

ADTC *infos*

Se déplacer autrement



Véhicules électriques : pour quels usages ?

dossier central : pages 9 à 12

N°126 - décembre 2010 - 3,00 Euros



TER : la demande progresse, l'offre régresse

Pages 18 - 19

*Traversées
piétonnes
accidentogènes*

page 4



*Lignes 1+3 :
addition lourde
pour les
usagers !*

page 14



EDITORIAL : Décalage réel et concertation virtuelle

L'Union des Transports Publics (UTP) et le Groupement des autorités responsables des transports (GART) publient régulièrement des enquêtes d'opinion sur les transports, les facteurs de choix d'un mode de déplacement, et la perception des transports en commun (TC).

Ainsi, celles de septembre 2009 et 2010 confirment que les Français sont de plus en plus conscients des problèmes induits par l'excès de trafic automobile. Ceux qui vivent dans une agglomération urbaine émettent à 75% des jugements négatifs sur les déplacements en voiture, et 39% prévoient d'utiliser davantage les TC dans les années à venir. Parmi ceux qui n'utilisent pas encore les TC, le facteur le plus souvent cité comme essentiel pour changer de comportement est « une amélioration de l'offre de transport », avant les motivations environnementales et le coût de l'essence.

Rapprochons ce sondage de plusieurs autres enquêtes qui ont montré, de façon reproductible, un décalage entre ces tendances, et la perception que des élus des Autorités organisatrices des transports (AOT) ont des attentes ou motivations de leurs concitoyens. Les élus se disent encore plus favorables à la modération du trafic automobile et au développement des modes alternatifs que le grand public, mais pensent que le public n'est pas prêt à accepter une telle politique volontariste : ils surestiment fortement l'attachement des Français à la voiture.

Plusieurs hypothèses ont été avancées pour expliquer ce décalage : influence du « lobby automobile », décalage entre déclaration d'intention et volonté réelle (du public, ou des élus), frilosité d'élus plus âgés que la moyenne de la population, influence dans les directions techniques de cadres dont la formation a été marquée par l'époque du

« tout-voiture », ou... le constat que la plupart des élus n'utilisent pas les TC qu'ils administrent (ou les voies cyclables qu'ils font aménager).

Face à ce dernier constat, on pourrait espérer que les élus se montrent attentifs aux demandes, observations et propositions des usagers, et impliquent les associations dans l'élaboration des décisions. Mais si le décalage entre leur perception et celle des usagers est bien réel, il semblerait que la concertation dans la région grenobloise soit devenue virtuelle. On a vu se multiplier les instances de concertation, les cafés citoyens, les comités consultatifs, les conseils de développement ou autres forums. Mais en pratique, au-delà de l'annonce de la création de l'instance en question, ou d'une réunion de clôture, on y voit rarement siéger les élus en charge des décisions. Serait-ce parce que leurs décisions sont déjà prises, et que la « concertation » aurait pour but de les faire partager ? C'est malheureusement l'impression que nous retirons de quelques processus auxquels l'ADTC a participé, dont, notamment, le SCoT participatif, ou les « cafés du PDU », lorsque nous comparons les objectifs annoncés, le contenu des débats, et les conclusions concrètes qu'en tirent ou, justement, n'en tirent pas les élus. Si la concertation se limite à discuter des détails de mise en œuvre de décisions qui ne répondent pas aux attentes du public, le fossé entre les élus et leurs administrés risque de se creuser. Ce n'est pas la meilleure manière de faciliter et d'accélérer la transition vers des comportements plus citoyens, plus responsables et plus durables.

Monique GIROUD

Sommaire

- P 02 **Editorial – Décalage réel et concertation virtuelle**
- P 03 **SCoT de la région grenobloise : quelles orientations ?**
- P 04 **Des traversées piétonnes dangereuses**
- P 05 **Fontaine se lance à l'occasion de la semaine de la mobilité**
- P 06 **Pour continuer à avancer**
- P 07 **Artisan et cycliste**
- P 08 **Et du côté des salariés... que s'est-il passé en 2010 ?**
- P 09-12 **Véhicules électriques : enjeux et limites**
- P 13 **Nouvelles mobilités**
- P 14 **Projet de fusion des lignes TAG 1 et 3 : et les usagers ?**
- P 15 **Bien choisir les noms d'arrêts de bus et de tram**
- P 16 **A Lyon, plus de lignes de trolleybus... avec le nouveau programme « Atoutbus » !**
- P 17 **Point sur les lignes Transisère**
- P 18-19 **Services TER Rhône-Alpes 2011 : un peu de bon et beaucoup de couacs**
- P 20 **Revue de presse**

Allez skier avec les TC du Grésivaudan

Comme l'an dernier, pour l'hiver 2010-2011, fin de semaine, mercredi et vacances scolaires, les Transports du Grésivaudan vous proposent l'aller-retour dans 6 stations de ski du Grésivaudan... pour 1 € et l'accès libre pour les abonnés des Transports du Grésivaudan.

Profitez-en, 6 skibus sont en piste pour vous et des réductions sont accordées dans les stations.

Rens. 0 810 12 12 33 ou
www.transportsdugresivaudan.fr

Christian COTTE

L'élaboration du SCoT est en cours depuis plus d'un an. Cette élaboration se fait en concertation, entre autres, avec les Conseils de développement (CDD). À travers plusieurs CDD, l'ADTC participe à ces travaux qui avancent difficilement, en partie du fait d'une méthodologie de travail pas toujours très lisible... La remise en cause du calendrier initial, trop ambitieux, est une bonne opportunité pour repartir sur une démarche mieux organisée.

La loi Grenelle II reprecise le contenu des SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) et la démarche d'élaboration de ceux-ci.

Cette démarche est logique et se déroule en trois étapes successives :

Etape n° 1 : Diagnostic

Le document diagnostic est destiné à faire un état des lieux de la région grenobloise sur les différents axes que couvre le SCoT : urbanisation, emplois, population, déplacements...

Ce document doit aussi faire le bilan des politiques menées par le passé et qui étaient définies dans le précédent Schéma Directeur. Cette évaluation est fondamentale car elle permet d'identifier si les actions définies ont été mises en œuvre et quels résultats elles ont apporté. C'est aussi l'occasion d'examiner pourquoi d'autres actions définies n'ont pu être mises en œuvre.

Etape n° 2 : Orientations stratégiques

Le document PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) doit **fixer les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements**. Le PADD doit définir des orientations stratégiques sur l'organisation du territoire en matière de logements, d'emplois, de services, d'espaces naturels et agricoles...

Sur la base de ces éléments, il doit ensuite donner des orientations en matière de déplacements permettant de tenir des objectifs comme la réduction du nombre de déplacements (et leur distance) en véhicule individuel.

Etape n° 3 : propositions prescriptives

La dernière étape consiste à établir des propositions qui auront un caractère prescriptif pour les documents (Plans Locaux d'Urbanismes, Plans de Déplacements Urbains...) qui devront être compatibles avec le SCoT.

Ces propositions doivent être formalisées dans un document DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs).

En matière de déplacements, le DOO doit définir les grandes orientations de la politique de transports et de déplacements ainsi que les grands projets d'équipements et de dessertes par les transports collectifs. La loi Grenelle II donne un rôle fondamental aux transports collectifs pour la desserte de secteurs déjà urbanisés et ceux qui le seront.

Où en sommes-nous pour le SCoT de la région grenobloise ?

L'équipe qui anime ce projet de SCoT mène toutes les étapes en parallèle. En juin 2010, l'ADTC avait apporté sa contribution lors d'une séance du Conseil syndical de l'EPSCoT (Établissement public) réunissant de nombreux élus. L'ADTC avait pu apporter sa contribution sur un premier document « support au débat des territoires ». Nous avons pu déjà exprimer notre crainte quant à la démarche d'élaboration suivie.

En octobre/novembre, nous avons travaillé, dans le cadre du réseau des CDD, sur un projet de document PADD, alors qu'aucun élément de diagnostic concernant les déplacements n'avait encore été formalisé.

À ce jour, une réorganisation de ce projet est en cours. Nous espérons que cette réorganisation permettra de repartir sur une méthodologie de travail plus claire (avec les trois étapes successives décrites plus haut), condition indispensable pour que les élus, le réseau de CDD et les associations comme l'ADTC puissent y apporter leur contribution constructive.

C'est le souhait de l'ADTC !

Antoine JAMMES

CARTON ROUGE à la Direction d'ALPEXPO

qui, à l'occasion de la nocturne du 1er décembre des salons Artisa et Naturissima, a invité un certain nombre de VIP à stationner facilement leurs véhicules, à partir de 18 h 30, sur le parking de la cour d'honneur, qui était surveillé, et à accéder gratuitement aux salons avec l'ensemble des occupants de leurs véhicules.

La station de tram « Pole Sud Alpexpo » de la ligne de tram A est à 100 mètres de l'entrée d'Alpexpo et la ligne fonctionne jusqu'à 1 heure du matin !

Voilà bien une Direction qui fait peu cas des orientations de la municipalité et de la Communauté d'agglomération.

Voilà aussi ce qui explique par ailleurs que le garage à vélos de ces salons ne permet de stationner que 8 vélos pour le bon peuple visiteur.

Christian COTTE

CARTON VERT à la Ville de la Tronche

Lors de la construction d'un ensemble immobilier avenue des Maquis du Grésivaudan, le trottoir aménagé pour les cycles dans le sens montant devait aussi servir d'arrêt de bus pour la desserte d'un gymnase. Cet endroit a bien vite été occupé par du stationnement sauvage. Les cyclistes et piétons devaient se partager un trottoir de 1 mètre de large environ à certains endroits.

L'aménagement de cet axe bien emprunté par les cyclistes avait été réalisé peu de temps auparavant par la Métro !

Après plusieurs réunions de l'ADTC avec la mairie, et deux ans de discussions avec le promoteur de cette opération, la mairie a réussi à trouver une solution pour les bus et le stationnement, et désormais les cycles retrouvent un itinéraire direct et protégé par des bornes empêchant le stationnement sauvage.

Antoine JAMMES

Des traversées piétonnes dangereuses

Bd Gambetta : à quand la fin de la gêne pour les piétons et les cyclistes ?

Les chantiers immobiliers qui se déroulent à l'extrémité sud du boulevard Gambetta occasionnent depuis des mois une forte gêne pour les piétons et les cyclistes. Que ce soit d'un côté ou de l'autre, il n'y a aucune continuité praticable pour les piétons : les trottoirs restent inachevés ou fortement réduits par les emprises de chantiers.



Il est extrêmement regrettable que des dispositions n'aient pas été prises pour ménager au moins d'un côté du boulevard un cheminement convenable, pour les piétons proprement dits, mais plus encore pour les personnes à mobilité réduite, les poussettes, les fauteuils roulants. Quant aux cyclistes, ils sont obligés de rouler sur la chaussée, serrés de près par les voitures, puisque la bande qui leur sera réservée sur trottoirs n'est pas achevée, ou, quand elle existe déjà, constitue le seul espace utilisable par les piétons.

