

ADTC *infos*

Se déplacer autrement



***Faire bouger autrement :
l'action des salariés de l'ADTC***

dossier central : pages 9 à 12

N°119 - Mars 2009 - 3,00 Euros



***Priorité aux bus :
à quand le feu vert ?***

***Grenoble -
Genève :
une liaison
maltraitée***

page 14



***Rocade nord :
des incohérences
sèment le doute
chez les élus***

page 18



EDITORIAL : Un pas en avant, un saut en arrière

Le même jour, le 27 février 2009, deux modestes évènements sont passés inaperçus. L'enquête d'utilité publique sur le projet d'électrification de la voie ferrée « Sillon Alpin sud » se termine, et le Conseil général de l'Isère adopte — à huis clos — ses conclusions suite à la concertation préalable sur la rocade Nord : il ne voit aucune raison de remettre en cause le projet de rocade Nord, et prévoit l'enquête d'utilité publique sur ce projet avant fin 2009.

L'électrification du Sillon Alpin (entre Montmélian et Valence) était envisagée depuis 1965. Au pays de la houille blanche, et dans une région urbaine où 80% des habitants résident à moins d'un quart d'heure d'une gare, il aura fallu attendre plus de 40 ans pour qu'on décide enfin d'électrifier cette voie. L'électrification et le raccordement à la Ligne à Grande Vitesse à Valence est à 255M€ (valeur janvier 2005). L'ADTC s'en réjouit, mais constate que l'amélioration prévue n'est déjà plus à la hauteur des besoins : ce ne sont plus 2, mais 4 voies dont on aurait besoin sur Grenoble-Moirans. On nous dit que pour cela, il faudra peut-être attendre encore 20 ans. Parallèlement, un projet routier évalué à 580 M€ (valeur avril 2006), dont les promoteurs eux-mêmes reconnaissent qu'il ne résoudrait pas le problème des bouchons d'entrée d'agglomération, pourrait devenir dans quelques courtes années la plus grosse dépense du PDU (Plan de Déplacements Urbains) grenoblois.

Au plan national, grand écart aussi. Le 10 février, le Sénat confirme en première lecture, à l'unanimité des suffrages exprimés, le projet de

loi dit Grenelle 1 dont l'article 1 devrait faire date : « 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. » Mais le Premier Ministre venait d'annoncer, le 2 février, un plan de relance à coup de perfusions pour l'industrie automobile et de grands travaux d'infrastructures... qui profiterait davantage aux projets routiers qu'au rail, dans une proportion d'environ 60 / 40.

L'humanité doit réduire d'un facteur 2 ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 pour limiter le changement climatique avant qu'il ne s'emballe : les émissions de CO2 continuent de croître, en particulier dans le secteur des transports. La crise économique induit de nombreuses suppressions d'emploi. Justement, les transports en commun génèrent, à investissement égal, deux fois plus d'emplois que le secteur routier. Et le ratio emploi / investissement est encore plus élevé dans le secteur associatif. Mais les « décideurs » continuent à penser routes, pendant que des associations comme l'ADTC, dont le travail pédagogique en faveur des modes alternatifs à la voiture est unanimement apprécié, peinent à boucler des budgets équivalents à quelques malheureux centimètres de rocade Nord...

Monique GIROUD

Sommaire du numéro 119

- Page 2 **Editorial – Un pas en avant, un saut en arrière**
- Page 3 **Révolution dans l'organisation des déplacements : c'est parti !**
- Page 4 **Vélo-parcs : premier bilan à Gières et perspectives**
- Page 5 **Déneigement des pistes cyclables : peut mieux faire**
- Page 6 **Itinéraire cyclable : hôpital - polygone**
- Page 7 **Relations entre les pôles universitaires**
- Page 8 **Code de la rue : la zone de rencontre**
- Pages 9-12 **Faire bouger autrement : l'apport des salariés de l'ADTC**
- Page 13 **Sur le web : pourquoi faire simple quand la SNCF peut faire compliqué ?**
- Page 14 **L'histoire de la liaison Grenoble-Genève**
- Page 15 **Ligne 6070 Transisère : du mieux grâce à la RD 11m**
- Page 16 **Priorité aux feux pour les bus : une priorité !**
- Page 17 **Projet de tarification sociale du SMTC**
- Pages 18-19 **Concertation sur la rocade nord : quoi de neuf ?**
- Page 20 **Revue de presse**

Les membres du Bureau 2009 de l'ADTC

Suite à l'Assemblée Générale du 5 mars 2009, les membres du Conseil d'Administration ont élu le bureau de l'ADTC, dont la composition est la suivante :

Présidente : Monique Giroud

Vice-Présidents :
Jean-Yves Guéraud
Antoine Jammes

Secrétaire : Christian Cotte

Trésorier : Philippe Zanolla

Membres du bureau :
Michel Barnier
Emmanuel Colin de Verdière

Révolution dans l'organisation des déplacements : c'est parti !

ZOOM

L'organisation des déplacements par les collectivités territoriales est aujourd'hui très complexe. A tel point que des projets sont ralentis et que de nombreux citoyens hésitent à abandonner leur voiture.

Situation actuelle

Plusieurs AOTU (1) gèrent nos déplacements :

Le Conseil régional est responsable de l'organisation des transports ferroviaires, le TER.

Le Conseil général est responsable des transports départementaux (Grenoble-Vienne par exemple) et bus péri-urbains dont le trajet couvre plusieurs territoires (exemple Voiron-Grenoble-Crolles). Il gère les routes départementales et les communes les autres voiries.

Le SMTC (2) est responsable des transports en commun sur le périmètre de la Métro ; idem pour la Communauté d'agglomération du pays Voironnais sur son territoire.

La Métro finance la réalisation des pistes cyclables dans l'agglo, à charge pour les communes de les entretenir (voir page 5).

L'Etat a gardé la compétence sur certaines routes nationales, la RN87 (rocade sud) par exemple.

Le Grésivaudan s'organise

Le Grésivaudan comprend 49 communes. Plusieurs syndicats inter-communaux existaient. Au cours du mandat précédent, Georges Bescher a piloté la préparation de mise en place d'une AOTU sur l'ensemble de ce territoire. L'ADTC a participé à ce travail lors de réunions publiques, en réalisant un livre blanc sur les transports dans le Grésivaudan... Ce ne fut pas simple avec le refus de certaines municipalités. Après les élections de 2008, quelques mois ont suffi pour qu'une AOTU soit officialisée avec mise en place au 1er janvier 2009. A la même date, a été constituée une grande Communauté de Communes couvrant tout ce territoire.

Les élus avaient anticipé la création de cette AOTU en mettant en place des bus reliant les deux rives dans le Moyen-Grésivaudan.

L'ADTC est associée à la mise en place d'un réseau qui devrait être opérationnel en septembre 2009. Nous y reviendrons dans un

prochain bulletin, mais sachez qu'il a été conçu avec un souci de complémentarité avec la ligne TER Grenoble-Chambéry sur la rive gauche.

Vers une AOTU de la région grenobloise

La Communauté de Communes du sud grenoblois, créée en 2003, commence à être opérationnelle. Son périmètre est susceptible d'évoluer avec l'arrivée possible de deux communes. En matière de déplacements, elle reste dépendante des services du Conseil général et la création de l'AOTU du Grésivaudan l'intéresse au plus haut point.

Chaque territoire s'organise donc, avec son réseau, ses bus, son système d'information, sa tarification... Il devient plus facile de se déplacer localement, mais si l'on veut faire du Tullins-St Egrève ou du Montbonnot-Grenoble, les difficultés s'accumulent ! Notre enquête auprès des utilisateurs de la 6070, salariés d'Inovallée, le confirme (voir page 15) !

Certes il existe des débuts de complémentarité : des abonnements combinés TAG (réseau urbain grenoblois) + SNCF (trains TER). Un début, qui satisfait déjà de nombreux usagers, mais on est loin de la « carte orange » à l'échelle de la région grenobloise.

Les collectivités concernées ont décidé en juillet 2008 de s'engager sur un plan d'action baptisé InterMod'Alp, avec trois priorités :

- mise en place d'un syndicat mixte au niveau de la région urbaine grenobloise ;
- amélioration de l'accessibilité et de la coordination des réseaux de transport en commun ;
- augmentation de la capacité des transports collectifs.

Dix actions concrètes ont été décidées avec un objectif de réalisation d'ici 2010, dont l'amélioration du TER, une meilleure intermodalité entre le TER et les réseaux urbains, la création de consignes à vélo sur l'ensemble des gares du bassin grenoblois...

Cette démarche devrait déboucher vers une « super-AOTU » couvrant l'ensemble du territoire de la région grenobloise. L'ADTC qui demande depuis de nombreuses années une telle AOTU ne peut qu'encourager tous les élus concernés à accélérer sa mise en place.

Antoine JAMMES

CARTON VERT **à la politique d'accessibilité des transports du SMTC et du CGI**

Certes, cela devient une obligation légale, mais saluons quand même les efforts des collectivités pour améliorer l'accessibilité des transports publics.

La ligne 17 du réseau TAG est désormais accessible aux handicapés grâce à la mise en service par Grindler et le SMTC de 7 autocars à plancher surbaissé.

Il ne reste plus que la ligne 56 du réseau TAG à rendre accessible, ce qui ne devrait plus trop tarder. De son côté, le Conseil général a entrepris le réaménagement de la gare routière de Grenoble. Les cheminements ont été rendus accessibles, et un long quai permet l'accès aux véhicules pour les personnes à mobilité réduite. Des efforts importants restent cependant à faire au niveau de l'accessibilité du matériel roulant et de la majorité des arrêts du réseau Trans'Isère.

Sylvain BLANCHARD

CARTON ROUGE au **Conseil général de** **l'Isère**

Suite aux chutes de neige des mois de Décembre 2008 et Janvier 2009, de nombreux cyclistes urbains ont souffert sur les voies vertes des berges du Drac et de l'Isère. En cause, l'absence de déneigement qui a rendu quasiment impraticable ces axes fréquentés. Interrogé, le CGI, responsable de ces voies, répond sans ciller : « l'engagement du Conseil général de l'Isère arrête actuellement un niveau de service ne prenant pas en compte la viabilité hivernale ».

Les cyclistes urbains compteraient-ils pour du beurre dans les déplacements urbains ? Ce serait bien dommage de le croire !

Jean-Marc BOUCHE

(1) Autorité Organisatrice des Transports Urbains

(2) Syndicat Mixte des Transports en Commun

Vélo-parcs : premier bilan à Gières, et perspectives ?

Remboursement de 50% des frais de transports des salariés, c'est parti !

Plus de 25 ans après sa mise en place en Ile-de-France, le régime de remboursement de 50% des frais de transports des salariés pour se rendre à leur travail est étendu à la province depuis le 1er janvier 2009. Le décret est paru au Journal Officiel le 30 décembre 2008.

En pratique, les entreprises doivent rembourser à leurs salariés 50% de leurs abonnements TER, TAG ou Transisère et même 50% des frais de location d'un vélo si c'est le mode de transport utilisé par le salarié.

A titre d'exemple, l'abonnement mensuel TAG est ramené à 21,30€ par mois pour le salarié, le titre combiné TAG+TER (Rives-Gières) à 44€.

L'entreprise peut aussi rembourser de manière facultative jusqu'à 200 € de frais de carburant par an à un salarié ne pouvant utiliser les TC pour des raisons géographiques et / ou d'horaires.

Pour les entreprises ou administrations qui bénéficient d'un PDE (Plan de Déplacements Entreprise), la réduction de 50% est calculée sur la base du prix PDE (340 € pour l'abonnement annuel TAG, soit un coût de 170 € pour le salarié).

La signature d'un PDE par l'entreprise permet ainsi de réduire les frais pour l'entreprise et le salarié, on trouvera plus de renseignements sur le sujet sur le site semitag.com (rubrique Prime transport).

Emmanuel COLIN de
VERDIERE

L'ouverture en juillet 2008, du vélo-parc de la gare de Gières deux ans après l'arrivée du tramway à Gières, a suscité de grands espoirs chez les usagers du train à qui ces places sont destinées. A Grenoble, et dans d'autres gares, des véloparcs sont également installés. Où en est la fréquentation ?

Gières : toutes les places sont prises

Très vite, les 70 places ont été réservées par des abonnés, ce qui ne laisse plus aucune réserve de capacité pour de nouvelles demandes d'abonnement.



