

ADTC *infos*

Se déplacer autrement



**Ligne E :
l'enquête publique**

dossier central : pages 9 à 12

N°125 - octobre 2010 - 3,00

A quand les prochaines passerelles ?



Bien vu ?

Voir...

page 8



Trafic ferroviaire perturbé ?

page 18



EDITORIAL : Des économies qui peuvent coûter très cher

Depuis quelques années, un nombre croissant de citoyens possédant une voiture choisissent d'autres solutions pour une partie de leurs déplacements. Cette tendance de fond a été observée de manière reproductible dans une dizaine de grandes villes françaises, et gageons que les prochains résultats de l'Enquête Ménages Déplacements à Grenoble confirmeront cette tendance.

Mais par ailleurs, les collectivités locales doivent faire face à une situation tendue pour boucler leurs budgets (contrecoup de la crise financière, décentralisation, suppression de la taxe professionnelle). Sans nier que ce contexte est difficile, personne ne peut plus ignorer que les pays industrialisés doivent réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (les transports en étant, en France, la première source), et se préparer à affronter dans un futur de moins en moins lointain un inévitable renchérissement du coût de l'énergie.

Dès lors, un « choix » doit s'imposer : il faut améliorer les performances des transports alternatifs à la voiture individuelle. Ce n'est pas un luxe qu'on ne pourrait s'offrir qu'en période faste, mais une nécessité. D'autant plus que ceux qui sont actuellement « captifs » de la voiture ne sont pas forcément les plus aisés, mais, assez souvent, ceux que le coût du logement a éloigné de leur lieu de travail.

Malheureusement, dans notre agglomération, la tendance actuelle semble plutôt être d'évoluer vers un « réseau à deux vitesses », avec un petit nombre de lignes très attractives, pendant que les autres voient leurs conditions de fonctionnement se dégrader petit à petit, par des réductions de fréquence, ou des parcours écourtés imposant des correspondances supplé-

mentaires. S'il est légitime de mettre en question les lignes à très faible fréquentation, il ne l'est pas de répondre à cette interrogation par la seule réduction de l'offre, sans mettre en œuvre les moyens d'augmenter cette fréquentation. Des moyens existent ; régulièrement, l'ADTC fait des propositions qui ne visent pas seulement à faciliter l'usage des transports en commun ou du vélo, mais aussi à augmenter le rapport performance/coût des réseaux, aménagements ou services existants. Hélas, nous ne pouvons plus faire ces propositions au plus près des décisions, puisque les associations ne sont plus invitées aux instances du SMTC auxquelles elles participaient depuis la création du SMTC. D'autres instances participatives ont été créées, mais leurs chartes ou autres bons principes nous semblent un peu trop déconnectés des décisions concrètes.

L'ADTC est inquiète de cette évolution, alors que nos concitoyens commencent à modifier leurs habitudes, et que leurs attentes en matière de déplacements alternatifs à la voiture —en particulier pour les périurbains— sont fortes. Si les usagers évoluent, ils sont aussi tout-à-fait capables de réagir à une réduction de l'offre TC en reprenant leur voiture : les économies de bout de chandelle peuvent alors devenir tout-à-fait contre-productives.

En effet, on le sait trop peu, mais les experts estiment que globalement, l'automobiliste en région urbaine ne paie de sa poche que 22 % des coûts que ses déplacements impliquent. Les 78 % restants sont à la charge de la collectivité. Pas mieux que pour les transports en commun actuels dans une agglomération comme la nôtre, mais avec les nuisances en plus. A méditer !

Monique GIROUD

Sommaire du numéro 125

- P 2 Editorial - Des économies qui peuvent coûter très cher
- P 03 Les débuts de l'après Rocade nord : « débat citoyen » au Conseil général
- P 04 Ces quartiers grenoblois aux trottoirs déshérités
- P 05 La ville à 30 (suite)
- P 06 Fontaine : réaménagement du boulevard Paul Langevin
- P 07 Un an au boulot à vélo
- P 08 Le péage urbain à Grenoble
- P 09-12 Le projet de Ligne E à l'enquête
- P 13 Quand les trains deviennent des cars : cars « TER » + vélos
- P 14 Les tribulations des TC pendant l'été
- P 15 Lignes Transisère du Grésivaudan : les nouveautés de la rentrée
- P 16-17 Le tramway périurbain, future ossature du réseau TC pour les secteurs périurbains
- P 18 Plans de secours et information du public
- P 19 La SNCF nous mène en trains... et en bateau ?
- P 20 Revue de presse

Tramway Ligne E

**Participez
à l'enquête publique
du 18 octobre
au 19 novembre !**

Voir notre dossier central
p 9 à 13 :
- l'avis de l'ADTC
- où trouver les registres
d'enquête ?
- dates des réunions publiques
d'information

Les débuts de l'après Rocade Nord : "Débat citoyen" au Conseil général

ZOOM

Le Conseil général de l'Isère (CGI) a renoncé à demander au Préfet de déclarer d'utilité publique le projet de Rocade Nord, et a décidé de poursuivre l'étude de différentes solutions envisageables pour réduire les problèmes de déplacements dans la région grenobloise.

Nous avons commenté dans notre bulletin 124 les motifs qui ont conduit à l'avis défavorable de la Commission d'enquête. Cet avis était solidement étayé, aussi il est logique que le Conseil général en ait pris acte, sans essayer de passer outre.

Certes, il y a eu quelques remous depuis : les partisans du projet de Rocade Nord n'ont pas tous pris le temps d'étudier posément le rapport de la Commission d'enquête avant d'exprimer leur surprise ou leur déception, mais les faits sont là. De même que les problèmes de déplacements, auxquels il va bien falloir apporter des solutions.

Démarches en cours

Le SMTC a demandé à un « Comité de sages » de réfléchir à l'organisation des déplacements, en examinant toutes les mesures susceptibles de décongestionner l'agglomération.

L'établissement public du SCoT, dans son « Projet d'Aménagement et de Développement Durable », n'a pas encore sérieusement planché sur la problématique des déplacements, qui n'apparaissent que dans une proposition de « chrono-aménagement », intéressante peut-être, mais bien insuffisante.

Enfin, pendant l'été, le Conseil général a annoncé qu'il auditionnerait le 24 septembre les associations ou citoyens qui avaient des propositions pour diminuer les problèmes de déplacements.

« Débat citoyen » sans débat

Passons sur le fait que ce passage en revue des contributions ait été curieusement baptisé « débat citoyen », alors qu'il ne s'agissait pour chaque association ou particulier que de présenter un résumé de ses propositions en dix minutes, sans débat en séance. Le débat devrait suivre plus tard, après un premier examen des propositions par les experts du

CETE, le Centre d'études techniques de l'Équipement de Lyon.

Diagnostic : l'enjeu périurbain

Nous n'allons pas dans cette page résumer les 17 présentations (*ces documents sont téléchargeables sur le site du CGI <http://isere.fr>*) mais soulignons que la majorité d'entre elles proposait des « solutions » sans avoir précisément identifié le problème. Si on admet que le principal problème auquel le Conseil général essaie de s'attaquer, ce sont les bouchons d'entrée d'agglomération, alors, l'ADTC a souligné que l'effort doit porter sur les déplacements dits « d'échanges », et en particulier, s'agissant des alternatives à la Rocade Nord, sur les déplacements entre Grenoble et les deux branches nord-est et nord-ouest du « Y grenoblois ».

De multiples solutions à ne pas sous-estimer

L'ADTC a insisté sur le fait qu'il ne faut négliger aucune des mesures pouvant améliorer l'efficacité des lignes existantes et attirer une partie des automobilistes vers des solutions alternatives : augmenter la vitesse commerciale des lignes Transisère et TAG, réduire nombre et durée des correspondances partout où c'est possible, augmenter fortement la capacité des P+R vélos, poursuivre la généralisation des Plans de Déplacements d'Entreprise, rendre le covoiturage plus pratique,...

Tram périurbain, un projet ambitieux mais pas utopiste

Enfin, pour soulager les entrées d'agglomération, il sera nécessaire de rendre la desserte des branches du Y plus performante, en faisant circuler des véhicules de grande capacité, de type tram. Le projet de tram E ne constitue pour nous que le début d'un réseau qui devra, aussi rapidement que possible, s'étendre au périurbain, et les Autorités Organisatrices concernées devront collaborer pour optimiser les rabattements sur cette nouvelle « colonne vertébrale » du réseau de TC.

Monique GIROUD

CARTON ROUGE Au Maire de Grenoble

et pourtant ancien président du GART (groupement des autorités organisatrices de transports), qui fait preuve d'une curieuse conception de l'« optimisation » d'un réseau de transports publics. Interpellé par l'ADTC sur la position inadéquate d'un arrêt du futur tram E, trop éloigné de l'intersection Jaurès - Viallet pour permettre une correspondance immédiate avec les lignes Express Transisère, il nous a répondu que les usagers pourraient marcher ou aller à la gare par Alsace-Lorraine...

Monique GIROUD

CARTON VERT aux services de la Direction interrégionale des routes Centre-Est et aux services techniques du SMTC

qui ont instruit très rapidement le dossier de déclassement de l'autoroute A 48 entre l'embranchement A 48 / A 480 et Grenoble **ainsi qu'au Conseil général de l'Isère** qui a accepté d'intégrer cette voirie dans le réseau départemental. Espérons que leur diligence ne sera pas vaine pour résoudre en temps utile le problème de la ligne E.

Christian COTTE

Ces quartiers grenoblois aux trottoirs déshérités

Vous, qui conduisez une voiture,

vous êtes pressé(e), votre journée a été fatigante, il y a des gens qui vous ont contrarié(e), vous êtes déjà en retard pour votre rendez-vous ou vous avez hâte de rentrer chez vous, bref, vous avez de bonnes raisons d'être énervé(e)... et pourtant, sur ce trajet que vous connaissez par cœur, vous êtes prudent(e) en arrivant sur cette grande artère, vous êtes attentif(ve) à la couleur du feu mais encore plus attentif(ve) à ce qui se passe plus bas, sur le trottoir, là où des enfants discutent et débordent un peu sur la chaussée. Puis, plus loin, dans une petite rue, vous ralentissez parce qu'une vieille dame vient de s'engager à traverser la rue. Ça tombe bien, vous étiez à moins de 30 km/h, la vieille dame n'a même pas eu peur, vos regards se sont croisés, elle a souri, vous aussi. Ce n'était pas encore votre quartier, mais qu'importe, vous pensez à vos enfants qui maintenant sont autonomes et qui se déplacent seuls ; la rue, ils savent ce que c'est, vous leur avez expliqué que la sécurité n'est jamais garantie, même au feu vert pour les piétons, et vos enfants ont de l'estime pour vous parce qu'ils voient bien que vous êtes dans le respect des autres. Ils se rendent compte que votre voiture n'est pas objet de dévouement et que, finalement, on est plus heureux comme ça.

