

## *Concilier urbanisme et transports ?*

*dossier central : pages 9 à 12*

N°127 - mars 2011 - 3,00 Euros

## *Le pont de Chartreuse*

*Page 5*



*Prise en compte  
aux feux des  
Transports en  
Commun*

*page 15*



*Trains  
Intercités*

*page 19*



# EDITORIAL : Pourquoi se couper des usagers ?

La dernière « Enquête Ménages Déplacements », encore en cours d'analyse, le confirme : le nombre de déplacements en voiture a diminué ces dernières années dans notre agglomération. Une fraction croissante de la population est sensibilisée aux enjeux des transports : coût des carburants, impact environnemental des gaz à effet de serre et d'autres polluants, influence positive des « modes actifs » (marche et vélo) sur la santé, et temps de trajet pas forcément plus courts en voiture, sont autant de raisons qui incitent à opter pour d'autres solutions que la voiture.

Ce constat optimiste doit être tempéré par la situation financière délicate des collectivités locales : leurs recettes sont en baisse, alors qu'on attend d'elles un engagement plus fort, aussi bien pour investir dans les transports en commun performants, que pour assurer leur fonctionnement pérenne. L'exercice n'est pas simple, mais des marges de manœuvre ou des « leviers » existent.

Dans un contexte général qui non seulement n'a jamais été aussi favorable au succès d'une politique de déplacement réellement volontariste, mais qui la rend absolument nécessaire, on a l'impression que les décideurs se figent sur la colonne « dépenses » en oubliant que des solutions performantes seraient bien plus attractives et généreraient plus de recettes. Pourtant, il ne coûterait pas forcément plus cher de mieux adapter le service aux attentes des usagers potentiels. Et certaines dépenses pourraient être rapidement amorties (en moins d'un mandature) grâce à l'amélioration de la desserte qui en résulterait.

L'ADTC, avec persévérance, fait des propositions visant à améliorer l'efficacité des réseaux de transports publics (voir le dossier central de ADTC infos N°125, par exemple), ainsi

que de l'intermodalité vélo+TC. Et que deviennent nos propositions ? Pas grand chose. Au mieux elles « seront étudiées », au pire on nous explique que les usagers se contenteront de ce que décident pour eux des décideurs qui, majoritairement, n'empruntent pas le réseau de transports qu'ils administrent.

Ainsi, nous découvrons au fil des mois que des décisions concrètes sont annoncées en réunion publique sans qu'il y ait eu de véritable débat sur les objectifs prioritaires et le type de solutions les mieux adaptées pour y parvenir. Les réunions dites de concertation, qui se multiplient, ont parfois un calendrier qui rend impossible une étude sérieuse des questions et propositions formulées par les usagers. Ce fut le cas des récents « comités de secteur » portant sur l'évolution du réseau du SMTC, du moins, si le calendrier annoncé pour les décisions est tenu. Pour des projets plus ponctuels comme des aménagements cyclables, il nous arrive de découvrir les plans seulement une fois l'appel d'offres publié : difficile alors d'y apporter des améliorations. On peut aussi citer l'introduction de bus hybrides au rendement économique et écologie contesté, alors que la réintroduction des trolleybus, qui ont fait et font encore leurs preuves dans d'autres agglomérations, n'est toujours pas à l'étude.

Pourquoi donc faire aussi peu de cas de propositions constructives et réalistes ? S'appuyer sur l'expérience de terrain des associations d'usagers serait pourtant un bon moyen d'augmenter les chances que les solutions répondent le mieux possible aux attentes du public.

Monique GIROUD

## Sommaire

- P 02 **Editorial – Pourquoi se couper des usagers ?**
- P 03 **Evolution et fiabilité de la desserte TER : un problème préoccupant**
- P 04 **Des zones de rencontre ?**
- P 05 **Code de la route : encore des avancées**
- P 06 **Accidentologie : rapport du CERTU**
- P 07 **Itinéraire cyclable : pont barrage de St Egrève**
- P 08 **MétrovéloBox : premières observations**
- P 09-12 **Comment concilier urbanisme et déplacements ?**
- P 13 **Enquête Ménages Déplacements : premiers résultats**
- P 14 **Réseau bus : restructuration programmée pour 2014**
- P 15 **Pris en compte aux feux des bus**
- P 16 **Nouveau Service Transaltitude : Où sont les améliorations ?**
- P 17 **Comités de lignes TransIsère**
- P 18 **Pour de nouveaux trains Intercités**
- P 19 **Quand la SNCF déraile**
- P 20 **Revue de presse**

