

ADTC *infos*

Se déplacer autrement



**Rociade nord :
toujours non !**

dossier central : pages 7 à 15

N°121 - Octobre 2009 - 3,00 Euros

Le sillon alpin sud : enfin !



*Nessé,
un artiste
à vélo*

page 4



*Trolleybus :
encore des lignes
démontées*

page 19



EDITORIAL : Facteur 4 : pour 40 ans, dès maintenant !

L'actualité des transports dans notre région est contrastée. La première tranche de travaux de modernisation de la voie ferrée du Sillon Alpin est achevée. Nous nous en réjouissons, tout en rappelant qu'il reste beaucoup à faire. Au rythme actuel, la fréquentation des TER devrait avoir augmenté d'un facteur 4 en 15 ans, et l'infrastructure n'est pas encore au niveau. Dans l'agglomération, l'enquête publique sur le prolongement du tram B s'est terminée, sans surprise, par le tout récent avis positif de la Commission d'enquête (nous y reviendrons dans le bulletin 122). De nouveaux véloparcs devraient voir le jour dans les gares. Les PDE réussissent à convertir des automobilistes aux solutions alternatives dans un nombre croissant d'entreprises.

Mais parallèlement, le projet de Rocade Nord, qui a motivé plusieurs recours juridiques, continue d'avancer, malgré l'annulation du PDU par le Tribunal administratif en juillet. Pourtant, on nous avait souvent dit que la Rocade était légitimée par le PDU, et le motif d'annulation retenu par les juges devrait inciter à accélérer les projets de tram, et non la Rocade ! (voir explications page 7).

Malgré cela, le président du SMTIC annonçait en juillet le gel — fort heureusement très transitoire — des projets tram E + prolongement tram B, pendant que le Conseil général lançait l'appel d'offres pour la concession de la Rocade Nord. Soulignons en passant, pour ceux qui croiraient que « la Rocade Nord sera payée par ses usagers », que l'appel d'offres précise que le montant du péage devra être incitatif (en pratique, il couvrirait moins du tiers du coût de la rocade), et que « le manque à gagner donnera lieu à compensation par le Département ».

Difficile d'imaginer un scénario plus contraire à l'esprit du Grenelle de l'environnement : l'étude d'impact de la Rocade Nord est bien loin de prouver que « des alternatives moins favorables à l'environnement sont impossibles à un coût raisonnable ». Le gain théorique sur les émissions de gaz à effet de serre du fait du raccourci que constituerait la Rocade Nord pour certains automobilistes ne serait, dans les hypothèses les plus favorables, que d'environ 3% par rapport à la situation sans Rocade Nord. Mais 3%, c'est aussi la marge d'erreur des modélisations de trafic, estimée par les experts. Et ce, à court terme, car sur plusieurs dizaines d'années, la marge d'erreur est beaucoup plus grande, et les simulations tendent souvent à sous-estimer le report sur les transports en commun, plus efficaces pour réduire le trafic automobile.

Le bilan carbone de la Rocade, dont le Maire de Grenoble faisait une condition de son soutien au projet, serait donc négatif jusqu'en 2045, même dans le scénario « optimiste » du Conseil général.

2045, c'est presque 2050, l'échéance à laquelle les pays les plus industrialisés devraient avoir réduit leurs émissions de gaz à effet de serre d'un facteur 4 pour éviter un dérèglement climatique aux conséquences graves. Ce facteur 4 nécessiterait une baisse de 3% par an jusqu'en 2050.

La Rocade Nord n'est clairement pas à la hauteur des enjeux. Payer l'équivalent de 3 lignes de tram pour déplacer un nuage de polluants du centre de Grenoble vers le CHU, et pour générer une hypothétique baisse de 3% des émissions de CO₂, alors qu'on devrait viser un objectif de 3% par an, ce serait un immense gâchis. C'est ce que nous vous invitons à aller noter dans les registres de l'enquête publique.

Monique GIROUD

Sommaire du numéro 121

Page 2	Editorial – Facteur 4 ou 3% : il faut choisir
Page 3	Observatoire « Sécurité des déplacements » et modes doux
Page 4	Nessé, peintre monumental à vélo
Page 5	Vélos-camions : zones à éviter !
Page 6	Jalonnement pour le vélo-parc du Stade des Alpes Dossier Rocade Nord
Page 7	Annulation du PDU : enjeux pour le tram et la rocade nord
Page 8	Les solutions alternatives
Pages 9-12	Ce que le Conseil général ne vous dit pas !
Page 13	Sources de financement
Page 14	Le mystère de la rocade nord (1/2)
Page 15	- Le mystère de la rocade nord (2/2) - Donnez votre avis lors de l'enquête publique « Rocade nord »
Page 16	Echos de la section locale « Voironnais »
Page 17	- Après trois étés de travaux, retour des trains sur le sillon alpin sud - Une deuxième phase de travaux est programmée (2011- 2014)
Page 18	Nouveau schéma directeur TCSP
Page 19	Nouveaux démontages de lignes aériennes de trolleybus
Page 20	Revue de presse

**Donnez votre avis
lors de l'enquête publique
« Rocade nord » :**
19 octobre – 1^{er} décembre

=> Voir notre encart page 15

« Sécurité des déplacements » et modes doux

Grenoble Alpes Métropole est une des premières agglomérations françaises à s'être dotée, comme le prévoit la Loi instaurant les PDU, d'un observatoire des accidents. Les premiers résultats ont été présentés fin mai.

Saluons le travail de l'équipe qui a recensé tous les accidents de la circulation survenus sur le territoire de la Métro de 2000 à 2007 inclus (dans un premier temps), en compilant différentes données disponibles. Cette analyse permet de dégager quelques tendances qui gagneraient à être mieux connues.

Amélioration de la sécurité routière

La tendance de fond sur plusieurs années est une diminution, pas spectaculaire mais réelle, du nombre, et surtout de la gravité, des accidents. La baisse des accidents s'est surtout produite entre 2002 et 2003, au moment de la multiplication des radars automatiques. Bien que ces radars aient été implantés essentiellement hors agglomération, ils ont incité les conducteurs motorisés à « lever le pied » aussi en ville.

Usagers vulnérables

Les catégories d'usagers les plus exposées aux accidents sont, à Grenoble comme en moyenne nationale, les deux-roues motorisés, et les personnes âgées. En moyenne, un jeune adulte à vélo ne court pas plus de risque qu'un piéton de plus de 65 ans, et est bien moins exposé qu'un adolescent cyclomotoriste.

Plus de vélos, moins d'accidents !

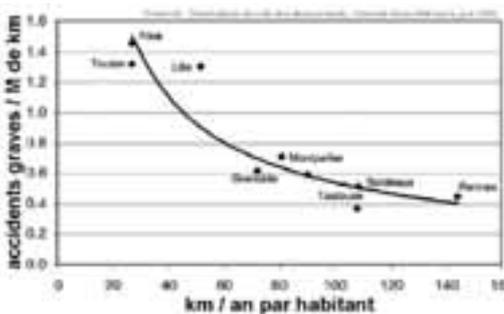
Cette tendance est observée dans un nombre croissant de villes françaises, dont Lyon et Paris (l'effet Vélo'v ou Vélib'). Cet effet a été bien plus rapide que l'évolution des aménagements cyclables : on peut véritablement parler d'un « effet masse critique ». A Grenoble, l'évolution a été moins positive que dans d'autres villes comme Rennes ou Bordeaux.

Mais ce constat doit être modulé par deux faits :

- les efforts entrepris pour bien recenser les accidents ont conduit la Métro à enregistrer des accidents légers qui, auparavant, passaient inaperçus.

- le nombre de déplacements à vélo entrant dans le ratio accidents/cyclistes était tiré de la grande Enquête Ménages Déplacements de 2002. Or le nombre de vélos dans l'agglomération a bien augmenté depuis.

Conclusion de la Métro, à laquelle l'ADTC souscrit évidemment pleinement : il faut poursuivre ou intensifier l'effort pour augmenter la part des modes doux dans les déplacements.



Scénarios d'accidents et prévention

Un groupe de travail auquel l'ADTC participe est chargé d'examiner de plus près les « scénarios » d'accidents plus fréquents afin de proposer des actions de prévention. Notons d'ores et déjà quelques pistes dans l'agglomération :

- les rares accidents mortels impliquant les cyclistes sont souvent des collisions vélo/poids lourd. Soyez très prudents par rapport à l'angle mort des poids lourds ! (voir article p. 5).

- la fréquence des accidents impliquant cyclistes ou piétons est plus importante au niveau des intersections avec les grands axes, encore trop « routiers » à notre goût. Scénario le plus fréquent : un automobiliste qui tourne heurte un piéton en sortie d'intersection. C'est un des reproches que l'ADTC avait faits, dès le chantier tram C, à la configuration « piste cyclable sur trottoir », qui tend à accentuer ce risque pour les cyclistes.

Monique GIROUD

CARTON VERT aux services techniques de la ville de Grenoble

pour une réalisation modeste, mais significative : le rétablissement de la continuité piétonne rue Joseph Chanrion, de part et d'autre de la place Bir Hakeim. Ils ont ainsi corrigé un très malheureux aménagement des années 70 conçu par des adeptes du « pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? ». Ceux-ci avaient en effet supprimé le trottoir aux angles de la rue Chanrion avec la place Bir Hakeim. En lui substituant des parterres de verdure. Le résultat était que les piétons ne pouvant pas cheminer en ligne droite du côté ouest de la rue devaient suivre un circuit compliqué, si compliqué d'ailleurs qu'ils ne l'observaient pas et préféraient descendre sur la chaussée pour traverser en ligne droite, chose fort naturelle. On voit que les erreurs d'hier peuvent être corrigées, mais cela prend généralement très longtemps : le temps que tous ceux qui en ont été peu ou prou responsables soient sortis de la vie active...

Bruno VIGNY

CARTON ROUGE au SMTC pour le démontage de lignes de trolleybus

Cet été, suite à une demande du SDIS (service départemental incendie & secours, autrement dit les pompiers) le SMTC a fait démonter plusieurs tronçons de lignes aériennes d'alimentation électrique, sans avoir étudié les alternatives possibles. Pire : des tronçons ont été démontés dans plusieurs rues où le critère de trop grande proximité des lignes électriques avec des façades riveraines, invoqué par les pompiers, ne s'appliquait pas. Pourquoi, en période de crise, dépenser de l'argent public pour détruire des équipements qui pourraient rendre le fonctionnement des bus plus écologique et plus économique ? (voir dossier ADTC-infos n° 120)

Monique GIROUD

Hélice de Meylan, suite

Les travaux de l'hélice (débouché de la rocade sud vers l'avenue du Taillefer) sont suspendus suite au jugement du Tribunal administratif annulant la déclaration d'utilité publique (voir ADTC infos numéro 120).

L'ADTC demande l'étude de la solution alternative légère proposée par le Comité de Site. À défaut, l'ADTC compte travailler avec les services techniques de Meylan pour faire évoluer le projet dans un sens plus favorable aux TC (ligne 6070, navette Inovallée) et aux cycles.

