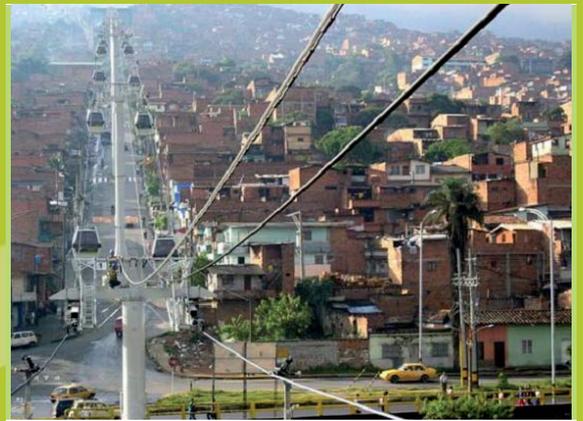


# ADTC *infos*

*Se déplacer autrement*



**Quelle place pour le transport par câble ?**

dossier central : pages 9 à 12

N° 122 - Décembre 2009 - 3,00 Euros



**« Mon beau viaduc... »  
Et vous croyez au Père Noël ?**

*La longue marche vers des trottoirs tranquilles*

page 4



*Une première étape compliquée*

page 19



# EDITORIAL : Coupes sombres et chèques en blanc

Sans faire de bruit, et sans consulter les associations d'usagers, le SMTC a décidé d'« optimiser » son réseau. En guise d'optimisation, nous ne découvrons à ce jour que des réductions de l'offre, pas toujours très cohérentes, et dont certaines risquent de détourner une partie des usagers des transports en commun (TC). Le but de l'opération est d'économiser 500 000 € de frais de fonctionnement annuels.

Pourtant, il est possible de diminuer les coûts de fonctionnement sans dégrader l'offre, voire de l'améliorer un peu. La prise en compte aux feux et le remplacement de quelques lignes de bus par des trolleybus améliorant la vitesse moyenne augmenterait la fréquentation. La durée des arrêts peut être réduite en supprimant la montée systématique par l'avant. Gagner 0,25 km/h de vitesse commerciale sur le réseau actuel (soit en moyenne environ 30 secondes par ligne) générerait 500 000 € d'économie tout en rendant les TC plus attractifs.

Deux poids, deux mesures : les recettes prévues pour le péage de la Rocade Nord diffèreraient d'environ 1 500 000 € selon les documents. Les montants publiés dans l'appel d'offres et dans l'enquête publique diffèrent de 3 fois ce que le SMTC veut « économiser » au détriment des usagers. Or le Conseil général de l'Isère s'engage dans l'appel d'offres à couvrir le manque à gagner du concessionnaire privé. La tendance de fond vérifiée depuis plusieurs années étant à la réduction du trafic voiture, les contribuables isérois seraient à coup sûr sollicités. Bref, nos élus coupent dans les lignes du réseau de TC urbains en même temps qu'ils s'apprêteraient à signer un chèque en blanc d'un montant plus élevé pour le fonctionnement de la Rocade Nord...

L'enquête publique « Rocade Nord » vient de se dérouler, sur la base d'un dossier qui comporte de nombreuses lacunes et des biais évidents.

Les études de trafic sont incomplètes, et extrapolent allègrement des données très différentes des tendances actuelles. Le bilan carbone n'est pas significatif, et le bilan économique est grossièrement faux. Enfin, le budget prévisionnel est tellement sommaire que plus de 170 millions d'euros de dépenses pourtant parfaitement prévisibles sont « oubliés ».

Pour ce projet contre-productif, qui ferait baisser la fréquentation des transports en commun, et donc augmenterait les dépenses de fonctionnement du SMTC, le Conseil général serait prêt à signer un autre gros chèque en blanc, alors qu'il a déjà commencé à couper dans des dépenses dont l'utilité n'est pourtant contestée par personne : des travaux attendus depuis plusieurs années dans certains collèges isérois ont été annulés pour des raisons budgétaires.

Que faudra-t-il encore couper, dans un contexte de crise, au moment de rembourser l'emprunt « Rocade Nord » ? Au lieu de répondre à cette question gênante, et de réagir face aux incohérences manifestes du projet, les grand élus se retranchent derrière quelques généralités hélas fausses, et un argument un peu déconnecté des réalités du terrain : l'investissement (sous-entendu : la Rocade Nord), c'est une ligne budgétaire différente du fonctionnement (sous-entendu : les TC). Mais les TC ont eux aussi besoin d'investissements, et à terme, la Rocade Nord pomperait aussi du fonctionnement !

Alors, même si nous ne croyons plus au Père Noël, formons un vœu : que, pour une raison ou pour une autre, le projet de Rocade Nord disparaisse du paysage grenoblois en 2010. Nous nous efforcerons d'y contribuer.

Monique GIROUD

## Sommaire du numéro 122

Page 2	<b>Editorial – Coupes sombres et chèques en blanc</b>
Page 3	<b>Rocade nord : petit aperçu des carences du dossier</b>
Page 4	<b>Des trottoirs pour les piétons</b>
Page 5	<b>Aménagements cyclables : La Tronche et Meylan</b>
Page 6	<b>MétoVélo 2010 : en progrès, mais pas encore le grand braquet</b>
Page 7	<b>Observatoire « Sécurité des déplacements » : modes doux et prévention des accidents</b>
Page 8	<b>Observatoire des PDE 2009 : la dynamique PDE se poursuit</b>
Pages 9-12	<b>Le transport par câble dans la région grenobloise</b>
Page 13	<b>Nouvelle tarification TAG : premières observations</b>
Page 14	<b>Transports urbains : restructuration du réseau</b>
Page 15	<b>Projets : lignes B et E</b>
Pages 16-17	<b>Bon vent au nouveau réseau TC du Grésivaudan !</b>
Page 18	<b>Comment bien voyager avec la carte Oûra ?</b>
Page 19	<b>- Grenoble-Genève, on se fout de nous</b>
	<b>- Remous autour du projet franco-suisse CEVA</b>
Page 20	<b>Revue de presse</b>

# petit aperçu des carences du dossier

**L'enquête publique « Rocade Nord » vient de se terminer. Une poignée d'adhérents de l'ADTC a épluché les chapitres consacrés aux déplacements. Comme eux, nous sommes de plus en plus perplexes : si la Rocade Nord était un si bon projet, pourquoi le défendre avec de si mauvais arguments ?**

## Saucissonnage

Pas un mot sur l'interdépendance du projet de Rocade Nord avec un éventuel élargissement de l'A480 à 2 fois 3 voies. La Rocade injecterait un surcroît de trafic que l'A480 n'arrivera pas à écouler, et cela aggraverait les bouchons d'entrée d'agglomération. Le ministère des Transports n'a prévu aucun budget pour l'élargissement de l'A480 d'ici à 2014 (environ 150 M€, à ajouter au coût de la Rocade Nord) dans ses priorités. En conséquence, le Préfet de Région a invité le maître d'ouvrage à réviser son calendrier, une ouverture de la rocade avant 2016 ne lui semblant pas réaliste.

## Coûts cachés

Le coût soi-disant parfaitement maîtrisé commence à grimper : dans l'enveloppe de 667 M€, le Conseil général de l'Isère (CGI) semble oublier près de 180 M€ de dépenses qu'il faudrait pourtant bien faire si la Rocade se réalisait : 115 M€ d'aménagements urbains, 25 M€ de maîtrise d'ouvrage, 27 M€ d'études, et une somme non évaluée pour les installations de désenfumage. Cela ne tient pas compte des surcoûts liés aux coupures de voies importantes pendant le chantier, ni des risques géologiques, pourtant estimés significatifs à La Tronche d'après une expertise d'un laboratoire du Campus.

## Modélisation trop incomplète et biaisée

Le logiciel de modélisation de trafic est un outil conçu initialement pour simuler la répartition des voitures sur les différentes voiries. Et visiblement, soit il ne sait faire que cela, soit il a été « bridé » : les prévisions d'évolution du trafic vélo ne correspondent pas aux tendances actuelles. Pourtant, le dossier rappelait que 54% des déplacements de moins de 5 km sont faits en voiture dans la Métro : à cette distance, le vélo est compétitif et peut facilement gagner des parts de marché.

Quant aux prévisions de fréquentation des TC, nous les estimons folkloriques : la vitesse moyenne des TC est un paramètre d'entrée du modèle. La vitesse « moyenne » introduite dans la simulation est supérieure à la vitesse commerciale du réseau TAG et l'influence de la durée des arrêts n'a pas été étudiée. Avec de tels ingrédients, la modélisation sous-estime forcément la progression possible pour la fréquentation des TC. Il n'y a pas d'étude réaliste du report modal, donc de l'intérêt des scénarios alternatifs sans Rocade Nord.

## Péage à ±100 % près

Le CGI a proposé un montant de 2 € dans l'appel d'offres destiné à attirer un futur concessionnaire privé, mais seule l'hypothèse d'un péage à 1 € est étudiée dans le dossier d'enquête publique. Il faudrait un péage plus élevé pour équilibrer le plan de financement, mais cela ferait fuir les usagers potentiels. L'appel d'offres a prévu que le manque à gagner serait compensé par les contribuables du Département.

## Bilan carbone : nuage de fumée

Le bilan carbone prétendu positif est en réalité dans la marge d'erreur des modélisations de trafic : le Préfet de Région et le CGI reconnaissent que le gain, très théorique car pas escompté avant 2035, ne serait « pas significatif ». Et ce malgré des hypothèses de calcul particulièrement favorables : trafic induit supposé nul, pas de prise en compte de la congestion occasionnée par le chantier, ni de l'évacuation des déblais, dont nous ignorons toujours la destination.

## A la recherche du temps perdu

Le clou est sans doute le bilan économique, largement dominé par la valorisation des heures de trajet économisées. Et pour cause : le gain de temps de trajet en voiture a été supposé tout le temps égal à sa valeur en heures de pointe.

Si c'était vrai, un bon conseil : ne cherchez surtout pas à faire vos trajets en heures creuses, vous aggraveriez les bouchons !

Monique GIROUD

Avis ADTC et associations du CAIRN téléchargeable sur <http://rocade-nord.org>, menu Documents, rubrique Nos publications

## CARTON VERT à la mairie de Meylan

L'ADTC avait réalisé un diagnostic cyclable en 2005. Nos adhérents avec l'aide de l'un de nos permanents avaient relevé environ 380 points. Ces points ont été repris, classés, triés par les services techniques et une campagne de réfection des pistes existantes a commencé cette année pour un budget de près de 45K€. Des réunions périodiques avec les services vont permettre de classer les points à traiter en 2010.

Les cyclistes empruntant ces pistes ont pu noter avec satisfaction les améliorations apportées.

Antoine JAMMES

## CARTON ROUGE au service Transisère du Conseil général

Des adhérents de l'ADTC empruntant régulièrement le réseau Transisère ont relevé plusieurs incohérences entre les fiches papier (dont nous continuons à regretter le manque de lisibilité), les horaires sur internet, et les passages des bus aux arrêts. Les erreurs déjà signalées entraînent parfois pendant des mois sans être corrigées. Enfin, il arrive que des bus Transisère soient absents des fiches horaires alors qu'ils circulent !

Que répond le Service Clients Transisère, interpellé sur ces anomalies ? Que « tous les horaires ne sont pas imprimés, pour des raisons budgétaires » (sic !)

Mais quand on fait circuler un bus, on a intérêt à le remplir, donc à faire connaître son horaire. Et puis, que penser d'un Conseil général qui se targue de pouvoir sans problème financer la Rocade Nord, mais qui n'aurait déjà plus les moyens d'éditer des fiches horaires complètes ?