Jacques HENNEBERT

Forums des associations

L'ADTC était présente sur plusieurs forums des associations des Communes de la région urbaine : le 4 septembre à Saint-Egrève, et Saint-Nazaire-les-Eymes, le 11 septembre à Meylan et le 18 septembre à Saint-Martin-d'Hères. Merci aux bénévoles qui ont bien voulu participer à ces journées. Ils permettent ainsi à l'ADTC d'aller au contact du public et de pouvoir discuter des problématiques de déplacement spécifiques à chaque Commune, à chaque usager...

Geneviève PEFFEN

Dans un précédent article (voir n° 123), il a été traité de la diverse qualité des trottoirs. Cette fois, il sera question du médiocre état des trottoirs, commun à un certain nombre de quartiers de Grenoble.

Si l'hypercentre de Grenoble présente des trottoirs en général confortables et aménagés pour les personnes à mobilité réduite et les mal voyants, il n'en est pas de même pour tous ces quartiers situés pour la plupart au sud des grands boulevards : Abbaye, Bajatière, Capuche, Alliés-Alpins, Beauvert, Eaux-Claires. Il faut y ajouter le quartier Chorier-Berriat et l'Île Verte. Ces quartiers ont en commun de s'être développés dès le XIX^e siècle, sans avoir un caractère urbain marqué (ils étaient d'ailleurs pour la plupart au-delà des fortifications). Des ateliers, des maisons avec jardins ont poussé au petit bonheur le long de voiries correspondant à des chemins ruraux et des limites entre parcelles. Au XX^e siècle, ces quartiers se sont densifiés, sans que les voiries primitives soient substantiellement transformées. Quelques artères radiales importantes, qui existaient antérieurement ou qui ont été créées, pénètrent ces quartiers (ce sont les axes où circulent les bus), mais le dessin primitif de la plupart des autres rues est largement demeuré en l'état. Cela comporte certes des avantages, puisque la circulation ne peut être ni rapide ni intense, mais les inconvénients se font sentir au niveau des trottoirs. Une largeur réduite est défavorable à l'établissement de bons trottoirs car ceux-ci sont souvent étroits pour garantir une largeur suffisante pour la circulation et le stationnement des voitures. C'est à peine si deux piétons peuvent s'y croiser ; et que dire des poussettes et fauteuils roulants ?

De plus, sur ces trottoirs étroits ont été implantés il y a des décennies des lampadaires en béton armé très encombrants. Comme ils sont en outre en plein milieu du trottoir, ils laissent à peine le passage pour un piéton, sous réserve que celui-ci n'ait pas de parapluie. Poussettes et fauteuils roulants doivent carrément passer sur la chaussée.

Sauf exception, le revêtement de ces trottoirs est de la qualité la plus médiocre : du goudron, qui s'est bosselé et dégradé avec le temps, voire du simple gravillon. Et on n'y trouve que très rarement les bateaux qui permettent un passage aisé du trottoir à la chaussée, ainsi que les équipements podotactiles pour aveugles et mal voyants.

Le cas particulier de la zone pavillonnaire de Malherbe



Peu visible, parce que caché par les immeubles qui le bordent au sud de l'avenue Malherbe, il existe un agréable quartier pavillonnaire, conçu dans les années 50 selon un plan réfléchi, bénéficiant de beaucoup de verdure et de rues souvent courbes, très singulières à Grenoble. La configuration du quartier est favorable aux piétons, mais malheureusement pour eux les trottoirs sont pour la plupart dans un état désastreux. Le revêtement goudronné d'origine est tellement dégradé qu'il s'est transformé en gravillon et la largeur utilisable est souvent trop réduite. Que ce quartier soit passé en zone 30 ne justifie pas qu'il faille marcher au milieu des rues faute de bons trottoirs. Certes, quelques trottoirs du secteur ont fait récemment l'objet d'une réfection, mais la tâche reste importante pour donner à l'ensemble une qualité identique.

Texte et photos :
Bruno VIGNY



La ville à 30 (suite)

Dans notre dernier numéro (juin 2010), je vous avais annoncé les rencontres de Montreuil sur le thème *ville à 30, ville à vivre*, organisées par Rue de l'avenir.

Au cours de cette journée, des élus, des urbanistes, des responsables associatifs français et suisses, et des techniciens des villes de Paris, Lille, Nantes, Lorient et Sceaux sont intervenus.

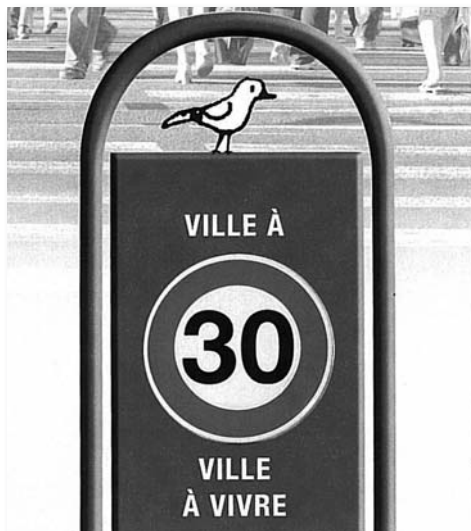
L'heure n'était pas à l'énoncé de principes. Les intervenants ont démontré la faisabilité du 30 comme étant la règle et le 50 l'exception et affiché au grand jour une ambition politique, avec ses conséquences positives : donner plus de sécurité et plus de confort aux modes doux. Ils ont montré qu'il était possible de changer les habitudes.

Les zones 30 sont longues à mettre en place et difficiles à financer. A Lorient, on nous a dit que le budget zones 30 est réduit à de la communication, parce que tous les travaux de voirie ont été exécutés dès le départ avec cet objectif de généralisation du 30. A Nantes, on nous a démontré qu'il était possible de sortir des pratiques habituelles où l'on donne du confort à la circulation automobile et d'inverser la règle. La ville de Montreuil s'apprête à passer au 30 généralisé sans faire beaucoup d'aménagements et en misant sur une forte communication avec les habitants. En Suisse, Alain Rouiller, Vice-Président de Rue de l'avenir suisse, a été très clair : pour parvenir dans un délai raisonnable à généraliser le 30 en ville, il ne faut pas être perfectionniste. Dans les petites rues de quartier, on a maintenu le stationnement ou même ajouté du stationnement pour les riverains même si la place manquait pour le double-sens voitures. Les usagers s'y font très bien, c'est le plus engagé qui passe, l'autre attend un peu. Quant aux ralentisseurs, si l'on n'a pas assez d'argent pour faire de jolis plateaux, on met en place des boudins en caoutchouc qui ne sont pas normalisés mais qui sont très efficaces. L'orateur a ensuite démontré l'impact positif sur les commerces qui bénéficient de l'ambiance apaisée d'une ville sans stress.

Il a été question également des déplacements à vélo qui peuvent profiter de cet apaisement de la circulation, puisqu'on mise sur une baisse générale des vitesses des véhicules motorisés.

Concernant l'impact de cette mesure sur la pratique de la marche, il a été démontré que

l'absence de passages piétons sauf aux carrefours avec des artères, et plus généralement l'absence de marquage routier apportent une autre vision de la ville. C'est la démonstration que la ville n'est pas la route.



Texte et illustration
Jacques HENNEBERT

Le marquage au sol, pour quoi faire ?

Dans le passé, on a réalisé beaucoup de marquage au sol sur les routes, puis en ville. Rappelons brièvement les raisons d'être du marquage :

Sur les routes, le marquage au sol avec de la peinture blanche est très utile pour guider les conducteurs la nuit ou en cas de mauvaise visibilité : ligne axiale et bandes latérales. Il a aussi d'autres fonctions (indiquer là où le dépassement est autorisé, etc.).

Dans les rues, le marquage sert à autre chose. Il répond d'abord au besoin de délimiter les places de stationnement. Il a d'autres usages : marquage de bandes cyclables, marquage d'une voie à contre sens, marquage de passage piétons à un carrefour avec une artère, mais le marquage est utile également sur les voies de desserte, où l'on peut peindre des pictogrammes piétons pour rappeler aux automobilistes que des piétons peuvent se trouver là, en train de traverser. De nombreuses villes grandes ou petites ont adopté ces pictogrammes peints sur la chaussée (Paris, Chambéry, Meylan, etc.).

Jacques HENNEBERT

Les double-sens cyclables à Grenoble (suite)

Comme prévu et annoncé dans notre précédent bulletin, les rues en sens unique du quartier Chorier-Berriat Ouest ont été mises à double-sens cyclable au grand plaisir des cyclistes du quartier, c'est-à-dire les rues de Paris, de Londres, du Dauphiné, Charrel (une vieille demande de l'ADTC), Dr Hermite, Boucher de Perthes, Louise Drevet, Denis Papin, Mayen, Lindberg, Pierre Dupont, Charles Lory, Joya, de Bourgogne, Jean Veyrat, W. et C. Kilian, Pierre Ruibet, Charles Gounod.

En outre, situées en zone 30, les rues Michelet, Abbé Grégoire (entre cours Berriat et Marx Dormoy) ont aussi été mises à double-sens cyclable. Suivront Beccaria, Mallifaud Est, Colonel Bougault, Louise Collomb et Paul Billat (les 2 à Europole).

Il en reste encore d'autres à autoriser, espérons.

Christian COTTE

Rappel

L'article 20 de la Loi Laure du 28 juillet 2007, devenu l'article L 228-2 du Code de l'environnement du 22.03 2007, qui s'applique aussi aux voiries d'agglomération, fait obligation aux maîtres d'ouvrage et aux maîtres d'œuvre de réaliser des aménagements cyclables lors de toute opération de réalisation ou de réaménagement de voirie.

Christian COTTE

Fontaine : réaménagement du boulevard Paul Langevin

Réseau cyclable d'agglomération : en roue libre ?

La Métro avait annoncé en 2006 son ambition d'avoir complété son réseau cyclable d'agglomération, avec un total de 455 km de voies cyclables. C'est bien.

Fin 2009, le réseau d'agglomération comptait 310 km de voies cyclables. Si l'on se base sur les nouveaux aménagements réalisés en 2010, et que la Métro continue à ce rythme, vos petits-enfants pourront se réjouir : ce réseau cyclable devrait être complet dans 80 ans... Mais rassurez-vous : en comptant aussi les aménagements budgétés et à l'étude, dont une partie peut encore être réalisée en 2010, il ne faudrait plus que 22 ans pour atteindre l'objectif 2012.

Espérons que la Métro va changer de braquet !

Monique GIROUD

Passerelle du Rondeau

Elle était très attendue : la nouvelle version de la Passerelle du Rondeau, d'architecture similaire à l'originale, mais reconstruite sans matériaux combustibles, a été inaugurée en juillet.



A quand la prochaine ? Pas la prochaine inauguration de cette passerelle, espérons-le ! Mais la prochaine passerelle ?

Monique GIROUD

Cette Commune de l'agglomération grenobloise accomplit depuis quelques temps une véritable révolution sur la place de l'auto en ville.

Travaux récents

Récemment, la rue Jean Pain et la rue des Alpes ont fait l'objet de réaménagements prenant en compte les déplacements à vélo. Près des écoles, un astucieux système d'écluse permet de ralentir la circulation à proximité de ces lieux très fréquentés et offre aux enfants une sécurité qu'ils n'auraient jamais dû perdre. De larges bandes cyclables s'offrent aux cyclistes pour des déplacements sécurisés.