Christophe LEURIDAN

Remise en selle – témoignage

Je m'appelle Kader, j'habite Grenoble, et j'ai longtemps été un citoyen « type » : évoluant dans un monde où la voiture est reine. Par des lectures, j'étais sensibilisé aux dégâts de la voiture (entre autres sur l'environnement), je m'étais alors acheté un vélo. Mais, ne maîtrisant ni sa conduite, ni les réglages et ayant peur de circuler en ville, je ne m'en servais pas. Quant à l'utilisation des transports en commun, cela ne m'était pas familier.

Par hasard, j'ai eu connaissance des cours de vélo de l'ADTC, et m'y suis inscrit. J'ai ainsi pu apprendre à circuler en ville en tout sécurité, comprendre l'importance de l'utilisation des T.C. et du vélo pour l'environnement, en plus des bénéfices pour ma santé, mon porte-monnaie...

J'ai également eu une formation sur l'entretien et le réglage de mon vélo (m'apportant aujourd'hui une aisance et une sécurité dans ma pratique), et on m'a fait connaître « le p'tit vélo » : j'en suis aussi devenu adhérent. J'ai apprécié la complémentarité et les méthodes d'apprentissage des deux associations, me rappelant un proverbe chinois : « mieux vaut apprendre à pêcher que d'offrir un poisson ».

Depuis, je circule à vélo et en transports en commun, ma voiture ne me servant qu'occasionnellement. En plus d'économiser la planète et mes deniers, et d'être plus indépendant (lorsque ma voiture était en panne j'étais démuni), je n'ai plus de problème de dos, ce qui était inespéré.

Je remercie ainsi l'association et j'espère que les pouvoirs politiques accorderont plus de financements, pour permettre à d'autres de bénéficier de cette formation qui leur apportera beaucoup.

Abdelkader Chebbi

Nessé,
peintre monumental à vélo



On le voit souvent avec sa remorque peindre le long des routes : ses œuvres agrémentent nombre de façades et de palissades locales. Jérôme Favre, alias Nessé, est non seulement un artiste reconnu dans l'agglomération, mais, il est aussi un fervent militant des modes de transport alternatifs à la voiture en ville.

Un peintre « multiple » et militant

Artiste peintre, décorateur de façade, peintre muraliste, peintre monumental (immenses surfaces), de nombreuses appellations lui correspondent. Architecte de formation, peintre autodidacte, vous avez déjà admiré ses œuvres : la façade de l'école Berriat, les derniers bus de la ligne n°5, le dépôt de la Semitag, l'entrée du musée du bus, la façade du nouvel atelier du P'tit vélo... Aujourd'hui il réalise sa plus grande œuvre : le pont de l'estacade.

Adhérent de l'ADTC, du P'tit vélo, de standard 216, il a grandi avec le livre de Jean-Marie Guétat sur les tramways. Observez son travail, vous y trouverez toujours un tramway, un trolley, un bus ou un vélo, fidèlement représentés...



Un artiste ambulant

Depuis 2000, il a choisi d'aller réaliser à vélo toutes ses œuvres. Il effectue jusqu'à 75 km par semaine avec, dans sa remorque, 25 à 50 kg de matériel : pots de peinture, échelle, escabeau, petit matériel, plots...

Aujourd'hui l'artiste ne conçoit pas un autre mode de déplacement professionnel, plus compétitif que la voiture dans toute l'agglomération. De porte à porte, le vélo est bien plus avantageux : il lui permet d'aller directement sur le chantier avec son matériel, sans avoir à le décharger. Une fois sur place, il est tout à fait mobile, et son équipement peut suivre sa progression.

Adeptes de la remorque, il souhaite en faire sa promotion. C'est son outil de travail, mobile et

pratique. Authentique et efficace sa fidèle compagne date de l'avant-guerre, fabriquée à partir d'un vieux vélo et retapée par des gars du « p'tit vélo ».

Pour ses chantiers d'intérieur, il possède une remorque plus petite et un caddie de courses, et peut-être le verrons-nous bientôt avec une plus grande remorque qui lui permettrait de transporter plus confortablement sa grande échelle...

Zoom sur la plus monumentale de ses créations : l'Estacade

A l'origine projet personnel, aujourd'hui le CGI et la SNCF financent une partie du travail. Son objectif : donner une plus-value au marché de l'Estacade avec un hommage à différents corps de métiers de la SNCF ainsi qu'aux maraîchers. Il s'agit d'une fresque de 2 x 600m de long qui nécessitera environ 5 ans de travail.

Cette œuvre lui demande d'importantes recherches documentaires ; c'est à ce prix que l'on peut admirer autant de détails.

Beaucoup de clichés du marché y sont présents, mais, également des clins d'œil aux cheminots et aux avertis : les avez-vous vus ?

Par exemple, un producteur savoyard a, à son emplacement, les horaires du train le ramenant chez lui. Le trolleybus dessiné sur la rue N. Chorier, est le ER 100 de la ligne 32 circulant entre 1986 et 1999. Pour continuer la visite, au croisement de la rue de Turenne, vous pourrez admirer une magnifique locomotive : la Loco Mikado 141 P15 qui a circulé sur le trajet Grenoble / Chambéry : d'anciens cheminots s'y arrêtent régulièrement et la reconnaissent avec ravissement. De plus, Jérôme l'a placée sur le trajet quotidien de l'équipe actuelle de maintenance de la voirie et des infrastructures de la SNCF. La fumée qui s'en échappe est blanche, et non noire : légitime, puisqu'elle rentre en gare et se libère donc de toute sa pression, il ne s'agit ainsi pas d'une fumée de combustion, mais de vapeur d'eau (détail qui a bien arrangé Jérôme : la Bastille ne disparaît pas sous un nuage noir). Autres détails, les horaires de train sont bien d'époque. Enfin, dans le marché, une ambiance « art nouveau règne », époque que l'on retrouve dans les stations de métro parisiennes, correspondant à l'âge d'or du rail, et époque à laquelle les producteurs venaient au marché en train ou en tram ... Rien n'est laissé au hasard ...

Nous vous invitons à aller admirer ses œuvres dans le détail et y chercher ces nombreux clins d'œil, dans toute l'agglomération... à vélo, bien évidemment ! Vous pouvez aussi consulter son site : www.rocadesud.com

Claire BOUZIGON
Photos : Jérôme FAVRE

Palissade à l'angle de l'avenue Jean Perrot et de la rue Ponsard.

Construction de la voie ferrée, Pont de l'estacade.



Vélos - Bus - Camions : zones à éviter !

Le constat

Parmi les principales causes d'accident grave pour les vélos (et les piétons), la collision avec un poids lourd reste l'une des plus dangereuses.

A Grenoble, ce sont deux accidents mortels qui ont eu lieu depuis début 2009.

Les raisons sont relativement bien connues. Les angles morts

En premier lieu, les nombreux angles morts des poids lourds (camions, cars et bus) sont le principal facteur de risque. Pour un cycliste sur la chaussée, il est très difficile de déterminer s'il peut être vu ou pas.

A noter que cela concerne aussi les piétons, qui peuvent être écrasés s'ils traversent juste devant la cabine d'un poids lourd qui redémarre. En effet, contrairement aux véhicules légers, il faut aussi prendre en compte la limitation verticale des angles de vision.

Le porte-à-faux

En plus de cela, dans le cas d'un semi-remorque qui tourne, s'ajoute le danger spécifique de la trajectoire. Si le camion tourne à droite, par exemple, le chauffeur va commencer par se déporter vers la gauche. Cela peut donner au cycliste l'illusion qu'il a la place de se faufiler par la droite.

Pourtant, lorsque la manoeuvre se poursuit, le tracteur va se déporter vers la droite, et la remorque sur la gauche. Au final, sur la zone de la manoeuvre, le camion aura balayé une largeur de voie bien plus importante que sa largeur normale, déjà imposante.

A cela il faut ajouter des facteurs aggravants : la taille du véhicule rend difficile l'établissement du contact visuel. De plus, en cas de danger imminent, les cris ou les avertisseurs sonores du cycliste restent quasi systématiquement sans effet, à cause des bruits de moteur et de l'insonorisation de la cabine de conduite.

Actions ADTC

Face à ces constats, la FuBiCy et l'ADAV à Lille ont déjà mené des campagnes de prévention. Aujourd'hui, l'ADTC souhaite prendre le relais dans l'agglomération grenobloise.

Au printemps dernier, nous avons rencontré le directeur de l'agence régionale de l'AFT-IFTIM, à Fontaine. Cet organisme professionnel est responsable de la formation

des chauffeurs routiers, conducteurs de bus et de cars, entre autres. Nous comptons mener une campagne de sensibilisation, dans la lignée de "Cyclistes, brillez", en partenariat avec La Metro.

Parmi les supports de la campagne, nous comptons utiliser le dépliant de la FuBiCy "Vélos, bus, camions, cohabitons !", et nous allons travailler à l'édition d'un autocollant de sensibilisation, à placer à l'arrière des bus et des poids lourds volontaires. L'idée étant que les cyclistes puissent avoir une information claire sur les dangers quand il arrivent derrière un bus ou un camion. Pour cela, tous les partenaires concernés seront invités à participer à cette action (Fédération de transporteurs routiers et de voyageurs, transporteurs urbains et sécurité routière).

Guillaume ALLEGRE

Sources : FUBicy, ADAV Lille, LMCU (Lille Métropole Communauté Urbaine)

Les bus cyclistes

Qu'est-ce qu'un bus cycliste ?

C'est un convoi de vélos circulant sur un itinéraire choisi avec soin pour garantir un maximum de sécurité et de convivialité. L'itinéraire comprend des « stations » avec des horaires de passage. Le « pilote », un cycliste expérimenté connaissant son secteur, se met au service des autres, à titre bénévole, pour leur faire découvrir les avantages et joies du vélo en les guidant et en les conseillant.

Ce bus est soit régulier, soit à la demande.

Vous trouverez sur le site www.buscycliste.org les deux lignes qui existent à Grenoble, et si vos besoins sont communs avec d'autres demandeurs vous pourrez créer de nouvelles lignes.