L'occupation du local n'est cependant pas constante, car les abonnés ne laissent évidemment pas leurs vélos en permanence. La nuit, le taux d'occupation constaté a souvent oscillé entre 20 et 45 vélos. Une série de vols survenus avant que le local soit correctement sécurisé avait fait fuir une partie des abonnés. Bien que les failles de sécurité aient été résolues depuis décembre (contrôle d'accès par badge, et colmatage d'un espace entre grille et toiture), la fréquentation reste à environ 40 vélos fin janvier. Mais il faudrait connaître la répartition entre les abonnés utilisant le vélo-parc de jour – ceux qui résident à Gières – et les abonnés qui y laissent leur vélo la nuit – ceux qui viennent travailler près de Gières. Il faudrait aussi avoir des données sur l'utilisation des places réservées par la Mairie de Gières.

Quoi qu'il en soit, aujourd'hui les gestionnaires du parc ne peuvent accéder à de nouvelles demandes d'abonnement. Vu les délais de procédure, il est urgent de prévoir l'installation d'une autre consigne sécurisée à Gières. Le nombre de passagers en gare de Gières justifierait environ 200 places vélo à court ou moyen terme.

Sous-dimensionnement chronique en gare de Grenoble.

Le vélo parc de Grenoble est aussi victime de son succès. Bien qu'il accueille déjà plus de 250 vélos en gardiennage avec l'extension du local actuel, plus de 200 cyclistes sont sur liste d'attente. Une nouvelle consigne sécurisée est prévue du côté de la voie F. Mais pour quand ? Et... ses 70 places ne suffiront pas à épuiser la liste d'attente.

Stationnement sauvage devant la gare de Grenoble.



Aperçu dans d'autres gares

L'offre est également insuffisante à Chambéry malgré un doublement de la capacité de stationnement sécurisé à l'automne 2008. La Région a lancé une politique de stationnement vélo sécurisé systématique. Les petites gares sont progressivement équipées. Par exemple Lancey dispose depuis cet hiver de 4 consignes individuelles déjà utilisées à 100%. C'est un bon début, mais là encore, insuffisant : le ratio prévu correspond à 1 place vélo pour moins de 2% des passagers des TER. Résultat, faute de places disponibles, je fais partie des cyclistes qui emportent leur vélo dans le train, plutôt que de l'abandonner dehors la nuit, pour éviter le risque de dégradation ou vol.



Texte et photos : Armand PORTAZ

Déneigement des pistes cyclables : peut mieux faire

Ville alpine, Grenoble a une certaine expérience des épisodes neigeux et dispose de moyens pour dégager et saler ou sabler routes, trottoirs et pistes cyclables. Pourtant, l'entretien de ces dernières lors des épisodes neigeux de décembre 2008 et janvier 2009 a laissé à désirer.

La neige est tombée sur des sols froids et a tenu d'autant mieux que le salage préventif était absent. La passerelle de l'Ile d'Amour entre Meylan et le Campus est restée une semaine sous la neige. Cette neige, tassée par le passage des nombreux piétons et cyclistes, a rapidement durci au point que son franchissement à vélo est devenu un véritable rodéo. La municipalité de Meylan avait bien déneigé la piste côté Meylan dans les 2 jours qui ont suivi la chute de neige, mais pas la passerelle, estimant ne pas avoir à entretenir un ouvrage construit par la Métro. Les communes restent pourtant gestionnaires de la voirie.

Idem sur les digues de l'Isère : la piste entre le pont des Sablons et le Campus n'a été déneigée que tardivement. Un tronçon proche de la limite entre Grenoble et Saint Martin d'Hères n'a même jamais été déneigé, chaque commune s'étant arrêtée une bonne dizaine de mètres avant sa « frontière » : imaginerait-on la même chose sur la chaussée ?

La portion de la digue entre la passerelle de l'Ile d'Amour et la gare de Gières, moins fréquentée, a gardé une dizaine de jours 2 cm de neige damée comme sur une piste de ski de fond. Cette neige n'était pas trop dure et restait praticable. Toutefois les pluies du 18 janvier l'ont rendu très glissante. Interpellé sur le défaut d'entretien des pistes cyclables sur les digues, le Conseil général a répondu qu'il n'avait pas prévu le déneigement des pistes cyclables dans ses missions. Quelles seraient les réactions si le Conseil général répondait qu'il n'assure pas le déneigement des routes départementales ?

À Grenoble, la bande cyclable à contresens quai Jongking était grossièrement déneigée. Mais après la place Hubert Dubedout, surprise : les services de la ville avaient oublié de déneiger la piste quais Claude Bernard et de la Graille. Pendant ce temps, au niveau du pont Marius Gontard, un employé municipal était occupé à gratter des affichettes collées sur une armoire à feux...



Entrée piste quai C. Bernard – photo A. Jammes

Les « pistes cyclables sur trottoir » n'ont généralement pas été déneigées. Si les résidents ont la charge de déneiger le trottoir devant leur immeuble, l'entretien de la voirie n'est pas de leur ressort. Or d'après le Code de la route, une piste cyclable est une voie de circulation. Ce n'est qu'un des problèmes posés par les « pistes cyclables sur trottoir », un de plus...

Enfin, il a fallu qu'un adhérent rappelle à l'ordre la Ville de Grenoble, dont l'équipe Déneigement avait abusivement considéré l'aire piétonne entre place Grenette et place Saint André comme des « trottoirs » alors que ce sont des rues.

S'il serait abusif d'exiger que l'ensemble des réseaux piétons, routiers et cyclables, soit traité immédiatement, il n'en reste pas moins que les passages les plus empruntés devraient être traités en priorité, et les pistes cyclables sont des voies de circulation qui méritent autant de soin que la chaussée.

Les Grenoblois qui découvrent le vélo comme mode de déplacement commencent à l'utiliser par beau temps. Après quelques mois, une bonne partie de ces nouveaux cyclistes se déplace à vélo par tous les temps, constatant que les avantages du vélo l'emportent sur la contrainte de bien se couvrir. Il serait vraiment dommage de les dissuader en ne faisant pas du déneigement des principales pistes et bandes cyclables une priorité !

Il faut que les missions soient clarifiées, et que les services techniques des communes équipés, quitte à ce que les moyens soient mutualisés pour les plus petites d'entre elles.

Monique GIROUD, Antoine JAMMES, Christophe LEURIDAN

Gare de Grenoble : rendez-nous les goulottes !

La gare de Grenoble est en chantier depuis plusieurs mois. Les futurs ascenseurs permettront l'accès à tous les quais pour les personnes à mobilité réduite. C'est bien. Mais depuis le début des travaux, l'accessibilité s'est dégradée.

En effet, seul un des trois escaliers d'accès à chaque quai comportait une goulotte, c'est-à-dire une petite rampe le long des marches, très appréciée des nombreux voyageurs pour faire rouler les valises à roulettes, les poussettes pliantes ou les vélos. Et pas de chance, c'est l'escalier avec goulotte qui a été condamné par le chantier.

Nous avons signalé ce problème, et demandé à trois reprises qu'une goulotte soit rapidement posée dans les escaliers restants. Sans résultat. Ce serait pourtant une intervention légère, peu coûteuse, et utile.

Et surtout, cette goulotte restera nécessaire même après la fin du chantier : aux heures d'affluence, l'ascenseur n'aura jamais le débit suffisant pour accueillir tous les passagers qui n'ont besoin que de la goulotte.

A quoi servent la certification de la gare et les comités de ligne si la SNCF fait aussi peu de cas de l'accessibilité aux quais pour les voyageurs chargés ?

Texte et photo :
Monique GIROUD



Itinéraire cyclable : Hôpital - Polygone

Des études et des réalisations pour les piétons et les cyclistes en 2009

Dans le cadre du schéma directeur cycles arrêté en 2006, la Métro va poursuivre en 2009 le programme d'études et d'aménagements cyclables permis par les moyens budgétaires votés.

Les études nouvelles, pour un montant de 120 000 €, porteront :

- à Echirolles sur la liaison piétons / cycles avec Comboire, (300 m), et sur la continuité du mail piétons cycles de la rue Normandie Niemen avec le village sud (300 m),
- à Domène sur le parcours Bois français / Gières via Murianette par les avenues Aristide Bergès, de l'Industrie, des Sports, (2400 m),
- à Grenoble sur les itinéraires polygone/Campus (8000 m),
- à Seyssins sur l'avenue Jean Moulin (1100 m),
- à Eybens pour une piste bidirectionnelle sur l'avenue d'Echirolles (900 m),
- à Fontaine sur l'allée de Gèves pour la liaison avec les berges du Drac, (400 m),
- à St Egrève pour une piste bidirectionnelle sur l'avenue de l'Île brune, (1400 m),
- à Sassenage pour une piste bidirectionnelle sur l'avenue du 8 mai 1945 pour la liaison avec la digue, (500 m),
- à St Martin d'Hères pour la liaison piétons / cycles entre l'avenue Jean Jaurès et Gières l'étang, (500 m).

Les études programmées en 2008 se poursuivront :

- pour une piste bidirectionnelle côté Nord, entre St Martin d'Hères et Gières par les avenues Gabriel Péri, Georges Sadoul (SMH), (2200 m), et Esclalongon (G) (250 m),
- à Grenoble pour la liaison Chorier-Berriat / centre ville par le cours Berriat, le cours Lafontaine et le square Dr Martin (600 m),
- pour la continuité côté Nord boulevard Clémenceau vers le Campus entre l'avenue Jeanne D'Arc et l'avenue de Valmy, (120 m),
- et pour la sécurisation des cyclistes sur la rue Eugène Faure (360 m).

(voir suite page 7...)

Nous inaugurons dans ce bulletin une rubrique « itinéraire cyclable », dont l'objectif est de présenter cet itinéraire, et des conseils de comportement à vélo. Commençons par un axe très fréquenté, empruntant les quais de l'Isère rive gauche ; un parcours aujourd'hui peu attractif mais qui devrait être entièrement refait, comme l'a promis le maire de Grenoble : la liaison entre le CHU et le polygone scientifique.

Sens CHU-Polygone

Après avoir traversé l'Isère, un conseil : en attendant qu'une passerelle permette de couper par la rue Bizanet, tournez à droite en empruntant le quai Jongkind... vous éviterez ainsi l'avenue Maréchal Randon et la place docteur Girard. Vous rejoindrez la place Emé de Marcieu en empruntant une rue tranquille avec un tronçon en bande cyclable à contre-sens. Un sas vous permet de vous réinsérer dans la circulation au niveau de ce carrefour à feux. (A cause de la mauvaise visibilité, le basculement de l'autre côté de la chaussée demande de la prudence.)

Poursuivez le long de l'Isère par une bande cyclable à contre-sens.

Au niveau de l'ancien palais de justice, vous êtes amenés à utiliser le trottoir : les piétons que vous pouvez croiser ou doubler sont prioritaires ! Entre le téléphérique et le pont Marius Gontard vous êtes de nouveau sur une bande à contre sens.

Puis, vous retrouvez le quai Créqui dans le flot de la circulation. Un conseil : restez au milieu du couloir de circulation pour éviter d'être rasé par une voiture voulant vous doubler.

Vous arrivez à proximité de la place H. Dubedout. Franchissez les deux voies qui tournent à droite vers l'A48 en signalant avec votre bras votre changement de file.

Après avoir franchi ce carrefour, vous pouvez utiliser le trottoir cyclable très étroit —roulez au pas si vous voyez des piétons, on croise à peine. Juste avant de rejoindre l'intersection avec la voie sur berge, selon votre destination précise sur le Polygone :

- soit vous réinsérez sur la voirie avec une bande cyclable, vous vous positionnez à gauche pour tourner à gauche et rejoindre

l'avenue des Martyrs en franchissant les voies SNCF par l'échangeur rue Durand Savoyat

- soit vous poursuivez tout droit puis descendez à droite sur la digue pour suivre cette voie cyclable jusqu'au pont d'Oxford. Tranquille, mais pas éclairé de nuit, ayez un éclairage en bon état de marche !