Texte et photo 1
Bruno VIGNY



Photo 2 : Christian COTTE

Les accidents de la circulation : une conjonction de causes

On attribue communément la survenance des accidents de la route aux mauvais comportements des usagers. Certes le comportement est souvent présent parmi les causes ayant entraîné l'accident. Mais il ne faut pas oublier que l'utilisateur circule avec un véhicule qui peut être défectueux et qu'il évolue dans un environnement qui a un effet direct sur son comportement. Vous l'aurez compris un accident est toujours le fait d'une conjonction de causes. L'accident qui s'est produit début juillet boulevard Joseph Vallier à Grenoble illustre très bien cette situation.

Un accident mortel

Peu avant 22 heures, deux véhicules circulent sur la voie de gauche dans le sens Pont de Catane vers le boulevard du Maréchal Foch. À l'approche d'un passage piétons, situé en section courante, le premier véhicule s'arrête pour laisser passer un piéton. Ce dernier s'engage en toute confiance sur le passage piétons mais le deuxième véhicule qui circule à vive allure ne peut s'arrêter dans l'espace libre immédiatement devant lui. Ne maîtrisant plus sa vitesse, il se déporte brusquement sur la voie de droite afin d'éviter de percuter le véhicule à l'arrêt. Ce faisant il fauche le piéton qui décède dans la nuit à l'hôpital.

Une infrastructure qui accentue les comportements déviants

C'est là un scénario d'accident récurrent lié à une infrastructure excessivement roulante, qui encourage un style de conduite rapide et offensif, accentué en heures creuses. Compte tenu de l'importance de la vie locale qui borde cette voie, on peut s'interroger sur le choix d'avoir maintenu deux voies par sens de circulation pour assurer la fluidité du trafic. Si un tel choix est vraiment justifié, il faut absolument protéger les passages piétons en section courante sur une « deux fois deux voies », par la mise en place d'un dispositif

ralentisseur comme c'est le cas dans le sens, boulevard Foch vers le Pont de Catane, non loin du lieu de l'accident (voir photo).



Les coussins berlinois mis en place dans le sens boulevard Foch vers le pont de Catane

Il faut apaiser les comportements

Deux coussins berlinois ont été installés par la ville de Grenoble qui a été sommée d'arrêter la pose de ces dispositifs par les hautes instances du Conseil général de l'Isère, gestionnaire de cette voirie. Par crainte de pénaliser le flux des véhicules, le Conseil général néglige le risque encouru par les piétons, nombreux sur cet axe. Combien faudra-t-il de morts et de personnes blessées avant que le Conseil général ne se décide enfin à prendre sérieusement en compte la sécurité des traversées piétonnes en section courante sur les artères à deux fois deux voies ?

D'une manière générale, une meilleure appropriation des principes édictés dans la démarche « Une voirie pour tous » contribuerait, sans aucun doute, à renforcer la présence de la sécurité routière dans l'agenda 21 local du Conseil général.

Texte et photo
Bertrand CHRISTIAN

Fontaine se lance à l'occasion de la semaine de la mobilité

Nous vous l'avions laissé entendre dans notre bulletin précédent, Fontaine innove et se lance vers un nouveau plan de déplacement.

Les élus de Fontaine souhaitent répondre à deux enjeux principaux, anticiper l'évolution des déplacements consécutive aux nouveaux projets urbains et améliorer la qualité de vie des habitants, tout en partageant mieux l'espace public au profit des modes doux, cyclistes et piétons.

La quinzaine du 13 au 28 septembre a été partagée entre temps de rencontre et tests d'aménagements de voirie grande nature.

Un café-débat en soirée « se déplacer malin, vivre bien » a permis aux participants de discuter de façon informelle sur le thème de déplacements.

Un parcours à vélo sur des points noirs de la ville pour les cyclistes, a permis de se rendre compte et d'écouter les usagers sur leurs pratiques au quotidien.

La police municipale a conduit sur la ville pendant une journée une action pédagogique de sensibilisation aux dangers de la vitesse et au respect des autres, notamment les plus faibles.

Des actions tests ont été conduites pendant quinze jours sur des aménagements de voirie innovants, trottoir traversant pour améliorer l'accessibilité, nouvelle bande cyclable, retour à la priorité à droite en carrefour avec mise à l'arrêt du système de feux pour faire ralentir le trafic, création d'un mini giratoire avec mise à l'arrêt du système de feux, mise en place des double-sens cyclables en zone 30, suppression de circulation sur des tronçons de rues et de boulevards, mise en sens uniques opposés de tronçons de rues.

Tous ces essais ont fait l'objet d'un bilan au cours d'une soirée avec les usagers, occasion d'explications et de propositions complémentaires.

L'ADTC a participé à cette opération autant pour aider à faire évoluer les habitudes que pour aider à faire adopter les bons aménagements pour faciliter les modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

L'ADTC attend que les élus et services décident des suites concrètes qu'ils veulent donner à cette opération qui ne peut que se traduire par des améliorations dans la vie quotidienne des habitants. Mais il faut oser certaines dispositions et avancer pendant que les esprits y sont disposés.

Christian COTTE



Le PDU – étape 1

La première étape d'élaboration du PDU 2012-2020 s'est terminée le samedi 23 octobre avec une réunion à laquelle plusieurs centaines d'élus étaient invités par le président du SMTC pour partager les conclusions de cette étape 1. Les contributions des « cafés citoyens », de l'« atelier citoyen » et du « comité des sages » ont été présentées... devant un auditoire de 50 élus maximum. Une minorité de Communes de l'agglomération avait envoyé un représentant... et on ne comptait même pas 50 % du Conseil syndical. Consternant...

La deuxième étape commencera avec la rédaction par les services du SMTC de propositions et de plusieurs scénarios intégrant les contributions formulées au cours de la première étape.

Ce travail devrait déboucher à partir d'avril prochain sur une nouvelle étape de concertation avec débats et choix du scénario retenu.

Enfin viendra le temps de la finalisation du PDU qui débouchera sur une enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et son adoption définitive par le Conseil syndical du SMTC fin 2012.

A noter qu'en février 2011, commencera une série de soirées « les Universités du PDU » qui traiteront tous les deux mois environ d'une thématique particulière concernant les déplacements.

Vous trouverez le programme sur le site du SMTC, et sur celui de l'ADTC dès que le programme sera arrêté.

Antoine JAMMES

Concertation avec la Métro

Il y a quelques années, l'ADTC participait avec assiduité au groupe de travail « contrat de déplacements » de la Métro. Ces réunions, chargées de valider le co-financement des projets modes doux permettaient de prendre connaissance des projets portés par les Communes et surtout de faire part de notre avis d'usagers sur les défauts éventuels.

Ce dialogue direct entre associations d'usagers et maître d'ouvrage permettait de sensibiliser aux problématiques des déplacements cyclables, les donneurs d'ordre et maîtres d'œuvre qui pouvaient amender certains projets.

Ces modifications sur plan plutôt que des reprises sur le terrain généraient des économies d'argent public et un gain de temps de chantier.

Aujourd'hui nous devons hélas constater que le dialogue avec les services n'a plus la qualité des échanges antérieurs. Les projets d'envergure ne nous sont plus présentés.

Récemment nous avons appris, par hasard, qu'un projet de restructuration des cheminements cyclables était à l'étude sur la zone de Comboire et qu'un aménagement cyclable se réalisait à Eybens. Il est dommage que nous n'ayons pas été associés à ces projets.

Souhaitons que le prochain contrat de déplacement redonnera la parole aux associations.

L'ADTC préférerait redevenir la force de proposition qu'elle était auparavant, plutôt que d'être cantonnée à un rôle de critique des nouveaux aménagements, rôle qui ne peut satisfaire l'ADTC.

Philippe ZANOLLA

En cette période de préparation budgétaire, l'ADTC a récemment exprimé au Président de la Métro les souhaits d'aménagements cyclables sur l'agglomération pour les années prochaines.

- à Eybens, aménagement de bandes cycles sur l'avenue J. Jaurès au passage sur la rocade Sud pour sécuriser l'axe piétons/cycles,
- à Echirolles, aménagement de bandes cyclables sur l'avenue de Grugliasco, entre la rue F. Pelloutier et la rue Paul Héroult,
- à Grenoble, aménagement de bandes cyclables sur l'avenue J. d'Arc, sur le boulevard Maréchal Leclerc, sur le côté Sud du boulevard Clémenceau pour remplacer le double-sens accidentogène sur la contrallée nord, et création d'une voie réservée mixte bus/cycles boulevard Roger Salengro pour éviter aux cycles la traversée dangereuse Est/Ouest du carrefour Alliés/Anatole France.
- à La Tronche, aménagement de bandes cyclables sur le boulevard de la Chantourne, sur l'avenue du Grand Sablon, et jonction, au carrefour des Hôpitaux, des aménagements existants entre les quais Yermoloff et Ferrini.
- à St Egrève, liaison entre les aménagements existants sur l'avenue de l'Île Brune et la rue des Bonnais
- à St Martin d'Hères, aménagement cyclable sur l'avenue Gabriel Péri.

D'autre part, l'ADTC a également exprimé au Président de la Métro les besoins de passerelles pour les piétons et les cyclistes pour franchir les coupures urbaines.

Dans l'ordre, ce sont des passerelles :

- entre l'Est du Campus et Meylan (aussi pour les bus),
- entre Gières et Meylan,
- entre la presqu'île scientifique de Grenoble et Fontaine,
- entre l'Île verte et la Tronche (Chantourne),
- entre le Nord de l'esplanade et le quartier Jean Macé,
- entre le quartier Mistral-Eaux Claires et Seyssinet,
- entre l'Île Verte et la petite Tronche.

Toutes ces demandes représentent un effort financier pour la collectivité Métro, les adhérents de l'ADTC en sont bien conscients, mais la prise en compte de ces aménagements dans le cadre d'une planification bien pensée apporterait à l'agglomération une des solutions à la problématique des déplacements par transfert sur les modes doux.

La Métro va redéfinir son contrat de déplacement, espérons que les élus feront un choix volontariste déterminant pour l'avenir.

Christian COTTE

Encore du nouveau dans le Code de la route

Un décret du 12 novembre 2010, portant diverses mesures de Sécurité routière, introduit des dispositions relatives à la traversée des chaussées par les piétons et permet la mise en place du « tourne à droite » aux feux tricolores pour les cyclistes.

En deux mots, nous y reviendrons dans le prochain bulletin, le piéton devient prioritaire dès qu'il manifeste clairement son intention de traverser une chaussée, pas seulement lorsqu'il est régulièrement engagé, et le cycliste peut tourner à droite au feu rouge si un panneau le lui permet.

Christian COTTE

Artisan et cycliste

Lors du débat sur feu la rocade nord, la chambre de commerce et d'industrie de l'Isère insistait fréquemment sur les blocages de la circulation empêchant les artisans de travailler.

Constat

L'opinion habituelle admet qu'un artisan ne peut se passer d'une camionnette pour effectuer son travail. Si effectivement à certaines périodes d'un chantier l'usage d'une camionnette s'impose, à d'autres moments, il serait possible de faire autrement.

C'est cette philosophie qui anime Manfred, artisan, lors de ses déplacements.

Electricien de formation, établi à son compte depuis 6 ans, il prend maintenant en charge l'ensemble des travaux de rénovation d'un appartement. Cela passe par la redistribution des pièces, le revêtement des sols, la plomberie, l'électricité et la peinture. Une majorité de ses chantiers s'étale sur une semaine environ. Son périmètre d'action est le territoire de la Métro.