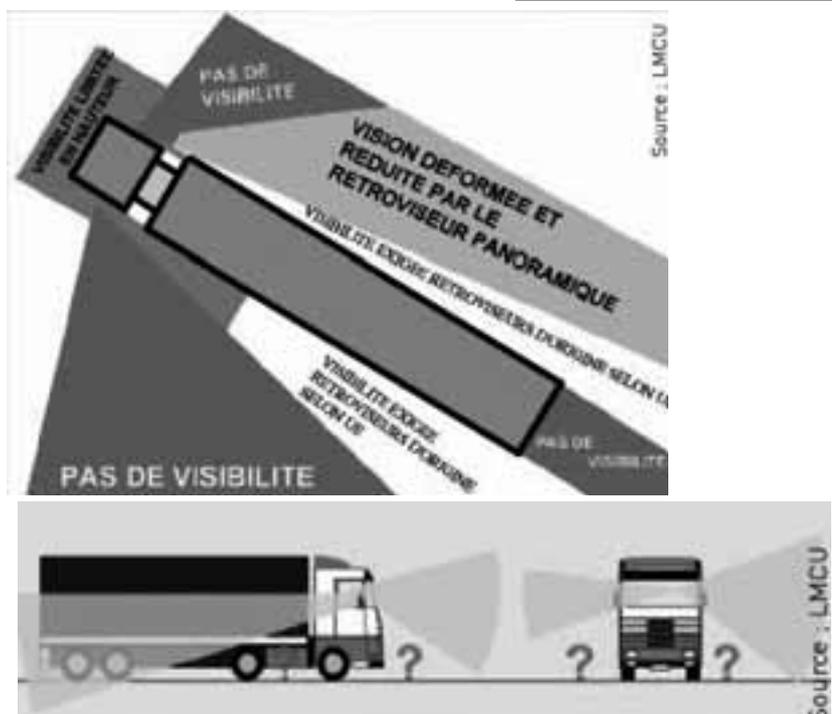
Christian COTTE

Un vélo électrique de courtoisie

Ce garagiste de l'île verte à Grenoble est l'un des premiers à prêter des bicyclettes "de courtoisie" à ses clients. Il a fait maintenant l'acquisition d'un beau vélo à assistance électrique, qui nous permet de pédaler joyeusement pendant qu'il répare notre voiture ! Voilà une idée qui nous plaît !

Espérons qu'il y en ait mille autres de la même veine...

Colette GROSSIORD



Qui connaît le parking vélo du stade des Alpes ?



Au boulot, j'y vais à vélo ! 4 juin 2009

Pour la 6ème année, le challenge inter-entreprises « Au boulot, j'y vais à vélo » a été organisé sur l'agglomération grenobloise.

Avec 70 établissements inscrits, représentant près de 33 000 salariés, la participation se confirme.

La météo au rendez-vous a donné cette année un coup de pouce aux résultats :

18% de personnes venues à vélo sur 23 000 personnes présentes. Ce jour-là, les compteurs vélo automatiques de la Métro placés en 5 points de l'agglomération ont connu leur record de passage !

Félicitations aux lauréats :

- Catégorie de 20 à 100 : Laboratoire de Glaciologie (56% de cyclistes)
- Catégorie de 100 à 250 : Mentor Graphics (48%)
- Catégorie plus de 250 : CNRS Polygone (37%)

Un challenge régional

Cette journée d'incitation à l'usage du vélo a été organisée simultanément à Lyon pour la troisième année ainsi qu'à Chambéry pour la première fois.

- A Lyon, 17 000 présents dans 51 établissements inscrits, avec 9% de personnes venues à vélo.

- A Chambéry, 3200 présents dans 26 établissements inscrits, avec 14,5% de cyclistes.

Jérôme FOURCHES

Cette journée a été organisée avec le soutien de la Région Rhône-Alpes, de l'ADEME, de la Ville de Grenoble et de la CCI

Il y a un an, déjà un carton rouge

Dans le numéro d'ADTC-Infos n°117 d'octobre 2008, nous avons décerné un carton rouge à la Métro pour l'absence d'indication du parking vélo d'une centaine de places sur les plans placés tout autour du stade des Alpes. Ces plans précisent notamment l'emplacement des différentes tribunes mais aussi celui des stations de tramway et du parking pour les voitures.

Aujourd'hui, rien de neuf !

En ce mois de septembre 2009, nous avons constaté que les plans placés autour du stade n'avaient pas été modifiés.

Le parking vélo n'est pas non plus indiqué sur la page dédiée à l'accès au stade des Alpes sur le site internet de la Métro (<http://www.lametro.fr/421-venir-au-stade-des-alpes.htm>)

Malgré cette absence d'information, on y trouve quelques vélos comme le montre la photo ci-dessous prise avant un match du GF38.

La photo ci-dessous montre d'ailleurs une demande en stationnement vélo importante autour du stade les soirs de matchs.



Afin d'améliorer la situation et d'encourager la venue à vélo, il est indispensable d'indiquer ce parking vélo sur les plans placés autour du stade et sur le site internet de la Métro. Une campagne de communication complémentaire avec panneaux spécifiques devrait indiquer ce parking vélo.

La connaissance par le public du stade des Alpes de l'existence d'un parking vélos sécurisé permettrait de diminuer encore la part modale de la voiture.

Le vélo, un mode de déplacement !

Cette situation que nous avons observée pour le stade des Alpes montrent que le vélo n'est malheureusement pas encore considéré par tous, comme un mode de déplacement à part entière tels que les transports en commun ou la voiture.

Pourtant, à titre d'exemple, la part modale du vélo atteint 55% dans la ville au climat rude de Copenhague au Danemark.

Où se trouve donc ce parking vélos ?

Il se trouve sous la plate-forme du tram C côté tribune Est au niveau de l'entrée du parking voitures du stade des Alpes, avenue de Valmy.

Texte et Photos

Emmanuel COLIN de VERDIERE



Les chiffres donnés par la Métro montrent pourtant une bonne réussite des opérations « Tranquil'ostade » puisque seulement environ un tiers des spectateurs viennent en voiture au stade des Alpes, un tiers arrivant en transports en commun, le dernier tiers venant au stade à pied ou à vélo.

Dossier ROCADE NORD

- l'annulation du PDU
- les alternatives
- ce que le Conseil général ne vous dit pas !
- les sources de financement
- l'avis du Président de la FNAUT

Dossier rédigé par Monique GIROUD, Antoine JAMMES, Jean SIVARDIERE, le Collectif CAIRN*

* CAIRN : Collectif pour des Alternatives Innovantes à la Rocade Nord

Annulation du PDU : enjeux pour le tram et la rocade Nord

En juillet, le Tribunal administratif a rendu son jugement : le PDU re-voté en décembre 2008 a été annulé. Ce jugement remet en question le fondement juridique du chantier rocade Nord, mais pas les projets de tramway.

Le Conseil général a souligné à de nombreuses reprises, lors des réunions publiques de l'automne 2008, que le projet de Rocade Nord était légitimé par le PDU.

L'ADTC avait, conjointement avec la FRAPNA, Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature, engagé un recours contre ce PDU : le projet de rocade Nord n'est, selon nous, pas compatible avec les objectifs de diminution du trafic automobile. Un autre recours avait été déposé indépendamment par quatre militants écologistes grenoblois, pour des motifs similaires.

Motif d'annulation retenu par le Tribunal

Le budget du PDU prévoyait, pour la période 2007-2012, des investissements importants pour les lignes de tram E et B, et quelques relativement petites dépenses pour des études sur la rocade Nord. Mais pendant l'automne 2008, Conseil général et SMTC ont décidé de reporter à 2014 le tram E.

Ce report du tram E, qui entrerait alors en service après la construction de la rocade, modifie substantiellement l'équilibre entre investissements routiers d'une part, et investissements en faveur des transports en commun d'autre part, pendant la période de validité du PDU.

C'est la modification de cet équilibre en faveur du routier, actée en connaissance de cause par les élus en décembre 2008, que le Tribunal a sanctionnée.

Conséquences de l'annulation ?

Peu après ce jugement, les services techniques du SMTC ont remis aux élus du Comité syndical une note de leurs juristes expliquant que cette annulation du PDU ne pénalisait pas la poursuite des projets de transports en commun, puisque c'est au contraire leur retard qui a conduit à ce jugement du 7/7/2009. Cette note concluait que seuls les projets routiers étaient susceptibles d'être remis en question, en nécessitant une nouvelle enquête publique.

L'ADTC, sans avoir l'expertise juridique des services du SMTC, tire très logiquement la même conclusion du jugement.

Et s'il y avait doute, le président du SMTC pouvait —comme il l'a finalement fait— utiliser la procédure prévue en pareil cas : demander l'avis du Préfet..

Rocade Nord sanctionnée, on punit le tram ?

Quelques jours après une interview dans laquelle il expliquait que cette annulation du PDU ne l'empêcherait pas de poursuivre son effort en faveur des transports en commun, le président du SMTC annonçait, à notre étonnement, qu'il suspendait l'avancement des projets de tram. Y compris le prolongement du tram B, dont les travaux sont théoriquement imminents, l'enquête publique étant terminée depuis juillet 2009.

Cette annonce serait difficilement compréhensible si elle n'avait pas été accompagnée de déclarations faisant porter le chapeau de ce report du chantier de tram (*) « aux écologistes qui ont du temps à perdre pour attaquer le PDU ». Il s'agirait donc d'une annonce très « politique », malgré le large consensus réuni par le projet de tram E, malgré les considérations juridiques expliquées ci-dessus, et malgré... la « marée verte » des élections européennes. Enfin, sans surprise, l'annonce de cette suspension a été suivie de l'annonce de la reprise des projets de tram dès septembre.

PDU annulé, mais pas nul !

Bref, l'annulation du PDU n'invalide pas les projets de tram du PDU. L'ADTC a écrit au président du Conseil général et au président du SMTC pour leur demander de mener à bien dans les meilleurs délais les projets de développement du réseau de transports en commun inscrits dans le PDU, et d'étudier enfin sérieusement un PDU alternatif sans rocade Nord, conformément à l'article 1 de la Loi « Grenelle de l'environnement ». Seules réponses pour l'instant: le SMTC fait appel du jugement du Tribunal administratif, et le Conseil général lance l'appel d'offres pour la concession de la rocade Nord...

Monique GIROUD

* Le prolongement du tram B, initialement prévu pour 2009 dans le PDU, a pris du retard à cause de difficultés techniques (grosse conduite de gaz souterraine du Polygone).

Les solutions alternatives

Nous avons exposé des alternatives à la rocade Nord dans ADTC-infos n°115, en mars 2008. Il n'y a pas une solution miracle, mais un ensemble de mesures à développer. En voici quelques-unes, pour mémoire.

Tram péri-urbain

La ligne E de tramway est prévue de Grenoble à Saint-Egrève ; une autre (ou la même) est prévue pour aller à Meylan. Le Conseil général avait étudié il y a plusieurs années le projet Ysis de ligne de tramway entre Moirans et Crolles. L'ADTC considère aujourd'hui indispensable de réétudier ce type de projet, en le prolongeant jusqu'à Brignoud (correspondance avec le réseau TER).

Une telle proposition suscite de nombreuses critiques : un tramway ne serait pas rentable au delà de Saint-Egrève ou Meylan ; si l'on fait le trajet complet Moirans-Grenoble ou Brignoud-Grenoble, il serait beaucoup plus rapide de prendre le TER.

Répondons à ces deux critiques :

- entre Meylan et Crolles, le poids de population qui serait desservi par le tramway est équivalent à celui des grands boulevards de Grenoble... D'autre part, entre Meylan et Crolles, ce sont les dessertes d'Inovalée (plus importante zone d'activités de la région située sur Meylan et Montbonnot) et de Bernin-Crolles (ST Micro-Electronics...) qui deviendraient attractives en transport en commun. Un tel tramway serait chargé dans les deux sens aux heures de pointe : les habitants du Grésivaudan allant vers Grenoble dans un sens, les habitants de Grenoble et du bas Grésivaudan allant vers Bernin/Crolles dans l'autre sens.