Dans le cadre de la préparation du futur plan de déplacements, des expérimentations de sens uniques, de rues fermées à la circulation, le rétablissement de la priorité à droite sur certains carrefours à feux sont menées. Nous y reviendrons.

Boulevard Paul Langevin

Cette artère structurante à fort trafic fait actuellement l'objet d'une refonte totale. La place dévolue à l'automobile est réduite puisque seule une voie de circulation est conservée dans chaque sens. Un terre-plein végétalisé prend place au milieu du boulevard.

Les aménagements cyclables n'ont pas été oubliés puisqu'à l'heure de la parution de ce numéro, même si tout n'est pas achevé, des pistes sont visibles de chaque côté. Mais elles ne sont pas exemptes d'inconvénients.

Côté Ouest, une piste prend place entre la contre-allée et l'axe central. Elle s'arrête brutalement côté Sud en amont de l'arrêt de bus. Les cyclistes sont renvoyés sur la contrallée sans aménagement.

Vu la largeur de cette piste Ouest tracée sur un aire engazonnée, on est certain qu'elle ne sera ni balayée, ni déneigée mécaniquement. Regrets.



Côté Est, une piste commune avec le cheminement piétonnier prend place sur un accotement engazonné. Les cyclistes peuvent réintégrer la chaussée centrale en amont du premier giratoire en venant de Seyssinet puis réintégrer leur site après le giratoire.



Le chantier n'est pas achevé, mais déjà beaucoup de questions, dont des problèmes de sécurité, apparaissent en particulier lors des intersections de la piste Est avec les chaussées transversales et autres entrées/sorties de poches de stationnement. Reste à savoir quel sera le régime de priorité des cyclistes, s'il sera bien signalé et s'il sera conforme au Code.

Texte : Philippe ZANOLLA

Photos : Christian COTTE

Un an au boulot à vélo

Les statistiques météo : pour que la pluie ne soit pas une excuse !

Voilà, cela fait trois ans que je fais mes trajets domicile-travail à vélo. Il y a deux ans, j'ai décidé de faire de petites statistiques pour pouvoir partager mon bilan.

Sur l'année 2008-2009, j'ai relevé la température, s'il pleut ou non, l'état de la route (sèche, verglas, ...), la visibilité et le vent. Une petite pondération a permis d'évaluer le "confort" de chaque trajet. J'ai utilisé un fichier Excel® créé sur le forum Velotaf ; on est plusieurs à faire des relevés, les statistiques sont intéressantes à partager, c'est l'objet de cet article.

Le bilan

Avant d'aborder la météo je voulais donner quelques chiffres et ressentis.

Par jour :

- 2 trajets
- 18,6 km aller-retour
- 250 m de dénivelé positif
- 21 km/h de moyenne

Le cumul sur l'année :

- 3 717,6 km
- 48 810 m de dénivelé

Les économies réalisées :

- Pas de deuxième voiture
- 260 € d'essence (estimation)

Les petits plaisirs :

- Jamais de bouchons
- Pas de problème de parking
- 1 h de sport par jour en « temps masqué »
- Un très bon défiloir pour le soir qui permet de se vider la tête avant de rentrer chez soi.



Vue du chemin du Trincon (St Jean de Moirans)

Les petits « + » :

- Pas de pollution
- Pas de pollution sonore !
- La beauté des paysages

Les petits « - » (et oui il y en a) :

- Les voitures qui ne laissent pas 1 m pour dépasser

La météo

Les statistiques météo se font sur plusieurs critères : la température, les précipitations, la luminosité, la visibilité (brouillard), le vent et l'état de la route. Chaque critère est noté tous les jours sur une échelle de 0 à 9 pour les plus impactants : (exemple : l'état de la route : 0 = route sèche ; 9 = route verglacée) et de 0 à 1 pour les moins significatifs (exemple : 0 = trajet de jour ; 1 = un trajet de nuit). Le chiffre le plus bas représente le confort maximum. L'évaluation de la journée se fait en additionnant les critères, on peut ensuite classer par niveau de confort de « Génial » à « Mais qu'est-ce que je fiche là ? ».

Si l'on analyse les résultats, on constate **un maximum de 5 trajets par mois sous la pluie**. Depuis j'ai découvert des sites internet qui permettent de suivre le déplacement de la pluie en direct (meteoX) et donc de partir entre les averses.

Les mois d'hiver sont forcément moins agréables par la température et le fait que la plupart des trajets se font de nuit.

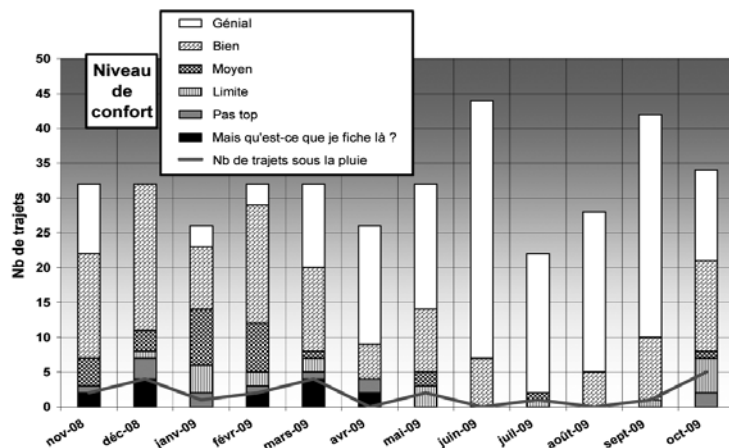
Et les autres déplacements alors ?

Et bien c'est pareil ! Pour aller au sport, pour faire de petites courses, pour les balades ou les trajets sportifs de fin de semaine et pour les enfants à la crèche ou à l'école.

Et depuis ?

Ça continue, les statistiques sont terminées depuis bientôt un an et le vélo roule toujours. Je lui ai même offert une remorque pour pouvoir faire de grosses courses. La voiture n'aura jamais fait si peu de kilomètres. La famille s'est agrandie et le petit dernier attend de savoir se tenir assis pour pouvoir monter dans la carriole avec sa grande sœur.

Texte et photo : Guillaume BACHER



Nombre de trajets et niveau de confort



Du 1er septembre au 30 novembre la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette) organise un jeu concours national à destination du grand public sur le thème « mon vélo bien équipé, c'est gagnant ! ». La participation est gratuite.

L'objectif est de sensibiliser les usagers actuels et futurs à l'importance d'un vélo de qualité, bien équipé, bien sécurisé.

Plus de 150 lots sont à gagner : 15 vélos de ville dont 2 vélos pliants, mais aussi des antivols de qualité, des sacoches et paniers, des gilets fluo, des pinces à vélo, des équipements d'éclairage, des accessoires et des chèques cadeaux... Un tirage au sort, parmi les bonnes réponses, désignera les gagnants.

Un concours photo est également organisé : « moi, mes amis, à vélo, au quotidien ».

Les plus belles photos seront récompensées par de nombreux lots également. Le « coup de cœur » du jury recevra un vélo pliant.

Plus d'informations et coupons de participations disponibles à l'ADTC, ou sur www.fubicy.org

Point sur le SCOT

Dans le bulletin n°124, nous vous faisons part de l'avis de l'ADTC sur le document « support au débat ». Un avis présenté aux élus du ScoT (Schéma de Cohérence Territoriale) en juin dernier.

L'ADTC a analysé le projet de PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable), document d'une cinquantaine de pages.

Les déplacements n'occupent qu'une seule page ! La page 3 ne peut qu'inquiéter, puisque les rédacteurs donnent une vision particulièrement déformée du développement durable.

Si la première priorité affichée est de « réduire les trafics », les moyens se limitent à « la réduction des vitesses ». Dommage que l'on n'évoque pas à-contrario la nécessité d'augmenter la vitesse commerciale des TC. Dommage également que le document ne fasse pas ici un lien vers les autres domaines : développer les services de proximité, le télétravail... permettant de réduire effectivement les déplacements, notamment ceux entre l'agglomération et le périurbain.

Si le développement du vélo apparaît comme la deuxième priorité, le développement des transports en commun (TC) est relégué beaucoup plus loin. Aucune réflexion dans ce document sur les déplacements périurbains, hormis une mise en avant du risque de périurbanisation si on développait ces TC....

Aucun mot sur la possibilité d'utiliser le vélo pour accéder à une ligne structurante de TC.

L'ADTC est en train d'analyser plus finement ce document et de faire des propositions constructives à la hauteur des enjeux !

Antoine JAMMES

Dans nos propositions pour un PDU à l'échelle de la région grenobloise, nous avons proposé que le principe d'un péage urbain soit mis à l'étude. Les députés et sénateurs ont finalement décidé que le péage urbain pourrait être expérimenté dans les agglomérations comme Grenoble. Michel Destot, député et ancien président du GART, avait soutenu cette proposition. Demandera-t-il au SMTC que Grenoble soit la première ou l'une des premières villes françaises à étudier cette idée ?

Le péage : une réalité en Europe

Plusieurs villes d'Europe ont déjà mis en place un péage urbain : Londres, Oslo et deux autres villes norvégiennes, Stockholm, Milan...

A Stockholm, le péage a été expérimenté pendant six mois en 2006 et les habitants ont ensuite accepté cette idée par référendum après en avoir constaté les bénéfices, dont un cœur d'agglomération apaisé.

Un péage pourquoi faire ?

Dans ces villes, la mise en place d'un péage a permis de faire baisser de 15% à 20% l'usage de la voiture individuelle.

L'argent récolté permet de financer des investissements. Dans la plupart des cas, et en toute logique, il permet de financer de nouveaux projets de transports en commun, mais à Stockholm, les élus nouvellement en place ont décidé qu'il financerait essentiellement une autoroute de contournement ...

L'ADTC est bien évidemment opposée à l'idée que l'argent récolté serve à financer des projets inefficaces, comme une n-ième version de la rocade nord.

Différents types de péage urbain ?

Il existe deux types de péage urbain :

– le « péage cordon », tel qu'appliqué à Stockholm : l'automobiliste paie lorsqu'il rentre ou sort de la zone concernée. S'il se déplace à l'intérieur de la zone, il ne paie pas.

– le « péage de zone » tel que pratiqué à Londres : l'automobiliste paie dès lors qu'il circule à l'intérieur de la zone.

La première solution nécessite la mise en place de portiques et de caméras aux différentes entrées et sorties, alors que la seconde implique des caméras sur tous les axes situés à l'intérieur de la zone.



Photo : Péage Stockholm - Mikael Ullén / Administration nationale des routes

La première solution vise à réduire les déplacements entre le cœur de l'agglomération et l'extérieur, alors que le second concerne tous les déplacements effectués dans le périmètre concerné.

Quel serait ce périmètre ? : le cœur de Grenoble, Grenoble et les Communes adjacentes, la zone située entre la rocade sud, l'A480 à l'ouest et l'Isère au nord ?