Véritable homme orchestre, Manfred prépare avec soin ses chantiers afin d'optimiser ses déplacements en camionnette.

Actuellement, seul l'approvisionnement en matériaux du chantier et l'évacuation des gravats lui imposent l'usage d'une camionnette. Pendant ses déplacements motorisés, il emmène toujours son vélo dans sa camionnette, ce qui lui permet, une fois les déchargements effectués de garer son véhicule plus loin et d'utiliser le vélo pour revenir sur le lieu de travail. Après cette phase, Manfred se rend quotidiennement sur le chantier à vélo.

Raisons de ce choix

Ce choix pragmatique est fait en raison du gain de temps qu'offre le vélo, et de son effet dé-stressant.

Il a remarqué qu'en ville pour un déplacement de 5 kilomètres, il lui fallait environ 25 minutes en camionnette, sans compter le temps nécessaire à la recherche d'une place de stationnement, et seulement 15 minutes à vélo.

Parfois pour des outils non prévus ou un réapprovisionnement du chantier, il utilise un grand sac à dos ainsi que le porte bagage, ce qui lui permet de continuer à se déplacer à vélo.

Lorsqu'il visite un client pour préparer un devis de travaux, il utilise le vélo et ne facture pas ce déplacement au client.

Le vélo est également utilisé pour rendre visite à des fournisseurs.

En cas de dépannage urgent, il questionne avec précision son interlocuteur afin d'anticiper le matériel dont il aura besoin et de n'emporter que le strict nécessaire.

Il estime à 15 kilomètres ses déplacements quotidiens à vélo et chaque année, il parcourt ainsi 2000 kilomètres pour son activité professionnelle.

Manfred est également un cyclotouriste aguerri puisqu'il parcourt également près de 10.000 kilomètres chaque année.

Bilan de l'expérience

Cet exemple est intéressant à plusieurs titres :

tout d'abord, il casse le postulat qu'un artisan est forcément dépendant de sa camionnette,

il prouve qu'avec de la réflexion et de l'organisation il est possible de moins utiliser un véhicule à moteur.

Et enfin, il fait la démonstration que chacun peut agir à son niveau pour améliorer les déplacements pour le plus grand bénéfice de la collectivité.

A méditer.

Philippe ZANOLLA

Y aura-t-il de la neige sur les aménagements cyclables cet hiver ?

On aurait pu répondre non à cette question d'ordre météorologique, si l'on se réfère aux réponses de la majorité des maires de l'agglomération dans le questionnaire ADTC de l'année dernière, sur le délai d'intervention de leurs services.

Ces premiers jours de décembre ont permis de voir les déclarants à l'œuvre, si les pistes et bandes bien répertoriées dans les plans neige de chaque Commune ont bien été dégagées, si les services opérationnels ont bien enregistré tous les parcours cyclables dans leurs nouveaux (?) circuits d'intervention.

Il est trop tôt pour faire une analyse des constats de ces derniers jours neigeux : les témoignages sont encore peu nombreux, mais ici ou là, des situations ont déjà été relevées, différentes de celles de l'année dernière, en mieux ou moins bien...

En cette période de chaussées glissantes, les lecteurs sont invités à nous faire part de leurs expériences d'usagers des aménagements cyclables mais aussi des transports en commun (arrêts de bus) de l'agglomération.

Christian COTTE

La rue dans le Code de la route

En 2005, l'association *Rue de l'avenir* publiait une petite brochure *La rue dans le code de la route*. Ce document a été le support d'une démarche globale, connue sous le nom de Code de la rue, qui a porté ses fruits.

En cette année 2010, *Rue de l'avenir* sort une nouvelle édition qui intègre les avancées obtenues : principe de respect du plus faible, naissance des zones de rencontre et des double-sens cyclables.

Un document utile pour ceux et celles qui mènent des actions auprès des Communes, des communautés d'agglomérations, des maîtres d'œuvre.

Déjà disponible à l'ADTC.

Jacques HENNEBERT

Et du côté des salariées... que s'est-il passé en 2010 ?

Un parc à vélos invisible... et inaccessible à la Caserne de Bonne !

Depuis la mi-septembre 2010, le nouveau centre commercial « Caserne de Bonne » a ouvert ses portes à Grenoble et il comporte un parking souterrain de 350 places. On y découvre avec plaisir, malgré des racks inadaptés, un espace réservé au stationnement d'une cinquantaine de vélos.



Mais, comment accéder à ce parking à vélo ?

A l'extérieur, il n'est indiqué nulle part qu'on peut stationner son vélo dans le parking souterrain, à moins d'y être venu en voiture au moins une fois. Mais encore plus fort, l'accès des rampes voitures boulevard Gambetta et rue Marceau est interdit aux vélos !



Il faut donc utiliser les ascenseurs des accès piétons du parking...

Texte et photos : Emmanuel COLIN de VERDIERE

Tout au long de l'année 2010, l'équipe de salariés de l'ADTC, qui est devenue l'équipe de salariées, a œuvré pour le développement des modes de transports doux dans la région urbaine grenobloise. L'ADTC peut mener tous ces projets grâce à des financements publics et privés (Conseil régional, SMTC, Métro, Fondation Transdev, etc.)

En 2010, différentes actions ont été menées :

Actions de sensibilisation :

- Campagnes de prévention : *Vélos, bus, camions: cohabitons ! et Cyclistes Brillez*
- Semaine de la mobilité et de la Sécurité routière
- Vélo-école pour adultes

Interventions en milieu scolaire :

- Animations : *transports, environnement et pratique du vélo*
- Concours « *allons à l'école et au collège à vélo* »
- Plans de Déplacements des Etablissements Scolaires

Interventions en milieu professionnel :

- challenge inter-entreprises vélo et défi multimodal « *au travail sans ma voiture* »
- formations professionnelles de *remise en selle urbaine*
- accompagnement dans les démarches de PDE/PDA, conseils personnalisés en mobilité

ZOOM sur...

les formations professionnelles :

En 2010, le CHS 38, l'OPAC 38 et la Ville de Grenoble ont fait appel à l'ADTC pour sensibiliser leurs collaborateurs à la pratique du vélo urbain, et ainsi réduire les risques d'accident de la circulation lors des déplacements professionnels inter-sites.

Au menu : pratique et théorie, avec, en salle, un rappel de la réglementation spécifique au vélo, la présentation des différents aménagements cyclables, une revue d'accidentologie dans la région urbaine grenobloise et des conseils en matière d'équipements. Et, parce qu'une formation vélo ne peut pas se contenter d'une formation théorique, des sorties permettent de faire des exercices de dextérité, de donner des conseils

pour circuler en toute sécurité et de cohabiter avec tous les usagers.

Au total, une cinquantaine de salarié(e)s aura suivi cette formation et circule, nous l'espérons, désormais plus sereinement.

ZOOM sur...

la Semaine de la mobilité et de la Sécurité routière :

Tous les acteurs de la mobilité se sont réunis pour organiser cet événement qui s'est tenu du 16 au 22 septembre. L'ADTC était présente sur le village de la mobilité SMTC / Métro, pour les 10 ans du PDE de STEricsson, auprès des Communes de Saint Martin d'Hères et de Fontaine pour leurs journées consacrées aux déplacements.

A cette occasion, la campagne de prévention *vélos, bus, camions : cohabitons !* a été lancée.

ZOOM sur...

l'école Romain Rolland, de Saint Martin d'Hères, qui travaille depuis plusieurs années avec l'ADTC sur la thématique des déplacements.

Plusieurs classes ont été sensibilisées lors d'animations à la pratique du vélo urbain (maniabilité, dextérité...), à la qualité de l'air (pollution, mouvements atmosphériques, surveillance et indice de qualité), au changement climatique (compréhension du phénomène, impact des comportements sur celui-ci)... Cette école a entamé un projet global puisqu'elle a le label éco-école depuis 2 ans, elle a remporté le concours 2010 « *allons à l'école à vélo* » de sa catégorie, et se lance actuellement dans un Pédibus.

Sur l'année scolaire 2009-10, l'ADTC est ainsi intervenue dans plus de 50 établissements, en sensibilisant près de 1500 élèves, du primaire au lycée, lors de près de 120 interventions.

Perspectives d'évolution :

Tous ces projets vont continuer à vivre et à évoluer ; par exemple nous donnerons sans doute de l'ampleur au challenge inter-entreprises au printemps 2011...

Affaires à suivre !

Claire BOUZIGON et Céline VERT

Véhicules électriques : enjeux et limites

L'industrie automobile et les collectivités, confrontées aux nuisances du trafic, communiquent beaucoup sur les véhicules électriques, dits "propres". Si ces véhicules ont certes des avantages, leur hypothétique développement massif ne peut pas constituer une solution « miraculeuse » aux problèmes posés par le trafic automobile et la consommation de carburant.

Le but est de donner une vue d'ensemble sur les véhicules, pour situer leur domaine de pertinence et les enjeux auxquels peut — ou ne peut pas — répondre le développement des véhicules électriques, avec ou sans fils. Ce dossier porte davantage sur les véhicules de transports en commun, pour lesquels les exigences sont plus élevées, puisqu'ils doivent généralement effectuer 200 à 300 kilomètres par jour avec des dizaines ou centaines de passagers à bord. Nous n'abordons pas les aspects liés aux services émergents de location, auto-partage, ou « libre-service » de véhicules électriques, qui pourront faire l'objet d'un prochain article.

Introduction : moteurs et alimentations

Principes et ordres de grandeur

Un moteur thermique utilise la chaleur libérée par la combustion d'un carburant pour produire un travail mécanique, c'est-à-dire du mouvement. Le rendement de ces moteurs est limité par les lois fondamentales de la thermodynamique et dépend du rapport entre la température dans la chambre de combustion et celle de l'air ambiant. Le rendement maximum est légèrement supérieur à 45 % pour les moteurs les plus performants (de gros "turbo-diesel"), mais dépasse rarement 35 % pour les voitures.

Un moteur électrique convertit une énergie électrique en travail mécanique, sans nécessiter de dégagement de chaleur. Leur rendement peut de ce fait être bien meilleur : il atteint couramment des valeurs proches de 90 %. Il y a toutefois un inconvénient pratique : les bobines des électro-aimants ou les aimants nécessaires pour convertir l'électricité en mouvement sont constitués de matériaux denses. A puissance égale, un moteur électrique sera généralement plus lourd que son homologue thermique. Ordre de grandeur typique : environ 1 kilo de "ferraille" par kilowatt pour un moteur électrique, alors qu'un moteur thermique, à puissance utile égale, pourra être typiquement 2 ou 3 fois moins lourd.

Le problème des « réservoirs »

Les carburants dérivés du pétrole délivrent en moyenne 42 MJ

par kilo, soit 15 kW. h par litre. Avec une trentaine de litres, on assure facilement une autonomie de plus de 300 km à une voiture. Idem pour les bus avec un réservoir plus gros.

Avec un moteur électrique, on bénéficiera d'un meilleur rendement pour le moteur lui-même, mais cette électricité doit être apportée au moteur, soit en le connectant à des fils, soit en l'alimentant par batteries. Et c'est là que ça se complique...

