

# ADTC *infos*

*Se déplacer autrement*



**L'information des usagers  
des transports publics ?**

dossier central : pages 9 à 12

N°123 - Mars 2010 - 3,00 Euros

## *La région grenobloise grippée par la neige*



*2 Challenges,  
2 résultats  
encourageants*

page 7



*Le réseau du  
Pays Voironnais :  
5 ans déjà !*

page 16



# EDITORIAL : De moins en moins de voitures... mais encore beaucoup d'autruches ?

On attribue à K.Boulding, un grand économiste américain d'origine britannique, qui privilégia une approche interdisciplinaire des sciences économiques et sociales, un enseignement trop souvent négligé : « *Quiconque croit qu'une croissance exponentielle peut durer indéfiniment dans un monde fini est soit un fou, soit un économiste.* »

D'après le dossier soumis en octobre 2009 à enquête publique, pour justifier le projet de Rocade Nord et le rendre plus viable économiquement, le trafic automobile est prié de croître de 0,9% par an. Curieusement, d'après les promoteurs du projet, cette croissance exponentielle ne rendrait pas le projet incompatible avec les exigences de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Arrêtons-nous un instant sur ce paradoxe.

La construction de l'ouvrage générerait plus de 400 000 tonnes de CO<sub>2</sub>, en négligeant les perturbations de trafic pendant le chantier. Pour compenser ces 400 000 tonnes, il faut supposer qu'un nombre suffisant de voitures économiseront des kilomètres en prenant le raccourci de la Rocade Nord. Le bilan prévu, malgré des hypothèses « optimistes », n'est pas glorieux, puisque ces raccourcis n'arriveraient pas à compenser la pollution initiale avant 35 ans — i.e. il faudrait attendre la 35<sup>ème</sup> année pour commencer à générer un début d'économie de CO<sub>2</sub> ! Par contre, avec une croissance exponentielle de 0,9% par an, soit +37% au bout de 35 ans, il y aurait plus de voitures prenant le raccourci : cela améliorerait le bilan de la Rocade Nord. Cherchez l'erreur...

Suivant ce raisonnement, la croissance exponentielle du trafic ne serait pas limitée dans la durée, mais elle s'arrêterait brutalement à la porte du périmètre de l'étude d'impact. Ce périmètre, restreint à une toute petite partie de la

région urbaine déjà densément peuplée, est un « monde fini » minuscule. Il est irréaliste de penser que 37% de voitures supplémentaires y passeront chaque jour sans faire de kilomètres supplémentaires en-dehors du périmètre d'étude : communes proches de la Métro, mais aussi Grésivaudan et Voironnais ou au-delà. Pourtant, ce trafic induit « hors Métro » est supposé ne pas exister : il rendrait le bilan carbone désespérément et indéfiniment négatif.

Devons-nous supposer qu'il y aura génération spontanée de voitures à l'entrée du périmètre d'étude, ou désespérer ? Ni l'un ni l'autre : nous devons cesser de croire à la croissance exponentielle du trafic voiture. Et nous avons d'autres bonnes raisons pour cela.

Tous les 10 à 12 ans, les grandes agglomérations (*ou en l'occurrence le SMTC*) mènent sur leur territoire une « Enquête Ménages Déplacements » (EMD). Ce sont généralement les études les plus complètes qu'on mène à relativement grande échelle, en interrogeant très précisément des milliers de ménages sur leurs déplacements de la journée. L'EMD Grenoble 2010 est en cours.

Une étude intermédiaire moins exhaustive que l'EMD avait montré, en 2005 déjà, que l'usage de la voiture avait commencé à baisser dans l'agglomération grenobloise. Même constat à Paris. Et depuis 2006, cette tendance se confirme dans toutes les grandes villes qui publient, l'une après l'autre, les résultats de leur dernière EMD (*voir p.20*). Ce n'est pas une fluctuation conjoncturelle liée à l'éclatement d'une « bulle » financière, mais une tendance de fond, durable celle-là. Il faut donc cesser de croire que la Rocade Nord est nécessaire, et donner d'urgence un maximum de moyens aux transports alternatifs.

Monique GIROUD

## Sommaire du numéro 123

- P 2 Editorial : De moins en moins de voitures... mais encore beaucoup d'autruches ?
- P 3 Stationnement et trottoirs
- P 4 La zone 30
- P 5 Une ville en marche pour la marche en ville
- P 6 Se déplacer autrement : intéressant mais pas évident lorsqu'on est lycéen !
- P 7 2009 : deux challenges complémentaires
- P 8 Neige et transports : les conséquences de l'imprévoyance (1/2)
- P 9-12 L'information des usagers : un enjeu fort pour les transports en commun
- P 13 Neige et transports : les conséquences de l'imprévoyance (2/2)
- P 14 Ligne E de tramway : extension de la ligne vers le sud
- P 15 SMTC : quelle politique d'exploitation ?
- P 16 Transports du Pays voironnais : le réseau à 5 ans
- P 17 Transports péri-urbains : comités de lignes TransIsère
- P 18 Ferroviaire : comités de lignes TER
- P 19 Trains de nuit et trains internationaux
- P 20 Revue de presse

### Une nouvelle recrue à l'ADTC

Jérôme Fourches quitte l'ADTC après 7 ans au service de l'association, de ses adhérents et de ses partenaires. Il entame une nouvelle étape de sa vie professionnelle : à l'heure où vous lirez ce bulletin, il aura tout juste pris ses fonctions au Service Transports du Pays Voironnais.

Nombre d'entre vous auront pu apprécier sa disponibilité, son dynamisme, son approche résolument positive des problèmes, et ses compétences sur de multiples sujets. On a beau dire que personne n'est irremplaçable, ce n'est quand même pas facile d'assurer la relève. Céline Vert sera chargée de relever ce défi. Merci Jérôme, et bienvenue Céline !

Monique GIROUD

**La généralisation progressive des zones de stationnement payant en centre-ville et le relâchement des contrôles ont pour conséquence indirecte la multiplication du stationnement sur trottoir ou sur bandes cyclables.**



Amer constat :

Les automobilistes considérant les piétons et les cyclistes comme quantité négligeable n'hésitent pas à utiliser les bandes cyclables ou les trottoirs comme espace de stationnement soit pour deux minutes soit pour une durée plus longue. Sur les bandes sur trottoirs de nombreux potelets étaient censés interdire cette pratique mais au fil des années, bon nombre de ces potelets ont subi les assauts des automobilistes et ont été soit sciés soit détruits lors de chocs, sans qu'ils ne soient remplacés, occasionnant ainsi des brèches par lesquelles s'engouffrent les voitures, la nature, et surtout les automobilistes, ayant horreur du vide.

Ce stationnement illicite présente un réel danger et une gêne pour les piétons qui doivent faire des contours pour éviter les voitures. Celles-ci masquent la visibilité aux enfants et aux personnes âgées.

Les cyclistes ne pouvant circuler sur l'espace qui leur est normalement dévolu doivent s'écarter et empiéter sur l'espace piétonnier augmentant de ce fait l'insécurité des piétons.

Bref beaucoup de désagréments et de danger pour un seul automobiliste indélicat.

Mesures de prévention :

Il est très rare de voir ces agissements, verbalisés. Les forces de l'ordre ont manifestement des missions plus importantes que de faire respecter la liberté de déplacement de tous.

Récemment alors que je faisais remarquer à un automobiliste garé sur la bande cyclable du trottoir de l'avenue Berthelot, la gêne qu'il occasionnait aux cyclistes celui-ci me répondit que j'étais le seul « à faire des histoires ». En effet, les cyclistes croisés pendant la durée de cet échange s'accommodaient tant bien que mal de l'obstacle en le contournant et en utilisant l'espace piéton.

Cette remarque doit nous faire réfléchir à notre comportement. Les automobilistes ont déjà un sentiment d'impunité vis-à-vis du stationnement gênant, si en plus on les laisse penser que les cyclistes ou les piétons sont indifférents cela va les encourager à amplifier le phénomène.

Sans prétendre se substituer aux forces de l'ordre ou vouloir jouer les redresseurs de torts et risquer de se mettre en danger, il nous appartient de leur faire part de notre désaccord et de leur signifier les risques qu'ils font prendre aux autres. La multiplication des remarques verbales, la pose de papillon sur le pare-brise en l'absence de conducteur, leur feront peut-être prendre conscience que les trottoirs ne sont pas des parkings et que les modes doux doivent être respectés.

Nous avons à l'ADTC, différents papillons, autocollants, affichettes, stigmatisant le stationnement gênant, et informant de ces méfaits. N'hésitez pas à venir en récupérer.

Au cours de ce mois de mars, nous organisons avec « Un P'tit Vélo dans la tête » une action d'envergure contre ce stationnement abusif.

Les modalités seront communiquées sur le site de l'ADTC.

N'hésitez pas à participer, et en attendant, devenez des ambassadeurs actifs des modes doux.

Texte et photo :  
Philippe ZANOLLA

## **CARTON VERT à la Métro, pour l'aménagement de la rue des Alpes à Fontaine**

Depuis l'avenue Ambroise Croizat (les Balmes) où passe le tram A, jusqu'au collège G. Philipe au nord, la Métro a aménagé 950 m de voirie urbaine, en concertation avec la Ville. On y trouve un grand nombre des aménagements préconisés en matière de partage de la rue entre tous les modes de déplacements, propices à une circulation apaisée et sécurisée.

Larges trottoirs, double sens cyclable, bandes cyclables sur chaussée, sas aux carrefours à feux, rétrécissements de la chaussée à double sens à 4 m par un positionnement alterné du stationnement en chicane derrière lequel passent les cyclistes, traversées piétonnes surélevées, coussins là où passent les bus de la 55, écluses avec passages alternés avant le collège etc. etc...

Christian COTTE

## **CARTON ROUGE collectif... pour mauvais déneigement**

Un carton rouge que nous regrettons de devoir partager entre de si nombreux acteurs :

- la SNCF qui a dû annuler de nombreux trains TER
- la TAG qui pour des raisons d'économies n'équipe pas ses bus de pneus neige
- de nombreuses Communes qui ont oublié de déneiger sorties de dépôt bus, trottoirs, arrêts de bus, pistes cyclables, en les rendant parfois impraticables pendant une semaine entière !

Grenoble, capitale des Alpes... peut et doit beaucoup mieux faire !

Antoine JAMMES

# La zone 30

## Zone 20 ? ne pas confondre

Aire piétonne, zone 30, zone de rencontre...certains pourraient confondre.

Comme pour en rajouter, certains commencent même à parler de zone 20 pour désigner la zone de rencontre, laissant à penser que la seule différence avec la zone 30 serait sur la vitesse limite.

Il n'en est rien et cette tendance est à proscrire.

Dans la zone de rencontre, ouverte à tous les véhicules, le piéton peut circuler sur la chaussée, il n'est pas tenu de circuler sur le trottoir comme dans une rue classique, mais sans gêner la circulation en y stationnant. C'est la nouveauté.

Le piéton y est même prioritaire sur tous les véhicules, sauf le tram, ce qui n'est pas le cas en zone 30, et c'est la raison pour laquelle la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h pour sa sécurité. C'est la première et seule disposition de ce type du Code de la route.

Utilisons donc les bons termes pour être sûrs de bien désigner les nouveaux espaces de circulation urbaine apaisée permettant une cohabitation entre piétons et véhicules.

Christian COTTE

## Code de la rue (suite ?)

On se souvient des avancées apportées par le Décret de Juillet 2008 sorti sans communication au niveau national : principe de prudence par rapport au plus faible, création de la zone de rencontre, double-sens cyclable. Depuis, le Comité technique et le Comité de pilotage ont adopté d'autres mesures intéressantes comme la disparition de la règle des 50 mètres en zone 30, mais le Décret ne sort pas.

Rue de l'avenir ainsi que la Fubicy, le Club de villes cyclables et les Droits du piéton se sont mobilisés pour faire avancer les choses.

A noter par ailleurs que ces associations proposent aux pouvoirs publics l'objectif de la ville à 30, dans le cadre de la démarche de réduction de la place de la voiture (Loi sur l'air). Dans cette vision, les modes « normaux » seraient ceux qui sont considérés aujourd'hui comme modes « particuliers », l'aire piétonne, la zone de rencontre et la zone 30.