- Concernant la vitesse, il faut simplement penser qu'au delà de Saint-Egrève et Meylan, cette ligne de tramway aurait des arrêts beaucoup plus espacés (environ 1km en milieu péri-urbain contre environ 400m en milieu urbain) et qu'entre ces arrêts la vitesse du tramway serait bien plus élevée qu'au centre-ville de Grenoble. Des exemples de telles lignes existent depuis longtemps à Karlsruhe en Allemagne, et plus récemment à Montpellier avec la deuxième ligne de tramway... Et lorsque deux modes de transports (TER et tramway) desservent le même axe, les usagers se répartissent entre ces deux modes en fonction de leur origine et de leur destination.

Intermodalité vélo - TC

Cette intermodalité encore peu développée a un très fort potentiel. Près de 80% des habitants de la région urbaine grenobloise résident à moins de 1/4 h de vélo d'une gare. Plusieurs études soulignent le bon rapport qualité/prix de ces solutions lorsqu'elles sont bien articulées : abonnement couplé train, TC urbain, et gardiennage ou location de vélos ; stationnement sécurisé dans les pôles de correspondance ; et occasionnellement embarquement du vélo dans les TC.

Covoiturage

On aurait d'autant plus de chances de trouver conducteur ou passager(s) si les demandes et offres étaient mieux centralisées. Dommage que chaque autorité crée son propre site web, au lieu de mutualiser les ressources pour plus d'efficacité. Si quatre voisins sont abonnés respectivement au site de leur ville de départ, de l'agglomération d'arrivée, ou des entreprises où ils travaillent dans la même zone d'activité, ils auront plus de chances de se rencontrer à la boulangerie que sur un site de covoiturage.

Auto-partage

L'auto-partage commence à décoller, la preuve, de gros groupes commencent à s'y intéresser sérieusement : Vinci Park, Transdev, ... En moyenne, une voiture "Alpes Auto Partage" remplace 10 voitures individuelles !

Voitures propres : du rêve à la réalité...

Ni voiture électrique, ni voiture à hydrogène, n'apportent de solution au problème de raréfaction des combustibles fossiles : globalement, ces filières consomment autant d'énergie, et même plus pour l'hydrogène, que les voitures à pétrole. Et ces « voitures propres » posent d'autres problèmes : matériaux pour les batteries et recyclage, et plus difficile encore, production d'hydrogène et stockage sous haute pression.

Télétravail

Le télétravail peut prendre plusieurs formes :

- travail à domicile
- travail dans un télécentre
- travail nomade (pour des vendeurs par exemple).

Le télétravail peut être pratiqué soit quotidiennement, soit régulièrement (2 ou 3 jours par semaine), soit occasionnel.

Développer le télétravail sous quelque forme que ce soit permettrait de réduire le flux de déplacements aux heures de pointe. Nous ferons un point complet de ce sujet dans un prochain bulletin.

Transport par câble

Plusieurs projets, soutenus par un lobbyisme forcené, ont fait la une de l'actualité ces dernières années. A l'occasion de la candidature de Grenoble aux Jeux Olympiques, plusieurs projets ont fait l'objet de pré-étude.

Le constat est qu'aujourd'hui les mondes du transport par câble et du transport urbain se méconnaissent totalement. Pour y voir plus clair sur ce que cette technologie pourrait apporter dans un réseau de transports en commun, le SMTC va lancer une expérimentation entre le P+R de la Carronnerie et le Campus.

Nous publierons un dossier complet sur ce sujet dans notre prochain bulletin.

Monique GIROUD et Antoine JAMMES



ROCADE NORD

Ce que le conseil général ne vous dit pas !



**La rocade Nord
est-elle indispensable ?**

**Donnez votre avis
au cours de l'enquête publique
qui aura lieu à l'automne 2009**

car rien n'est encore décidé !

INEFFICACE !**La rocade Nord ne résoudrait pas les bouchons**

Les bouchons aux heures de pointe se concentrent aux entrées de l'agglomération.

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

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

La rocade Nord générerait du trafic supplémentaire

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

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

La rocade Nord n'allégerait pas la circulation sur la rocade Sud

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

L'étude de trafic d'Egis Mobilité (2008) prévoit une diminution inférieure à 5% à la mise en service de la rocade Nord.

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

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

Faut-il faire la rocade Nord pour améliorer les transports en commun ?

Les élus du CGI nous affirment depuis 2007 que la rocade Nord est indispensable pour permettre de développer les transports en commun, en particulier la ligne E de tramway. Ces élus n'ont donc pas retenu la leçon de la ligne C...



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

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

La rocade ne résoudra pas les bouchons...



Avec la rocade Nord et le passage à 2x3 voies de l'A480 : + 40% de trafic sur le tronçon de l'A480 entre les échangeurs Martyrs et Vercors (étude EGIS Mobilité 2008)

Ils l'ont dit !

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

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

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

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

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

ANDRÉ VALLINI,
PRÉSIDENT DU CGI
FRANCE 3 OCTOBRE 2007

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

JOURNAL
DU PAYS VOIRONNAIS
MAI 2007

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

RENZO SULLI,
MAIRE D'ECHIROLLES
DAUPHINÉ LIBÉRÉ
DU 10.11.2007

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

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

REVUE PRÉSENCES
MAGAZINE DE LA CCI
2002

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

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

Parmi les 12 agglomérations comprises entre 350 000 et 650 000 habitants, seule Rennes a une rocade. Strasbourg a décidé d'abandonner son projet de « boucler sa rocade ». Grenoble serait-elle la dernière de ces agglomérations à le faire ?

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

CLAUDE BERTRAND,
ANCIEN PRÉSIDENT DU SMTC
DAUPHINÉ LIBÉRÉ DU 25.05.07

Pour justifier le report de 2012 à 2014 de la ligne E de tram : « On a pris le temps de la réflexion, il é a projet de la rocade Nord et de Giant »

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

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

POLLUANTE !

La rocade Nord ne réduira pas la pollution automobile

Le CGI a trouvé un gadget pour absorber la pollution par un traitement des surfaces du tunnel à l'oxyde de titane :

- gadget qui n'a jamais été utilisé dans les tunnels (!) car il faut du soleil pour dégrader les polluants et de la pluie afin d'éliminer par lavage les produits formés.
- gadget dangereux, car il disperserait dans l'atmosphère des nanoparticules d'oxyde de titane, classé depuis 2006 dans la liste des produits potentiellement cancérigènes.

Aucun tunnel routier au monde n'est équipé de dispositif permettant de réduire efficacement la pollution atmosphérique des gaz d'échappement.

La Rocade voisine de l'hôpital couple-enfant...



Par contre, la rocade Nord va concentrer la pollution de l'air aux deux extrémités, La Tronche et Saint-Martin-le-Vinoux, communes qui dépassent déjà les seuils réglementaires. Cette pollution diffusera ensuite à partir des berges de l'Isère.

Mais cela ne dérange pas certains élus qui demandent de faire partager la pollution de la rocade Sud aux habitants du nord.

Cette pollution diffusera ensuite dans toute l'agglomération qui est déjà une des plus polluées de France et qui ne respectera pas les nouvelles normes européennes : en 2015, diminution des seuils de pollution de certains polluants jusqu'à 30%.

TROP CHÈRE !

La rocade nord ou les lignes de trams ?

Le CGI est très discret sur le coût de la rocade Nord : il annonce toujours le même montant qu'en 2006, après une étude très succincte, soit 580 millions d'euros (hors inflation) alors que les études précises durent depuis un an et demi.

Le coût final dépassera vraisemblablement le milliard d'euros, comme c'est toujours le cas pour des travaux de tunnels et de tranchées enterrées au bord de rivière, la nature exacte des terrains n'étant pas parfaitement connue d'où des suppléments coûteux.

Un milliard d'euros, c'est 5 000 € par foyer fiscal de l'agglomération grenobloise.

Ce n'est pas l'argent amené par le concessionnaire : 200 millions d'euros qui bouchera le trou, d'autant que les automobilistes paieront un **peage de 2 €** pour l'emprunter.

Grenoble et La Métro sont endettées jusqu'au cou et le CGI ne peut plus faire face aux suppléments des dépenses sociales engendrées par la crise et il serre tous les boulons.

La promesse des responsables politiques locaux de faire la rocade Nord et des lignes de trams en même temps ne tient pas la route.

Les concessionnaires se frottent les mains...



IL EXISTE DES ALTERNATIVES !

Sur l'agglomération

La majeure partie du trafic observée concerne les déplacements internes à l'agglomération.

La rocade Nord, ne ferait que capter une petite partie de ce trafic, sans le diminuer, alors que l'objectif du PDU est une réduction du nombre de déplacements automobiles pour obtenir une réduction des nuisances générées par ce mode de locomotion.

Pour respecter la loi Grenelle de l'Environnement, il faut étudier et développer les alternatives à ce projet routier (l'Assemblée nationale dans son deuxième vote le 16 juin 2009 a d'ailleurs confirmé l'accélération des programmes de transports collectifs urbains).

Ces dernières années, l'amélioration des offres alternatives à la voiture a conduit de nombreux habitants à choisir d'autres modes de déplacement que la voiture.

Les vraies solutions

Les solutions que nous proposons visent à réduire de 10% à 20% le volume de la circulation automobile dans la région grenobloise, ce qui réglerait tous les problèmes de bouchons et réduirait fortement notre empreinte carbone :

- une meilleure desserte pour le périurbain (TER, tram-train vers Vizille, tram E prolongé jusqu'à Moirans et Brignoud via Crolle) ;
- des transports en commun urbains améliorés (vitesse, service de soirée, trolleybus) ;
- des aménagements pour les cyclistes (pistes et bandes, stationnements sécurisés notamment dans chaque gare et près des stations d'échanges de tram) ;
- multiplication des plans de déplacements d'entreprise et des offres de co-voiturage ;
- développer l'intermodalité avec des parkings relais voitures et vélos.

Nous demandons que soient étudiées ces alternatives à la rocade Nord, comme l'exige l'article 1 de la Loi Grenelle 1, avant que ne soit décidé ce projet de rocade qui ne pourrait que nous conduire dans une impasse.

Être informé, c'est bien choisir...



« La politique des transports contribue au développement durable et au respect des engagements nationaux et internationaux de la France en matière d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants. L'objectif est de réduire, dans le domaine des transports, les émissions de dioxyde de carbone de 20% d'ici 2020, afin de les ramener à cette date au niveau qu'elles avaient atteint en 1990. »

ARTICLE 9 DE LA LOI GRENELLE 1

TOUT N'EST PAS DÉCIDÉ !

Après avoir lu notre document, vous pensez que la rocade est :

inefficace, polluante et trop chère...

L'enquête publique se déroulera à l'automne 2009. Il est important que vous alliez vous exprimer en tant que citoyen et en précisant pourquoi vous êtes contre ce projet à titre personnel. Développez votre propre argumentaire.

Vous pouvez vous exprimer quel que soit votre lieu de résidence.

