

ADTC infos

Se déplacer autrement



Réseau 2014 : les propositions de l'ADTC

dossier central : pages 9 à 12

N°124 - Juin 2010 - 3,00 Euros



VIS DÉFAVORABLE !



VOUS COMMENCEZ QUAND MÊME À CREUSER LE TUNNEL ?

Non ! ON L'ENTERRE...

Dernier épisode ?



DE CLED'12

P + R :
Pratique +
Rentable

page 8



Tram
ou Tram-train ?
Les deux !

page 16



EDITORIAL : Pour faire sauter les bouchons

L'enquête publique sur le projet de Rocade Nord du Conseil général de l'Isère a confirmé le bien-fondé de nos critiques sur le principe même de cet ouvrage : la Rocade ne réglerait pas le problème des bouchons d'entrée d'agglomération, elle l'aggraverait.

Alors que la part de la voiture dans les grandes villes françaises baisse, la fréquentation des TER est en forte hausse. Les autocars Express de Transisère connaissent aussi un succès croissant. Il suffit d'emprunter les TER ou ces autocars pour constater que leurs passagers ne sont pas seulement des « captifs » aux moyens trop modestes pour se déplacer en voiture. On y côtoie aussi des cadres qui parlent de leur dernière recrue, des ingénieurs qui pianotent sur leur ordinateur portable, des profs de fac qui feuilletent les rapports de leurs étudiants... Faire le trajet domicile-travail en TC plutôt qu'en voiture est de plus en plus souvent un choix, qu'il convient évidemment de conforter et d'encourager.

Or, il arrive que, le soir, des autocars Express pour Voiron passent sans s'arrêter au Polygone, car ils ont déjà fait le plein de passagers aux arrêts précédents. On voit aussi, certains jours, des trains tellement bondés sur la ligne Chambéry – Grenoble qu'ils n'arrivent pas à embarquer tous les passagers dans les gares intermédiaires.

Les promoteurs de la Rocade Nord, si prompts à s'émouvoir du temps perdu dans les bouchons par les automobilistes, ne parlent guère du temps perdu par ces périurbains contraints d'attendre le passage d'un car ou d'un train moins plein pour rejoindre leur destination.

La Rocade Nord, débouchant trop près du centre-agglomération, n'améliorerait pas la vie

des périurbains qui doivent chaque jour faire la navette depuis le Voironnais ou le Grésivaudan. L'affectation de la bande d'arrêt d'urgence aux autocars sur un tronçon de l'A48, elle, a eu un effet positif : cette mesure mérite d'être étendue, mais elle ne suffira pas. Le cadencement des TER est aussi un net progrès, même si quelques défauts subsistent. Mais la voie ferrée Moirans-Grenoble est proche de la saturation, et on nous dit qu'il faudra patienter 15 ou 20 ans avant le doublement de cette voie ferrée.

Alors, il serait temps de relancer un projet innovant, qui avait peut-être émergé trop tôt en 2004 : interconnecter le futur tram E et un tram périurbain pour desservir Moirans – Crolles, et au-delà, grâce à des parcs relais pour combiner TC et voiture ou vélo. Les contraintes géographiques, si elles rendent difficile l'accès routier à Grenoble, ont aussi canalisé l'étalement urbain et créé les conditions de succès d'une telle desserte : il y a autant d'usagers potentiels de Meylan à Crolles que le long de l'actuel tram C.

Un tel projet, à cheval sur le territoire de 3 AOT⁽¹⁾, aurait l'ampleur nécessaire pour justifier une implication forte du Département. Et contrairement à la Rocade Nord, il contribuerait vraiment à améliorer durablement les déplacements dans notre région.

Monique GIROUD

(1) AOT = autorité organisatrice des transports.

Les 3 AOT locales concernées sont le SMTC Grenoble, le Pays Voironnais, et le Grésivaudan.

Sommaire du numéro 124

- P 2 Editorial : Pour faire sauter les bouchons
- P 3 Rocade nord : et maintenant ? Avis défavorable après l'enquête publique
- P 4 PDU alternatif : pour des solutions durables et efficaces
- P 5 La ville à 30, un projet politique
- P 6 Aménagements cyclables, le programme 2010 de La Métro
- P 7 Ça bouge dans tous les sens dans l'agglomération
- P 8 P + R : Pratique + Rentable pour le transfert modal
- P 9-12 Se déplacer en 2014 dans la région grenobloise
- P 13 Le ScoT, un outil stratégique pour la région grenobloise
- P 14 Comité de ligne du secteur nord-est
- P 15 Restructuration du réseau Transisère, les usagers se mobilisent
- P 16 La ligne E nord-sud, tram ou tram-train ? Les deux !
- P 17 Lignes 1 et 17
- P 18 Des trains pour l'été
- P 19 Des travaux pour plus de trains
- P 20 Revue de presse

On vous recommande « Avis défavorable ! »

Tel est le titre de l'album que Cled'12 a composé en sélectionnant 80 de ses meilleurs dessins humoristiques sur la saga de la Rocade Nord, qu'il juxtapose avec des extraits très sérieux des conclusions des commissaires-enquêteurs.

Faites-vous plaisir, lisez au moins cette petite anthologie si vous n'avez pas lu les rapports complets!

En vente à l'ADTC, 15 €

A peine notre bulletin 123 arrivait-il chez nos abonnés que la nouvelle tombait : les Commissaires enquêteurs ont rendu un avis défavorable pour que le projet de Rocade Nord soit déclaré d'utilité publique.

Conséquences juridiques

L'avis négatif quant au caractère d'utilité publique du projet de Rocade Nord rend tout recours immédiatement suspensif de droit, au cas où le Conseil général de l'Isère (CGI), maître d'ouvrage, tenterait de faire passer ce projet "en force".

Le travail des commissaires enquêteurs... et des associations

Dès le lendemain de la publication des conclusions des commissaires-enquêteurs (résumé de 12 pages), l'ADTC a pu prendre connaissance du rapport complet (document de 167 pages). La lecture du rapport montre que les commissaires enquêteurs, quatre professionnels désignés par le Tribunal Administratif et le Préfet, ont été attentifs à l'ensemble des observations qui leur ont été soumises. Ils les ont analysées, classées, synthétisées, ont posé au Conseil général plusieurs questions complémentaires, avant de conclure, point par point.

L'ADTC, qui a aussi transpiré sur les nombreuses pages du dossier soumis à enquête publique, est en mesure d'apprécier le travail fait par les commissaires enquêteurs, à qui nous rendons hommage. Et rétrospectivement, nous pouvons dire que cela valait la peine de décortiquer ce dossier.

Pour contrecarrer le projet avec des arguments sérieux, les associations du CAIRN — parmi lesquelles l'ADTC — avaient convenu de travailler chacune sur une partie du dossier, et d'approfondir les critiques sur les sujets relevant de sa compétence (déplacements, patrimoine architectural, pollution, protection de la faune et la flore...). Cette mobilisation concertée de l'expertise de chaque association a été efficace : la plupart des arguments des associations ont porté, parce qu'ils étaient solidement étayés.

Un projet inadapté sur le fond

Le résumé de 12 pages, téléchargeable sur les 2 sites web rocade-nord.org (site du CAIRN), et rocade-nord.fr (site du CGI), est édifiant, et l'explication des motifs ayant conduit à ces conclusions, dans le rapport complet, l'est tout autant. Quand le Président de Grenoble Alpes Métropole fait voter une

résolution en faveur d'un "nouveau" projet de Rocade Nord, et déclare au Dauphiné Libéré le 28 mai : "Le projet s'est fait retoquer sur du visible, le viaduc et la station de péage", il fait preuve d'un aveuglement étonnant... ou d'une solide mauvaise foi.

Car dans les conclusions de l'enquête publique, il est clairement rappelé que le projet de Rocade Nord aggraverait les bouchons d'entrée d'agglomération, et ne délesterait pas significativement la Rocade Sud, ce que montraient déjà les études de trafic de 2002 à 2009.



Les commissaires enquêteurs regrettent que le Conseil général ait associé la rocade à la réduction des bouchons lors de la consultation citoyenne de 2007, créant des confusions et parfois une adhésion infondée à ce projet. Ils notent que Rocade Nord aurait des effets contraires aux objectifs du PDU et de la Loi sur l'Air, elle ne serait pas conforme à l'article 10 de la Loi dite "Grenelle de l'environnement" (article portant sur le bilan carbone). Enfin, les simulations des recettes du péage ne sont pas réalistes, car les variations entre heures creuses et heures de pointe ne sont pas prises en compte.

C'est donc le principe même du projet qui ne répond ni aux attentes du public, ni aux enjeux environnementaux devenus obligations légales. Une révision "cosmétique" ne suffira pas à le rendre conforme à l'intérêt public et aux objectifs du PDU.

(Suite de l'article page suivante)

Monique GIROUD

CARTON VERT aux Transports du Pays voironnais, pour l'opération "Allez voter en bus"

Lors des deux tours des récentes élections régionales, les 3 lignes urbaines de Voiron étaient exceptionnellement et gratuitement en circulation, avec un bus toutes les heures, sauf au moment du repas.

Un affichage en ville annonçait cette heureuse initiative.

La fréquentation effective ? Dans l'ensemble moyenne, très contrastée selon le tour de scrutin et la ligne, mais sans corrélation avec la participation électorale. Certains en ont sans doute profité pour rejoindre la zone commerciale des Blanchisseries ...

Bernard BOUVIER

CARTON ROUGE aux 4 Maires du Sud

Devançant de quelques jours le vote à la Métro, le maire de Gières (président du SMTC), le maire d'Eybens (président de la Métro), le maire de St Martin d'Hères et le maire d'Echirolles ont écrit au président du Conseil général pour lui demander d'étudier un contournement routier pour soulager le trafic de la Rocade sud. Ces maires croient-ils sérieusement, après le rapport accablant de la Commission d'enquête, qu'il soit encore utile de dépenser des millions pour étudier une cinquième variante de Rocade Nord ?

Monique GIROUD

RECTIFICATIF

Carton Vert de mars 2010

Dans le bulletin de mars 2010, j'ai généreusement attribué le carton vert à la Métro pour l'aménagement de la rue des Alpes à Fontaine.

La municipalité nous a fait savoir que ce résultat pouvait aussi lui être attribué puisqu'elle a financé 60% de cet aménagement.

Je le fais avec grand plaisir. Dont acte.

Christian COTTE

PDU alternatif Pour des solutions durables et efficaces

Changements d'interlocuteurs

- à la Région, la nouvelle vice-présidente en charge des transports est Bernadette Laclais, en remplacement de Bernard Soulage, et le nouveau président de la commission transport est Jean Charles Kohlhaas en remplacement de Gérard Leras.

- au Conseil général de l'Isère, Didier Rambaud devient vice-président en charge des transports.

- à la présidence de Grenoble Alpes Métropole, Marc Baietto remplace Didier Migaud et à celle du SMTC c'est Michel Issindou.

Christian COTTE

PDU : Plan de déplacements urbains de l'agglomération grenobloise 2012-2020 :

- Organiser et développer les transports publics
- Penser aujourd'hui les déplacements de demain
- Imaginer ensemble la mobilité pour tous

Rendez-vous aux cafés du PDU organisés par le SMTC :

- le samedi 19 juin à Eybens, à L'Illade à 9 h
- le mardi 29 juin à St Egrève, à l'Espace associatif Barnave à 18 h
- le mercredi 30 juin à Grenoble, au Centre social Chorier Berriat à 19 h, pour donner votre point de vue, vos besoins, vos attentes.

Christian COTTE

Dans une délibération du 28 mai 2010, la Métro demande au Conseil général l'étude d'un "nouveau" projet de Rocade Nord. L'ADTC renouvelle ses mises en garde sur l'inadéquation de cette "solution", et demande aux élus d'évaluer et de mettre en œuvre rapidement des alternatives susceptibles d'améliorer de façon durable les conditions de déplacement des Grenoblois et des Isérois.