Jacques HENNEBERT

**Comme pour l'aire piétonne, le décret du 30 juillet 2008 donne aussi une nouvelle définition de la zone 30 et fait obligation de mise en conformité des zones 30 existantes.**

### Définition :

« section ou ensemble de section de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h.

Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable ». ( art. R 110-2 du C. de la R.).

### Ce qui change :

1- La généralisation des double-sens cyclables.

La zone 30 devient un maillon d'un réseau cyclable.

L'homogénéisation des vitesses pour tous les usagers permet en effet à tous les modes de déplacement de cohabiter sans aménagements spécifiques. C'est aussi une mesure favorable aux piétons car les cyclistes, qui font rarement les détours exigés par les rues à sens unique, ne circulent plus sur les trottoirs.

2- l'obligation de cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse.

Là où la réglementation précédente n'exigeait qu'un aménagement d'entrée et de sortie, le décret du 30.07.2008 précise que l'aménagement de l'intérieur de la zone doit désormais aussi être explicite voire contraignant, pour que l'utilisateur adopte une vitesse et un comportement appropriés à l'espace à fonctionnement spécifique.



Dessin Jacques HENNEBERT

## La mise en conformité des zones 30 existantes :

- S'assurer de la cohérence des aménagements avec la limitation de vitesse : vérification des vitesses constatées, réalisation d'aménagements complémentaires légers, modification des limites si besoin.

- Généralisation des double-sens cyclables : analyse, d'ici le 01.07.2010, de toutes les voiries à sens unique, mise en œuvre (par arrêté), obligation de justifier exceptionnellement, au cas par cas (par arrêté) l'impossibilité de réaliser le double-sens (visibilité en virage, trafic avec forte présence de poids lourds...).

Il n'existe pas de seuil de largeur de chaussée pour réaliser un double-sens cyclable.

Un double-sens est possible dans une voie au trafic élevé avec marquage au sol ou séparation.

- Prise de deux arrêtés, l'un fixant le périmètre des zones et leur aménagement, l'autre constatant l'aménagement cohérent des zones et la mise en place de la signalisation.

(extraits de la fiche technique du Certu)

Photo Christian COTTE  
Christian COTTE

# Une ville en marche pour la marche en ville

**Une ville en marche pour la marche en ville, la formule est de Fanch Ruellan, auteur d'un Mémoire de fin d'études (1) qu'il faut donner à lire autour de nous, aux politiques comme aux techniciens soucieux de l'avenir des modes doux.**

Dans son numéro de Septembre 2009, la revue Les essentiels, présente un résumé des différentes propositions contenues dans le Mémoire : *Promouvoir les pratiques piétonnes et Du partage de l'espace à l'espace partagé, faire cohabiter les usagers de la rue.*

Dans une première partie l'auteur « explore » et analyse. Il propose un regard neuf, patient, curieux et critique. Il revient sur Buchanan et Le Corbusier : « la faille est qu'ils ont souhaité trop les protéger (les piétons) en leur aménageant des espaces réservés ». Dans les centres piétonnés, les anciens commerces sont remplacés par des franchisés. Nombreuses sont les raisons de fuir ces quartiers. L'espace spécialisé, divisé est appauvri.

Il parle de la fausse sécurité des passages piétons, de feux tricolores contre-productifs, d'une approche esthétisante « nouveau riche », des distances à parcourir à pied qui augmentent (effets de coupure), de l'inconfort, de la qualité de l'environnement traversé.

Les trottoirs sont larges mais encombrés ? Il rappelle la règle des 3 tiers, un tiers pour les étals des commerces, un autre pour les arbres et le mobilier urbains, le troisième pour les piétons.

Il rappelle aussi des initiatives intéressantes en Hollande (espaces verts plantés et entretenus par les habitants), à Genève (plan piéton en minutes), bref rien de spectaculaire, mais la reconnaissance du rôle du piéton dans la vie sociale.

Il dénonce la vision défensive et systématique des aménagements.

On peut les utiliser avec parcimonie et les intégrer dans une logique globale mais ces aménagements ponctuels ne font pas une politique globale (2).

Ces réflexions débouchent sur des propositions audacieuses qui misent sur le long terme.

Ce n'est pas en supprimant les occasions de conflits d'usage qu'on parviendra à réhabiliter notre civilité (3). Il propose de sortir de l'approche classique de la gestion des flux assimilés à des fluides dans des tuyaux. A la gestion technique des flux, il oppose la gestion sociale des conflits. Dès lors, on est obligé de ralentir, d'être attentif, de négocier avant de passer. On « désaménage ». C'est « le chaos productif ». L'apparente insécurité contribue à promouvoir la vraie sécurité, la cohabitation, la mixité, la civilité dans un espace banalisé où les usages sont suggérés.

Il évoque la *Spielstrasse* (la rue du jeu) de 1970 et la *Woonerf* aux Pays-Bas, l'home zone en Angleterre et la zone de rencontre plus récente, mais sa préférence va vers le *share space* (espace partagé).

Il oppose *espace partagé au partage de l'espace*, sauf pour les axes principaux à vocation circulatoire (mais en rappelant l'exemple de Kôniz avec 16000 véhicules/jour...).

« Mieux vaut commencer par se poser les bonnes questions que d'envahir l'espace de potelets et de ralentisseurs » conclut-il. « Il faut une énorme volonté politique ... pour que petit à petit on déshabitude les Français à être tenus entre des aménagements comme des lions en cage. La civilité, la cohabitation, c'est comme toute chose : une part d'instinct, une part d'apprentissage... Passer du partage de l'espace qui le segmente, l'appauvrit, ... à l'espace partagé où la civilité, la négociation et la communication gèrent les conflits..., ce serait un véritable projet de société ».

Jacques HENNEBERT

## Bibliographie

- (1) FANCH RUELLAN Projet de fin d'études, M2 Urbanisme et projet urbain, upmf, Sciences sociales et humaines de Grenoble, Institut d'urbanisme de Grenoble, AUDIAR
- (2) GOURDON JL, 1998 circulation urbaine : guerre ou paix ? Urbanisme 1997 n° 292
- (3) DANSART G. Ville et Transport Magazine 2008, n°444 Pages 26-35

## St Martin d'Hères : une interdiction scandaleuse



Photo : Christian COTTE

En bordure de la D 1523, à St Martin d'Hères (av. G. Péri), figure cet étonnant panneau depuis l'ouverture d'un grand magasin, interdisant aux piétons d'emprunter le bas-côté de l'avenue sur le pont enjambant la voie ferrée. Pourquoi cette interdiction ? Parce qu'on n'a jamais établi de trottoir le long de cette artère, ex route nationale, et qu'on n'a pas pris la précaution de sécuriser les intersections avec les bretelles de la rocade sud. Les piétons n'ont qu'à passer ailleurs ! Oui, mais où ? Il n'existe aucun autre itinéraire proche permettant de franchir la voie ferrée. C'est une situation analogue à celle qui existait à Eybens, entre Alpexpo et les Ruires. Depuis, une passerelle piétons-cycles a été construite. C'est ce qu'il faudrait faire sur la voie ferrée parallèlement à la D 1523.

Bruno VIGNY

## Du mieux à l'hôpital !

Dans le cadre des travaux de réaménagement de voirie à l'hôpital Nord, les piétons n'ont heureusement pas été oubliés. Alors qu'entre les stations de tram « Michallon » et « Grand Sablon », il n'existait qu'un cheminement biscornu et inconfortable, un itinéraire lisible et confortable a été tracé. Il sera apprécié des nombreux piétons, visiteurs et membres du personnel, qui sont amenés à se déplacer entre les divers bâtiments du domaine hospitalier.

Bruno VIGNY

# Se déplacer autrement... Intéressant, mais pas évident lorsqu'on est lycéen !

## Agence immobilière pragmatique

En 2003, Grenoble avait fait partie des villes enquêtées : l'étude toujours téléchargeable sur le site de la FUBicy montre que les clients piétons et cyclistes, s'ils repartent moins chargés, reviennent plus souvent, et en moyenne, dépensent plus par mois que les clients automobilistes dans les commerces de proximité. Ce constat tarde à faire son chemin chez certains commerçants, mais les habitudes évoluent progressivement, et un nombre croissant de commerçants voient plutôt d'un bon œil l'installation d'arceaux à vélo pas trop loin de leur commerce.

Depuis quelque temps, nous avons même remarqué mieux : Agil, une agence immobilière du centre-ville, prête des vélos à ses clients ou futurs clients pour aller visiter les appartements vacants.



Les nouveaux arrivants sont ainsi invités à constater par eux-mêmes que c'est drôlement pratique de se déplacer à vélo dans l'agglomération ! Et sans doute ces futurs habitants penseront –ils plus rapidement à se renseigner sur les solutions adoptées par leurs futurs voisins quand il n'y a pas de garage à vélos...

Monique GIROUD



Les élèves, leurs professeurs et le président de l'association standard 216, lors de la visite de l'espace Histo Bus dauphinois de Pont de Claix

Photo : Jean Marie GUETAT

**Depuis trois ans, le lycée Louise Michel à Grenoble organise une semaine particulière pour ses élèves de seconde : « le lycée autrement ».**

Durant cette semaine banalisée, les élèves choisissent une thématique avec des activités organisées par des professeurs volontaires. Sur une vingtaine de thèmes (danses du monde, cuisine en anglais, vélo...) les élèves peuvent s'ouvrir à de nouvelles pratiques ; ils ont l'occasion d'échanger avec d'autres professionnels et de porter un regard nouveau sur leur lycée.

Depuis trois ans, l'ADTC travaille avec le groupe "vélo" qui comptait cette année une quinzaine d'élèves, du 14 au 18 décembre.

Objectif premier : leur faire utiliser le vélo en ville, ce qui était assez nouveau pour la plupart cette année (les élèves venant de tout le département, certains n'ayant jamais utilisé le vélo comme mode de déplacement). Des vélos ont été loués par le lycée pour la semaine.

Après « le patrimoine à vélo » puis « en cyclo-pédique », cette année, le groupe s'intitulait « se déplacer autrement », et a travaillé sur l'intermodalité.

Le programme varié de visites et d'activités proposé a subi quelques modifications pour s'adapter à une météo particulièrement capricieuse ...

### Au programme

- Lundi matin, rendez-vous à la gare pour louer les engins et faire un tour de quartier afin d'évoquer les bonnes pratiques à vélo et les règles de sécurité. Il fait près de 0°C, il y a du vent, et certains élèves sont sans veste, d'autres sans écharpe, sans gants... Les premiers coups de pédales sont difficiles : identifier les dangers, gérer le froid, accepter le regard des autres...

- L'après-midi à la MNEI pour une discussion sur la pratique des transports à Grenoble, les avantages et les clichés de la pratique du vélo, qu'est-ce que l'intermodalité et comment la pratiquer?... Là encore, le slogan « pas de mauvais temps, juste un mauvais équipement » a du mal à faire des adeptes : « moi, je veux faire du vélo, pas avoir l'air d'un guignol... tant pis si j'ai froid » ...

- Le mardi, pour la visite du musée du bus de standard 216 effectuée par Jean-Marie, le temps est encore plus froid, mais, les extrémités ne sont toujours pas couvertes... Dur dur de vouloir garder une image « branchée » tout en étant bien équipé... Certains se souviendront du cours J.Jaurès, contre le vent, mains nues et larmes aux yeux... Faire son expérience est parfois douloureux, mais instructif et fédérateur !

- Pour remonter le moral et la température, deux demi-journées en salle. Une rencontre avec Nessé, « vélo-taffeur », qui leur a parlé des atouts du vélo pour son travail et de son attrait pour les transports en commun (la visite à vélo de ses fresques du quartier de l'Aigle ayant été décalée au vendredi). Puis, toujours dans l'optique de découvrir de nouveaux horizons, les élèves ont visionné le film de Vittorio de Sica « le voleur de bicyclette ».

- Une semaine à vélo sans parler du P'tit Vélo n'étant pas envisageable, jeudi matin, direction l'atelier rue de Londres, avec, au programme, démontage, mécanique et entretien des vélos.

- Enfin, pour illustrer l'intermodalité, quoi de mieux qu'un trajet en train + vélo pour aller visiter le dépôt du tram de Gières ?

Le froid, toujours là, a tout de même fait jeter l'éponge à certains ...