Il est nécessaire que les deux solutions soient étudiées attentivement dans chaque agglomération qui voudrait expérimenter le péage urbain. En effet, celui-ci concernerait la ville de Grenoble, l'agglomération ... mais plus largement l'ensemble de la région grenobloise. Il est donc indispensable que les territoires voisins (Grésivaudan, Voironnais, Sud-Grenoblois) soient associés en toute transparence à une telle réflexion.

Un péage « social » ?

S'il nous paraît logique que les automobilistes participent directement aux coûts qu'ils génèrent, il est important de noter que ce péage doit être équitable socialement. Ainsi, de nombreux salariés travaillant à des heures décalées (femmes de ménage, agents de sécurité, personnel hospitalier...) ne peuvent emprunter les transports en commun et sont donc contraints de prendre leur voiture. Ces salariés, souvent à petits revenus, ne doivent pas être pénalisés et devraient pouvoir bénéficier d'une tarification adaptée.

Antoine JAMMES

Le projet de ligne E à l'enquête

Ce projet du SMTC de construire une 5ème ligne de tramway sur l'axe Nord / Sud de l'agglomération grenobloise arrive au stade de la procédure réglementaire de la déclaration d'utilité publique (DUP) qui sera délivrée par arrêté du Préfet de l'Isère.

Au préalable, le projet va être soumis aux enquêtes publiques conjointes

- pour l'utilité du projet lui-même,
- pour la mise en compatibilité des PLU des Communes,
- pour la compatibilité avec le Code de l'environnement (Loi sur l'eau)
- enfin pour les parcelles à acquérir.

Le projet présenté dans le dossier d'enquête :

Il prévoit la réalisation d'une ligne de tramway de 11,5 kilomètres entre Le Fontanil-Cornillon et Grenoble-Louise Michel, sur une plateforme engazonnée, en position centrale sur la route départementale 1075, et desservant St Egrève et St Martin le Vinoux.

Elle comportera 18 stations, 14 avec quais en vis à vis et 4 stations avec quai central (Fontanil-Babière, St Egrève-Pinéa, St Egrève-Charmettes, St Martin le Vinoux-Basse Buisseratte).

Le long de cette ligne structurante, 3 parcs-relais sont prévus, à Fontanil Lanfrey (80 places), à St Egrève-Karben (existant) et à St Egrève-Pont de Vence (44 places).

Les performances théoriques de cette ligne permettront de faire le parcours de bout en bout en 30 minutes et de mettre St Egrève à 20 minutes de Grenoble-Alsace Lorraine.



Schéma Sylvain BLANCHARD

Sur Le Fontanil-Cornillon

La ligne comptera 2 stations, sera en double voie, le terminus à Lanfrey sera provisoire et permettra une prolongation ultérieure vers le Nord.

Sur St Egrève

La ligne comptera 6 stations. Elle ne desservira pas la zone artisanale Cap 38 ni la zone en cours d'aménagement dite ETAMAT. Cependant la fourche (branchement) sera réalisée pour un prolongement ultérieur dans cette direction si le besoin devenait conséquent. Les études réalisées par le SMTC ne l'ont pas démontré pour l'instant.

Sur St Martin le Vinoux

La ligne qui comptera 3 stations, et une pré-station susceptible d'être réalisée ultérieurement pour desservir Le Village.

Elle est présentée avec :

- une solution de base en double voie sauf entre Pique-Pierre et Grenoble-Esplanade sur 1100 mètres, en position latérale le long de l'A 48 où elle sera en voie unique,
- une variante, à double voie sur toute sa longueur après déclassement en voirie départementale du tronçon mitoyen de l'A 48, mais toujours en position latérale à la voirie.

La desserte de St Martin le Vinoux-Village, assurée actuellement par une ligne de bus, doit être maintenue par la création d'une station de tram avec ascenseur ou par une ligne de bus.

Ce passage des rames en alternat sur 1100 mètres serait une contrainte forte à l'exploitation de la ligne.

Les simulations montrent qu'une fréquence de passage à 5 minutes reste possible avec ce tronçon à voie unique, mais ne peuvent manifestement pas évaluer l'impact des imprévus et retards inévitables d'autant que ce tronçon se trouve en milieu de ligne. Pour la régularité de l'exploitation, la mise à double voie est indispensable.

- Il est donc important que chacun consigne sur les registres d'enquête que le déclassement de l'extrémité Sud de l'A 48 est nécessaire, que la construction de la voie double sur la ligne E est indispensable et que la desserte de St Martin le Vinoux-village doit être assurée.

La procédure de déclassement en route départementale de l'A 48, entre l'embranchement de l'A 480 et Grenoble est achevée. Le déclassement sera effectif avec la signature du décret par le 1er Ministre.



Fresque réalisée par Nessé - Etien' sur une maison de St Martin le Vinoux - Photo : Geneviève PEFFEN

Sur Grenoble

La ligne présentée avec 7 stations entrera par l'Esplanade, franchira l'Isère par un nouveau pont côté Ouest de l'existant, et empruntera le cours Jean Jaurès et le cours de la Libération jusqu'à la rue Louise Michel (St Pierre du Rondeau).

La ligne E coupera les lignes A et B à Alsace-Lorraine et la ligne C au carrefour Vallier-Foch. Elle sera branchée (possibilité pour les rames de passer d'une ligne à l'autre) seulement avec la ligne C.

Le SMTC a prévu depuis, que le branchement soit réalisé aussi avec les lignes A et B à Alsace-Lorraine.

- Il importe néanmoins que ce branchement nécessaire entre la ligne E et les lignes A et B soit consigné par chacun dans les registres de l'enquête.

Le projet de ligne E présenté ne prévoit pas d'arrêt avant l'avenue Félix Viallet, alors que cette avenue est un axe fort du réseau départemental de bus TransIsère emprunté notamment par les lignes 6020 et Express. Il est essentiel de faciliter les correspondances entre ces lignes et la ligne E pour les usagers venant du Nord par cette ligne E et se dirigeant vers Meylan, Montbonnot, ou Crolles et inversement. Un arrêt avant Félix Viallet présenterait aussi l'intérêt de faciliter l'accès aux IUT et à l'INPG et de soulager la station Alsace-Lorraine où se feront les correspondances avec les lignes A et B.

- Il importe que chacun consigne dans les registres la nécessité d'une station à Félix Viallet pour permettre les échanges avec les lignes de bus structurantes de l'agglomération.

Le projet de ligne E prévoit un terminus au niveau de la rue Louise Michel, avant une prolongation vers le Sud et il y aura une station intermédiaire au carrefour des Alliés. Le terminus Louise Michel est présenté comme un pôle d'échange intéressant pour les lignes 1 et 17 de bus, pour les usagers venant du Sud.

On peut s'interroger sur la pertinence d'un terminus à Louise Michel. Pour tous les usagers, un terminus à Foch-Vallier serait beaucoup plus rationnel et pratique. A Louise Michel, les usagers du sud seraient confrontés à une double peine : obligation de correspondance (dont on sait qu'elle fait fuir 40% des usagers), et forte réduction de service sur la ligne 1 (annonces faites publiquement lors de la réunion à Pont de Claix). Enfin les 30% d'usagers de la ligne 1 qui descendent après l'arrêt Alsace-Lorraine devraient faire deux correspondances. C'est un motif rédhibitoire pour préférer un autre mode de déplacement que les transports en commun. Le succès de la ligne 1, qui a vu sa fréquentation plus que doubler en quelques années, a été dû uniquement à la rapidité du parcours Pont de Claix-Grenoble. En transformant cette course rapide en parcours du combattant, tous les usagers pouvant se déplacer autrement auraient tendance à fuir.

Quant à la ligne 17, elle devrait évidemment être maintenue en l'état actuel en origine et destination.

Tant que cette ligne E n'ira pas à Pont de Claix, voire à Claix, le tronçon Foch-Vallier / Louise Michel obligera à une voire deux correspondances supplémentaires.

- Il importe donc que chacun consigne dans les registres :

- que le tronçon Foch-Vallier / Louise Michel n'aurait pas d'utilité pour la grande majorité des usagers, dans la mesure où son terminus obligerait à une correspondance supplémentaire. Elle conduirait même à une dégradation du service actuel.
- que l'utilité publique de ce tronçon Foch-Vallier / Louise Michel ne doit pas être déclarée et que la réalisation du projet ne doit pas entraîner de coupure des lignes 1 et 17.
- que le prolongement de la ligne E vers le Sud devra être traité dans un projet à venir vers Pont de Claix et aussi vers Vif-Vizille en tram-train.

Les aménagements latéraux

La ligne E présentée sera positionnée en site central. De part et d'autre, sur l'emprise de 22 mètres en section courante, on trouvera une chaussée de 3,20 mètres, une bande cyclable de 1,70 mètre et un trottoir de 2,65 mètres (réduit à 2,20 mètres à certains endroits).

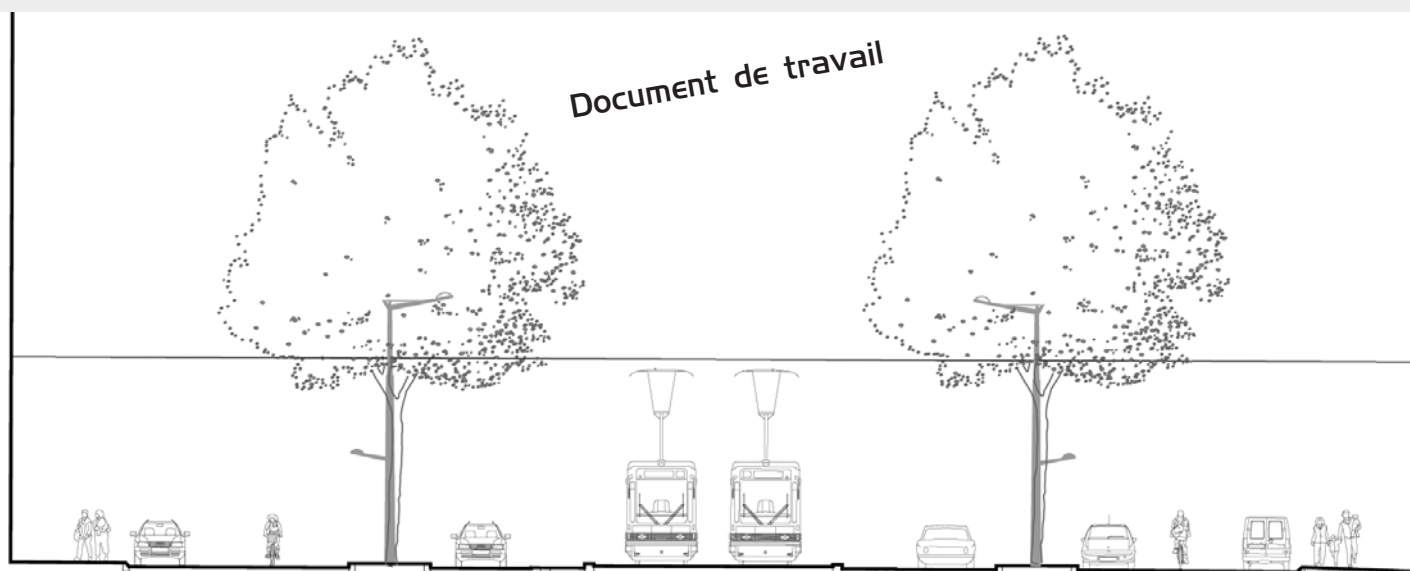
A Grenoble, sur le cours Jean Jaurès, la chaussée sera à 3,50 mètres, à 3,20 mètres à la hauteur des stations, les contre-allées seront maintenues et réaménagées par la Ville, et les cyclistes pourront rejoindre la chaussée centrale avant chaque carrefour pour faciliter les changements de direction. La chaussée à une voie le long de la plateforme, est présentée avec une sur largeur franchissable mais non circulaire côté gauche pour permettre le passage des véhicules de secours.