Si le véhicule est alimenté par le réseau, il devra suivre le parcours des fils, et s'il est alimenté par des batteries, il devra les transporter et les recharger régulièrement. Or, la quantité d'énergie stockable dans une batterie est limitée par la structure physico-chimique de ses éléments. Les plus grandes capacités de batterie sont de l'ordre de 0,2 kW. h par kilo (*bonnes batteries lithium-polymère*), les moins performantes ne stockant que 0,03 kW. h par kilo (batteries au plomb).

Pour une même autonomie en kilomètres et une même puissance utile, un véhicule électrique devra donc embarquer au moins 15 à 20 fois plus de poids en batteries que son homologue thermique n'emporte d'essence. C'est la raison pour laquelle il n'existe pas d'avions à moteur électrique.

En outre, si le rendement énergétique des meilleures batteries peut atteindre 99 % pour des cycles charge-décharge suffisamment lents, dans les conditions habituelles de fonctionnement, il se situe plutôt entre 60 % et 70 %. Pour un bus standard, il faudrait ainsi au moins 2,6 tonnes de batteries pour avoir l'équivalent de 100 litres de gazole — soit 50 kilos de batteries par passager pour à peine 300 kilomètres d'autonomie. Pour une voiture moyenne, il faudrait 330 kilos de bonnes batteries au lithium pour la même autonomie, soit 70 kilos par passager s'ils sont 5.

Quels véhicules pour quels déplacements ?

La masse du système de propulsion est plus élevée dans le cas d'un véhicule électrique, or la consommation d'énergie d'un véhicule augmente avec sa masse totale, à cause des frottements dans la transmission, et au sol (*ces derniers sont fortement réduits en mettant le véhicule sur rails*). La motorisation électrique sera donc particulièrement intéressante :

- pour le transport de charges lourdes, mais avec une alimentation sur réseau pour faire de grandes distances journalières, donc un itinéraire fixe : trolleybus, tramway, train électrique, téléphérique.
- pour le transport de charges légères, sans contrainte d'itinéraire, mais sur des distances courtes entre deux recharges : vélo à assistance électrique, scooter, ou voiture parcourant des trajets de quelques dizaines de kilomètres.

On peut aussi trouver des véhicules "hybrides", qui utilisent une technologie pendant une partie de leur parcours et une autre sur le reste du parcours : leurs avantages, inconvénients et limitations seront les mêmes que ceux des technologies de base sur chaque tronçon du parcours, moyennant un supplément de poids s'il y a deux moteurs, ou des complications si deux moteurs différents doivent être couplés au même axe¹.

Le seul "hybride" que ne réponde pas à cette définition est le moteur électrique alimenté par une pile à combustible. Une pile à combustible restitue un courant électrique en recombinaison son "combustible" dans une cellule d'électrolyse à membranes semi-perméables, au lieu de le brûler l'oxygène de l'air. Cela permet de contourner le problème du poids des batteries, mais au prix d'autres difficultés, en particulier le coût et la faible durée de vie des membranes. Ce type de dispositif en est, depuis des années, au stade des prototypes.

10 Quels enjeux ?

Pollution de l'air et bruit

Les moteurs électriques sont moins bruyants que les moteurs thermiques, et ne rejettent pas de gaz d'échappement. Le remplacement de voitures à essence ou de bus diesel par des voitures électriques et des trolleybus réduirait donc significativement ces nuisances là où de nombreux riverains en souffrent, dans les zones urbanisées, même si, évidemment, cela ne changerait rigoureusement rien à la congestion des voiries.

Reste... à alimenter ces moteurs électriques. C'est-à-dire : à produire l'électricité, et, sauf pour les transports en commun alimentés par fils, l'embarquer à bord du véhicule. Ces opérations rendent le véhicule électrique beaucoup moins « propre » qu'on ne pourrait le croire...

Consommation énergétique "du puits à la roue"

Les transports sont à 95 % dépendants du pétrole. Or, il va falloir se préparer à « la fin du pétrole bon marché » : la plupart des experts convergent sur le pronostic que la production mondiale de pétrole est en train de plafonner ou presque, alors que la demande croît². Le développement des véhicules

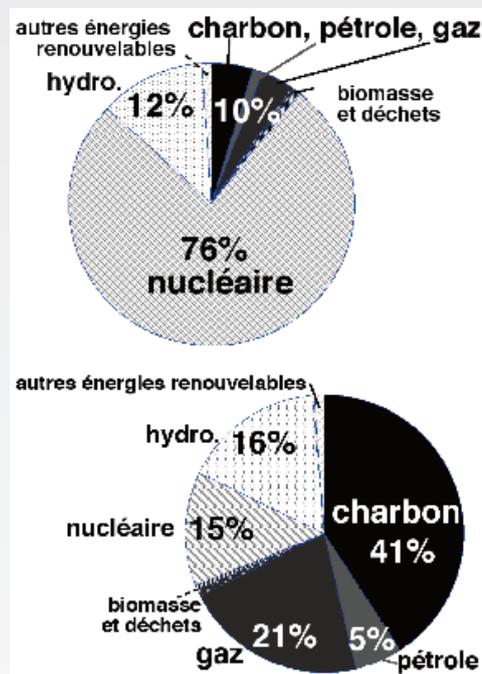
électriques est souvent présenté comme une réponse à ce défi. La réalité n'est pas aussi simple.

Même si le rendement des moteurs électriques est couramment supérieur à 85 %, contre 30 % à 40 % pour les moteurs à essence ou diesel, la comparaison n'a de sens que si on tient compte aussi du rendement des centrales qui ont produit l'électricité, ou, comme disent les habitués, que si l'on évalue la consommation d'énergie « du puits à la roue » (*sous-entendu du puits de pétrole, puisqu'on exprime souvent les énergies en tonnes équivalent pétrole*).

Or, au niveau mondial, 67 % de l'électricité est produite par des centrales thermiques à charbon, fioul ou gaz³. Ces centrales thermiques ont un rendement de l'ordre de 40 %, guère meilleur que les moteurs thermiques, lois de la thermodynamique obligent. Ces mêmes lois physiques limitent également le rendement des centrales nucléaires à environ 35 %. Enfin, il y a inévitablement aussi des pertes lors des cycles charge-décharge des batteries.

Conséquence : sauf pour les « TC lourds » alimentés par fils, à puissance utile égale, la consommation d'énergie « du puits à la roue » est un peu plus élevée pour des véhicules électriques que pour leurs équivalents à essence ou diesel.

Sources d'électricité : production française, puis moyenne mondiale :



Quant aux piles à combustible à hydrogène, leur bilan « du puits à la roue » n'est pas compétitif. Comme l'hydrogène ne se trouve pas à l'état libre sur Terre⁴, on doit le produire à partir de composés qui en contiennent, généralement l'eau ou le gaz

¹ Nancy en a fait l'expérience avec un lot de 50 bus bi-mode qui étaient « indisponibles » pendant 55% du temps.

² On découvre actuellement 3 fois moins de pétrole qu'on n'en consomme chaque année, et 54 des 65 principaux pays producteurs de pétrole, dont l'Arabie Saoudite, ont une production en baisse. Source : ASPO international.

³ Source : Agence internationale de l'énergie www.iea.org

⁴ La pesanteur terrestre ne peut pas retenir l'hydrogène dans notre atmosphère, on n'en trouve que comme gaz résiduel dans le méthane de gisements pétroliers.

naturel (*méthane CH₄*). Cette fabrication consomme plus d'énergie qu'on n'en tirera de l'hydrogène (30 % à 65 % de plus, selon la filière). La mise en forme de l'hydrogène pour le stockage (*compression jusqu'à 200 à 700 bars, liquéfaction, ou insertion dans une matrice solide*) génère également des pertes importantes, et, accessoirement, implique des manipulations à risques. Au final, le rendement global est à peine 10 % : cette filière consomme 10 fois plus d'énergie qu'elle n'en restitue aux moteurs.

Effet de serre et bilan carbone

La conversion des véhicules actuels en véhicules électriques ne fera donc faire de réelles économies d'émissions de gaz à effet de serre que si la production d'électricité est « décarbonée ». C'est d'autant plus vrai que les centrales électriques à charbon, encore très nombreuses, génèrent, pour une même énergie produite, 2 fois plus de CO₂ qu'une centrale à gaz ou 25 % de plus qu'une centrale à fioul... ou qu'un bon moteur diesel !

Quant à l'hydrogène, il est actuellement produit principalement par craquage de méthane, méthode deux fois moins coûteuse que l'électrolyse de l'eau. On émet autant de CO₂ pour produire l'hydrogène que si on avait brûlé directement ce méthane. La filière hydrogène ne deviendra vraiment intéressante à long terme que si l'hydrogène est produit à partir de sources renouvelables (*eau ou déchets organiques, et électricité renouvelable*).

Ainsi, pour limiter l'effet de serre, il est, globalement, très peu efficace de transformer le parc automobile en voitures électriques si la production d'électricité ne devient pas plus propre.

Electricité non carbonée

La France fait partie des rares pays dont l'électricité est très majoritairement « décarbonée » : seulement 10 % de centrales thermiques, par rapport à 76 % de nucléaire et 11 % hydroélectrique⁵.

Dans ces conditions, échanger une voiture à essence ou diesel pour une voiture électrique de même gabarit ferait économiser environ 120 grammes de CO₂ par kilomètre en France⁶, soit en moyenne 1,2 tonne de CO₂ par an pour une voiture qui ferait 10'000 kilomètres. C'est bien, mais... Chaque million de voitures électriques en circulation nécessiterait une production d'électricité supplémentaire équivalente, en moyenne, à la production d'un réacteur nucléaire de 1 gigawatt (1 GW).

La France a actuellement 58 réacteurs nucléaires de ce gabarit ; le 59^{ème} est en chantier depuis 2007 pour une mise en service prévue en 2014 (*investissement 5 milliards d'euros pour 1,6 GW*). Ces chiffres montrent qu'il ne serait pas simple de faire rouler 30 millions de voitures électriques en France : il faudrait à

la fois organiser des incitations fortes, voire des contraintes, pour répartir les charges de batteries en heures creuses, et construire de nouvelles centrales électriques, ou réduire notre consommation d'électricité dans les secteurs autres que les transports.

Mais qu'une fraction du parc actuel passe en motorisation électrique est tout-à-fait possible, et souhaitable si la part d'électricité d'origine renouvelable augmente. Toutefois, les projections des constructeurs automobiles sont très incertaines⁷ : Volkswagen, Peugeot et Renault estiment respectivement la part de marché des voitures électriques à 1,5 %, 5 % ou 10 % à l'horizon 2020.

Les limites des batteries

Poids mort et accélérations

Un bus urbain roule 200 à 300 km/jour, et les autocars interurbains peuvent faire le double. Compte tenu des rendements des moteurs et des batteries, on a vu qu'il fallait embarquer au moins 2,6 tonnes de batteries pour assurer 300 kilomètres d'autonomie à un bus standard (*ou 330 kilos pour une voiture moyenne*), avec les meilleures batteries existantes, à recharger chaque jour.

Le poids mort des batteries réduit l'accélération que le moteur peut produire, celle-ci dépendant directement du rapport puissance/masse. Si cet effet n'est pas critique pour une voiture, il le devient pour un bus qui doit s'arrêter et redémarrer plus fréquemment. A titre indicatif, le temps de parcours pour 12 kilomètres avec 36 arrêts intermédiaires (*30 stations espacées de 400 m et 6 feux rouges, par exemple*) augmenterait de 2 minutes⁸ : cela paraît peu, mais se répercute directement sur les coûts d'exploitation et la fréquentation. D'après l'expérience de la ligne 1 de la TAG, dans cet exemple, ces 2 minutes correspondraient à environ +4 % en coût et - 8 % en fréquentation.