Le projet de Rocade Nord est, jusqu'à sa prochaine version (ça ne serait jamais que la 5ème variante...), retoqué, mais les difficultés de circulation doivent être résolues. Puisque la Rocade Nord n'est pas une réponse appropriée, il faut rapidement mettre en œuvre toute une palette d'alternatives. L'augmentation du nombre de PDE¹ et leur impact montre que les déplacements sont devenus un souci majeur pour nos concitoyens.

Les déplacements d'échange

Ces déplacements sont un enjeu essentiel, car les pendulaires qui font quotidiennement la navette entre l'agglomération et une branche du Y grenoblois sont ceux qui rencontrent le plus de difficultés. Par chance, la géographie a conduit 80% des habitants de la Région urbaine grenobloise à résider à moins d'un quart d'heure (à pied, à vélo ou en voiture) d'une gare.

Cette limitation de l'étalement urbain permet de proposer des solutions alternatives, grâce à des lignes fortes de transports en commun (TC). L'intermodalité, encore marginale aujourd'hui, est appelée à se développer fortement. Le dossier central de ce bulletin expose les propositions de l'ADTC à moyen terme, avec un schéma de lignes mieux maillées permettant de relier un maximum de sites avec un minimum de correspondances.

Le réseau de TC doit relier le centre de l'agglomération aux autres gares et pôles urbains "secondaires. Les différentes AOT² concernées doivent collaborer efficacement, dans l'intérêt des usagers et pour l'efficacité de leurs lignes de TC. A long terme, la création d'une AOT commune sera sans doute

¹ Plan de déplacements d'entreprise

² Autorités organisatrices des transports : Métro, SMTC, Conseil général, Voironnais et Grésivaudan

nécessaire. A plus court terme, une simplification de la billettique et une meilleure information des voyageurs sur les solutions combinant des lignes de plusieurs transporteurs sont nécessaires.

Déplacements internes à l'agglomération

Plus de 50% des déplacements en voiture dans l'agglomération font moins de 3 km : ils seraient plus vite faits à vélo. Le report modal de la voiture vers le vélo est le moins coûteux pour la collectivité, en investissement comme en fonctionnement, et en quelques années, il génère des économies supérieures aux dépenses faites initialement.

Des investissements sont nécessaires pour des ouvrages de franchissements de coupures (Isère, Drac et A480, Rocade Sud), et pour augmenter massivement la capacité de stationnements à vélos sécurisés dans les principales stations de correspondance, dans le bâti ancien et dans les établissements recevant du public. D'autres mesures moins lourdes peuvent également faciliter les déplacements à vélo : multiplication de Zones 30 et des double sens cyclables, essaimage des ramassages scolaires à pied ou à vélo, poursuite du développement des PDE et PDES. Moyennant quoi, faire baisser de plusieurs points la part de la voiture dans le centre-agglomération est tout-à-fait possible en quelques années. Les cyclistes, piétons et usagers des TC en seraient bénéficiaires en récupérant un peu d'espace ou de fluidité.

Des mesures court terme

L'ADTC demande depuis des années l'application plus systématique de mesures visant à augmenter la vitesse commerciale : prise en compte des TC aux feux, mise en service d'une billettique moderne pour les bus, montée par toutes les portes en heure de pointe. Ces améliorations permettront de renforcer l'offre actuelle tout en contenant les dépenses. Et si les usagers bénéficient d'une meilleure offre, ils pourront sans doute accepter une révision du tarif des abonnements : ceux-ci ont moins augmenté que l'inflation depuis la mise en service des lignes de tram. A plus long terme, de nouvelles sources de financement doivent être étudiées en tenant compte des expériences étrangères (péage urbain, taxation des plus-values immobilières...)

Monique GIROUD

La ville à 30 un projet politique

Les zones 30 ont vingt ans cette année. Il y en a environ trois mille en France, contre quarante mille en Allemagne. Elles ont eu une enfance difficile.

Il serait présomptueux, pour la majorité d'entre elles, de prétendre aujourd'hui (quand elles existent) qu'elles répondent à notre attente. La mise en place de panneaux est obligatoire aux yeux de la loi, mais cela a été souvent le seul aménagement mis en œuvre. Cette situation a été dénoncée. Le Certu et les associations ont multiplié leurs efforts pour améliorer cet état de fait, sans véritablement réussir. La tâche est rude.

A cette époque, et encore dans certaines villes notamment dans le sud de la France, les élus ont eu une attitude méfiante vis-à-vis des zones 30. Il était bon d'en créer une pour montrer sa bonne volonté. Il s'agissait pour eux d'une expérience. On créait une zone 30 « pour voir ». On connaît les résultats. Cette attitude pour le moins frileuse a eu pour conséquence la désaffection, la mise à l'écart de ce type de solution qui n'apportait rien aux usagers. Les piétons, les personnes qui se déplacent avec une poussette étaient toujours « assujettis » au bon vouloir des conducteurs et victimes de leurs mauvaises habitudes, les conducteurs eux-mêmes ne comprenant pas pourquoi on voulait les obliger à rouler lentement.

Mais lorsque la population est consultée ou lorsqu'elle s'exprime par les comités de quartier, elle réclame des zones 30 parce qu'elle espère moins de vitesse, plus de sécurité, plus de confort, plus de liberté pour traverser la rue tout simplement.

A l'inverse, dans les Communes où les élus persistaient à créer des zones 30, ceux-ci se sont vite rendus compte qu'il était insoutenable de s'arrêter en chemin, que la création anecdotique de quelques zones 30 n'avait pas de sens et qu'il fallait « généraliser » les zones 30 à toute la ville ou presque.

Il existe donc des municipalités favorables au 30 à l'heure mais les élus ressentent souvent la quasi généralisation du 30 comme audacieuse, voire téméraire.

Le choix de la ville à 30 est nécessairement politique. Rien d'étonnant à cela, avoir une politique, c'est prévoir, c'est choisir.

Ce choix a des mérites qui sont le plus souvent ignorés ou mis de côté.

Il apparaît comme le résultat d'une approche globale qui permet à terme de diminuer la part de marché de la voiture en ville. Elle prend en compte différents objectifs pour construire dans le temps une ville sûre et agréable à vivre, elle favorise les services « de proximité » qui offrent aux habitants des commerces, écoles, espaces culturels, tous accessibles à pied ou à vélo.

Enfin, le choix de la ville à 30 a une valeur pédagogique et c'est peut-être là le plus important. Il y a inversion des données : le 30 est la règle, le 50 l'exception. Ce principe dit et répété entrera tôt ou tard dans l'esprit des usagers et influencera leurs comportements.

La ville à 30 ne demande pas de moyens considérables, mais il faut le prévoir et l'inscrire dans les programmes de reprise de voirie. Il faudra aussi que les élus expliquent aux usagers quels en sont les enjeux.

Une vaste campagne de communication est nécessaire non pas pour passer « en force », mais pour convaincre. Pour ceux qui conduisent un véhicule motorisé, il faudra pour beaucoup d'entre eux changer leurs habitudes, ralentir et se dire que lorsque l'on est en retard, il vaut mieux s'en prendre à soi, aux causes de son retard, que de mettre en danger les autres ou même de leur faire peur.

Il faut toutefois éviter de laisser croire que toutes les Communes peuvent passer à 30, du moins dans un temps court. Il y a des candidates plus avancées que d'autres.

C'est un challenge à proposer aux citoyens qui, pour la plupart, auront à cœur d'être eux-mêmes les artisans d'une victoire sur le défaitisme ambiant.

Jacques HENNEBERT

Ne pas confondre vitesse, débit, et précipitation

Les vertus des Zones 30 pour apaiser le trafic et réduire les risques d'accident sont plébiscitées. Mais on entend trop souvent des élus ou des techniciens soupirer : "Je voudrais bien, mais cela va congestionner le trafic".

Eh bien non ! En aménageant une Zone 30, l'objectif est d'écarter les vitesses de pointe. La vitesse moyenne en ville est limitée par les nombreux carrefours, pas par la valeur de la vitesse de pointe. La vitesse moyenne d'une voiture n'est quasiment pas diminuée par le passage en Zone 30 (environ 2 km/h de moins en moyenne, d'après des mesures faites à Nantes et Lorient).



D'autre part, compte tenu des distances de freinage plus courtes à 30 km/h qu'à 50, les distances de sécurité intervoiture peuvent diminuer, et par suite, le débit en véhicules par heure n'est pas affecté. Le souci de préserver la fluidité du trafic automobile ne peut donc pas justifier de renoncer à étendre les Zones 30.

Monique GIROUD

Photo : Jacques HENNEBERT

Aménagements cyclables Le programme 2010 de la Métro

St Martin d'Hères : la Ville protège les vélos

Bel exemple que ce parc à vélos en face de la Maison communale de St Martin d'Hères avec cet abri fermé pour 32 vélos des personnels, et à l'extérieur, des arceaux abrités aussi, pour les vélos de 12 visiteurs de la Mairie. Cette réalisation de la Ville pour un budget de 65 000 € a été subventionnée à hauteur de 8 800 € par la Métro.

Christian COTTE



Comptages de printemps Campus

Grâce aux pointeurs bénévoles de l'ADTC et au renfort de ceux du P'tit vélo dans la tête, nous avons pu compter les vélos passant aux entrées du campus. Entre 7h30 et 8h30, nous avons dénombré 753 cycles entrant sur le campus ce mardi 6 avril 2010.

Avec les données de la boucle automatique de la digue mise en place par la Métro, l'estimation est de 7777 vélos entrant et sortant sur toute la journée. Nouveau record, depuis que cette mesure est possible.

Les flux vélos de printemps sont plus faibles que ceux d'automne. Et en regardant sur la journée, la concentration est moindre sur la pointe du matin au printemps.

Si chacun de ces cyclistes se retrouvait seul dans sa voiture, cela rajouterait 19 km de bouchons supplémentaires (sur 2 voies, et à raison d'une voiture par 10 m).

Domage pour un jour de printemps, non ?

Vive le vélo !

Laurent MERINDOL

Dans le cadre de sa compétence d'agglomération, le Conseil communautaire de la Métro a voté le 26 mars son programme 2010 d'études et d'investissements suivant le schéma directeur cycles 2006.

Avec l'objectif de porter le réseau cyclable à 455 km d'ici à fin 2012, le Conseil a d'abord décidé de lancer des études sur les Communes de Fontaine (rues de l'Argentière, Joliot Curie et de la Sure), Echirolles (avenue de Grugliasco, entre Normandie Niemen et V. Hugo), de Varcès (voie verte le long de la Gresse et continuité le long du Lavanchon), de St Martin d'Hères (rues de la Galochère et M. Cachin), de Veurey, Noyarey, Sassenage (le long de la RD 1532), de Claix, Seyssins (rive gauche du Drac), de Pont de Claix (voie verte le long du canal), et enfin de Grenoble (rue Hébert), avec un budget prévisionnel de 120 k€

Ensuite, il a décidé de financer 1800m de nouveaux aménagements, deuxième tranche d'aménagements cyclables de la rue du Vercors à Seyssinet (300 m) et sur l'avenue J. Jaurès à Eybens (500 m) ainsi que le jalonnement des parcours cyclables de la rive gauche du Drac, avec un budget prévisionnel de 1540 k€

Il s'est réservé un budget de 1700 k€ pour financer 4800 m d'opérations complémentaires selon l'avancement des études, à Grenoble (300 m avenue M. Reynoard), à Domène (350 m sur la RD 1523 et 100 m de voie verte vers la zone d'activités), à Seyssinet (400 m rue du Vercors), à Varcès (1200 m ch. du Lavanchon), à Eybens (650 m av. d'Echirolles), à Grenoble (350 m de double-sens cours Lafontaine / rue Condillac et 500 m rue Moyrand).

Avec seulement 1800 m d'aménagements nouveaux certains, et 4800 m d'aménagements possibles en 2010, il est à craindre que l'objectif de passer de 310 km fin 2009 à 455 km d'aménagements cyclables d'ici à fin 2012 sur l'agglomération soit difficile à atteindre à ce rythme.