### Conseil d'administration

L'ADTC a tenu son Assemblée générale annuelle le jeudi 17 mars dernier. A cette occasion le Conseil d'administration a été renouvelé ; François Laugier a été nouvellement élu au CA et Jean-Paul Simon et Jean-Marie Guétat ont souhaité prendre une « retraite » bien méritée : merci à eux pour leur engagement militant depuis de nombreuses années. Le bureau a été reconduit dans ses fonctions : Monique Giroud présidente, Antoine Jammes, Jean-Yves Gueraud et Philippe Zanolla vice-présidents, Christian Cotte secrétaire, Michel Barnier et Emmanuel Colin de Verdière.

### Equipe salariée

Depuis mi-janvier, Mylène Lenzi est la nouvelle animatrice en écomobilité. Elle remplace Claire Bouzigon qui a souhaité découvrir d'autres horizons professionnels.

Bonne chance à chacune !

Christian COTTE

# Evolution et fiabilité de la desserte TER : un problème préoccupant

ZOOM

**Depuis le 12 décembre 2010, la SNCF applique une nouvelle grille horaire, perturbée par la création de 2 nouveaux allers-retours quotidiens Paris-Genève. Cette petite contrainte semble avoir joué le rôle de la goutte d'eau qui a fait déborder le vase.**

## Ponctualité fortement dégradée

L'objectif du contrat Région-SNCF, à savoir 92% de trains ayant moins de 10 minutes de retard, était loin d'être atteint. Deux des 12 « lignes malades » repérées par le président de la SNCF, qui bénéficieront de mesures d'urgence, sont en Rhône-Alpes.

La directrice régionale SNCF l'a reconnu lorsque la presse l'a interrogée en janvier : la circulation des trains n'a été vraiment normale que 6 jours du premier mois du service « Hiver 2010/2011 ». Il n'y a pourtant eu que quelques jours de neige pendant cette période, auquel se sont hélas ajoutées des périodes « alerte météo » où il n'a finalement pas neigé, mais où la décision de faire circuler les trains du lendemain au ralenti avait déjà été prise par précaution... Pour réduire l'impact des nombreux retards, la SNCF envisagerait d'allonger les durées de battements pour les correspondances, comme elle a allongé le temps de trajet sur certaines lignes où la gestion de retards trop fréquents devenait problématique. Cette dérive nous inquiète.

## Des problèmes de capacité

Sur certaines lignes, il reste souvent des passagers à quai en heure de pointe, les trains n'ayant pas la capacité suffisante. Et à toute heure, la moindre défaillance matérielle ou humaine peut entraîner une suppression de train, puisqu'il n'y a quasiment plus de rames ni de conducteurs de réserve (cf. article p.19).

## Informations incohérentes

Les horaires, validés trop tardivement par RFF (*Réseau ferré de France, autorité qui*

*attribue les « sillons » ferroviaires*), pouvaient différer selon qu'on consultait la fiche horaire ou le site web SNCF, et changeaient parfois sans explication d'un jour sur l'autre. En cas de contradiction, il n'était même pas possible d'obtenir une information fiable en téléphonant à Allo TER ou au 3635.

Enfin, une partie des correspondances manquent dans les fiches horaires, et des trains sont parfois supprimés des horaires en ligne pour le seul motif qu'ils risquent d'être complets. Pour mémoire : vous trouverez des horaires plus complets —*hors situations perturbées*— en consultant les serveurs internet CFF ou Deutsche Bahn.

## Réactions de la Région et de la SNCF

Les causes de ces dysfonctionnements ne sont pas toutes, loin s'en faut, propres à Rhône-Alpes : infrastructure vieillissante ou dépassée à moderniser, fréquentation en hausse, saucissonnage des compétences entre RFF, SNCF Grandes Lignes, et SNCF TER, créent des difficultés dans toutes les régions.