Durée de vie et amortissement

Les batteries supportent assez mal les puissances élevées qui, en échauffant la batterie, endommagent le matériau dans lequel on stocke la charge électrique, voire, pour les batteries lithium, peuvent faire exploser la batterie. La puissance admissible varie, selon le type de batterie, de 0,1 à 3 kilowatts par kilo.

Si on injecte la puissance maximale admissible, on peut théoriquement charger une batterie en une dizaine de minutes, mais au détriment de son rendement, qui va chuter de 99 % à environ 65 %, et surtout, de sa durée de vie, qui risque de chuter en-dessous des 1000 cycles habituels pour une batterie lithium « standard ». Or une batterie qui tient 1000 cycles, à raison de 1 charge par jour, serait usée en 2 ans et 8 mois.

⁵ Les 3% restants sont produits par : incinération de déchets ou biomasse, éoliennes, solaire et marées.

⁶ Mais en moyenne mondiale, cette économie serait inférieure à 30 g CO₂ par kilomètres et par voiture, compte tenu de la production d'électricité thermique.

⁷ Source : R.Kerayan, Usine nouvelle, 18 septembre 2009.

⁸ Paramètres de ce calcul : moteur 200 kW, masse à vide 12 tonnes, batteries 3 tonnes, passagers 4 tonnes, vitesse max. 50 km/h.

Le coût moyen des batteries au lithium est de 350 €/par kW.h. De telles batteries, en quantité suffisante pour assurer 300 km d'autonomie à un bus, représenteraient 30 % à 40 % du coût du bus diesel équivalent⁹. Autrement dit : par rapport à un bus diesel, les batteries feraient doubler le coût du véhicule tous les 6 à 7 ans.

C'est une des raisons pour lesquelles l'ADTC a toujours souligné l'intérêt des trolleybus et des tramways, alimentés directement par le réseau électrique. La consommation étant moyennée sur le réseau, on n'a pas besoin de stocker et déstocker sans cesse l'énergie.

Avancée majeure ou coup de comm' ?

Un exploitant de la région de Los Angeles a néanmoins inauguré en septembre 2010 une ligne de bus électrique sur batteries¹⁰, avec recharge automatisée en 10 minutes au terminus, 4 fois par jour (*ce bus parcourt 240 km/jour*). Ça roule, on en cause dans les médias, mais ni le fabricant ni l'exploitant n'ont publié d'information sur le coût et la durée de vie de leurs batteries au lithium-titane, ou sur l'influence de la masse de batteries sur la vitesse commerciale. L'expérimentation est limitée à 3 des 314 bus du réseau, en vue d'une évaluation dans deux ans.



En cherchant un peu plus de données sur ces batteries lithium-titane, on trouve qu'elles pourraient théoriquement durer jusqu'à 4 ans à raison de 4 charges par jour : ce serait mieux que les batteries « lithium standard », mais elles sont aussi plus chères, et... 4 fois plus lourdes par kW. h embarqué ! On ne peut pas gagner sur tous les paramètres à la fois dans une batterie.

...et les limites des innovations sans fils

Nous avons parlé dans le bulletin ADTC-Infos 120 (*dossier « Trolleybus », juin 2009*) des bus électriques « à biberonnage ». Pour ne pas embarquer une grosse masse de batterie, certains fabricants¹¹ proposent de les remplacer par des super-condensateurs qu'on rechargerait à chaque arrêt en mettant le véhicule en contact avec un court tronçon de fils.

Si cette technique permet de réduire le poids mort, elle a d'autres inconvénients bien plus gênants. Le principal problème est que ces recharges doivent être très rapides (*10 à 20 secondes*

au plus) pour ne pas trop diminuer la vitesse commerciale, donc requièrent une puissance bien plus élevée que la puissance électrique moyenne. Cela obligerait à surdimensionner à la fois les sous-stations d'alimentation, et la puissance maximum de l'abonnement en électricité. Les coûts d'investissement et de fonctionnement des alimentations électriques seraient de ce fait 5 à 10 fois plus élevés que ceux d'une ligne de trolleybus, d'après une étude de l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne. On manque encore de recul pour apprécier la durée de vie des super-condensateurs et le risque de surchauffe par court-circuit s'ils finissent par « claquer ».

Pour terminer ce petit panorama, citons une autre innovation du même fabricant Bombardier : la recharge par induction, sans contact direct. Cette opération requiert l'alignement précis d'un circuit induit embarqué face à un circuit inducteur fixe, et n'est possible qu'aux stations. C'est donc une variante de « biberonnage », présentant les mêmes inconvénients en matière de coût de l'alimentation électrique.

Cette innovation pose aussi d'autres problèmes. La puissance est transmise par induction : de tels systèmes existent déjà pour des appareils de faible puissance (*casques audio, petit électroménager...*). Leur rendement chute très vite avec la distance entre les deux circuits inducteur et induit. Pour un accessoire se contentant de quelques watts, ce n'est pas gênant, mais pour un moteur de forte puissance (*typiquement 200 kW pour un bus standard*), ces pertes peuvent devenir prohibitives. La documentation du constructeur ne donne aucun chiffre sur le rendement énergétique de ce système. Elle ne précise pas non plus la valeur du champ électromagnétique de fuite, ni si le dispositif est sécurisé vis-à-vis de situations courantes : passage à proximité du circuit d'un vélo, d'un piéton déplaçant une poussette à armature métallique, ou d'une personne portant un stimulateur cardiaque.

En guise de conclusion

Les voitures électriques sont potentiellement intéressantes, à condition de rendre la production d'électricité plus propre, et d'économiser de l'électricité dans d'autres secteurs que les transports. Les vélos à assistance électrique, ou, pour les trajets un peu plus longs, les scooters électriques, pourraient séduire de nombreux automobilistes pas (ou pas encore) prêts à prendre un vélo.

Quant aux transports en commun, si les véhicules électriques alimentés sur réseau ont fait leurs preuves et méritent d'être encore développés, nous avons quelques raisons de penser que leurs homologues sans fils feraient moins bien pour plus cher que les techniques classiques. Que des laboratoires de recherche y travaillent, c'est bien, mais les usagers et les collectivités ont besoin de solutions fiables et économiques !

Monique GIROUD et Jean-Yves GUERAUD

⁹ Un bus standard diesel coûte 450 à 500 k€ et consomme près de 40 k€/an en gazole s'il fait 300 km/jour, 365 jours par an.

¹⁰ Bus « Ecoliner » de Proterra LLC, exploité par une filiale de Véolia pour le compte de Foothill Transit.

¹¹ Prototypage Primove de Bombardier, actuellement en test hors voie publique à Mannheim.

Intermodalité Nouvelles mobilités

Auto-stop organisé, covoiturage, autopartage...

Plusieurs expériences sont en cours dans la région grenobloise.

Plusieurs actions sont menées en ce moment pour expérimenter et/ou développer ces nouvelles mobilités.

Auto-stop solidaire

L'association Drac Nature souhaite lancer une expérience d'auto-stop solidaire dans la Matheysine. Le principe est d'assurer une complémentarité par rapport aux transports en commun « peu denses » dans une région très rurale.

L'association réfléchit en ce moment à la manière de « sécuriser » cette pratique en étant inscrit.

Pour assurer la réussite de ce projet, l'association espère le soutien actif des Communes

L'autopartage

Les adhérents d'Alpes AutoPartage ont à disposition une flotte de véhicules qu'ils peuvent utiliser en réservant à l'avance.

Alpes AutoPartage a fusionné avec une autre structure savoyarde et a comme objectif d'étendre le réseau sur tout le sillon alpin et d'aller jusqu'en Suisse pour établir une passerelle avec Mobility.

Voir détails dans la brève jointe

A Grenoble, les usagers sont plutôt des individuels, l'utilisant en soirée et en fin de semaine. Sur Chambéry/Aix-les-Bains, c'est plutôt une utilisation travail !

Cette solution a son réel intérêt en complémentarité avec les réseaux de TC.



Le covoiturage

Deux expériences sont en cours : la première conduite par le Conseil général pour des liaisons entre le plateau du Vercors et l'agglomération, la seconde par Inovallée.

Le Conseil général a réalisé une expérimentation utilisant des technologies avancées pour faire du covoiturage dynamique utilisant les Smartphones. Une expérience qui a buté sur le faible taux d'utilisation de ces matériels à ce jour. Le principe est de compléter l'offre de TC en créant des points de rendez-vous aux arrêts de cars... pour les heures où la fréquence des cars est faible.

Inovallée a utilisé des technologies web plus classiques et a défini une vingtaine de lignes et 50 points de rendez-vous. Cette expérimentation a commencé.

Cet article a été rédigé à partir des travaux du Conseil de développement de la Métro. Vous pouvez lire le CR détaillé de la réunion d'octobre 2010 qui a traité ce sujet sur le site : <http://www.lametro.fr/477-la-commission-amenagement-temps-et-mobilite.htm>

Une première synthèse

Ces expériences ont plusieurs points communs :

- covoiturage et auto-stop concernent des trajets en zone périurbaine et pour l'essentiel domicile / travail
- elles apparaissent comme des solutions complémentaires aux réseaux de TC
- les nouvelles technologies apportent des possibilités intéressantes, mais il faut se rappeler que tous les habitants n'ont pas de Smartphone !
- Il sera important rapidement de coordonner ces initiatives afin d'éviter que plusieurs projets se développent en parallèle, conduisant à des dépenses inutiles et à une multiplicité d'offres dans lesquelles le demandeur a du mal à se retrouver.
- Les démarches de type PDE (Plans de Déplacement d'Entreprise) pourraient aider à leur développement à plus grande échelle.

Enfin, la mise en place de telles solutions nécessite un gros effort d'information et de conseil personnalisé pour accompagner ces personnes souhaitant abandonner leur voiture.

Antoine JAMMES

Dernières nouvelles d'Alpes AutoPartage

Créé en 2005, le service d'AutoPartage de Grenoble continue à se développer.

En début d'année 2010, l'association d'origine s'est transformée en SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) en fusionnant avec la structure d'AutoPartage de Chambéry (Car Liberté).

37 voitures sont disponibles dans l'agglomération grenobloise.

Avec les nouvelles stations ajoutées cet automne 2010, la répartition des voitures est la suivante :

- 1) 32 à Grenoble
- 2) 2 à Echirolles
- 3) 1 à Fontaine
- 4) 2 à Saint Martin d'Hères

En 2011, l'installation de quinze à vingt nouvelles voitures est prévue dans l'agglomération.

L'abonnement à Alpes-AutoPartage permet d'accéder à ce service dans plus de quinze autres villes de France dont Aix-les-Bains, Annecy, Chambéry et Lyon pour la région Rhône-Alpes.

Tous les renseignements sont disponibles sur le site www.alpes-autopartage.fr ou au bureau situé maintenant 28 rue Denfert Rochereau à Grenoble.

Emmanuel COLIN de VERDIERE

Projet de fusion des lignes TAG 1 et 3 : et les usagers ?