Vous pouvez vous rendre au siège du conseil général de l'Isère ou dans l'une des quatre mairies de Grenoble, La Tronche, Meylan et Saint-Martin-le-Vinoux.

peut-être utile, peut-être pas...

Nous vous invitons à consulter le site web du CAIRN www.rocade-nord.org. Vous y trouverez de nombreux documents qui vous aideront à réfléchir... et nous l'espérons à vous convaincre que la rocade Nord est inefficace, polluante et trop chère.

indispensable...

Nous ne vous avons pas convaincu... vous restez convaincu... nous vous remercions au moins d'avoir eu l'ouverture d'esprit de lire nos arguments. Mais... prenez le temps de relire ce document dans quelques jours...



Pour tout savoir sur le projet alternatif du collectif CAIRN

Collectif pour des alternatives innovantes à la rocade Nord

www.rocade-nord.org

Sources de financement

Dans ce dossier, nous traitons du financement du SMTC. La problématique est la même pour les autres réseaux (TER Rhône-Alpes, Trans'Isère, pays Voironnais, Grésivaudan...), avec cependant une part d'investissement bien moindre pour les derniers, qui ne comportent ni tram ni TER.

Le SMTC a d'une part en charge le financement des nouveaux investissements sur le réseau urbain (construction de lignes de tramway...), d'autre part il comble le déficit d'exploitation de la SEMITAG, l'exploitant du réseau.

Recettes de fonctionnement 2008	
Versement transports	77,2 M€
Participation Métro + CGI	65,3 M€
Divers	8,6 M€
Total recettes	151 M€

Dépenses de fonctionnement 2008	
Subvention réseaux	80,4 M€
Charges financières (emprunt de la dette)	27,0 M€
Autres dépenses	13,3 M€
Total dépenses	120,7 M€

Pour financer les investissements, le SMTC dispose de l'amortissement des investissements effectués les années précédentes, du prélèvement sur le fonctionnement, et de l'emprunt.

En dépenses d'investissement, le SMTC a en 2008 :

- remboursé une partie du capital pour 24,3M€
- investi en travaux sur le réseau (25,4M€) et en matériel roulant (33,6M€).

En recettes d'investissement, le SMTC a en 2008 :

- contracté des emprunts long terme pour 28M€
- mis en place un crédit bail (24,7M€) pour l'acquisition de rames de tramway.

Le SMTC dispose donc d'une capacité d'investissement relativement limitée par ceux déjà réalisés, et le programme de développement du réseau est fortement conditionné par cette capacité d'emprunt.

Le SMTC a comme objectif de contenir cette dette, de 638M€ en 2008, et de ne pas emprunter plus que ce qu'il est capable de rembourser en capital.

Les coûts d'exploitation de la SEMITAG sont en hausse constante, d'environ 6% par an ces dernières années. Des prévisions faites au niveau national par le PREDIT envisagent une hausse de plus de 50% d'ici 2015. Ces prévisions expliquent plusieurs interventions récentes du président du SMTC précisant que le problème des prochaines années ne sera pas celui de l'investissement mais celui du fonctionnement.

Face à cette perspective, les autorités organisatrices ont envisagé plusieurs pistes : augmenter les recettes (versement transport, participation des usagers), augmenter l'attractivité des réseaux, rationaliser l'offre, rechercher d'autres sources de financement.

Pour l'ADTC et la FNAUT, une augmentation des tarifs n'est acceptable que si l'offre évolue significativement.

Une réflexion doit être engagée au niveau de la région urbaine pour étendre le versement transport sur l'ensemble de la région grenobloise et aux entreprises de moins de 10 salariés.

Des actions ponctuelles pour rationaliser l'offre sont envisageables à condition d'être conduites avec prudence (des exemples récents de restructuration du réseau bus ont entraîné une fuite de la clientèle). En revanche, l'amélioration du fonctionnement du réseau est bénéfique à la fois pour les usagers et pour les finances. Ainsi, la priorité des bus aux feux et le passage de certaines lignes en trolleybus permettraient de gagner plusieurs km/h sur la vitesse commerciale. Et 1km/h de gagné, ce sont 2M€ en coûts d'exploitation économisés !

Enfin, il est possible de trouver d'autres sources de financement :

- d'une part l'Etat a accepté dans le cadre du Grenelle de participer au financement de projets de Transports en Commun (tramway, et même trolleybus dans certaines villes...) ; ainsi les deux projets à venir (extension ligne B et création ligne E) bénéficieront d'une subvention de l'Etat de 31M€. Une participation de l'Etat qu'il faudrait pérenniser...
- transférer vers les collectivités locales les recettes des amendes du stationnement
- taxer les plus-values sur les terrains et les immeubles, liées à la mise en service d'une ligne de tramway (mesure prévue dans la loi Grenelle 2)
- il faut également réfléchir à la mise en place d'un péage urbain. Une telle solution offrirait un double avantage : réduire de manière immédiate et pérenne la circulation dans l'agglomération grenobloise, comme cela a été constaté à Londres et à Stockholm.

Bien évidemment, les centaines de millions d'Euros (*) prévus par le Conseil général pour la rocade Nord permettraient de lancer un grand chantier de type ligne de tramway Moirans-Grenoble-Crolles-Brignoud... Un axe de transport en commun qui relierait intelligemment les deux principaux axes d'accès à l'agglomération, en desservant de nombreuses zones d'activités !

Face aux enjeux du réchauffement climatique, et à l'urgence de réduire la pollution liée à l'automobile, des problèmes financiers ne doivent pas être un obstacle au développement et à l'exploitation des réseaux de transport en commun. Les solutions ne seront pas faciles, mais des possibilités existent. Pour qu'elles soient mises en place rapidement, et acceptées par tous, un effort de transparence et d'explication auprès de tous (entreprises et citoyens) apparaît indispensable.

Antoine JAMMES

(*) : en lançant le projet de rocade nord, le Conseil général devrait s'endetter en une seule fois d'un montant équivalent à la dette actuelle du SMTC !

Le mystère de la rocade Nord

Par Jean Sivardière, Président de la FNAUT*

* FNAUT : Fédération Nationale des associations d'Usagers des Transports

Face à l'acharnement mis par les grands élus grenoblois pour faire aboutir leur projet aventureux de rocade Nord malgré des risques techniques et financiers évidents, face à leur refus d'en débattre sereinement, d'en examiner toutes les alternatives, de donner la parole aux opposants, de répondre sans polémiquer à leurs arguments et de pratiquer la « démocratie participative » qu'ils vantent si volontiers en période électorale, on ne peut s'empêcher de s'interroger sur leurs vraies motivations.

S'agit-il de réduire la congestion quotidienne des entrées autoroutières de Grenoble ? Cette motivation a longtemps semblé déterminante, et c'est elle qui a été mise en avant par les élus lors de la consultation publique de 2007 (« la rocade Nord, un projet pour mieux circuler », « êtes-vous favorable à la rocade qui va supprimer les bouchons ? »). Mais elle ne tient plus depuis que l'AURG a démonté cette argumentation illusoire, et prouvé que la rocade serait contre-productive en concurrençant les transports publics et que les scénarios sans rocade Nord seraient plus efficaces à terme pour diminuer les embouteillages.

S'agit-il alors de détourner la circulation de transit du centre de Grenoble afin d'y faciliter la circulation des bus, cars, tramways et cyclistes ? Cette nouvelle motivation officielle (à quand la prochaine ?) ne tient pas plus que la précédente. Si elle était fondée techniquement, jamais on n'aurait pu construire une ligne de tramway sur l'autoroute urbaine que constituaient les grands boulevards sans provoquer la paralysie du trafic automobile.

Cette réalisation a été rendue possible parce que le maire de Grenoble a fait preuve de courage face à ses adversaires politiques et à la CCI. Et c'est ce courage qui fait aujourd'hui défaut, car rien n'empêche techniquement de limiter encore la pénétration de la voiture dans le centre de Grenoble : le maire de New-York vient bien de décider de transformer Broadway, une des avenues les plus embouteillées du monde, en zone piétonne !

La rocade Nord est donc la solution de facilité pour le maire de Grenoble, elle lui permet de masquer la faiblesse de sa volonté politique face aux automobilistes et aux organismes et partis qui les défendent sans intelligence ou par démagogie. Mais cette motivation

n'explique pas pourquoi le président du Conseil général est lui aussi un partisan acharné de la rocade Nord : au mieux, la rocade permettrait d'améliorer le cadre de vie au centre de Grenoble, mais au détriment de la périphérie, transformée en autodrome engorgé.

Le succès du tramway et du TER dépasse les prévisions les plus optimistes. De nombreuses possibilités de développement des transports collectifs, énumérées dans le PDU, existent encore dans la région grenobloise. La géographie du site grenoblois est favorable au transport collectif. La procédure des Plans de Déplacements d'Entreprise a fait ses preuves. Le réseau ferré régional est en cours de modernisation. Toutes les conditions sont donc réunies pour que les embouteillages se résorbent peu à peu aux entrées de Grenoble.

Alors, faut-il s'arrêter en si bon chemin ? On ne comprend pas pourquoi la poursuite de cette politique vertueuse devrait échouer à contenir le trafic automobile, comme l'affirment les élus avec fatalisme. Une explication de leur entêtement incompréhensible n'est-elle tout simplement pas le signe d'un attachement indéfectible à la voiture, symbole à leurs yeux de progrès économique et de liberté ?

Faut-il rechercher aussi une explication psychologique ? On sait qu'en tout grand élu sommeille un pharaon. Chaque président de la République aime laisser derrière lui un grand geste architectural. Les élus de province veulent eux aussi marquer le paysage. A Nantes, personne ne comprend pourquoi le maire PS Jean-Marc Ayrault veut un nouvel aéroport. A Bordeaux, le maire UMP Alain Juppé veut construire, en plein centre-ville classé par l'UNESCO, un pont-levant autoroutier avec des piles de 87 m de haut qui ressemblent à des cure-dents, alors qu'un modeste tunnel à petit gabarit sous la Garonne ferait l'affaire. A Grenoble, dont le centre n'est pas classé par l'UNESCO, l'ancien maire Alain Carignon voulait implanter, à Europole, deux « tours de commerce » de 100 m de hauteur, et Michel Destot m'a dit un jour : « Dubedout a fait la rocade sud, je ferai la rocade Nord ».

Autre motivation possible des élus : faire moderne, doter Grenoble du « ring » dont toute métropole à vocation européenne se doit d'être équipée. Mais on pouvait trouver mieux que ce projet ringard, pompidolien, imaginé dans les années 1960, qui est à Grenoble ce que sont à Paris les voies express aménagées sur les berges de la Seine, et qui est devenu anachronique. Michel Destot le reconnaît lui-même quand il déclare : « le temps ne joue pas en faveur de la rocade Nord, à moyen terme les comportements auront évolué et les problèmes se seront déplacés ». Mais pas question d'abandonner : il faut que la rocade soit ouverte avant qu'on n'en ait plus besoin !