Le président du Conseil régional a interpellé par courrier la directrice régionale SNCF. Il exige que la SNCF présente un ensemble de mesures destinées à améliorer la qualité du service. Lors d'une récente réunion SNCF/usagers, ou des comités de ligne en février, la volonté de consulter les usagers en amont est enfin affichée, et l'objectif d'amélioration de la fiabilité devient une priorité. Espérons que ces bonnes intentions ne resteront pas des vœux pieux.

Précisons qu'il s'agit de concertations pour le service qui sera mis en place en décembre 2011 au mieux, l'actuel étant figé pour l'année en cours. A court terme, l'ADTC a proposé plusieurs améliorations de la desserte « cars TER » pendant la coupure de la voie ferrée Gières-Montmélian (été 2011) : nous devrions bientôt savoir si elles seront retenues et mises en œuvre.

Monique GIROUD

## **CARTON ROUGE au SMTC qui se moque de la Loi**

Malgré ses distinctions pour sa politique d'accessibilité du réseau de transports en commun urbain, et son plan de mise en accessibilité totale pour 2012, le SMTC a trouvé le moyen en février 2011 de modifier la configuration de l'arrêt de bus « Gares », côté Calder, des lignes 34 et 6020 sans le mettre en accessibilité, ni même en compatibilité d'accès.

Au mépris de l'article 1er du décret du 21 décembre 2006 qui fait obligation de mettre en accessibilité les emplacements d'arrêt des transports collectifs à l'occasion de tout nouvel aménagement ou intervention sur l'existant, le SMTC a élargi et allongé cet arrêt Gares, pour en faciliter l'approche des bus, sans modifier son niveau. Les usagers à mobilité réduite, qui descendent du train et les autres, ne peuvent toujours pas accéder aux bus et cars qui s'arrêtent devant la gare SNCF. Les usagers peuvent voir où sont les réelles priorités du SMTC.

Christian COTTE

## **CARTON VERT à la CCPG (Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan)**

qui a modifié les horaires de ses lignes le 12 décembre dernier afin d'assurer les correspondances en gare suite au passage aux horaires du service 2011 des lignes TER. De plus, de nouvelles correspondances sont maintenant possibles à Goncelin, et entre les lignes G20 et G62 pour les liaisons entre Allevard et la ZA de Crolles-Bernin. D'autres AOT feraient bien de s'en inspirer, si elles ont toujours bien l'intention d'améliorer l'offre de TC ...

Christian COTTE

(1) Grenoble-Lyon, et Lyon-Ambérieu

# Des zones de rencontre ? où ça ?

## **GRENOBLE a un grand Cœur de ville**

Le programme d'une des grosses opérations du mandat de la municipalité commence à prendre forme. Deux urbanistes ont été mandatés par la municipalité, Alain Marguerit pour les quais et Alexandre Chemetoff pour les rues et places du centre.

« Cœur de ville, cœur d'agglo » portera sur :

- le réaménagement des quais de l'Isère, dont les trottoirs seront élargis, les chaussées réduites à une voie de circulation et un aménagement cyclable double-sens créé sur chaque rive.

- le réaménagement des contre-allées du cours Jean Jaurès, en accompagnement des travaux de construction de la ligne de tram E, avec restitution des trottoirs aux piétons et amélioration du parcours cyclable,

- le redimensionnement et l'agrément des places et rues de l'hyper-centre au bénéfice des espaces piétonniers et des terrasses des commerçants par limitation de la place de la voiture. Sont concernées les rues de la République, Philis de la Charce, Lafayette, de Strasbourg, Vicat, Condorcet, Lakanal, ainsi que les places Jean Achard, de Metz, Paul Vallier, de l'Etoile, Condorcet, Championnet.

Une seconde tranche est prévue après 2014 pour les quais et le centre ville.

Christian COTTE



**Les zones de rencontre ont été créées par décret du 30 juillet 2008.**

**Elles constituent des espaces de circulation apaisée, intermédiaires entre les zones 30 et les aires piétonnes.**

L'objectif est de constituer un espace public de vie locale développée où le piéton est présent et où ce sont les autres usagers qui partagent l'espace avec lui. La circulation automobile est autorisée mais les piétons sont prioritaires sur tous les véhicules, sauf les trams.

Le terme « rencontre » définit le comportement de courtoisie qui doit être adopté par les usagers les plus forts envers les plus faibles. La vitesse des motorisés doit donc être faible, 20 km/h maximum. Les cyclistes sont autorisés dans tous les sens et la priorité est à droite dans les croisements.