Beau programme et partenariat entre les professeurs et l'ADTC qui a pu accompagner les élèves toute la semaine avec l'aide de bénévoles : merci à Bernard et Jean-Marie !

Les jeunes ont ainsi découvert un autre univers, celui d'un monde associatif oeuvrant pour améliorer la vie locale, celui de bénévoles militants et passionnés.... Pour bon nombre d'entre eux, l'insertion professionnelle ne pouvant se faire qu'avec une voiture personnelle, découvrir qu'il peut en être autrement a parfois surpris...

Le bilan est donc positif, mais, la météo n'épargnant pas le groupe depuis trois ans, il n'est pas sûr que la thématique soit reconduite... Ces élèves auront tout de même été perçus comme « héroïques » et se souviendront sûrement de cette semaine bien différente ...

Claire BOUZIGON

## deux challenges complémentaires

**En 2009, l'ADTC a organisé deux challenges. Le challenge traditionnel « allons au travail à vélo » de juin a vu la naissance de son frère « challenge multi-modal » en septembre. Deux challenges complémentaires avec le même objectif : sensibiliser les salariés au changement de mode de déplacement.**

### Challenge vélo de juin

Le challenge « allons au travail à vélo » s'est déroulé le 5 juin 2009 avec un taux de cyclistes de 18% (1) !

Cette année, avec l'aide des professeurs et étudiants de la licence pro « Etudes statistiques, sondages et marketing » du département STID de l'IUT 2 de Grenoble (que nous remercions !), nous avons réalisé un questionnaire à destination des personnes venues à vélo (853 réponses valides).

Il en ressort que 6% des répondants ont déclaré être venus à vélo pour la 1ère fois au travail lors de ce challenge, et 14% d'entre eux utiliser le vélo moins de 2 fois par mois. L'effet d'incitation attendu est donc là. Il est d'autant plus important que les résultats confirment que la fréquence d'utilisation est corrélée à la perception de rapidité du trajet. Or, de nombreuses personnes n'utilisent pas le vélo habituellement surestiment le temps de trajet à vélo : il faut essayer pour se rendre compte du réel temps de trajet. D'autres résultats confirment des hypothèses bien connues comme l'influence de la distance à parcourir sur la fréquence d'utilisation, et l'utilisation du vélo sur des distances relativement courtes.

Un questionnaire plus complet sera préparé pour l'édition 2010, pour tenter de mieux connaître cette fois les principaux freins de ceux qui ne sont pas venus à vélo.

### Challenge multi-modal de septembre

Au printemps 2009, le SMTC nous a sollicités pour la semaine de la mobilité de septembre. Nous lui avons donné notre accord pour créer un challenge multi-modal se déroulant sur une semaine tout en maintenant le challenge « vélo » en juin avec l'accord des entreprises participantes, d'autant plus qu'il est désormais régional (Lyon et Chambéry).

L'objectif était de proposer aux salariés des établissements participants de modifier leurs habitudes de déplacement en privilégiant les transports en commun, le vélo ou la marche à pied. Pendant une semaine, les salariés évitent de prendre leur voiture le plus possible, et les résultats sont pris en compte sous forme d'économie de kilomètres réalisés habituellement en voiture.

Malgré une organisation très tardive, 15 établissements se sont inscrits, représentant 7082 salariés. Nous avons reçus 766 questionnaires remplis et au total, ce sont 3340 km voiture ou moto qui ont été économisés.

C'est le CEMAGREF (campus) qui a remporté cette première édition, avec plus de 1400 km économisés sur la semaine.

Ils ont remporté un lot de titres de transport de la part du SMTC, afin de poursuivre la sensibilisation de leurs salariés à l'usage des transports en commun.

Les questionnaires étaient remplis en ligne avec l'aide technique de la société Interview, ce qui a permis un traitement automatisé des réponses et du cumul de gain de kilomètres.

Cette première édition nous a permis de tester ce concept. Le principe d'évaluer le nombre de kilomètres économisés en voiture ou en moto a été jugé très intéressant par les participants.

La période de rentrée n'est pas très favorable, peu de temps après les vacances estivales, mais le développement de ce challenge est possible dans la mesure où il s'appuie sur un événement sur une semaine organisé par le SMTC. De plus, le réseau des correspondants PDE se développe d'année en année, ce qui permet de toucher facilement un grand nombre d'entreprises.

Cette année 2009 a donc permis de tester de nouvelles idées. Nous avons proposé à nos différents financeurs de poursuivre dans cette direction en 2010.

Antoine JAMMES  
Jérôme FOURCHES

*Partenaires du challenge multimodal : SMTC et ADEME*

### Campus : Automne 2009 affluence cycles record

Cette année encore, la section campus avec le soutien du P'tit Vélo dans la Tête a organisé un pointage aux différentes entrées du campus. La journée du mardi 6 octobre nous a permis d'établir une photo instantanée des entrées sur la période 7h30-8h30 par pas du quart d'heure. Nous trouvons cette année 1333 vélos entrants sur l'heure, record absolu !

Grâce à la boucle de pointage automatique mise en place par la Métro sur la digue nous avons pu estimer le total, soit ~ 9300 cycles entrants et sortants sur la journée. Pour le précédent record sur l'heure en 2005, nous n'avions pas la boucle automatique pour faire l'estimatif journalier.

Ces différentes mesures montrent toujours un flux très concentré le matin avec une hyper-pointe entre 7h45 et 8h. Cela se remarque moins aux pointages de printemps, qui montrent des totaux journaliers un peu plus faibles de l'ordre de 6000, ce qui correspond bien à l'activité du campus qui à cette époque se tourne plus vers des stages avec moins de cours magistraux commençant tous vers la même heure.

Au total, les aménagements montrent leurs effets, en particulier à l'entrée 1 (celle des tram C et D) qui devient la deuxième entrée cycles juste derrière l'entrée Taillées (celle du tram B). L'entrée 2 a toujours les mêmes problèmes avec la disparition de la piste cyclable sur quelques centaines de mètres, et ce sont environ 200 cycles sur l'heure qui doivent se faufiler entre les véhicules. Il serait intéressant d'avoir une nouvelle photo du flux automobile pour pouvoir comparer, mais de l'avis d'utilisateurs, il semble que la petite reine a su capter beaucoup des usagers du campus universitaire.

Laurent MERINDOL  
et Jean Paul SIMON

<sup>1</sup> Résultats dans bulletin n° 121 d'octobre 2009

# Neige et transports : les conséquences de l'imprévoyance



09/01 : Meylan, arrêt  
"La Revirée"



09/01 : La Tronche, av. de  
Verdun



08/01 : Pont de Claix, Mairie



09/01 : St Marcellin, gare

Les chutes de neige ont touché à plusieurs reprises notre agglomération cet hiver : vendredi 18 décembre, puis (les plus grosses) lundi 4, vendredi 8 et dimanche 10 janvier, suivies d'autres moins importantes (14, 20, 21 janvier, 01, 02, 11 février). Les conséquences de ces chutes pourtant annoncées à l'avance par les services de la météo ont souvent été mal gérées pour les transports en commun et les modes doux.

Pour avoir un retour d'expérience, l'ADTC a envoyé un questionnaire à ses adhérents le 8 janvier : 65 réponses sont parvenues de l'ensemble de la région grenobloise. Les usagers qui avaient justement décidé d'utiliser les transports en commun plutôt que leur voiture ce jour-là se sont trouvés fort déçus !

## Transports en commun urbains

Le tramway a fonctionné à peu près normalement à Grenoble - contrairement à Bordeaux où l'alimentation par le sol ne fonctionnait plus - mais les bus de la TAG ne sont pas sortis le 4 janvier, ni le 8 au matin. La raison officielle a été le non-déneigement de certaines voiries (accès au dépôt de Sassenage, boucles de retournement), une autre raison est que par mesure d'économie, les bus TAG ne sont pas équipés de pneus d'hiver ! Notons que la neige n'a pas empêché les bus de circuler à Annecy et Toulouse !

Il est anormal que les mairies, en charge du déneigement, n'aient pas donné la priorité aux axes de transports en commun. Beaucoup d'arrêts de bus n'étaient pas déneigés sur la ligne 31 (à Meylan, des bourrelets de neige empêchaient même les bus d'accoster) et sur la ligne 3 à St Egrève.

On peut comprendre que certains itinéraires en pente ne puissent plus être desservis temporairement à cause de la neige et que des terminus partiels soient nécessaires sur certaines lignes, mais des lignes comme la 1 auraient pu être maintenues... d'autant que les bus Grindler de la ligne 17 circulaient dans le même temps sur le même axe Jaurès/Libération !

L'information des usagers a été très variable, absente sur le site de la TAG le 4 janvier au matin, correcte sur France Bleu Isère, manquante aux arrêts de bus, même si une voiture TAG est passée prévenir les usagers attendant la 1. Les salariés d'Inovalée ont découvert en quittant leur travail le soir

du 8 janvier que l'extrémité meylanaise de la ligne 31 n'était plus desservie.

## Transports en commun périurbains

Compte tenu des conditions parfois extrêmes, le fonctionnement des cars TransIsère semble avoir été meilleur. Toutefois, la neige n'a pas été le seul obstacle à la circulation des cars. Faute d'abri pour les cars (ou de chauffage empêchant le moteur de geler), le froid extrême du lundi 1er février (- 23°C à Lans, - 26° à la Mure) a empêché les cars de démarrer, pourtant on sait traiter ces cas !

Le gel a également mis hors service 19 bus à gaz du dépôt de Sassenage.

## Transports ferroviaires

La SNCF n'a pas mieux géré la neige, avec la suppression d'une cinquantaine de trains en Rhône-Alpes certains jours et la ligne Grenoble - Gap a été coupée à Clelles. Le matériel est en partie en cause, avec jusqu'à 12 rames X82500 (Bombardier bi mode bi tension) en panne sur les 14 mises en service sur le sillon alpin en septembre 2009 !

Mais cela n'explique pas tout : il n'y a plus qu'une équipe de cantonniers par ligne (voire pour plusieurs lignes). Une équipe seule ne peut pas déblayer la neige sur les aiguilles à plusieurs endroits à la fois, par exemple à Pontcharra ou à Goncelin. Il n'y a plus que deux chasse-neiges et une étrave au dépôt de Chambéry et une seule étrave à Grenoble. De quoi faire sourire les Scandinaves, Allemands, Suisses et autres pays de l'Europe de l'Est. Pourquoi ne pas payer les agriculteurs l'hiver (puisque'ils ne peuvent pas cultiver et sont donc plus disponibles) pour déblayer les voies, comme en Suisse ou en Autriche ?

Dans le Canton des Grisons en Suisse, le Chemin de fer Rhétique circule tous les jours d'hiver entre des murs de 4 mètres de neige à plus de 2000 mètres d'altitude avec 350 trains quotidiens sur 150 km de voies uniques et métriques et 21 millions de passagers par an, soit quasiment autant que les TER de la Région Rhône-Alpes ! La SNCF semble avoir oublié les hivers 1956, 1970/1971, 1973, 1983 où elle avait encore les moyens de déneiger correctement.

Aux retards et suppressions de trains se sont ajoutées les informations fausses ou inexistantes, bref la grande pagaille.

(suite p. 13)

# L'information des usagers : enjeu fort mais point faible ?

Un objectif essentiel des politiques de déplacements est d'attirer vers les modes alternatifs un nombre croissant d'automobilistes qui seraient prêts à opter, occasionnellement ou régulièrement, pour les transports en commun, mais éprouvent des difficultés pour passer à l'acte : quel trajet, quels horaires, quelle tarification choisir ? Quelle correspondance prendre en cas de perturbation ? La qualité de l'information sera souvent un critère décisif. Quant aux usagers actuels, ils seraient bien soulagés si l'information en situation perturbée les aidait vraiment...

## S'informer pour organiser son déplacement

### Qui fait quoi ?

Dans la région grenobloise, l'utilisateur peut avoir affaire à 6 acteurs différents : la SNCF pour les trains, Transisère<sup>1</sup> pour les cars péri-urbains, la SemiTAG pour le réseau bus/tram de l'agglomération, et encore 2 autres réseaux de bus internes au Pays Voironnais et au Grésivaudan. Quant aux vélostations, la Métro supervise Grenoble et Gières, et la SNCF gère Moirans et Pontcharra.