On peut s'interroger sur la différence de positionnement des aménagements cyclables à Grenoble d'une part et sur le reste de la ligne d'autre part. Du Fontanil à St Martin le Vinoux, la

bande cyclable serait à droite et permettrait aux services de secours de dépasser les autres véhicules circulant sur la seule voie. A Grenoble, une bande de dépassement leur serait aménagée, sur la gauche des véhicules le long de la plateforme, ce qui priverait les cyclistes de la bande à droite. Les cyclistes rapides, confinés sur les contre-allées ne pourraient toujours pas emprunter cet axe.

- Il importe que chacun consigne sur les registres :*
- *la nécessité de créer un aménagement cyclable cohérent et continu sur tout le parcours à l'occasion de ce réaménagement durable d'un axe structurant de l'agglomération,*
 - *que la sur largeur prévue côté gauche de chaque voie de la chaussée centrale à Grenoble pour les services de secours ne serait pas une bonne solution ni pour eux (risque d'inefficacité par stationnement sauvage) ni pour les cyclistes car elle empêcherait la réalisation d'un aménagement cyclable à droite comme sur le reste de l'axe.*

Christian COTTE et la commission TC



Enquête publique projet de ligne E de tram

Ouverture du 18 octobre au 19 novembre 2010 de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique pour la construction par le SMTC de la ligne E de tram sur les Communes de Grenoble, St Martin le Vinoux, St Egrève et Fontanil-Cornillon.

Conjointement enquêtes sur la mise en compatibilité des PLU, sur les parcelles à acquérir, et au titre du Code de l'environnement (Loi sur l'eau), et aussi construction d'un pont sur l'Isère à Grenoble Porte de France pour le tram.

Dossiers à consulter en mairies, au SMTC.

Allez consigner vos observations dans les registres dans les mêmes lieux.

Réunions publiques à 20 heures :

à Grenoble, le 25.10.2010, à St Egrève, le 02.11.2010, à Fontanil-Cornillon, le 05.11.2010, à St Martin le Vinoux, le 08.11.2010.

Quand les trains deviennent des cars : les solutions "car TER" + vélo

L'intermodalité train + vélo est une alternative efficace et économique à la voiture. Mais les travaux prévus sur le Sillon Alpin risquent, si la Région et la SNCF n'anticipent pas, de générer des difficultés très gênantes pour les usagers.

En combinant le train et le vélo, on évite les embouteillages d'entrée d'agglomération, et on peut faire des économies substantielles en carburant. L'ADTC incite les collectivités à développer massivement les solutions intermodales : parcs-relais vélos dans les gares, et, quand cette solution n'est pas adaptée à certains trajets occasionnels, possibilité d'embarquer le vélo dans le train.

La ligne Grenoble - Chambéry

Pendant deux étés consécutifs, de début juin à fin août, la voie ferrée Gières - Montmélian sera complètement fermée pour les travaux de modernisation et d'électrification. Pendant le chantier, tous les TER sur cette ligne seront remplacés par des autocars.

Même si nous regrettons la tendance, un peu trop fréquente à notre goût, à substituer des trains par des autocars, nous ne contestons pas cette mesure ici, vu l'ampleur des travaux. Mais cela va vite poser un problème : à ce jour, les "cars TER" ne prennent pas les vélos. Or de nombreux usagers cyclistes empruntent cette ligne.

Transport des vélos par autocars ?

C'est possible, mais moins simple qu'on pourrait le souhaiter. La réglementation française actuelle n'autorise pas les porte-vélos à l'avant des cars, une solution pourtant utilisée en Amérique du Nord, et pratique : le chargement se fait à une hauteur facile d'accès, et les vélos sont visibles depuis le poste de conduite. Les remorques, sauf les plus petites, nécessitent une catégorie de permis que tous les conducteurs de cars n'ont pas.

Une solution retenue dans les pays voisins (*Car Postal en Suisse par exemple*) ou dans d'autres régions françaises (*Pays de la Loire*) est d'équiper les cars de racks arrière, à peine plus encombrants que les "armoires à skis" répandues dans notre région. Le conducteur du car doit pouvoir surveiller le rack arrière, et s'assurer, de visu en descendant du car, ou par une caméra de vidéosurveillance, qu'il

n'y a plus de cyclistes derrière le car avant de redémarrer. Pas très pratique en zone urbaine quand les arrêts sont nombreux, mais sur une ligne interurbaine, on peut s'en accommoder : ce n'est pas plus contraignant que l'ouverture/fermeture des soutes à bagages.



Porte-vélos sur bus du Pays de la Loire

Mauvais prétexte pour ne rien faire ?

Dernière subtilité : dans un train, le vélo en bagage accompagné voyage sous la responsabilité de son propriétaire. Dans un car, l'autocariste est responsable des bagages. La SNCF prétend qu'il n'est pas possible d'imposer cette responsabilité à des autocaristes qui sont souvent des PME, à cause du prix parfois élevé des vélos. L'ADTC conteste cet argument : la plupart des autocaristes privés acceptent des vélos en soute s'il reste de la place, et la valeur d'une valise de vêtements peut très bien dépasser celle d'un vélo. La SNCF elle-même ne prend guère de risque avec les vélos en bagage non accompagné, puisqu'elle plafonne le dédommagement à 396 €. Et... en pratique, nous avons déjà vu des vélos dans les soutes de cars TER.

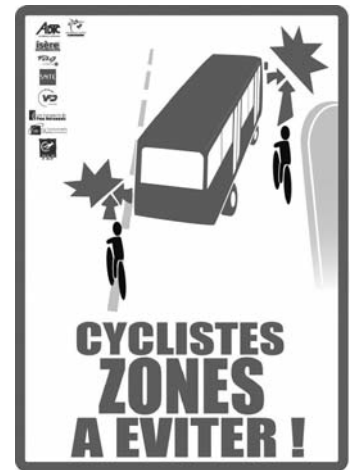
En conclusion, malgré quelques complications, il existe des solutions pour transporter des vélos en bagage accompagné dans ou sur des cars pendant le chantier, et nous demandons à la Région et à la SNCF de les mettre en œuvre.

Monique GIROUD et Bernard BOUZON

Vélos, bus, camions : cohabitons !

Dans le cadre de la Semaine européenne de la mobilité et de la sécurité routière, l'ADTC et Grenoble Alpes Métropole ont lancé la campagne :

« Vélos, bus, camions : cohabitons ! »



Depuis le 16 septembre, vous avez certainement aperçu cet autocollant à l'arrière des bus, cars et camions circulant dans toute la région urbaine grenobloise, le Pays Voironnais et le Pays du Grésivaudan.

Egalement, les 17 et 18 septembre derniers se sont tenues des animations. Une situation réelle de voirie a été recréée, avec deux cars mis à disposition du public.

Un bilan de cette campagne vous sera présenté dans un prochain numéro.

Céline VERT

MétrovéloBox

Depuis cet été, la Métro a mis en place des MétrovéloBox dans les parkings relais et près des terminus et stations de correspondance des lignes structurantes de transports en commun.

Ces modules, répartis dans toute l'agglomération, offrent un système de consigne individuelle et automatique pour votre vélo et / ou des vélos en location par Métrovélo. Selon que vous soyez utilisateur de l'un ou l'autre des services MétrovéloBox, **merci de nous faire part de votre expérimentation sur : contact@adtc-grenoble.org**

Christian COTTE

Grèves du vendredi à la TAG

Au printemps dernier, un mouvement de grève largement suivi a fortement perturbé le réseau TAG, chaque vendredi pendant 2 mois. La communication aussi bien de la Direction que des syndicats n'était pas suffisamment claire pour que l'ADTC puisse se faire une opinion bien arrêtée sur les motivations de ce mouvement. L'ADTC a exprimé son vif regret que le mouvement se soit éternisé.

Les revendications salariales parfois mises en avant par la Direction et les syndicats n'expliquent pas que le mouvement de grève ait été aussi massif. Il semble que les mesures de réduction des services aient joué un rôle. À ce sujet, l'ADTC déplore les révisions à la baisse des dessertes sur plusieurs lignes alors que les mesures qui permettraient de générer des économies de fonctionnement sans dégrader le service, ne sont toujours pas à l'ordre du jour.

Monique GIROUD

L'été n'a pas été une période de calme pour les transports urbains de l'agglomération grenobloise. Entre les travaux sur les lignes de tram, les chantiers de réfection de voirie et les troubles de la Villeneuve, les perturbations n'ont pas manqué.

Rénovation des voies des lignes A et B

En raison du très important chantier de rénovation des voies au centre ville qui a suspendu la circulation des lignes A et B entre la gare et Verdun (ligne A) et Cité Internationale et Sainte Claire (ligne B) une navette bus fréquente reliait la gare à Verdun par la place H. Dubedout, la place V. Hugo et la place Dr Martin.

L'information a été faite de manière satisfaisante malgré la complication de ce qui devait être présenté et les usagers n'ont pas été trop désorientés. Mais la qualité du service de bus de remplacement n'a pas été la même selon qu'on utilisait la ligne A ou la ligne B. En effet, si la navette bus maintenait pour les usagers de la ligne A une liaison de bout en bout au prix de deux transbordements, les usagers de la ligne B étaient fortement pénalisés : en provenance de la gare par la navette bus, ils étaient invités à marcher entre V. Hugo et la place Ste Claire (7 minutes). Quant aux usagers arrivant à Verdun par la ligne A et voulant prendre la ligne B, eux aussi devaient marcher jusqu'à Ste Claire, sans que cela soit expliqué et sans même que la possibilité de gagner l'hôpital par la ligne 31 soit précisée. Pour la section Gare – Cité internationale non parcourue, là aussi les usagers étaient invités à marcher, mais en période de vacances la demande de transport vers le lycée était moins importante que vers l'hôpital.

L'ADTC, dès qu'elle a eu connaissance de ces dispositions, a adressé un courrier au SMTIC et à la Semitag demandant que la navette bus assure la liaison avec la ligne B en allant, par exemple, jusqu'à l'Île Verte (Dr Girard). Ce courrier est resté sans réponse.

Les chantiers de voirie

De nombreux chantiers (voir brève p.15) ont eu lieu dans le secteur du centre-ville,

entraînant des déviations des lignes de bus. Pour être informés sur toutes ces déviations les usagers n'avaient guère que les affichages lumineux dans les bus annonçant « Déviation prévue entre l'arrêt X et l'arrêt Z » et l'indication dans les abribus concernés que l'arrêt n'était pas desservi.