Devons-nous craindre que l'étape suivante soit la suppression de ces bus... pour pouvoir rembourser l'emprunt Rocade Nord ?

Monique GIROUD

# Des trottoirs pour les piétons

**Deux améliorations récentes à Grenoble :**

**jardin Hoche...**

Créé au moment de l'urbanisation de l'ancienne caserne, le jardin Hoche comportait une disposition maladroite : pour traverser ce parc en diagonale, de l'angle Hoche-Gambetta aux immeubles opposés, il fallait franchir une dénivellation par des marches. Certes, il existait une rampe, mais elle allongeait le parcours. De toutes façons, les marches constituaient un obstacle inutile, puisque le terrain d'origine était plat... Le réaménagement du jardin a fait disparaître ces marches au profit d'une pente douce praticable par tous. De plus, on a fait tomber le mur qui isolait le jardin du boulevard Gambetta. Proche du nouveau quartier de Bonne, ce jardin est désormais un espace plus perméable et attractif pour les déplacements à pied.

**... et rue Léo-Lagrange**

La rue Léo-Lagrange (quartier Capuche) est bordée depuis trente ans d'une piste cyclable en site propre, juxtaposée à une relique de la voie ferrée de Chambéry qui a desservi les entreprises voisines. Bien que désaffectée depuis des années, la voie avait conservé les rails et son ballast. Désormais, on peut marcher sur un chemin gravillonné entre les rails, le reste de l'emprise étant engazonnée. Les vestiges d'équipement ferroviaire (portillons de passage à niveau, signalisation) ont été maintenus pour conserver le souvenir de l'époque où l'on entendait siffler les trains.

Bruno VIGNY

**Sauf là où il existe des conditions spécifiques (rues et aires piétonnes), les trottoirs sont l'équipement élémentaire indispensable. Sans vouloir évoquer ici le problème de l'encombrement par toutes sortes d'objets (voitures en stationnement illicite, poteaux divers, supports de publicité, bacs à verre etc...), problème qui demanderait un développement particulier, nous nous intéressons à la qualité des trottoirs, à leur entretien ou simplement à leur inexistence.**

**Il y a trottoirs et trottoirs**

Les trottoirs ne sont pas tous égaux en dignité : il y a les trottoirs « nobles » et les trottoirs de moindre prestance. Les trottoirs « nobles » sont les trottoirs en ciment (portant autrefois l'estampille « Vicat »), sur lesquels une incision pratiquée lorsque le ciment est encore frais simule un dallage. Ces trottoirs sont d'ailleurs une spécificité grenobloise. Ils sont élégants, très confortables, car le ciment est parfaitement plan, et de minuscules alvéoles les rendent antidérapants. Les flaques d'eau ne s'y forment pas. On les trouve surtout dans le centre de Grenoble, où les plus anciens sont contemporains des immeubles haussmanniens. Mais on en a fait aussi bénéficier ponctuellement des quartiers en dehors du centre : c'est le cas en particulier à la cité Teisseire, quartier d'habitat social, qui dans le cadre de sa requalification a été doté de tels trottoirs, ce qui participe à l'amélioration de l'image du quartier.

En descendant l'échelle des trottoirs (si l'on peut dire...), on trouve les trottoirs revêtus d'un enrobé. Ils sont encore convenables, mais leur surface n'est pas aussi plane que les précédents. Ils se détériorent plus vite, des creux et des bosses s'y forment, par temps de pluie des flaques stagnent. Ils sont extrêmement répandus, en dehors du centre de Grenoble et dans la périphérie.

On en arrive ensuite aux trottoirs qui laissent nettement à désirer : les trottoirs gravillonnés. Ils sont très inconfortables, si l'on ne porte pas des baskets, et impraticables avec des talons hauts. De tels trottoirs sont dissuasifs et invitent à marcher sur la chaussée. De plus, s'ils sont peu fréquentés, ces trottoirs dont le gravier repose sur la terre sont peu à peu envahis

par l'herbe, au point de disparaître. Cherchez le trottoir le long de la piste cyclable de la rue L. Jouhaux (à hauteur de la cité Teisseire) : c'est une savane d'herbes folles.

**Ces trottoirs qui n'existent pas**

Enfin, « être ou ne pas être, telle est la question ». Comment marcher sur un trottoir qui n'existe pas ? On aurait tort d'objecter que s'il n'y a pas de trottoir, c'est qu'il n'y en a pas besoin. En fait, l'absence de trottoirs répond en gros à deux situations : des voiries situées antérieurement hors agglomération et qui aujourd'hui se retrouvent dans un tissu urbain plus ou moins dense ; et les voiries créées pour de nouveaux quartiers où les trottoirs n'ont volontairement pas été aménagés, parce que des cheminements séparés étaient destinés aux piétons. Dans le premier cas, l'urbanisation a créé un besoin de déplacements à pied qui n'est satisfait que de manière précaire (accotements herbeux, bord de la chaussée...) ; on voit cette situation particulièrement en bordure des anciennes routes nationales de l'agglomération, telles que la D 1075, la D 1090, la D 1523, dans les communes périphériques. L'autre cas est illustré par les quartiers urbanisés dans les années 70, conçus selon le principe de la séparation des modes de déplacement, où les voiries n'étaient pas bordées de trottoirs. Louable dans son principe, cette configuration se heurte dans la pratique à la tendance naturelle des piétons à suivre les itinéraires les plus lisibles et les plus directs, ce que ne sont souvent pas les cheminements séparés. Des corrections ont été apportées depuis l'origine, mais il persiste le long de bien des voiries des impossibilités de marcher de bout en bout, alors même qu'il est difficile, sinon impossible, de passer ailleurs.

Texte et photo :  
Bruno VIGNY



Avenue Paul Cocat (Cité Teisseire)

# Aménagements cyclables

## La Tronche

**La commune de La Tronche est parcourue de pistes cyclables. Mais le constat est que la plupart de ces pistes (anciennes) sont en très mauvais état.**

L'ADTC a rencontré début novembre le maire et l'équipe des services techniques. Plusieurs points ont été abordés.

**Problèmes consécutifs à la réalisation d'une opération immobilière avenue des Maquis du Grésivaudan**

Pour cette opération, un stationnement pour cars a été créé, obligeant les cyclistes à partager un étroit trottoir, rétréci encore plus par des poteaux. Nous avons, en réunion, proposé une solution que les services vont étudier en détail.

**Etat de la piste avenue des Grands Sablons**

Des travaux de marquage ont été faits entre le pont des Sablons et le carrefour des PFI. Sur le reste de l'avenue, peut-on encore parler de bande cyclable avec un revêtement dégradé, du stationnement sauvage... ? La mairie va étudier des travaux a minima en attendant un réaménagement de ce quartier, lui-même conditionné par le projet de rocade nord.

Absence de continuité des pistes cyclables le long des berges au niveau du pont des hôpitaux :

En raison du projet de rocade nord, les deux pistes quais Yermoloff et Fortuné Ferrini ne se raccordent pas au niveau du pont des hôpitaux. Vivement que le projet de rocade nord soit abandonné afin que les cyclistes puissent circuler dans ce secteur dans de bonnes conditions de confort et de sécurité !

**Aménagement Bd de la Chantourne :**

Le chantier d'extension de l'hôpital va se terminer début 2010. Nous avons demandé au maire de La Tronche qu'il fasse étudier la réalisation d'une piste cyclable entre le rond-point « Décathlon » et le quai Fortuné-Ferrini et qu'il appuie notre demande de passerelle en direction de l'Ile Verte.

Antoine JAMMES

## Meylan : piste cyclable le long de la RD11m : enfin !

L'aménagement piétons/cycles longeant la RD11m (mise en service en octobre 2008) a été réalisée pendant l'été 2009. Les cyclistes disposent enfin d'une liaison pratique et sûre entre le bas de Meylan et le bas de Montbonnot. Il ne manque plus que l'éclairage et le jalonnement.

Christophe LEURIDAN



Photo : Antoine JAMMES

## Festival de la « Petite Reine » à Fort Barraux

Pour la première fois, les 3 et 4 octobre 2009, avait lieu à Fort Barraux le festival de la « Petite Reine », rassemblant des cyclistes « route » et des artisans - venus parfois d'assez loin - proposant des vélos, plutôt haut de gamme.

La section ADTC-Grésivaudan a tenu un stand, fort apprécié car les cyclistes sur route sont souvent également des cyclistes urbains. Ce qui fut à l'origine d'intéressants questionnements, avec, à la base, distribution de documents ADTC ou Fubicy.

L'ADTC a demandé à participer dès le début à l'élaboration de la prochaine édition de ce festival.

Colette GROSSIORD



Photo Bertrand CHRISTIAN

## Aménagements cyclables en Grésivaudan

La nouvelle communauté de communes a pris la compétence Transports.

Cela s'est traduit par la prise en charge des transports scolaires dès la rentrée et se traduira par la création de 11 nouvelles lignes de bus dès le 14 décembre.

Par ailleurs le « vélo-déplacement » fait également partie des préoccupations de l'AOTU. Un appel d'offres est en préparation pour l'élaboration d'un schéma directeur intercommunal vélos et d'une charte d'aménagement. L'écriture de la charte s'appuiera sur des groupes de travail réunissant des élus, des usagers et les techniciens, avec comme support concret probablement la RD 1090 entre Crolles et Meylan.

Colette GROSSIORD

# Méto Vélo 2010 : en progrès, mais pas encore le grand braquet

## Cours Berriat : Des chaussettes pour les cyclistes



Si vous n'y passez pas tous les jours, allez voir les « chaussettes », mini-bandes cyclables raccordées à un sas, que la Méto vient d'aménager avant chaque carrefour à feux pour faciliter le passage et sécuriser le franchissement des carrefours sur cet axe du schéma directeur.



Quand on veut, on peut... trouver de la place sur la chaussée pour les cyclistes, dans une artère dont la largeur ne permet pas de tracer des bandes classiques sur toute la longueur. Merci.

Texte :  
Christian COTTE  
Photos :  
Monique GIROUD

**La Méto avait annoncé une diversification de l'offre : stationnements sécurisés, véloparc, vélos livre-service.... Sur le principe, c'est très bien, mais le programme 2010 nous laisse un peu sur notre faim.**

### Véloparcs dans les gares

La Méto prévoit +150 places en gare de Grenoble, +70 à Gières et 50 à Echirolles, en 2010. C'est bien, mais à Grenoble même, porter le total à 480 places risque d'être assez vite insuffisant. A Gières, le petit parking voiture « empêche » l'extension du véloparc actuel (70 p.) : un second véloparc est donc prévu côté tram.

L'ADTC insiste sur deux critères :

- le véloparc doit rester le plus près possible de l'accès aux quais
- à terme il devra y avoir inter-opérabilité TER + véloparcs de la Région + véloparcs des collectivités locales.

Un abonné peut avoir besoin d'un vélo dans chacune des 2 gares qu'il fréquente. Il ne faudrait pas qu'il soit obligé de faire la queue à 3 guichets différents pour s'inscrire en liste d'attente ou se procurer 1 carte TER + 2 cartes véloparcs.

### Location longue ou moyenne durée.

Actuellement à Grenoble, le gros du stock est rapidement loué dès le début de l'année universitaire. C'est la forme de service vélo qui a le plus faible coût par déplacement. Le parc devrait passer de 1000 à 1500 vélos jaunes .. Des locations seront proposées dans les 13 P+R gardés de l'agglomération.