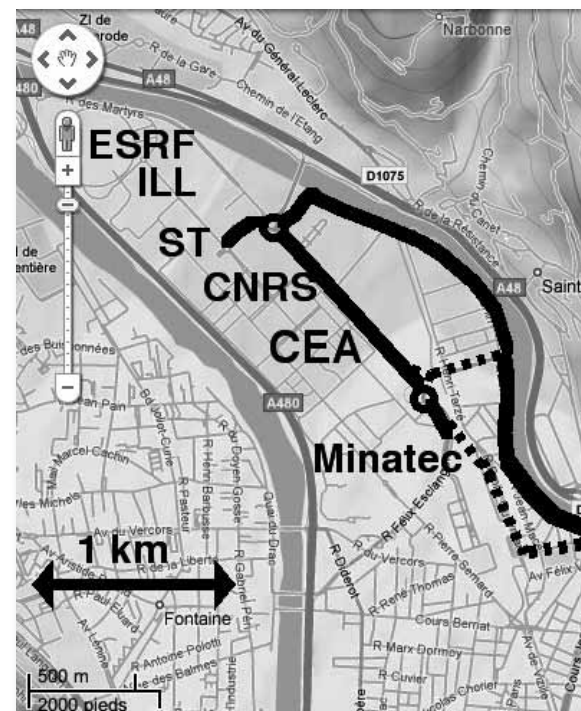
Sens Polygone-CHU

Dans ce sens, pas d'aménagement cyclable sur le quai : vous devez donc rester dans le flot de circulation automobile, ou faire un détour par un autre itinéraire en rive droite. Un conseil : sur chaussée, restez bien au milieu de la voie de droite, pour éviter de vous faire frôler par une voiture qui souhaiterait vous doubler, ou de rencontrer une portière d'une voiture en stationnement qui s'ouvrirait à votre passage.

N'empruntez pas les aménagements prévus pour le sens Est-Ouest qui ne sont pas conçus pour une circulation à double sens.

Enfin, lorsque vous êtes sur l'avenue Maréchal Randon, restez également au milieu de la chaussée pour éviter que des voitures ne cherchent à vous doubler en vous rasant afin de ne pas monter sur la plateforme du tramway.

Antoine JAMMES



Des projets en cours de discussion devraient amener à développer le pôle universitaire sur la presqu'île scientifique de Grenoble. Des étudiants et des enseignants devront alors faire le trajet Campus - Polygone dans les meilleurs délais à certains moments de la journée.

Le parcours cyclable le plus court va donc nécessiter une attention particulière en matière d'aménagements pour qu'il soit aussi le plus rapide possible pour eux.

Certains tronçons de ce parcours sont déjà existants mais il manque certains maillons pour qu'il soit idéal.

Depuis Les Taillées à St Martin d'Hères, les cyclistes se dirigeant vers le Nord, peuvent soit prendre la rive gauche et passer par le centre ville de Grenoble, soit prendre la passerelle du tram jusqu'à la rive droite et passer par La Tronche boulevard de la Chantourne et devant le CHU. Mais à l'arrivée sur l'Isère, les cyclistes auront besoin d'une passerelle pour rejoindre Grenoble, couper la boucle de l'Isère et arriver sur les quais par la rue Bizanet.

Les projets de requalification de cette rive gauche, actuellement trop fréquentée à Grenoble, devraient permettre de lui redonner une circulation apaisée et permettront aux cyclistes de prendre toute leur place et de

rouler facilement jusqu'à la place H. Dubedout. A ce niveau, la jonction avec la rue C. Brenier, qui sera bientôt en double sens cyclable, sera facilitée par le réaménagement de la place pour le passage de la ligne E du tram et l'arrivée à la place de la gare sera directe.

La suite du parcours avec le remodelage de la rue E.Geymard et le passage routier sous les voies ferrées ouvert sur l'avenue des Martyrs, reconfigurée pour la ligne B prolongée, permettra un sprint final pour les retardataires.

En résumé, l'aménagement cyclable de tout le boulevard de la Chantourne à La Tronche et une passerelle, dans une configuration plus utile qu'architecturale, sur l'Isère entre l'Isère Verte et les Sablons, seraient deux maillons très utiles pour la liaison la plus directe et la plus rapide entre les deux pôles universitaires et aussi pour les liaisons cyclables entre l'Est, le nord et l'ouest de la ville.

Les financements attachés à ces projets universitaires devraient permettre aussi de prendre en compte les besoins de modes doux de déplacements des étudiants et des autres.

Christian COTTE

(...suite de la page 6)

D'autre part, 2 000 000 € sont prévus pour des travaux d'investissements :

- à Meylan pour l'achèvement de la piste bidirectionnelle réalisée par le CGI 38 sur la RD 11m et le chemin de Beauséjour, (1000 m),
- à Grenoble pour la mise en double sens cyclable du cours Lafontaine et du square Dr Martin, (350 m),
- à Gières pour la 1ère tranche de la liaison piétons / cycles la Gare / le Japin (300 m sur 1600),
- à Murianette pour la continuation des pistes cyclables bilatérales jusqu'aux Rivets, (300 m),
- à Veurey pour la liaison piétons cycles entre la digue et la zone d'activités Actinord, (250 m),
- à Fontaine pour la 1ère tranche de bandes cyclables rue des Alpes (400 m sur 950),
- à Seyssinet pour la 1ère tranche de la piste bidirectionnelle côté ouest de la rue de Vercors, (150 m).

Enfin, 40 000 € permettront de continuer dans les 26 communes l'opération jalonnement des itinéraires cyclables commencée en 2007 par les services de la Métro, et c'est tant mieux.

(Extrait de la délibération du 06.02.2009 du Conseil de communauté de la Métro).

Christian COTTE

FUBicy, les temps forts 2009

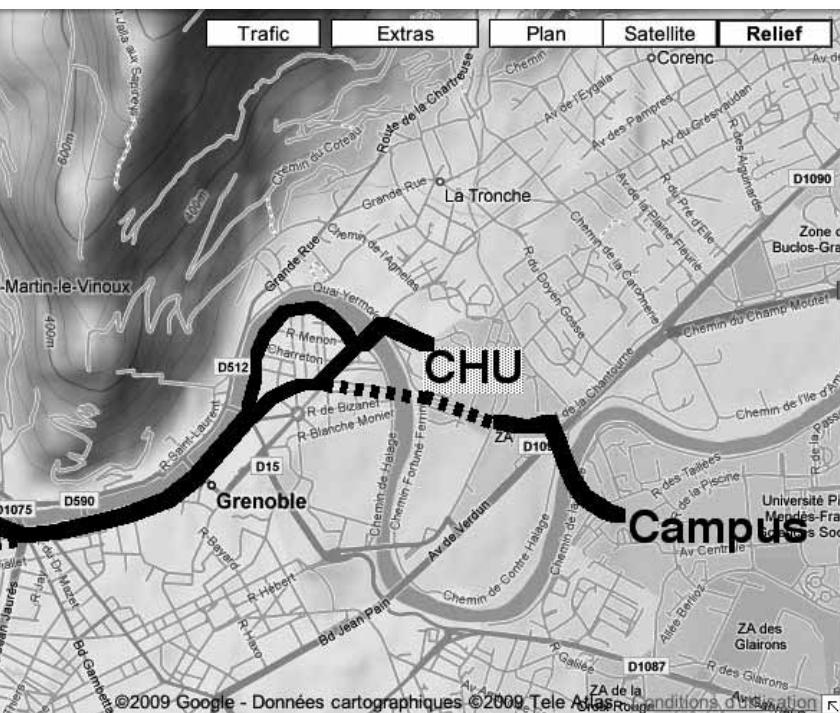
16 au 22 mars :
Campagne « Respectez les cyclistes »

Congrès annuel à Lille :
- 24 avril Journée d'étude
- 25 avril Assemblée Générale
- 26 avril forum des associations

6 et 7 juin « Tous à vélo ! »
Fête du vélo

16 au 22 septembre :
Semaine de la mobilité
« Bougez autrement »

6 au 9 octobre :
La Rochelle : Congrès du Club des Villes et Territoires cyclables



Légende :
trait continu noir : itinéraires possibles à vélo
trait pointillé noir : aménagements à créer.
Ce plan n'indique que l'itinéraire présenté page 6. D'autres liaisons Campus - Polygone seront discutées aussi dans le cadre de « Plan Campus ».

« Code de la Rue » : La zone de rencontre

« Code de la rue » :

La démarche se poursuit

Le décret du 30 Juillet 2008 est un peu passé inaperçu et c'est dommage, car il donne force de loi à de nouveaux concepts : le respect du plus faible par le plus fort, la création des zones de rencontre (voir l'article ci-contre), les double-sens cyclables obligatoires en zones 30 et en zones de rencontre. Mais les pouvoirs publics et les médias ont choisi de communiquer sur d'autres choses.

Le travail s'est poursuivi sur d'autres sujets au Comité Technique animé par le CERTU. Parmi les prochaines modifications du Code de la route, on peut citer les plus spectaculaires :

1. Disparition de la règle des 50 m (d'une traversée piétonne) pour les voies de desserte. Elle est bien sûr maintenue pour les artères. Cette modification favorise la vie de quartier puisqu'elle n'oblige pas les piétons à faire de longs détours pour emprunter un passage piéton quand il existe.

2. Dans un carrefour, il sera interdit de stationner avant le passage piéton sur une distance de 5 m afin de ménager assez de visibilité, ou 3 m s'il existe une avancée de trottoir. C'est un bonus pour les aménageurs qui vont prévoir dès maintenant des avancées de trottoirs de bonnes dimensions. L'espace libéré pourra être utilisé par exemple pour mettre du stationnement vélos puisqu'il ne gêne pas la visibilité.

3. Seront considérés comme dangereux, l'arrêt ou le stationnement sur trottoir ne laissant pas libre le cheminement piéton de largeur minimale de 1,40 m. Le délai de mise en conformité des stationnements tracés sur trottoir sera d'un an. C'est court mais cela a déjà été dit dans la loi sur l'accessibilité de 2005.

A noter que le concept de stationnement interdit est remplacé par stationnement gênant et stationnement dangereux, avec deux niveaux de contravention.

4. Marquage d'un sas vélos avant les feux.

Bien d'autres sujets restent à finaliser (définition du trottoir, rollers roulant à une vitesse « adaptée », etc.).

Pour les Décrets d'application, on devra attendre un an ou plus, et pour ce qui est de la communication, c'est pire. Le CERTU va malgré tout sortir des articles de presse. Rue de l'avenir et d'autres associations vont faire des efforts avec leurs propres moyens.

Les mesures qui touchent le stationnement vont obliger les municipalités à remettre en cause les (mauvaises) habitudes actuelles. On sait les difficultés qu'il y a à contraindre les automobilistes de ne pas stationner n'importe où. Mais, on ne le dira jamais assez, le stationnement est un levier puissant qui influence le comportement des usagers : vais-je prendre ma voiture ou faire autrement ? allons-nous acheter une deuxième voiture ? etc.

Il faudra donc aux élus un peu de courage pour faire appliquer la loi.

Nous travaillons pour que ces perspectives deviennent réalités.

Texte et photos ci-contre
Jacques HENNEBERT

C'est l'une des nouveautés créées par le décret du 30 juillet 2008 dans le droit français.

Définition : (art. R 110.2 du Code de la route) : « Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et les sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ».

C'est une zone de circulation apaisée, intermédiaire entre l'aire piétonne et la zone 30, visant à une meilleure lisibilité de l'espace public pour l'ensemble des usagers. Le piéton est présent et les autres usagers partagent la chaussée avec lui car il n'est pas possible ou souhaité d'y interdire la circulation des véhicules. Les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules sauf les transports publics guidés.

La « zone de rencontre » est donc une voirie urbaine qui peut être constituée d'une rue, englober une place ou un ensemble de voiries. Elle peut être plus ou moins étendue.

Les principaux types de situation qui peuvent être concernés :

- un lieu de concentration de commerces, services publics, équipements culturels, entraînant une forte présence piétonne,

- une rue ou un ensemble de rues d'un centre ville ancien où on souhaite maintenir une desserte automobile tout en privilégiant la déambulation du piéton touriste ou local,

- un lieu de correspondance de transports en commun qui génère une forte affluence piétonne,

- un lieu où les conflits entre piétons et autres usagers à l'intérieur d'une zone 30 nécessitent de donner une réelle priorité aux piétons,

- un lieu de conflits entre piétons et autres usagers lorsque la continuité d'une aire piétonne doit être interrompue pour laisser passer le transit des véhicules motorisés et que l'on souhaite que les piétons gardent la priorité,

- une rue résidentielle ou de lotissement lorsque le quartier est peu perméable aux déplacements du reste de l'agglomération,

- une rue trop étroite pour disposer de trottoirs assez larges pour respecter les règles d'accessibilité aux personnes en situation de handicap.

Les termes utilisés dans le passé tels que zone semi-piétonne, cour urbaine, zone 30 à priorité piétonne n'existent pas dans la réglementation. Ils correspondent le plus souvent à la zone de rencontre.

