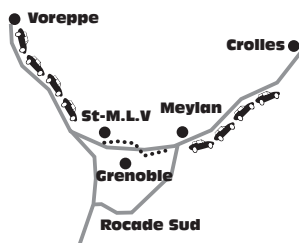
Les bouchons aux heures de pointe se concentrent aux entrées de l'agglo. La réduction de ces bouchons a été longtemps l'argument n°1 du CGI pour la rocade Nord. Il a fait réaliser par l'AURG une étude de trafic avant la consultation publique réalisée pendant l'été 2007.

Conclusions de l'étude : « Elle n'améliore pas, voire dégrade, les conditions d'accès à l'agglomération grenobloise en créant un appel de trafic sur des portions autoroutières déjà saturées en entrée d'agglomération ».

Voilà comment est représentée la Rocade Nord dans Isère magazine, journal du CGI



Le vrai tracé avec les bouchons



Ils l'ont dit !

« ...La rocade n'est pas destinée à résoudre les difficultés de déplacements périurbains... »

MICHEL DESTOT, MAIRE DE GRENOBLE
DÉBAT SUR LE PDU 2006-2012,
CONSEIL MUNICIPAL DU 30 OCTOBRE 2006

"...Si nous voulons traiter les bouchons c'est d'autres solutions qu'il conviendrait de mettre en œuvre..."

MARC BAIETTO, 1^{ER} VICE-PRÉSIDENT DU CGI CHARGÉ DES DÉPLACEMENTS - RÉUNION SUR LA ROCADE NORD DU 28 JUIN 2007 AU CRDP À GRENOBLE

**Avec la rocade Nord et le passage à 2x3 voies de l'A480 :
+ 40% de trafic sur le tronçon Nord de l'A480**

(étude DRE)

2. LA ROCADE NORD NE GÉNÉRERA PAS DE TRAFIC SUPPLÉMENTAIRE



Les prévisions socio-économiques indiquent que d'ici à 2012, les emplois augmenteront de 20% dans le Grésivaudan, contre 9% dans le Voironnais. La réserve foncière dans le Grésivaudan est très faible comparée à celle du pays Voironnais, et le prix du terrain bien supérieur.

Dormir dans le Voironnais, travailler dans le Grésivaudan, serait l'un des effets pervers de cette rocade, concourant à l'augmentation de trafic dans l'agglo.

Ils l'ont dit !

« On ne sait pas si cette infrastructure sera un aspirateur à voitures »

ANDRÉ VALLINI, PRÉSIDENT DU CGI
FRANCE3 OCTOBRE 2007

« La rocade Nord n'aura que peu d'effet sur les difficultés de déplacements que rencontrent les habitants du pays voironnais. »

JOURNAL DU PAYS VOIRONNAIS - MAI 2007

3. LA ROCADE NORD RÉDUIRA LA POLLUTION



La rocade nord n'aura aucun effet en termes de diminution de pollution à l'échelle de l'agglo au regard des limitations fixées par la réglementation européenne qui impose, à l'horizon 2015, une réduction des rejets de 15 à 30% par rapport à la situation actuelle.

Cette rocade ne fait pas diminuer la circulation dans l'agglomération, elle ne fait que la déplacer.

Il n'existe aucune installation dans le monde permettant d'éliminer tous les gaz et les poussières sortants d'un tunnel routier.



4. LA ROCADE NORD ALLÉGÈRE LA CIRCULATION SUR LA ROCADE SUD



La rocade Nord serait avec un tunnel de gabarit de 3 mètres de hauteur. Les poids lourds continueraient donc à circuler sur la rocade Sud avec les nuisances induites : bruit et pollution.

L'étude de trafic de l'AURG prévoit une diminution inférieure à 8% à la mise en service de la rocade Nord.

57% des automobilistes qui empruntent la rocade Sud font un déplacement interne à l'agglo grenobloise. C'est bien l'amélioration des transports en commun et des modes doux qui permettra de prendre en charge une partie importante de ces déplacements !

Seuls 15% des usagers de la rocade Sud seraient intéressés par le « raccourci » de la rocade Nord.

Ils l'ont dit !

« Savez-vous pourquoi les habitants du sud de l'agglomération sont pour la rocade Nord ? C'est parce qu'ils souhaitent que les incidences du trafic et de la pollution soient enfin partagées par tous »

RENZO SULLI,
MAIRE D'ECHIROLLES
DAUPHINÉ LIBÉRÉ
DU 10.11.2007

5. IL FAUT FAIRE LA ROCADE NORD POUR AMÉLIORER LES TRANSPORTS EN COMMUN



Les élus du CGI nous affirment depuis plus d'un an que la rocade Nord est indispensable pour permettre de développer les transports en commun, en particulier la ligne E de tramway.

Ces élus n'ont donc pas retenu la leçon de la ligne C...

En 1998, un expert suisse affirmait qu'il fallait construire la rocade Nord avant de commencer les travaux de la ligne C, pour faciliter l'insertion du tramway sur les grands boulevards.

Suite à la consultation publique réalisée par La Métro en 1999, les élus ont tenu compte de l'attente des Grenoblois demandant d'abord la ligne C... Celle-ci a donc été construite sans rocade Nord, sans cataclysme pendant les travaux, et le résultat est à la hauteur : satisfaction de tous les habitants des grands boulevards et de l'agglomération !

Ils l'ont dit !

« La CCI de Grenoble s'est fermement prononcée au printemps 2002 contre la mise en chantier de la 3^e ligne de tramway qui va condamner les "grands boulevards", alors qu'aucune avancée n'est faite sur le contournement routier de l'agglomération. »

REVUE PRÉSENCES – 2002

6. TOUTES LES VILLES DE LA TAILLE DE GRENOBLE ONT UNE ROCADE



Parmi les 12 agglomérations comprises entre 350 000 et 650 000 habitants, seule Rennes a une rocade. Strasbourg a décidé d'abandonner son projet de « boucler sa rocade » pour des raisons environnementales et parce qu'elle ne résoudrait pas les problèmes de saturation de l'A35.

Grenoble serait-elle la dernière de ces agglomérations à le faire ?

9 ^e ville de France	STRASBOURG	ABANDONNÉ EN 2008	15 ^e	MONTPELLIER	PAS DE ROCADE
10 ^e	TOULON	PAS DE ROCADE	16 ^e	METZ	PAS DE ROCADE
11 ^e	LENS	PAS DE ROCADE	17 ^e	NANCY	PAS DE ROCADE
12 ^e	RENNES	ROCADE	18 ^e	CLERMONT	PAS DE ROCADE
13 ^e	ROUEN	EN PRÉVISION	19 ^e	VALENCIENNES	PAS DE ROCADE
14 ^e	GRENOBLE	?	20 ^e	TOURS	PAS DE ROCADE

Ils l'ont dit !

« Toutes les grandes agglomérations ont fini leur boucle de contournement ».

MICHEL DESTOT,
MAIRE DE GRENOBLE
LE DAUPHINÉ LIBÉRÉ
29 JUIN 2008

7. LA ROCADE NORD SERA GRATUITE



Le CGI ne pourrait financer entièrement le coût de la rocade Nord (annoncé pour 580M€ base 2006, plus probablement 1 milliard d'euros au moment de sa construction). Il prévoit donc qu'une partie de ce coût serait supportée par des entreprises privées qui se rembourseraient par un péage d'un montant « minimum » de 1,5€ pour un parcours de 6,1 km.