### Location automatisée

A partir de mai 2010, il devrait y avoir 15 sites de type P+R avec des consignes automatisées à 10 places, soit 150 vélos. Le vélo devra être rendu au point de départ. Cette restriction ne satisfait qu'une partie des usagers potentiels, et un vélo ainsi loué fera probablement 2 à 4 déplacements par jour, contre 6 à 10 dans un système « libre-service »

C'est un début, mais nous regrettons qu'une « grande ville innovante » comme Grenoble soit à la traîne. Méto Vélo devait s'inspirer de

<sup>1</sup> dont quelques vélos blancs : un incendie dans l'usine du fabricant a causé une rupture de stock

<sup>2</sup> la Méto a pourtant déjà recensé au moins 16 sites à potentiel élevé ou très élevé

l'expérience de Montpellier (agglomération 460'000 habitants) : là-bas, en plus de la location longue durée à la gare, il y a 50 stations automatisées avec 8 à 64 vélos par site (dont des P+R), au total 600 vélos. On peut reposer le vélo dans n'importe quelle station, ou, pour un court arrêt intermédiaire, l'attacher à un arceau standard. Les cartes VéloMagg et TAM sont compatibles. Sur le site web VéloMagg, on peut savoir en temps réel combien de vélos et de places sont disponibles dans chaque station. Et ça marche très bien, depuis plus d'un an.



### Consignes individuelles automatisées

Sur les mêmes sites que pour la location automatisée, seront disponibles des consignes individuelles.

Nous avons pu tester 2 prototypes de boîtes individuelles automatisées exposées place Victor Hugo lors de la Semaine de la mobilité (cf photo). L'ouverture est contrôlée par une carte : espérons qu'elle sera bien compatible avec la carte OuRA et les véloparcs.

Le chargement des vélos en position verticale, ou sur le niveau supérieur du box à 2 étages, était un peu plus difficile que sur le rack choisi par la Région pour équiper les véloparcs des gares. Suite à ces tests, les fabricants ont apporté quelques améliorations techniques. Nous attendons impatiemment l'installation des consignes définitives.

Monique GIROUD

# Observatoire "Sécurité des déplacements" : modes doux et prévention des accidents

La tendance générale dans l'agglomération grenobloise est bonne : l'augmentation de la pratique marche + vélo se solde globalement par une diminution des risques d'accident (cf ADTC-infos 121). Quand on regarde de plus près la localisation et les circonstances des accidents, on peut dégager des pistes d'amélioration.

Les accidents ne sont pas forcément corrélés à de simples infractions, mais plutôt à un cumul de facteurs de risque. Et contrairement à des clichés trop répandus, la part de responsabilité est plus faible chez les piétons et chez les cyclistes que chez les automobilistes.

A vélo, les accidents graves sont concentrés surtout sur les grands axes (à Grenoble : J.Jaurès, A.Semmat, E.Rey, F.Viallet, Gambetta, Lesdiguières, Alliés...), y compris lorsque ces axes sont pourvus d'aménagements cyclables. A pied, la répartition est à peine plus diffuse. Pour prévenir les accidents, la modération du trafic automobile semble donc bien être un facteur clé.

(voir schéma ci-dessous – Observatoire Sécurité des déplacements de l'agglomération grenobloise – juin 2009)

En ville, 70% des accidents graves se sont produits en intersection, dont 60% suivant les 2 types de scénarios qui suivent.

1 - Le piéton ou le cycliste est fauché par un automobiliste qui tourne ou débouche d'une rue transverse. Ce risque est d'autant plus grand que la chaussée est large car la voiture peut alors tourner plus vite. Pour réduire ce risque:

→ modérer la vitesse des voitures (coussins, plateaux...). En ville, on écoule autant de trafic à 30 qu'à 50 km/h.

→ réduire leur rayon de courbure dans les intersections. C'est un des rôles des îlots ou des avancées de trottoir.

→ supprimer les masques de visibilité. On peut faire d'une pierre deux coups en remplaçant la dernière place de stationnement voiture par des arceaux à vélo.

→ éviter de "refouler" les vélos sur trottoir où ils seront moins bien vus. Et lorsqu'il y a des pistes sur trottoir, permettre la réinsertion des vélos sur chaussée un peu en amont de l'intersection

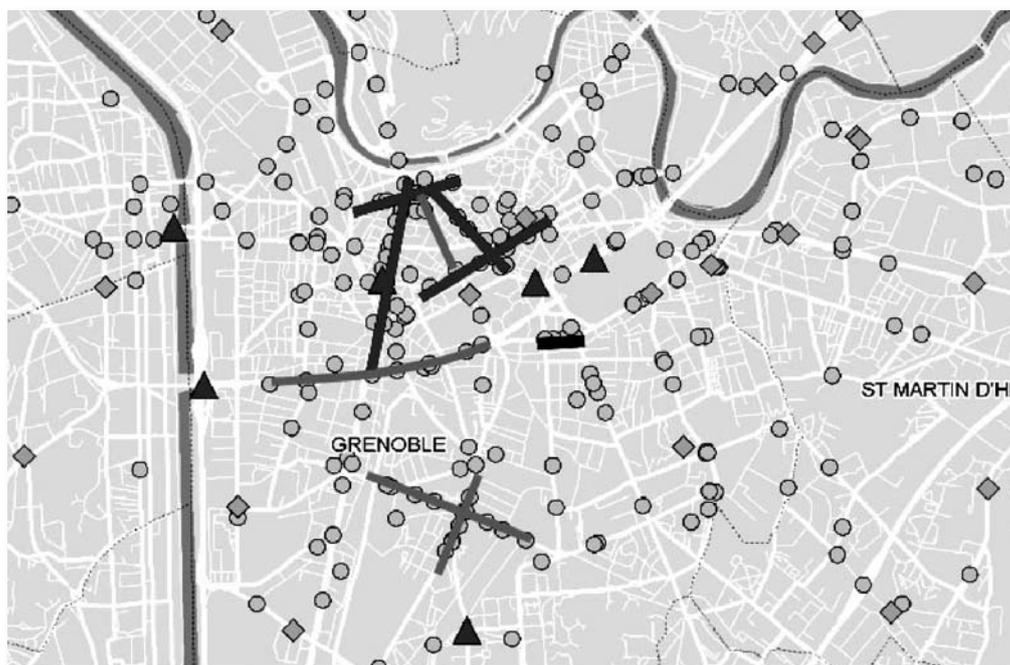
2 - collision entre un vélo qui tourne à gauche et une voiture qui va tout droit. Pour réduire ce risque:

→ modérer la vitesse des voitures

→ généraliser les sas vélos aux feux

→ sensibiliser les usagers pour qu'ils anticipent mieux. Mais cette solution a ses limites : les plus vulnérables (enfants et personnes âgées) sont justement ceux qui ont des difficultés de perception.

Monique GIROUD



## Jalonnement Métro

La Métro a commencé en 2007 le jalonnement des itinéraires cyclables de l'agglomération. Une action que l'ADTC réclame depuis de nombreuses années, car très utile pour ceux qui découvrent ce mode de déplacement et ceux qui se déplacent dans un nouveau quartier. Cette opération est faite secteur par secteur.

Nous regrettons que la Métro continue ce déploiement à petite vitesse, ce qui nécessitera encore plusieurs années pour que cette opération tant attendue se termine.

Antoine JAMMES

## Boulevard Gambetta : un compromis décevant

Cette artère nord / Sud à trois voies en sens unique, avec du stationnement en épi des deux cotés, bordée par des arbres centenaires, a été complètement transformée dans sa partie sud avec l'aménagement du nouveau quartier De Bonne.

Ce tronçon a été reconfiguré : une seule voie de circulation dans chaque sens entre la place Gustave Rivet et la rue Hoche, bientôt jusqu'à la rue Lesdiguières, avec des chaussées rétrécies, des trottoirs larges, du stationnement en long et de jeunes arbres.

Le résultat de ce traitement peut paraître urbanistiquement adapté au nouveau quartier, pourtant que d'occasions manquées ou refusées d'aménagements intéressants en matière de circulation et de partage de l'espace.

Le contexte environnemental typique d'un centre ville, centre commercial, école primaire, collège, jardin traversant, terrasses de cafés, incitant pourtant à des aménagements qui apaisent la circulation, n'a pas suffi pour que les décideurs en la matière s'affranchissent des positions d'urbanistes et des technocrates des routes départementales.

(Suite de la brève : page en face)

# Observatoire des PDE 2009

## La dynamique PDE se poursuit

### **Boulevard Gambetta : un compromis décevant (suite)**

(Début de la brève : page en face)

De ce fait, les piétons qui auraient pu déambuler tranquillement sur un large trottoir aménagé, mais déjà souvent encombré devant l'école primaire, bientôt devant le collège, et devant le centre commercial, rétréci devant les terrasses de cafés, et interrompu par la sortie du parc auto souterrain, se retrouveront à la merci des cyclistes du fait de la piste réalisée en noir...sur le trottoir.

A chaque intersection, les cyclistes coupent la voie transversale avec les piétons à la merci des véhicules qui tournent, faute d'aménagement leur permettant de réintégrer la chaussée dans un sas avant le carrefour.

La circulation automobile, qui aurait pu être apaisée par un plateau traversant, se retrouve sur deux chaussées, une dans chaque sens, séparées par un large terre plein central, « guidée » par des bordures de trottoirs hautes et « régulée » par deux jeux de feux.



Aucune innovation, un seul enseignement tiré des expériences précédentes, le revêtement de la piste, pas de traduction sur le terrain des choix déclarés en faveur du partage de l'espace et des modes doux, pas de prise en compte des propositions de l'ADTC.

Aurait pu bien mieux faire, a perdu une belle occasion.

Texte et photo :  
Christian COTTE

Depuis le dernier observatoire des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) 2007, le nombre d'établissements ayant mis en place une démarche PDE a fortement augmenté. Le report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes se confirme.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Grenoble (CCI) a réalisé en 2009 une 2<sup>ème</sup> enquête sur les PDE dans la région grenobloise, dans le cadre de son programme PDE Pro d'accompagnement des entreprises dans la démarche PDE, en partenariat avec les collectivités (Métro, Conseil général, SMTC, ADEME). L'objectif d'un PDE est d'inciter les salariés à adopter des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

### L'enquête

291 entreprises ou administrations ayant engagé une démarche PDE avec la CCI, la Semitag ou Trans'Isère ont reçu un questionnaire. Ces établissements représentent 95 000 salariés, soit plus de la moitié des salariés de la zone concernée (agglomération, Grésivaudan et Voironnais et nord-Isère).

Les retours (39%) ont permis de récolter 114 questionnaires, dont 95 présentaient des résultats chiffrés de comparaison des pratiques de déplacement avant et après la mise en place d'actions. Ils concernent très majoritairement des grandes entreprises (90% de plus de 250 salariés).

### La prime transport

Près de 50% des établissements ayant signé un PDE l'ont fait en 2008 et 2009, sous l'effet des évolutions de la réglementation.

2008 : chèque transport facilitant la participation de l'employeur aux frais de déplacements domicile-travail.

2009 : la prime transport rend obligatoire pour les employeurs la participation à 50% des abonnements transports en commun, ferroviaire et de location de vélo de leurs salariés.

C'est en partie la contrainte qui a poussé les entreprises à signer des conventions ; il est en effet plus avantageux de payer aux salariés 50% du tarif réduit que 50% du plein tarif. Tant mieux ! Cependant, il peut être à craindre que ces PDE se limitent à cette seule mesure et oublient des mesures d'incitation pour les autres modes (le vélo en particulier).

### Impact des PDE

La baisse de l'usage de la voiture individuelle connaît en moyenne une baisse de 10 points (de 68,3% en moyenne à 58,6%). Ce résultat est significatif, d'autant plus qu'il porte sur un nombre important d'entreprises.