(Extraits de la fiche technique du CERTU)

A Grenoble, on trouve des rues et des ensembles de rues qui correspondent à ces critères et qui pourraient faire l'objet d'un tel classement :

rues Bressieux, St François, rues Brocherie, Chenoise, Renaudon, du Pont St Jaime, H.Berlioz, de Lionne, de Lorraine, du Palais, Madeleine, et A.Servien, places aux Herbes, N.Dame et Ste Claire, rues Président Carnot, A.Gaché, de la Paix, du Vieux Temple, et Hauquelin, rue St Laurent, avenue Alsace Lorraine, place de la Gare.

La zone de rencontre est l'une des trois zones particulières de circulation en milieu urbain, avec l'aire piétonne et la zone 30, qui seront détaillées prochainement.

Christian COTTE



Faire bouger autrement :

l'apport des salariés de l'ADTC

Dossier réalisé par : Claire BOUZIGON, Jérôme FOURCHES, Monique GIROUD, Geneviève PEFFEN - Photos : ADTC

Le mot de la Présidente

Depuis le premier recrutement il y a une quinzaine d'années, l'équipe permanente de l'ADTC s'est étoffée (actuellement 3,5 équivalent temps plein), et ses activités se sont diversifiées. Le partage des tâches est bien défini, et permet à l'association d'agir sur deux plans :

- les militants bénévoles sont les interlocuteurs directs des élus et des services, ils s'efforcent d'infléchir la politique de déplacements, et de faire valoir les intérêts des usagers

- les salariés accompagnent les changements de comportements par des actions incitatives et pédagogiques, soutenues par les collectivités locales. Et ils assurent la gestion de ces projets, une tâche de plus en plus difficile dans un contexte de réduction des dépenses publiques.

Dans les deux cas, la connaissance du terrain et la pratique des usagers militants permettent de nourrir les propositions aux élus aussi bien que le contenu des interventions des salariés. Avant de leur laisser la parole, remercions ces professionnels dynamiques : Geneviève, Claire, Jérôme, Yamilée, Thierry, et leurs prédécesseurs Evelyne, Mireille, Céline, Ingrid, Régis, Karim, Marc...

Monique GIROUD

Actions sur les déplacements domicile-travail

Bien qu'il ne soit pas directement le plus générateur de kilomètres parcourus en voiture, le trajet domicile-travail est doublement important : parce que souvent concentré sur les heures de pointe, et parce qu'il conditionne une bonne partie des déplacements de la journée. Abandonner sa voiture pour ce trajet signifie bien souvent la laisser au garage toute la semaine.

Challenge « au boulot, j'y vais à vélo » :

La journée « Au boulot, j'y vais à vélo » se déroule lors de la fête du vélo au mois de juin. Ses objectifs :

- inciter les salariés à essayer le vélo
- sensibiliser employeurs et salariés à l'efficacité du vélo

Le principe est de comptabiliser le pourcentage de salariés venus à vélo dans les établissements participants : les plus « cyclistes » remportent le challenge.

La sixième édition, en 2009, aura une dimension régionale, car elle se déroulera simultanément à Grenoble, Lyon, et probablement Chambéry.

En 2008, avec 70 établissements, représentant environ 33 000 salariés, dont 16% sont venus à vélo, le challenge poursuit sa progression en nombre de participants. Il est fondé sur la simplicité et la convivialité. Son utilité en matière de report modal repose sur le fait que tout changement d'habitude est précédé d'une découverte du futur mode de transport : avant de l'adopter, il faut l'essayer ! Et le challenge incite effectivement des salariés à essayer un mode

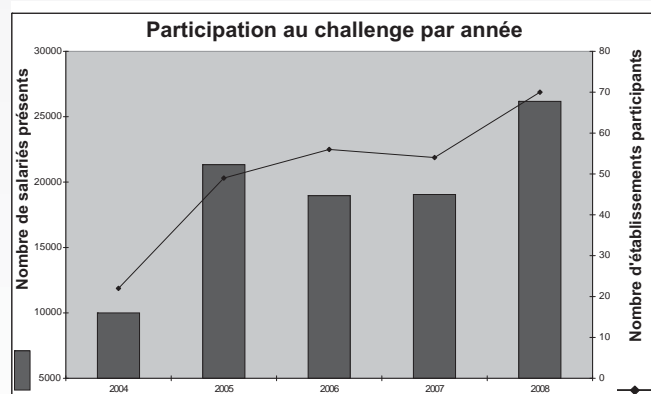


Parking-vélo d'une entreprise le jour du challenge

qu'ils ne connaissent en général que par des idées reçues injustement négatives.

L'ADTC organise le challenge, gère les inscriptions, propose une affiche et des idées d'incitation, recherche des lots...

Ce challenge est aussi une occasion de nouer des contacts avec des entreprises intéressées par des interventions plus concrètes pour amorcer ou compléter leur Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) : mini-stages de remise en selle, actions de prévention du vol, conseils personnalisés sur les itinéraires d'accès au site... C'est pourquoi cette action bénéficie de soutiens multiples : Métro, Région Rhône Alpes, Conseil général, Ville de Grenoble, ADEME et Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble.



En classe : de la théorie à la pratique

L'ADTC intervient depuis 10 ans dans les écoles élémentaires et propose aujourd'hui, trois types d'interventions.

« Transports et environnement »

Ces animations ont pour but de faire comprendre l'impact des transports sur notre environnement : pollution de l'air, changement climatique, etc. Il s'agit aussi d'observer les aménagements, les transports dans notre quotidien, et l'usage que nous en faisons.



Mise en évidence du rejet de CO₂

« Circulons, il faut tout voir »

Afin de circuler à pied ou à vélo de façon plus autonome, il faut donner aux élèves les outils pour comprendre et analyser seuls les risques de la circulation. Des sorties-classes dans la rue permettent d'observer la circulation, analyser les risques dus à la cohabitation des différents usagers, réfléchir au comportement à adopter lors de mises en situation, etc.

« La pratique du vélo urbain »

Un moniteur diplômé d'État effectue des séances de dextérité et de maniabilité à vélo. Ces ateliers permettent aux élèves d'apprendre à maîtriser leur vélo en toute circonstance, d'acquérir quelques notions de mécanique et « d'anatomie » du vélo.



L'objectif étant que les enfants se sentent à l'aise pour circuler, ces cycles de formation, se terminent en général par une sortie à vélo de toute la classe : sur des voies vertes pour les plus petits (CP-CE1), et par une insertion progressive dans la circulation pour les plus grands

(CE2-CM2). Chacun constate sur le terrain les progrès accomplis, ce qui rassure beaucoup les parents !

Grâce au soutien de La Métro et de la Ville de Grenoble, ces animations sont accessibles aux écoles de l'agglomération, à raison d'une moyenne de 100 animations par an depuis 6 ans. Nous privilégions les écoles où s'engagent des pédibus ou des vélobus, ou

celles ayant un projet d'école autour du vélo ou des transports (label éco-école, programme vélo-citoyen...) car les enfants comprennent plus facilement les intérêts d'un tel projet et sont plus impliqués.



L'impact bénéfique des animations est clair même s'il reste difficile à mesurer.

Constat rassurant cependant dans les classes : une réelle prise de conscience de notre impact sur l'environnement. Aussi bien les médias généralistes que l'école en parlent davantage. Ainsi, cette année par exemple, la problématique du développement durable a pu être abordée dès le niveau CE1/CE2 ! Nos interventions ne se limitent donc plus à faire découvrir des thématiques, mais elles permettent aux élèves de comprendre la situation, et comment agir à leur échelle, par les choix qu'ils font ou feront plus tard.

Concrètement sur les transports, de plus en plus d'élèves savent que ceux-ci ont un impact sur les pics de pollution ; ils ont entendu parler du CO₂...

Quant à la mise en pratique pour venir à l'école, de simples comptages ne suffisent pas à évaluer le résultat des animations... Beaucoup d'enfants nous disent que le frein au changement de mode de déplacement vers l'école, vient de leurs parents qui ne sont pas encore prêts à modifier leurs habitudes.

L'investissement de ce travail de sensibilisation est à court... moyen ou... long terme !



La sacoche pédagogique

L'ADTC s'est jointe aux associations Roue Libre de Chambéry et Pignon sur rue de Lyon pour créer un réseau régional d'écomobilité, soutenu par la Région Rhône-Alpes. Comme ils manquaient d'outils pédagogiques,

les animateurs de ces associations ont travaillé ensemble sur un projet de sacoche pédagogique : « écomobilisons-nous ». Cette sacoche propose plusieurs dizaines d'activités pour faire comprendre l'intérêt du développement des modes doux, découvrir le vélo sous toutes ses formes, appréhender la vie d'un quartier par les transports, etc.

Cette collection de fiches pédagogiques, affinées grâce aux retours d'expérience des animateurs, fait l'objet d'un CD-ROM en cours de finition. La sacoche sera ainsi mise à disposition d'enseignants ou d'autres associations, afin que ce travail soit mutualisé.



Dessins de la sacoche pédagogique : Emmanuel CAPPE



Plans de déplacements scolaires

L'ADTC mène un programme intitulé « à pied et à vélo vers l'école » avec le soutien de la Métro, la Région Rhône Alpes et des communes concernées par les interventions : 27 écoles de l'agglomération ont reçu un appui depuis 2003.

Les Plans de Déplacements d'Établissements Scolaires (PDES) proposent une réflexion globale sur les déplacements autour de l'école, avec les parents d'élèves, les enseignants et la commune. Les trois axes d'action (souvent imbriqués) sont :

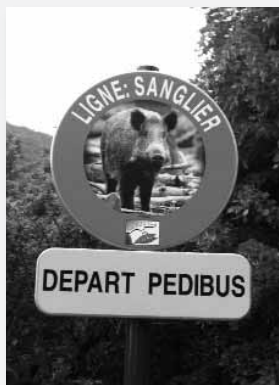
- la sensibilisation aux transports « doux » (cf. § « En classe » ci-contre)
- les aménagements autour de l'école
- les pédibus et vélobus

Le trajet domicile-école est au cœur de la vie familiale. Une réflexion et une mise en œuvre concrète de lignes d'accompagnement des enfants amenant un changement d'habitude sur le premier trajet du matin, peut avoir des répercussions sur l'ensemble des déplacements des parents et des enfants.

Outre la réduction du nombre de voitures circulant devant l'école, les vélobus et pédibus permettent d'obtenir d'autres résultats moins visibles, mais tout aussi importants :

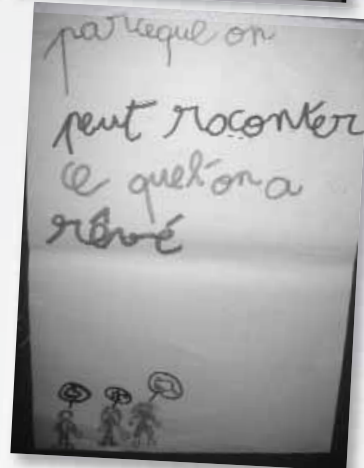
- ils permettent aux enfants d'acquérir des réflexes de sécurité dans leurs déplacements ;
- ils favorisent l'autonomie des enfants, que les parents laisseront plus facilement aller seuls à l'école ou à leurs activités, et ensuite au collège ;
- ils favorisent l'entraide et la convivialité dans le quartier ;
- ils constituent une implication concrète en faveur de l'environnement, notamment pour les enfants qui, sans ça, se sentiraient impuissants face à un problème dont ils sont conscients.

L'ADTC apporte son expérience, un soutien méthodologique, des conseils pratiques : le changement d'habitude n'étant pas immédiat, il faut de l'énergie (et du temps !) pour rassurer, informer, motiver et apporter du crédit à la démarche chez un maximum de parents. Mais une fois le pas franchi, c'est souvent pour longtemps !



Départ de ligne à St Paul de Varcès

Dessins des élèves de l'école Bergonzoli de St Martin le Vinoux



Le concours des écoles à vélo

Pour la fête du vélo, l'ADTC organise deux concours pour les scolaires : « allons à l'école à vélo », et « allons au collège à vélo ». L'objectif est que le maximum d'élèves vienne en cours à vélo ce jour-là. Pour cela, l'ADTC aide les participants dans l'organisation de l'événement au sein de leur établissement, s'occupe de la communication et de la coordination le jour-même.

Depuis son lancement en 2004, le concours rassemble chaque année davantage de participants, bien que la météo n'ait pas toujours été favorable.