L'ADTC a appris au mois d'octobre 2010 l'étude d'un projet de fusion des lignes TAG 1 (Grenoble Trois Dauphins – Claix Pont Rouge – Varcès République) et TAG 3 (Grenoble Chavant - Saint-Egrève Rochepleine - Le Fontanil Croix de La Rochette). Sa mise en œuvre a été annoncée en réunion publique pour le mois de mars 2011.

La ligne TAG 1 est la ligne de bus la plus utilisée de l'agglomération grenobloise avec plus de 24 000 passagers par jour et une fréquence de 4 à 6 minutes (298 courses par jour).

La ligne TAG 3 transporte environ 8500 passagers par jour avec une fréquence de 6 à 8 minutes (220 courses par jour).



Photo : Eric FOREST

Les projets de fusion étudiés

Le SMTC étudie plusieurs scénarios de fusion de ces 2 lignes. Le projet privilégié est celui qui prévoit un trajet par le cours Jean Jaurès à Grenoble. Du fait des fréquences différentes des deux lignes, comme rappelé ci-dessus, un terminus partiel de la branche Sud de la ligne serait créé cours Jean Jaurès entre l'avenue Alsace-Lorraine et l'avenue Félix Viallet, devant l'école Jean Jaurès.

Points positifs

- 1 - Cette fusion constituerait la préfiguration d'un axe TC Nord-Sud (ligne E prolongée jusqu'à Pont de Claix, voire Claix).
- 2 - Cette fusion ferait réaliser à l'exploitant des économies de kilomètres parcourus.

Points négatifs

- 1 - Cette fusion par le cours Jean Jaurès entraînerait une **correspondance supplémentaire**
 - ✍ pour 46 % des usagers de la ligne 3, soit 3900 voyages par jour
 - ✍ pour 13 % des usagers de la ligne 1, soit 3060 voyages par jour

Ces correspondances qui, l'expérience le montre, ne sont pas acceptées par les usagers, entraîneraient une diminution de l'usage des TC.

- 2 - Les fréquences différentes entre la branche Nord et la branche Sud de cette ligne ne permettraient pas une bonne régularité, et celles-ci risqueraient d'être encore plus perturbées par le chantier de la ligne E qui doit débiter à l'automne 2011.

Les propositions de l'ADTC

Pour essayer de réduire ces inconvénients, l'ADTC soutient le scénario qui dans l'étude du SMTC prévoit un changement de parcours de la branche Sud qui quitterait le cours Jean Jaurès par la rue de Turenne pour rejoindre le centre-ville et prendrait l'itinéraire actuel de la ligne 3 au niveau du square Dr Martin. Cet itinéraire permettrait de mieux desservir le centre et éviterait un impact du chantier de la ligne E sur la partie de la ligne située entre la rue de Turenne et la place Hubert Dubedout.

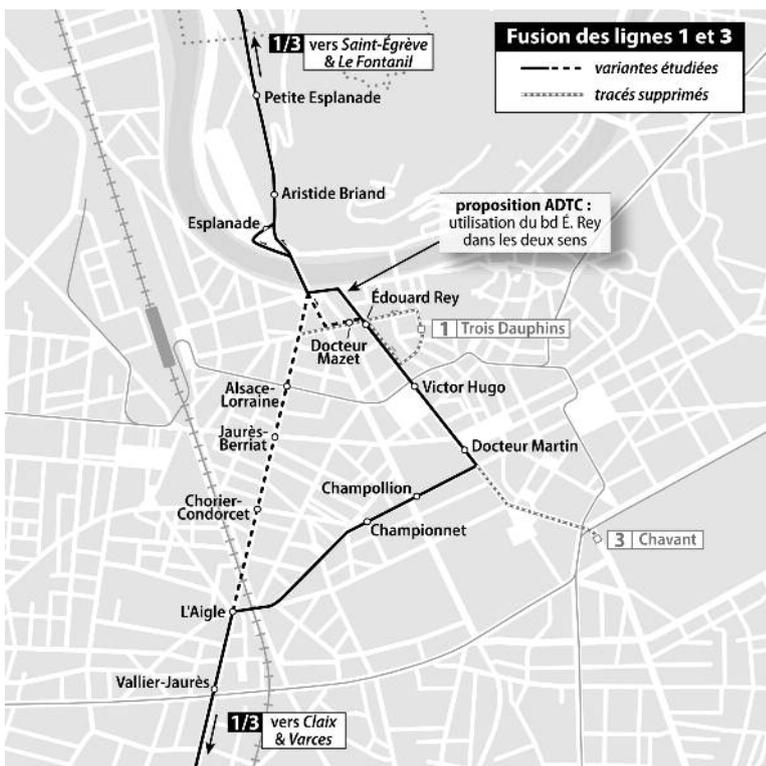
L'ADTC demande également l'étude du prolongement vers le Nord de toutes les courses de la branche Sud de la ligne, la suppression du terminus partiel au centre-ville permettant des gains importants au niveau des temps morts dits de régulation ainsi que la limitation de la ligne 33 aux Trois Dauphins.

L'ADTC propose la prolongation du couloir bus sur le boulevard Edouard Rey depuis l'avenue Félix Viallet jusqu'aux quais de l'Isère permettant un gain de temps pour la ligne dans le sens Nord-Sud.

Et la concertation ?

L'ADTC ne peut que déplorer l'absence de concertation avec les usagers, situation déjà observée pour les « optimisations » précédentes du réseau Bus (remplacement de la ligne 32 par la ligne 16 dans sa partie Nord en février 2010, baisse de la fréquence sur les lignes 9, 21, 23 et 30 en journée en septembre 2010...).

Emmanuel COLIN de VERDIERE
Schéma : Sylvain BLANCHARD



Bien choisir les noms d'arrêts de bus et de tram

Le choix des noms d'arrêts de bus ou de stations de tram est guidé par le souci de la clarté pour les usagers. C'est ainsi que les doublons sont à éviter (deux arrêts différents ne doivent pas avoir un nom identique) et qu'il est judicieux de dénommer l'arrêt d'après deux rues qui se croisent (Foch-Ferrié par exemple) ou de faire référence à des édifices importants (Palais de Justice, Hôpital Sud). Quelques anomalies sont cependant à signaler et demanderaient des corrections.

Au chapitre des doublons, on ne relève que deux cas : deux arrêts s'appellent « Le Château », l'un à Veurey (ligne 56), l'autre à Echirolles (ligne 13), et deux arrêts s'appellent « Le Bourg », l'un à Eybens (ligne 31), l'autre à Murianette (ligne 41).

Quand les itinéraires aller-retour d'une même ligne sont dissociés, il est logique que le même nom soit donné aux deux points d'arrêt symétriques, même s'ils sont à quelque distance. C'est le cas de l'arrêt « Mutualité » pour les lignes 16, 31 et 32, rue Hébert dans un sens, rue Cornélie-Gémond dans l'autre. Par contre, pour la section de la ligne 32 entre le boulevard J. Vallier et Saint Bruno, qui emprunte dans un sens la rue d'Alembert et dans l'autre la rue Abbé-Grégoire, l'arrêt s'appelle « Alembert » d'une part et « Abbé-Grégoire » d'autre part. Il serait opportun de grouper les deux noms sous la forme « Alembert – Abbé Grégoire » (et d'en profiter pour rendre à l'encyclopédiste son nom entier avec sa particule : D'Alembert).

Quand une ligne parcourt une même voie sur toute ou partie de sa longueur, il vaut mieux éviter de donner à un seul des arrêts le nom de cette voie, puisque ça ne fournit pas d'indication sur la position précise de l'arrêt. Aucun arrêt ne s'appelle simplement « Jaurès » sur le cours du même nom : « Jaurès » est associé à une rue transversale, telle que « Berriat ». Quelques cas échappent à cette règle : un arrêt de la ligne 34, ligne qui parcourt de bout en bout la rue Léon Jouhaux, s'appelle « Léon Jouhaux » à l'extrémité sud de cette rue, à l'angle de l'avenue Marcel Cachin. Cet arrêt pourrait s'appeler

« Jouhaux-Cachin ». De même, les lignes 32 et 26 desservent un arrêt « Anatole France », tout en parcourant en partie (ligne 32) ou totalement (ligne 26) cette rue où existe à l'extrémité opposée l'arrêt « Anatole France – Alliés » : le vocable « Anatole France » devrait être précisé par un autre repère, comme « le Plateau » par exemple, puisqu'il existe un équipement de ce nom à proximité.

Il pourrait être fait un usage plus systématique de la référence aux deux rues sécantes, selon le modèle appliqué sur la ligne C où tous les arrêts du boulevard J. Vallier combinent Vallier avec une autre voie : Vallier-Jaurès, Vallier-Dr Calmette, Vallier-Catane.

Le cas de « Clos d'Or »

A l'angle de la rue de Stalingrad et de l'avenue Léon-Blum, l'arrêt « Clos d'Or » est desservi par les lignes 13 et 16. Ce nom vient d'un ancien café – disparu – qui se trouvait là. Ce terme sert aussi à identifier la piscine et le stade proches et un lycée professionnel. On croit donc volontiers que le lycée est facilement accessible depuis l'arrêt. Or, ce n'est pas le cas : le lycée est plus proche de l'arrêt « Vigny » de la ligne 13 et de l'arrêt « Flaubert – Clos d'Or » de la ligne 26. La mention « Clos d'Or » devrait être rajoutée à « Vigny », comme elle l'a été pour « Flaubert ». Quant à « Clos d'Or », à défaut de rebaptiser complètement cet arrêt qui renvoie à une trace de l'histoire du quartier, on pourrait le nommer « Alpains – Clos d'Or », en relation avec l'ensemble d'habitations proches connu sous ce nom.

Bruno VIGNY

Essais d'un autobus hybride à Grenoble

Les 25 et 26 novembre un autobus polonais de marque *Solaris*, modèle *Urbino-12*, avec propulsion "hybride parallèle" diesel / électrique, a été testé en service commercial sur la ligne n° 32 Eybens-Maisons Neuves / Grenoble-centre / Cimetière du Grand Sablon.

Le moteur diesel est un Cummins (norme *EEV* qui est meilleure pour l'environnement que la norme *Euro-5*) et la partie hybride a été conçue par *Eaton*.

Le principe de ce véhicule à "hybridation parallèle" est qu'il fonctionne par synchronisation mécanique, grâce au système épicycloïdal : soit au moteur électrique, soit au moteur thermique, soit les deux à la fois.

Des batteries au lithium récupèrent l'énergie lors des freinages, pour ensuite la renvoyer dans le moteur électrique.

De plus, l'Urbino 12 est équipé du système *Start-stop* automatique : quand l'autobus est stationnaire et que le moteur diesel n'est pas sollicité, il s'arrête automatiquement. Il se remettra en service uniquement sous l'effet de l'accélérateur.

Déjà des bus hybrides à Grenoble, de 1977 à 1999 !

C'était même des véhicules absolument non polluants, contrairement à l'autobus essayé en novembre chez nous.

Il s'agissait tout simplement de trolleybus *Berliet*, munis d'un moteur d'autonomie diesel et d'une génératrice. Parce que roulant quasiment uniquement en mode électrique, ils ne polluaient presque jamais.

Des trolleybus, on en construit toujours, notamment chez *Solaris* et *Irisbus*...

Irisbus qui va très prochainement sortir un tout nouveau trolleybus !