Texte et photo
Christian COTTE



Avenue Jean Jaurès à Eybens

Ça bouge dans tous les sens dans l'agglomération

A Grenoble

Après ceux du centre ville en 2009, ce sont les cyclistes des quartiers Chorier Berriat et centre-gare qui bénéficieront de la mise place des double-sens cyclables.

A l'Ouest de la voie ferrée et au Nord du boulevard J. Vallier, les rues à sens unique seront autorisées dans les deux sens aux cyclistes.

Seules ne le seront pas, les rues Abbé Grégoire, entre la rue N. Chorier et la rue Dr Hermite, la rue D'Alembert, le cours Berriat Ouest, les rues Gerin et de la Nursery, Anthoard entre Abbé Grégoire et P. Séward, et l'ADTC est en accord avec la Ville sur ces exceptions.

Par contre l'ADTC demande que la partie de la rue Abbé Grégoire entre cours Berriat et rue M. Dormoy, l'avenue de Vizille, la rue J. Rey ainsi que les passages inférieurs sous l'Estacade soient mis en double-sens cyclable aussi.

Pour les voies qui entourent la place St Bruno, et la rue J. Prévost non prévues, l'ADTC demande des aménagements.

Côté Centre-gare les cyclistes pourront aussi en bénéficier, sauf pour les rues J. Macé, de l'Isère, de l'Estoc et rue A. Bergès.

L'ADTC demande l'aménagement de la sortie de la rue J. Macé sur le quai, l'aménagement de l'entrée de la rue Casimir Brenier par la place Dubedout pour qu'elles soient mises en double-sens cyclables, et aussi les rues de la scierie et de Villars de Lans.

Dans le même temps, six traverses, entre rue Abbé Grégoire et rue D'Alembert, entre rue Dr Hermite et rue Dr Calmette, entre rue Dr Hermite et rue N. Chorier seront classées en zone de rencontre...

A Grenoble toujours, la zone 30 Stalingrad est mise en place entre la rue des Déportés, le boulevard Foch et la rue Gal Férié.

A Gières

Les cyclistes peuvent aussi circuler dans les deux sens dans toutes les rues des zones 30 de la Ville.

Une zone de rencontre a été instaurée à partir de la grande rue sur le quartier de la mairie, les abords du Laussy et la rue V.Hugo.

Une nouvelle zone 30 a été créée entre la grande rue et la voie ferrée.

A Fontaine

L'agenda 21 prévoit la généralisation des zones 30, avec double-sens cyclable réglementaire, à l'exception de quelques artères structurantes.

La Ville s'est portée volontaire auprès de la Sécurité routière pour expérimenter le « tourne à droite au feu rouge » pour les cyclistes (cf. revue de presse du bulletin 123, p.20). Elle est dans l'attente de l'autorisation.

Il y a peut être d'autres bonnes décisions mises en place, dites le nous, pour qu'on le fasse savoir à tous.

Texte et photo
Christian COTTE

Toutes à double-sens

Compte tenu des dispositions du décret du 30 juillet 2008, toutes les rues à sens unique des zones 30 deviennent réglementairement à double-sens cyclable à compter du 1er juillet. C'était donc prévu depuis ce décret, et les maires des Communes ont eu jusqu'au 30 juin pour mettre en conformité la signalisation de ces rues ou décider par arrêté de maintenir une rue en sens unique, pour un motif spécifique. Si le motif est contestable, le délai légal pour un éventuel recours est de deux mois : les arrêtés municipaux sont à suivre.



Maintenant, la circulation dans les deux sens est autorisée pour les cyclistes dans toutes les rues des zones 30 et des zones de rencontre. La signalisation annonçant le double-sens cyclable doit avoir été posée, pour que les autres usagers soient prévenus et ne risquent pas d'être surpris de trouver des cyclistes venant dans l'autre sens. A défaut, la responsabilité du maire, détenteur du pouvoir de police, pourrait être mise en cause pour défaut de signalisation.

Christian COTTE



Rue de la Levade à Seyssinet-Pariset

P + R : Pratique + Rentable pour le transfert modal

Nouveaux P+R vélos

Des véloparcs collectifs de 50 à 80 places sont maintenant installés dans 9 des 45 gares de la Région qui en bénéficieront, dont Gières, Moirans, Brignoud, Pontcharra et Rives. L'accès est contrôlé par carte OÙRA ou, dans l'agglomération, avec un badge Métro Vélo. Dans 185 autres gares moins fréquentées, des boxes à vélo sont en cours d'implantation, à raison de 4 à 16 places par gare. L'utilisation de ces boxes est gratuite mais vous devez vous munir de vos propres antivol pour cadenasser la porte et le vélo.

Dans l'agglomération, 3 des 25 consignes automatiques prévues sont installées aux stations de tram Cité internationale, Grand-Place Alpexpo, et Fontaine La Poya. Environ 2/3 des 10 à 14 places de chaque station sont réservées à des vélos de location que vous devez reposer dans le box de départ. Il ne s'agit donc pas encore de vélos en libre-service comme le système développé à Montpellier. L'accès est contrôlé par carte Métro Vélo, OÙRA ou TAG : contacter Métro Vélo au 0820 22 38 38.

Nous attendons ces équipements avec impatience, et espérons qu'ils se multiplieront rapidement. Car, répétons-le, l'intermodalité vélo+TC est encore très en-dessous de son potentiel, et la capacité de stationnement vélo sécurisé est encore insuffisante, en particulier en gares de Grenoble, Gières et Echirolles.

Monique GIROUD

Dans une politique de déplacements voulant favoriser les alternatives à l'usage de la voiture individuelle, le transfert de la voiture vers les transports en commun passe par le développement des parcs relais.

C'est un des moyens pour pouvoir arrêter une grande partie des déplacements pendulaires à l'origine des congestions matinales aux entrées dans l'agglomération. Pour être attractifs, ces parcs relais doivent être couplés avec une ligne de transport en commun forte, type tram ou bus en site propre et offrir une tarification combinée avec l'accès au réseau de TC.

Les parcs relais de l'agglomération

Dans l'agglomération, 10 parcs relais sont en service.

Le SMTC a décidé en décembre 2009 de fermer au 1er février 2010 trois parcs relais, Carronnerie, St Egrève gare et St Egrève Karben pour fréquentation trop faible. Leur accès est libre mais ils ne sont plus gardés et les usagers ne bénéficient plus de la tarification combinée. Un fonctionnement automatisé devait être mis en place au cours du 1er trimestre 2010, mais il n'y a pas encore eu de suite.

Avec la mise en chantier de la ligne E et du projet d'aménagement urbain de l'esplanade à Grenoble, le grand parc gratuit de la Porte de France va fermer fin 2011.

Le SMTC vient d'aménager un parc relais non gardé à Sassenage au carrefour du Château, au bas de la descente du Vercors.

Le Conseil général qui réalise la traversée entre rive droite et rive gauche de l'Isère par le pont barrage de St Egrève aménage aussi un parc relais non gardé de 70 places côté rive gauche pour fin 2010 pour les usagers des lignes de bus express Voiron-Crolles et Voreppe-Vizille.

Dans le projet de ligne E, le SMTC a prévu de créer un parc relais de 80 places au terminus de Fontanil-Lanfrey, de rouvrir celui de St Egrève Karben de 100 places et d'en créer un de 40 places au Pont de Vence.

Pour un changement d'habitude

Voilà qui devrait permettre à nombre d'automobilistes de changer leur pratique, surtout s'ils y sont invités par une bonne diffusion de l'information de leur PDE.

Avec le développement des lignes structurantes de transport en commun et la multiplication des parcs relais aux entrées de la cuvette grenobloise, l'intermodalité va faire évoluer dans le bon sens la problématique des déplacements pendulaires et donc des encombrements matinaux au bénéfice de ceux qui ont besoin de leur voiture comme outil de travail.

Texte et photo
Christian COTTE



P + R de Seyssinet-Pariset

Se déplacer en 2014 dans la région grenobloise

Propositions pour un réseau de transports en commun

Le Conseil général étudie une restructuration de ses lignes de bus pour la rentrée de septembre 2011. Le SMTC étudie de son côté une restructuration de son réseau pour 2012/2014. Ces deux dates sont liées à de nouveaux appels d'offres pour l'exploitation de ces réseaux.

En parallèle, le SMTC étudie le projet de ligne de tramway vers Meylan. L'évidence serait d'aller jusqu'à Montbonnot pour desservir l'ensemble de la zone d'activités de Inovallée. Mais, Montbonnot ne fait pas partie du territoire du SMTC. Et réciproquement le Grésivaudan a mis en place en décembre 2009 des lignes de bus qui se terminent à la limite de Meylan, ne permettant pas une bonne desserte de la partie meylanais de Inovallée.

Les déplacements entre l'agglomération et ses territoires voisins (Grésivaudan, Voironnais) sont la principale cause des bouchons aux entrées de l'agglomération. La seule alternative à l'usage de la voiture c'est le développement de l'offre de transports en commun péri-urbains.

Il est donc temps de réfléchir à un réseau à l'échelon de la région grenobloise.

C'est l'objectif de ce dossier central. Pour constituer un exemple de ce à quoi pourrait ressembler un tel réseau, nous avons commencé par définir des principes. Nous avons ensuite construit ce réseau en respectant ces principes et en cherchant à améliorer les lignes actuelles des différents réseaux.

Est-il utile de préciser que ce travail n'est pas complet ? Nous n'avons par exemple traité que les lignes du Grésivaudan et du Voironnais imbriquées avec celles de l'agglomération et pas les lignes internes à ces territoires. Notre proposition de réseau est donc uniquement destinée à illustrer qu'un réseau unique au niveau de la région grenobloise est possible sur la base de principes répondant aux besoins d'une offre de qualité pour les usagers et d'une optimisation des coûts de fonctionnement de ce réseau.

Principes

1/ le réseau TC couvre l'ensemble de la région grenobloise, en particulier il intègre les relations entre l'agglomération grenobloise et les territoires voisins : Grésivaudan, Voironnais, Sud-Grenoblois. Nous nous sommes donc volontairement affranchis des "frontières" administratives.

2/ le réseau est hiérarchisé avec des lignes structurantes et des lignes de desserte locale

Le réseau structurant est constitué :

- du réseau TER, armature de base pour les déplacements « péri-urbains »,
- du réseau de cars Express du Conseil général,
- du réseau tramway, armature du réseau urbain ; il peut être étendu en dehors de l'agglomération sous forme de lignes péri-urbaines ou de tram-train.
- des lignes de bus à haut niveau de service desservant les principaux pôles de la région grenobloise (agglomération grenobloise, Voironnais et Grésivaudan).
 - Desserte du centre-ville : ces lignes doivent traverser le centre-ville ou le tangenter et être diamétralisées
 - Lignes de rocade : ces lignes relient les quartiers en périphérie de l'agglomération.
- l'intervalle entre deux véhicules (tram, bus et cars) ne doit jamais dépasser 10 minutes les jours de semaine sur une amplitude de service élargie, satisfaisant les attentes des habitants de la région grenobloise.

Les lignes de desserte locale assurent une desserte fine du territoire et viennent en correspondance avec les lignes du réseau structurant.

Ces correspondances ne sont acceptables que lorsque le trajet sur la ligne structurante est très majoritaire en temps de transport dans le déplacement. Exemples :

- dans l'agglomération, secteurs de Vif, Le Fontanil, Meylan, avec rabattement sur le tramway, les lignes TER, TAG et cars Express

- dans le Grésivaudan, Voironnais ou Sud-Grenoblois, rabattement sur les lignes TER ou les cars Express
- dans des secteurs plus éloignés (exemple : Bièvre), rabattement vers le réseau TER

A contrario, pour des secteurs proches du centre-ville (La Tronche, Saint-Martin d'Hères...), le principe de rabattement n'est pas accepté par la clientèle du fait d'une correspondance jugée trop pénalisante. Plusieurs expériences démontrent ce rejet par la clientèle et entraînent une forte baisse de l'utilisation des TC sur ce secteur.

Ces lignes de desserte locale peuvent être :

- des lignes régulières cadencées
- des lignes de transport à la demande, voire des services de taxi conventionnés.