Le cas de la ligne 13

En raison des chantiers de construction du quartier de Bonne, la rue Marceau, réduite en largeur et encombrée d'engins de chantiers, a cessé d'être empruntée par la ligne 13 dès le mois d'avril et n'a retrouvé définitivement ses bus qu'en octobre. La déviation normale consistait à passer, à partir de « Foch-Ferrié » par le boulevard Foch et le boulevard Gambetta, pour une reprise du parcours à l'arrêt « Champollion ». Mais la déviation a elle-même fait l'objet d'une déviation quand le boulevard Gambetta a été fermé. La ligne 13 passait alors par Chavant. On doit regretter que la Semitag n'ait pas officialisé sans délai l'arrêt du bus à cette station : ce n'est que tardivement qu'un poteau arrêt fut implanté.

Les troubles de la Villeneuve

Les tensions très vives provoquées à la Villeneuve par les événements que l'on sait ont durement affecté les transports collectifs. Durant la première nuit d'émeutes, deux trams ont été immobilisés. Le trafic a été interrompu et l'est resté pendant dix jours à la demande de la police qui a interdit toute circulation des transports collectifs à proximité de la Villeneuve. Les bus de remplacement de la ligne A ont dû passer très loin du quartier, par l'avenue J. Perrot et l'avenue de l'Europe, avec un terminus à Pôle sud-Alpexpo. La Semitag a réagi, face à une situation imprévue et difficile, avec le maximum d'efficacité, ce que l'ADTC a salué dans un communiqué publié dans le Dauphiné Libéré. L'interruption du trafic de la ligne A s'est cumulée avec celle imposée par les travaux en centre-ville, d'où un fonctionnement acrobatique de la ligne dans la deuxième quinzaine de juillet.

Bruno VIGNY

Lignes Transisère du Grésivaudan Les nouveautés de la rentrée

Horaires 2010/2011 : de mauvaises surprises

Ligne 6020

Au premier semestre, nous avons mobilisé nos adhérents, les habitants du Grésivaudan et leurs élus pour que les projets du Conseil général de l'Isère (CGI) de réduction de son parcours aux deux extrémités ne soient pas mis en œuvre. Cette forte mobilisation a permis de maintenir la ligne 6020 « en l'état » pour l'année 2010-2011.

L'appel d'offres qui va permettre de choisir un nouvel exploitant de cette ligne à la rentrée 2011 fait apparaître une « version de base » avec le même parcours, mais avec une variante avec un terminus place de Verdun. Une telle variante obligerait de nombreux utilisateurs de cette ligne à faire un changement en prenant un tramway déjà surchargé. Un bon moyen de faire fuir une partie de la clientèle !

Nous allons continuer à nous mobiliser pour que cette ligne reste une ligne structurante du réseau de transports en commun.

Ligne 6550

Cette ligne vient de connaître à la rentrée une double modification :

- suppression de la desserte des centres médicaux : ce passage, coûtant 15 minutes de temps de parcours, ne se justifie plus, les centres ayant été transférés dans la vallée.

- Terminus au Grand Sablon : le CGI a décidé de ne plus amener cette ligne à la gare routière de Grenoble. Cette ligne qui dessert le plateau des Petites Roches sert aux habitants et a aussi avoir une vocation touristique avec notamment l'activité vol libre.

Cette dernière modification rentre dans le cadre de la réduction du budget transports du CGI malgré une fréquentation pas si faible que cela (16 personnes par bus en moyenne) et malgré une grille horaire devenue inadaptee. Nous avons exprimé notre opposition à ce projet et proposé que si son terminus devait être revu, il valait mieux organiser un terminus à Saint-Nazaire-les-Eymes en correspondance avec la ligne 6020, une bonne occasion de renforcer le rôle structurant de cette ligne 6020. Par rapport au projet qui a été mis en œuvre, notre proposition aurait permis d'éviter des kms

parcourus en doublon avec la 6020. L'économie en kilomètres aurait pu être en partie réutilisée pour renforcer l'offre entre la vallée et le plateau ...

Lignes Express 1&3

Les lignes Express1 Voiron-Lumbin et Express3 Le Champ Prés Froges – Grenoble ont vu leurs parcours réduits dans le Grésivaudan avec la suppression de la desserte Le Touvet-La Terrasse-Lumbin sur l'Express 1 et Tencin-Le Champ Prés Froges sur l'express 3.

Comme pour la ligne 6020, dès connaissance de ce projet sur la ligne Express1, sous l'impulsion d'habitants du Grésivaudan, nous avons lancé une pétition contre cette suppression. Celle-ci n'a pas réussi à empêcher ces réductions de ligne.

Nous ne pouvons que déplorer l'absence de coordination entre le CGI et le Grésivaudan pour donner une solution de remplacement aux usagers. Ainsi les Express partant à 6h05 environ de La Terrasse et Tencin respectivement n'ont pas été remplacés même avec une correspondance entre les lignes G61 et Express1 d'une part et entre les lignes G62 et Express3.

Nous demandons donc le retour rapide de ces dessertes notamment celles non-remplacées par l'utilisation des lignes 6060 ou G61 + express1 pour La Terrasse&Le Touvet ou des lignes 6200 ou G62-express3 ou 6200 pour Tencin.

La rencontre récente d'usagers de la ligne Express1 montre l'urgence de l'aménagement du pôle Montbonnot - Pré de l'Eau pour pouvoir y accueillir les lignes Express3, 6200 et 6060 en plus de l'Express1 pour permettre un rabattement de toute la vallée sur Inovallée (en correspondance avec la ligne 6070), en complément du TER.

Lignes 6021 et 6030

Du fait de leurs faibles fréquentations, le parcours de ces 2 lignes a été limité d'une part à Grand Sablon pour la 6021 et d'autre part au Lycée du Grésivaudan pour la 6030.

Comme pour la 6550 à Saint-Nazaire-les-Eymes, une limitation de la 6021 au lycée du Grésivaudan avec correspondance gérée avec la ligne 6020 aurait pu être faite.

Antoine JAMMES

Emmanuel COLIN de VERDIERE

En quelques lignes, tout sur le réseau TAG

3 mai : lancement des travaux du prolongement de la ligne de tramways "B" sur la rue des Martyrs à Grenoble.

Très nombreux travaux d'été sur les couloirs-bus : rarement le réseau bus a été aussi handicapé par des travaux de renouvellement de voiries. Si cela fut parfois gênant, il faut reconnaître que refaire 5 voies bus, et non des moindres, améliore le confort des usagers des TC (1/ rue Lesdiguières entre Gambetta et Championnet ; 2/ voie bus et voies automobiles rue Lesdiguières entre Gambetta & Sembat ; 3/ voie bus boulevard Lyautey entre les rues Hoche et Chavant ; 4/ voie bus boulevard Sembat entre les rues Tartari et Lesdiguières ; 5/ voie bus rue Général Ferrié sur 150m.

Renouvellement de rails de trams : les usagers des trams "A" et "B" ont eux aussi pâti du remplacement des rails dans l'hyper-centre de Grenoble.

16 juillet : dans la Villeneuve de Grenoble, l'incendie de plusieurs dizaines de voitures et la neutralisation de deux tramways de la ligne "A" par des voyous entraînent la suspension des services de cette ligne dans ce quartier jusqu'au 26 juillet au matin.

23 août : la Navette EGE (Échirolles-Gare / Eybens) est numérotée 43 ; la Navette Inovallée est numérotée 42.

30 août : création de ProxiTag Venon : depuis la gare SNCF de Gières avec correspondances avec la ligne B à la gare et les lignes 21 et 41 à l'arrêt "Edelweiss". Fonctionne uniquement sur réservation téléphonique au 04-76-20-66-33.

30 août : la ligne 41 est prolongée, du lundi au vendredi, jusqu'à un nouveau terminus nommé "Les Bourelles".

30 août : horaires d'hiver pour les bus. Hausse de la fréquence le matin et le soir sur les lignes 31 et 34.

Baisse importante de la fréquence en journée sur les lignes 9, 21 et 23.

17 septembre : inauguration de "StationMobile", qui n'est autre que le bâtiment "GMCD Gestion Multimodale Centralisée des Déplacements", situé boulevard Joseph Vallier à Grenoble.

Jean-Marie GUÉTAT

Le tramway périurbain, future os TC pour les secteurs périurb

Du financement des transports du département

Le Conseil général de l'Isère a un budget des transports de 153 M€. C'est un des départements qui dépense le plus pour les transports.

104 M€ sont affectés au réseau départemental Transisère. Toutefois 80% de ce budget, soit environ 84 M€, est consommé par le transport scolaire.

On peut constater plusieurs anomalies :

- Tout d'abord, il est anormal que cette dépense soit affectée au budget des transports ; elle devrait être affectée au budget de l'éducation, car tributaire de la localisation des établissements et de la carte scolaire, qui n'est pas du ressort du service des transports. Est-il consulté ?

- Ces transports sont gratuits. Jusqu'à la fin du siècle dernier les scolaires payaient de l'ordre de 250 F par an (en valeur 2010 environ 50 €), qui leur donnait accès à l'ensemble des services du réseau départemental. L'ADTC a toujours été opposée à la gratuité totale des transports.

- Aujourd'hui, avec cette gratuité, les scolaires ne peuvent emprunter que les bus scolaires. Or la plupart des élèves du secondaire ont des horaires leur laissant un après-midi libre, des sorties anticipées l'après-midi. Ils doivent, soit emprunter les lignes Transisère en payant plein tarif, soit attendre des heures leur bus scolaire.

Un retour à une carte payante, du même ordre de coût que par le passé, mais autorisant l'utilisation de tous les services de Transisère, serait largement préférable pour un transport plus efficace des élèves. A un modeste coût de 5 € par mois, 20.000 élèves apporteraient 1M€ de recettes supplémentaires...

Jean-Yves GUERAUD

Le tram-train est une solution qui permettrait une bonne desserte de Vif et de Vizille en utilisant en partie les voies ferrées existantes. Mais comment compléter la desserte par le TER sur les deux autres branches du Y Grenoblois (Voironnais et Grésivaudan) ?

Chacune de ces branches cumule plus de 100.000 déplacements/jour. Les bouchons aux entrées de l'agglomération sur l'A41 et l'A48/A480 en sont la conséquence logique.

Pour les personnes habitant au-delà de Moirans et de Brignoud, le TER est une alternative très attractive à la voiture individuelle en temps et en coût de déplacement, moyennant un bon rabattement vers les gares SNCF, en bus, à vélo ou en voiture. Des gares plus proches comme Saint-Egrève ou Domène (à créer) sont également essentielles dans le réseau de la région urbaine, en raison du maillage (bus et tram) qu'elles permettent entre le réseau TER et les lignes urbaines.

Mais, pour les nombreux habitants situés à proximité de l'agglomération (de 10 à 20 km environ) et pour les habitants de l'agglomération allant travailler dans les zones d'activités situées dans ces secteurs, les besoins sont plus proches de l'urbain que du périurbain lointain bien couvert par le TER. En effet, dans la plupart des cas, le gain du temps sur la partie du trajet effectuée en TER est annihilé par les temps perdus pour se rendre de son domicile à la gare de départ et de la gare d'arrivée à son point de destination.