Les écoles participantes s'investissent vraiment, et nous font des retours positifs, notamment davantage d'élèves qui viennent à vélo après le concours.

De manière générale, l'objectif du concours est de créer un déclic :

faire venir les enfants à vélo jusqu'à l'école ou au collège, c'est montrer à leurs parents que c'est possible, que les enfants en ont envie, et qu'il n'y a finalement pas de risque... à cesser de grossir le cortège de voitures des parents-taxi au voisinage de l'école. Pour convaincre, l'ADTC aborde à l'école les questions liées à la sécurité et à la facilité de circuler à vélo ; au collège, c'est davantage l'autonomie et l'indépendance des élèves qui est mise en avant.

	Ecoles participantes	Pourcentage de cyclistes	Taux max
2004	7	50 %	82 %
2005	13	48 %	86 %
2006	17	63 %	92 %
2007	18	51 %	83 %
2008	19	59 %	88 %

Actions grand public

Vélo-école : cours de vélo et remise en selle

Pour certains, se déplacer à vélo s'impose, mais, ils ne savent tout simplement pas en faire. D'autres voudraient utiliser davantage le vélo qu'ils sortent pendant les vacances, mais sont intimidés par la circulation en ville.



Pour répondre à ces deux types de besoins, l'ADTC a mis en place une vélo-école :

- pour les débutants : des « cours de vélo » et conseils de circulation en situation ;
- pour les hésitants : une « remise en selle urbaine » pour mieux appréhender le trafic.

Lorsque ce projet a germé il y a quelques années, nous avons constaté que nombre d'adultes sont réticents à admettre publiquement qu'ils auraient besoin d'une formation vélo-école. Mais cette barrière psychologique semble s'amenuiser : le nombre d'appels de particuliers demandeurs a nettement augmenté ces derniers mois, avant même le démarrage effectif de l'activité...

Souvent, les participants reconnaissent avoir été dissuadés auparavant par le sentiment de danger dans le trafic, la crainte du vol, ou la méconnaissance des itinéraires cyclables.

Les sessions intercalent, théorie, pratique et échanges, afin de leur donner quelques repères pour dépasser ces blocages.

Pour la conduite sur le terrain, les élèves sont mis en situation. Ils observent et analysent la circulation et ses risques, ils apprennent « les bonnes pratiques du cycliste », ils peuvent poser des questions. Avec l'association « un p'tit vélo dans la tête », ils apprennent à faire quelques petites réparations courantes (trop de vélos sont abandonnés à la cave pour un pneu crevé !) ou peuvent acquérir un vélo à moindre coût...

Les premiers inscrits viennent de terminer leur formation. Leurs retours sont très positifs (voir témoignages dans ADTC infos N° 118). Mais faute de financement acquis pour 2009, une incertitude plane sur la reconduction de cette activité...

Actions Sécurité routière sur le terrain

Cyclistes, brillez !

Cette action est pour l'instant la plus connue, car elle se doit d'être visible, et nous l'organisons depuis plusieurs années à la fin de l'automne, avec le soutien de la Métro et de la Préfecture (plan départemental d'action sécurité routière).

Au-delà du petit cadeau, des pinces réfléchissantes offertes aux cyclistes non éclairés, nous nous efforçons par divers moyens de faire prendre conscience que voir ne suffit pas pour être vu : exposition d'accès-soires, photos prises sur place, dépliant de sensibilisation, bons de réduction chez quelques vélocistes qui s'associent à l'opération... Nous faisons aussi quelques comptages : trafic vélo, pourcentage de cyclistes ayant un éclairage complet, accessoires les plus souvent manquants. Cette action apparemment simple mobilise un bon nombre d'« heures.personne » ; les salariés mobilisent donc une petite troupe de bénévoles de l'association.

Nous envisageons d'élargir notre action à une sensibilisation sur le problème de l'angle mort des poids-lourds. Si les moyens suivent...



Stands d'information et conseils



Pour initier des changements d'habitudes, il faut pouvoir sensibiliser des personnes pas encore convaincues : l'ADTC tient régulièrement des stands d'information dans diverses manifestations : journées de l'environnement, Naturissima, fête du vélo, semaine de la mobilité... Les salariés assurent l'essentiel de la préparation et la logistique, et les bénévoles s'impliquent pour échanger avec le public.

Ce sont des occasions de faire connaître l'ADTC et ses activités, mais aussi de mieux connaître les besoins ou attentes du public, et d'apporter des réponses à des passants qui ne se seraient pas déplacés jusqu'à la Maison de la Nature pour nous rencontrer. L'ADTC prodigue des informations ou conseils personnalisés sur le choix d'un itinéraire, une correspondance entre lignes de transport en commun, une formule d'abonnement ou un tarif réduit, l'organisme à contacter pour une éventuelle réclamation, les avantages du vélo, la prévention du vol, ...

Selon les demandes des organisateurs, il nous arrive aussi de proposer, sur le stand, le marquage des vélos contre le vol (voir <http://bicycode.org>) ou d'organiser un accompagnement à vélo pour l'accès à l'événement.

Sensibilisation de collégiens avec marquage des vélos



En guise de conclusion

Toutes ces actions participent aux objectifs de l'ADTC, largement partagés par les collectivités locales : développer la pratique des modes doux dans de bonnes conditions de sécurité, et reporter sur les transports en commun ou le vélo des déplacements qui n'ont pas besoin d'être faits en voiture (et ils sont encore nombreux !). Les campagnes de communication institutionnelle, nécessaires, ne remplacent pas l'action sur le terrain de permanents qui mettent à profit les connaissances accumulées par les bénévoles de l'association.

Claire BOUZIGON, Jérôme FOURCHES, Geneviève PEFFEN

Dans un contexte économique difficile, la tendance générale est à la baisse des dépenses publiques. Les associations actives dans les domaines de l'éducation et l'environnement, confrontées depuis plusieurs années à des réductions de subventions et/ou à des retards croissants dans leur versement, sont devenues de petites entreprises très fragiles. Pourtant, elles remplissent les critères apparemment utilisés pour orienter les crédits des plans de relance : elles sont prêtes à agir rapidement, et leur ratio emploi/coût est élevé. Espérons que nos partenaires institutionnels s'en souviennent avant que nous ne devions renoncer à une partie de ces activités...

Monique GIROUD

Sur le web : pourquoi faire simple, quand la SNCF peut faire compliqué ?

Dans la revue *Ville & Transports*, Guillaume Pepy, président de la SNCF, annonce que son entreprise a pour objectif d'organiser des solutions inter-modales en temps réel. Excellente résolution, car de plus en plus d'usagers sont « multi-modaux » ! Mais...

Nous préférierions que la SNCF se fixe d'abord un objectif intermédiaire : améliorer l'information sur ses trains.

Intermodalité train - train

SNCF Grandes Lignes ignore une partie des TER, et réciproquement. Si vous faites un trajet inter-régional, vous devrez parfois recouper patiemment les horaires de trois sites web : le site *Grandes Lignes voyages-sncf.com*, et les deux sites *ter-sncf.com* des régions de départ et de destination.

LeTGV passe, les trains trépassent ?

S'il existe des TGV entre votre départ et votre destination, alors le logiciel vous orientera préférentiellement vers le TGV, même si certains trains classiques mettent moins longtemps et vous coûtent moins cher. Echirolles - Saint Marcellin via Lyon et Valence TGV, il faut oser !

TER fantômes

Comme signalé dans un précédent bulletin, en période de pointe, la SNCF fait disparaître certains trains des horaires en ligne. Pourquoi pas afficher un message du type « ce train risque d'être complet » ? Trop compliqué ?

Temps réel ou train virtuel ?

La SNCF prétend faire mieux que ses voisins européens en donnant une information en temps réel. Elle est trop modeste : elle en fournit plusieurs. Entre *gares-en-mouvement.com*, *info-lignes.com*, *Allo TER*, ou le guichet, il peut y avoir des incohérences dues à imprévus... ou à des travaux programmés de longue date.

Orthographe, géographie et ergonomie

Le site *ter-sncf.com* accepte aussi bien Chambéry que Chambery, mais les noms de gare avec accent « plantent » avec *voyages-sncf.com*.

Sur le site TER, vous ne trouverez aucun horaire pour Echirolles. "L'aide" SNCF vous renvoie à la case départ, et vous devez choisir entre Echirolles - gare d'Echirolles (38130) et Echirolles - commune d'Echirolles (38130), alors qu'il existe une seule gare à Echirolles et une unique Echirolles en France.



Le moteur de recherche SNCF ne trouve aucun trajet nécessitant plus de 2 correspondances, alors qu'il en faut 4 pour faire Chamonix - Saint Egrève. Vous devez réitérer la recherche sur au moins 4 créneaux horaires successifs pour trouver 0+0+0+0 train dans la journée.

"Navigation interrompue"

Cette fenêtre s'affiche souvent sans qu'on puisse deviner ce qui nous vaut cette brimade. Une recherche d'horaire Lancey - Beziers (sans accent) sur *Voyages-sncf.com* pourra aussi bien donner comme résultat un message d'erreur, ou la réponse que Lancey n'existe pas.

Vous craquez ? Voyagez malin !

Notez dans vos e-tablettes :

→ **Chemins de Fer Fédéraux** : <http://cff.ch> ;

tél. +41-900 300 300

→ **Deutsche Bahn** : <http://bahn.de> (*choisir*

langue = français dans le menu déroulant) ;

tél. +49-11861

CFF et Deutsche Bahn (DB) utilisent le même outil logiciel *Hafas*, bien rodé, pratique et rapide, déjà traduit en 9 langues. En plus des horaires des trains (*y compris les correspondances que la SNCF ne donne pas*), CFF ou DB vous donneront les lignes de transports urbains desservant les gares des villes suisses ou allemandes et même les horaires de RER pour les correspondances à Paris. Si vous avez un vélo, DB a une option « *vélo admis* » qu'il suffit de cocher pour sélectionner les trains acceptant les vélos non démontés. Si vous n'avez pas de vélo, vous pouvez en louer un aux CFF dans une gare et le rendre dans une autre gare.

→ **Vous pouvez leur commander un billet international** en ligne ou par téléphone, le payer par CB et le recevoir par la Poste, si votre trajet passe par la Suisse ou l'Allemagne. La base de données DB est plus complète pour les trajets internationaux, et vous pouvez visualiser le trajet du train sur une carte.

La mise au point d'un tel logiciel n'est pas facile : pourquoi ne pas l'adopter, comme 14 autres pays, au lieu de le snober ?

Texte : Monique GIROUD
Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Enquête publique Sillon Alpin

Une enquête publique s'est tenue du 26 janvier au 27 février 2009, sur le projet d'électrification des lignes SNCF entre Romans sur Isère et Moirans, et entre Gières et Montmélian, ainsi que sur le raccordement à la Ligne à Grande Vitesse en gare de Valence TGV.

L'ADTC se réjouit de voir aboutir ce projet dont la rentabilité avait été établie par une étude de la SNCF en 1965 ! Ces travaux conditionnent l'amélioration en quantité et en qualité de la desserte du Sillon Alpin. La SNCF prévoit la création de deux aller-retours par TGV de Annecy vers Marseille et Montpellier.

Outre l'électrification et la mise en place d'une signalisation moderne (Block Automatique Lumineux), le projet prévoit la création d'une communication de voie directe à la bifurcation du Rondeau évitant au trains Grenoble - Gap d'emprunter à contresens sur 2 km la voie Chambéry-Grenoble.



Le projet prévoit aussi la création d'une voie en terminus à Brignoud permettant le prolongement de TER Rives-Gières, équipée de deux aiguillages en direction de Grenoble et Chambéry.

L'ADTC demande à Saint-Egrève la modernisation de la 3ème voie à quai et la pose d'un aiguillage sur cette voie côté Grenoble pour y permette l'arrêt de tous les Rives - Grenoble Universités Gières.

Elle demande également la pose d'un aiguillage sur la nouvelle voie en terminus de cette dernière gare pour permettre à un train rapide d'en doubler un autre tout en y marquant l'arrêt, suivant un schéma de voies analogue à celui prévu à Brignoud.

Texte : Christophe LEURIDAN
Photo : Jean-Marie GUÉTAT

L'histoire de la liaison Grenoble - Genève

Travaux d'hiver et d'été sur le sillon alpin sud

Du 5 janvier au 20 février 2009 des travaux de RVB (Renouvellement Voie Ballast) étaient programmés de nuit sur les voies entre Gières, Grenoble et Moirans. Afin de prévenir les ralentissements entraînés par ces travaux, des ajustements horaires ont été mis en place en journée.