Pour garantir à ces usagers une bonne desserte de l'ensemble de la région, ces lignes doivent être en correspondance avec au minimum deux lignes structurantes du réseau.

3/ le réseau est organisé pour réduire le nombre de correspondances

L'accès aux principaux pôles de la région doit être possible en une correspondance pour la plupart des trajets et au maximum avec deux correspondances pour des cas particuliers.

4/ le réseau 2014 est conçu pour préparer les évolutions futures

Un réseau est en permanente évolution. Les lignes de type tramway sont toujours construites sur des axes préalablement desservis par des lignes de bus. Ainsi, nous avons intégré dans notre schéma 2014 la réalisation d'un pont sur l'Isère entre le Domaine Universitaire et Meylan... pour anticiper la réalisation d'une ligne de tramway de rocade (ligne D). De même, nous avons tenu à préserver des lignes existantes qui satisfont les usagers

Zoom sur la branche Nord-Ouest

Notre proposition de schéma illustre comment les lignes TAG, TER, Trans'Isère et Voironnais peuvent être interpénétrées et comment des lignes de bus structurantes peuvent assurer la desserte de ce secteur (Fontaine, Sassenage, St Egrève, polygone...) en complément du réseau tram.

Liaisons Voironnais – agglomération grenobloise

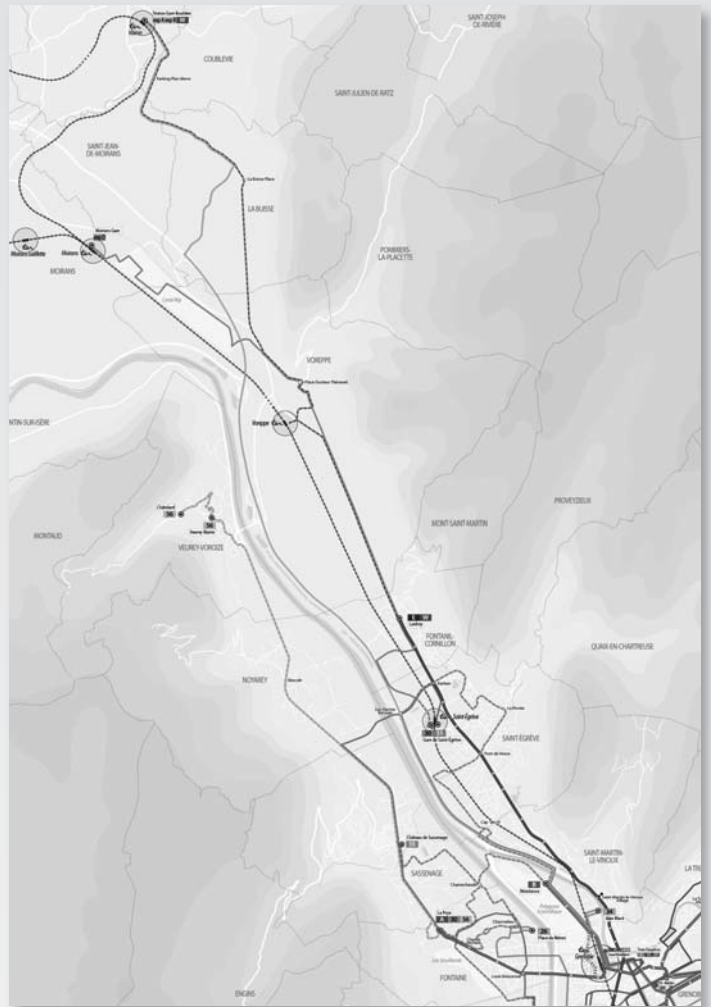
A terme, la ligne E devra être prolongée vers Voreppe et Moirans, via la zone d'activités Centr'Alp.

A l'horizon 2014, nous proposons que :

- la ligne Transisère Express de Voreppe soit prolongée jusqu'à la gare TER de Moirans
- la ligne W Voiron-Voreppe (Pays Voironnais) soit prolongée de Voreppe au Fontanil

Desserte de l'agglomération autour de la ligne E de tramway

En 2014, la ligne E de tramway devrait arriver à Saint-Egrève et au Fontanil. C'est l'occasion de restructurer le réseau bus, desservant les rives gauche et droite, autour des lignes de tramway A (Fontaine), B (polygone scientifique) et E et de la gare TER de Saint-Egrève.



Les investissements à réaliser d'ici 2014 :

- ligne E de Grenoble (Grands Boulevards) au Fontanil
- ouverture du pont Barrage de Saint-Egrève
- ligne B prolongée au polygone scientifique
- un "ascenseur" à Saint-Martin-le-Vinoux permettant aux habitants du village de rejoindre le tramway

Nos propositions :

- ligne 30 entre la gare SNCF de St Egrève et le terminus de la ligne A avec la desserte du polygone scientifique et de la commune de Saint Egrève ;
- ligne 51 entre la gare de St Egrève et Grand'Place : cette ligne deviendrait ainsi une ligne de rocade desservant Cap'38, franchissant l'Isère sur le Pont Barrage puis desservant Sassenage et Fontaine (correspondance avec le tram A à La Poya)

Les usagers peuvent payer plus cher pour une offre de qualité :

avec un réseau maillé couvrant le territoire de la région grenobloise, les habitants de la région grenobloise seront prêts à payer plus cher à la condition que l'offre qui leur est proposée est de qualité (maillage, cadencement, amplitude horaire...)

Lignes de bus à Haut Niveau de service (BHNS) :

la "mode" est de définir des lignes de bus spécifiques qui seraient qualifiées de BHNS. BHNS signifie priorité aux feux et voies réservées. Pour l'ADTC toutes les lignes structurantes doivent avoir la priorité aux feux et dans la mesure du possible (et des possibilités) des couloirs de bus notamment pour l'accès aux carrefours à feux... et donc être toutes des lignes BHNS !

Au centre-ville de Grenoble, les grands axes où circuleront plusieurs lignes urbaines et/ou péri-urbaines devront être équipés de couloirs bus continus.

Lignes scolaires :

il est important d'intégrer le besoin de desserte des établissements scolaires lors de la constitution d'un tel réseau. Les lignes spécifiques "scolaire" doivent devenir une exception. Un tel principe permettra que ces usagers du réseau, en payant un abonnement scolaire, pourront bénéficier de l'ensemble du réseau toute la journée et le week-end pour leurs autres déplacements, au lieu d'être captifs de la voiture de papa/maman !

Zoom sur la branche Nord-Est

Le Grésivaudan est probablement le secteur péri-urbain qui est le plus en relation étroite avec l'agglomération : il y a continuité de l'urbanisation, avec de plus la zone d'activités de Inovalée répartie entre la Métro (Meylan) et le Grésivaudan (Montbonnot).

Liaisons Grésivaudan – agglomération grenobloise

Sur la rive gauche, le TER est l'axe structurant de base.

Sur la rive droite, avant la réalisation d'un tramway desservant Meylan, Montbonnot, Saint-Ismier et Crolles et se terminant à Brignoud (gare TER), le réseau reliant ces deux territoires que nous proposons est structuré autour des lignes Transisère :

- express Voiron-Crolles-Lumbin,
- ligne 6020 prolongée en gare de Brignoud

Ce réseau de base est complété des lignes :

- G61 avec son terminus à la gare de Domène, desservant les communes du Grésivaudan rive gauche jusqu'à Brignoud, puis rive droite jusqu'au Touvet
- G62 desservant la rive gauche de Goncelin à Brignoud avec terminus dans la zone d'activités de Crolles/Bernin
- G60 avec son terminus à la gare de Brignoud, desservant les communes de la rive droite puis la zone d'activités de Inovalée (Montbonnot et Meylan) avec terminus au Lycée du Grésivaudan de Meylan.
- 6070 desservant le domaine Universitaire et Inovalée depuis les gares de Gières et de Domène (via le nouveau pont sur l'Isère)

Les investissements à réaliser d'ici 2014 :

- Une halte ferroviaire à Domène
- Un Pont sur l'Isère réservé aux bus permettant de rejoindre le Domaine Universitaire depuis Meylan
- Une liaison par câble entre le P+R de la Carronnerie et le domaine universitaire
- Une station tramway pour la ligne B sur le viaduc enjambant la RD1090 à La Tronche, assurant une correspondance avec les lignes express (rive gauche et rive droite) et la 6020 ; cette correspondance faciliterait l'accès au CHU pour tous les habitants du Grésivaudan desservis par les lignes Transisère

Correspondances bus / réseau TER cadencé :

Le Grésivaudan a structuré ses lignes autour des gares TER de son territoire. Ces bus ont un leur terminus dans ces gares. Les horaires ont été synchronisés avec ces trains. Le bus arrive à la gare quelques minutes avant l'arrivée du TER et repart quelques minutes après. Les usagers ont ainsi le temps de faire leur correspondance avec un maximum de fiabilité.



Desserte de l'agglomération

Enfin, les lignes urbaines du SMTC pourraient être restructurées avec :

- La ligne 36, reprenant la partie sud de la 31 actuelle entre Eybens et le centre-ville et desservant La Tronche et Corenc avec terminus à Meylan-Maupertuis
- La ligne 37 reprenant la partie sud de la ligne 32 actuelle, et desservant Meylan par l'itinéraire de l'actuelle 31 avec un terminus prolongé à Montbonnot Pré de l'eau (préfiguration du futur tramway Grenoble-Montbonnot).

Traction électrique :

les lignes de bus structurantes du réseau, y compris des lignes comme la 6020, doivent être à traction électrique pour des raisons de performance, de coûts d'exploitation, de confort et de pollution. Le trolleybus est une solution disponible encore pertinente pour de nombreuses années.

D'autres technologies encore expérimentales ne peuvent être envisagées au moins à court terme pour le réseau grenoblois. Ces nouvelles technologies doivent être testées en dehors d'un réseau opérationnel.

Fréquence de 5 ou 10 minutes ?

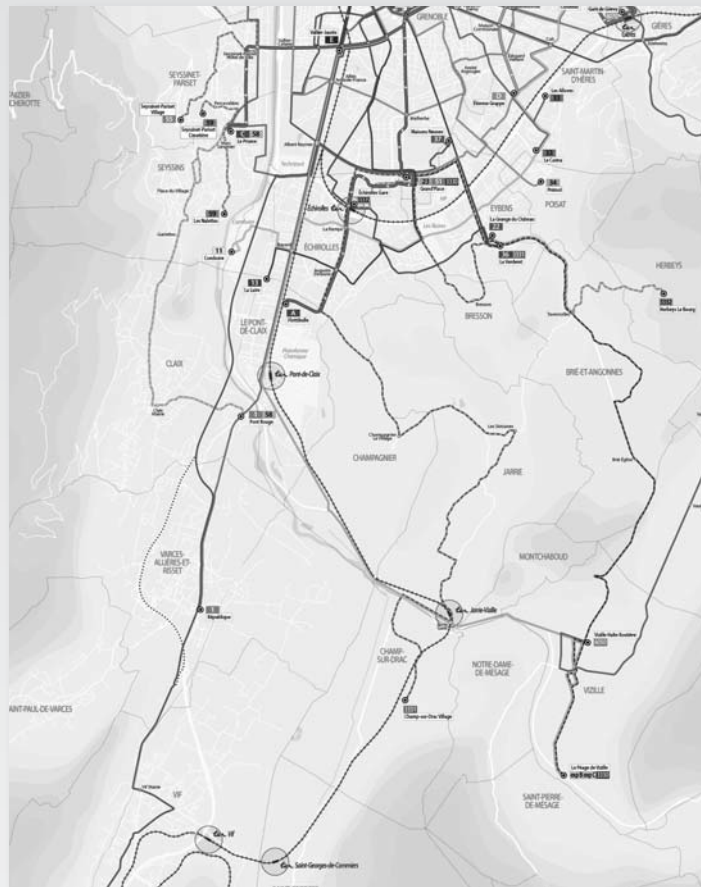
Le SMTC étudie des lignes de bus à une fréquence de 5 minutes. Avec les mêmes moyens, il vaut mieux construire un réseau avec deux lignes à 10 minutes, avec un tronçon commun au centre-ville, plutôt qu'une seule ligne à cinq minutes avec plus de lignes de rabattement. Cela réduit le nombre de correspondances sans augmenter le nombre de bus traversant le centre-ville de Grenoble !