	Moyenne	
	avant PDE	après PDE
Vélo	6,8 %	8,7%
Tram, bus, car	13,2%	17,3%
Train	2,4%	4,3%
Marche	4%	3,8%
Covoiturage	4%	5,5%
Voiture personnelle	68,3%	58,6%

Les salariés se reportent majoritairement vers les transports en commun (TC), preuve que l'incitation financière par l'intermédiaire des réductions tarifaires et de la participation employeur est efficace.

Dans un contexte de démarches PDE portées essentiellement vers le conventionnement avec les réseaux TC, les actions en faveur du vélo sont nettement moins répandues (sauf l'amélioration du stationnement vélo). Le report vers le vélo (+2%) laisse un goût d'inachevé, car il pourrait certainement être plus fort avec une promotion plus importante, et surtout moins de réticences de la part des employeurs qui, pour certains, surestiment les risques d'accident à vélo.

La CCI estime à 4800 véhicules par jour la baisse sur les trajets domicile-travail.

### En conclusion

On constate un recul de l'usage de la voiture de 10% sur une population représentant plus de 30% des salariés de la zone... sans infrastructures nouvelles et pour un coût d'environ 115 000 € / an.

« La région urbaine grenobloise évolue de manière remarquable vers des modes de déplacements alternatifs. L'action publique a donc des résultats tangibles, ayant un impact positif sur le fonctionnement du système de déplacements, sa sécurité et la qualité de l'environnement. Elle doit être poursuivie pour conforter et améliorer ces résultats »\*

Nous n'aurions pas dit mieux !

Jérôme FOURCHES

Sources : Observatoire 2009 des PDE-PDA dans la région urbaine grenobloise - plaquette éditée par la CCI de Grenoble

\* Extrait de la p8 du document cité ci-dessus

# Le transport par câble dans la région grenobloise

## Comment intégrer cette technologie dans une politique globale de déplacements ?

### Résumé

Depuis plusieurs années, le transport par câble refait parler de lui dans la région grenobloise.

Beaucoup se souviennent d'un projet de téléphérique entre Gières, Uriage et Chamrousse. Plus récemment, la candidature de Grenoble aux Jeux Olympiques de 2018 avait été l'occasion d'évaluer la faisabilité de liaisons par câble avec Chamrousse, le Vercors et l'Alpe d'Huez. La région Rhône-Alpes a décidé de soutenir des projets de transport par câble. Enfin, dans la région

grenobloise, deux projets sont envisagés entre la Carronnerie et le Domaine Universitaire d'une part, et entre Brignoud et Crolles d'autre part.

C'est donc l'occasion de faire le point sur cette technique, d'examiner son domaine de pertinence et d'examiner les projets qu'il paraît intéressant d'étudier sérieusement.

## Le transport par câble en milieu urbain dans le monde

Lorsque l'on parle du câble, on pense d'abord aux remontées mécaniques dans les stations de ski. En milieu urbain, la première idée qui nous vient à l'esprit, c'est le funiculaire.

En France, il en existe de nombreux. Le plus ancien fut construit à Lyon en 1862. Deux sont encore en circulation dans cette ville ; Paris en fait fonctionner un à la butte Montmartre ; citons aussi St Hilaire du Touvet, Evian-les-Bains, Le Havre...

Il existe également un certain nombre de villes équipées de transport par câble aérien.

Leur rôle est soit de franchir des obstacles (rivières...) soit de relier des quartiers avec un dénivelé important. Quelques exemples :

- à New York, avec un téléphérique qui relie Roosevelt Island à Manhattan (Pomagalski a remporté le contrat de modernisation de cette liaison)
- à Medellin, en Colombie, « Le Metrocable », relie depuis 2004 par des télécabines des quartiers pauvres au réseau de Métro. Cette desserte a permis de désenclaver ces quartiers de forte densité urbaine.
- à Barcelone, un téléphérique franchit la rade pour relier le port à un quartier sur une colline. A Madrid, un téléphérique permet d'accéder à un parc situé en hauteur, comme nos « Bulles » à Grenoble.
- à Constantine, en Algérie, un téléphérique relie deux quartiers séparés par une rivière très encaissée.

Un projet en Ile-de-France, à Issy-les-Moulineaux, a été abandonné suite à une opposition de riverains ne souhaitant pas voir des bennes passer devant leurs fenêtres.

Sans trop rentrer dans les détails, il existe deux grandes familles de transport par câble :

- le téléphérique avec un système de va-et-vient et deux cabines de forte capacité (jusqu'à plus de 200 places). Les téléphériques sont intéressants pour le franchissement de grands obstacles, notamment en montagne. Leur inconvénient : le temps d'attente est égal au temps de trajet + temps de chargement.

- les télécabines, avec un grand nombre de petites cabines (2 à 16 places) débrayables et tractées par un câble tournant en continu. Le temps d'attente est faible en heures creuses, mais la capacité à absorber des pointes est limitée.

La capacité de ces systèmes varie de quelques centaines à 3500 passagers/heure. La vitesse des cabines est en général d'environ 5m/s, et un téléphérique peut aller jusqu'à 12m/s.



Téléphérique de Medellin – Photo Pomagalski

# Trois types de dessertes urbaines

Les projets qui concernent notre région peuvent se regrouper en trois types :

- des axes lourds entre les principaux pôles urbains de la région grenobloise : l'itinéraire du futur tram E par exemple, que certains proposent de remplacer par un téléphérique
- des liaisons pour franchir des obstacles : Isère + autoroute entre Meylan et le Campus, ou Isère + voie ferrée + autoroute entre Brignoud et Crolles
- des liaisons entre le fond de vallée et les massifs voisins : Chamrousse, Allevard ou le Vercors.

## Rappel sur le Poma2000

Dans les années 1970, les élus grenoblois avaient imaginé des axes de TC par le câble : Sassenage – Le-Pont-de-Claix, St Egrève – Meylan....

L'immeuble situé en travers de la rue Hébert en garde encore les traces avec sa percée à la hauteur du 2ème étage.

L'une des premières actions de l'ADTC avait été de dénoncer ce projet inadapté par rapport aux besoins des grenoblois et de proposer en alternative le tramway, avec le succès que l'on connaît.

## 1/ Des axes structurants par le câble ?

Certains réfléchissent à un transport par câble pour des liaisons structurantes comme Grenoble-Vizille... ou en alternative à la ligne E de tramway.

Le transport par câble n'aime que les lignes droites : c'est extrêmement contraignant en milieu urbain ! Chaque virage impose l'équivalent d'une station, avec une diminution de la vitesse commerciale

Pour le transport par câble, le nombre d'arrêts intermédiaires est très limité, les réalisations existantes se limitent au maximum à 2 ou 3 stations intermédiaires ; un tramway s'arrête en milieu urbain tous les 400m. La capacité maximale est de l'ordre de 3500 passagers/heure par câble, mais proche de 9000 p/h pour un tram. Enfin, comme cela a été rappelé par des spécialistes internationaux lors d'une réunion organisée par la Région-Rhône-Alpes, la distance idéale du transport par câble serait de 1 à 3 kms ; une ligne de tramway en fait souvent plus de 10 km.

Pour toutes les raisons évoquées ci-dessus, le transport par câble n'est donc pas adapté pour équiper un axe lourd de TC urbain comme la future ligne E de tramway. Par contre, le transport par câble pourrait faciliter des correspondances comme, par exemple, la desserte de la zone d'activités de Saint-Egrève et Sassenage depuis l'arrêt Karben du tram E.

## Tramway, tramway sur pneu, tramway aérien...

Le tramway (sur rail) a rencontré le succès que l'on connaît dans de nombreuses villes françaises. Certains ont voulu faire du « tramway-light » en utilisant des véhicules sur pneus... avec l'échec retentissant que l'on connaît à Nancy et Caen... Utiliser le terme de « tramway aérien » pour du transport par câble est tout sauf une bonne idée. Le transport par câble a son domaine de pertinence... mais ce n'est pas celui du tramway sur rails !

Voir tableau page 12.

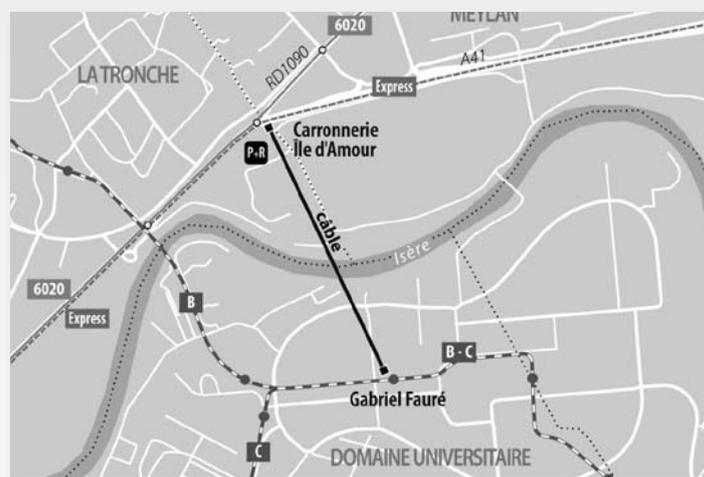
Quant à l'exemple de Grenoble Vizille, pour un transport par câble passant par Jarrie et Champagnier et aboutissant au terminus de la ligne A, la distance serait de l'ordre de 10km, avec un temps de transport d'environ 20 minutes (calculé avec une vitesse de l'ordre de 8m/s) ; il faut également 32 minutes de Echirolles au centre ville par tram ; au total, avec les temps liés aux correspondances et aux ralentissements aux arrêts intermédiaires, le trajet prendrait environ une heure. Aujourd'hui le car Transisère met 40 minutes entre Vizille Château et Grenoble Alsace-Lorraine aux heures de pointe ! Pour l'ADTC, mieux vaut améliorer progressivement l'offre par cars (avec un renforcement progressif de l'offre au fur et à mesure où le nombre d'utilisateurs va augmenter) et travailler pour le long terme sur une desserte de type tram-train vers Vizille.

Regardons maintenant plutôt les deux autres types de desserte où cette solution peut avoir une certaine pertinence.

## 2/ Franchissement d'obstacles

### Projet Carronnerie-Campus

L'objectif du SMTC est clairement d'expérimenter cette technologie pour une desserte de type urbaine. L'idée est de faire une liaison entre le P+R Carronnerie à La Tronche et l'arrêt de tramway Gabriel Fauré sur le Campus. Une station de correspondance est à étudier pour les lignes Transisère : Express Voiron-Crolles et Tencin-Grenoble, ligne 6020...



Projet liaison Carronnerie – Campus – schéma S. Blanchard ADTC

Cette liaison d'une longueur de 700m environ coûterait environ 7M € en investissement. Ce projet pourrait être étudié en 2010 pour une réalisation en 2011. L'entreprise Pomagalski serait partenaire de cette opération qui serait un test grandeur nature et permettrait de vérifier les aspects coût (investissement et exploitation), insertion urbaine, acceptation par les usagers, accessibilité PMR, capacité des cabines, réglementation...

Le SMTC prévoit que tous les équipements puissent être démontés et déplacés si besoin à l'issue de cette expérimentation.

### Projet Brignoud-Crolles

Le franchissement de l'Isère, de la voie ferrée et de l'autoroute est un véritable problème pour tous les usagers. Les élus réfléchissent depuis plusieurs années à une solution pour les piétons et les cyclistes. L'idée d'une passerelle a été abandonnée, car ne résolvant pas le problème des usagers des transports en commun. Deux solutions sont en concurrence : de nouveaux ponts sur ces trois obstacles (ou un élargissement des ouvrages existants) ou une solution par câble.

Les élus semblent abandonner prématurément l'idée du pont qui pourrait être utilisée d'abord par des bus, avant un tramway ultérieurement. Les motifs invoqués sont le coût et la difficulté du chantier, mais l'envie de proposer une solution innovante semble être le motif véritable pour pousser l'idée du câble.