Les économistes prévoient une forte augmentation du prix des carburants dans les années à venir, due à l'augmentation du prix du pétrole. L'ère de l'énergie bon marché est terminée. À l'ouverture hypothétique de la rocade en 2014 (au plus tôt), qui aurait les moyens de faire des dizaines de km en voiture pour aller travailler et de payer le péage pour cette rocade ?

Le budget explosera comme pour toutes les autoroutes urbaines avec tunnel. Par exemple, la rocade lyonnaise TEO a vu son budget passer de moins de 600 millions d'euros à plus de 900 millions, travaux terminés !



8. ON PEUT FINANCER EN MÊME TEMPS LA ROCADE NORD ET LE TRAMWAY



Le SMTc est asphyxié financièrement ; depuis 2007, il a dû différer de plus de 2 ans la réalisation de la ligne E de tramway entre Grenoble et Le Fontanil pour des raisons financières.

Le CGI n'est pas encore endetté. Mais les nombreux projets à venir (polygone scientifique, collèges, Séchillienne...) nécessiteront de mobiliser plusieurs centaines de millions d'euros... Dans un contexte national où ses recettes vont diminuer, le recours à l'emprunt sera donc nécessaire pour la rocade Nord.

Même s'il avait la capacité d'emprunter pour financer la rocade Nord, il est certain que le CGI ne pourrait pas financer la poursuite du projet de ligne E vers Meylan, ce sur quoi il s'est engagé... à moins d'augmenter très fortement les impôts locaux.

Ils l'ont dit !

À propos de la ligne E :
« Rien ne bousculera ce principe et le calendrier. Ni l'éventuelle réalisation de la rocade Nord, ni les financements »

CLAUDE BERTRAND, ANCIEN PRÉSIDENT DU SMTc
DAUPHINÉ LIBÉRÉ DU 25.05.07

Pour justifier le report de 2012 à 2014 : « On a pris le temps de la réflexion, lié au projet de la rocade Nord et de Giant »

MARC BAÏETTO, NOUVEAU PRÉSIDENT DU SMTc
COMITÉ SYNDICAL DU SMTc DU 22.09.08

A 480 : voie rapide d'agglomération (Saint-Egrève – Claix)
AURG : Agence d'urbanisme de la région grenobloise
CCI : Chambre de commerce et d'industrie
CGI : conseil général de l'Isère

CRDP : Centre régional de documentation pédagogique
DRE : direction régionale de l'équipement
PDE : plan de déplacements d'entreprise
PDU : plan de déplacements urbains



Le problème des bouchons aux heures de pointe sur les axes d'accès à l'agglomération est une réalité, engendrant pollution, bruit, stress, impacts sur l'activité économique. Le projet de rocade Nord permettrait au mieux de transférer des voitures des quais de l'Isère sur un nouvel ouvrage. Il ne répond donc pas au problème qui est posé.

Seule une réduction de la circulation dans l'ensemble de l'agglomération permettra à ceux qui sont contraints d'utiliser leur véhicule de mieux circuler, donnant un souffle d'air frais à l'activité économique grenobloise.

Pour réduire effectivement les bouchons, il faut arrêter de construire de nouvelles infrastructures routières et développer rapidement :

- pour le péri-urbain (TER, tram-train vers Vizille et tram E prolongé jusqu'à Moirans et Brignoud via Crolles) ;
- des transports en commun urbains améliorés (vitesse, service de soirée, trolleybus...);
- des aménagements pour les cyclistes (pistes et bandes, stationnement sécurisé notamment dans chaque gare) ;
- des mesures d'incitation type co-voiturage et effet PDE ;
- l'intermodalité avec des parkings-relais pour voitures et vélos.



Le futur viaduc entre St-Martin-le-Vinoux et le Polygone scientifique (simulation)

Ces dernières années, l'amélioration des offres (TER, tram, vélo...) a conduit de nombreux habitants de l'agglomération à choisir d'autres modes de déplacement que la voiture.

Des alternatives à la rocade Nord existent et sont crédibles ! Étudions-les et mettons-les en œuvre rapidement !

Ils l'ont dit !

« Les résultats montrent que les PDE mis en œuvre dans l'agglomération grenobloise ont une incidence majeure sur les modes de déplacement des salariés dans le cadre de leurs trajets domicile / travail et déplacements professionnels. Pour les entreprises qui l'ont mesurée, l'utilisation de la voiture en autosolisme a diminué de 15 points. »

OBSERVATOIRE DES PDE – DOCUMENT CCI GRENOBLE 2007



Au cours de l'été 2007, le CGI a réalisé une large consultation auprès de la population, mettant à sa disposition une étude amputée de toutes les conclusions remettant en cause l'utilité de ce projet, ce qui pouvait laisser croire que la rocade Nord réduirait les bouchons.

Depuis, tous les élus ont compris que la rocade Nord ne les réduirait pas et beaucoup d'isérois ont exprimé le sentiment d'une « consultation bidon » !

En novembre 2007, le CGI a pris la maîtrise d'ouvrage de la rocade ; des études sont sorties qui devraient aboutir, si le processus va à son terme, à l'enquête publique en vue de la déclaration d'utilité publique. Ce processus intègre :

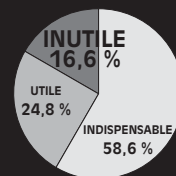
- une concertation préalable (de mi-novembre 2008 à mi-janvier 2009) au cours de laquelle le maître d'ouvrage devra présenter à la population le dossier d'avant-projet sommaire qui est à l'étude ;
- une enquête d'utilité publique à l'issue de ces études (2nd semestre 2009 ?).

Le département de l'Isère, qui se prétend le plus écologique de France, engage depuis des mois l'avenir de ses citoyens dans un projet dramatiquement à contre-courant des priorités qu'il affiche et qui ne présenterait des avantages que pour le centre-ville de Grenoble.

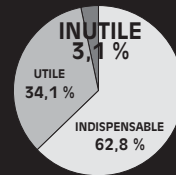
Avec nous, pendant la concertation à venir, venez dénoncer l'accumulation des idées fausses et soutenir un projet alternatif sans rocade.

Questions de la consultation bidon et leurs réponses

Pensez-vous que la réalisation de la rocade Nord de Grenoble, pour réduire les "bouchons" et diminuer le trafic urbain, soit :



Pensez-vous que le développement des trains régionaux, du réseau de tramway et des lignes de bus express soit :



Question de notre consultation

Pensez-vous que la réalisation de la rocade Nord à un milliard d'euros et qui ne réduira pas les "bouchons" soit :



Pour tout savoir sur le projet alternatif du collectif CAIRN

Collectif pour des alternatives innovantes à la rocade Nord

www.rocade-nord.org

Autocars de substitution au train : du très correct au car...rément galère

**TRANSPORTS
FERROVIAIRES**

Cette année, la desserte de substitution par autocar Grenoble – Valence a été très bien organisée pendant les travaux sur la voie ferrée. Hélas, il n'en est pas de même sur Grenoble - Chambéry. Voici deux témoignages.

Chambéry - Grenoble : grave...