Jean-Marie GUÉTAT

A Lyon, plus de lignes de trolleybus... avec le nouveau programme « Atoutbus » !

Réunion publique à Saint-Nazaire-les-Eymes

Le 7 octobre, la section Grésivaudan de l'ADTC a organisé une réunion publique pour parler des déplacements sur ce secteur du Grésivaudan concerné par les différents projets de restructuration du réseau Transisère (ligne 6020, 6550, lignes express...).

Plus de 60 personnes étaient présentes à cette réunion. Après une présentation générale, les participants ont pu dialoguer avec les représentants de l'ADTC pendant plus d'une heure sur un sujet qui concerne de plus en plus de citoyens.

Antoine JAMMES

Nouveautés sur le réseau TC du Pays Voironnais

Les TC du Pays Voironnais ont abordé une nouvelle étape de leur développement au mois de septembre 2010 suite aux résultats des nouveaux appels d'offres auprès des transporteurs.

Sur Voiron et Coublevie :

Les lignes urbaines 1, 2 et 3 voient leurs fréquences augmentées et accompagnées de la mise en place d'horaires cadencés facilement mémorables (passage toutes les 15 minutes en heures de pointe pour la 1 et la 2 par exemple)

Lignes interurbaines :

La ligne B est restructurée :

- d'une part avec la création d'une ligne n°20 Saint Jean de Moirans – Moirans – Centr'Alp en correspondance avec le TER en gare de Moirans.

- d'autre part avec le prolongement au Fontanil de la ligne W Voiron - La Buisse – Voreppe.

Plus de détails sur le site www.paysvoironnais.com

Emmanuel
COLIN de VERDIÈRE

La capitale Rhône-Alpine s'est engagée dans un vaste programme de développement de son réseau de transports en commun de surface, baptisé "Atoutbus", qui arrivera à son terme début 2012.

La démarche est majeure, puisqu'elle concernera 26 lignes, afin de rendre le réseau TCL plus efficace, mieux structuré et plus attractif tout en restant plus simple et plus lisible pour la clientèle. Les liaisons transversales seront facilitées, les pôles d'activités seront plus accessibles, les centres d'échanges et les gares TER seront mieux connectés.

Enfin, les fréquences de passages seront adaptées.

Le trolleybus à Lyon en 2011 - 2012 : deux lignes supplémentaires et deux prolongements de plus !

Parmi les 26 lignes impactées par le programme de développement "Atoutbus", le trolleybus apportera sa contribution !

Nous sommes étonnés, à l'ADTC, de voir combien Lyon conserve une entière confiance en ce mode de déplacement absent de pollution atmosphérique, alors que l'agglomération grenobloise, après l'avoir exploité de 1947 à 1999 (52 ans tout de même) avait décidé, en 2002, de ne plus le réintroduire sur le réseau SÉMITAG.

C'est connu de tout le monde, Lyon est "LA ville trolleybus de France", la capitale, en somme ! Ainsi, actuellement, 5 lignes sont en exploitation (n° 4, 6, 11, 13, 18).

Mais ce n'est pas tout, car ces dernières années, l'agglomération lyonnaise a mis en service deux lignes de THNS, Trolleybus à Haut Niveau de Service, n° C-1 et C-3...

Elle va encore faire mieux maintenant, en créant deux lignes nouvelles et en prolongeant deux autres !

Voici les détails :

- ligne "C 1" (Part Dieu / Cité Internationale) prolongée de ce terminus à Cuire / place Foch en mars 2011 ;
- ligne n° 44 (la Duchère) rééquipée de trolleybus et prolongée de "Hôtel de Ville de Lyon à Jean Macé" pour la fin août 2011 ;
- ligne "C 2" (Part Dieu / Rilleux-Semailles) mise en service à la rentrée 2011 ;
- ligne 13 (Montessuy-Gutenberg / Hôtel de Ville de Lyon) sera prolongée jusqu'à Grange Blanche pour le début 2012.

En ce mois de décembre 2010, les chantiers suivent les chronogrammes établis.

Agglomération lyonnaise, un réseau moderne et diversifié !

La capitale Rhône-Alpine présente la particularité d'exploiter, en totale complémentarité, 7 modes de transports : le métro classique, le métro à crémaillère, le funiculaire, le tramway, l'autobus, le midibus électrique et le trolleybus.

Parmi le millier d'autobus, il y a 131 trolleybus : 69 normaux (standards), 55 à soufflet (articulés) et 7 à capacité intermédiaire (miditrolleybus).

...Et Grenoble dans tout ça ?

Depuis 2002, seuls quelques courts tronçons de la ligne d'alimentation aérienne ont été démontés. Il est, après tout, tout à fait normal de ne pas saccager un moyen de transport que la population connaît pour sa propreté irréprochable.

Et plutôt que de courir après des chimères et ersatz de trolleybus, pourquoi ne pas suivre l'exemple de Lyon, qui n'a jamais perdu le fil... des trolleybus, pour le plus grand bienfait de l'environnement !

Émeric ALMOSNINO,
Jean-Marie GUÉTAT et Éric TOURNIQUET



Point sur les lignes Transisère

La galère continue pour certains usagers des lignes Transisère. Le point sur les lignes du Grésivaudan à fin novembre.

Ligne 6070

À la rentrée de septembre, le Conseil général (CGI) avait supprimé la branche Gières – Le Versoud. L'ADTC avait accepté cette suppression du fait du faible nombre d'usagers concernés, en demandant que l'argent ainsi économisé soit réutilisé sur d'autres lignes comme la 6050 (Vizille – Gières – Campus).

Dans le contexte d'économies généralisées du CGI, cette réallocation de ressources n'a pas eu lieu.

Lors de notre dernière réunion avec la Direction des Transports, nous avons travaillé ensemble sur une rationalisation de cette ligne (suggérée par l'ADTC) consistant à retrouver un trajet unique Gare de Gières – Campus – Inovalée. Ceci permettrait d'avoir une ligne avec un bus toutes les 10 minutes. Cette hypothèse devrait être validée. Nous avons demandé que le parcours à l'intérieur du campus soit raccourci, avec une correspondance tramway à l'arrêt Condillac. Des travaux « légers » sont nécessaires mais nous ne doutons pas que les différentes entités concernées (CGI, SMTC, Domaine Universitaire, mairie de Gières) se mobiliseront pour que ces travaux de voirie soient réalisés avant septembre 2011.

Nous avons également rappelé notre souhait que soit lancée au plus vite l'étude d'un pont sur l'Isère entre le Campus et Meylan réservé aux TC et aux modes doux, un investissement qui serait amorti par les gains de temps de parcours de la 6070 (prise dans les bouchons de la rocade sud).

Enfin, nous avons rappelé au CGI que nous avions demandé une voie bus sur l'avenue du Vieux Chêne à Meylan.

Ce plan d'amélioration de la ligne 6070 en plusieurs étapes est une nécessité absolue pour la desserte de la zone d'activités Inovalée.

Lignes Express 1 et 3

Lors de la rentrée de septembre, le CGI avait supprimé la desserte de La Terrasse et du Touvet par l'Express.1 (Voiron - Crolles) et de Tencin par l'Express.3 (Champ-près-Frogès – Grenoble). L'absence de concertation entre le CGI et la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan (CCG) s'est traduite par l'absence de solutions de remplacement.

Les usagers pénalisés par ces suppressions se sont mobilisés.

Nous avons rencontré à deux reprises un groupe d'usagers rive droite. Ils ne devaient être que trois le soir d'après le comptage du CGI, nous en avons rencontré une dizaine ! Ces réunions de travail ont permis à ces usagers de structurer leurs demandes, en précisant leurs besoins (destination, contraintes horaires...) et en synthétisant les critères de choix d'une solution (temps de parcours, nombre de correspondances, confort, fiabilité...).

Dans une troisième réunion avec quelques élus des deux rives, des usagers mécontents des deux rives nous ont rejoints. Les usagers de la rive droite étaient plutôt concernés par des déplacements domicile/travail (vers le CHU, Inovalée, le polygone scientifique...), alors que les usagers de la rive gauche étaient plutôt concernés par des déplacements en journée.

Sur la base de ces réunions, l'ADTC a envoyé au président de la CCPG une demande de réunion avec ces usagers et en présence de la Direction des Transports du CGI pour étudier la meilleure solution pour le retour à une desserte décente de ces Communes. Trois types de solutions sont possibles (renfort des lignes 6060 et 6200, prolongement de quelques Express aux heures de pointe comme avant septembre 2010, renfort des lignes G61 de la CCG).

La suite de ce dossier dans notre prochain bulletin et sur notre site web !

Antoine JAMMES
Emmanuel COLIN de VERDIERE

Urbanisme et transports : l'écrit et les actes

Le SCoT doit favoriser le développement d'une urbanisation organisée en lien avec les infrastructures de transport collectif existantes ou programmées, afin de limiter la place de l'automobile dans l'urbain. L'urbanisation des secteurs bien desservis devrait être déclarée prioritaire.

On trouve les propos ci-dessus dans un document de travail qui relate la contribution du Conseil Général de l'Isère au projet du PADD du SCoT de la région urbaine grenobloise. Malheureusement la réalité vécue sur le terrain n'est pas en phase avec les propos vertueux édictés dans le document du CGI. Ainsi suite à une contrainte financière, la direction des transports du CGI a supprimé, sans aucune concertation, la desserte par l'express 3 du bourg de Tencin. Cette décision malencontreuse est intervenue à un moment où le bourg allait doubler sa population. On sait que le déménagement est un moment propice au changement des habitudes de déplacements. Pourquoi ne pas avoir commercialisé ces logements en leurs associant un message sur la disponibilité d'un TC attractif aux heures de pointe ? Plus de cars, donc pas de message en ce sens et aujourd'hui la suppression de l'express 3 a dégradé l'offre et les nouveaux habitants emménagent en perpétuant leurs habitudes de déplacements. Si nous voulons contribuer à « limiter la place de l'automobile dans l'urbain », comme nous l'écrit le CGI, ne faut-il pas agir en amont, la présence de l'automobile dans l'urbain étant très largement alimentée par les usagers du périurbain ?

Bertrand CHRISTIAN

Travaux d'automne sur la ligne Grenoble – Gap

Entre les 27 septembre et 12 novembre 2010, de nouveaux travaux ont eu lieu sur la ligne ferroviaire Grenoble-Gap qui ont nécessité une fermeture partielle de la ligne jusqu'au 17 octobre (entre Vif et Veynes) puis une fermeture totale dans la deuxième partie des travaux.

Des cars de remplacement ont été mis en place pendant ces deux périodes.

La fermeture totale aux circulations ferroviaires des sections sur lesquelles ont eu lieu les travaux a permis une meilleure efficacité que si elle avait eu lieu uniquement la nuit.

6,9 Millions d'euros de dépenses sont prévues en 2010-2011

Les travaux de cet automne ont porté sur le renouvellement des composants de l'infrastructure (rails, voie, ballast) sur la section entre Grenoble et Clelles sur laquelle circulent jusqu'à 18 trains par jour : neuf allers et retours par jour Grenoble - Clelles, dont six prolongés à Gap (plus un aller et retour en car Grenoble - Clelles).

Pour mémoire, RFF estimait en 2009 qu'il faudrait au total 32 Millions d'euros de travaux d'ici 2013 pour maintenir la ligne dans un état suffisant.