A contrario, les lignes de cars express mises en place par le Conseil général prennent les habitants de ce « proche périurbain » à proximité de leur domicile et traversent le cœur de l'agglomération. Les relations directes qu'elles offrent expliquent leur succès. La ligne express Voiron-Crolles-Lumbin est utilisée par environ 4000 voyageurs/jour et un car toutes les 4 à 5 mn à l'heure de pointe du matin est nécessaire pour satisfaire la demande ! Avec des aménagements complémentaires (couloirs réservés, parkings relais voitures + vélos) et une bonne information des grenoblois, cette ligne a la capacité de doubler encore sa fréquentation. Le renchérissement prévisible du pétrole devrait encore renforcer l'attrait de telles lignes.

Mais cette augmentation de fréquentation ne sera pas suffisante pour réduire notablement la circulation routière sur l'A41 et l'A48/A480.

Réduire les bouchons passe par un report plus massif de la route vers les transports en commun. Seule une infrastructure lourde

permet d'attirer une clientèle beaucoup plus importante. C'est l'effet tramway que nous avons connu avec succès dans l'agglomération : remplacer une ligne de bus par une ligne de tramway permet de tripler très rapidement le nombre d'usagers (voir l'exemple récent de la ligne C). L'exemple de la ligne A montre un effet à long terme, la fréquentation pouvant encore doubler en quinze ans.

Cet effet tramway peut s'appliquer sur le périurbain grenoblois grâce à la concentration existante des habitations et des emplois le long des vallées : sur une bande de 500 mètres, il y a autant d'habitants entre Meylan et Crolles sur la rive droite du Grésivaudan que sur les grands boulevards de Grenoble.

Cette concentration permet d'envisager un tramway jusqu'à Crolles et la gare SNCF de Brignoud d'un côté et vers Moirans de l'autre : 20 000 voyageurs/jour sur chaque branche de ce tramway est un chiffre réaliste dès la mise en service... qui permet une réduction significative des bouchons aux entrées d'agglomération.

Les projets actuels de tramway vers Le Fontanil d'un côté et Meylan de l'autre devraient donc être rapidement étendus dans une première phase vers Voreppe et vers Montbonnot (Pré de l'eau).

Caractéristiques de ces lignes de tramway péri-urbain

Au-delà de l'agglomération, des arrêts de tramway espacés de 1 km environ permettraient une vitesse commerciale élevée (Crolles - Grenoble-Chavant en 20 à 25 min environ).

Sur la branche Nord-Ouest, cette ligne assurerait une desserte fine de Centr'Alp avec un terminus à la gare SNCF de Moirans ; entre Le Fontanil et Voreppe, la mise en place de protection du site tram permettrait à celui-ci de rouler à plus de 90km/h grâce à des distances inter-stations importantes.

Sur la branche Nord-Est, la ligne desservirait les zones d'activités de Inovallée et Bernin-Crolles avec un terminus à la gare de Brignoud. Ces deux terminus renforceraient ainsi le maillage avec le réseau TER.

Nous proposons que ces tramways empruntent les axes majeurs de Grenoble : (grands boulevards et Jean-Jaurès) pour une traversée rapide du centre-ville, les lignes A et B assurant une desserte fine de l'hypercentre. De plus sur la RD 1090, en site central protégé, le tramway pourrait rouler au moins à 90 km/h entre le stade des Alpes et Meylan.

sature du réseau ains

Intégrer ce projet dans le SCOT 2030 (Schéma de Cohérence Territoriale) en cours d'élaboration permettrait de lier concrètement le développement de l'aménagement des secteurs péri-urbains (logements, services, emplois...) autour de ces axes structurants.

Coûts de ce projet

Un tel projet a un coût. Le SMTC a déjà décidé de réaliser la ligne E jusqu'à Fontanil et étudie une ligne sur Meylan. Il reste donc à financer les tronçons Le Fontanil - Moirans (environ 10 km) et Meylan - Crolles - Brignoud (environ 15 km).

A raison de 15 à 20 M€/km (coût inférieur aux 30M€/km en zone urbaine dense), on peut estimer entre 400 et 500 M€ le budget d'investissement nécessaire pour assurer l'ossature du réseau TC périurbain pour les prochaines décennies.

Cet investissement pourrait être financé en partie par la mise en place d'un péage urbain et par les gains d'exploitation générés par le remplacement de cars par des tramways de capacité beaucoup plus importante. Comme 80% du coût d'exploitation est lié aux coûts salariaux des chauffeurs, la plus grande capacité du tramway permet de réduire ce budget d'exploitation.

Le tramway périurbain, ossature des déplacements

Sur les branches nord-ouest et nord-est, le tramway desservirait plus finement le territoire que ne peut le faire le TER. Une partie importante des zones d'habitations et d'emplois deviendrait accessible à pied ou à vélo depuis un arrêt de tramway, ce qui permettrait de limiter la taille des Parking-Relais voitures, gros consommateurs d'espaces trop souvent pris sur des terres agricoles qu'il est important de préserver. Ces P+R seraient limités aux personnes habitant dans des zones peu denses éloignées.

Enfin, les réseaux de TC du Grésivaudan et du Voironnais pourraient être optimisés autour des gares SNCF et des stations de ces lignes de tramway péri-urbain.

Et la desserte du Sud-Grenoblois ?

La desserte de Vif et de Vizille peut être réalisée en réutilisant en partie les voies ferrées existantes : le tram-train est un matériel pouvant circuler à la fois sur les voies tramway et sur les voies ferrées. Les centre-villes de Vizille et de Vif seraient desservis, moyennant la réalisation d'une voie de type tramway. Dans l'agglomération, le tram-train pourrait circuler sur le réseau urbain, en se raccordant sur la ligne E, permettant ainsi à terme d'offrir des liaisons directes de type Vizille/Vif - Crolles-Brignoud ou Vizille/Vif - Moirans.

Antoine JAMMES

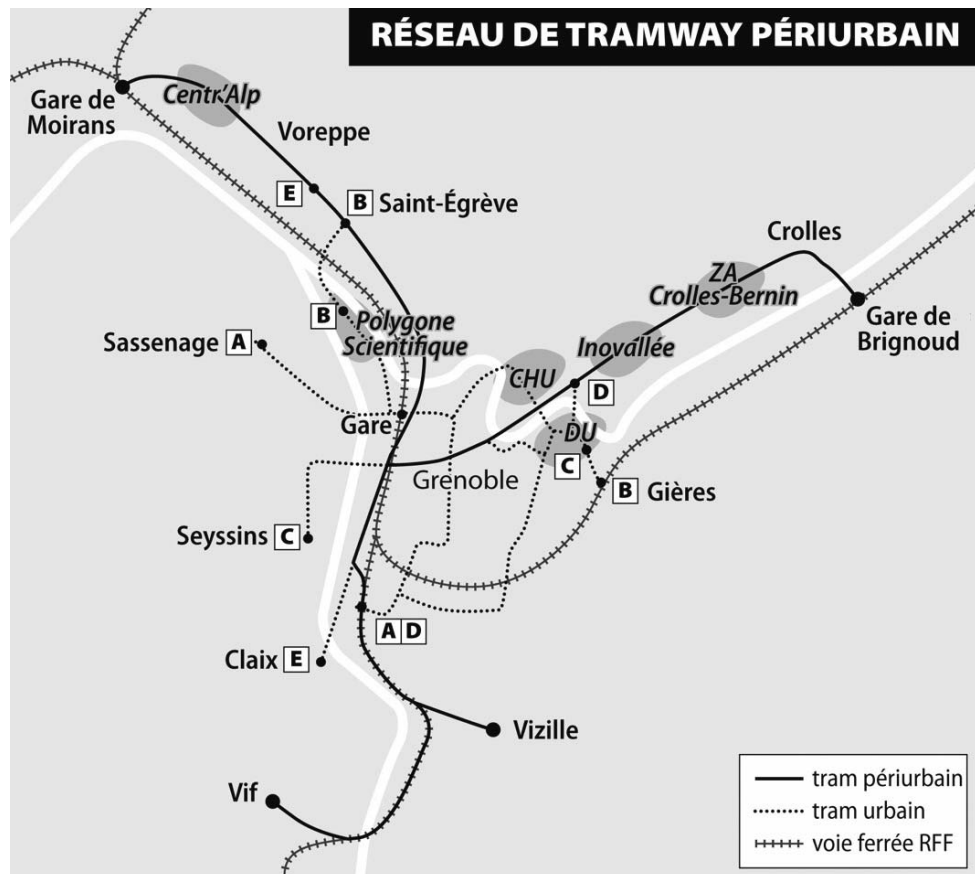


Schéma de principe du tram périurbain : Sylvain BLANCHARD

ESTIBUS : l'été à portée de bus !

Comme cet hiver pour la neige, les Transports du Grésivaudan ont mis en place cet été cinq nouvelles lignes de bus pour aller prendre l'air en montagne, et avec le même succès semble-t-il :

G32, de l'arrivée haute du funiculaire aux différentes communes du plateau des Petites Roches ;

G70, de la gare d'Uriage à Chamrousse ;

G23, de Pontcharra au Collet d'Allevard ;

G63 de Crolles à Prapoutel ;

G22 d'Allevard à La Ferrière d'Allevard.

En accord avec les offices de tourisme concernés, des idées d'activités et d'excursions étaient proposées avec les horaires. Des dépliants étaient aussi disponibles dans les mairies.

Renseignements :

0810-12-13-33

www.transportsdugresivaudan.fr

Colette GROSSIORD

Ligne de la Bièvre : la fin du mitage ?

Le 23 juin 2005, Réseau Ferré de France, la SNCF et le Conseil général de l'Isère ont signé une convention « temporaire » d'occupation du domaine public ferroviaire autorisant le Département à procéder à la dépose des rails pour aménager un croisement routier sur l'emprise de la voie ferrée Rives - St Rambert d'Albon (actuellement sans trafic). En cas de reprise du trafic, le Département s'engageait à faire établir à ses frais un passage à niveau.

Mais dans la pratique, les coupures des voies ferrées par des routes rendent leur réouverture coûteuse et difficile... d'autant plus que les récentes directives ministérielles excluent tout nouveau passage à niveau !

Dénonçant la situation de fait quasi-irréversible ainsi créée par un ouvrage routier permanent, la FNAUT a déposé un recours au Tribunal administratif de Grenoble, puis à la Cour administrative d'appel de Lyon.

Un arrêt de cette dernière, rendu public le 17 août 2010, annule la convention. Reprenant les arguments de la FNAUT, la Cour a jugé que « la convention d'occupation temporaire a été détournée de son objet afin de permettre une emprise immédiate de l'ouvrage routier sur le domaine public ferroviaire en s'affranchissant des règles de procédure imposées pour une fermeture de ligne et ensuite un déclassement [...] la décision de signer la dite convention procède d'un détournement de procédure ».

Un regret : cet arrêt n'oblige pas le Conseil général à rétablir la continuité de l'emprise ferroviaire.