J'ai dû me rendre 2 jours de suite à Chambéry. Le premier jour, j'ai découvert en consultant l'affichage des voies que mon train retour était remplacé par un car : et quand on a un vélo, comment fait-on ? Par chance, ce jour-là mon vélo usuel était en maintenance, j'avais mon vélo pliant. Mais les ennuis ne faisaient que commencer.

L'agent SNCF au guichet à Chambéry ne m'a pas signalé qu'il y avait 2 cars différents. Il m'a donné l'horaire du direct pour Grenoble en me vendant un billet pour Gières, gare non desservie par le car direct (*ma destination était entre Gières et Grenoble*).

Puis il m'a envoyé attendre le car du mauvais côté de la gare. Ce n'est que parce que j'ai abordé un autre conducteur passant là que j'ai su que mon car était sur le point de partir, mais d'un autre arrêt !

J'y cours. Le conducteur de l'autocar direct, particulièrement peu aimable, a refusé de me prendre parce que l'agent du guichet m'avait vendu un billet pour Gières et non pour Grenoble. Un agent SNCF présent au départ de l'autocar —*règlement SNCF oblige*— a refusé de régulariser, alors que je lui ai demandé de me faire payer le supplément Gières-Grenoble (*faute professionnelle, une de plus*).

Grenoble - Chambéry : improvisations diverses



Le lendemain, au départ de Gières, je demande prudemment avant de m'asseoir si l'autocar est direct ou s'il va mettre 2 h pour aller à Chambéry. Le conducteur me répond : "direct", ouf. Arrive un second autocar. Plusieurs passagers, dont quelques personnes âgées chargées d'une grosse valise, sont invités à changer d'autocar, selon leur destination. Puis contre-ordre, on nous fait re-changer en sens inverse : le direct est devenu l'omnibus et l'omnibus est devenu le direct. Quand je pense que la veille, un chauffeur caractériel m'a refusé l'accès du direct parce que la SNCF m'avait vendu le mauvais billet !

Monique GIROUD

Grenoble - Genève : hors concours

Petit retour d'expérience sur le Grenoble-Genève, trajet que je fais toutes les semaines, le plus souvent en train.

Dernier exemple en date : lundi 20 octobre, je m'aperçois sur le site ter-sncf.fr que le train Grenoble - Genève de 11h05 a disparu, sans explication. J'appelle ALLO TER (numéro surtaxé 0891 67 68 00) : on me confirme que ce train est annulé, et on me dit de passer par Lyon : départ 11h26, arrivée 14h57 à Genève.

Arrivé à la gare de Grenoble vers 11h10, je vois partir devant moi un car de substitution Grenoble-Genève. Le bureau d'accueil de la gare me confirme que c'était prévu, apparemment à l'insu de AlloTER et du site web officiel ? Je me rabats vers la solution via Lyon. Arrivé à Lyon, j'apprends que le TER Lyon-Genève de 13h04 est lui aussi annulé, et le car de substitution arrive finalement à 15h40 à Genève !

Texte : Benjamin TROCME

Photo : Monique GIROUD

Projet de 3e voie à quai en gare de Brignoud à Villard-Bonnot

A l'instar de la gare de Grenoble-Universités-Gières, une 3e voie à quai va être construite à la gare de Brignoud dans le cadre de la modernisation / électrification de la section Gières-Montmélian de la ligne SNCF Grenoble-Chambéry. Une concertation préalable à l'enquête publique à laquelle l'ADTC a participé, a été organisée en septembre 2008.



La 3e voie, ainsi que l'électrification de la ligne, permettront la prolongation à Brignoud de certains TER Rives-Gières permettant d'atteindre une fréquence à 15 mn sur les gares de Lancey et Brignoud en « heures de pointe ».

La situation centrale de cette 3e voie permettra aux TER venant de Rives de faire terminus à Brignoud et de repartir sans cisailer la voie opposée.

L'installation d'un aiguillage avec les voies en direction et en provenance de Chambéry permettra à tous les trains s'arrêtant à Brignoud de le faire sur la voie centrale pendant que les trains sans arrêts passeront par les voies latérales.

La gare de Brignoud sera entièrement modernisée avec mise en place d'une passerelle piétons accessible aux PMR (par ascenseur), le rehaussement des quais est également prévu ainsi que la suppression à terme du passage à niveau de Brignoud.

Les travaux sont projetés à l'horizon 2011-20012.

L'ensemble du dossier est consultable sur le site :

www.sillonalpainsud.fr

Texte et photo : Emmanuel COLIN de VERDIERE

Prenez un train, vous aurez un autocar

Nous connaissons tous les cars TER qui ont pour rôle de desservir des zones où il n'y a pas de lignes ferroviaires comme en Ardèche, ou pas de trafic suffisant. Depuis, quasiment toutes les dessertes pour les étudiants du dimanche soir sont aussi assurées en cars bondés. Pourtant les cars sont nettement moins confortables et moins capacitaires que les trains qu'ils sont censés remplacer. Cela contribue souvent à la désaffection pour ce mode de transport.



Depuis le mois de juin dernier, on trouve des cars quasiment sur toutes les relations de Grenoble vers Valence, Chambéry ou Veynes. Sur Chambéry il n'y a pas eu de train entre 9h00 et 16h00 jusqu'à la mi-novembre.

Et il faut à chaque fois se rendre en gare la veille de son départ pour consulter une multitude d'affiches concernant les travaux et pour être sûr d'avoir un train.

Comment les autres réseaux européens parviennent-ils à faire des travaux malgré des horaires cadencés ?

A ce rythme là, bientôt, lorsqu'on voudra prendre un TGV, on aura peut-être un avion !

Enfin des trains pour Aix-en-Provence !

Depuis les nouveaux horaires du 14/12/2008 les trains Grenoble - Veynes donnent ou relèvent la correspondances des trains Briançon -Marseille via Siteron et Aix-en-Provence et vice-versa . Grenoble - Aix-en-Provence via Veyne n'est pas plus long que via Valence et c'est plus touristique et bien moins cher !

Textes : William LACHENAL
Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Ligne de Bièvre : intérêt d'une réouverture ?

Le Conseil général de l'Isère a ouvert en août 2008 « une ligne express » Beaurepaire - Grenoble, c'est une bonne occasion pour reparler de la ligne ferroviaire de la Bièvre.

La ligne express Beaurepaire – Grenoble offre deux allers le matin et deux retours le soir. Le trajet dure 1h30 dont 45 mn pour faire la partie Rives - Grenoble.

De La Côte Saint-André, une navette avec correspondance de 10 mn au Rival avec l'express Beaurepaire - Grenoble est proposée permettant de rejoindre Grenoble en 1h30 avec correspondance.

Pourquoi ne pas imaginer deux branches en correspondance avec le TER à Rives ou au Grand Lemps ?

La première effectuerait le trajet Beaurepaire - Rives, et la deuxième le trajet La Côte Saint-André - Le Grand Lemps le long duquel habitent environ 10 000 personnes. Cette deuxième branche en correspondance avec le TER au Grand Lemps permettrait de rejoindre Grenoble depuis La Côte Saint-André en 1h à 1h10 environ au lieu de 1h30.