Chaque exploitant a ses lignes et ses horaires, sa tarification, son site web, ses agences et ses guichets. Pour trouver des solutions compétitives par rapport à la voiture, l'utilisateur doit se renseigner à plusieurs endroits et recouper les informations.

Ainsi, quel dommage que la ligne 6070 de Transisère, essentiellement utilisée dans le périmètre de l'agglomération grenobloise, ne soit pas intégrée dans les informations de la TAG ! Pas si évident pour un habitant de Rives voulant se rendre à Inovalée de découvrir que la meilleure solution pour lui serait de prendre le TER jusqu'à Gières puis la 6070...

### Renseignements aux guichets

Si l'agence Transisère du square Docteur Martin à Grenoble met à disposition les fiches horaires de la plupart des exploitants, il est bien difficile voire impossible d'avoir des fiches Transisère dans les guichets TAG ou SNCF.

A la gare SNCF, les visiteurs ne trouvent pas un guichet multi-modal. Les guichets SNCF ferment bien avant le passage des derniers trains. Le guichet de la TAG est à l'extérieur et fermé le week-end. La gare routière est à l'extérieur, de l'autre côté, et ferme avant le passage des derniers autocars.

Quant à la future agence GMCD<sup>2</sup> de la Métro, nous ne savons pas encore si elle sera constituée d'une collection de guichets indépendants, ou si l'on pourra y trouver une information réellement multimodale. Il serait également utile que ce type de service soit disponible en d'autres lieux comme le Domaine Universitaire.

En attendant, le stand de l'ADTC lors d'événements comme la Semaine de la Mobilité ou le challenge « Au travail sans ma voiture » est peut-être le seul endroit où les usagers peuvent trouver une information réellement multimodale.

### Plans et horaires sur Internet

La présentation est différente d'un site web à l'autre. Les usagers novices ont parfois du mal à savoir où trouver quelle info : plan, horaires, tarifs, ou moteur de recherche d'itinéraire peuvent être dans des rubriques différentes. Selon les sites, il faut saisir une adresse, ou le nom des arrêts ou un numéro de ligne. Il faut aussi chercher où chaque exploitant archive le calendrier des périodes de couleurs diverses et variées pendant



C'est déjà mieux que la billétique « manuelle » Transisère... (Monique GIROUD)

lesquelles soit les horaires, soit le tarif, peuvent changer.

Selon votre ordinateur, votre navigateur ou votre taille d'écran, les menus pourront éventuellement être à la limite de l'illisible. Saluons tout de même l'effort fait par certains exploitants, dont la TAG, pour rendre leur

site web accessible aux mal-voyants.

La palme de la complication revient à la SNCF :

- la SNCF utilise des bases de données différentes pour les TER ou les Grandes Lignes. Résultat : vous devrez consulter plusieurs sites SNCF successifs pour des trajets inter-régionaux du type Saint Egrève – Gevrey Chambertin.

- Le moteur de recherche SNCF ne sait pas gérer un trajet avec plus de 2 changements, alors que certains trajets en Rhône-Alpes en nécessitent 3 ou 4, comme par exemple Vif – Chamonix.

- Certains TER sont affichés avec changement alors qu'ils sont directs : seul le numéro du TER change en route...

- Enfin, pour inciter les usagers à prendre les trains moins remplis, la SNCF fait disparaître des horaires en ligne et des distributeurs de billets certains TER en heures de pointe ! Vous avez besoin de faire une correspondance, ou de réceptionner un hôte : débrouillez-vous pour trouver l'information ailleurs...

Nous ne pouvons que conseiller à nos lecteurs d'utiliser les sites des chemins de fer suisses ou allemands. Vous serez peut-être surpris par leur efficacité, et les usagers inter-modaux train+vélo apprécieront l'option « vélo admis » de Deutsche Bahn !

<sup>1</sup> Transisère sous-traite ses lignes à plusieurs sociétés, par délégation de service public

<sup>2</sup> Gestion Multi-modale Centralisée des Déplacements

<sup>3</sup> <http://cff.ch>, et <http://bahn.de> ou <http://dbahn.fr>

## Moteurs de recherche multi-modaux

Le Conseil général a récemment créé *Itinisière*<sup>4</sup>, un site internet qui intègre les lignes TAG et les TER en plus des lignes Transisère, ainsi qu'un lien vers les sites d'Auto-Partage et de co-voiturage. Ce site ne tient absolument pas compte du vélo, mais c'est — *théoriquement du moins* — un bon début.

En pratique, quelques tests révèlent des défaillances pour les trajets multi-modaux. Certains nœuds de correspondance existent sous plusieurs noms qui génèrent des itinéraires différents, et certaines correspondances proposées sont aberrantes, comme passer à la gare de Grenoble ou de Lancey (!) pour aller de la gare de Gières au Campus de St Martin d'Hères - Gières... Parallèlement, d'autres agglomérations, comme Lyon - Roanne - St Etienne, ont aussi développé leur site multimodal<sup>5</sup>. Nous n'avons pas fait de tests poussés, mais *multitud.org* est développé par le même sous-traitant qu'*itinisière.fr*, et présente donc probablement le même genre de défauts.

De son côté, dans le cadre de son projet GMCD<sup>2</sup>, la Métro fait développer un outil logiciel assurant les mêmes fonctions qu'*Itinisière*, avec les modes doux en plus. La version en phase de test que la Métro nous avait proposé de regarder pour les trajets à vélo ou à pied n'était pas satisfaisante. Via Michelin ou GoogleMaps faisaient faire moins de détours, mais ne connaissent pas les pistes en site propre ni les double-sens cyclables.

Le calcul d'itinéraires multi-modaux est un problème complexe. Pourquoi donc toutes ces collectivités paient-elles chacune leur variante d'un logiciel insuffisant, au lieu de mettre en commun leurs efforts pour disposer d'un outil plus efficace, et accessible depuis une plate-forme commune ? Depuis 2000 en Allemagne et 2003 en Suisse, le serveur des chemins de fer fédéraux (*respectivement DB ou CFF*) intègre les réseaux régionaux et les TC urbains pour proposer des solutions porte-à-porte<sup>6</sup>. Avec un avantage supplémentaire : une seule adresse internet à connaître pour toutes les agglomérations du pays !

## Fiches horaires et plans de réseau

Les documents papier restent un support d'information privilégié : accessibles à tous ceux qui peuvent lire, sans problème de compatibilité logicielle, et faciles à glisser dans sa poche pendant le voyage. Le plan du réseau TAG, malgré ses 30 lignes, est assez clair, même si le changement d'échelle entre centre et périphérie peut induire en erreur. Les fiches horaires de la TAG ont fait de gros progrès de lisibilité ces dernières années.

Par contre, les fiches horaires de Transisère sont l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire : même les usagers dotés d'une bonne vue ont du mal à les lire sans loupe ! L'hétérogénéité des fiches trouve son apothéose avec deux fiches horaires différentes pour la ligne 6020 :

<sup>4</sup> <http://www.itinisiere.fr>

<sup>5</sup> <http://www.multitud.org>

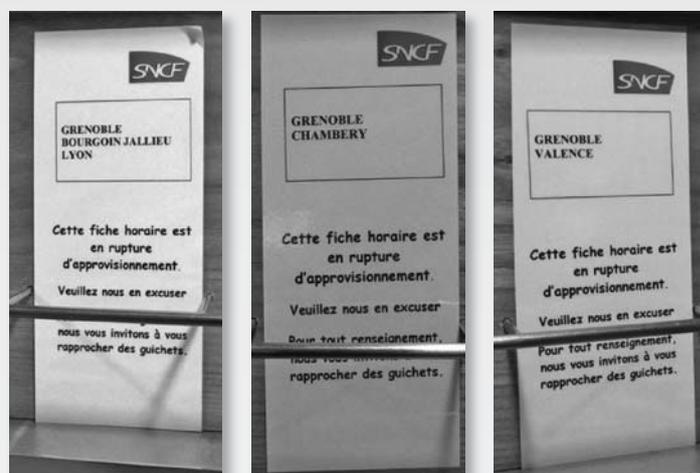
<sup>6</sup> l'outil logiciel « Hafas » assurant ces fonctions est utilisé par 60 réseaux de 16 pays européens depuis 2000

la fiche TAG qui oublie l'arrêt « Lycée du Grésivaudan », et la fiche Transisère qui oublie les bus limités à Meylan.

Le cadencement a simplifié les horaires des TER, mais on y trouve encore pas mal de petites notes de bas de page pour les trains ne circulant pas quotidiennement. Les fiches horaires TER Valence - Grenoble et Grenoble - Chambéry de décembre 2009 sont des « éditions partielles » incomplètes. Elles indiquent qu'une nouvelle fiche doit être éditée : on l'attend toujours. Elles mentionnent aussi des changements liés aux travaux, mais sans indiquer la période.

Pour les liaisons inter-régionales, les informations sont trop souvent centrées sur la région qui publie ces fiches. Ainsi, la fiche Lyon - Valence - Marseille ne connaît qu'Avignon et Marseille en PACA. Même s'il n'y a pas de place pour toutes les gares, on pourrait quand signaler les principaux arrêts : Orange, Tarascon, Miramas, Arles.

Enfin, il n'est pas rare que les présentoirs de fiches horaires soient vides en gare, et l'accueil n'en a pas toujours en stock.



Présentoir des fiches-horaires en gare de Grenoble  
Photo : Monique GIROUD

## Renseignements sur les tarifs

La jungle des tarifs entre les différents exploitants rend l'information complexe quand on est aux frontières du SMTC et des zones A et B du département de l'Isère, ou qu'on veut faire un trajet combiné avec plusieurs exploitants. Les tarifications sociales ou autres tarifs réduits de chacun sont différents, avec des barèmes ou des conditions de validité parfois compliqués.

Seule certitude : les TC coûteront toujours moins cher à un usager que le trajet en voiture. Mais quand on voyage à plusieurs, ou quand on hésite entre des tickets et un abonnement mensuel ou annuel, il faut des informations claires et précises pour pouvoir comparer.

A quand la « Carte Orange ? » A quand les P+R ou les vélostations accessibles avec un abonnement TER ou Transisère ?

# S'informer en cours de trajet : arrêts ou stations



B.I.V. (borne d'information des voyageurs) de la SEMITAG  
Photo : Sylvain BLANCHARD

Dans l'agglomération grenobloise, c'est la TAG qui gère les arrêts. A l'extérieur, c'est le Conseil Général pour les lignes Transisère.

## Arrêts tram ou bus TAG

Les usagers bénéficient de renseignements diversifiés grâce à une panoplie de moyens d'information : plans du réseau, plans de ligne, fiches horaires, panneaux électroniques à tous les arrêts de tram et à quelques arrêts de bus, et parfois (*pas toujours, hélas*) un plan du quartier, bien utile mais qu'on préférerait affiché en plus grand format. Les fiches horaires donnent l'heure de passage à l'arrêt, c'est un plus très apprécié par rapport à la fiche générale de la ligne. La multiplicité des périodes (période bleue, verte, orange, mauve) et leur dénomination peu parlante complique sérieusement l'utilisation. Ces fiches sont insuffisamment visibles de nuit : elles reçoivent trop peu de lumière à cause de la disposition du panneau par rapport à l'éclairage de l'abri. La nouvelle présentation expérimentée sur la ligne 1 n'améliore pas la situation.

La carence la plus sensible concerne les panneaux d'information électronique qui équipent les arrêts de tram et certains arrêts de bus. L'utilisateur ignore que ces panneaux sont exploités avec deux techniques différentes. Aux arrêts de tram, les panneaux transmettent l'information en temps réel, et donnent satisfaction en régime normal. Mais l'information cesse d'être exacte en situation dégradée... quand on en aurait le plus besoin.

Les panneaux électroniques situés aux arrêts de bus, eux, indiquent des données qui transitent par le réseau Bouygues Télécom, avec des délais de transmission irréguliers. L'utilisateur voit ainsi arriver sur le champ un bus annoncé pour dans 10 minutes, ou inversement attend de longues minutes un bus annoncé « à l'approche ». Quel est l'intérêt de maintenir cet affichage aux arrêts de bus, si les indications sont aussi peu fiables ? Lorsque des lignes Transisère ont un arrêt commun avec le réseau TAG, c'est la TAG qui affiche les informations Transisère. Un fonctionnement qui a connu ces dernières années beaucoup d'anomalies lors de changements de parcours des lignes Transisère...