Comme durant les étés 2007 et 2008, une interruption complète des circulations de train aura lieu cet été entre les gares de Moirans et de Valence TGV afin de terminer les travaux de doublement des voies entre Moirans et Saint-Marcellin et le saut de mouton de Moirans. Ces travaux dureront 14 semaines du 30 mai au 6 septembre 2009 avec substitutions par bus.

Emmanuel
COLIN de VERDIÈRE

Grenoble Aix en Provence via Veynes

Après Rhône-Alpes, la région PACA s'est mise aussi au cadencement sur une partie de son réseau. Les nouveaux horaires dans le Val de Durance offrent deux aller-retours par jour en semaine pour Grenoble, par la ligne des Alpes :



- départs de Grenoble à 12:13 et 16:13 pour arriver à Aix à 16:49 et 20:49 avec un changement à Veynes (14:06/14:40 et 18:06/18:35) ;
- départs de Aix à 09:12 et 17:12 pour arriver à Grenoble à 13:44 et 21:44 avec un changement à Veynes (11:09/11:54 et 19:31/20:00).

Le trajet par Veynes coûte bien moins cher que celui par Valence TGV et Aix TGV (ou Marseille). Les horaires sont consultables sur le site www.cff.ch (chemins de fers suisses).

Christophe LEURIDAN
Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Grenoble – Genève c'est comme une longue histoire d'amour que nous souhaitons vous conter pour mieux comprendre la nécessité vitale de ces dessertes.

Une histoire de longue date.

Depuis la compagnie Paris-Lyon-Marseille, cette relation a toujours été privilégiée. Les grands trains de l'époque desservait même la gare de Gières-Uriage pour amener Parisiens et Genevois aux thermes d'Uriage. Les échanges privilégiés historiques entre Dauphinois, Genevois et Valaisans contribuèrent au développement du trafic. Après le PLM, la SNCF poursuivit et développa ses relations dès 1938 avec les Suisse/Alpes – Méditerranée et dès 1946 des autorails Decauville du dépôt de Grenoble assurèrent des relations Valence – Genève. Des trains AR (1) directs passant par Grenoble reliaient Genève à Marseille, Nice et Vintimille, à Narbonne et Cerbère, à Hendaye et Irun. Ajoutons les trains AR Saint-Gervais – Nice transitant aussi via Grenoble. Un train comme le Genève - Vintimille tracté par 2 locomotives à vapeur 141 R comportait de 12 à 16 voitures ! En été 1953, la relation AR Grenoble – Digne (Nice) fut amorcée à Genève. Dès 1954, les Rames à Grands Parcours (RGP-2) assurèrent la relation de 864,7 km Genève – Cerbère (AR), qui devint le 01/10/1955 le train « Le Catalan ».

Le 31/05/1959, les autorails panoramiques (X 4200) apparurent sur Genève – Digne et contribuèrent au renom de la ligne des Alpes. Le 29/05/1960, le train GC/CG « Le Catalan » vit ses RGP-2 remplacées par des RGP-1 plus puissantes et, victime de son succès, passa en 1^{ère} classe avec supplément avec de 4 à 8 voitures. Le 31/05/1964, fut créé le train GM/MG « Le Rhodanien », également 1^{ère} classe avec supplément, qui reliait Genève à Marseille (et retour). L'année des JO de 1968 vit un renforcement de ces relations et même un train AR éphémère Hambourg/Dortmund – Grenoble qui circula encore les trois hivers suivants.

L'apogée.

Le 01/06/1969, « Le Catalan » devint le TEE « Catalan-Talgo » Genève – Barcelone avec une rame espagnole. Le 22/05/1971 marqua la dernière circulation du « Rhodanien », remplacé par une rame de 8 à 12 voitures comportant les 2 classes. Le 01/10/1972, les vénérables autorails Decauville furent remplacés par des X 4500 flambants neufs. Le 28/09/1975 vit la mise en service de 6 AR de turbo trains ETG sur Valence – Genève (quasiment cadencés aux 2 heures !) ce qui porta à **douze** les AR entre Grenoble et Genève. **Le succès fut tel** qu'il fallut dès le

service suivant doubler la capacité en les faisant circuler par deux. En 1981, les ETG ne suffisant plus furent remplacés par des rames tractées de 8 à 12 voitures Corail tractées par les puissantes locomotives diesels CC 72000. Le 23/05/1982, le TEE « Catalan-Talgo » devint un train Euro-Cités (EC) comportant les 2 classes.

Le 28/05/1988, la relation Genève – Marseille (AR) fut prolongée jusqu'à Nice puis amorcée à Bâle pour devenir en juin 1991 un Bâle – Nice via Grenoble jusqu'en juin 1993 où il redevint un Genève – Nice. De 1987 à 1991, on note la circulation bihebdomadaire d'une voiture-lits russe Madrid – Moscou (4.831 km) via Grenoble (et retour), insérée au train Genève – Irun.

Le sabotage et le déclin.

Malgré un succès incontestable, la liaison Grenoble-Genève fut sacrifiée à l'autel du tout-TGV. Le 25/09/1994 vit la fin du « Catalan-Talgo » et du Genève – Marseille, remplacés par des TGV via Lyon, à grande vitesse seulement entre Lyon et Valence ! Le 29/09/1996, vit la création du train quotidien AR Evian – Valence.

Les deux derniers aller-retours Genève/Saint-Gervais – Nice (un de jour et un de nuit) disparurent le 10/06/2001, lors de la mise en place du TGV Méditerranée. A la même date, la Région mit en place des circulations Valence – Annecy dont trois trains bitranches assuraient une relation **quotidienne et directe** pour Genève. Mais les TER Grenoble – Genève passèrent de 8 à 5 AR. Le pire arriva le 09/12/2007 avec la suppression de l'AR Evian – Valence et la désorganisation complète des Grenoble – Genève tombant à 3,5 AR, limités du lundi au vendredi et ne permettant plus des allers-retours corrects dans journée, dans un sens comme dans l'autre. Quel gâchis !

Texte et photo : William LACHENAL
(1) AR = aller-retour.



Le 28 septembre 1975, le 1^{er} turbo train ETG commercial Valence – Genève marque l'arrêt en gare de Grenoble.

Ligne 6070 Transisère : du mieux grâce à la RD 11m

Suite à l'ouverture de la RD11m entre les deux parties d'Inovalée (Meylan et Montbonnot), la ligne 6070 a été restructurée.

À présent, la ligne effectue le parcours Le Versoud – Domène - Gare de Gières – Campus – Inovalée (Meylan et Montbonnot) – Montbonnot Pré de l'Eau. En heures de « pointe », la liaison est directe entre la gare de Gières et Inovalée et une liaison parallèle est mise en place entre le campus, Inovalée et le Pré de l'Eau.

Enquête de l'ADTC auprès des utilisateurs de la ligne : plus de 200 réponses !

Pour préparer une réunion qui a eu lieu mi-novembre 2008 à Inovalée avec Trans'Isère, la direction d'Inovalée et des représentants des entreprises, l'ADTC a effectué une enquête auprès des usagers de la ligne 6070. Cette enquête a été relayée vers les entreprises par la direction d'Inovalée, que nous remercions vivement. Elle a été effectuée aux principaux arrêts de la ligne (Montbonnot Pré de l'Eau, Campus et gare de Gières) et par mail. Nous avons reçu plus de 200 réponses dont une majorité par mail en 48h !

Dans le bulletin n°116 de juin 2008, je qualifiais d'inacceptable le service sur cette ligne. Il n'est donc pas étonnant que la restructuration de la ligne 6070 soit considérée comme avantageuse pour une large majorité des personnes ayant répondu.

Cette ligne se caractérise par un très fort taux d'utilisation en correspondance (+ de 90%) avec le TER, le tram, l'express ou le bus.

Le confort et dans une moindre mesure l'information sont jugés satisfaisants par une majorité d'usagers. Une synthèse plus complète de l'enquête est disponible en téléchargement sur le site de l'ADTC : www.adtc-grenoble.org.

Des observations très nombreuses

Des défauts liés à la restructuration sont pointés par les usagers :

- problème de la fourche engendrant des erreurs (certains bus allant au campus et d'autres à la gare de Gières) ;
- ponctualité des bus non respectée ;
- complexité tarifaire pour les usagers travaillant sur Inovalée Montbonnot, dont le titre de transport Trans'Isère ne permet pas d'utiliser le TER dans l'agglomération grenobloise, alors que les titres TAG le permettent ;

- L'enquête montre nécessaire un renforcement des fréquences le matin avant 7h30, entre 11h30 et 14h et le soir après 19h.

Ces retours très nombreux des usagers actuels et de quelques anciens usagers de la ligne nous confortent dans nos actions.

Propositions de l'ADTC

A la réunion de mi-novembre 2008, nous avons demandé une amélioration des girouettes des bus pour bien distinguer les bus se rendant au Campus et ceux se rendant à la gare de Gières.

Comme nous l'avons écrit dans le bulletin n°116, la ligne ne doit plus desservir le tronçon Gières-Le Versoud, ce tronçon étant desservi par d'autres lignes TAG et Transisère. L'ADTC souhaite que les moyens soient concentrés sur la desserte d'Inovalée (première zone d'activité de la région grenobloise) depuis les trois points de correspondance que sont le campus, Montbonnot Pré de l'eau et la gare de Gières.

Avec les moyens existants, nous proposons une ligne campus – gare de Gières – Inovalée – Montbonnot avec une fréquence de 8 mn ou idéalement de 6-7 mn en heures de « pointe » et de 20 mn en heures « creuses ». A moyen terme (deux ans ?), la construction d'un pont réservé aux Transports en commun et modes doux entre le campus de Saint Martin d'Hères – Gières et Meylan permettrait d'éviter les embouteillages de la rocade sud.

Texte et photo :

Emmanuel COLIN de VERDIÈRE



Bon à savoir

A l'intérieur du périmètre de l'agglomération grenobloise, (Métro), vous pouvez aussi voyager :

- sur le réseau SNCF (TER) avec un titre TAG quel qu'il soit, par exemple de Gières à Saint Egrève, d'Échirolles à Grenoble, de Pont de Claix à Saint Egrève, **SAUF** jusqu'à la gare de Vif (qui reste désespérément sous utilisée : photo ci-dessous) ;



- sur le réseau Transisère avec un titre TAG, par exemple de Gières à Meylan (6070), du Fontanil à Grenoble (Express Voreppe-Vizille), de Domène à Grenoble (express Tencin-Grenoble) ;

- sur le réseau TAG, les titres Transisère Pass 1 jour, Pass mensuel, et Pass annuel incluant la zone A sont valables.

Par exemple, pour se rendre de Meylan au Polygone, le plus rapide est d'utiliser la ligne 6070 Transisère, puis un train TER entre Gières et Grenoble, puis un bus TAG n° 30 ou 34. Tout ceci peut se faire avec un unique titre TAG.

Texte : Christian COTTE

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Surcharge de la ligne 34.

Malgré l'ajout récent de deux courses entre Chavant et le polygone scientifique, partant à 8h22 et 8h35, la ligne 34 connaît des problèmes de surcharge aigus aux heures de pointe et même à certaines heures « creuses ». Par exemple, quand les étudiants de l'INPG ont des cours commençant à 10 heures sur la presqu'île scientifique, les rares bus sont donc bondés : avec la montée par l'avant, les passagers montant à la gare SNCF mettent presque dix minutes à se tasser dans le couloir et le bus part à l'heure où il devrait arriver au polygone scientifique...

En attendant l'arrivée du tram B annoncée pour 2012, il est urgent d'améliorer la fréquence des deux lignes de bus (30 et 34) qui desservent la presqu'île.



... et de la ligne 6020

La 6020 aussi est saturée, sur la section urbaine (par exemple, le bus quittant la gare à 08h20 pour le lycée du Grésivaudan), mais aussi sur la section périurbaine (au delà de Meylan) : à certaines heures, les bus venant de Crolles sont tellement pleins qu'il est impossible de monter à Meylan. Des usagers nous ont signalé des problèmes semblables le samedi, notamment au mois de décembre.

Il est urgent de renforcer la ligne y compris dans sa section périurbaine et aux heures creuses, dans la mesure où le phénomène d'heure de pointe est renforcé par la faiblesse de l'offre aux heures « creuses ».

Jean-Paul SIMON
et

Christophe LEURIDAN

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Priorité aux feux pour les bus : une priorité !