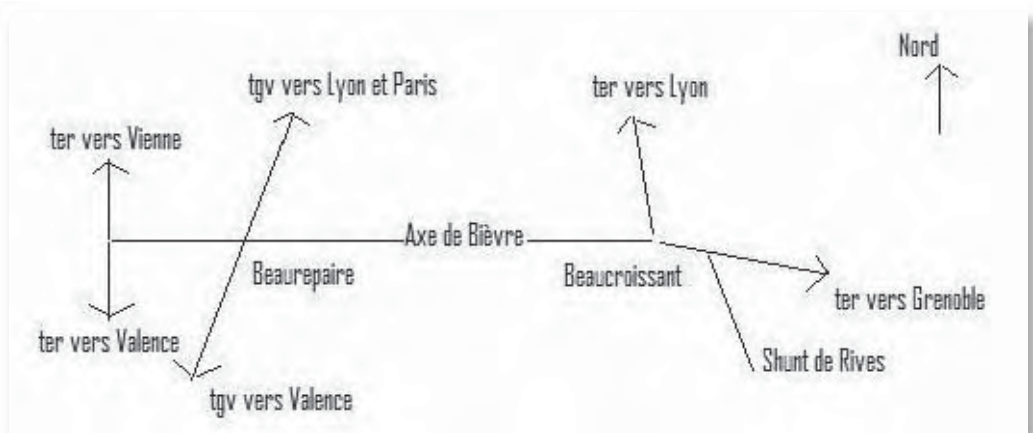
Transports dont l'ADTC est membre) dépose des recours souvent couronnés de succès.

En réponse à un courrier de notre part, Bernard Soulage, vice-président de la Région Rhône-Alpes en charge des transports nous avait assurés « ... s'engager avec les élus locaux à prendre toutes les mesures conservatoires qui s'imposent pour préserver l'avenir...».

Quelle(s) utilisation(s) possible(s) pour cette ligne ?

L'ADTC demande depuis longtemps que soit étudiée la réouverture de cette ligne dont on peut imaginer plusieurs utilisations :

- desserte en tram-train entre Rives et Rousillon : la desserte en transports en commun de cette partie de l'Isère est quasi-inexistante actuellement.
- mise en place d'un TER direct Grenoble – Vienne – Saint-Etienne : il faut actuellement 2h pour relier Vienne à Grenoble en car.
- passage des TGV Grenoble – Paris qui rejoindraient la ligne TGV au niveau de Beaurepaire permettant avec la réalisation du shunt Rives – Tullins d'effectuer le parcours en 2h30 au lieu de 3h actuellement



La ligne ferroviaire de l'axe de la Bièvre

Cette ligne actuellement non utilisée relie la ligne Grenoble-Lyon à partir de Beaucroissant à la ligne Valence-Lyon au niveau de Saint Rambaert d'Albon dans la vallée du Rhône et traverse la ligne TGV dans le canton de Beaurepaire.

Dans les bulletins n° 106 de décembre 2005 et 109 d'octobre 2006, nous faisons état de menaces pesant sur cette ligne suite aux « autorisations temporaires d'occupations du domaine public » données par RFF le plus souvent pour permettre des travaux routiers. Ce type de travaux mène souvent à des déclassements de ligne contre lesquelles la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des

Circulation de trains de fret

La réouverture de cette ligne permettrait en outre de soulager du trafic TGV Paris – Grenoble la ligne Lyon - Saint-André le Gaz qui est particulièrement chargée et sur laquelle le trafic est appelé à encore se développer.

Texte, schéma et photo : Emmanuel COLIN DE VERDIÈRE



TER Grenoble et Genève la galère des usagers

Après avoir maintes fois évoqué la dégradation des dessertes Grenoble – Genève, nous voulons ici montrer les difficultés inadmissibles rencontrées au quotidien par les usagers.

Un aller sans garantie pour le retour

Malgré un retard chronique de 10 à 15 mn à l'arrivée, le TER quittant Grenoble à 6h22 et arrivant à Genève à 8h25 répond à peu près aux attentes des grenoblois travaillant à Genève. Mais le retour du soir (départ de Genève à 18h14) est très aléatoire, à cause du changement à Chambéry (19h42/19h49). S'il rate la correspondance, le voyageur doit attendre jusqu'à 21h20 le dernier train qui arrive à Grenoble à 22h05.

Il arrive même que ce dernier train pour Grenoble soit supprimé !



Une offre en dessous du minimum acceptable

L'ancien TER quotidien partant de Grenoble à 9h25 et arrivant à Genève à 11h35 fait défaut. Le TER de 9h25 et arrivant à Annecy à 11h07 existe toujours, mais manque de peu un train partant à 11h03 pour Annemasse. Le samedi, le premier train Grenoble – Genève arrive à 13h32 et le dernier train Genève – Grenoble repart à 16h24, interdisant tout aller-retour de journée. Dans l'autre sens, le premier train Genève-Grenoble arrive à 12h32. En semaine, les trains de mi-journée sont souvent remplacés par des cars qui « sautent » la gare de Grenoble-Universités-Gières en laissant des voyageurs en rade. Enfin, les retards posent de gros problèmes de garde d'enfants aux parents.

Le système D

La plupart des usagers reprend la voiture, parfois pour prendre le train à Chambéry. Des étudiants chinois de Grenoble louent des voitures pour aller voir leurs collègues de Genève. D'autres utilisent l'Aérocar des VFD pour 43 € ou les cars d'Eurolines pour 33 €. D'autres se regroupent avec les associations AEDTF et ARDSL pour louer des autocars entre Grenoble

et Genève au prix moyen de 30 € par trajet. L'AEDTF envisage même de faire ses propres trains avec les CFF, Trenitalia, Veolia ou Arriva (la demande officielle de sillons a été faite à RFF), comme le permettra la prochaine ouverture à la concurrence des services de trains de voyageurs.

Faute d'aller-retour convenable de journée, certains voyageurs partent carrément la veille ou rentrent le lendemain en dormant à l'hôtel ou chez des amis. Des étudiants grenoblois squattent les chambres d'autres étudiants à Lausanne ou à Neuchâtel. Un serveur dort dans le bar où il travaille. Plusieurs personnes ont dû déménager à Chambéry, alors que leur conjoint travaille à Saint-Marcellin ou à Valence. D'autres ont mis en location l'appartement grenoblois dont elles sont propriétaires pour en louer un autre à Bel-

Autocars affrétés par l'association AEDTF pour ses membres entre Genève-Cointrin et Grenoble.

legarde ou Annemasse. Des chercheurs ont dû se mettre en colocation sur place. Des salariés ont dû renégocier leur contrat de travail, d'autres ont perdu leur emploi.

Que nos décideurs ne soient pas grenoblois n'excuse pas l'ignorance des liens que Grenoble entretient avec l'agglomération genevoise (dont 212000 personnes vivent en France) et la Suisse. De nombreux habitants de l'agglomération grenobloise travaillent dans la couronne française de Genève et inversement. Grenoble compte une centaine d'abonnés des CFF qui va régulièrement à Lausanne, Neuchâtel, Berne, Bâle, Zürich, Lucerne, Sion, Brigue,... Les échanges universitaires et scientifiques entre Grenoble (ILL, Synchrotron), Genève (CERN), Lausanne et au-delà (Centre de recherche de Munich) sont nombreux. Beaucoup d'étudiants du pays de Gex ou du Chablais étudient à Grenoble. Ces usagers ont des raisons de se sentir laissés pour compte. Il ne suffit pas de leur promettre des améliorations pour 2010 et 2014, il faut leur permettre de vivre entre temps.