Zoom sur le sud de l'agglomération

Liaisons Sud-Grenoblois – agglomération grenobloise

Nous proposons un renforcement des relations entre l'agglomération et le sud-grenoblois par cinq lignes :

- les lignes express Vizille-Crolles et Vizille-Voiron par Le-Pont-de-Claix, avec départ de ces lignes au Péage de Vizille
- la ligne 6050 (avec terminus au Domaine Universitaire) par Uriage et la combe de Gières
- une ligne 3330 Vizille-Grand'Place par Brié-et-Angonnes
- une ligne 3331 Champ-sur-Drac – Eybens par Jarrie, Champagnier, la gare d'Echirolles, Grand'Place et Bresson.
- Une ligne 3332 Herbeys-Echirolles Gare par Tavernolles, Eybens, Grenoble Grand-Place.



Les investissements à réaliser d'ici 2014 :

- Prolongement de la ligne A de tramway jusqu'à Pont de Claix (Le Canton) en correspondance avec les lignes 1 et 17

Desserte de l'agglomération autour de la ligne E de tramway

Dans l'agglomération, plusieurs lignes radiales relient le cœur de l'agglomération aux communes du sud ; nous proposons ainsi une ligne 22 partant de Eybens, reprenant une partie de l'itinéraire de la 16 puis celui de la 21 pour se terminer à Gières. Nous proposons également de renforcer les lignes de rocade avec prolongement de la ligne 51 venant de la rive gauche du Drac jusqu'à Grand'Place, la 11 sur Meylan...

Des correspondances gérées :

pour les lignes de desserte locale, la correspondance est garantie avec la ligne structurante du réseau à laquelle elle est connectée à son terminus.

Principes requis pour assurer une correspondance de qualité :

- correspondance quai-à-quai
 - les usagers disposent, à travers les panneaux électroniques installés sur l'ensemble des arrêts de la ligne structurante, d'une information indiquant quel véhicule assure la correspondance avec la ligne de desserte locale
 - le bus de la ligne de desserte locale qui assure la correspondance ne part que lorsque le véhicule de la ligne structurante est arrivé.
- Exemples: ligne 56 à La Poya (ligne A) ou 58 au Prisme (ligne C)

Ligne express Grenoble-Beaurepaire :

cette ligne pourrait avoir son terminus en gare de Rives ; même avec une correspondance, la vitesse commerciale du TER permettrait de réduire le temps de parcours. Et à moyens financiers constants, les habitants de Beaurepaire pourraient bénéficier de deux fois plus de relations avec Grenoble !

Les correspondances dans d'autres villes :

Montpellier dispose d'un réseau urbain de bonnes qualités. Par contre, les lignes péri-urbaines et inter-urbaines gérées par le Département sont rabattues sur le réseau tramway, obligeant à des correspondances très mal acceptées par la clientèle.

Le réseau de Bordeaux vient d'être restructuré avec des principes proches de ceux que nous avons définis sur la première page de ce dossier central. : toutes les lignes structurantes du réseau bus sont cadencées à 10 minutes sur une plage horaire très étendue ; elles traversent la ville et croisent au minimum deux lignes de tramway, permettant que la grande majorité des déplacements nécessite au maximum une correspondance.

Ce dossier, annexé d'un plan "Propositions réseau 2014 région grenobloise", ne traite que le réseau 2014. Les mesures complémentaires de type intermodalité, Parking relais... seront détaillées dans un prochain bulletin.

Ce dossier a été réalisé par la commission Transports en Commun de l'ADTC. Environ 5 réunions spécifiques ont été nécessaires pour aboutir à cette proposition. Un grand merci à Sylvain Blanchard pour son travail d'infographie.

Le SCoT un outil stratégique pour la région grenobloise

Le SCoT (Schéma de Cohérence Territorial) devrait être voté par les élus de la région urbaine grenobloise. Les techniciens de l'EPSCoT (Etablissement Public du SCoT) qui coordonnent son élaboration ont diffusé fin 2009 un document "support au débat". Les six conseils de développement de la région ont travaillé sur ce document. L'ADTC a participé à ce travail et a émis un avis envoyé à l'ensemble des élus de la région urbaine grenobloise.

L'élaboration du SCoT se réalise en plusieurs étapes avec publication à chacune de ces étapes d'un document :

- le diagnostic,
- le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable), document obligatoire dans lequel l'EPSCoT exprime de quelle manière il souhaite voir évoluer son territoire dans le respect des principes du développement durable,
- et enfin le DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs), décrivant la mise en œuvre du PADD.

Le document qui a été remis contient à la fois des éléments de diagnostic, d'orientations et de démarche pour la mise en œuvre, et comporte des carences très importantes sur chacun de ces trois aspects. Dans son avis, l'ADTC a ainsi séparé ses remarques sur le diagnostic et sur les orientations avant d'apporter des propositions sur la démarche même d'élaboration de ce SCoT.

1. Diagnostic

Le diagnostic présenté est malheureusement incomplet, puisqu'il manque des éléments de base permettant d'apprécier :

- les flux actuels pour les différents modes de transports (pas seulement les flux automobiles),
- les localisations des emplois ou autres pôles générateurs de trafic (établissements scolaires, grandes surfaces commerciales, établissements recevant du public...),
- les réseaux actuels de Transports en Commun (TC) urbains, périurbains et ferroviaires.

Ces éléments de base sont pourtant nécessaires pour les étapes suivantes.

2. Orientations

Des hypothèses sur les évolutions de la population, des emplois et des logements sont inscrites dans ce document, de manière

apparemment définitive, alors qu'il aurait été souhaitable que plusieurs hypothèses soient proposées permettant d'engager un débat sur ces hypothèses de base.

Le chrono-aménagement y est présenté comme « LA » solution en matière de déplacements, alors qu'il ne concerne que les déplacements individuels en voiture dans les secteurs périurbains.

Il manque dans un tel document la formalisation de principes forts de développement des TC et modes doux pour les déplacements urbains et périurbains, en lien avec l'urbanisation ; le document indique que l'étalement urbain est favorisé par le développement d'axes routiers et TC. Cette assertion est erronée, car si ce fait est exact pour les axes routiers, il en va différemment pour les TC (voir l'exemple de l'Allemagne) : les TC ne favorisent pas l'étalement urbain mais permettent de canaliser les zones de périurbanisation et de consolider les pôles urbains.

Enfin, l'ADTC a rappelé que le télétravail et le péage urbain sont des outils qu'il serait nécessaire d'étudier et de proposer dans le cadre du SCoT.

3. Démarche SCoT

En attendant la création d'une communauté de transports qui paraît indispensable (cf. le dossier central de ce bulletin), l'ADTC a exprimé le souhait que le SCoT préconise un mode de fonctionnement pour le court terme entre les secteurs dotés d'une AOT (Autorité Organisatrice des Transports) et ceux qui n'en ont pas.

Les deux Parcs Naturels Régionaux (PNR) de la Chartreuse et du Vercors sont exclus du périmètre du SCoT. A défaut de pouvoir les intégrer, l'ADTC souhaite que des travaux étroits soient menés avec ces deux territoires très liés à la région grenobloise, notamment sur le plan des déplacements.

Enfin, reprenant l'avis émis par les Conseils de Développement, l'ADTC demande que le SCoT donne une place plus importante à la contribution citoyenne dans sa phase de mise en œuvre.

Antoine JAMMES

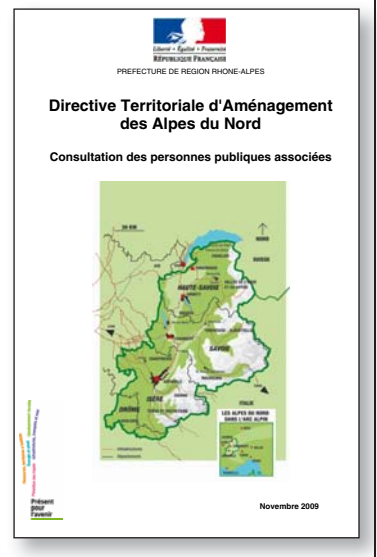
DTA Alpes du Nord

La Directive Territoriale d'Aménagement de notre région était soumise à enquête publique au mois de mai. L'ADTC, ainsi que de nombreuses associations environnementales, s'est exprimée à cette occasion, en espérant que cette directive ne restera pas une simple collection de bonnes intentions auxquelles chaque collectivité locale pourra déroger. Pour ce qui concerne les transports, l'ADTC a émis un avis globalement favorable, moyennant une réserve sur la création de nouvelles voiries routières. L'ADTC a rappelé que les nouvelles voiries génèrent toujours un supplément de trafic, et qu'il n'est que temps de concentrer l'investissement sur les infrastructures ferroviaires.

L'ADTC a aussi proposé que la DTA intègre mieux différents types de mesures permettant de favoriser le report de la voiture vers les modes alternatifs, pas seulement des projets d'infrastructures :

- inciter et accompagner les changements de comportement, sans négliger la marche et le vélo
- faciliter les coopérations entre autorités organisatrices de transports
- ne pas dévoyer la lutte contre l'étalement urbain en une fuite en avant vers la concentration dans les plus grosses métropoles

Monique GIROUD



**Rapport trafic de la
SÉMITAG en 2009**

Fréquentation globale (TAG + affrétés + ligne n° 17 + lignes péri-urbaines pénétrantes + TER) :

75,65 millions de voyages, en baisse de 1,2% par rapport à 2008. Le service PMR a diminué de 2,3%, passant de 38.500 voyages en 2008 à 37.600 voyages en 2009. La part SÉMITAG dans le service PMR est de 88,9 % ; le reste (11,1 %) est assuré par des autocaristes privés.

Voyages par an et par habitant

188, en baisse de 1,1 % par rapport à 2008, qui était de 190.

Données générales sur le territoire desservi par le réseau

26 communes.

La longueur du réseau est de 338 km plus 30 km avec la ligne n° 17 et la Navette de St Paul de Varces.

La densité du réseau est de 1,20 km / km² (avec la ligne n° 17 et la Navette de St Paul de Varces).

Voies réservées :

4 lignes de trams + 20 lignes de bus + "Navette Rabot" = 23,7 % du réseau.

Longueur totale = 118,5 km (sens aller + retour et avec les doublons). Sans les doublons = 32,7 km, dont commune de Grenoble = 14, 8 km.

Vitesse commerciale de toutes les lignes = 17,39 km/h.

Arrêts traités en accessibilité et en compatibilité :

53 quais accessibles ont été construits en 2009, ce qui porte la totalité à 89 % du réseau bus et trams. En semaine, la moyenne d'usagers en fauteuil roulant circulant sur le réseau est de 495.

Lutte contre la fraude :

La fraude avec évasion passe de 7,5% en 2008 à 8,3% en 2009.

Seule la ligne (de bus articulés) n° 3 voit son taux d'irrégularités diminuer, passant de 4,1% en 2008 à 2,1% en 2009.

PDE - PDA :

En 2009, le nombre total de Plans de Déplacement d'Entreprises et de Plans de Déplacements d'Administration s'élevait à 169, dont 35 nouveaux conclus cette année 2009.

Plus de 94.000 salariés peuvent bénéficier de ce dispositif..

Ces PDE - PDA avaient commencé en 2002 avec 13 contrats.

Jean-Marie GUÉTAT

Le SMTC a réuni un comité de ligne à Meylan le 1er avril 2010 pour faire le bilan des ajustements récents de la desserte.