Christophe LEURIDAN

Les pannes et les accidents sur le réseau ferré français entraînent pour les voyageurs des attentes répétées, atteignant parfois plusieurs heures. Tout cela est dû à l'incapacité de réaction rapide tant de la SNCF que de RFF qui ne disposent pas de plans de secours anticipés, contrairement à la plupart des pays voisins comme l'Allemagne ou la Suisse.

L'importance des plans de secours

Comment réagir rapidement, si l'on ne sait pas qui doit faire quoi ? D'où doit venir le secours ? Où est la machine de secours la plus proche ? Y'en a-t-il seulement une ? Comment transférer le plus rapidement possible les voyageurs ? Quel itinéraire de déviation doit-on mettre en place ? Comment informer les voyageurs à bord du train et ceux qui attendent dans les gares suivantes ?

En Suisse, chaque gare dispose d'un manuel indiquant les principales dispositions à suivre selon le type d'incidents ou d'accidents. Chaque cheminot sait tout de suite ce qu'il doit faire. Les trains ou autocars de substitution sont automatiquement prévus (des accords anticipés existent avec les caristes locaux). Dans toutes les gares importantes, des rames de réserves sont prévues avec le personnel de remplacement et de secours adéquat. Un responsable du Centre de Gestion du Trafic de Lausanne disait même que depuis son portable, il pouvait couper le courant de la ligne, prévenir les secours, organiser le dépannage des voyageurs et contacter le conducteur et le contrôleur du train en détresse !

Dès qu'un train est en panne, il est garé dans l'évitement disponible le plus proche. À l'heure où cette rame aurait dû repartir en sens inverse, une rame de réserve prend son relais pour garantir le cadencement. Les voyageurs du train en panne sont transférés dans le train suivant si le cadencement est inférieur à l'heure, et dans des cars sinon. L'information des voyageurs est excellente, fiable et très rapide.

En France, on manque déjà de matériel pour assurer le trafic normal, si bien que souvent, il n'y a pas de matériel de réserve, pas de matériel de dépannage, pas de conducteurs, ni de contrôleurs disponibles ! Qu'attend-on pour réagir ?

L'information du public

Même si elle s'améliore un peu, l'information laisse largement à désirer, surtout à l'heure où la technologie progresse à pas de géant. Rester plusieurs heures sans savoir ce qui se passe ni quand le train pourra repartir est absolument inadmissible à notre époque.

L'information sur les perturbations liées aux travaux manque également de clarté. Tout d'abord, la rareté des travaux de nuit en France rend ces perturbations très nombreuses. En gare de Lyon Part-Dieu, on trouve une vingtaine de fiches spéciales liées aux travaux de la seule étoile de Lyon... mais aucune information sur le reste de la région.

L'information pâtit aussi du cloisonnement entre les différentes régions. À moins de consulter les sites web des TER de toutes les Régions traversées, le voyageur effectuant un parcours interrégional avec un billet sans réservation n'a aucune garantie qu'il pourra bien effectuer son voyage.

L'AEDTF a officiellement demandé à Réseau Ferré de France que soient créés à la télévision des services « Infos-Rail » tout comme il existe déjà des services « Infos-Routes ». Des bornes interactives travaux/accidents pourraient être mises dans les gares et ce genre d'information devrait être facilement accessible sur internet. En tous cas, c'est ce que nous souhaitons pour notre part.

William LACHENAL



Gare d'Yverdon : suite à un accident dû à un véhicule routier sur la ligne de Bièvre, les cars étant dotés de girouettes prévues à cet effet. (Photo : William LACHENAL).

La SNCF nous mène en trains... et en bateau ?

L'ADTC a récemment rencontré J-C Kohlhaas, nouveau président de la Commission Transports du Conseil régional, pour faire un point sur les difficultés rencontrées par les usagers lors de leurs déplacements, ou lors des concertations avec la SNCF.

La fréquentation des TER augmente rapidement depuis plusieurs années : il n'est facile pour personne, ni Région, ni SNCF, de faire face à cette situation dans un contexte financier tendu, alors que d'importants travaux de modernisation des lignes sont enfin engagés. L'offre a progressé ces dernières années. Mais nous ne sommes pas convaincus que la SNCF fait le maximum pour faciliter la tâche au Conseil régional, et aux usagers-contribuables.

La SNCF joue la montre

Le président de la Commission Transports nous a informés courant septembre que le Conseil régional n'avait pas pu voter la validation des services et le budget transports 2011, la SNCF n'ayant pas proposé dans le délai prévu la nouvelle grille horaire. Motif invoqué par la SNCF : la grille pouvait encore changer. Mais... c'est justement pour cela que la Région en avait besoin ! La Région est, théoriquement, la collectivité territoriale autorité organisatrice des TER, et non un simple tiroir-caisse...

Des hiatus dans le cadencement

Dans l'avant-projet de grille horaire d'hiver 2010/2011, la SNCF a prévu des arrêts en gare de Grenoble de 13 minutes dans un sens et 20 minutes dans l'autre, pour les TER périurbains St Marcellin - Chambéry (TER Gières - StMarcellin par exemple). L'ADTC avait, dès mars 2010, interpellé la SNCF et la Région sur cette anomalie particulièrement pénalisante et dissuasive pour les abonnés « pendulaires ». La Région a saisi ses services, mais n'a pas reçu de réponse de la SNCF. Pas de réponse non plus concernant des TER de maillage régional (TER Annecy - Valence) qui devraient, par définition, desservir la gare de correspondance de Moirans mais ne s'y arrêtent pas alors qu'ils desservent une petite gare plus loin sur la ligne. Nous craignons donc de découvrir ce problème intact lors de la réunion d'information prévue au Conseil régional mi-octobre pour présenter les nouveaux horaires aux comités de ligne.

Encore des « TER fantômes » !

Quelle malchance : des correspondances que la SNCF ne souhaite plus garantir ou qu'elle envisage de supprimer l'an prochain ont été « oubliées » dans les fiches horaires, en particulier sur le trajet Genève - Grenoble où il y a pourtant peu de trains. L'ADTC a demandé à la Région de mettre en place une procédure visant à détecter systématiquement de tels « oublis » avant de valider l'impression des horaires.

Saturation du Sillon alpin

La Région nous a confirmé que les travaux de modernisation du Sillon alpin, avec notamment des voies supplémentaires sur Grenoble - Moirans (*le principal goulot d'étranglement pour la région grenobloise*) restait une priorité, mais la date à laquelle ces travaux seront faits ne peut pas encore être confirmée. Les travaux sur Gières - Montmélian devraient être achevés en 2013.

Intermodalité train + vélo

La Région a engagé une politique d'équipement systématique des gares en stationnements vélos sécurisés, mais la capacité est souvent insuffisante. Le Conseil régional nous demande de lui adresser nos observations gare par gare, pour savoir précisément où sont les manques les plus criants. Chers lecteurs, si vous résidez près d'une gare ou empruntez régulièrement un TER, quelques comptages de vélos seront utiles, merci de nous faire remonter l'info !

L'ADTC a également souligné que des solutions de substitution existent pour assurer un service de transport des vélos à bord d'autocars, et que la Région doit demander à la SNCF de les mettre en place pendant les longs mois où la voie ferrée Gières - Montmélian sera coupée pour travaux.

Autres sujets abordés

Nous avons ensuite échangé quelques informations sur des aménagements techniques qui permettraient d'en augmenter la capacité même sans doubler les voies, sur le coût de certains travaux, et sur la fréquence des retards.

Monique GIROUD

Des goulottes pour les vélos en gare de Grenoble, enfin !

Supprimées depuis le début des travaux d'accessibilité en 2008, des goulottes pour les vélos ont été enfin réinstallées en gare de Grenoble pour l'accès aux voies B, C, D, E et F.

Les goulottes sont installées dans les escaliers coté Sud du couloir souterrain de la gare.

L'ADTC avait réclamé cette réinstallation à de nombreuses reprises notamment lors des comités des lignes TER de l'étoile ferroviaire de Grenoble.

Ubu et la goulotte d'accès aux voies D et E !

L'escalier d'accès à ces 2 voies comporte un palier intermédiaire ; la goulotte a été placée à gauche de l'escalier avant le palier et à droite après. Ainsi, le cycliste est obligé de traverser le palier dans sa largeur tout en changeant son vélo de côté, pratique, à l'heure de pointe non ?



Nous demandons donc à la SNCF de faire procéder à l'inversion de la goulotte du bas (ou du haut).

Emmanuel COLIN de VERDIERE

Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains et
ferroviaires (18h30) :

18 septembre, 22 octobre,
13 décembre

Commission vélos & piétons (18h30) :

25 septembre, 29 octobre,
20 décembre

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 : 0410 G 82982

Tiré à 1500 exemplaires sur papier recyclé
par l'Imprimerie Notre-Dame

80, rue Vaucanson
38330 MONTBONNOT

Photo couverture : Christian Cotte

Vignettes de couverture :
C. Cotte / ADTC / W. Lachenal

Revue de presse

Les Néerlandais à plein pot sur les autoroutes cyclables

Multiplier les autoroutes cyclables, c'est l'objectif que s'est fixé le gouvernement néerlandais pour mieux dissuader les gens de prendre leur voiture pour aller au travail s'ils habitent à plus de 20 kilomètres de leur bureau. Pour l'instant, il n'existe que cinq de ces fameuses autoroutes, de larges pistes que rien n'arrête entre deux villes. Leur motivation : éviter les embouteillages et les dépenses liées à la voiture.

Libération 11.09.2010

La mobilité sans voiture, une révolution au ralenti

Pas si simple de faire reculer la voiture dans les Villes de France. Cet objectif prioritaire de la stratégie nationale de développement durable, adoptée le 27 juillet, était au centre de la semaine de la mobilité qui, du 16 au 22 septembre, appelait le pays à « Bouger autrement ».

Mais les structures ne suivent pas. Les pistes cyclables se multiplient mais, sont souvent dessinées avec le souci de ne pas empiéter sur la route. Plus radical pour chasser les voitures de la voie publique, le tramway fait lui aussi son retour sur les boulevards de France. Indispensable sans doute, mais pas suffisant. Les nouveaux modes de mobilité, comme l'auto-partage et le covoiturage, font du surplace.

Le Monde 22.09.2010

Nottingham, une ville moins dépendante à la voiture en Grande Bretagne.

De gros investissements faits depuis une décennie, 50 kilomètres de pistes cyclables, un réseau de 15 kilomètres de tramway et un vaste réseau de bus urbains, des centres commerciaux dans la Ville et non en banlieue, ont convaincu les habitants d'utiliser la voiture particulière le moins possible.

Une taxe de 300 livres par voiture a été instituée pour toutes les entreprises et bureaux dont les employés vont au travail en voiture et la stationnent au centre-ville. Le produit de cette forme inhabituelle de fiscalité est destiné à être réinvesti dans les TC.

La Ville vient de recevoir la 1ère place d'une étude pour le transport le plus respectueux de l'environnement.

Le succès vient de la possibilité qui est offerte d'une alternative crédible au transport privé.

La Repubblica 14.09.2010