Texte et photo : William LACHENAL

TRANSPORTS FERROVIAIRES ET PAR CARS

AÉROCAR, la ligne VFD Grenoble – Genève

Lundi 6 octobre, à l'invitation de la SEM VFD j'ai testé la ligne AÉROCAR Grenoble / Chambéry / Aéroport de Genève.

Les voyages, aller et retour se sont très bien passés dans les deux sens : départ à l'heure exacte et arrivée de même. Par ailleurs, les conducteurs étaient très commerciaux.

Mais nous n'étions pas nombreux en ce lundi : 4 personnes le matin pour aller à Genève et 7 au retour le soir.

Pour améliorer la fréquentation de cette ligne (heureusement il y a quand même globalement plus de clients que ce que j'ai constaté le 6 octobre), les VFD ont signé un contrat avec la très grande entreprise ST Microélectronique et avec 4 agences de voyages "Carlson Wagons Lits" (2 à Grenoble et 2 à Chambéry).

L'équilibre financier reste à faire et les 3 services quotidiens sont encore à l'horaire pour une période d'observation.



Petit retour d'expérience sur la ligne Grenoble-Genève en autocar.

Pour l'avoir pris quelques fois, je suis d'accord avec Jean Marie sur la qualité du service des VFD, ainsi que sur la faible fréquentation et le prix trop élevé (*ndlr = mais les VFD ne sont pas subventionnés par exemple à la hauteur de ce que l'est la SNCF*).

En revanche, il n'est pas impossible que je me reporte de plus en plus sur cette solution "Aérocar" quand on voit les nombreux problèmes rencontrés à la SNCF, notamment à cause des travaux et des horaires du matin totalement indécents.

Benjamin TROCME

Bus et vélos sur le pont-barrage de Saint-Égrève : propositions de l'ADTC

Depuis sa construction en 1994 par EDF, le pont barrage de St Egrève n'a jamais été ouvert à la circulation automobile, seuls les piétons et cyclistes pouvant l'emprunter pour traverser l'Isère. Le Conseil général de l'Isère a annoncé à plusieurs reprises son ouverture prochaine. Après l'enquête publique qui a eu lieu début 2005, la date d'ouverture serait désormais pour 2010. Des travaux ont débuté avec création d'un nouveau giratoire sur la RD 1532 à Noyarey.

La liaison cyclable sera faite par une piste bidirectionnelle qui longera les giratoires et passera sous les bretelles de l'A48.

Coté transports en commun, une liaison par autobus avait été prescrite par le commissaire enquêteur en conclusion de son rapport, mais rien n'a encore été annoncé par le SMTC.

L'ADTC insiste pour que celle-ci soit mise en place dès l'ouverture.



Elle propose qu'elle se fasse dans le cadre du réseau existant, par prolongation de la 51 (desservant la rive gauche de l'Isère) jusqu'à Roche-pleine, ou la réorganisation des lignes 51 et 30 (desservant St Egrève depuis la gare de Grenoble), avec une fréquence qui permette une bonne correspondance avec le futur tramway E. Cette ligne d'autobus permettrait également une liaison entre l'arrêt des autocars Express Transisère et les communes de Sassenage et St Egrève.

Eric FOREST
Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Études du tramway ligne "E" : l'avis de Mme le Maire de Saint Égrève

Conformément à la délibération du conseil municipal municipal du 8 octobre, voté à une très large majorité, Catherine Kamowski, maire de Saint Egrève, a clairement exprimé une préférence pour la variante par la gare, permettant de créer un pôle multimodal et de desservir la zone d'activité Cap38.

Elle signale que l'urbanisation devrait se densifier l'ouest de la gare (projets d'implantation de services). Elle voit aussi l'intérêt d'un pôle gare-tram pour les personnes qui travaillent à Saint Egrève (6-7000) et pour les habitants de Sassenage puisque le pont barrage doit être ouvert en 2010. Le développement de la gare est important pour son enjeu de liaison rapide possible autre qu'avec Grenoble (Echirrolles, Gières, Voiron, Moirans).



Catherine Kamowski précise que l'idée de cette variante gare vient d'un des cabinets d'urbanistes à l'occasion d'une étude sur la Porte Nord-Ouest commandée par la Métro ; cette idée qui a surpris tout le monde, elle comprise, a ensuite été étudiée par les techniciens du SMTC à la demande de l'ensemble des élus impliqués de le projet de tram E.

En lien avec le choix des différents tracés du tram E à Saint Egrève, un déplacement de la gare vers Karben a été évoqué ; le maire précise que les informations qu'elle a de la part de la Région et de la SNCF ne permettent pas de l'envisager avant 15-20 ans ; or les terrains militaires Etamat vont être vendus prochainement à la Métro qui va boucler le projet de commercialisation en juin 2009 pour une ouverture en 2012-2013 ; il y a donc trop de décalage temporel entre la possibilité d'un éventuel déplacement de la gare et l'aménagement de cette future zone d'activité.

Si la variante gare était décidée par le SMTC, un parking-relais serait mis en place dans cette zone Etamat, ce qui permettrait de rabattre des automobilistes de l'autoroute ou de Sassenage) sur le tram (plus facilement accessi-

ble que le parking-relais actuel de Karben) et de limiter le nombre de véhicules rentrant à Saint Egrève (6000 / jour actuellement matin et soir). Il ne faut pas non plus oublier le rabattement vélo qui permettrait d'éviter que l'axe central de St Egrève ne se transforme en immense parking à voitures.

La friche de la Priola (entre gare et cimenterie) est proposée pour le dépôt de tram et on pourrait également envisager un stockage pour du feroutage à proximité de la cimenterie : il concernerait les communes de Sassenage, du Fontanil, de Saint Egrève et de Saint Martin le Vinoux.

Une attention particulière devra être accordée aux itinéraires de rabattement : avenir de la 30, avec desserte de la Monta, de la zone d'activité Ferme de l'Hôpital (1000 emplois

supplémentaires en 2009), en étant attentif à la fréquence et à l'amplitude (pas seulement à l'itinéraire).

A propos des arrêts, outre la suppression de l'arrêt Biolle dans la variante gare (dont l'utilité n'est pas évidente), le décalage des arrêts Moutonnées et Mairie en arrêts Charmette et Vence-Scène est envisageable ; cependant l'emplacement des arrêts est en partie lié à la disponibilité foncière, la Ville ayant déjà fait un certain nombre d'acquisitions.

Catherine Kamowski indique que le président de l'association des petits commerces ne voyait vraiment pas de problème à ce que le tram desserve la zone d'activité : les clients des petits commerces n'iront pas plus en transports en commun dans cette zone qu'actuellement ; enfin, elle insiste sur l'importance de la desserte en tram des zones d'activité économique (production et commerces) à la fois pour les employés (dont beaucoup ont des petits salaires) et pour les clients qui pourraient souvent se passer de leur voiture s'ils avaient un transport en commun attractif.

Texte : Eric FOREST
Photo - montage : Sylvain BLANCHARD

Études du tramway ligne "E" : position de l'ADTC

L'ADTC est évidemment très favorable à la réalisation de la ligne E, son seul regret étant le délai de réalisation repoussée en 2014 au lieu de 2010 dans le PDU initial, et 2012 dans le PDU révisé.