Et s'il s'agit de faire moderne, les élus grenoblois pourraient intégrer les taxis dans le système de transport public, introduire le tram-train pour desservir la zone sud de l'agglomération, subventionner l'achat du vélo électrique comme on le fait à Chambéry, encourager l'autopartage et le télétravail, être les premiers à expérimenter le péage urbain (l'Etat s'est dit prêt à autoriser une telle expérimentation), ou encore copier cette initiative remarquable prise récemment à Genève : tous les élus du Parlement de la Ville, de l'extrême gauche à la droite, ont demandé à l'exécutif d'organiser des états généraux de la mobilité en vue de "lancer une réflexion avec tous les partenaires concernés hors des clivages et des blocages habituels".

Autre explication vraisemblable à l'attitude irrationnelle des élus : le refus d'arbitrer, afin de ne mécontenter personne, entre des politiques contradictoires. Du vélo et du tramway pour faire plaisir à l'électorat écologiste, et la rocade pour offrir de gros contrats aux entreprises de travaux publics, et satisfaire ainsi la CCI et les automobilistes à courte vue. Comme l'écrit on ne peut plus clairement Marc Baietto dans la revue Infrastructures et Mobilité (avril 2009), tout en faisant bizarrement référence au Grenelle de l'environnement, la rocade relève de « la volonté de développer les transports en commun tout en améliorant les déplacements automobiles ».

On peut aussi invoquer le décalage bien connu entre les préoccupations environnementales de la population (pollution, risque pétrolier, climat) et les préoccupations plus traditionnelles des élus, et même le manque de temps pour réfléchir, qui a été évoqué par M. Vallini lui-même dans un interview publié en 2007 par le journal La Croix.

Dernier argument cité par Marc Baietto : « si on renonce à la rocade, on assistera soit à une diminution de la mobilité, soit à un afflux de voyageurs vers le transport public » et, dans la deuxième hypothèse, on se heurtera à un problème de financement. Ainsi, selon le premier responsable des transports publics grenoblois, il faudrait gaspiller un milliard d'euros pour construire la rocade, faute de nouvelles sources de financement des transports publics (qui existent pourtant : amendes de stationnement, taxation des plus-values foncières engendrées par le tramway, péage urbain).

La rocade Nord est évoquée de manière rituelle et même obsessionnelle depuis 15 ans par les élus. Lors d'un colloque récent, j'ai même entendu un conseiller général faire un exposé sur la politique d'aide aux personnes âgées, et terminer par un couplet sur ... la rocade Nord ! Mais, au terme de cette recherche des vraies motivations des élus, le mystère subsiste tant ce projet est irrationnel, risqué, dangereux, incohérent, inutile.

Lorsqu'il a inauguré le canal à grand gabarit Main-Danube (qui n'est guère utilisé aujourd'hui que par des bateaux de croisière), le ministre allemand des transports a déclaré que cette réalisation était la plus stupide depuis la tour de Babel : si jamais la rocade Nord de Grenoble était ouverte un jour, que dirait-on de cette réalisation passéiste, sans doute la dernière autoroute urbaine construite en France ?

Jean SIVARDIERE

15

Donnez votre avis lors de l'enquête publique

« Rocade Nord » : 19 octobre – 1^{er} décembre

Le Préfet de l'Isère a prescrit, sur le territoire des Communes de Grenoble, La Tronche, Meylan et St Martin le Vinoux, du 19 octobre au 1er décembre 2009, l'ouverture des enquêtes publiques conjointes suivantes :

- enquête portant sur l'utilité publique du projet de création d'une rocade Nord de Grenoble valant enquête de classement en voie expresse et départementale,
- enquête portant sur la mise en compatibilité des PLU de Grenoble, La Tronche et St Martin le Vinoux et du POS de Meylan,
- enquête parcellaire en vue de délimiter les immeubles à acquérir.

Une enquête publique est ouverte aux mêmes dates, sur le territoire des mêmes Communes, concernant la demande présentée par le Conseil général de l'Isère en vue d'obtenir l'autorisation, au titre de la Loi sur l'eau, dans le cadre de l'aménagement d'un axe routier appelé « Rocade Nord de Grenoble ».

Dossiers et registres d'observation dans les Mairies de ces quatre communes et en Préfecture. La commission d'enquête tient des permanences dans les Mairies.

Christian COTTE

Vous pouvez vous inspirer de ce dossier pour rédiger votre avis. Nous vous invitons, pour plus d'informations et arguments, à consulter le site web du CAIN : <http://rocade-nord.org> . Vous pouvez rédiger votre avis sur papier libre puis l'agrafer dans un registre (par précaution, nous conseillons d'annoter la page sur laquelle vous agrafez).

Remboursement des frais de déplacement

La loi de financement 2009 de la Sécurité sociale n° 2008-1330 du 17 décembre 2008 (J.O du 18.12.0228) et le décret 2008-1501 du 30.12.2008 (J.O. du 31.12.2008) instaurent une obligation pour les employeurs de rembourser à tout salarié 50% de ses frais d'abonnement à un service de transports en commun (TC) ou à un service public de location de vélos pour ses déplacements domicile / travail (Circ. ministérielle n° DSS /DGT / 5B / 2009 / 30 du 28.01.2009).

Ce qui n'est pas dit :

- c'est un minimum obligatoire, il peut aller au-delà de 50 %,
- si plusieurs abonnements sont nécessaires, l'employeur doit toujours prendre en charge 50% des abonnements,
- si les déplacements se font en intermodalité (TC + TC ou TC + location de vélo), le remboursement porte sur 50% du cumul des frais. Il est possible et obligatoire (contravention de 4^e classe, 3750 E pour une personne morale).

Par ailleurs, depuis 2003, la prise en charge des frais de déplacement à vélo est possible (sans être obligatoire), sous réserve d'en fournir les justificatifs des frais et, pour l'employeur, les indemnités ou primes de bicyclette peuvent être déduites de l'assiette des cotisations sociales. (Circ. ministérielle DSS / SDFSS / 5B / N 2001 / 07 du 07.01.2003).

Christian COTTE

Nouveau site de covoiturage

Le pays du Sud Grésivaudan, qui regroupe les intercommunalités de St Marcellin, Vinay et Pont-en-Royans, vient de lancer un site de covoiturage. Les personnes habitant ou se rendant sur le territoire allant de L'Albenc à St Lattier, en aval de Tullins, peuvent s'inscrire sur :

<http://covoiturage.sud-gresivaudan.org>

La base de données est reliée à toutes les autres bases de données du prestataire, la société La roue verte. Ceci présente l'avantage de pouvoir mettre en relation des personnes qui se sont inscrites sur d'autres sites locaux ou sur le site national du prestataire (www.laroueverte.com)

Jérôme FOURCHES

La section locale du Pays Voironnais est née en 2007, en même temps que l'enquête publique sur le PDU du territoire, et a véritablement pris son envol en 2008.

Le démarrage

C'est tout d'abord la volonté de certains adhérents de s'engager pour le développement des modes doux sur un territoire qui en a cruellement besoin. La satisfaction de ce besoin, les élus de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV) l'ont intégrée dans leurs objectifs, puisqu'en 2007 un PDU est soumis à enquête publique.

Cela a été le premier dossier de travail de la section locale ; autant dire un démarrage "la tête dans le guidon".

L'ADTC était cependant déjà présente sur le terrain à Coublevie, puisque la commune l'avait mandatée en 2005 pour élaborer un Schéma Directeur Piétons-Vélos ainsi qu'un plan Vélobus-Pedibus et qu'une poignée d'adhérents locaux tenaient un stand aux Journées de l'Environnement.

Les objectifs - Les moyens

Lorsqu'il y a beaucoup à faire et que les volontaires sont peu nombreux, le risque est grand de se disperser. Pour une meilleure efficacité, nous avons donc choisi de limiter le nombre de sujets et de travailler sur des dossiers urgents et/ou dans des Communes où nous avons déjà des contacts avec les élus et les services techniques.

D'autre part, pour impliquer plus précisément les adhérents et susciter de nouvelles adhésions, nous avons décidé d'organiser dans la mesure du possible les réunions sur le lieu des dossiers étudiés.

Par exemple à Moirans, la réunion sur le dossier rue de La Coste-Vergeron a commencé par une visite du site, suivie par le travail sur les documents.

Lorsque les dossiers sont difficiles, nous sommes assistés par des membres experts de l'ADTC. Cela présente un double intérêt : traiter les sujets de manière très approfondie et contribuer à la formation des nouveaux adhérents.

Nous travaillons également en bonne intelligence avec les autres associations du Pays Voironnais à vocation environnementale.

Les principales actions sur le terrain

Il faut souligner de manière générale la volonté des élus de la CAPV et de certaines communes du Pays Voironnais (notamment Voiron, Coublevie et Moirans) de développer les modes doux et de travailler avec l'ADTC.

Ces convergences de vue facilitent

grandement le travail de la section locale ... et l'avancement des projets sur la bonne piste !

Des exemples de collaboration avec les communes :

1°) **A Moirans**, pour les travaux liés à la modernisation de la voie ferrée Moirans-Valence, avec impact sur les rues du Vergeron, de la Coste et Trabbia.

Un travail constructif a été réalisé avec d'autres associations ainsi que les services techniques et élus pour arriver à des solutions viables. Ce dossier est lourd et complexe, car RFF ne laisse que peu de marges de manoeuvre aux services d'urbanisme de la Commune.

Par exemple rue de La Coste, le premier projet prévoyait une piste piétons-vélos bidirectionnelle de 1,80 m au plus étroit, des rampes PMR à 12%, des riverains sans trottoir...

Rue du Vergeron, les bureaux d'étude voulaient faire cohabiter un double sens voiture-vélos avec rampe à 12%, dans 5,50 m de large ...

2°) **A Coublevie**, il s'agit de l'application progressive du Schéma Directeur Piétons-Vélos de 2005.

Cette année deux projets s'inscrivent dans ce cadre :

- la réfection de la voirie de la route de La Buisse (travaux terminés)

- le projet de réaménagement de la route du Guillon (sur le papier pour l'instant). Le premier projet DDE comportait plusieurs points à revoir, le second a tenu compte de la plupart de nos remarques.

3°) **A Voiron**, des contacts périodiques sont pris avec les élus pour faire progresser les modes de déplacement doux (Commission accessibilité, réunions).

4°) **Et aussi** une animation vélo sur le multimodal autour d'un trajet Mairie de Voiron - Gare de Voiron - Mairie de Coublevie, organisée conjointement avec ces 2 communes.

Bernard BOUVIER et Alain CHEYMOL



Rue de La Coste à Moirans : la piste prévue bidirectionnelle vélos-piétons par RFF !

Photo : Olivier BOURET

Après trois étés de travaux, retour des trains sur le sillon alpin sud

La première phase de travaux sur le Sillon Alpin Sud (doublement de la voie entre Saint Marcellin et Moirans, saut de mouton de Moirans) est achevée, et depuis le 7 septembre 2009, les trains circulent à nouveau entre Valence et Grenoble.



Arrivée de la rame "Bi-Bi" inaugurale en gare de Tullins le 7/9/2009. Photo Jean MAURICE.