Le secteur de La Tronche, Corenc et Meylan est desservi par le tram B et quatre lignes de bus qui concentrent la quasi-totalité des voyageurs y montant ou descendant (6020, 9, 31, 32 remplacée par la ligne 16 depuis le 1er février 2010). D'autres lignes passent en marge de ce secteur (la 6070 à l'extrême est, la 16 devenue 32 au cimetière du Grand Sablon) ou effectuent un nombre limité de courses (navettes Inovalée, Amibus, navette de soirée, 6021, 6030). Les déplacements d'échange par transport en commun se font d'abord avec Grenoble (18850 v/j), le campus (5250 v/j), ou à l'intérieur du secteur (3650 v/j). Les échanges avec les autres secteurs de l'agglomération restent très marginaux, faute d'offre attractive. Les arrêts les plus utilisés sont bien sûr et de loin ceux situés sur le tram B, suivis de ceux de Corenc Montfleury et de ceux desservis par les lignes 31 et 6020.

L'échange des lignes 16 et 32

Les difficultés financières ont amené le SMTC à prendre des mesures d'« optimisation du réseau », traduisez plutôt de réduction de l'offre kilométrique. La principale mesure appliquée le 1er février 2010 est l'interversion des terminus des lignes 16 (anciennement place de Verdun ou cimetière des Sablons) et 32 (anciennement Corenc Montfleury ou Lycée du Grésivaudan). Les travaux du pont de Chartreuse à Grenoble ont fourni un prétexte pour couper la ligne 32, avant de lui substituer la ligne 16 dans la partie nord. Une autre raison invoquée était la moindre charge de la ligne 32 sur sa partie nord que sur la partie sud : 2120 v/j entre la place de Verdun et Corenc/Meylan contre 11200 v/j entre Maisons Neuves et la place Verdun, et 1380 v/j répartis sur les deux tronçons.

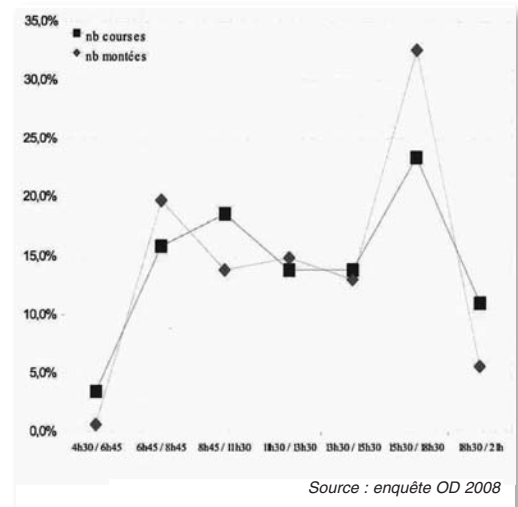
Une partie de cette différence vient de la longueur des branches desservies par la totalité des courses : 5,6 km de la place Verdun au terminus partiel de Montfleury contre 8 km de Maisons Neuves à la place Verdun. Par ailleurs, avec 64 montées en moyenne par course, la ligne 32 est la deuxième ligne de bus la plus chargée du réseau. C'est aussi celle où les possibilités d'amélioration de la vitesse commerciale sont les plus grandes. Améliorer cette dernière permettrait à l'exploitant de réaliser des économies sur le nombre de bus engagés pour

un même niveau de service tout en engrangeant des recettes supplémentaires, puisqu'un bus rapide est plus attractif.

Hélas, ce n'est pas l'option retenue par le SMTC qui cherche à économiser les kilomètres roulés. La réduction drastique de la desserte de La Tronche, Corenc, Meylan (134 courses effectuées par la ligne 16 au lieu de 220 courses effectuées par la ligne 32) entraîne celle du nombre de voyageurs entre la place de Verdun et le lycée du Grésivaudan, de 2120 à 1690 v/j. Même si une petite partie de ceux-ci s'est rabattue sur la ligne 31 parallèle, le plus probable est que la majeure partie ait quitté le bus pour la voiture.

Prochaine victime : la ligne 9 ?

Le 1er février 2010, la fréquence de cette ligne (parmi d'autres) a été réduite le samedi matin. Le SMTC voudrait maintenant réduire de 144 à 127 le nombre de courses en semaine dès septembre 2010. À l'appui de son discours « adapter l'offre à la demande », le SMTC présente des graphiques montrant le nombre de courses et de montées par tranche horaire.



Il oublie que le parallélisme des courbes traduit aussi le fait que la demande est une réponse à l'offre. Les heures dites creuses ne le sont vraiment que lorsque l'offre tombe sous le seuil de crédibilité d'un bus toutes les 10 mn. Une réduction de l'offre risque d'entraîner une désaffection de la ligne.

Le SMTC s'est engagé dans une spirale dangereuse de réduction de service. Dans le dossier central, l'ADTC résume ses propositions pour sortir de la crise par le haut.

Christophe LEURIDAN

Restructuration du réseau Transisère Les usagers se mobilisent

En début d'année, nous avons été alertés sur des projets de restructuration des lignes 6020 Grenoble-Crolles et Express Voiron-Crolles, la ligne 6020 ayant son terminus ramené à Saint-Ismier et l'express ne desservant plus La Terrasse et Le Touvet.

Nous avons eu confirmation par des élus que de tels projets étaient bien à l'étude. Nos adhérents de ces deux secteurs ont donc préparé et diffusé deux pétitions qui ont rencontré un succès traduisant l'incompréhension des habitants et des élus locaux face à une telle dégradation de l'offre.

L'ADTC a rencontré de nombreux élus (maires et conseillers généraux) et la Direction Transports du Conseil général.

Ligne 6020

Cette ligne est la ligne la plus utilisée du réseau TransIsère. Malgré d'importantes difficultés d'exploitation, cette ligne est en phase de montée en puissance, du fait de son attractivité liée à l'accès rapide et direct au centre-ville de Grenoble depuis les Communes de la rive droite du Grésivaudan.

Si le projet de limiter cette ligne à St-Ismier, impactant fortement les habitants de St-Nazaire-les-Eymes et Bernin, est désormais abandonné, le Conseil général étudie le projet de ne plus desservir le centre-ville de Grenoble, en reportant le terminus au Grand-Sablon.

Cette correspondance obligée conduirait à une augmentation du temps de parcours de 15 min à 30 min surtout dans le sens Grenoble Grésivaudan et pour les usagers payant par des tickets la contrainte de devoir payer un billet TAG en plus du billet TransIsère.

Cette ligne Transisère est une ligne structurante. Son tracé doit continuer à desservir l'ensemble de la rive droite du Grésivaudan jusqu'à Crolles compris et traverser l'ensemble du centre-ville de Grenoble, en passant par les arrêts Chavant et Victor-Hugo.

Une autre variante consisterait à l'amener place de Verdun, avec les mêmes risques de désaffectation qu'a déjà connue la ligne 21 ! Les problèmes de fonctionnement (temps perdu aux arrêts du fait d'un système de

billetterie obsolète, temps perdu aux carrefours à feux) pourraient être rapidement résolus, rendant cette ligne encore plus attractive et réduisant ses coûts d'exploitation.

Les 1900 signatures recueillies en quelques semaines, avec une très forte mobilisation des habitants de St-Nazaire-les-Eymes et Bernin, et les délibérations de plusieurs municipalités concernées reprenant notre position, confirment une forte attente de ces habitants pour une offre TC de qualité leur donnant un accès rapide et direct vers le cœur de l'agglomération grenobloise.

Ligne express Voiron-Crolles

Le projet qui nous a été présenté consiste à arrêter tous les express à Lumbin et donc à ne plus desservir les arrêts de La Terrasse et du Touvet.

Ayant eu connaissance de ce projet ne prévoyant pas de solution alternative crédible pour les usagers de La Terrasse et du Touvet, nous avons lancé une pétition. A ce jour, cette pétition a reçu plus de 500 signatures, dont plus de la moitié sur les communes de La Terrasse, Le Touvet, Ste Marie d'Alloix et St Vincent-de-Mercuze.

Les services du CGI nous ont confirmé qu'ils étudient avec l'AOT du Grésivaudan une amélioration de la desserte de ces arrêts par d'autres lignes (G61 et/ou 6060) et des solutions alternatives via les TER à Goncelin et Brignoud.

Si la suppression de la desserte de ces Communes par la ligne Express est confirmée pour des contraintes financières, l'ADTC restera vigilante pour que l'offre des autres lignes desservant ces Communes soit renforcée et se fasse sans dégradation de la qualité de service de l'offre actuelle et avec une information de qualité auprès des usagers.

Nous vous tiendrons informés de la suite de ces dossiers dans notre prochain bulletin.

Antoine JAMMES

Le Grésivaudan vous rembourse une partie de votre abonnement Transisère zones A+B !

Suite à la mise en place du réseau TC du Grésivaudan à l'automne 2009, la Commune de Montbonnot est passée de la zone tarifaire A Transisère à la zone B, ce qui entraîne un surcoût pour les abonnés effectuant leur trajet entre Montbonnot et l'agglomération grenobloise.

La communauté de Communes du Grésivaudan a décidé si vous habitez, travaillez ou faites vos études dans le Grésivaudan de compenser ce surcoût en prenant à sa charge la différence de prix entre l'abonnement deux zones A+B et l'abonnement une zone, qu'il s'agisse d'un abonnement Transisère Classique, Eco ou Micro.

Modalités

On peut obtenir ces titres à prix réduits directement aux points de vente de Crolles et Pontcharra.. (Les coordonnées se trouvent sur le site internet transportsdugresivaudan.fr)

Le remboursement par virement est possible en se rendant à l'un des deux points de vente ou en envoyant un courrier à la communauté de communes* avec un RIB, un justificatif de l'achat de l'abonnement deux zones, et un justificatif de domicile, de travail ou de scolarité.

Emmanuel COLIN de VERDIERE

*Le Grésivaudan - Communauté de communes
Service Transports / abonnements
Transisère
115 rue Louis Néel
38926 CROLLES Cedex

La ligne E Nord-Sud Tram ou tram-train ? Les deux !

Le SMTC a adopté l'avant projet de ligne E entre Le Fontanil et Grenoble Foch, en correspondance avec la ligne C.

Il a acté le prolongement de cette ligne vers le sud avec un terminus provisoire à St Pierre du Rondeau pour desservir plusieurs établissements scolaires du secteur.

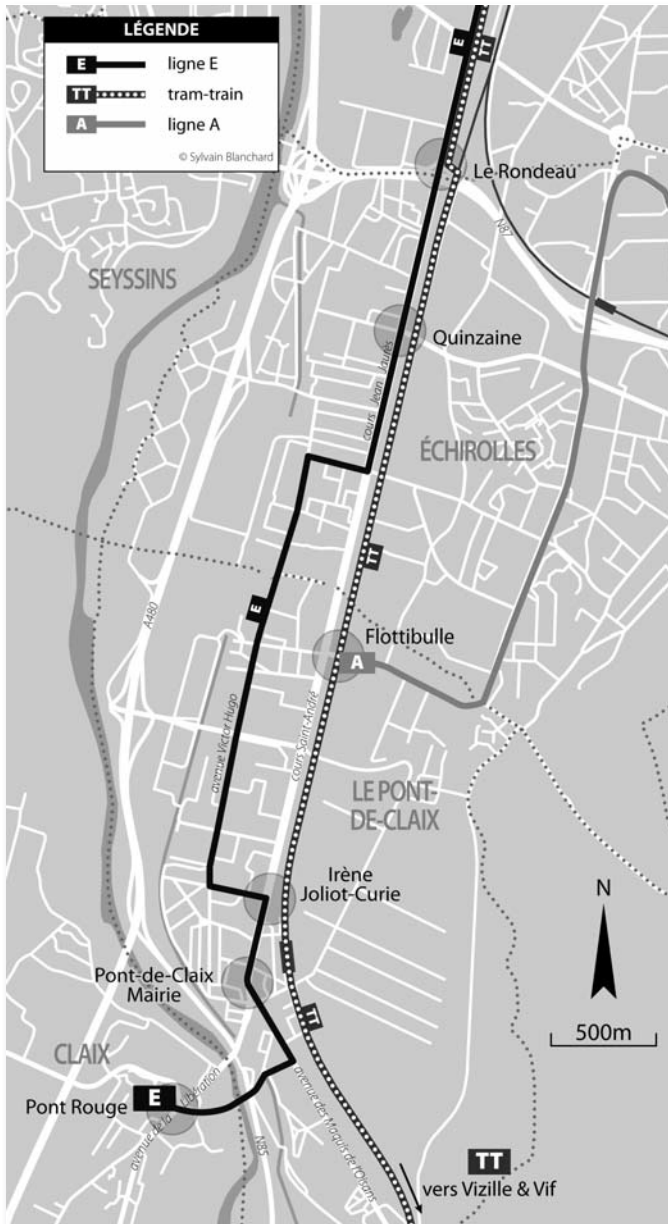


Schéma ligne E

Sylvain BLANCHARD

Il a aussi mis à l'étude un second prolongement avec un terminus provisoire à « La Quinzaine » à Échirolles (près du supermarché Casino).