L'ADTC voit dans ce projet de ligne E le début d'une future ligne qui desservira les 2 branches nord du Y grenoblois : Moirans – Grenoble - Crolles - Brignoud. Dans cette optique, il serait logique de privilégier les variantes de tracé les plus directes, afin de maintenir le temps de parcours les plus attractifs possibles sur des trajets comme : Chevalon de Voreppe – Grenoble, St Egrève - Meylan, et ultérieurement Voreppe - Meylan, Grenoble - Crolles...

Grenoble

Variantes :

Toujours dans la logique d'une ligne de tram reliant, à long terme, Moirans à Crolles – Brignoud, l'ADTC demande au SMTC d'évaluer la faisabilité de la variante la plus directe (Rey-Sembar), qui n'a pas encore fait l'objet d'une étude aussi poussée que les variantes Gambetta et Jaurès.

Terminus de la ligne :

Le dossier ne donne aucune indication du positionnement du terminus de la ligne. Quelle que soit la variante retenue, l'ADTC propose que le terminus provisoire (dans l'attente du prolongement vers Meylan) soit positionné entre la station Chavant et l'Hôtel de Ville de Grenoble. Le passage par Chavant apportera une attractivité très importante au réseau, en créant un point d'échange de trois lignes de tramway et de plusieurs lignes de bus urbains et péri-urbains. Ceci impliquera une restructuration de ce pôle d'échange.

Saint-Martin le Vinoux

Variante de la station pour le village :

L'ADTC est favorable à cette station supplémentaire dans la mesure où cette partie de la commune ne sera plus desservie par bus. Toutefois, son équipement pourrait être fonction de l'évolution de l'urbanisation du secteur.

Saint-Égrève

Variante 1 : fourche CAP 38

L'ADTC craint que la baisse de fréquence qu'impliquerait une variante en fourche à Saint-Egrève ne soit trop dissuasive pour les usagers non captifs. Une ligne en fourche induirait en outre des temps morts coûteux pour l'exploitant si les 2 branches sont de longueur inégale.

Variante 2 : gare et CAP 38 :

Elle permet la desserte de la gare et de la zone d'activité Cap38, mais pose le problème de l'allongement du temps de parcours.

Si le tracé de référence était retenu, il serait alors impératif de mettre en œuvre une restructuration du réseau associé sur le secteur :



St Egrève centre, gare, CAP38, pont barrage, et de relier ces sites à la Polygone Scientifique et à la rive gauche Sassenage + Fontaine. Pour que la rupture de charge ne soit pas dissuasive, l'ADTC estime que les usagers doivent pouvoir compter sur une amplitude 6h-22h et une fréquence 7-8 minutes (y compris hors heure de pointe).

Le Fontanil-Cornillon

Variante : terminus Croix de Rochette :

Dans la perspective d'une prolongation ultérieure vers Voreppe et d'un transfert modal le plus en amont possible de l'agglomération, le terminus pourrait utilement se situer à ce niveau, avec la création d'un parc-relais et éventuellement du centre de remisage.

Aménagements induits sur la RD 75

Aménagements cyclables :

L'ADTC insiste pour une homogénéité de traitement des aménagements cyclables tout le long du parcours de la ligne, quelle que soit la largeur.

Pour des raisons évidentes de sécurité des cyclistes aux intersections et de cohabitation difficile avec les piétons, l'ADTC est opposée aux bandes cyclables sur trottoir. Les cyclistes doivent être vus des automobilistes et pour cela doivent être sur chaussée, sur une bande de 1,50m (maximum pour éviter le stationnement sauvage).

Aménagements piétons :

La largeur recommandée des trottoirs est de 1,80 m, surtout si ces trottoirs doivent être utilisés par de jeunes cyclistes.

Eric FOREST, Monique GIROUD
et Christian COTTE.

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Desserte des dimanches et fêtes sur la ligne d'autobus n° 1

Le 25 août 2008, le prolongement partiel de la ligne 1 (Trois Dauphins - Pont Rouge) vers Varcès a entraîné une modification des horaires. Le dimanche, le nombre de bus en circulation est passé de 3 à 4, mais le nombre de courses n'a pas changé. La fréquence reste donc faible, avec un bus toutes les 24 à 25 minutes, alors que la ligne est bien utilisée.

Cette faible fréquence est d'autant plus regrettable que les temps de battements aux terminus Varcès et Pont Rouge sont anormalement longs : 18 minutes à Varcès, 30 minutes à Pont rouge ! Les bus limités à Pont Rouge auraient largement le temps de faire l'aller-retour vers Varcès (12 minutes) en gardant un temps de battement plus que confortable (18 minutes) à Varcès.

Nous avons écrit au SMTC pour suggérer deux pistes d'amélioration, peu coûteuses puisqu'elles peuvent être réalisées à nombre de bus constant.

L'une d'elle est le prolongement systématique à Varcès de toutes les courses, en gardant un intervalle fixe de 24 minutes entre deux bus, pour que les horaires reviennent identiques à eux-mêmes toutes les deux heures (5 x 24mn = 2h). L'autre solution serait d'assurer trois courses par heure et par sens entre Trois Dauphins et Pont rouge, dont une seule prolongée à Varcès. Avec quatre bus engagés, il n'est pas possible de cadencer les horaires à 20 minutes en maintenant une desserte de Varcès, mais un cadencement à l'heure avec des intervalles de 18, 18 et 24 minutes serait possible et constituerait déjà un progrès significatif.

Christophe LEURIDAN



Trolleybus de l'agglomération Grenobloise : ne perdez pas le fil !

Le 22 septembre dernier, la Ville de Grenoble a présenté un programme intitulé «**30 axes stratégiques et prioritaires du mandat pour le développement durable**».

Parmi ces axes, l'un annonçait des tests de véhicules nouveaux dits «propres».

Et l'une de ces pistes serait le retour des trolleybus, mais dans ce cas là munis de batteries qui se rechargeraient sur une ligne aérienne discontinue, c'est-à-dire que des fils électriques ne persisteraient qu'entre deux arrêts, soit sur environ 300 m. En dehors de ces sections, les batteries permettraient au trolleybus de poursuivre sa route. Ces sections électrifiées seraient éloignées les unes des autres de 5 km en plat et 3 km en montée. Ce concept, à l'étude, fait dire à certains élus qu'ils "ne veulent pas être le dernier réseau à acquérir des trolleybus ancienne génération".

Nous faisons quand même observer que nous n'en sommes qu'aux études, apparemment laborieuses. Nous reviendrons très longuement sur ce sujet dans notre bulletin du mois de mars 2009.

Et puis cette technologie ne concerne pas les lignes TAG n° 31 et 32 qui sont déjà équipées de lignes aériennes de trolleybus **continues**.

Alors pourquoi attendre encore ?

Jean-Marie GUÉTAT

Nouvelles lignes de trolleybus en Europe : Grenoble ferait bien de s'en inspirer !

La revue "Regionale Schienen" a publié dans son n° 3/2008 un article sur le développement des trolleybus. Et même si cet article date de mai dernier, il n'en reste pas moins époustouflant. Extraits.

Eberswald (Allemagne)

En attribuant la concession de la ligne d'autobus n° 34 à la Société des Bus de Barnimer, la Région a confirmé la pérennisation des deux lignes de trolleybus. Cette concession débutera le 31 décembre 2008. L'administration de la Ville s'est prononcée pour le trolleybus parce que la population y tenait beaucoup.