Emmanuel
COLIN de VERDIERE

Les nouveaux services TER ont fait l'effet d'une douche froide pour les associations d'usagers de la région Rhône-Alpes et leurs adhérents.

L'offre TER en Rhône-Alpes a été particulièrement augmentée depuis les années 2000 dont 15 % entre 2007 et 2010. Cette offre renforcée est à mettre à relation avec l'augmentation de la fréquentation de 63 % entre 2000 et 2008 (et encore +7 % au 1er semestre 2009). Les services 2011 se traduisent par un coup d'arrêt avec une diminution de 3,3 % de l'offre en kilomètres parcourus. Ce pourcentage ne prend pas en compte d'autres dégradations : les augmentations de temps de parcours, les correspondances supplémentaires et les TER remplacés par des autocars pour de nombreuses relations en Savoie et Haute-Savoie notamment.

À l'origine, c'est la remise en service ce 12 décembre 2010 de la ligne du Haut-Bugey entre Bourg-en-Bresse et Bellegarde pour les TGV Paris-Genève (qui permet un gain de 15 à 25 min grâce à la réduction du nombre de kilomètres parcourus) qui oblige à revoir l'ensemble des horaires des TER à l'Est de la région Rhône-Alpes, de l'Ain à la Drôme en passant par la Haute-Savoie, la Savoie et l'Isère.

Dès la connaissance des propositions d'horaires pour le service 2011, au printemps dernier, les associations d'usagers des TER (dont l'ADTC) ont alerté la Région Rhône-Alpes, la SNCF et RFF des dégradations importantes par rapport au service 2010. Ceci a permis quelques améliorations mais sans changer fondamentalement les choses. Le 20 octobre 2010, la commission permanente du Conseil régional Rhône-Alpes (Autorité Organisatrice du service TER) a rejeté la grille horaire proposée. Mise en service du Haut-Bugey oblige, cette grille horaire sera cependant appliquée dès le 12 décembre 2010.

L'ADTC a cosigné le 10 novembre 2010, avec treize autres associations d'usagers, un courrier à Bernadette Laclais, 1ère Vice-présidente déléguée aux Transports, Déplacements et Infrastructures de la Région

Rhône-Alpes pour exprimer son inquiétude sur l'évolution de l'offre TER et son souhait que les comités de ligne soient remis en place rapidement pour éviter de retrouver cette situation l'avenir.

Ligne Saint Marcellin - Chambéry

Pour les usagers des TER de la région grenobloise, c'est la ligne qui subit le plus de modifications avec quelques améliorations mais beaucoup de dégradations.

Tous les horaires des TER périurbains sont revus en restant sur la base de deux trains par heure le matin et le soir et un par heure en journée.

Les principales régressions des horaires du service 2011 pour la région grenobloise portent sur la forte diminution du nombre de TER Saint Marcellin – Chambéry diamétralisés (sans changement à Grenoble) et sur le temps de stationnement inacceptable en gare de Grenoble (12 minutes en direction de Chambéry, 19 ou 20 minutes en direction de Saint Marcellin). Ceci va pénaliser fortement les usagers effectuant des parcours comme Tullins-Echiroles ou Gières-Vinay.

L'intervalle entre deux trains est amélioré (26 et 34 minutes sur Grenoble-Saint-Marcellin, 29 et 31 minutes sur Grenoble-Chambéry contre 20 et 40 minutes pour les deux lignes en 2010), mais sans parvenir à un cadencement aux 30 minutes.

Parmi les points positifs, la création de trois allers-retours sur Grenoble – Chambéry (sans arrêt entre Gières et Chambéry) permise par la dissociation des trains d'Annecy et de Genève qui circulaient jusqu'à présent accouplés entre Valence et Aix-les-Bains.

Malgré nos demandes répétées, les TER de maillage régional Annecy-Valence n'effectuent toujours pas l'arrêt en gare de Moirans pénalisant les liaisons entre le pays Voironnais et le sud de la France. Le rétablissement de cet arrêt, qui était desservi avant la mise en service de la double voie entre Moirans et Saint Marcellin en décembre 2009, reste cependant un objectif poursuivi par la Région.

Ligne Grenoble - Genève : des améliorations mais pas que du positif



À Grenoble stationne un AGC B-82500, matériel utilisé actuellement sur Valence – Annecy et Grenoble – Genève.
(Photo : William LACHENAL)

Un aller-retour supplémentaire est créé. Le nombre d'allers-retours sera de cinq par jour en semaine (quatre le samedi, trois le dimanche) avec une meilleure répartition dans la journée et une amélioration des temps de parcours (entre 2h02 et 2h06) pour six des dix trains. Le temps de parcours des quatre autres trains est allongé de 15 minutes environ par l'arrêt à Culoz qui nécessite un rebroussement du train (arrivée en gare dans un sens, redémarrage dans l'autre sens).

À noter, le nouveau train de 5h07 au départ de Grenoble qui permet de bonnes correspondances internationales à Genève dont une pour Milan et Venise.

La principale dégradation sur cette liaison est la suppression du dernier train Genève-Chambéry de 19h44 donnant correspondance à Chambéry vers Grenoble à 21h20, train très utilisé notamment le dimanche soir.

Dans l'immédiat, la principale demande de l'ADTC est donc le retour d'un train quotidien Genève-Grenoble vers 20h dans les deux sens, en priorité le dimanche soir. À terme, il faudra revenir à 8 allers-retours par jour ce qui correspond à un train toutes les deux heures de 6h à 20h.

Liaison entre Grenoble et la Haute-Savoie.

Autre conséquence de la mise en service de la ligne du Haut-Bugey, le temps de trajet d'Annecy vers Grenoble augmente de quinze à vingt minutes. À noter, cependant l'amélioration des correspondances à Annecy vers et depuis le reste de la Haute-Savoie.

Un train direct Evian – Annecy – Grenoble est créé pour les étudiants le dimanche soir avec retour le vendredi.

Emmanuel COLIN de VERDIERE



TGV Sud-Est le long du lac de Nantua entre Bellegarde et Bourg-en-Bresse
(Photo : Vincent CHAUVET - www.ligneduhautbugey.fr)

Financement des TER : des sources d'inquiétude

La récente réforme de la fiscalité locale réduit les marges de manœuvre financières des Régions : au lieu de percevoir leur part de la taxe foncière dont elles pouvaient faire varier le taux et la taxe professionnelle, supprimée, les Régions recevront dès 2011 une Contribution Économique Territoriale qu'elles ne pourront pas faire évoluer.

Certaines Régions s'estiment dans l'impossibilité d'honorer leurs engagements (conventions avec la SNCF, contrats de plan État-Région, achat de matériel roulant).

Par la voix de leur porte parole Jacques Auxiette, elles dénoncent aussi le manque de transparence de la SNCF : « Nous voulons savoir précisément ce qu'on nous fait payer et ce qu'il nous incombe de payer ».

Cette nouvelle donne est d'autant plus inquiétante qu'elle survient dans un contexte de désengagement de l'État et d'endettement record de Réseau Ferré de France (28 milliards d'euros). Comme RFF n'a pas les moyens d'entretenir un réseau vétuste, son président évoque la fermeture 3000 à 4000 km de lignes.*

Il n'est pas sûr que la hausse sensible des péages versés à RFF par la SNCF améliore la situation : cette hausse semble plutôt inciter la SNCF et les Régions à supprimer des trains ou à les transférer sur route.

Christophe LEURIDAN

*Voir le compte rendu de l'audition d'Hubert de Mesnil au Sénat sur www.rff.fr

Calendrier des réunions ADTC

Commission transports urbains
et ferroviaires (18h30) :

17 janvier
21 février
14 mars

Commission vélos piétons (18h30) :

24 janvier
28 février
28 mars

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.fnaudt.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 piétons
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 : W. Lachenal
Photos vignettes de couverture :
J-M Guétat / B. Christian / E. Forest

Revue de presse

TCL (Lyon) : le ticket sera plus cher dans le bus qu'à l'extérieur

À compter du 1er janvier 2011, le prix du ticket vendu à l'unité va passer à 2 € dans le bus mais reste inchangé à 1,60 € vendu dans les points de vente.

Objectif, réduire les files d'attente devant le chauffeur et accroître la vitesse commerciale.

La nouveauté consiste à appliquer désormais un tarif différencié pour le ticket à l'unité selon qu'on l'achète à l'intérieur d'un bus ou dans un point de vente.

Avec un tarif à 2 €, le chauffeur n'aura pas de monnaie à rendre et il gagnera du temps.

Parallèlement, le nombre de points de vente va augmenter et se diversifier.

À Bruxelles, l'adoption de tarifs différenciés a permis de réduire de moitié les files d'attente devant le chauffeur.

Abonnements en hausse, achats de tickets en baisse :

Les prix des carnets de tickets vont augmenter (+0,30 €, les abonnements aussi (+0,60 €), mais les tarifs sociaux ne bougent pas. Ces hausses de prix entérinent une politique menée depuis 2001. Ces hausses tarifaires n'entament toutefois pas la progression de la fréquentation des TCL. Les déplacements ont augmenté de 2,9 % en un an (fin août).

Cette évolution n'a pas profité aux différents titres de la même manière. Fin août, les ventes d'abonnements avaient bondi de 5,7 % tandis que celles des tickets avaient reculé de 3,7 %. Ces derniers ne représentent plus que 45 % des recettes. Les usagers contribuent de plus en plus au budget du Sytral, la part des recettes a augmenté de plus de 3 points entre 2000 et 2009.

Fabien Fournier
lyoncapitale.fr 28.10.2010

Y a-t-il un pilote à bord des PDE ?

Une étude réalisée en 2009 pour l'ADEME par le Cabinet Indigo recensait 1560 PDE. Seulement une centaine de zones d'activités sur quelques 20000 existantes a engagé la démarche. Les motivations des entreprises relèvent d'abord de l'image (verte), puis des questions pratiques. Les raisons d'ordre économiques viennent après, bien à tort selon P. Sucche Directeur d'Indigo.

Les facteurs de réussite sont bien sûr l'engagement des dirigeants, la culture d'entreprise qui doit déjà être tournée vers les questions sociales ou environnementales. P. Sucche explique que les résultats ne sont tangibles que s'il y a un animateur de projet. Pour que la mayonnaise prenne, il faut de la com, du lobbying, de l'accompagnement. Si bien que d'un sujet sur les PDE, on passerait volontiers à un sujet intitulé « conseiller en mobilité, un métier émergent ».

Au total, l'intérêt de la démarche apparaît nettement, notamment le fait qu'il faille jouer sur de nombreux tableaux et que l'aspect humain soit central. La motivation, l'imagination, le sens du service... du chargé de mobilité ne doivent pas être économisés. Un PDE ne se vit pas seul.

Isabelle LESENS
Ville rail et Transports 20.10.2010

Les chutes de neige n'arrêtent pas les Transports Lausannois

La météo avait prévenu, les TL ont anticipé, la neige est tombée, mais les bus lausannois roulent. Plus de vingt personnes, en plus des conducteurs, ont été mobilisées pour préparer les véhicules. Les conducteurs ont pu suivre une initiation au montage de chaînes fin octobre. Sur 160 véhicules, 87 sont équipés de pneus neige, les 73 autres portent des chaînes.

Alain Walther
www.24heures.ch/vaud-region/lausanne-region 01.12.2010