Des études ont été conduites avec différents tracés :

- un tracé entre la gare de Brignoud (300m à faire à pied tout de même...) et la zone d'activités de Bernin-Crolles ; un tracé qui ne concernerait donc pas les habitants de la rive droite...

- Un tracé entre la gare de Brignoud et le centre commercial de Crolles, qui ne permet pas les correspondances avec la ligne 6020 faute d'aller jusqu'à la RD1090...

Aucun de ces tracés ne nous semble satisfaisant, car ils ne couvrent qu'une faible partie des besoins ; en particulier, la gare de départ côté Crolles serait loin des habitations, obligeant les habitants de la rive droite à multiplier les ruptures de charge pour se rendre à leur point de destination.

### 3/ Relier le fond de vallée aux massifs environnants

Pour de telles liaisons, le câble constitue un raccourci important devant le parcours routier et présente donc un certain nombre d'avantages tels que le temps de parcours, une réduction sensible d'émissions de gaz à effet de serre...

Plusieurs liaisons sont à examiner en détail.

#### Liaison Gières-Uriage-Chamrousse

Ce tracé de plus de 10km de longueur serait en fait constitué de deux parties :

- Entre Gières et Uriage, il serait destiné à réduire le nombre de voitures empruntant la combe de Gières quotidiennement ; mais plus de 50% de ces automobilistes viennent d'au-delà de Vizille ... Combien laisseraient leur voiture à Uriage ? D'autre part, les habitants de Saint-Martin-d'Uriage vivent dans un habitat dispersé ; la plupart seraient contraints de prendre leur voiture pour se rendre au P+R, ce qui n'est pas favorable pour un bon transfert modal, l'idéal étant de pouvoir se rendre à pied ou à vélo à l'arrêt de TC le plus proche. Enfin, où construirait-on un P+R de 2.000 places et la gare intermédiaire ?- La partie Uriage-Chamrousse ne desservirait qu'une station de ski avec une centaine d'habitants permanents. Ce tronçon serait essentiellement utilisé les week-ends en

hiver. En été les randonneurs et les VTT-istes ne sont pas légion à emprunter les sentiers au départ de Chamrousse. Située à 1700m d'altitude, Chamrousse n'est pas une station de ski de moyenne altitude. Le seul atout serait de transformer cette station (et tout le massif) en station verte sans voitures en coupant les deux routes d'accès !

#### Mobilité de loisirs

Les massifs montagneux bordant l'agglomération sont des lieux de ressourcement, des terrains de jeux extraordinaires mais sont également des éco-systèmes très fragiles.

A certaines périodes de l'année, la surfréquentation automobile pour rallier ces lieux d'activités présente des risques pour cet environnement. En offrant une alternative à la mobilité individuelle, le transport en commun peut permettre une modification de comportement et répondre au souci de préservation de ces espaces. Pour travailler à cette problématique, l'ADTC et Mountain Wilderness ont créé un groupe de travail spécifique en charge de répertorier les différentes possibilités d'accès aux massifs et de proposer aux autorités organisatrices des solutions d'aménagements pour développer cette « mobilité douce ».

Trois obstacles existent pour un tel projet : l'opposition des riverains, le coût de ce projet, lié à la longueur et à la grande capacité des cabines pour les jours de pointe (50M€ environ d'investissement) et l'implantation de la gare de départ.

#### Liaison Le Collet d'Allevard

Cette liaison partirait de la gare de Goncelin. Là aussi, ce projet serait en deux tronçons : tout d'abord la desserte d'Allevard, puis celle de la station de ski du Collet. Aucune étude n'a encore été conduite pour ce projet, en particulier sur le nombre de déplacements potentiels. On peut noter que la station nécessite 3 à 4 km de câble à la place de 11 km de route.

#### Liaison avec le plateau du Vercors

Plusieurs milliers de voitures descendent chaque jour du plateau pour venir dans l'agglomération ; environ 50% viendraient travailler au Polygone Scientifique. Une liaison entre Lans-en-Vercors et Fontaine (avec prolongement jusqu'au polygone, voire rive droite de l'Isère) permettrait d'offrir une alternative à la voiture pour ces pendulaires. Une telle liaison serait aussi un outil pour rapprocher les deux territoires qui s'ignorent trop, la Métro et le Vercors, notamment pour le développement des activités loisirs Nature possibles sur l'ensemble du plateau ; le Vercors offre des possibilités toute l'année, les week-ends, mais aussi en semaine pour les scolaires...

La pré-étude conduite par le Conseil général pour les JO 2018 avait conclu qu'aucun des projets de liaison par câble (Chamrousse, Vercors) n'était rentable ; une étude basée sur des données relativement récentes, mais à remettre en perspective avec un prix du pétrole qui ne peut qu'augmenter fortement. De plus, de telles liaisons sont à envisager comme des infrastructures au service de projets d'aménagement du territoire à l'échelle de la région grenobloise, justifiant donc un investissement de la part des collectivités locales.

# Les conclusions de l'ADTC

Le transport par câble est à considérer comme un outil à intégrer dans le réseau de transports en commun de la région urbaine grenobloise.

Cette technologie « innovante » passionne certains élus. L'ADTC rappelle que de tels projets ne doivent pas être l'objet d'une compétition entre territoires pour savoir qui sera le premier à inaugurer sa liaison par câble. C'est de l'argent public qui est en jeu, et qui doit être dépensé au mieux pour réduire la circulation automobile et lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.

C'est un outil qui s'inscrit évidemment dans une optique de « développement durable ».

Mais, il doit être utilisé (et étudié) là où il semble le plus pertinent :

- en milieu urbain pour le franchissement d'obstacles
- pour relier le fond de vallée aux massifs de proximité.

Dans le premier cas, nous manquons d'expériences réelles comparables ; il est donc nécessaire d'expérimenter cette solution sur une liaison simple ne posant pas de problèmes particuliers : la liaison Carronnerie-Campus. On a pu noter que l'éventualité d'un virage pour accéder aux lignes de bus express et 6020 génère un surcoût important.

Nous incitons la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan à suivre cette expérimentation, ce qui lui permettra d'analyser en parallèle les besoins de transport globaux de ses habitants dont toutes les solutions possibles pour résoudre les problèmes de liaison entre Brignoud et Crolles.

Il sera nécessaire de comparer au cas par cas la meilleure solution : ainsi, remplacer le prolongement en tramway de la ligne B de la presqu'île scientifique à Saint-Egrève par une liaison par câble ne nous paraît pas pertinente, au regard de la fréquentation potentielle et des ruptures de charge que nécessiterait le passage du tramway au câble.

Dans le second cas, nous souhaitons que ces projets de desserte des massifs s'inscrivent dans une démarche de réflexion du devenir de ces massifs en matière d'urbanisation, de loisirs... C'est dans ce cadre de projet de territoire, qu'un projet de transport par câble peut prendre son sens.

Le Grésivaudan mène l'étude de desserte d'Allevard. Il nous semble pertinent que le SMTC s'associe avec les collectivités du plateau du Vercors pour mener une pré-étude de liaison entre Fontaine et le Vercors.

Points forts	Points faibles
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peu d'emprise au sol</li> <li>• Permet de franchir des obstacles (rivières, ouvrages routiers ou ferroviaires, dénivelés)</li> <li>• Faible consommation d'énergie (un avantage que l'on retrouve, à différents degrés, pour tous les TC à traction électrique)</li> <li>• Durée des travaux courte pour la construction</li> <li>• Peu de temps d'attente aux heures creuses avec des cabines espacées de quelques dizaines de secondes</li> <li>• Investissement moins lourd qu'un tramway sur rail : 5 à 10M€/ km pour le câble, 15 à 30M€/ km pour le tramway (en péri-urbain, le tramway coûte moins cher qu'en secteur urbain)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur limitée, typiquement 2-3 km. Tronçons obligatoirement en ligne droite.</li> <li>• Peu de stations intermédiaires ; au maximum 2 à 3 dans les installations existantes.</li> <li>• Temps global lié à la rupture de charge (marche à pied + attente cabine) pouvant devenir important par rapport à la distance parcourue en milieu urbain.</li> <li>• Temps d'attente pouvant devenir important en heure de pointe, car capacité maximale 2 à 3 fois moins élevée qu'une ligne de tram</li> <li>• Problème d'insertion des stations en milieu urbain dense</li> <li>• Acceptation par les riverains, les cabines passant au niveau des fenêtres des habitations.</li> <li>• Accessibilité PMR ; plusieurs points sont à traiter : taille des cabines, ascenseurs, évacuation en cas de panne, arrêt nécessaire en station impactant la vitesse commerciale...</li> <li>• Coûts annuels d'exploitation non encore bien maîtrisés ; environ 10% du coût d'investissement initial</li> <li>• Investissement plus lourd qu'un TC sur chaussée banalisée de type bus (le réaménagement de la ligne 1 sur l'axe Jean-Jaurès-Libération a coûté environ 1 M€/km en 2000)</li> </ul>

Ce dossier a été préparé dans le cadre des travaux du Conseil de Développement de la Métro. Nous avons rencontré plus de dix élus, techniciens et spécialistes de ce domaine. Ce conseil de développement a émis des préconisations qui seront présentées prochainement aux élus de La Métro. Les conclusions de ce travail ont été présentées aux élus de la nouvelle Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan.

Antoine Jammes et Jean-Yves Guéraud

# Nouvelle tarification TAG : premières observations

**Le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) de l'agglomération grenobloise a mis en place le 1er septembre 2009 une nouvelle tarification sur le réseau TAG (Transports de l'Agglomération Grenobloise) avec application d'une réduction sur l'abonnement plein tarif pour toutes les personnes des foyers aux revenus modestes avec 5 niveaux de réduction.**

Pour mémoire, une réduction allant de -45% à -95% sur l'abonnement plein tarif est accordée à tous les membres d'un foyer en fonction de son quotient familial (QF). L'ADTC a fait part de ses observations dès le vote de cette nouvelle tarification dite solidaire le 23 mars 2009 pour en soutenir le principe mais en émettant plusieurs souhaits qui n'ont pas malheureusement été mis en œuvre pour le moment.

## Des incohérences à corriger :

Depuis la mise en place de la nouvelle tarification, l'ADTC a pu noter quelques incohérences :

- du fait que les abonnements à tarif réduit ne peuvent être pris que sur une base mensuelle, il est plus intéressant pour une personne âgée qui a un QF supérieur à 451 de prendre l'abonnement annuel plein tarif (192 € sans justifications de ressources plutôt que l'abonnement mensuel à 18,70 € soit 224,40 € par an.
- Un demandeur d'emploi à revenu égal comme nous l'indiquions dès mars 2009 paye le double d'un salarié à qui l'employeur rembourse obligatoirement 50 % des frais de déplacements.

## Les premières constatations :

L'ADTC, membre de la CCSPL (Commission Consultative des Services Publics Locaux) a pu avoir communication des premières observations lors de la réunion de la CCSPL du 3 novembre 2009.

A cette date, 17% des abonnements TAG en circulation étaient des abonnements à tarifs réduits créés le 01/09/09.

80% des abonnements souscrits étaient des

abonnements OPALINE à 2,20 € par mois (QF inférieur à 351 € par mois).

A noter, qu'une évaluation de cette nouvelle tarification va être menée au cours du quatrième trimestre 2010.

## Des évolutions à prévoir :

Pour notamment corriger l'incohérence indiquée plus haut, il est nécessaire de mettre en place des abonnements annuels, avec paiements mensuels, pour les personnes âgées à faibles revenus.

De façon générale, l'ADTC redemande que le tarif le plus élevé pour les personnes âgées soit le même que pour les moins de 19 ans soit 13,10 € par mois. Un tarif plus élevé nous semble un encouragement à utiliser la voiture.