Bienne (Biel en Suisse)

En juin 2008 seront livrés dix SwissTrolley3 (de 24 m de long pour 200 voyageurs, à deux articulations et trois caisses) construits par la firme Hess/Vossloh-Kiepe.

Lausanne (Suisse)

La commande commune avec Neuenburg devrait aboutir à la fin de cette année à la commande de 35 trolleybus bi-articulés Swisstrolley3. Les dix premiers véhicules seront livrés avant la fin de 2009.

Lucerne (Suisse)

La société des transports de Lucerne a commandé à la firme Hess AG/Vossloh Kiepe 16 nouveaux SwissTrolley3. La livraison interviendra au printemps 2009.

Gènes (Italie)

Début mai 2008 débutera l'exploitation de la nouvelle ligne de trolleybus n° 20.

17 nouveaux trolleybus articulés seront livrés par VanHool/Vossloh-Kiepe.

Modène (Italie)

Avec trois nouveaux trolleybus MAN-Neoplan-Centroliner livrés en avril 2008, le parc de trolleybus est maintenant de 26 unités, pour faire face à une extension de ligne réalisée en 2007. Deux trolleybus standards Neoplan sont attendus pour fin 2008.

Rome (Italie)

Après l'énorme succès de l'introduction du trolleybus en mars 2005 sur la ligne Express n° 90, celle-ci doit être prolongée. A la fin de cette année la mission pour la construction de 25 Km supplémentaires de lignes de trolleybus sera désignée. Une consultation pour la livraison de 50 trolleybus articulés de 18 m de long est d'ores

et déjà engagée.

Castellon (Espagne)

C'est en février 2008 qu'on été livrés les trois trolleybus Cristalis pour être mis en service en juin. A cet effet un nouveau pont, construction marquante du projet, a été bâti pour franchir le Rio Seco.

Une deuxième ligne de Castellon à Burriana, d'une longueur de 17,7 Km, est planifiée pour une mise en service en 2012.

Gdynia (Pologne)

En mai deux autobus Mercedes-Benz O405N2 ont été transformés en... trolleybus, après 17 autobus précédemment modifiés de la même manière !

Philadelphie (USA)

A la mi avril 2008 dix nouveaux trolleybus Flyer/Vossloh-Kiepe ont été livrés.

Coimbra (Portugal)

L'ouverture de la ligne de trolleybus n° 60 en mai 2008 coïncide avec les 100 ans de l'UITP (Union Internationale des Transports publics) qui se déroulent à Coimbra. Le représentant du conseil de surveillance des transports (SMTUC) a indiqué qu'avec une augmentation du prix du carburant de 12% le trolleybus est maintenant bien moins cher que l'autobus.

Avec cette nouvelle ouverture circulent de nouveau à Coimbra 3 lignes de trolleybus. En même temps arrivent sur les lignes 103 et 4 sept nouveaux trolleybus.

Timisoara (Roumanie)

En mai 2008 les trolleybus commandés à Skoda devraient être livrés.

Sur la ligne 18 des trolleybus sont de nouveau en service à la place des autobus diesel.

Et pour conclure, Zurich (Suisse)

La longueur du réseau atteint maintenant :
- 113,1 Km pour le tram
- 54 Km pour les trolleybus (6 lignes)
- 90,2 Km pour les autobus et 30,8 Km pour les lignes d'autobus de quartiers.

Merci à L.L. pour la traduction.

En Suisse, où la population ne représente que 7,5 millions d'habitants, on n'a pas besoin de "tenir la perche au trolleybus" : 15 villes en sont équipées, où roulent 527 véhicules, sur une longueur cumulée de 337 kilomètres de réseau électrique !

Méga-trolleybus "SwissTrolley 3" sur le réseau de Genève.

Photo : Jean-Marie GUÉTAT



Ligne 6020 : propositions de l'ADTC pour son amélioration

Notre section locale a réalisé un dossier proposant des améliorations sur cette ligne desservant la rive droite du Grésivaudan. Elle l'a présenté au conseil général. Nos adhérents rencontrent actuellement les élus concernés, maires et conseillers généraux.

Cette ligne dessert la rive droite avec des bus partant de Crolles. Aux heures de pointe, ils partent le matin à une fréquence de 10 minutes, idem le soir pour le retour de Grenoble. Pendant le reste de la journée, la fréquence est à 30 minutes.

Sur la partie du trajet entre Grenoble et Meylan Lycée du Grésivaudan, le SMTC a décidé il y a quelques années de renforcer cette ligne par des bus permettent une offre toute la journée au ¼ d'heure. C'était le projet de « directissime de Meylan ».

Cette offre connaît un réel succès, à tel point qu'à certaines offres les bus ne s'arrêtent plus à certains arrêts du fait qu'ils sont archi-pleins.

Plusieurs membres de notre section locale ont réfléchi à des améliorations. Ils les ont formalisées dans un document synthétique de quelques pages qui a été remis récemment au Conseil général (élus et direction des transports). Afin de faire avancer ce dossier le plus rapidement possible, plusieurs rencontres avec les maires de communes concernées et les conseillers généraux sont en cours.

Horaires et fréquences

Cette ligne étant utilisée de plus en plus par des non scolaires, nous avons demandé à ce qu'il n'y ait plus d'horaires réduits pendant les vacances scolaires. De même, il est nécessaire que des bus assurent la correspondance avec les principaux TGV du matin et du soir.

Aménagement sur le trajet

Dans le sens Grenoble – Grésivaudan, les bus perdent plusieurs minutes à l'arrêt Caronnerie qu'il serait possible de déplacer. De même un aménagement provisoire au niveau de l'arrêt Chavant lui permettrait d'attendre souvent trois cycles complets de feux.

Dans Meylan, le système de priorité des feux pour les bus n'est pas opérationnel et au-delà, aucun système de priorité n'est en place, faisant perdre aux bus de nombreuses minutes.

Parkings relais

L'augmentation du nombre d'usagers se traduit par un stationnement devenant problématique à proximité de certains arrêts. La création de P+R dans certaines communes serait appréciée.

Information sur les abribus

Suite à notre rencontre avec le Directeur des transports du conseil général, nous avons obtenu que le système d'affichage des horaires soit copié sur celui utilisé par la SEMITAG sur le réseau urbain. Nous avons aussi demandé une amélioration de l'information par rapport aux deux terminus, certains usagers occasionnels étant perdus !



Retards voire annulation de certaines courses

Lors d'une enquête réalisée, nous avons reçu beaucoup de réclamations d'usagers se plaignant de retards très fréquents

Par exemple, le système de billétique de Transisère étant archaïque, un passager montant avec une carte 10 tickets doit faire annoter sa carte à la main par le chauffeur. De plus, par manque de points de vente, trop de billets sont vendus dans le bus, faisant perdre sur chaque trajet plusieurs minutes aux bus.

Pour tenter de rattraper ce retard, certains chauffeurs appuient un peu trop sur le champignon, dégradant le confort dans ces bus.

Lors de notre enquête, nous avons eu de nombreuses remarques sur le fait que certains bus ne passaient pas (raisons techniques..).

Tarifification

Le système de tarification actuel est un frein au développement de cette ligne. Nous poursuivons notre croisade pour une tarification de type « carte orange » offrant des tarifs attractifs pour les usagers habitant hors de l'agglomération.