En attendant le cadencement (partiel) des horaires prévu pour le 13 décembre 2009, la desserte s'est déjà améliorée avec la création de nouveaux trains Saint-Marcellin - Chambéry desservant tous Saint-Egrève,

Echirolles et Gières. La gare de Saint-Egrève est à présent desservie par 11 trains par jour ouvrable et par sens.

On peut regretter le fait qu'un certain nombre de trains s'arrête à Tullins sans s'arrêter à Moirans, alors que la gare de Moirans permet la correspondance avec les TER Rives - Gières et les bus du Pays Voironnais. Notre demande auprès de la Région de privilégier la gare de Moirans n'a pas reçu de réponse.

D'autres améliorations surviendront le 13 décembre 2009 avec le cadencement partiel, dont nous avons fait état dans le n°120 de ADTC-Infos. Nous avons omis toutefois de mentionner la création du train Valence-Ville 7h09, Valence-TGV 7h20, Romans 7h30, Saint-Marcellin 7h51, Grenoble 8h20, Grenoble-Universités-Gières 8h32, Chambéry 9h13. La prolongation de ce train sur Chambéry au départ de Grenoble à 8h20 **répond à une demande de l'ADTC** de combler le trou horaire dans ce créneau. Ce train mériterait d'ailleurs d'être prolongé sur **Genève** avec une arrivée à 10h35.

William LACHENAL
Christophe LEURIDAN

Une deuxième phase de travaux est programmée pour 2011 - 2014

La deuxième phase de travaux, comprend :

- le doublement des voies entre Saint Marcellin et Romans,
- l'électrification entre Romans sur Isère et Moirans ainsi qu'entre Gières et Montmélian,
- le raccordement à la Ligne à Grande Vitesse en gare de Valence TGV.

- la création d'une communication de voie directe à la bifurcation du Rondeau évitant aux trains Grenoble - Gap d'emprunter à contresens sur 2 km la voie Grenoble - Chambéry.

- la création d'une voie en terminus à Brignoud permettant de prolonger les TER Rives - Gières, équipée de deux aiguillages en direction de Grenoble et Chambéry.

Il est intéressant de comparer le coût prévu de ces travaux d'intérêt régional et interrégional, 255M€ valeur 2005, au coût annoncé de la rocade nord : 580M€ valeur 2006.

Ce projet a fait l'objet d'une enquête publique du 26 janvier au 27 février 2009. La commission d'enquête a remis ses conclusions le 30 avril en rendant un avis

favorable, avec quelques recommandations portant sur l'information et la limitation des nuisances pour les riverains (impacts acoustiques, vibratoires, électromagnétiques, sécurité).

On peut regretter que dans les avis exprimés, le rapport mentionne uniquement les préoccupations (légitimes) exprimées par les riverains sans faire état des demandes de nature différente, comme par exemple la demande faite par l'ADTC d'un aiguillage sur la nouvelle voie en terminus à Gières en direction de Chambéry.

En tout cas, 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 en effet l'amélioration en quantité et en qualité de la desserte du Sillon Alpin. La SNCF prévoit la création deux aller-retours quotiens par TGV : Annecy - Montpellier et Annecy - Marseille.

Christophe LEURIDAN

TER : E comme Escargot ?

Genève est la troisième agglomération rhonale. Et pourtant : pour un trajet Annecy Genève de moins de 60 km, la durée moyenne en TER est... de 2 heures !

Nous avons seulement 2 directs par jour de Grenoble à Genève, et une partie des correspondances se fait par autocar depuis Annecy. Enfin, ces correspondances se font, ou ne se font pas : il arrive que quelques dizaines de passagers du TER Grenoble - Annecy restent en rade à Annecy, faute de place dans l'autocar. Pas d'autocar de réserve en gare d'Annecy !

Pourtant, il suffirait de compter les passagers ayant un billet pour La Roche, Annemasse ou Genève dans le TER de Grenoble pour anticiper ce problème, et éviter aux passagers une demi-heure d'attente supplémentaire sur un trajet déjà anormalement long.

Monique GIROUD

(in)accessibilité train+vélo

Il n'y a pas que pour l'accès aux quais (cf ADTC infos N°120, « Rendez-nous les goulottes ! ») que la SNCF met des bâtons dans les roues des cyclistes. Suite au jugement consécutif à un accident, la SNCF interdit aux passagers d'utiliser la porte latérale coulissante des fourgons à vélo, même dans les vieux TER rénovés où l'accès par l'intérieur n'est pas possible pour tous types de vélos, et même lorsque le contrôleur a ouvert cette porte pour y passer lui-même...

Pourtant l'accident en cause n'était en rien lié au chargement de vélos : un adolescent indiscipliné s'est tué après avoir ouvert la porte d'un train en marche ! L'ADTC a donc envoyé un courrier à la Région, autorité organisatrice des dessertes TER, et à ses 2 fédérations FNAUT et FUBicy.

Monique GIROUD

Nouveau schéma directeur TCSP (de Transports en Commun en Site Propre)

Tarification solidaire

Deux dispositifs de réduction étaient en vigueur sur le réseau des transports en commun, liés à des statuts particuliers : la "carte Emeraude" pour les personnes de plus de 65 ans et le "chèque transport" destiné aux bénéficiaires du RMI, demandeurs d'emploi (revenus inférieurs au SMIC net) et demandeurs d'asile.

La nouvelle tarification solidaire prend en compte 5 niveaux de quotient familial, avec des réductions allant de moins 45% à moins 95%.

Le moins que l'on puisse dire est que les associations de retraités sont très critiques parce que le plafond des ressources est bien trop bas (500 euros). La nouvelle tarification va décourager des retraités qui sont actuellement abonnés, en les faisant revenir à la situation d'avant la carte Emeraude, laquelle avait au moins le mérite de les inciter à éviter d'emprunter le réseau en heure de pointe. Une tarification incitant les retraités à conserver un abonnement, et non à acheter des tickets, serait préférable, pour ne pas risquer de les couper de lien social.

Jean-Marie GUÉTAT

Déréglage des composteurs de la TAG

L'ADTC a observé des décalages répétés entre l'heure réelle et celle indiquée par les composteurs. Ces décalages peuvent pénaliser l'usager de deux façons au moins :

- en transformant une correspondance effectuée dans l'heure en nouveau voyage payant, parce que le deuxième composteur (utilisé pour la correspondance) indique un horaire dépassant de plus d'une heure celle indiquée par le premier (utilisé pour monter dans le premier bus ou tram)

- en faisant payer une correspondance parce que l'heure indiquée par le deuxième composteur est antérieure à celle indiquée par le premier. A trois reprises, un membre de notre association prenant le 6070 au Pied de Gières puis le tram B a vu l'heure indiquée lors du second compostage antérieure de 10 à 15 minutes à celle indiquée au premier, entraînant le décompte d'un nouveau voyage sur la carte 10 trajets !

Nous avons donc écrit en juillet à la SEMITAG pour demander la vérification et la mise à l'heure des composteurs. Bien que nous n'ayons pas reçu de réponse écrite, nous avons eu la satisfaction de voir corrigé le décalage chronique des composteurs de la station Bibliothèques Universitaires (tram B et C), qui atteignait 3 minutes en juillet.

Christophe LEURIDAN

Le SMTC vient de mettre à jour son schéma structurant TCSP (Transports en Commun en Site Propre). Un schéma long terme sans échéancier précis mais qui démontre une fois de plus qu'un réseau tramway attractif permet un transfert modal important, et donc une baisse du trafic automobile dans l'agglomération.

Plusieurs schémas ont été étudiés. Le schéma retenu repose sur :

- le prolongement de la ligne A à Sassenage et Pont-de-Claix
- le prolongement de la ligne B vers Saint-Martin-le-Vinoux
- la réalisation de la ligne E prolongée au sud jusqu'à Pont-de-Claix par l'axe Jean-Jaurès-Libération
- une liaison tram vers Meylan par création d'une fourche de la ligne C
- la ligne D serait prolongée au Nord au CHU et au sud vers Grand-Place puis Comboire

La ligne de bus 31 serait transformée en ligne BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) entre Eybens et l'Esplanade.

Par rapport au schéma proposé par l'ADTC, schéma qui n'a pas été évalué parmi les scénarios étudiés par le SMTC, notons quelques points qui posent questions :

- ce schéma reste limité au périmètre SMTC. Une extension de l'étude aux territoires voisins aurait sans doute modifié ce choix ; ainsi, une ligne E reliant la cluse de Voreppe et le Grésivaudan nous semble constituer les bases d'un projet structu-

rant à l'échelle de la région grenobloise ;

- la création d'une fourche pour la ligne C ne nous paraît pas être une solution optimisée, nécessitant une fréquence inutilement élevée entre Seyssinet Hôtel de Ville et Le Prisme de Seyssins ;
- enfin, si l'idée de projet de ligne de rocade extérieure est maintenant acquise, pourquoi prolonger la ligne D vers le CHU au lieu d'aller vers le Grésivaudan ? Cela faciliterait les échanges entre le Grésivaudan et le domaine universitaire. Une étude de fréquentation associée évalue que le doublement de la taille du réseau tramway contribuerait à doubler le nombre d'usagers sur ce réseau !

Ce schéma n'est qu'un schéma de principe. Si la ligne E entre Saint-Egrève et Grenoble est théoriquement sur les rails (voir page 19), des études préalables vont être engagées pour les autres projets qui ne sont pas envisagés avant longtemps, en raison des capacités financières du SMTC, sauf si le projet de rocade nord était abandonné, libérant ainsi quelques capacités financières du Conseil général.

Pour l'ADTC, il est important que ce schéma structurant soit :

- révisé dans un contexte géographique élargi à la région urbaine grenobloise
- complété par une planification tenant compte notamment des capacités financières des collectivités locales
- discuté avec les citoyens et leurs associations représentatives.

Antoine JAMMES

plan du Scénario A' Ligne "E" Jaurès / Pont de Claix

INVARIANTS :

LIGNE A : prolongée à Sassenage et Pont de Claix en fourche (3').

LIGNE B : prolongée à Saint Martin le Vinoux (3').

LIGNE E : nord - sud jusqu'à Pont de Claix (6').

MAILLAGE "ZONE DENSE" :

LIGNE F : (BHNS = Bus à Haut Niveau de Service) Eybens / Esplanade (6').

LIAISONS TRANSVERSALES :

LIGNE D : prolongée en rocade intérieure entre Michallon et Grand Place, puis en rocade extérieure jusqu'à Comboire.

GARES NOUVELLES :

Domène et Eybens-Carré Sud.

PAS DE TRAM-TRAIN.



Nouveaux démontages de lignes aériennes de trolleybus

C'est à n'y plus rien comprendre.

Les derniers démontages de lignes de trolleybus étaient nécessités par les contraintes liées aux interventions de la grande échelle des pompiers.

Et pourtant ... pas seulement ?

Distance de sécurité pour l'échelle des pompiers

Dans le "Guide accessibilité des secours sur les sites de tramways" (pages 14 à 18) est présentée la réglementation pour que les soldats du feu puissent intervenir en toute sécurité avec leur grande échelle lorsqu'il y a des lignes aériennes de contact (LAC) de tramways, et par extension, de trolleybus.