## Arrêts Transisère

Le minimum serait que les arrêts de bus et de cars soient matérialisés par un poteau, que les principaux soient équipés d'un abri, et que les horaires des lignes qui le desservent soient affichés lisiblement. Ces principes élémentaires sont loin d'être toujours respectés.

Certains arrêts ne sont indiqués que sur les fiches papier (*plateau des Petites Roches sur la ligne 6550 par exemple*) et ne sont pas matérialisés sur le terrain. Lire certaines fiches est quasiment impossible vu la taille des caractères. Des horaires affichés dans le mauvais sens de circulation ont été observés à plusieurs reprises sur les lignes 6070 et 6550.

## Gares SNCF

Dans les gares SNCF, les tableaux des départs et arrivées sont corrigés en temps réel. Ces panneaux électroniques, repris sur le site web fort utile « *Gares en mouvement* » de la SNCF<sup>7</sup>, fonctionnent bien en situation normale ou peu dégradée. Mais les plus petites gares n'en sont pas équipées.

En situation très perturbée, l'affichage a parfois du mal à suivre les décisions qui peuvent varier rapidement. L'accès au train devient difficile lorsque les numéros de voie sont, de ce fait, changés au dernier moment. Dans le brouhaha ambiant, il n'est pas toujours possible de distinguer si le haut-parleur annonce un départ voie B ou D. A défaut du départ, c'est le stress qui est garanti...



Un arrêt de bus dans les Dolomites  
(Alpe di Siusi, Trentino Alto Adige).  
Photo : Monique GIROUD



Affichage « Infos travaux » en petits caractères...  
Photo : Monique GIROUD

<sup>7</sup> <http://gares-en-mouvement.fr>

# S'informer en cours de route : à bord des véhicules

## Information sur ou dans les véhicules

L'utilisation des « girouettes » a bien amélioré l'identification des bus et cars arrivant à l'arrêt. Malheureusement, les destinations sont un peu trop souvent à notre goût détournées de leur usage pour afficher des messages comme « *Montée par l'avant* » ou « *Joyeuses fêtes* ». Sur les cars Transisère, l'affichage est très lisible, sauf lorsque la mention « *Ligne express* » se fait au détriment de la destination.



Mais où va donc ce bus ? (Sylvain BLANCHARD)

L'annonce du prochain arrêt se fait désormais par signal sonore dans les tramways et par message sur un afficheur défilant dans les bus qui sont équipés de cet équipement.

Dans les TER récents, la destination est affichée dans chaque voiture sur un afficheur défilant. Mais dans les TER à 2 rames qui se séparent dans une gare intermédiaire, il arrive parfois que la destination finale d'une des rames soit annoncée au haut-parleur dans l'autre rame du train. Enfin, nous regrettons que les numéros de voie soient si rarement annoncés à bord des trains pour les correspondances serrées, alors que c'est presque systématique en Suisse.

## Information par téléphone mobile

La TAG a mis en place le système *Mobitrans* qui permet d'afficher en temps réel, sur les téléphones équipés d'une connexion internet, le temps d'attente du prochain bus. Nous manquons de recul pour savoir si ce dispositif sera largement utilisé, et plus fiable que l'affichage électronique actuel aux arrêts de bus.

La SNCF a elle aussi un dispositif d'information par téléphone mobile<sup>8</sup>. Là, le problème n'est pas la transmission de l'information des trains au poste de commandement, car la SNCF dispose de son propre réseau, mais la complexité des « réactions en chaîne » à gérer en cas de perturbation, qui entraîne souvent des flottements dans les

informations en temps réel. Et ce service Infolignes ne doit pas dispenser la SNCF d'informer régulièrement les passagers, par l'intermédiaire des contrôleurs, de l'évolution de la situation !

S'informer en cas d'incident

Lorsque des incidents sont prévus (préavis de grève, travaux programmés, manifestations), l'information peut être communiquée aux usagers :

- par la presse (le Dauphiné Libéré, France Bleu Isère, et pourquoi pas un *Info Rail* à France3 Rhône-Alpes ?

- sur les sites web des exploitants,

- aux arrêts (information papier aux arrêts bus, panneaux électroniques aux arrêts tram),

- par courriel envoyé aux abonnés (TER, TAG)

L'information en temps réel reste très perfectible :

- lors des chutes de neige de janvier, le site de la TAG est resté silencieux le premier matin

- Lorsqu'un car Transisère est annulé (*situation malheureusement trop fréquente*), les usagers n'ont aucune information à disposition.

- Les usagers attendant les TER dans les haltes ferroviaires ne sont pas informés en cas de retard.

- Seuls les usagers aux stations de tram bénéficient d'annonces sur panneaux électroniques et de messages sonores.

En cas de travaux programmés sur une voie SNCF, les autocars de substitution ne desservent pas toutes les gares, ils n'ont pas toujours les mêmes horaires, et il arrive que l'usager ne soit pas informé qu'il peut y avoir deux « autocars TER » partant en même temps, un « omnibus » et un « direct ». Ces informations ne sont pas communiquées systématiquement aux usagers occasionnels qui achètent un billet au guichet : ils peuvent acheter un billet pour rien. L'information en gare se réduit à une simple feuille A4 imprimée en petits caractères, placardée parfois la veille au soir.

## Conclusions ?

Nous n'avons pas épuisé le sujet, loin de là : nous y reviendrons peut-être dans un prochain ADTC-infos. Mais nous voudrions souligner, à partir de ces constats ou expériences, qu'il y a une marge de progression importante. La qualité de l'information apportée aux usagers est un ingrédient clé du développement des TC. Incontestablement, des progrès ont été accomplis ces dernières années, mais la qualité de l'information est encore loin de satisfaire les usagers actuels, donc, a fortiori, ceux qu'il faut convaincre de moins utiliser leur voiture.

Antoine JAMMES, Bruno VIGNY,  
Christophe LEURIDAN, Monique GIROUD  
avec la participation active de la Commission TC

<sup>8</sup> serveur vocal 3635, mot-clé « trafic », ou site web <http://www.infolignes.com>

# Neige et transports : les conséquences de l'imprévoyance

### Vélos

Face aux carences des transports en commun et aux difficultés de circulation en voiture, le vélo reste un des moyens de transport les plus fiables pour des petites distances... à condition d'adapter sa vitesse et son itinéraire. Les cyclistes ont souvent été obligés de circuler au milieu des voitures fautes d'entretien des aménagements cyclables.

Beaucoup de pistes ont été partiellement déneigées mais non salées, laissant le reste de neige se transformer en glace. Après les chutes du 8 et 10 janvier, certaines pistes cyclables sont restées impraticables une semaine, jusqu'à fonte naturelle de la glace, notamment à Meylan aux abords du lycée du Grésivaudan (avenues de Verdun et des Sept Laux, pistes du parc du Bruchet et des Béalières), sur les digues longeant le campus, et le long du tram B/C entre l'arrêt Gabriel Fauré et les Taillées.

Certains axes ont été dégagés par tronçons : la piste est/ouest a été dégagée sur sa partie martinéroise, mais pas à Grenoble entre St M. d'Hères et la rue L. Jouhaux. L'avenue M. Berthelot n'a pas été dégagée entre les rues G. Lussac et M. Peretto ...

Certaines pistes n'ont jamais été déneigées : sur la rue de l'Isère à Gières, le long de la RD 1075 à St Martin le Vinoux, les voies vertes sur les digues (sous la responsabilité du Conseil général), les contre-allées du cours St André à Echirolles, sur l'avenue de l'Île brune à St Egrève, rue H. Barbusse à Grenoble, avenue de la Mogne à St Martin d'Hères, les accès à la digue à Sassenage...

Au lieu d'être dégagées, les bandes cyclables ont servi à stocker la neige poussée par les véhicules de déneigement. A Grenoble, certaines bandes à contre-sens ont été rendues impraticables par la neige poussée depuis les trottoirs (rue Casimir Perier).

Les potelets ou murets protégeant les aménagements cyclables des voitures ont souvent empêché le déneigement des aménagements cyclables, sur les contre-allées des Grands Boulevards, de l'axe Jaurès Libération, et sur l'avenue des Maquis du Grésivaudan à la Tronche. Enfin, même quand les pistes étaient déneigées, des bourrelets de neige liés au déneigement de la chaussée sont restés aux carrefours.

### Piétons

Si le vélo a été une course d'obstacle, il restait la marche. Un effort louable a été fait sur le

campus pour maintenir des itinéraires piétons et notamment les accès aux stations de tram. Les quais de tram y ont aussi été traités, bien que plus tardivement. On ne peut pas en dire autant à Grenoble, où l'accès à la station Victor Hugo était encore une patinoire le 2 février et où certains trottoirs n'ont pas été déneigés (4 avenue F. Viallet, 46/48 rue P. Sémard). Le revêtement très glissant n'arrange rien en centre-ville. Autres points noirs en périphérie : l'avenue de Bresson à Eybens, la traversée du pont entre Brignoud et Crolles, le quartier des Béalières à Meylan, l'accès au collège Barnave à St Egrève : chaussée au noir, trottoirs en glace...

Un bon point toutefois à la Commune de Gières qui s'est équipée depuis plusieurs années de plusieurs motoculteurs équipés de fraiseuses et qui dégagent et salent tous les trottoirs de Gières.

### En conclusion

L'ADTC a demandé aux Communes de lui communiquer leur plan neige.

Il serait temps également que le SMTC élabore un "plan intempéries", indiquant aux services gestionnaires des voiries les points sensibles à traiter en priorité et aux exploitants les lignes susceptibles d'être limitées temporairement, pour que le transport public continue à être assuré.

Christian COTTE, Antoine JAMMES  
William LACHENAL, Christophe LEURIDAN  
avec la participation active de nos adhérents !

### Revêtements glissants

Certains équipements de trottoirs et de rues piétonnes constituent une menace aussi redoutable que sournoise: ce sont les bordures ou dalles en calcaire bien poli, qui deviennent extrêmement glissantes quand une couche de neige les recouvre. Dans certains cas, la surface périlleuse peut être évitée (une bordure de trottoir dont on repère l'emplacement et qu'on peut enjamber), mais dans d'autres c'est impossible : trottoir intégralement en calcaire de la place V. Hugo par exemple ou, comble de trahison, les bandes lisses qui strient par intervalles les pavés (non glissants) des rues piétonnes à des emplacements imprévisibles sous la neige. Combien de fractures ou d'entorses peuvent être imputées à ces équipements lors des épisodes neigeux de cette année et des années précédentes ! Qu'attend-on pour dépolir ces dalles ? Sans doute, l'aspect sera-t-il moins raffiné, mais ne vaut-il pas mieux éviter les accidents ?

Bruno VIGNY



09/01 : Grenoble, rue C. Périer



14/01 : Crolles, pont sur l'Isère



11/01 : Grenoble, Bd Clémenceau



08/01 : Eybens, av. de Bresson



09/01 : Meylan, piste au-dessus de la maison de la musique

# Ligne E de tramway Extension de la ligne vers le Sud

## **TAG - Calendrier multicolore**

Le calendrier des lignes TAG est très coloré. Bleu, jaune ou vert pour les jours ouvrables, orange le samedi, violet le dimanche. Et à l'intérieur de chaque période, la fréquence d'une ligne peut varier selon l'heure dans la journée.

Kéolis, un concurrent de Transdev (l'exploitant du réseau TAG), a mené une enquête suggérant que les pointes sont en fait plus émoussées qu'on ne le croit. Ce pourrait être la moindre fréquence des transports en commun (TC) aux périodes « creuses » qui incite les usagers à regrouper davantage leurs trajets pendant les « heures de pointe ». Sauf qu'ils ne le peuvent pas forcément...

Ainsi, les étudiants de Grenoble, nombreux à utiliser un abonnement TAG, doivent aller à la fac pendant les semaines de vacances scolaires qui ne sont pas des vacances universitaires. Compte tenu de la dispersion des résidences universitaires (*Campus, Houille Blanche, Village Olympique, place Pasteur, d'Arsonval...*) et des établissements (*Campus, CHU, Polygone, Polytech, Vigny-Musset, Echirolles, d'Arsonval et Viallet...*), de nombreuses lignes peuvent intéresser ces étudiants. Dommage pour eux qu'elles prolongent leur période verte au-delà des vacances universitaires ! Seule la ligne 11 a reçu quelques bus en renfort le matin par rapport à ces horaires de « vacances forcées »...