Si toutes ces demandes étaient satisfaites, il est à peu près certain que le succès serait au rendez-vous avec la nécessité d'une offre cadencée à 10 minutes toute la journée et le passage à des véhicules plus performants, comme le trolleybus.

Texte : Antoine JAMMES
Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Pont du Drac : sécurisation des piles

(rectificatif au bulletin n° 117)

La non transmission de l'actualisation de cette brève avant tirage a eu pour effet de vous communiquer une information erronée au sujet du renforcement des piles du pont du tramway ligne "A" enjambant l'autoroute A-480.

Voici la conclusion qu'il fallait lire :
La solution choisie était une ceinture de béton armé qui allait solidariser les 8 poteaux existants.

Le SMTC pensait que ces travaux allaient être financés par l'État, puisque les autoroutes ne sont ni du domaine départemental, ni de celui des communes. Malheureusement il n'en a rien été, la direction nationale des routes refusant de régler la note de 26.000 euros

Lorsque le litige sera réglé, pour renforcer ces piles il faudra repayer le balisage sur l'A-480 et la fermeture des bretelles d'accès à cette autoroute, ce qui aurait pu être évité l'été dernier en menant de front ce chantier avec celui de l'étanchéité, du remplacement d'appareils d'ap-pui et des joints de chaussée.

En quelques lignes, tout sur le réseau

sécurité : tous les tramways TFS (les anciens datant de 1987 / 1996) sont maintenant équipés d'une caméra qui filme en continu ce que voit le conducteur, afin de lutter contre les incivilités et la violence routière.

Ce système de vidéoprotection sera bientôt installé sur les rames de tramways dites de "nouvelle génération" (les Citadis).

7 novembre : livraison au dépôt de Gières du premier tramway Citadis de la seconde série, à savoir le n° 6036. 14 autres arriveront d'ici avril prochain.

13 novembre au 9 décembre : vaste enquête du SMTC pour établir la carte des "origines-destinations" de la clientèle de la SEMITAG..

28 novembre : plusieurs lignes d'autobus ont du être suspendues pendant 2 heures en raison de chutes de neige peu importantes mais qui ont entraîné des carambolages d'automobiles.

Textes : Jean-Marie GUÉTAT

Calendrier des réunions ADTC

Assemblée générale : 5 mars à 19h à la Maison
des Associations de Grenoble

Commission transports urbains et
ferroviaires (18h30) :
12 janvier, 9 février, 16 mars.

Commission vélos & piétons (18h30) :
26 janvier, 23 février, 23 mars.

Commission du bulletin : (18h30)
19 janvier, 16 février, 20 avril.

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 Asso-
ciations 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 Fer-
roviaire.

==> 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 : Claire BOUZIGON
photo de la vignette de couverture :
Cled' 12

Revue de presse

Lille, 1^{ère} au Palmarès de la revue V & T

Chaque année, le bimensuel *Ville & Transports* présente le Palmarès des transports en commun. En 2008, c'est donc Lille qui est la grande gagnante et remporte le *Pass d'Or*. Les maître-mots de ce très long dossier sont "accélération et volontarisme".

C'est vrai qu'il en a fallu, à l'élu écologiste *Vert* Eric Quiquet, chargé des transports publics à *Lille-Métropole*, de la ténacité pour convaincre, depuis 2001, ses collègues à se tourner résolument en direction des TC.

... Et il y est arrivé. De 106 millions de voyages annuels en 2001, *la Métropole* en était à 142 millions au mois d'août 2008 (sur les 12 derniers mois) !

Bien entendu, il y a le métro automatique *Val* avec ses deux lignes, il y a aussi la mise en service de leur première ligne de *BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) "Liane 1"*, ouverte en janvier dernier, qui sera dans les toutes prochaines années suivie par cinq autres *BHNS*.

(ndlr = *et si nous suivions la même route à Grenoble, avec notre ligne n° 1, qui est déjà traitée "BHNS" sur la plupart de son trajet ?...*)

Avec du trolleybus, bien sur !)

Ville & Transports, n° 461, 10 décembre 2008



Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Rhône-Alpes remporte le Grand Prix des Régions de la revue V & T

Parce qu'elle a fait basculer tout le réseau SNCF Régional dans le cadencement horaire en décembre 2007, notre région Rhône-Alpes, dont le chargé aux transports est le Grenoblois Bernard Soulage vice-Président du Conseil Régional, a remporté le *Grand Prix des Régions*.

Même s'il a fallu neuf mois, jusqu'en septembre dernier, pour que tout aille mieux, il faut en effet noter les avantages du système de cadencement, dont la lisibilité est le meilleur de ces avantages (plébiscité par 80 % des usagers).

La ponctualité, elle, tourne autour de 88 %, mais la Région veut arriver à 92 %.

Ville & Transports, n° 461, 10 décembre 2008

Le couple voiture - hypermarché va disparaître !

"*Sous l'effet de la crise, tout le monde s'affole*", sourit François Bellanger, spécialiste des modes de vie urbains. Il est consultant pour des grands groupes : Renault, PSA, Veolia, la SNCF, Orange, la Caisse des dépôts et consignations... Il anime à Paris le *think tank* Transit City, consacré à l'avenir de la ville, des transports et du commerce.

Que vous demandent vos clients ?

Beaucoup d'industriels commencent à comprendre que leurs modèles sont essouffés et se demandent comment les renouveler. Les hypermarchés sont totalement dépendants de l'automobile et s'aperçoivent qu'ils ne captent plus les jeunes. La voiture n'a pas évolué depuis cinquante ans, elle n'est plus capable de répondre aux mutations de la société. J'aide ces entreprises à identifier les signes faibles qui pourraient devenir les modèles de demain.

Vous pensez que la voiture telle qu'on la connaît va disparaître des villes ?

Les constructeurs automobiles ne parviennent pas à faire leur révolution. Aujourd'hui, dans l'imaginaire, les créateurs de la mobilité, ce sont les marques de sport, de téléphones mobiles. Ce n'est pas l'automobile qui inventera le transport de demain, comme ce ne sont pas les fabricants de calèches qui ont inventé l'automobile.

Le recul de la voiture signe-t-il la fin des hypermarchés installés en périphérie ?

Bien sûr. Pendant la flambée du prix de l'essence, les hypers d'Ile-de-France non desservis par le RER ont vu fondre leur chiffre d'affaires. L'Amérique a commencé à remettre en cause le modèle du «mall» commercial, le principe «no parking, no business». Au Japon, les commerces s'installent là où passent les gens, les gares, les lieux de transit. Le couple voiture-hypermarché va disparaître, remplacé par un duo piéton-Internet. La grande distribution a d'ailleurs commencé à s'adapter en investissant de nouveaux métiers. (...)

Quelles conséquences pour la ville ?

La fin de «suburbia», ce type de banlieue résidentielle fondée sur le règne de l'automobile et du centre commercial. Le modèle a d'abord été critiqué pour les pertes de temps qu'il engendre, mais c'est surtout le prix de l'essence qui va le condamner. L'étalement urbain n'est pas juste absurde écologiquement : il est dramatique pour les gens qui ont peu de revenus. Les maires ne se rendent pas compte qu'avec une essence vraiment chère, leur commune ne fonctionnera plus !

Le Monde, 27 novembre 2008