La distance minimale préconisée entre la façade et la LAC est de 7 mètres (1 m. du mur, 4 m de largeur pour le camion et ses stabilisateurs et 3 m pour l'éloignement de sécurité jusqu'à cette LAC).

Sur Grenoble-ville donc, des démolitions de LAC ont été effectuées en juin et juillet, puis en septembre, pour se conformer à ce "Guide". Nous signalerons malgré tout que, lors d'une rencontre avec un responsable des sapeurs-pompiers, celui-ci nous précisa que les lignes de tramways n'étaient pas concernées par cette réglementation, puisqu'elles étaient en activité. Nous en avons légitimement déduit que si des trolleybus circulaient encore, il n'y aurait pas eu ces démolitions.

Parmi les sections démontées, y en a-t-il eu une de trop ?

Cinq secteurs étaient concernés : la rue d'Alembert, la rue Condorcet, la rue Casimir Périer, le quai Xavier Jouvin et la place de Verdun.

Sur cette place, avant la démolition, nous avons mesuré l'éloignement de la LAC à la façade de la Préfecture : il y avait 24,15 mètres, soit 3 fois plus que la distance requise !

Pas de "taxe carbone" pour les trolleybus !

Un des anciens Présidents du SMTC et de la SÉMITAG, Gilbert Biessy (qui a accepté que nous le citions, nous l'en remercions) nous a fait remarquer, dès l'annonce de la future application de la "taxe carbone", que les trolleybus en seront exonérés, pas les autobus. Pas de chance, puisque le SMTC ne pourra pas remplacer, au bas mot, une cinquantaine d'autobus qui alourdiront d'autant les frais d'exploitation.

Pauvres trolleybus

Chez nous, ils auront été accusés de tout : fils disgracieux, fils trop bas, poteaux risquant s'écrouler, poteaux gros et laids (voyez ceux du tram "C" sur le pont de Catane qui sont autrement



Poteaux de la LAC "C" sur le pont de Catane.

Photo : Jean-Marie GUÉTAT

plus imposants), poteaux gênants pour les poussettes et les fauteuils d'handicapés : vous avez vu, au fil de nos revues ADTC Infos, que c'était au minimum excessif, au pire faux.

Avec les récentes démolitions de LAC, qui s'ajoutent aux précédentes, on vous fait le pari qu'on nous servira bientôt cet "argument" anti-trolleybus de plus : réseau mité.

Trolleybus d'ailleurs

Pour ne rester qu'en France, Lyon, Saint-Étienne et Limoges sont autant de preuves que le trolleybus n'est pas si dérangerant !

LA RÉDACTION

Suspension puis reprise des projets de tramways

Le 10 juillet, à la suite de l'annulation par le Tribunal administratif d'une délibération du SMTC approuvant le PDU 2007 - 2012 (rocade nord et construction de la 5ème ligne de tramway "E" vers Saint-Égrève plus le prolongement de la ligne "B" dans la presque île scientifique de Grenoble), le Président du SMTC Marc Baïetto a annoncé la suspension de ces deux projets de transports en commun, alors que pendant le même temps le Conseil général lançait un appel

d'offres pour la concession de la rocade Nord.

Heureusement, le 13 septembre, la Préfecture ayant confirmé l'analyse que les associations requérantes avaient fait du jugement d'annulation du PDU (voir article page 7), le Président du SMTC a relancé les études des lignes de tramway E et B prolongées.

LA RÉDACTION

En quelques lignes, tout sur le réseau

11 juillet : essai d'une nouvelle présentation des horaires sur la ligne SÉMITAG n° 1. Les heures sont écrites en plus gros.

25 août : édition du 52ème plan de la SÉMITAG.

29 août : la ligne d'autobus n° 12 Eybens-La grange du château / Gare d'Échirolles / Eybens-Les Poulardes (usine Hewlett-Packard) est raccourcie d'un tiers, par suppression de sa section Gare d'Échirolles / Eybens-Les Poulardes, (soit plus du 1/3 de sa longueur). Le n° 12 disparaît puisqu'e la ligne devient une navette, baptisée "EGE" pour "Échirolles-Gare / Eybens".

été 2009 : de nombreux travaux de décaissement (rénovation en profondeur) et regoudronnage de couloirs d'autobus ont été réalisés, notamment avenue Félix Viallet et cours de la Libération.

été 2009 : changements de rails de tramway, notamment rue Raoul Blanchard, station Victor Hugo et place Victor Hugo.

été 2009 : des fosses anti-voitures sont creusées avenue Alsace-Lorraine et à la station Victor Hugo pour améliorer la vitesse des trams des lignes A et B. Des barrières devaient compléter ce dispositif, mais, comme d'habitude, des commerçants ont tout fait pour que le projet capote. Les fosses ont été rebouchées, l'installation des barrières est arrêtée.

Rentrée 2009 : augmentation des tarifs des 13 parkings-relais P+R: globalement, ceux qui étaient à 1,60 euros passent à 2 euros, ceux qui étaient à 2,60 euros passent à 3 euros (Grand Sablon, Esplanade et Vallier-Catane) ; mais celui de Seyssinet-Pariset bondit de 1,60 euros à 3 euros.

16 au 22 septembre : dans le cadre de la "Semaine de la Mobilité" plusieurs animations étaient proposées par la Métro, le SMTC et les transporteurs. Cette année, pour la traditionnelle "Journée du transport public" (le 16 septembre), le ticket événementiel de la SÉMITAG était remplacé par un "Visitag 1 jour", proposé à 1 euro au lieu des 3 euros comme habituellement. 2500 de ces titres de transport ont été vendus, soit un peu plus que l'an dernier.

Par ailleurs, le SMTC avait amené son "Bus info" sur la place Victor Hugo où, pendant 4 jours, un "Village de la mobilité" avait été installé avec d'autres stands d'information, tenus par la SÉMITAG, Métrovélo, les VFD... et l'ADTC.

Jean-Marie GUÉTAT

Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et
ferroviaires (18h30) :
19 octobre, 23 novembre et 14 déc.

Commission vélos & piétons (18h30) :
26 octobre, 30 novembre et 21 déc.

Commission du bulletin :
5 octobre et 9 novembre.

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 Associations d'Usagers des Transports
==> www.fnaut.asso.fr

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

Rue de l'Avenir,
==> www.ruedelavenir.com

FRAPNa-Isère, Fédération Rhône-Alpes de protection de la Nature
==> www.frapna.org

Droit du piéton,
AEDTF, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.
==> www.aedtf.org

Bulletin trimestriel publié par :

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

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

Directeur de la publication :
Jean-Marie GUÉTAT

N° de CPPAP : 0405 G 82982

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

Photo couverture : Hubert Canet /
Balloïde Photos, via RFF
Photo de la vignette de couverture :
Nessé

Revue de presse

Rapport de l'OMS : 1,27 million de morts sur les routes

Les accidents de la route font 1,27 million de morts chaque année dans le monde. Si le nombre de victimes baisse dans les pays riches, il est en hausse dans les pays en développement, notamment parmi les piétons et cyclistes, a affirmé l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé).

"Nous avons constaté que, dans de nombreux pays, la législation nécessaire pour protéger la population n'existe pas ou n'est pas globale. Et même lorsqu'une législation adéquate existe, la plupart des pays signalent qu'elle est peu appliquée", déclare la directrice générale de l'OMS Margaret Chan.

"Nous ne prêtons pas suffisamment attention aux besoins des piétons, des cyclistes et des motocyclistes", a-t-elle averti en présentant un rapport sur la sécurité routière qui porte sur 178 pays.

Les accidents de la route sont actuellement la neuvième cause de décès dans le monde, mais pourraient devenir la cinquième en 2030, met en garde l'OMS.

Pour les jeunes de 15 à 29 ans, ils sont la première cause de décès et la deuxième pour les enfants de 5 à 14 ans.

Les accidents font aussi 20 millions à 50 millions de blessés chaque année et sont une cause importante de handicap. Dans de nombreux pays, les décès sont sous-notifiés et peu de pays disposent de données totalement fiables sur les accidents de la route.

Les taux de mortalité sont les plus élevés en Méditerranée orientale et en Afrique et les plus faibles parmi les pays riches, tels que les Pays-Bas, le Royaume-Uni ou la Suède. Avec un taux de 4,9 pour 100.000 habitants, la Suisse se classe parmi les meilleurs élèves. La France est à 7,5, l'Allemagne à 6, l'Italie à 9,6 accidents mortels pour cent mille habitants.

Parmi les pays les plus dangereux, l'Égypte a un taux de 41 accidents mortels pour cent mille habitants, l'Afghanistan de 39 pour cent mille, l'Érythrée de 48, la Tunisie de 34,5. (ats / 15 juin 2009 10:48)

Rapport de l'OMS sur la sécurité routière mondiale



Véolia absorbe Transdev

Le Groupement des autorités responsables des transports (GART) s'inquiète des conséquences de l'absorption par Véolia de Transdev, (sous le contrôle de la Caisse des dépôts et consignations), et de la "diminution de la concurrence, craignant des répercussions sur le coût du transport collectif supporté par les autorités organisatrices".

Le GART se dit "très attaché à la concurrence dans le secteur des transports collectifs, corollaire du choix fait par la majorité des autorités organisatrices urbaines et des départements de recourir, par voie de délégation de service public ou de marché, à des opérateurs privés pour exploiter leurs réseaux de transport collectif".

Le GART a "conscience que cette fusion est à même de créer un grand groupe de transport français capable de rivaliser au niveau européen et même mondial". Il demeure cependant "inquiet des conséquences de cette fusion". En effet, les autorités organisatrices se plaignent de ne recevoir, le plus souvent, qu'une seule réponse, celle de l'exploitant en place, à leurs appels d'offres. A l'heure où, pour faire face aux impératifs du développement durable et aux objectifs fixés lors du Grenelle de l'environnement, les autorités organisatrices développent leurs réseaux, alors qu'elles craignent une diminution du produit du versement de transport du fait de la montée du chômage, le GART sera très attentif à ce que les conditions de la libre concurrence soient conservées, dans l'intérêt des contribuables et des usagers».

Pour sa part, Veolia entend «créer un nouveau groupe, leader mondial du transport collectif de voyageurs dont il resterait l'opérateur industriel aux côtés de la Caisse des dépôts et consignations», selon les termes employés par le groupe dans un communiqué.

D'après un cadre de la CDC cité par "Les Echos", ce rapprochement s'effectuera par apport d'actifs et aboutira à la création d'une nouvelle entité. La question est désormais de savoir jusqu'à quel niveau la CDC serait prête à se diluer face à Veolia et la SNCF.

Le dossier reste donc sensible, du fait d'une part que les collectivités locales auront un droit de regard, ces derniers étant délégataires du service public de transport, et d'autre part en raison des contraintes concurrentielles, la commission européenne devant, pour une telle opération, évaluer le rapprochement.

Communiqué du GART, 4 septembre 2009