Monique GIROUD

## **TAG - Une interdiction paradoxale**

Aux arrêts de tram et bus, on peut lire dans un cartouche inclus dans le plan du réseau une série d'interdictions, parmi lesquelles figure celle-ci : « Il est interdit de troubler la tranquillité des voyageurs par l'utilisation de baladeurs, MP3 ou téléphone portable ». Cette injonction de la SEMITAG ne manque pas de sel, quand elle-même soumet les usagers de ses bus à la diffusion d'une radio, qui pollue en permanence l'ambiance sonore des véhicules. Comment un contrôleur pourrait-il exiger d'un usager qu'il cesse de « troubler la tranquillité » des voyageurs proches, au moment même où la radio du bus se déverse sur tous les passagers ? Faites ce que je dis, ne faites pas ce que je fais...

Bruno VIGNY

**Le 12 janvier, les élus du SMTC annonçaient dans la presse l'extension de la ligne E vers le sud jusqu'à Louise Michel. Une concertation sur ce prolongement est organisée en mars par le SMTC.**

Lors de l'enquête publique en 2008, l'ADTC avait rappelé son souhait de voir cette ligne E de tramway prolongée dans une seconde phase vers le Grésivaudan, et avait demandé alors que soit étudié le tracé par les boulevards A. Sembat et E. Rey.

Le SMTC avait alors maintenu son choix de tracé par le cours Jean-Jaurès, choix renforcé en 2009 par le vote du schéma structurant tramway validant le prolongement de la ligne E jusqu'à Pont de Claix.

L'annonce faite début janvier s'inscrit donc dans cette logique.

L'ADTC critique cette décision sur deux aspects :

### **1/ Choix du prolongement de la ligne E vers le Sud par rapport au projet de tramway vers le Grésivaudan**

Les premières études du tramway vers le Grésivaudan sont en cours. En raison du contexte financier contraint, il sera difficile de mener en même temps des projets de tramway vers le Nord-Est et vers le Sud. Il nous paraît donc nécessaire que le choix des priorités soit fait une fois réalisée l'étude de tramway vers Meylan, permettant une comparaison entre ces deux axes en termes de :

- coût (investissement et exploitation)
- gain de clientèle pour les transports en commun, entre une solution tramway et une solution bus.

Il est important de noter que l'axe Sud est déjà desservi dans son intégralité par la ligne 1 qui peut être considérée comme une ligne de Bus à Haut Niveau de Service. Les améliorations faites ces dernières années ont augmenté fortement son attractivité et le volume de sa clientèle à doublé en quelques années.

Sur l'axe Grésivaudan, la ligne 6020 a déjà permis de démontrer que les usagers de ce secteur attendent des transports en commun performants. Amener le tramway vers Meylan et Montbonnot n'apporterait-il pas un plus grand nombre d'usagers nouveaux dans le réseau de transports en commun de l'agglomération que le remplacement d'une ligne 1 déjà très performante par du tramway ?

2/ Une extension partielle jusqu'à Louise Michel pose de nombreuses questions.

Ce prolongement partiel de la ligne E est une mauvaise idée. En effet :

Pour les usagers actuels de la ligne 1 utilisant un arrêt au sud du stade Lesdiguières, il leur faudrait réaliser une correspondance supplémentaire par rapport à ce qu'ils pratiquent aujourd'hui, voire deux pour ceux qui veulent se rendre au terminus actuel de la ligne 1.

Or, une correspondance est mal vécue par les usagers, du fait du changement de véhicule, du temps d'attente... Aux heures de pointe, elle est tolérable entre deux lignes à forte fréquence, le temps d'attente étant faible. Mais aux heures creuses, ces correspondances deviennent vite insupportables pour les usagers.

Il n'est pas inutile de rappeler les expériences menées sur deux lignes de bus qui ont été rabattues vers le tramway : la 9 arrêtée à La Tronche en 1990 et en 2005 la 21 à Verdun. Dans les deux cas, on a constaté que ces lignes qui allaient auparavant au CEA et en centre-ville, ont subi une baisse massive de leur fréquentation (80% pour la 9, 50% pour la 21).

C'est sa rapidité, obtenue par des couloirs de bus et la priorité des bus aux feux, qui a attiré la fréquentation actuelle de la ligne 1. Cette extension partielle du tramway jusqu'à Lesdiguières risque d'avoir un effet d'augmentation du temps de parcours et donc de perte de clientèle !

Pour l'ADTC il est impératif que lorsqu'elle sera décidée, l'extension de la ligne E vers Le-Pont-de-Claix se fasse en une seule fois, remplaçant la quasi-intégralité de la ligne 1.

Antoine JAMMES,  
Jean-Yves GUERAUD

**Participez à la concertation** annoncée par le SMTC du 1er au 31 mars : consulter le site du SMTC pour les détails, ainsi que le site de l'ADTC pour la position de l'ADTC.

# SMTC : quelle politique d'exploitation ?

Depuis plusieurs mois, le SMTC applique de nouvelles « mesures dites d'optimisation » sur son réseau. En « adaptant l'offre aux besoins », le SMTC entend générer des économies pour continuer à financer le développement du réseau et améliorer son attractivité.

Après les mesures prises en 2009...

- remplacement de la ligne 12 par une navette entre Eybens et Echirolles gare depuis le 1er septembre 2009,
- interversion des extrémités nord-est des lignes 16 et 32 depuis le 1er février 2010, qui réduit la desserte de La Tronche, Corenc et Meylan,
- réduction des fréquences le samedi matin sur 7 lignes depuis le 6 février 2010 sous prétexte de la suppression des cours.

Ces mesures déjà en vigueur sont censées économiser 209 000 kms pour 2010.

... les mesures en préparation !

Le SMTC a déjà décidé d'étendre l'application des horaires d'été jusqu'au 29 août 2010 sur toutes les lignes sauf la 1.

Pour la rentrée 2010, il étudie d'autres « mesures d'optimisation » (pour qui ?) sur les lignes 9, 21, 23, 30, 56, comprenez une diminution de la fréquence et de l'amplitude(?).

D'autres études en cours, parlent d'heures creuses, alors que des enquêtes sérieuses ont démontré que cette notion n'est plus pertinente compte tenu des évolutions des rythmes de travail : les heures creuses ne le sont vraiment que lorsque l'offre tombe en dessous du seuil de crédibilité.

En cherchant à faire des économies sur des offres déjà limitées, la TAG perdra et les usagers et les recettes, et ce sera le cercle vicieux...

Ces décisions vont à l'encontre des principes mis en avant par le SMTC :

- « offrir à tous les habitants une offre de transports publics efficace quel que soit leur quartier ou leur Commune de résidence »,

- « élargir sans cesse l'offre de service sur le réseau TAG »,

- « donner à tous les moyens de se déplacer sereinement en transport en commun grâce à de véritables alternatives à l'usage de la voiture particulière ».

En fait, la plupart de ces mesures ont été proposées par l'exploitant, sous des prétextes discutables :

- les études sur les congés d'été s'accordent à dire que les salariés partent en vacances moins longtemps mais plus souvent. Mais constatant que de nombreux salariés ne travaillent pas la dernière semaine d'août, la TAG suggère que l'offre normale n'est pas nécessaire, alors que ces salariés peuvent avoir d'autres raisons d'emprunter les bus climatisés, pourvu que l'offre soit attractive.

- De même, que les enfants n'aillent plus à l'école le samedi matin ne signifie pas que collèges et lycées soient fermés et que les salariés n'aient plus besoin de se déplacer !

Dans quelle direction la politique d'exploitation du SMTC va-t-elle ? La TAG ferait-elle la politique du SMTC ? On peut se poser la question.

Christian COTTE  
Antoine JAMMES

### En quelques lignes, tout sur le réseau

**4 janvier** : désormais, les Ami'bus (Claix, Hauts de Corenc, Meylan et Sassenage) circulent le samedi et les vacances scolaires uniquement sur réservation. Pour ces services, composez le 04 76 91 56 45.

**1er février** : les terminus Nord des lignes 16 et 32 sont inversés. Notez que pour la nouvelle section Nord de la ligne n° 32 un bus sur trois va au Cimetière du Grand Sablon (comme le faisait jusqu'alors la partie Nord de la ligne 16).

**1er février** : les P + R de Saint-Egrève et celui de la Carronnerie à Meylan ne sont plus gardés. Ainsi, on ne peut plus profiter du tarif spécifique... ce qui risque d'inciter les usagers à reprendre leur voiture.

**6 février** : la fréquence du samedi matin sur les lignes 3, 9, 13, 21, 26, 31 et 33 est diminuée. Cet ajustement a été décidé à la suite de la fermeture d'un certain nombre d'établissements scolaires ces matins de fin de semaine.

**Voici les pertes de services que nous avons notées à cette occasion :**

- La ligne 3 perd 16 allers et 15 retours le samedi. Ca donne maintenant un bus toutes les 15 minutes... toute la journée (au lieu de 11-12 l'après-midi).

- La ligne 9 perd 9 allers et 11 retours. On passe là aussi à 15 minutes au lieu de 12, y-compris l'après-midi.

- La ligne 13 perd 7 A/R. La fréquence diminue le matin, mais elle se maintient l'après-midi.

- La ligne 21 perd 12 A/R. De 18 minutes d'intervalle, on passe à 24 min.

- La ligne 26 perd 9 allers et 6 retours. Le matin, ça passe de 12-14 minutes à à peu près 15 minutes. Mais l'après-midi, on garde la fréquence de 13 minutes.

- La ligne 31 perd 4 A/R. On passe de 12 à 15 minutes le matin et on reste à 12 minutes l'après-midi.

- La ligne 33 perd 12 A/R. De 11 le matin elle passe à 15, et de 13 à environ 15 l'après-midi.

Sylvain BLANCHARD et  
Jean-Marie GUÉTAT

# Transports du Pays voironnais : Le réseau a 5 ans

## **Prolongement de la voie bus sur l'A48**

En juin 2006, le Conseil général de l'Isère a obtenu de l'État l'autorisation - à titre expérimental - de transformer en voie bus 4km de bande d'arrêt d'urgence sur l'A48. Cette mesure, appliquée lorsque la vitesse est inférieure à 50 km/h, améliore la circulation des cars Trans'Isère. Le Conseil général vient d'être autorisé à prolonger de 5 km cette voie bus jusqu'au péage de Voreppe. Mais il faudra attendre plusieurs années avant que les travaux soient lancés.

Christophe LEURIDAN

## **Suppressions abusives de services de transport public lors du Critérium du Dauphiné Libéré 2009**

Le 14 juin 2009, l'arrivée à Grenoble de cette course cycliste par les RD 30 et 1090 a causé :

- la suppression d'un ou deux aller-retours sur la ligne 6550, et sur l'express Tencin, où l'on aurait pourtant pu maintenir la desserte de Froges à Grenoble via la rocade sud et l'avenue Gabriel Péri.

- l'interruption des bus 31 et des tram C (entre autres) pendant plusieurs heures.

Pire, les lignes 6020 et 6021 ont été coupées toute la journée. Ces lignes auraient pourtant pu fonctionner avant 14h et après 18h (en passant par la place de Verdun), pour permettre l'aller-retour de journée ou de demi-journée et la correspondance avec les trains arrivant à Grenoble le dimanche soir.

L'ADTC a demandé par écrit au Conseil général de se soucier davantage des usagers. Bien qu'elle n'ait pas reçu de réponse, elle espère un meilleur traitement pour l'édition 2010 de la part des élus en responsabilité des manifestations populaires et des transports publics.

Christophe LEURIDAN

**Le réseau de transports du Pays Voironnais a été créé en 2004. Le territoire, contrasté en termes de topographie et de densité, consti-tue un véritable défi à la mise en place d'un réseau de TC efficace.**

Le réseau TC de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV) comporte 4 lignes urbaines, sur l'agglomération Voiron-Coublevie (lignes 1-2-3) et Rives (ligne 10). L'interurbain s'adresse aux zones périurbaines ou rurales avec 13 lignes (A à W). Le trajet de certaines est tourmenté, pour desservir les hameaux ou les quartiers excentrés. Un Transport à la Demande (TAD) complète l'offre sur 6 des 13 lignes interurbaines existantes et sur 4 lignes spécifiques, par exemple gare SNCF - hôpital de Voiron.