La ligne E comptera donc 19 stations jusqu'à St Pierre du Rondeau, 3 P+R, au Fontanil (Lanfrey 80 places), à Karben, et au Pont de Vence. Elle nécessitera la construction d'un pont sur l'Isère à la Porte de France. La plateforme sera positionnée au centre des artères qu'elle desservira. Le projet devrait être soumis à l'enquête publique cet automne pour une mise en service début 2014.

Et après ?

À terme, la destination finale de cette ligne structurante doit

bien se situer en toute logique à Pont de Claix. Se pose cependant la question du parcours et du mode de transport pour y parvenir, ainsi que celle du sud grenoblois : Vizille d'une part, et Vif d'autre part.

Au Sud du Rondeau, la voie ferrée SNCF est située à quelques dizaines mètres à l'Est du cours Jean Jaurès où arrivera la ligne E tandis qu'à partir de « La Quinzaine » à Échirolles, les pôles importants d'habitat se situent à l'Ouest du cours.

Le parcours de la ligne E vers Pont de Claix pourrait se faire soit à l'Est sur la voie ferrée (avec une seconde voie et l'électrification de l'ensemble), soit à l'Ouest par la Luire.

Comme un tram n'est pas habilité à circuler sur une voie SNCF, certains pensent qu'un tram-train, habilité à circuler aussi bien sur les voies SNCF que sur une plateforme tram en ville, permettrait de résoudre l'équation.

Tram-train ?

En France, le premier tram-train sera mis en service en décembre à Mulhouse. Il s'agit d'un train qui a les mêmes capacités qu'un TER, mais muni des équipements nécessaires à un tram pour circuler en ville. Une installation électrique double lui permet de passer d'un réseau à l'autre. Il circule à des vitesses bien supérieures et sur des distances plus longues que le tram. Pour pouvoir rouler vite et s'insérer avec les autres trains (voyageurs et fret), le tram-train doit avoir un nombre limité d'arrêts et une fréquence qui le rapproche plus d'un train que d'un tram.

Le tram-train serait donc une solution envisageable pour desservir Vizille et Vif, mais avec un nombre réduit d'arrêts : 3 entre « La Quinzaine » et la mairie de Pont de Claix au lieu des 10 arrêts actuels en bus. Mais il ne permettrait pas de desservir Échirolles et Pont de Claix au niveau de service actuel.

Bien que difficile par endroits, le passage par l'Ouest d'une ligne de tram desservirait mieux Échirolles Ouest et Pont de Claix.

Pour répondre aux différents besoins, l'ADTC est favorable à une ligne de tram passant par l'Ouest, et à une ligne de tram-train pour la desserte de Vif et Vizille.

Christian COTTE

Dans la perspective de la mise en service du tram E, le SMTC étudie la restructuration des lignes 1 (Trois Dauphins - Pont Rouge) et 17 (Trois Dauphins - Les Saillants du Gua).

Ces deux lignes ont un long parcours en commun, mais tandis que la ligne 1 est une ligne « omnibus » très fréquente, la ligne 17 joue un rôle de ligne « express » en ne desservant que les principaux arrêts entre Pont de Claix et Grenoble.

Le réseau envisagé pour 2014.

Le SMTC envisage que le tram E prévu pour 2014 ait son terminus au stade Lesdiguières ou à Saint Pierre du Rondeau. Il réfléchit entre plusieurs hypothèses : maintien des deux lignes 1 et 17, prolongement de la ligne 1 jusqu'à Vif et suppression de la ligne 17, ou bien suppression de la ligne 1 avec transformation de la ligne 17 en ligne omnibus. Dans tous les cas, le SMTC envisage de rabattre purement et simplement ces lignes sur le tram E.

Cette mesure consisterait à arrêter à 2 km du centre-ville (là où elles sont le plus chargées) deux lignes longues de 10 km et 20 km pour imposer une correspondance, voire deux pour les Trois Dauphins. Alors que la force de ces lignes est leur accès direct à l'hypercentre de Grenoble (20% des usagers de la ligne 1 montent à Trois Dauphins ou Docteur Mazet), alors que la ligne 1 est la ligne de bus la plus empruntée avec 24 000 voyageurs par jour, ces correspondances ne peuvent que faire fuir la clientèle. Une telle perspective fait aussi beaucoup réagir nombre d'usagers de la ligne 17 regroupés dans l'association « J'aime ma ligne 17 » (<http://jmle17.free.fr/>).

Rappelons qu'en 1990, la coupure de la ligne 9 (Trois Dauphins - La Détourbe) à Grand Sablon en correspondance avec la ligne B lui a fait perdre 80% de la clientèle. Vouloir à tout prix imposer des correspondances à proximité du centre-ville pour économiser un petit nombre de kilomètres traduit au mieux une méconnaissance des réactions des usagers, au pire une attitude cynique consistant à faire fuir la clientèle pour pouvoir réduire encore les services.

Les déclarations de Marc Baietto dans la Dauphiné Libéré du 22 mai « en voiture,

l'utilisateur paie 80 % de ses déplacements et la collectivité, 20 % ; en transports en commun, c'est le contraire » ne manquent pas de nous inquiéter et de plus c'est faux, les collectivités devant supporter les coûts de la voirie, les accidents, les services de secours, les conséquences environnementales et sanitaires.

La position de l'ADTC est claire : tant que le tram E ne va pas jusqu'à Pont Rouge, les lignes 1 et 17 doivent continuer jusqu'à l'hypercentre de Grenoble.

L'ADTC est donc opposée à un prolongement partiel jusqu'au Rondeau qui entraînerait une dégradation de service pour les usagers allant plus loin. L'ADTC propose plutôt que le coût du prolongement de la ligne E entre les Grands Boulevards et Saint Pierre du Rondeau soit affecté au prolongement de la ligne A de Échirolles Denis Papin à Pont de Claix le Canton (Flottibulle) (voir nos propositions dans le dossier central).

Christophe LEURIDAN



Arrêt Louise Michel
Photo : Christian COTTE

Ligne Transisère 6070 : des évolutions en septembre 2010

Lors de notre rencontre en avril 2010 avec la Direction des transports du Conseil général de l'Isère (CGI), des évolutions nous ont été annoncées sur la ligne 6070 pour septembre 2010.

Suppression de la branche gare de Gières - Le Versoud

Au vu de ses difficultés financières, le CGI a décidé de supprimer la branche gare de Gières - Le Versoud, très peu utilisée. L'ADTC a demandé qu'une information soit faite auprès des usagers de la ligne bien avant le 1er septembre 2010.

L'ADTC souhaite que l'argent ainsi économisé soit par exemple utilisé pour que la ligne 6050 Vizille - gare de Gières - Campus soit cadencée.

Organisation de la branche gare de Gières - Campus - Inovalée - Pré de l'Eau

La desserte de cette branche est inchangée :

le matin et le soir, un bus toutes les 10 min entre le Campus et Pré de l'Eau, et un bus toutes les 15 min entre la gare de Gières et Pré de l'Eau,

en journée, un bus toutes les 30 mn gare de Gières - Campus - Inovalée - Pré de l'Eau.

L'ADTC réitère sa demande d'un parcours identique toute la journée : Campus - gare de Gières - Inovalée - Pré de l'Eau, toutes les 10 min le matin et le soir et toutes les 20 min en journée.

Emmanuel COLIN de VERDIERE

Gare de Gières, un vrai pôle intermodal

La gare de Grenoble Université Gières est un pôle où converge toute une palette de modes de transports :

- les trains TER,
- les trams de la ligne B de la Tag, ainsi que les bus des lignes 21 et 41 à quelques pas,
- les bus des lignes 6010, 6050, 6051 et 6070 de Transisère,
- un local sécurisé pour les abonnés à Métrovélo,
- le parking-relais pour les voitures et les vélos,
- le parking de la gare...



Dans la gare, un espace d'informations intermodales met à disposition les horaires des transports en commun, ainsi que les plans du réseau TER et des abords pour situer les arrêts des bus et trams.

Le plan du réseau TER liste toutes les gares de l'Isère et les réseaux de transports publics qui s'y rattachent (TAG, Transisère, réseau du Pays du Grésivaudan, réseau du Pays Voironnais).

Il est aussi affiché sur le quai.
Difficile de faire plus complet !

Nathalie TEPPE

Photo : William LACHENAL

La période estivale est propice à de belles ballades ferroviaires que l'on peut agrémenter de tourisme pédestre et circuits en vélo.

La ligne SNCF des Alpes

Elle vous conduit directement à Vif, Monestier-de-Clermont, Clelles, Lus-la-Croix-Haute, Veynes et Gap. Elle vous permet aussi d'aller à Laragne, Sisteron, Saint-Auban, Manosque, Aix-en-Provence, mais avec un changement en gare de Veynes-Dévoluy. La ligne est desservie par 9 trains par jour en semaine, 6 les fins de semaine (où les navettes Clelles - Grenoble - Clelles destinées aux pendulaires ne circulent pas).

Le tour du Trièves à pied, ou en vélo vaut vraiment la peine. Et pour aller à Aix-en-Provence, le TER via Veynes est une solution économique qui vous mène en plein centre ville (contrairement au TGV). Le paysage vu du train est plus grandiose que celui de la vallée du Rhône. Les autorails X 73500 sont très confortables et comportent des vitres panoramiques permettant aux voyageurs d'admirer les splendides perspectives depuis les nombreux viaducs de la ligne. Ils comportent également des crochets pour les vélos et sont climatisés.

Le train touristique de La Mure

L'ancien train minier, ouvert en 1888, a heureusement été converti en train touristique à la fin de l'exploitation du charbon.

La ligne, longue de 30 km, a un dénivelé de 600 mètres et comporte des rampes de 27,5 pour mille sur les 36 % du parcours entre Saint-Georges-de-Commiers (à 316 m d'altitude) et La Motte d'Aveillans (à 867 m). Après le point culminant situé dans le tunnel de la Festinière à 924 m, le train redescend sur le plateau Matheysin jusqu'à La Mure (à 882 m). La ligne est constituée d'une voie unique à écartement métrique mais à gabarit de voie normale avec croisement dans les stations.

La ligne comporte 142 ouvrages d'art dont 6 grands viaducs et 18 tunnels ces derniers totalisant 4 257 m soit 14 % de la longueur de la ligne. Le grand balcon domine de plus de 300 m les barrages splendides de Notre-Dame-de-Commiers et de Monteynard, le tout dans un décor de rochers schisteux accidentés et d'eaux bleu turquoise féériques. La ligne comporte 133 courbes dont 65 avec un rayon de 100 m soit 7 792 m cumulés (34% de la ligne), 15 avec un rayon de 150 m, les autres variant de 120 à 450 m de rayon. Les alignements ont une longueur cumulée de 15 km. Cette magnifique réalisation léguée

grâce au travail de nos anciens est à voir !
Départ à 9h45 en gare de Saint-Georges-de-Commiers, à 20 km au sud de Grenoble.



Le train de La Mure franchit le viaduc du Ravin de Vaux (130 m de long, 35 m de haut) (Photo : William LACHENAL).

Le funiculaire de St Hilaire du Touvet

Construit en 1924 sur les contreforts du massif de la Chartreuse et situé à 20 km à l'Est de Grenoble, le funiculaire de St-Hilaire-du-Touvet est aujourd'hui l'un des plus anciens funiculaires touristiques des Alpes françaises. Il est doté du système Von Roll pour l'exploitation de cette voie ferrée unique longue de 1 480 mètres.