L'ADTC est défavorable au système de carnet de ticket à tarif réduit qui peut conduire à un choix au détriment des Transport en commun pour les personnes âgées.

Une réduction de 50% sur le tarif correspondant aux revenus de son foyer est à prévoir pour les demandeurs d'emplois.

Nous continuerons à suivre avec attention l'évolution de la fréquentation des Transports en commun suite à la mise en place de cette nouvelle tarification.

Emmanuel COLIN de VERDIERE



Photo : Monique GIROUD

## **Ligne 11 : peut mieux faire pour desservir Comboire le samedi**

Comboire est une des plus grandes zones commerciales de la banlieue grenobloise.

Elle est desservie uniquement par la ligne 11 qui y effectue son terminus.

Le samedi matin, la fréquence est de 20 minutes et de 12 minutes l'après-midi.

Autant le matin, la fréquence est en adéquation avec les besoins, autant l'après-midi, la fréquentation est telle que le service proposé se révèle largement insuffisant.

Non seulement le nombre de personnes est très élevé, mais de plus, les achats sont eux aussi encombrants (chariots, sacs, petits électroménagers etc ...)

Sachant que l'accès en voiture y est aussi malaisé, il serait judicieux d'augmenter la fréquence sur cette ligne et de proposer un service attractif en adéquation avec le potentiel de cette zone.

On pourrait par exemple proposer des services supplémentaires partiels (la plupart des usagers font correspondance avec la ligne 1 à Bayard ou avec le tramway A à La Rampe).

Nathalie TEPPE

## **Nouveau : priorité au bus à l'arrêt « Sablons »**

En venant de Grenoble, le bus 6020 et l'express Voiron-Crolles quittent momentanément la RD 1090 pour desservir l'arrêt « Sablons » situé sous le pont du tramway.

En quittant cet arrêt, ils bénéficient depuis peu de la priorité sur les véhicules arrivant par le « passage Ricou », ce qui facilite leur réinsertion dans la circulation. Voilà un bon exemple de mesure intelligente qui améliore la vitesse et la régularité des transports en commun. À généraliser.

Christophe LEURIDAN

# Transports urbains Restructuration du réseau

## Desserte des centres médicaux :

### Rocheplane

Descendu du plateau des Petites Roches, le centre Rocheplane s'est installé à Saint-Martin d'Hères où son accès par les transports publics s'avère moins efficace qu'il aurait dû l'être. Quand le plan d'ensemble du centre a été élaboré, on n'a pas pris en compte la future ligne de tram D : l'entrée du centre, au lieu d'être au plus près du tram, est placée au plus loin, soit à 700 m. Il faut donc utiliser les lignes 11 et 23, qui, elles, s'arrêtent devant l'entrée. Il n'est pas question de contester le service rendu par des bus, mais il faut déplorer que deux opérations lourdes, la création d'une ligne de tram et celle d'un équipement hospitalier, n'aient pas été mises en cohérence. ..

### et Les Granges

Créé alors que la ligne de bus 12 le desservait avec un arrêt en accessibilité, le centre médical des Granges, à Echirolles, se trouve, après suppression de la ligne 12, très isolé. On peut certes l'atteindre par la ligne A, dont un arrêt s'appelle justement Les Granges au nord du quartier. Mais entre cet arrêt et le centre du même nom, l'itinéraire piétonnier est très confus à travers ce quartier typique de l'urbanisme des années 70. Qui hésite à le traverser doit le contourner en suivant la voirie, sur près d'un km et sur des trottoirs occupés par des voitures. Pourtant, au carrefour du Haut Bourg, il y aurait moyen d'aménager, au prix de quelques modifications d'ilots, un arrêt de la navette gare d'Echirolles - Eybens, même si celle-ci ne fait que quelques allers-retours quotidiens. Le Maire d'Echirolles l'a-t-il demandé au SMTC ?

Bruno VIGNY

**Le SMTC engage un plan de réorganisation de son réseau de bus pour réduire ses coûts. Une réorganisation qui se traduira par une baisse de l'offre... ce qui devrait entraîner une baisse de la fréquentation. Un cercle vicieux que l'ADTC désapprouve. D'autres solutions existent.**

Dans le précédent bulletin, nous vous avons parlé des difficultés financières des collectivités locales. Le SMTC commence avec une réorganisation des lignes 16 et 32 qui seront croisées au centre-ville.

Cette réorganisation a commencé fin novembre. Jusqu'à fin janvier, le chantier du nouveau pont de Chartreuse entraînera des perturbations sur les quais et la desserte actuelle des communes de La Tronche, Corenc et Meylan se fera par une navette spécifique. La ligne 32 aura son terminus place de Verdun.

A partir du 1er février 2010, la ligne 16 desservira ces communes, et la ligne 32 sera prolongée (une course sur 3) jusqu'au cimetière du Grand Sablon. A noter que seule une course sur 3 de la ligne 16 ira jusqu'au Lycée du Grésivaudan, (voir schéma).

Cette restructuration se traduira par une baisse sensible de l'offre sur le secteur Corenc/La Tronche (en semaine 132 courses au lieu de 220 et 44 au Lycée du Grésivaudan contre 60 actuellement).

Les demandes faites par l'ADTC depuis plusieurs années sur ces deux lignes n'ont pas été prises en compte, à savoir :

- suppression du terminus intermédiaire de Corenc-Montfleury, avec prolongement de toutes les courses jusqu'au Lycée du Grésivaudan. Cette demande n'entraîne pas de renfort du matériel : les bus à l'arrêt à ce terminus intermédiaire auraient le temps d'aller au Lycée !

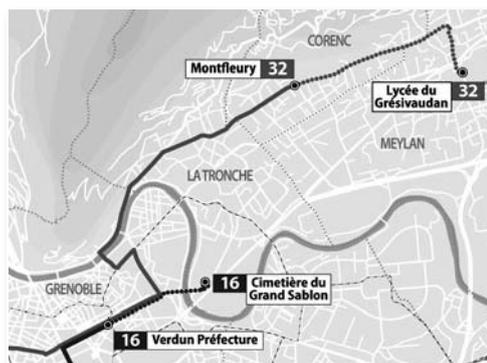


Schéma : Sylvain BLANCHARD

- prolongement de la ligne 16 (bientôt 32) jusqu'à la station tramway du Grand Sablon, distant de quelques centaines de mètres, renforçant intelligemment le maillage du réseau à coûts réduits.

Nous maintenons évidemment nos deux demandes qui visent à rendre encore plus attractif le réseau et donc ... à attirer une nouvelle clientèle.

La réorganisation qui nous est proposée aboutira inévitablement à une fuite de la clientèle du secteur de La Tronche et Corenc.

A Bordeaux, Kéolis s'engage à faire passer la fréquentation de 84 à 145 Millions de voyages, entre 2007 et 2013, en mettant en place des lignes de bus complémentaires au tram, cadencées à 10 minutes, accédant directement au centre ville sans correspondance, avec une offre continue au long de la journée.

De même, nous ne pouvons que regretter que cette réorganisation ait été faite sans aucune concertation !

L'ADTC rappelle qu'au lieu de dégrader l'offre pour économiser quelques centaines de K€, il est possible rapidement de réduire ces coûts en améliorant l'offre pour les usagers :

- suppression de l'obligation de montée par l'avant, qui fait perdre de nombreuses minutes aux bus

- mise en place de la priorité aux feux pour les bus sur de nombreux « petits » carrefours dans l'ensemble de l'agglomération.

D'autres réorganisations du réseau seraient en cours d'étude au SMTC. Plusieurs lignes traversant le centre-ville de Grenoble seraient rabattues sur des correspondances avec des lignes de tramway. Autant il paraît normal de se rabattre vers une ligne de tramway quand on est en périphérie de l'agglomération, autant imposer une correspondance pour quelques stations est pénalisant pour l'utilisateur et générerait une surcharge du tramway sur les tronçons déjà les plus chargés.

Antoine JAMMES,  
Jean-Yves GUERAUD

# Projets Lignes B et E

L'enquête publique pour l'extension de la ligne B vers le polygone scientifique s'est déroulée en juillet. Les commissaires enquêteurs ont donné un avis favorable à ce projet assorti de deux réserves et trois recommandations. Le SMTC a pris en compte ces réserves et le Préfet devrait donc prochainement déclarer ce projet d'utilité publique.

L'ADTC avait donné son avis sur ce projet au cours de l'enquête publique. Nous avons noté six points essentiels :

**Point 1 :** prolongement du terminus au-delà du rond-point de la résistance ; ce prolongement permettrait en effet de mieux desservir les emplois (ESRF, ILL) et de préparer le prolongement futur (raccordement rive droite sur la ligne E). Notre demande a fait l'objet de la seconde réserve de la commission d'enquête. Le SMTC a obtenu début septembre l'accord de l'Autorité de Sécurité Nucléaire qui bloquait cette possibilité et va donc répondre à notre attente.

**Point 2 :** le projet prévoyait de déplacer le terminus actuel au niveau de la place de Sfax. Nous avons demandé de ne pas faire cette modification, mais de la laisser en réserve dans le cadre d'un possible passage ultérieur du tramway sous les voies SNCF pour rejoindre directement la gare. Notre avis a été repris par la commission d'enquête (réserve n° 1) et a été pris en compte par le SMTC

**Point 3 :** nous avons demandé la création d'une station intermédiaire au niveau du pont Jules Horowitz, pour une meilleure desserte

du quartier Jean-Macé. Cette demande n'a pas été retenue... en raison probablement de son incompatibilité avec le projet de rocade nord !

**Point 4 :** nous avons demandé à ce que les voies bus (pour les cars TransIsère) soient réalisées de manière continue. Notre demande n'a pas été retenue, mais ce point peut encore faire l'objet d'une modification du projet.

**Point 5 :** nous avons demandé que la bande cyclable sur l'avenue des Martyrs ait une largeur minimum de 1,8m. Demande légitime, en raison de la place disponible et du nombre de cyclistes empruntant cet axe, nombre qui devrait croître significativement avec le projet GIANT.

**Point 6 :** nous avons également demandé que cet axe cyclable soit relié aux autres axes cyclables, notamment la berge de l'Isère. Ces deux dernières demandes de l'ADTC ont fait l'objet de la première recommandation de la commission d'enquête.

Le SMTC a pris une délibération le 26 octobre pour prendre en compte ces réserves de la commission d'enquête. Au moment où nous bouclons cet article, le Préfet n'a pas encore publié son arrêté de Déclaration d'Utilité Publique. Nous vous tiendrons régulièrement informés de l'avancement de ce prolongement qui devrait être mis en service mi-2012.

Antoine JAMMES

### Prolongement de la ligne B sur l'avenue des Martyrs



### En quelques lignes, tout sur le réseau

**26 octobre :** après quelques reports de pose, implantation d'une barrière sur l'avenue Alsace-Lorraine à Grenoble (au débouché sur le cours Jean Jaurès), pour protéger le site tramway sur lequel passent les lignes A et B. Dans l'autre sens de circulation des trams, une fosse anti-voitures complète le dispositif. Les premiers essais de la barrière commencèrent le 28 octobre et la mise en service fut effective le 3 décembre... mais une panne reportera cette opération au 8 décembre.



**26 - 30 octobre :** mise en place d'une Navette-Travaux sur la ligne d'autobus n° 32, à l'aide de deux minibus loués en Savoie et Haute-Savoie, entre l'Île Verte (station du tram B) et Montfleury, en raison de la fermeture du quai Xavier Jouvin pour des travaux préparatoires à la reconstruction du pont donnant sur la place Aimé de Marcieu.