Les tramways sont équipés d'un dispositif de priorité aux feux. Pour les bus, ce dispositif est encore trop rarement déployé. Sur la ligne 1, la mise en place de couloirs bus et de la priorité aux feux en 1998 avait permis une amélioration de 7 à 8 minutes du temps de trajet, qui a entraîné une augmentation de 30 % du nombre des usagers.

Augmenter de 1km/h la vitesse commerciale sur le réseau de la TAG ferait économiser 2M€ par an !

Mais la priorité aux feux, comment cela marche ?

L'objectif est que les bus franchissent les feux sans avoir besoin de ralentir, ce qui permet à la fois d'avoir une meilleure vitesse commerciale, une réduction de la consommation des véhicules, et une amélioration du confort pour les passagers.

Pour tenir cet objectif, il faut mettre en place un système électronique constitué de quatre éléments :

- une carte électronique installée dans l'armoire du contrôleur de carrefour.
- des boucles de détection des bus dans la chaussée,
- des lanternes de signalisation spécifique (losange jaune et point d'exclamation bleu ou vert),
- des « transpondeurs » embarqués dans les bus.

Lorsqu'un bus passe sur une boucle de détection, le système reconnaît le bus grâce au transpondeur embarqué et transmet l'information au contrôleur électronique qui va alors modifier le déroulement des phases de feux.

Si le feu est déjà au « vert » le contrôleur peut facilement prolonger la phase « vert » en cours.

Si le feu est au « rouge », il va accélérer les autres phases pour que le feu passe au vert quand le bus arrivera au carrefour. Mais les impératifs de sécurité imposent de disposer d'une dizaine de secondes pour assurer cette transition. Il faut donc que le bus soit annoncé une bonne dizaine de secondes avant son arrivée sur la ligne de feu. C'est pourquoi la boucle doit être située assez loin en amont du carrefour à traiter, le programme tenant compte de la distance réelle d'annonce, voire d'autres facteurs.

Quand le bus a franchi le carrefour, une autre boucle en sol indique au contrôleur qu'il peut reprendre son cours normal.

Lorsque le bus a été détecté, le losange jaune

se met à clignoter, avisant le conducteur de bus que son véhicule a été pris en compte. Le point d'exclamation bleu ou vert lui indique le changement imminent du feu par trois clignotements avant le « passage au vert ».

Ce dispositif est d'autant plus efficace que le bus bénéficie d'un couloir réservé à l'abord de ces carrefours. A défaut, le contrôleur devra tenir compte des autres véhicules qui peuvent précéder le bus. Un couloir de bus de quelques dizaines de mètres peut donner des gains de temps significatifs.

Ces dispositifs de prise en compte aux feux peuvent gérer plusieurs demandes de bus, aux carrefours où se croisent plusieurs lignes. Certains systèmes peuvent parfois être couplés avec un système de gestion centralisé donnant la priorité aux feux en tenant compte de l'avance ou du retard du bus par rapport à son horaire théorique.

Pour terminer, la mise en place de ces systèmes est financée par le SMTC.

Au total, plus d'une centaine de carrefours pourraient être équipés dans l'agglomération, voire au-delà sur des axes comme la RD1090 pour les lignes péri-urbaines. Un investissement qui serait très rapidement amorti, apportant une attractivité supplémentaire aux transports en commun !

Texte : Antoine JAMMES et
Jean-Yves GUÉRAUD

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

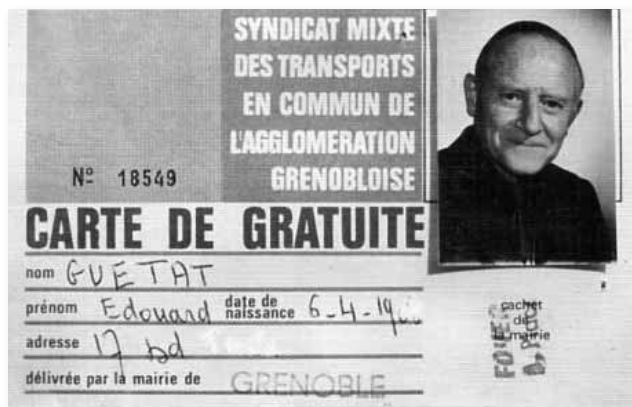


Projet de tarification sociale du SMTC

Le SMTC a engagé une large concertation auprès des associations sur son projet de tarification sociale. Cette nouvelle tarification, amendée en fonction des retours de la concertation, devrait être mise en place à la rentrée de septembre 2009. Au cours des différentes réunions, l'ADTC a exprimé son point de vue résumé ci-dessous.

Le projet du SMTC

La tarification a fait l'objet de nombreuses améliorations ces dernières années, avec les cartes d'abonnements pour les étudiants et pour les salariés dans le cadre de Plans de Déplacements d'Entreprises. Toutefois, certaines personnes à faible niveau de ressources ne disposent pas de tarif en rapport avec leurs moyens, alors que les personnes de plus de 65 ans bénéficient de la gratuité sur le réseau quel que soit leur niveau de revenus, sauf aux heures de pointe.



La Carte Émeraude fut créée par le SMTC le 31 mars 1974.

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

Le SMTC a donc engagé une procédure de révision de sa politique tarifaire pour adapter le prix payé par l'utilisateur à son niveau de ressources. Le principe est d'accorder à l'utilisateur une réduction sur les abonnements mensuels en fonction de son quotient familial. Trois niveaux de réduction sont proposés par le SMTC : 45%, 70% et 95% de réduction, s'appliquant à tous les types d'utilisateurs dont les lycéens, étudiants, personnes âgées...

L'avis de l'ADTC

L'ADTC est favorable à un système de tarification sociale pour les usagers à faibles ressources de l'agglomération, basé sur le quotient familial. Mais les effets de seuil générés par les trois niveaux de réduction posent des problèmes d'équité. Pour éviter ces effets de seuil, nous proposons que le prix de l'abonnement soit linéarisé par application d'un pourcentage sur le quotient familial.

L'ADTC demande aussi que le quotient familial soit réactualisé mensuellement afin que tout changement de situation de l'un des membres du ménage soit répercuté sur le tarif.

Tarification personnes âgées

L'ADTC émet un certain nombre de réserves sur :

- l'abonnement mensuel : imposer aux personnes âgées de se rendre aux guichets TAG une fois par mois pour payer un abonnement mensuel est une contrainte inacceptable pour ces personnes et une source de travail supplémentaire inutile pour la TAG.
- une tarification trop élevée pour les personnes âgées les amènerait à moins utiliser les TC, avec un impact social négatif.

L'ADTC propose

- une généralisation de l'abonnement annuel à un prix égal à 10 fois le tarif mensuel, avec possibilité de versements mensuels ou

trimestriels automatisés ;

- un tarif pour les personnes âgées allant de 2€ environ pour les très faibles revenus jusqu'à un maximum de 10,8€ par mois, soit 108€ par an (calqué sur le tarif Junior).

Nous estimons préférable de proposer un abonnement à un tarif «raisonnable» plutôt qu'un système de tickets à prix réduit qui inciterait ces personnes âgées à moins utiliser les TC. De même, nous préconisons un tarif minimum à 2€/mois sans restriction de plages horaires, plutôt que la gratuité aux heures creuses.

Tarification demandeurs d'emploi

L'ADTC souhaite que soit clarifiée leur situation, en tenant compte de la nouvelle législation pour les salariés, pour éviter qu'à niveau égal de ressource, un demandeur d'emploi ne paie pas son abonnement plus cher qu'un salarié.

Pic de pollution et mesures en faveur des TC

Il y a plusieurs années, en 2002, le SMTC a adopté des mesures d'incitation à l'usage des transports en commun lors des pics de pollution à l'ozone : Le titre de transport valable habituellement 1h est alors utilisable toute la journée.

Mais si les pics de pollution à l'ozone sont fréquents en été, nous subissons maintenant des pics de pollution aux particules, en hiver.

Même si la pollution aux particules est plutôt liée au chauffage des habitations, les transports jouent leur rôle, et il est d'ailleurs demandé aux automobilistes de réduire leur vitesse sur les voies rapides. Pourquoi alors ne pas appliquer les mêmes mesures d'incitation que pour l'ozone, quel que soit le polluant ?

Sylvain BLANCHARD

Une bonne info en cas de situation perturbée

Les réseaux de transports en commun sont régulièrement perturbés : des travaux ou une manifestation dans le centre ville imposent des déviations ou des coupures de lignes. La gêne inévitable pour l'utilisateur est atténuée s'il dispose d'une bonne information qui lui permet de prendre ses dispositions.

Et cette information est plutôt bonne sur le réseau TAG : avant chaque perturbation prévisible, le site internet semitag.com donne les détails des déviations ou coupures, les arrêts non desservis, et les plages horaires. Dans les véhicules et aux arrêts, les afficheurs électroniques diffusent également des infos (plus succinctes). Cette réactivité est très appréciable !

Et lors de la grève du 29 janvier, le «service garanti» a été appliqué pour la première fois, avec une certaine réussite du point de vue de l'utilisateur (voir également en page 19).

Sylvain BLANCHARD

Texte : Antoine JAMMES

Plan de relance

L'ADTC a émis des propositions pouvant rentrer dans le cadre de plans de relance de l'économie locale. Citons notamment :

- la remise à niveau des «vieilles» pistes cyclables dont le revêtement est dégradé ;
- la mise en place de parkings relais vélos dans toutes les gares de la région grenobloise ;
- la mise en accessibilité de nombreux trottoirs encombrés de poteaux, panneaux d'affichage...
- la création de voies bus sur l'avenue des Martyrs et sur la sortie 2 du Campus ;
- la remise en état des infrastructures des lignes de trolleybus des lignes 31 et 32.

Ces propositions ont été envoyées aux principaux élus de la région grenobloise et du Conseil général. Nous espérons qu'une majorité de ces propositions seront reprises...

Antoine JAMMES

Le SMTC innove

Pour la première fois depuis la création du SMTC en 1973 et de l'ADTC en 1974, les représentants des associations d'usagers ne sont plus admis à participer aux commissions du SMTC.

Ces commissions sont pourtant le lieu d'utiles discussions, car elles permettent de préparer les propositions sur lesquelles les élus doivent prendre leurs décisions en Conseil syndical.

Et ce n'est pas tout : le nouveau règlement intérieur du SMTC prévoit aussi que le Conseil syndical, qui se réunit habituellement en séances publiques (*l'équivalent du Conseil municipal pour une Commune*), aura dorénavant le droit de se réunir à huis clos.

Pourtant, Google recense près de 500 pages web comportant les 4 mots : démocratie participative SMTC Grenoble.

Monique GIROUD

Conformément au Code de l'urbanisme, le Conseil général de l'Isère (CGI) a organisé fin 2008 six réunions publiques de concertation à Fontaine, Meylan, Sassenage, la Tronche, Grenoble et Saint Martin d'Hères. Comme on pouvait le craindre après la consultation de l'été 2007, la présentation des différentes études censées justifier la rocade nord est restée partielle et partielle.

L'étude de modélisation de trafic de l'Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise

Lors de la consultation de l'été 2007, le CGI publiait une « synthèse » de l'étude de modélisation de trafic de l'AURG, en ne mentionnant que les avantages de la rocade et en «oubliant» les effets pervers, comme la dégradation des conditions d'accès à l'agglomération et le report modal de 8000 voyageurs par jour des TER et tramways vers la voiture. Un comparatif de la version intégrale et de la « synthèse », ainsi que la position du CAIRN¹ se trouve sur www.rocade-nord.org.

Fin 2008, le représentant des services du CGI a dit en réunion publique que le Conseil général n'avait jamais affirmé que la rocade Nord résoudrait les problèmes de bouchons. Ce n'était pas ce que laissait croire la belle plaquette reçue par les habitants de la Région urbaine pendant l'été 2007. Quel aurait été le résultat de la consultation si le Conseil général avait alors formulé ainsi sa question : « *La rocade Nord, qui aggravera les bouchons, est-elle indispensable, utile, inutile, nuisible ?* » ?

Le rapport Hersant

Ce rapport de 26 pages, paru en septembre 2008 suite à une commande du CGI, soulève de nombreuses questions.