La compétence transport comprend la gestion de 28 lignes scolaires, accessibles à tout public.

Enfin, la ligne B permet la jonction avec la ligne TAG n°3, à Croix de La Rochette.

## **Tarification**

Les abonnements mensuels sont attractifs : tarifs réduits de 6 à 16€, plein tarif à 25€. L'abonnement annuel est encore plus intéressant (10 fois le tarif mensuel). Le ticket à l'unité, valable 1h, avec AR possible vaut 1€, la carte 10 trajets 8€ avec un tarif réduit à 4€ (Familles nombreuses, demandeurs d'emploi, abonnés SNCF, ...). Ces titres peuvent être achetés à bord des bus.

## **Etat des lieux du réseau**

La fréquentation est contrastée, à l'image du territoire : les 4 lignes urbaines fonctionnent bien (2100 montées/jour en 2008 et 2009), ainsi que les lignes interurbaines A (Tullins) et D (Miribel les Echelles) et le TAD sur la Valdaine, mais beaucoup de zones rurales sont boudées, sauf par les scolaires.

Le tracé tourmenté de plusieurs lignes semble repousser la clientèle, faute de lisibilité et de rapidité suffisante. C'est le cas de la B, qui a voulu desservir trop de noeuds importants comme Moirans-Centre, Centralp, Voreppe Centre et Gare, et Le Fontanil...

## **Evolution**

En 2009 la CAPV a lancé un appel d'offres pour renouveler les opérateurs et repenser



l'organisation du réseau. Cet appel ayant été infructueux, un nouvel appel d'offres a été lancé fin décembre 2009. Les offres sont actuellement à l'étude pour une mise en service à compter du 1er septembre prochain. En attendant, la CAPV essaie d'améliorer l'attractivité du service urbain depuis décembre, en augmentant la fréquence sur les lignes 1 et 2 par la suppression de certains temps de battement entre deux courses. En heures de pointe le gain est de quelques minutes, mais cela permet aussi de boucher des trous béants en heures creuses et de rendre attractives certaines correspondances. L'exploitant a déjà noté une augmentation significative des tickets à l'unité depuis décembre, sur la ligne 1 desservant la zone des Blanchisseries notamment le samedi.

Encore faut-il que les bus puissent circuler : dans cette zone commerciale, comme dans le secteur de la gare, la congestion induit parfois des retards de 10 à 15 minutes. La restructuration prochaine du secteur de la gare devrait donner plus d'espace aux bus et modes doux. La nouvelle version du réseau devrait corriger quelques boucles préjudiciables à la fréquentation. La ligne B doit être supprimée et remplacée par une nouvelle ligne (St Jean de Moirans, Moirans-Centre, Moirans-Gare, Centralp) et par un prolongement de la ligne W (Voiron, La Buisse, Voreppe) vers le Chevalon et Le Fontanil. La ligne 2, tortueuse dans Coublevie, sera repensée en fonction des travaux prochains au carrefour RD128-RD1075.

Enfin, les lignes TAD les plus utilisées devraient être étoffées et rendues accessibles par la mise en place de minibus de plus grande capacité.

## **Les souhaits de l'ADTC**

Nous notons, tout comme le service transport que nous avons rencontré, que l'attractivité du réseau peut et doit être améliorée.

Pour cela, il est nécessaire d'avoir des horaires réguliers surtout aux heures de pointe : le cahier des charges du nouvel appel d'offres, propose une "fréquence à 15 minutes en heure de pointe" sur les lignes 1 et 2.

Comme certains élus, nous souhaitons que l'axe sud-nord traversant Voiron soit doté d'un couloir de bus. Pour améliorer la vitesse commerciale, nous avons demandé la priorité systématique des bus aux feux et à certains carrefours, et que le ticket soit plus cher lorsqu'il est vendu à bord des bus.

Il reste à attendre la généralisation de la carte OURA ! dont la mise en place est prévue pour fin 2010.

En savoir plus sur les transports, y compris le co-voiturage : [www.paysvoironnais.com](http://www.paysvoironnais.com) ; rubrique "Se déplacer".

Bernard BOUVIER  
Photo Sylvain BLANCHARD

# Transports péri-urbains

## Comités de lignes TransIsère

**TRANSPORTS  
PÉRI-URBAINS**

**L'ADTC a participé aux trois comités de ligne organisés par le Conseil général de l'Isère en décembre 2009 sur l'aire de la région urbaine grenobloise.**

Ces réunions, concernant les lignes TransIsère, ont eu lieu à Voreppe (lignes du Voironnais et du Sud-Grésivaudan), à Vizille (lignes du Sud-Isère) et à Bernin (lignes du Grésivaudan)

Ces réunions se sont déroulées dans un contexte financier difficile puisque le Conseil général doit faire des économies très importantes. Seul le budget prévu pour la rocade Nord n'est pas touché, mais cela est un autre sujet. La tendance est donc aujourd'hui plutôt à la réduction de l'offre qu'à son amélioration.

Le Conseil général a fait un point sur les lignes les plus fréquentées :

- express1 Voiron – Crolles : 4800 usagers par jour,
- express2 Voreppe – Vizille : 1700 par jour,
- express3 Tencin – Grenoble : 1600 par jour,
- ligne 6020 : 4500 par jour,
- ligne 6070 : 1250 par jour.

Quelques points soulevés par l'ADTC

Nous sommes intervenus une nouvelle fois sur le problème des fiches horaires illisibles (voir dossier central).

Nous avons rappelé notre proposition d'amélioration de la ligne 6070 qui permettrait une simplification de l'offre (une ligne unique Campus - Gare de Gières - Inovallée – Pré de l'Eau avec une fréquence à 10 mn le matin et le soir, à 30 mn maximum en journée) et à une réduction des coûts d'exploitation.

Nous sommes également intervenus pour que l'arrêt « Le Pré de l'eau » à Montbonnot devienne un véritable nœud multi-modal avec :

- un arrêt de l'express 1 Voiron-Crolles au niveau du giratoire (soit dans le rond-point, soit même au niveau de l'autoroute comme cela se pratique en Italie) lui évitant ainsi plus de cinq minutes de perte de temps, ce qui, cumulé sur la journée, représenterait 3 trajets Aller/Retour !

- un arrêt de l'express3 Tencin – Grenoble, offrant ainsi de nombreuses correspondances supplémentaires,
- une amélioration de l'arrêt des nouvelles lignes du Grésivaudan
- et naturellement, à cet arrêt devraient être aménagés des stationnements vélos sécurisés.

Le Conseil général nous a annoncé que l'express Voreppe-Vizille passerait par Le Pont de Claix à partir de septembre 2011, au lieu du passage par l'autoroute. Ce changement, demandé par l'ADTC, offrira aux usagers de cette ligne de nouveaux points de correspondance sur le réseau TAG (pour aller à Grand-Place ou sur la ZA Sud Galaxie à Echirolles).

Il a annoncé également l'accord de l'Etat pour que la VSP (voie bus sur la bande d'arrêt d'urgence) sur l'A48 soit prolongée jusqu'au péage de Voreppe ce qui apportera aux lignes TransIsère concernées une attractivité supplémentaire en temps de parcours par rapport aux voitures.

Concernant les lignes du Sud-Isère, l'ADTC a fait des propositions à la Direction Transport du Conseil général pour optimiser l'offre sur le plateau de Brié (lignes 3330, 3331, 3332 et 3333).

Enfin, une nouvelle à laquelle nous n'osons pas encore croire du fait qu'elle est attendue par les usagers depuis si longtemps : la mise en oeuvre de la nouvelle billetterie Transisère débutera en septembre 2010.

Le compte-rendu des ces comités de ligne est téléchargeable sur [www.transisere.fr](http://www.transisere.fr)

Emmanuel COLIN de VERDIERE  
Antoine JAMMES

### **Transports dans le Grésivaudan ?**

Depuis le 14 décembre, circulent 10 nouvelles lignes, ainsi qu'un service TAD (transport à la demande).

L'objectif visé est principalement la desserte des gares, des lycées et collèges, et des bassins d'emploi.

Le bilan du 02 février montre que certaines lignes ont trouvé leur public, et ce, malgré la faiblesse de la campagne de communication !

La G61 (Inovallée- Brignoud- La Terrasse-Le Touvet) est la plus utilisée avec 370 passagers / jour.

Des lignes, quotidiennes pendant les vacances, conduisent aux stations de ski :

G63 Crolles-Prapoutel

G22 Crolles-Sept Laux (Pleynet)

G23 Allevard-Le Collet

G70 Uriage-Chamrousse.

G31 : selon les heures, elle va de Saint Hilaire et de Saint Bernard du Touvet aux Collèges de Crolles et du Touvet, et aussi de la vallée vers les stations de ski.

Les lignes de TAD connaissent aussi un relatif succès : environ 4 appels pour un trajet réalisé, environ 400 trajets/jour.

Il reste à aménager certains arrêts, peu visibles.

Plus d'informations au :

0 810 12 12 33

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

Colette GROSSIORD



Photo Sylvain BLANCHARD

### Rencontre ADTC- SNCF

L'ADTC a récemment rencontré des représentants de la Direction SNCF Rhône-Alpes. Nous avons évoqué entre autres sujets :

- les anomalies dans la grille actuelle, en particulier le fait que les trains de maillage régional ne s'arrêtent pas à Moirans. Nous avons aussi demandé que les heures des premiers TER arrivant à Grenoble le matin ne soient pas dégradés lors du service 2011 comme cela est prévu (voir article ci-contre).

- la fréquence anormalement élevée des pannes sur les rames TER récentes. Ces pannes ont parfois été « révélées » par l'hiver rigoureux, mais sont dues à d'autres défauts pré-existants. La SNCF n'est plus responsable de la conception et du choix du matériel, et critique la tendance des fournisseurs à sacrifier la fiabilité pour diminuer le prix de vente en réponse aux appels d'offres des Régions.

- les carences dans l'information des voyageurs. S'il est a priori sans espoir de compter sur une amélioration de voyages-sncf.com, qui obéit à une logique propre à la Direction marketing Grandes Lignes, l'information sur le site TER est en progrès. Nous avons insisté sur les problèmes de délai de communication et de lisibilité des infos en cas de travaux.

- l'offre train+vélo : nous avons réaffirmé les positions déjà exposées au Conseil régional et dans un précédent ADTC-infos.

- Pour la mise en place des services de substitutions par cars lors de la fermeture de la voie Gières-Montmélian pour l'électrification et la modernisation, de juin à août inclus en 2011, 2012 et 2013, il est étudié la possibilité d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence sur l'A41 entre la rocade sud et la carronnerie à Meylan. Aucune solution n'est actuellement prévue pour l'acheminement de vélos à ces périodes.

**L'ADTC a participé aux comités de ligne Grenoble - Saint-André le Gaz le 9/12/09 et Valence - Grenoble - Chambéry le 8/02/10 organisés par la Région Rhône-Alpes. Une autre réunion a eu lieu le 23/11/09 pour la ligne Grenoble-Gap.**

La hausse de la fréquentation des TER sur l'étoile grenobloise (comme dans le reste de la région) se poursuit : +14% sur Grenoble - Gap, +10,7% sur Grenoble - Chambéry, +7,6% sur Grenoble - St-André le Gaz, +1,9% sur Grenoble-Valence malgré les travaux. On note +48% de fréquentation en gare de Réaumont (236 usagers par jour) et +36% en gare de Clelles-Mens (70 usagers par jour).

Le nouveau matériel en cours de déploiement a des problèmes de fiabilité.

### Grenoble - Gap

Avec les nouveaux horaires de décembre 2009, la liaison Grenoble-Clelles bénéficie d'un 9ème Aller-retour (A/R) en milieu d'après-midi (départ de Grenoble à 15h13 - départ de Clelles à 16h44).

6,4 millions d'Euros de dépenses sont prévus en 2010-2011 sur la ligne (programme d'étude de modernisation de la signalisation + travaux de voie)

### Grenoble - St André-le-Gaz

Les nouveaux horaires ne permettent pas de combler le manque de desserte le matin entre Voiron et Gières entre 6h26 et 7h06.

Une desserte de soirée entre Grenoble et Rives a été demandée ; l'absence de telle desserte est un problème général à l'ensemble des réseaux de transport en commun de la région grenobloise.