En 20 min, il s'élève de Montfort (alt. 258 m), sur la commune de Crolles, à la gare supérieure de Saint-Hilaire-du-Touvet (alt 947 m), au cœur du village. Ce funiculaire comporte une forte pente : 83% maxi, parmi les plus fortes d'Europe (*) et le tunnel le plus incliné du monde en transport de passagers. Il offre une vue splendide sur la chaîne de Belledonne et la vallée du Grésivaudan. Un sentier permet aux amateurs de redescendre à pied.

Les autres lignes de Rhône-Alpes

Citons quelques autres lignes régionales avec le train du Montanvers (Mer de Glace) à Chamonix (74), le tramway du Mont-Blanc (Col de Voza, Nid d'Aigle et glacier de Bionnassay) à Saint-Gervais-les-Bains (74), le chemin de fer touristique de la Brévenne à l'Arbresle (69), Viaduc 07 en Ardèche et les chemins de fer de la Provence de Digne (04) à Nice (06). Attention, le Tournon - Lamastre (07) est toujours fermé.

Bonnes vacances !

William LACHENAL

(*) Le record d'Europe est en Suisse : 106% au Germerbahn, et le record du monde est 128% en Australie.

Sillon Alpin Sud Ferroviaire, 2011-2013 Des travaux pour plus de trains !

La première phase de travaux commencée en 2007 sur la ligne ferroviaire Chambéry-Grenoble-Valence dite « Sillon Alpin Sud » s'achèvera fin 2010.

Une deuxième phase, déclarée d'utilité publique par arrêté du 24 août 2009, suivra entre 2011 et 2013.

Les principales opérations de cette deuxième phase comprennent :

- le raccordement de la ligne Grenoble-Valence sur la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Méditerranée au niveau de la gare de Valence TGV Rhône-Alpes (40 M€),
- l'électrification des sections Saint Marcel Les Valence (Valence TGV) - Moirans (105,5 M€) et Gières - Montmélian (65 M€),
- la modernisation de la signalisation sur Gières-Montmélian (45 M€),
- la création d'une troisième voie centrale origine/terminus en gare de Brignoud permettant la prolongation à Brignoud des TER Rives - Gières (8 à 10 M€).

L'électrification et le raccordement à la LGV Méditerranée permettront la création de TGV directs depuis Annecy, Chambéry et Grenoble vers Marseille et Montpellier. Le nombre de ces TGV sera toutefois limité principalement par le cisaillement de la voie TGV nord-sud par les TGV venant du sud en direction du sillon alpin.

Des informations sur le déroulement des travaux

Pour optimiser les opérations, des coupures de lignes complètes seront nécessaires :

- Sur Gières-Montmélian, coupure complète de la ligne pendant les étés 2011, 2012 et 2013 avec bus de remplacement.

La mise en place d'une voie réservée aux bus est à l'étude sur la Bande d'Arrêt d'Urgence de l'A41 dans le sens Chambéry-Grenoble entre la rocade sud et le carrefour de la Carronnerie à Meylan. Cette voie réservée pourrait également être utilisée par les express Transisère venant de Crolles et Tencin.

- Sur Moirans - Valence TGV, coupure de la ligne sur la section Romans - Tullins de janvier à octobre 2013, l'ensemble de la section Moirans - Valence TGV serait fermée elle pendant l'été 2013.

plus d'informations sur :
www.sillonalpainsud.fr

Emmanuel COLIN de VERDIERE

Pour des fiches horaires TER Grenoble - Gap / Aix-en-Provence.

Voici plusieurs comités de ligne où l'ADTC demande en vain que la fiche horaire TER Grenoble - Gap deviennent une fiche Grenoble - Gap / Aix-en-Provence. Pourquoi ce qui a été possible pour la fiche Valence - Grenoble - Annecy / Genève ne l'est pas pour celle-ci ?

La ligne Grenoble - Veynes faisait partie de l'ancienne ligne stratégique Grenoble - Marseille via Veynes. La plupart des trains circulaient sur cet axe et seules quelques relations allaient sur Gap voire Briançon.

Jusqu'en 1972, un train quotidien d'été reliait Lyon à Marseille via Grenoble et Veynes (et retour). Ce train fut remplacé par un autorail et circula encore jusqu'en 1975. Il n'y a encore pas si longtemps, à la fin des années 1990, circulaient les autorails « Alpazur » Genève - Digne / Marseille.

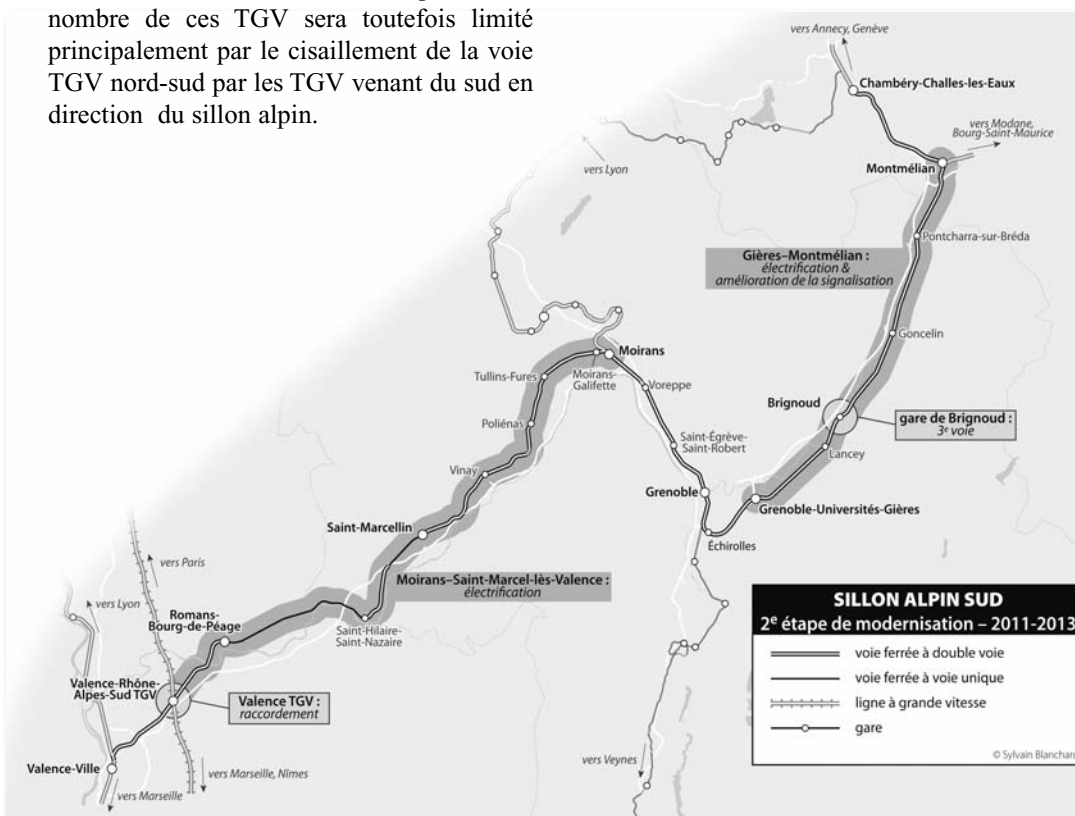
Lors de la régionalisation, en décembre 2008, le manque d'entente entre les régions Rhône-Alpes et PACA entraîna que tous les trains soient tracés sur Gap, un seul continuant jusqu'à Briançon, le tout financé uniquement par la RRA afin de desservir le territoire dauphinois des Hautes-Alpes.

Pour décembre 2010, un accord a enfin été trouvé entre les deux Régions pour établir des correspondances dignes de ce nom depuis Grenoble entre Veynes et le Val de Durance.

Cet accord rend d'autant plus pertinente la demande d'une fiche horaire Grenoble - Gap / Aix-en-Provence.

William LACHENAL

Schéma Sylvain BLANCHARD



Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et
ferroviaires (18h30) :

20 septembre, 18 octobre,
22 novembre

Commission vélos & piétons
(18h30) :

27 septembre, 25 octobre,
29 novembre

ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion "Une personne" 9 euros
Adhésion "Couple" 12 euros
Adhésion "Étudiant" 2 euros
Adhésion "Petit revenu" 2 euros
Don de soutien à partir de 15 euros

ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro 3,00 euros
Abonnement annuel
sans adhésion 10,00 euros

Abonnement + Adhésion : faire le total

L'ADTC sur internet
<http://www.adtc-grenoble.org>
courriel : contact@adtc-grenoble.org

L'ADTC est membre de :

FNAUT, Fédération Nationale des
Associations d'Usagers des
Transports

==> www.fnaut.asso.fr

FUBicy, Fédération des Usagers
de la Bicyclette

== > www.fubicy.org

Rue de l'Avenir,

==> www.ruedelavenir.com

FRAPNa-Isère, Fédération Rhône-
Alpes de protection de la Nature

==> www.frapna.org

Droit du piéton,

AEDTF, Association Européenne
pour le Développement du
Transport Ferroviaire.

==> www.aedtf.org

Bulletin trimestriel publié par :

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

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

Directeur de la publication :
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 : Cléd'12
Vignettes de couverture :
S. Blanchard / M. Giroud / H. Daniel

Revue de presse

Objectif : Donner aux cyclistes toute leur place en ville

Les usagers redécouvrent les vertus de ce mode de transport doux et non polluant.

Pistes, bandes et d'autres aménagements facilitent la circulation des vélos : couloirs mixtes bus/cycles, zones 30, aires piétonnes.

La Loi LAURE du 30 décembre 1996 impose que tout nouveau projet et toute rénovation propose des aménagements aux cyclistes.

Autre facteur essentiel d'encouragement à la pratique du vélo, les itinéraires continus. Les interruptions de parcours dus aux sens interdits qui imposent de grands détours sont rédhibitoires. Aussi les double-sens cyclables ont-ils le vent en poupe.

Pour les aménagements, quatre impératifs sont à prendre en compte :

- veiller à la cohabitation avec les autres usagers
- penser au stationnement dans les habitations collectives (PLU), dans les centres-villes, dans les lieux d'intermodalité
- inciter à l'achat de vélos pour les agents et aussi pour les habitants
- consulter les experts des services du ministère et du CERTU

Le courrier des maires n°234 avril 2010

Bogota : paradis des vélos le dimanche

Le dimanche matin, les artères de la capitale colombienne sont interdites aux voitures.

Des beaux quartiers aux faubourgs poussiéreux, cyclistes, adeptes du roller, coureurs et promeneurs de tous âges s'en donnent à cœur joie sur 12 kilomètres de voies mises à leur disposition. Ils sont chaque semaine près d'un million à profiter de la « ciclovía » devenue phénomène urbain.

Le Monde, 24.03.2010

Déclin de la production mondiale de pétrole

Le département de l'énergie américain (DoE) reconnaît qu'« il existe une chance pour que nous fassions l'expérience d'un déclin » de la production mondiale de carburants liquides entre 2011 et 2015 « si les investissements font défaut », selon un entretien exclusif avec Glen Sweetnam principal expert officiel du marché pétrolier au sein de l'administration Obama.

Cette alerte sur les capacités mondiales de production pétrolière lancée depuis Washington intervient au moment où la demande mondiale de pétrole repart à la hausse, et tandis que de nombreux projets d'extraction ont été gelés à cause de la chute des cours du brut et de la crise financière.

Glen Sweetnam, qui dirige la division internationale économique et des gaz à effet de serre au sein de l'administration de l'information sur l'énergie du DoE, ne dit pas que les investissements nécessaires feront « défaut ». Toutefois, la réponse au problème de savoir où, quand et dans quelles quantités des sources supplémentaires de pétrole pourront être mises en exploitation demeure largement « non identifiée » aux yeux du plus proéminent analyste officiel en matière d'énergie au sein de l'administration Obama.

Une telle incertitude de la part de Washington est sans précédent. Le DoE figure d'habitude parmi les sources les plus optimistes lorsqu'il est question de l'épuisement des réserves mondiales de pétrole.

Le Monde 23.03.2010