Après une discussion sur l'impact du prix du pétrole, J. Hersant écrit, page 7, que pour les 20 prochaines années, « les évolutions des répartitions modales ne seront modifiées qu'à la marge par les évolutions du cours du pétrole ». Ce postulat est pourtant démenti par les pronostics inquiétants des experts internationaux sur le pic de production de pétrole et par les récents changements de comportement : pour la première fois depuis 1980, le trafic sur les autoroutes a diminué de 1,4% en 2008. J. Hersant signale d'ailleurs, page 25, « l'opérateur privé à qui sera confiée la gestion de l'ouvrage [...] pourrait ne pas partager notre point de vue selon lequel la mobilité et son évolution ne seront pas structurellement affectées par l'augmentation

probable du prix du carburant sur les 20 prochaines années ». Il pointe aussi « une dérive de l'équilibre prévisionnel [pouvant] provenir d'une augmentation des coûts de l'ouvrage, [...] d'une diminution des recettes ».

Pour quel bénéfice ? J. Hersant écrit page 14 : « la fluidification du trafic routier facilite l'étalement urbain [...], la croissance du trafic induite par la fluidification antérieurement obtenue conduit à une nouvelle saturation. Dans les faits la congestion est le seul mode de régulation des infrastructures routières gratuites ». Il n'y aurait pas de baisse durable du trafic sur la rocade sud. Conséquence de ce trafic induit estimé à terme à 150 000 véh.km/jour (page 21) : « les gains obtenus par la fluidification disparaissent alors que le trafic a cru [...] L'émission quotidienne de CO2 associée à ce trafic supplémentaire est d'environ... 9 tonnes ».

On se demande comment après tant de réserves prudentes, cet expert rend un avis favorable à la rocade Nord et comment seule cette conclusion est retenue le CGI.



L'étude Égis mobilité d'octobre 2008

Cette étude, consultable sur le site www.rocade-nord.fr du CGI, compare entre autres deux « scénarios volontaristes » avec ou sans rocade nord. Le seul extrait présenté lors des réunions publiques de fin 2008 est une comparaison de temps de parcours en voiture à l'heure de pointe, à l'avantage du scénario avec rocade. Il s'agit pourtant d'un gain à court terme (le jour de la mise en service de la rocade) sous réserve que le trafic périurbain induit soit négligeable. Les comparaisons en termes de trafics ou de parts modales, où le scénario sans rocade nord est le meilleur par rapport aux objectifs du PDU, ont été occultées.

Quoi de neuf ?

L'étude prévoit 40% d'augmentation de trafic liée à la rocade sur la partie nord de l'A480, nécessitant sa mise à 2 x 3 voies. Le CGI est resté discret sur ce point, se contentant de répondre que l'A480 est du ressort de l'État.

Par ailleurs, l'observation des chiffres bruts de l'étude relativise fortement l'affirmation que la rocade nord serait nécessaire pour décharger le centre de Grenoble et améliorer la vitesse des transports en commun : hors des quais de l'Isère (empruntés par la seule ligne 32 sur une courte portion), la baisse de trafic générée par la rocade nord serait faible : 15 500 au lieu de 16 500 véhicules sur Jean-Jaurès, 18 500 au lieu de 21000 sur Jean Pain.

De plus, cet argument simpliste néglige trois autres données essentielles :

- la possibilité, pourtant effective et déjà utilisée, de réguler le trafic en centre-ville par la rétention en amont. Concrètement, les feux situés au débouché de l'A 48 (Porte de France) et de la RD1090 (Jean Pain) ne laissent passer que le trafic pouvant s'écouler dans le centre de Grenoble.
- la faible vitesse commerciale des bus sur l'axe E. Rey, A. Sembat, M. Liautey est d'abord due aux minutes perdues aux arrêts à cause de l'application rigide de la montée par l'avant sur la ligne 3, ou de la billettique obsolète sur les cars Trans'isère : le conducteur « composte » les cartes 10 trajets en marquant la date au stylo ! Il s'ensuit des embouteillages de bus, alors qu'ils disposent ici d'un couloir.
- une meilleure prise en compte aux feux améliorerait la vitesse commerciale des bus et tramways, leur faisant gagner des parts de marché sur la voiture sans augmenter les dépenses de fonctionnement du SMTC.

Le coût du projet

La question du risque d'une dérive du coût a été posée plusieurs fois en réunion. La réponse a toujours été : « nos études confirment l'estimation de 580 M€, valeur avril 2006 ». Puisque le Conseil général a répondu à la CADA² qu'il n'y a pas d'autre document que l'étude 2006 pour justifier ce chiffre, cette estimation est-elle plus réaliste que celle de l'OFiPoPu³ (730 M€ valeur avril 2006), obtenue par comparaison avec l'étude d'Avant Projet Sommaire du projet DDE ? Un surcoût de 150 M€ n'est pas anodin par les temps qui courent...

Impact sur la pollution

La déclaration disant que les polluants émis dans le tunnel devraient faire l'objet d'un traitement est pour l'heure un vœu pieux. La rocade

ne ferait que modifier la répartition géographique des polluants, au détriment de quelques communes de la proche périphérie. L'hôpital Couple-enfant du CHU Michallon serait dans la zone exposée, à 100 m du débouché de la tranchée couverte.



En guise de conclusion

Les réunions publiques ont montré que la quasi-unanimité de façade pour la rocade se lézarde : plusieurs communes périphériques (Sassenage, Fontaine, St Egrève, St Martin le Vinoux, La Tronche, Meylan, St Martin d'Hères, Poisat) réalisent qu'elles ont plus à perdre qu'à gagner avec la rocade nord, du fait des trafics induits et des reports répétés des projets de tramway, ou estiment, comme nous, que ce projet n'est pas compatible avec les enjeux environnementaux de notre temps. Des élus qui émettaient des réserves en privé se mettent à exprimer publiquement leurs inquiétudes ou leur opposition au projet.

L'affaire n'est donc pas conclue. Une prochaine étape décisive est l'enquête publique prévue fin 2009. Espérons que le public et les commissaires enquêteurs disposeront alors d'informations plus complètes sur le coût et l'impact environnemental du projet, ainsi que sur les alternatives.

Texte : Monique GIROUD et
Christophe LEURIDAN
Dessins : Cled'12

1) Collectif POUR des Alternatives Innovantes à la Rociade Nord

2) Commission d'Accès aux Documents Administratifs

3) Observatoire des Finances et des Politiques Publiques

Mouvement social du 29 janvier 2009 à la SÉMITAG.

Ce fut l'occasion de mettre en place pour la première fois le *Plan de Transport Adapté (PTA)*. Il s'agit de l'application de la «loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs». C'est ce qu'on a aussi appelé «Service garanti» ou -abusivement- service minimum.

En résumé, selon cette loi :

- le SMTC définit un ensemble de dessertes prioritaires en cas de perturbation prévisible du trafic (grève ou autre), en fonction de l'importance de la perturbation. Ainsi, chez nous, 3 niveaux de services ont été définis (25, 50 et 75% de l'offre normale). Pour chacun de ces niveaux, les fréquences et plages horaires ont été définies :
- la SÉMITAG élabore le PTA à l'offre définie par le SMTC, et un plan d'information des usagers.
- lorsqu'un préavis de grève est déposé, les agents doivent informer au plus tard 48h avant leur intention de participer ou pas à la grève.
- l'exploitant met alors en place le PTA correspondant aux effectifs disponibles.
- au moins 24h avant le début de la grève, il informe les usagers de l'offre qui sera mise en place : «une information gratuite, précise et fiable», avec notamment un numéro vert (0805 409 509).

Et ça s'est plutôt bien déroulé : des communiqués de presse ont été envoyés. C'est le niveau de service «50%» qui fut appliqué. La SÉMITAG avait graphiqué en amont les 3 niveaux d'offres, ce qui permit d'avoir une information en temps réel (affichage des temps d'attente aux arrêts équipés, et sur téléphone mobile)... même si la manifestation a perturbé ce premier (beau) PTA.

Sylvain BLANCHARD

Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et
ferroviaires (18h30) :
6 avril, 11 mai, 15 juin.

Commission vélos & piétons (18h30) :
27 avril, 18 mai, 22 juin.

Commission "bulletin" : (18h30)
20 avril, 25 mai, 29 juin.

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion "Une personne"	9 euros
Adhésion "Couple"	12 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 As-
sociations 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-Al-
pes 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

Photos couverture : Jean-M. GUÉTAT
Photo de la vignette de couverture :
Permanents de l'ADTC

Revue de presse et sur Internet

Le trafic autoroutier enregistre un premier recul historique

La flambée du prix des carburants est à l'origine d'une baisse de 1,4% du trafic autoroutier en 2008. Du jamais vu même lors des chocs pétroliers des années 70. La récession devrait déboucher sur une nouvelle baisse cette année.

Le trafic autoroutier français a reculé de 1,4% en 2008, pour la première fois depuis que ces statistiques ont été créées en 1980, a annoncé mercredi l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) lors de sa cérémonie de vœux.

81,3 milliards de kilomètres d'autoroutes ont été parcourus en France en 2008, soit 1,4% de moins que l'année précédente. En 2007, le trafic avait progressé de 3%.

La diminution du trafic a surtout été sensible à compter du deuxième trimestre 2008, sur fond de flambée des prix à la pompe et de ralentissement économique, et concerne davantage le trafic des poids lourds (-2,4%) que celui des véhicules légers (-1,2%).

Le prix du gazole, qui représente presque 75% des ventes de carburant en France, avait atteint un record historique le 30 mai 2008 à 1,4541 euro le litre.

Depuis que l'Asfa a commencé à recueillir en 1980 des données sur le trafic autoroutier en France, celui-ci n'avait jamais reculé, a indiqué l'association à l'AFP. La plus faible croissance avait eu lieu en 2005 à +0,7%.

Même pendant les deux chocs pétroliers des années 70, période pour laquelle l'Asfa ne dispose que de données partielles, le trafic affichait des progressions de plus de 5%.

Vers une nouvelle baisse en 2009

Pour 2009, le président de l'Asfa, Henri Stouf, a dit s'attendre à une nouvelle baisse du trafic : « nous ne prévoyons pas une reprise de la croissance du trafic. Ce dernier est très largement dépendant du PIB d'une part, du coût des carburants d'autre part. Le recul très important du trafic poids lourds constaté depuis quelques mois, que nous jugeons être un indicateur avancé de l'évolution de l'économie, ne sera pas accompagné d'un recul identique des véhicules légers, plus directement lié au coût des carburants », a-t-il ajouté, en affirmant sa confiance « dans la croissance du trafic autoroutier sur la longue durée ».

Les prix à la pompe ont largement reculé depuis leur pic du printemps et le gazole ne valait plus que 98,8 centimes le litre la semaine dernière en moyenne en France.

L'Expansion du 28 janvier 2009

Place au trolley, à Valenciennes !

Début février le SIRTUV (Syndicat Intercommunal pour les Transports Urbains de la Région de Valenciennes) a décidé de substituer à leur projet de 2ème ligne de tram une ligne de trolleybus, puis une seconde, qui devraient ouvrir fin 2001 le long de l'Escaut et fin 2012 vers la Belgique.

Ce seront des véhicules électriques articulés de 130 places, sur le mode lyonnais, avec en plus le guidage optique.

Le quotidien "La Voix du Nord" a même publié une image de ce véhicule, qui est un tout nouveau Créalis d'Irisbus à deux perches. Il a déjà un nom : le ValWay ! (Photo ci-dessous, d'Irisbus)

Ville & Transports, n° 463, 14 janvier 2009



L'engagement des Transports Publics Genevois en matière d'écologie

Orange à l'extérieur, vert à l'intérieur, les TPG se mobilisent pour l'environnement !

Protéger l'environnement n'est plus une question d'idéologie. C'est un réel enjeu de société dont la prise de conscience se généralise, non seulement auprès du monde politique mais aussi auprès de la population. Ainsi, et au-delà du moyen de transport durable qu'ils représentent, les TPG ont une politique écologique volontariste, utilisant des énergies propres ou renouvelables :

- chaque année, développement du réseau de trolleybus, en électrifiant de nouvelles lignes d'autobus, qui permettent d'y placer des véhicules moins polluants et plus silencieux ; (ndlr : sur 390 véhicules TPG, 1 sur 4 est un trolleybus, soit 92, dont 48 articulés) ;

- année après année, le réseau des tramways genevois s'agrandit. Il compte aujourd'hui cinq lignes.

- 100% de l'électricité utilisée par les véhicules TPG est produite par la force de l'eau. Pour preuve : le label « énergie Vitale Bleu » des SIG.

- enfin, les TPG disposent d'une centrale photovoltaïque sur le toit du dépôt de la Jonction.

Extraits relevés sur le site Internet des TPG :
<http://www.tpg.ch/fr/au-sujet-des-tpg/engagements/environnement.php>