**20 novembre :** pour une durée de 3 mois, est lancée auprès d'un panel de 300 clients testeurs l'expérimentation d'un site internet de vente de titres de transport TAG. Le système s'appuie sur deux supports : une clé USB ou un lecteur de cartes permettant chacun l'achat de titres de transport (titres à voyages, forfaits libre circulation, abonnements mensuels) via un ordinateur.

**23 novembre - 31 janvier :** les travaux pour la reconstruction du pont ci-dessus entraînent le scindement de la ligne n° 32 dans le secteur de la Préfecture. (Lire par ailleurs).

Texte et photo :  
Jean-Marie GUÉTAT

## A quand une ligne 6070 efficace ?

Depuis octobre 2008 et la mise en service de la rd11m entre les deux parties d'Inovalée, Meylan et Montbonnot, la ligne Transisère 6070 a été restructurée et renforcée notamment en « heures de pointe ».



Malgré cela, les correspondances sont mal assurées à la gare de Gières avec les TER ainsi qu'au Pré de l'Eau à Montbonnot avec l'express. Par ailleurs, les 2 directions (campus et Domène/Le Versoud) sont sources de confusion pour les usagers. Faisant perdre un temps précieux aux bus, les bouchons sur la rocade sud et les temps de régulation insuffisants empêchent de plus souvent les cars d'être à l'heure.

L'ADTC réitère donc sa demande d'une ligne 6070 unique : campus - gare de Gières - Inovalée - Montbonnot aux 10 mn en « heures de pointe » en attendant la construction d'un pont réservé aux TC et aux modes doux entre le campus et Meylan.

Texte et photo :  
Emmanuel  
COLIN de VERDIERE

## La Communauté de communes du pays du Grésivaudan a inauguré son nouveau réseau de transport en communs du Grésivaudan le 27 novembre 2009 en gare de Pontcharra.

Le lancement d'un nouveau réseau de TC est toujours un évènement. Cinq ans après le Pays Voironnais, c'est au tour de la Communauté de communes du Pays de Grésivaudan nouvellement constituée depuis le 1er janvier 2009 et qui a pris la compétence Transport via la mise en place d'une AOT, (Autorité Organisatrice de Transports), de lancer sa propre offre de TC le lundi 14 décembre 2009 en synchronisation avec les changements d'horaires des TER.

L'ADTC représentée au Conseil de Développement du Grésivaudan par des membres de sa section locale a participé à la réflexion précédant la mise en place de ce réseau.

L'ensemble des informations sur le réseau est consultables sur le site :

[www.transportsdugresivaudan.fr](http://www.transportsdugresivaudan.fr).

## En Correspondance avec le TER

Le schéma des lignes de bus a été conçu pour favoriser les échanges avec les agglomérations de Grenoble et Chambéry en TC en facilitant les correspondances avec les TER.

Ainsi toutes les gares du Grésivaudan sont desservies : Lancey : lignes G50 et G61, Brignoud : lignes G60, G61 et G62, Goncelin : lignes G10, G12, G13, G20 et G30 Pontcharra : lignes G10, G11, G12, G13, G20 et G21.

La fréquence de ces lignes sera de deux bus par heure le matin et le soir et d'un par heure en journée.

Les lignes G60 et G61 desservent également Inovalée avec un terminus situé à Meylan-Busserolles en correspondance avec la navette TAG Inovalée et le bus Transisère 6070.

La ligne G50 dessert la ZA de La Bâtie depuis St-Ismier et Lancey.

En complément, une offre de Transport à la demande (TAD) est mise en place entre 9 h et 16 h pour la desserte des balcons de Belledonne et le plateau des petites roches. Pour que le bus circule, il faut réserver par téléphone la veille ou jusqu'à 4h avant le départ du bus pour l'après-midi.

Des lignes spécifiques existent également pour la desserte de ST Micro à Crolles les samedi et dimanche (lignes G40 et G41), ainsi

que pour la desserte des stations de skis du Collet d'Allevard, Chamrouse (à l'étude) et de la station des Sept Laux (ligne G63) en période hivernale.

En complément de ces lignes régulières et du TAD, le Grésivaudan a repris depuis septembre 2009 l'organisation du transport scolaire, soit 53 lignes au total qui sont ouvertes à tout public.

## Une tarification (trop?) attractive

Le financement de ce réseau provient de deux sources principales : le VT (Versement Transport) payé par les entreprises de 10 salariés ou plus du Grésivaudan et le Conseil général de l'Isère.

Deux formules tarifaires sont mises en place :  
\* Le ticket unitaire (0,50 €) ainsi que le carnet de dix trajets vendus 4 € pour circuler de temps en temps. Ces tickets permettent la circulation pendant trois heures sur l'ensemble du réseau Grésivaudan en Aller-Retour et /ou avec des correspondances.

- des formules d'abonnement mensuel, trimestriel ou annuel avec différents tarifs permettant de circuler indifféremment sur le réseau Transisère ou du Grésivaudan (gratuit pour les abonnés TER ou Transisère et les jeunes de moins de 12 ans : Pass Junior 5 € par mois pour les 12-25 ans ainsi que les PMR et les personnes à faibles revenus : Pass Eco et 15 € par mois pour tout public : Pass Mobilité).

Pour l'ADTC, une tarification complémentaire pour les abonnés TER aurait été souhaitable sur la base du tarif Eco par exemple dans l'optique notamment d'un renforcement avec l'évolution du réseau et de la mise en place d'un fonctionnement type carte Orange d'Ile de France sur la RUG (Région Urbaine Grenobloise). Le prix du ticket unitaire nous paraît également fixé à un prix trop bas (1 € nous paraîtrait un meilleur niveau qui rendrait très attractifs les abonnements).

A la date d'écriture de l'article, seuls 2 points de vente existent pour l'achat d'abonnements et de carnets de 10 trajets à Crolles (Communauté de communes, 115 rue Louis Néel) et Pontcharra (Transports du Grésivaudan, 16 place de la Résistance).

De nouveaux points de vente seront mis en place prochainement.

Emmanuel COLIN de VERDIERE



# Comment bien voyager avec la carte OÛRA ?

## Informations et travaux

Les nombreux travaux de ces derniers mois ont causé des changements d'horaires ou de dessertes sur le réseau TER. L'ADTC a écrit à la Région pour signaler les carences d'information. Le site des TER Rhône-Alpes est loin d'être systématiquement mis à jour en temps réel, et les modifications ne sont pas transmises aux autres sites d'information. On trouve parfois trois horaires différents pour un même train, sur les sites [ter-sncf.com](http://ter-sncf.com), [voyages-sncf.com](http://voyages-sncf.com) ou [cff.ch](http://cff.ch) !

Lorsqu'un TER part en avance pour compenser un ralentissement dû à des travaux, il est anormal que cette avance ne soit annoncée ni sur le web, ni au guichet lors de l'achat des billets (vu à plusieurs reprises sur Grenoble - Lyon ou Grenoble - Genève).

Trop de trains sont remplacés sans préavis par un autocar (exemples : les trains pour Genève partant de Grenoble à 11h05 pour Genève et à 19h26 pour Lyon).

Les voyageurs ne sont pas toujours informés lorsque deux autocars de substitution – l'un direct et l'autre avec des arrêts intermédiaires – partent à la même heure (cas classique sur Grenoble-Chambéry).

À Chambéry, il arrive que des agents au guichet envoient les passagers attendre l'autocar TER à un mauvais abribus !

Christophe LEURIDAN

## Précision

L'article Retour des trains sur le sillon alpin du bulletin 121 affirme que la deuxième phase de travaux (2011-2014), comprendra le doublement des voies entre Saint Marcellin et Romans. En réalité, seul un évitement long de 7 km est prévu entre La Sône et St Hilaire du Rosier, pour permettre aux trains de se croiser sans arrêt et ce doublement fait partie de la première phase (pour 2010).

Le doublement intégral de la voie n'est pas près de voir le jour en raison des équipements de protection de la falaise à St Lattier et du pont de l'autoroute A 49 qui ne laisse la place que pour une voie unique... faute de prévoyance des décideurs routiers de l'époque.

Christophe LEURIDAN

**La carte OÛRA signifie « Allez OÙ vous voulez en Rhône-Alpes ».**

**A terme, ce sera un support multimodal\* et multizonal\*\*, un peu comme la carte Orange en île de France.**

## Que peut-on mettre sur une carte OÛRA ?

Historiquement, dans la région grenobloise, seul l'abonnement TER était disponible sur la carte OÛRA.

Puis, ce fut le tour de l'abonnement TER +TAG, et enfin de l'abonnement TAG seul.

Pour Lyon, il existe le pendant TER+TCL.

Aujourd'hui, il est enfin possible de cumuler l'abonnement TER + TAG + TCL.

Pour les voyageurs occasionnels (ne possédant pas d'abonnement) cette carte permet aussi d'héberger les coupons de réductions TER « Illico Fréquence » et « Illico Jeunes » (anciennement dénommés carte Coup de Cœur et Carte Coup de Foudre).

Il est également possible de mettre des titres types « 1, 10 ou 30 voyages, journée » TAG mais pas TCL, qui ne propose ce type de titres que sous format « papier ».

L'accès aux consignes vélo (comme celle de la gare de Gières) est aussi possible.

Les abonnements et titres Transisère seront acceptés à la rentrée 2010.

Cette carte doit supporter également les titres des autres grandes agglomérations de la région (Saint-Etienne, Valence ou Chambéry).

## Comment bien utiliser vos titres TER Rhône-Alpes ?

La carte de réduction Illico Fréquence (40 euros/an) donne droit à une réduction de 25% en semaine pour vous-même et de 50% le week-end (avec trois accompagnants maximum). La carte Illico Jeunes, réservée aux moins de 26 ans, donne 50% de réduction tous les jours.

A titre d'exemple, un aller-retour pour Lyon le week-end coûte moins de 20 euros.

Une carte OÛRA peut contenir jusqu'à six titres SNCF (1'aller-retour compte pour deux titres). Le valideur vous demandera de choisir le titre à valider et, si la gare départ ne correspond pas, de continuer ou non la sélection.

Attention, s'il ne reste qu'un seul voyage et qu'il correspond à la gare de départ, celui-ci sera automatiquement validé !

## La compatibilité des cartes

Sous la dénomination « carte OÛRA » se cachent en fait deux types de cartes.

Les différences sont invisibles à l'œil nu, car ce sont des caractéristiques techniques, à l'origine de bien des incompréhensions pour le commun des mortels ...

Par exemple, si votre carte OÛRA a été établie dans une agence TAG, vous ne pourrez pas y mettre de titre TER. Appelons cette carte OÛRA-1

Alors que l'inverse sera possible : une carte établie à l'espace OÛRA de la gare, vous permettra de mettre des titres TER et/ou TAG. Appelons cette carte OÛRA-2.

Mais il y a des subtilités que l'on découvre par la suite ...

La carte OÛRA-2 ne sera pas reconnue par les distributeurs TAG qui se trouvent aux arrêts de tram. Il faudra donc se rendre en agence pour acheter ses titres !

A Lyon, la carte OÛRA-2 n'est pas reconnue sur les distributeurs TCL, mais elle l'est par les valideurs TCL. Un bon point : les bornes Vélo'v l'acceptent, ce qui permet d'y prendre un abonnement (de la journée jusqu'à l'année).

## Support multizonal ?

Hélas, avant que la carte devienne multizonale, il y aura encore beaucoup de discussions au niveau des politiques et des différentes autorités organisatrices.

Il sera alors possible, par exemple, de prendre indifféremment le TER ou l'Express Voiron-Crolles entre Voiron et Grenoble, ainsi que leurs réseaux urbains, en ne payant que pour les deux zones.