Des goulottes en métal sont prévues pour les



Goulotte en gare Voiron - Photo ADTC

vélos dans les escaliers des gares de Grenoble, Moirans, Voiron et Voreppe, une demande de l'ADTC ! Des usagers de la gare du Grand Lemps ont fait la même demande en réunion. La question de l'accès des P+R des gares de Gières, Echirolles et Saint Egrève aux abonnés TER a été une nouvelle fois posée. La Région étudie la mise en place d'un abonnement annuel, qui éviterait aux usagers de devoir renouveler leur abonnement tous les mois.

### Chambéry - Grenoble - Valence

Nous avons reposé la question de l'absence d'arrêt à Moirans, point nodal du réseau, des trains de maillage régional

Il est à noter que tous les horaires vont changer en décembre 2010 sur le sillon alpin suite à l'ouverture de la ligne du Haut-Bugey pour les TGV Paris-Genève.

Au rayon des bonnes nouvelles : la mise en place de 5 vrais A/R Grenoble-Genève en 2h03 (dont 2 A/R Valence-Genève) en semaine, 4 A/R le samedi, 3 le dimanche.

Le rétablissement retour d'un A/R journalier Valence-Evian supprimé en 2008 est également prévu.

Les TER seront cadencés à 30 minutes pour les trains péri-urbains Chambéry-Saint-Marcellin en « heures de pointe ».

Au rayon des mauvaises nouvelles, figure un temps de stationnement accru en gare de Grenoble sur les TER péri-urbains Chambéry - Saint-Marcellin : 13 mn vers Chambéry, 20 mn vers Saint-Marcellin) ; ces attentes sont particulièrement dissuasives pour des trajets comme Vinay-Gières.

À cela s'ajoute une réduction de l'amplitude de service :

- les premiers TER arriveraient à Grenoble à 7h18 au lieu de 6h38 en venant de Valence, . 6h51 au lieu de 6h38 en venant de Saint-Marcellin et à 6h31 au lieu de 5h50 en venant de Chambéry.

- le soir, le dernier TER péri-urbain venant de Saint-Marcellin arriverait à Grenoble à 19h51 au lieu de 20h40 ; le dernier départ de Grenoble vers Chambéry serait avancé à 19h34 au lieu de 19h44.

Les documents de présentation de ces comités de lignes sont téléchargeables sur [www.rhonealpes.fr](http://www.rhonealpes.fr).

Emmanuel COLIN de VERDIERE

Aujourd'hui, il nous faut mettre un carton rouge à Trenitalia, l'homologue italienne de la SNCF, qui a remis en cause l'ensemble des dessertes internationales, de et pour l'Italie, et mis en demeure tous les pays voisins de stopper leurs trains à la frontière italienne. Cela touche entre autres les relations Nice – Milan, Nice – Turin via Cuneo, Genève/Bâle/Zürich – Milan via Domodossola ou Chiasso, Munich – Innsbruck – Milan via le Brenner, Paris – Lyon – Turin – Milan, etc. Le train de nuit quotidien Genève – Rome, très prisé des italo-grenoblois, est carrément supprimé. Trenitalia construit l'Europe à l'envers !

Après la suppression des trains de nuits Paris – Briançon remplacé par un train classique (avec voitures avec sièges semi-couchés) Briançon – Valence – Romans, on note depuis le nouveau service du 14/12/2009 outre la suppression Genève – Rome (via Brigue, Milan, Florence et Bologne) précitée, la restriction des jours de circulation et la limitation de parcours du Genève - Quimper (Rhône-Océan) à la relation Lyon – Nantes, la restriction des jours de circulation et les menaces de suppression des trains Genève – Hendaye et Evian – Paris. De sérieuses menaces aussi de limitation du train « Edelweiss » Bruxelles – Zürich au seul parcours suisse Bâle – Zürich et qui perdrait son nom pour devenir un simple train IC des CFF. Et ce pour ne citer que quelques exemples, car partout le nombre des trains de nuit et des trains internationaux fond comme neige au soleil.

Jadis, Grenoble était desservi par les trains de nuit quotidiens Genève – Hendaye (avec une voiture-lit bi-hebdomadaire Madrid – Moscou), Genève – Vintimille et Saint-Gervais – Nice en plus des trains internationaux de jour comme le Catalan-Talgo, le Rhodanien, le Grenoble – Turin, le Bâle – Nice via Genève, etc. Il n'y a plus rien depuis la régionalisation et les dessertes de jour sur Genève, la Haute-Savoie et l'Italie restent calamiteuses voire inexistantes.

Les rares circulations Lyon – Turin (par TGV) ne marchent pas, car la clientèle pour Turin est à Grenoble, Pontcharra, Chambéry et Genève et non pas à Lyon. A quand un Genève – Turin via Chambéry et Modane avec correspondances de et pour Grenoble ? Le groupement « City Night Line » (CNL) aimerait faire des trains de nuit en France, mais on lui met déjà des bâtons dans les roues comme pour sa demande de Lyon/Grenoble – Genève – Zürich – Munich/Vienne, les tranches terminales étant scindées en deux à Genève à destination de Lyon et de Grenoble et à Buchs pour Munich et Vienne. Ce nouveau train de nuit risque fort de se transformer en Genève – Munich/Vienne ! Heureusement qu'il y a encore CNL pour faire des trains de nuits en Europe !

L'AEDTF(\*) va saisir la Commission Transports de l'Union Européenne, tout comme elle l'avait fait, avec réussite, pour l'adoption de la législation sur les droits et obligations des voyageurs à l'élaboration de laquelle elle a collaboré. Nous demandons aux lecteurs d'ADTC Infos de bien vouloir signaler à l'AEDTF, par courrier postal ou par courriel Internet ([info@aedtf.org](mailto:info@aedtf.org)), les relations de nuit ou internationales qu'il faudrait créer ou de recréer afin de ne rien oublier dans notre démarche auprès de l'Union Européenne.

Texte et photo  
William LACHENAL

(\*)AEDTF : Association Européenne pour le Développement des Transports Ferroviaires



Le dernier « Rhône-Océan » va quitter le faisceau de garage de Genève pour se mettre en place en gare de Genève-Cornavin.

### Grenoble – Turin, toujours rien !

Les travaux du tunnel ferroviaire du Mont-Cenis seront achevés en avril 2010, mais toujours pas de relation correcte entre le Dauphiné et l'Italie. Depuis toujours, les trains Lyon – Turin n'ont jamais été remplis, la clientèle pour et de Turin étant dans le Sillon Alpin à Voiron, Grenoble, Pontcharra, Montmélian, Chambéry, Aix-les-Bains et Genève. Le train quotidien Grenoble – Turin des années 1970 avait pourtant un coefficient de remplissage remarquable de l'ordre de 85 à 90 % contrairement aux Lyon – Turin qui n'ont jamais dépassé les 50 %.

L'électrification de Gières – Montmélian n'étant mise en service qu'en 2013/2014, il nous paraît judicieux de proposer un train quotidien Genève – Turin (et retour) via Chambéry et Modane, donnant et relevant à Montmélian des correspondances pour Grenoble, bénéficiant ainsi d'un parcours entièrement électrifié de Genève à Modane sans aucun changement de locomotive. Aujourd'hui, la Région Rhône-Alpes persiste à créer au départ de Lyon (jacobinisme lyonnais oblige !) un train omnibus de Lyon à Modane et donnant correspondance à Modane à un omnibus italien, le tout, avec un temps de parcours prohibitif. Que l'on nous démontre la potentialité de la clientèle Lépin-le-Lac – Turin ! Si l'on persiste à partir de Lyon, soit, mais le train doit être rapide et ne desservir que Bourgoin, La-Tour-du-Pin, Chambéry (correspondance Genève), Montmélian (correspondances Grenoble), Saint-Jean-de-Maurienne et Modane.

Une seule relation quotidienne est nécessaire, mais elle doit être correcte et répondre à la demande avec une arrivée à 9h30 à Turin et un retour à 18h00 au départ de Turin avec un temps de parcours le plus attractif possible.

Les Chemins de Fer Fédéraux suisses (CFF) sont en pôle position pour remporter l'appel d'offres des TER de la Région Piémont, ils pourraient fournir une des rames remorquées ex-« Cisalpino » devenues disponibles, rame qui serait tractée par une locomotive SNCF.

William LACHENAL

## Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et  
ferroviaires (18h30) :  
19 avril, 24 mai, 14 juin

Commission vélos & piétons  
(18h30) :  
26 avril, 31 mai, 21 juin

Commission du bulletin (18h30) :  
12 avril, 17 mai, 12 juillet

## 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 : B. Rivoire  
Photos vignettes de couverture :  
C. Cotte / SMT / S. Blanchard

# Revue de presse

## Historique : moins de voitures dans les grandes villes

Les enquêtes ménages déplacements dans 8 grandes villes françaises (Bordeaux, Lille, Lyon, Reims, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulon.) sont analysées par un expert en mobilité du CERTU, J.M.Guidéz. A ce stade, ce n'est plus un phénomène émergent, mais une tendance de fond. Dans toutes les villes où il y a eu au moins 2 enquêtes, c'est le même constat : la voiture recule de 2 à 7 points en 12 ans. (...) Trois raisons expliqueraient cette tendance : depuis 2003, le prix du pétrole sur une pente ascendante ; les politiques volontaristes en faveur des modes alternatifs qui commencent à porter leurs fruits ; et enfin, la sensibilisation aux problèmes environnementaux. (...) La baisse globale de la mobilité est imputable en quasi-totalité aux déplacements motorisés.

*Ville Rail & Transport, C.Nangeroni, 27  
janv. 2010*

NDLR : la baisse a aussi été observée à Grenoble, où l'EMD 2009/2010 est en cours.

## Casque de nouveau facultatif pour les cyclistes israéliens

Le Comité ministériel pour la législation a donné son accord à un projet qui révoque l'obligation de porter un casque à vélo dans les villes. (...) « Se déplacer à vélo dans les agglomérations réduit la congestion automobile, les difficultés de stationnement, la pollution et les risques d'accidents. Rendre le casque obligatoire a détourné beaucoup de cyclistes qui ont repris leur voiture », affirme Sheli Yehimovich, députée [et rapporteur du projet d'abrogation à la Knesseth]. « A Paris et dans d'autres villes européennes, il y a de merveilleux projets de vélos en libre service. Tel Aviv prévoyait de mettre à disposition de la ville 2000 vélos, mais ce projet a été retardé à cause de la Loi sur le port obligatoire du casque. En outre, cette loi ne peut actuellement pas être imposée, et la Police dit qu'elle n'a pas l'intention d'essayer de s'y attaquer ».

*Jerusalem Post, 27 déc. 2010*

NDLR : la loi qui instaurait le port obligatoire du casque a été révoquée le 6 janvier 2010 à une écrasante majorité (56 contre 6). Ce n'est pas la première fois qu'un projet de loi « casque obligatoire » est rejeté (*cf Québec, Irlande, Danemark...*), mais c'est la première fois qu'une loi « casque obligatoire » est révoquée.

En France, la proposition du comité interministériel Sécurité routière n'a pas été retenue par la DSCR et le Conseil interministériel de janvier 2010. Merci aux adhérents qui ont participé à notre action « Une carte de vœux pour la déléguée interministérielle Sécurité routière ».

## Tourne-à-droite des vélos au feu rouge : expérimentation positive

Les expérimentations en cours à Strasbourg et Bordeaux du principe du "tourne à droite", qui autorise à certains carrefours les cyclistes à passer au feu rouge s'ils tournent à droite, sont "positives", a estimé le 4 février 2010 Hubert Peigné, le "Monsieur Vélo" des pouvoirs publics.

Aucun accident n'a été constaté à Bordeaux, où l'expérimentation est menée depuis mai 2009 à une dizaine d'intersections, a souligné le maire (UMP) de Bordeaux, Alain Juppé, à l'occasion de l'organisation dans la ville d'une rencontre internationale « prospective » sur la question du vélo en ville.

Ces expérimentations « positives » à Bordeaux et à Strasbourg, où elle est en cours depuis deux ans à cinq carrefours, pourrait permettre d'en encourager d'autres dans « quelques autres villes », à l'initiative des mairies. (...)

*Gazette des communes, 4 fév. 2010*