Actuellement, il faut choisir entre un abonnement TER ou un abonnement Transisère, et ajouter les abonnements TAG et/ou Transports du Pays Voironnais !

## Lexique :

\*Multimodal : permettant d'emprunter plusieurs modes de transport (bus urbain, autocars interurbains, TER, consignes vélos).

\*\*Multizonal : possibilité d'emprunter n'importe quel moyen de transports sur une ou plusieurs zones

Nathalie TEPPE

# Grenoble — Genève, on se fout de nous !

Si nous revenons à nouveau sur les relations Grenoble – Genève (cf. ADTC Infos n° 119), c'est que les usagers n'en peuvent plus de cette galère qui devient une véritable arlésienne. Pourquoi les Savoyards et les Dauphinois doivent-ils se contenter de relations épisodiques voire inexistantes les week-ends alors que les Lyonnais bénéficient de relations quasiment cadencées à l'heure avec Genève ? Les Dauphinois seraient-ils de citoyens de seconde zone ? Grenoble et Genève sont les deuxième et troisième agglomérations de la Région Rhône-Alpes !

Devant notre insistance, et suite à nos nouvelles propositions constructives, la Région Rhône-Alpes a accepté le principe de modifier les horaires, mais à kilomètres et à coûts constants. Pour nous, la priorité est d'avoir de bons aller-retour de journée, tout en assurant un maximum de correspondances à Genève. En attendant un renforcement de la desserte, nous proposons donc, à coût constant, trois aller-retour directs 7 jours sur 7, partant de Grenoble à 6h25, 8h25 ou 9h25 (au lieu de 11h05 actuellement) et 17h25 et partant de Genève à 6h50 (au lieu de 14h17 actuellement), 10h17 et 18h17. Pour permettre un retour plus tardif et relever les correspondances à Genève, il est préférable que le quatrième train Genève-Grenoble

limité du lundi au vendredi soit celui de 16h24 et non celui de 18h17. Notons au passage que la même rame pourrait assurer la relation Genève 6h50 – Grenoble 9h03 et Grenoble 9h25 – Genève 11h37.

Cette grille minimale constituerait une amélioration par rapport à la grille existante en permettant l'aller-retour de journée, même si elle demeure insuffisante. En particulier, un quatrième départ plus tardif de Grenoble, à 18h25 ou 19h25 serait nécessaire.

La Région Rhône-Alpes a repris nos propositions et les a transmises à la Direction TER de la SNCF. Aujourd'hui la balle est donc dans le camp de la SNCF, mais nous appréhendons la réponse car, si nous nous référons aux réponses précédentes, tout semble prétexte pour « ne pas faire » dans cette entreprise. Mais l'ADTC rappelle que **les relations Grenoble – Genève relèvent du cadencement quotidien aux deux heures** et c'est ce qui avait été promis par la Région et la SNCF avant la mise en service du cadencement de décembre 2007. Nous espérons avoir des propositions concrètes au prochain Comité de ligne Grenoble – Chambéry (Genève). Osons croire au Père Noël en cette période de l'année !

William LACHENAL

## Remous autour du projet franco-suisse CEVA

Le projet relation ferroviaire franco-suisse Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) vise à relier directement les gares Cornavin (gare centrale de Genève) et des Eaux-Vives (gare de banlieue en direction d'Annemasse). Ce projet permettra de créer non seulement un RER de l'agglomération genevoise desservant Annemasse, mais aussi des liaisons directes à cadencement horaire Annecy – Lausanne, en correspondance à Annecy avec les trains Annecy – Chambéry – Grenoble – Valence.

L'augmentation du budget afférent à ce projet - essentiellement due à des aménagements visant à satisfaire les opposants du quartier bourgeois de Champel - a rendu nécessaire l'organisation d'un référendum populaire le 29/11/2009. Contre toute attente, les résultats ont donné une large majorité (61,2%) favorable à la réalisation du projet CEVA. Sous l'égide de l'Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire (AEDTF) les associations suisses et rhônalpines pour les transports en commun avaient signé un communiqué de presse commun soutenant le projet et appelant le

Genevois à voter oui en faveur de cet important projet (voir la rubrique actualités sur le site internet de l'ADTC).

Pour autant, le projet n'allait pas de soi. À l'occasion de l'élection des élus cantonaux à Genève, le 10/10/2009, l'extrême droite genevoise avait mené une campagne odieuse en écrivant « il faut s'opposer au projet CEVA car il ne fera qu'amener la racaille d'Annemasse à Genève ». La ville d'Annemasse a porté plainte et le Groupement Transfrontalier Européen (GTE) avait manifesté fortement son opposition à ces propos inqualifiables dans une interview à la Télévision Suisse Romande (TSR). D'autre part le lobby pro-routier très puissant à Genève, largement soutenu par « La Tribune de Genève », s'opposait au projet en espérant que les crédits soient reportés pour la réalisation d'un tunnel routier sous le lac. La Confédération à Berne avait pourtant prévenu qu'en cas de rejet de la votation, les crédits fédéraux seraient reportés sur projet de « Bahn-Tunnel » (RER souterrain) de Bâle.

William LACHENAL

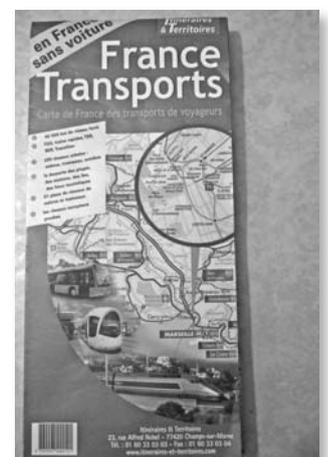
### En France sans voiture

Dans la collection *Itinéraires et Territoires*, une carte des réseaux de transports en France vient d'être éditée, en collaboration avec la SNCF et les autorités organisatrices.

Elle comble une grosse lacune, puisqu'il n'existait aucune carte comparable. Celle-ci comporte le réseau ferré, les grandes dessertes routières par car SNCF ou non, les réseaux urbains des villes disposant d'un TCSP, y compris quelques villes étrangères proches de la frontière. Le plan des TCSP de ces réseaux figure dans des cartouches sur le pourtour de la carte ; on peut y lire aussi le nombre total de lignes de bus et celui des communes desservies. A ce niveau, on peut reprocher aux auteurs de la carte d'avoir pris le risque d'intégrer Toulon parmi les villes disposant d'une ligne de tram, alors que ce n'était qu'un projet, qui a été abandonné. Les villes pourvues d'un réseau de bus sont indiquées par un logo approprié, mais ni plan ni caractéristiques du réseau ne figurent.

On a la satisfaction de voir que désormais de très nombreuses villes petites et moyennes possèdent un réseau, mais on est aussi frappé par les grands espaces dépourvus de liaisons interurbaines dans plusieurs régions.

Texte et photo :  
Bruno VIGNY



[www.itinéraires-et-territoires.com](http://www.itinéraires-et-territoires.com)

## Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et  
ferroviaires (18h30) :

18 janvier, 22 février, 22 mars  
Commission vélos & piétons  
(18h30) :

25 janvier, 1er mars, 29 mars  
Commission du bulletin (18h30) :  
11 janvier, 15 février

## 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](mailto:contact@adtc-grenoble.org)

L'ADTC est membre de :  
**FNAUT**, Fédération Nationale des  
Associations d'Usagers des  
Transports  
=>> [www.fnaut.asso.fr](http://www.fnaut.asso.fr)

**FUBicy**, Fédération des Usagers  
de la Bicyclette == >  
[www.fubicy.org](http://www.fubicy.org)

**Rue de l'Avenir**,  
=>> [www.ruedelavenir.com](http://www.ruedelavenir.com)

**FRAPNa-Isère**, Fédération Rhône-  
Alpes de protection de la Nature  
=>> [www.frapna.org](http://www.frapna.org)

**Droit du piéton**,

**AEDTF**, Association Européenne  
pour le Développement du  
Transport Ferroviaire.  
=>> [www.aedtf.org](http://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 :  
Christian COTTE  
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 : CAIRN  
Photos vignettes de couverture :  
Pomagalski / B. Vigny / N. Teppe

# Revue de presse

## Trafic très inférieur aux prévisions sur l'A41 Annecy-Genève

[...] Presque un an après sa mise en service, le succès n'est pas au rendez-vous sur le nouveau tronçon de l'A 41 Annecy-Genève.

Le trafic atteint aujourd'hui 17 à 18 000 véhicules / jour, alors que le concessionnaire Adelaç en escomptait 25 000, ou au moins 19 000 en « mode dégradé ».

C'est le trafic pendulaire Annecy-Genève qui pêche. La faute au prix élevé du péage ou à un démarrage en période de crise ? Difficile de le savoir pour l'instant.

En revanche, « on a eu de bonnes périodes liées à la neige et aux vacances d'été, alors qu'on ne s'y attendait pas », souligne Jacques Leca, directeur administratif et financier d'Adelaç.

Pour l'instant, l'autoroute Liane (NDLR : Liaison Annecy Nord Express) bénéficie de la fermeture du pont de la Caille, qui lui apporte 1 000 véhicules à la barrière de Saint-Martin Bellevue et 1 200 à Allonzier et Villy-le-Pelloux.

Mais que se passera-t-il une fois le pont rouvert, en décembre ? « On espère conserver 80% des voitures sur la barrière principale, mais sans doute pas plus de 20% sur les deux autres », estime Jacques Leca.

A ce moment-là, Adelaç saura avec certitude si les frontaliers sont au rendez-vous ou pas.

A cet égard, la suppression de la subvention départementale aux abonnements « n'est pas une bonne nouvelle, d'autant qu'on n'est pas en mesure de compenser ». Bref, Adelaç aborde 2010 avec incertitude.

M.R.

*Dauphiné libéré* du 25.11.2009

NDLR : et pourtant, l'A41 Annecy nord – Genève a bénéficié en 2009 d'un contexte local très favorable : desserte TER Annecy - Genève calamiteuse, route départementale parallèle coupée pendant plusieurs mois, et des abonnements subventionnés par le Conseil général de Haute-Savoie pendant les travaux du pont de la Caille. Le péage plein tarif est de 6 € pour 31 km.

## « La voiture au point mort »

« Bien qu'elle reste le mode de déplacement majoritairement utilisé localement, la voiture ne progresse plus avec une part de 65% contre 22% pour la marche et 4% pour les deux roues. Ces statistiques proviennent de la dernière enquête Insee "France portrait social" dont la précédente version datait de 1994. On y apprend aussi qu'un français passe en moyenne 56 minutes par jour dans les transports. », soit 1 minute de plus qu'en 1994.

En moyenne, la distance domicile-travail a augmenté de 8% et le temps de trajet domicile-travail de 4%. Dans les grandes agglomérations urbaines, la voiture a perdu 5% de part modale. Les citoyens tendent à réduire leur nombre de déplacements (-0,2 par jour, soit 1 déplacement en moins tous les 5 jours).

*Ville Rail & Transports*, 18/11/2009 ; INSEE  
*Première*, juillet 2009

Strasbourg veut généraliser les Zones 30

Dans quelques années, la vitesse automobile pourrait être limitée à 30 km/h dans la plupart des rues de Strasbourg. Seules les voies "structurantes", c'est-à-dire de liaison entre quartiers, toléreraient les 50 km/h.[...] Strasbourg voudrait tester, dès le printemps 2010, deux "zones de rencontres" : priorité au piéton, principe des 20 km/h, double sens cyclable, stationnement très délimité. [...] La ville souhaite aussi rédiger une "charte du piéton", réfléchir à la priorité des écoliers [...] ou favoriser les livraisons par triporteurs électriques dans le cœur de la ville.

Jacques Fortier

*Le Monde* 04.12.09