Il s'agit bien d'une façon de partager la voirie.

C'est donc une zone urbaine, constituée d'une ou plusieurs rues, d'une place, qui constitue une zone de conflits potentiels, en raison de commerces ou de concentration de piétons, ou d'absence ou de largeur insuffisante de trottoirs dans des rues étroites du centre ancien.

Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée mais ne doivent pas gêner la circulation.

Le stationnement y est interdit sauf sur les emplacements marqués qui doivent être contrôlés.

Depuis la parution de cette nouvelle disposition, on ne peut pas dire que les maires de l'agglomération se soient précipités pour la mettre en oeuvre. Pourtant nombreux sont les centres anciens, les quartiers anciens, où les rues sont dépourvues de trottoirs praticables et où les piétons circulent de fait sur la chaussée. Il y a aussi les rues commerçantes, les points de correspondances des transports en commun où les usagers courent d'un arrêt à l'autre de chaque côté, traversant la circulation souvent de façon périlleuse.

Pourquoi cette retenue pour donner cette priorité aux piétons sur les véhicules à ces endroits, pour les mettre au centre des déplacements quand ils sont nombreux, pour changer les comportements et favoriser l'apaisement de la vie urbaine ?

Mesdames et messieurs les maires, il vous reste trois ans pour donner une réelle priorité aux piétons dans certains lieux de votre cité et rendre la cohabitation donc la vie plus conviviale au centre et dans les quartiers. La Métro peut vous accompagner.

Christian COTTE



# Code de la route : Encore des avancées

**Dans le prolongement des mesures du décret du 30 juillet 2008 visant à favoriser la coexistence des différents usagers de la rue, le décret du 12 novembre 2010 introduit dans le Code de la route de nouvelles dispositions relatives à la traversée des chaussées par les piétons et facilite la mise en place par les maires du « tourne à droite » aux intersections pour les cyclistes.**

Par l'article 17 du décret, les nouvelles dispositions de l'article R. 415-11 deviennent les suivantes :

« Tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire .... ».

Une seule restriction subsiste toujours dans ces règles de priorité entre piétons et véhicules, que le piéton soit à plus de 50 mètres d'un passage piéton ou au niveau d'un passage piéton non géré par feux.

Le fait pour tout conducteur coupable de ne pas respecter ces règles de priorité est puni de l'amende pour les contraventions de 4<sup>ème</sup> classe et du retrait de 4 points du permis de conduire, voire éventuellement d'une peine complémentaire de suspension du permis.

C'est bien là un renforcement des dispositions existantes qui font obligation au conducteur d'un véhicule de laisser traverser un piéton, voire de s'arrêter pour le laisser traverser, si les conditions de circulation le permettent (distance, vitesse, visibilité).

Reste à savoir comment interpréter cette intention du piéton de vouloir traverser, et ce qu'il fera pour le « manifester clairement ».

En somme, tous les conducteurs doivent désormais ralentir voire s'arrêter lorsqu'un piéton attend sur le bord du trottoir pour traverser.

Par ailleurs, par l'article 18 du même décret, de nouvelles dispositions de l'article R.415-15 du Code de la route permettent aux maires de décider aux intersections de :

- « Mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers, deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles et cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de véhicules.

- Réserver une voie que les conducteurs de cycles et cyclomoteurs sont tenus d'emprunter pour contourner par la droite. »

En clair, les maires peuvent décider de créer des sas à tous les carrefours à feux (disposition qui existait déjà), avec une nouveauté : créer des feux particuliers pour les cycles et d'autoriser le tourne à droite aux cycles et cyclomoteurs par une voie au sol tracée pour eux, communément appelée chaussée, aux intersections. Cette dernière disposition doit faire l'objet d'un arrêté qui se concrétise par une signalisation spécifique (panneau qui n'est pas encore officialisé) à chaque carrefour concerné.

Une question se pose : qui connaît ces nouvelles obligations ? Quand la communication gouvernementale au grand public sera-t-elle faite ?

Christian COTTE

### Le pont de Chartreuse

On pourra maintenant donner un exemple d'aménagement réussi tant sur le plan architectural que sur celui de la répartition de l'espace entre les piétons, les cyclistes et les véhicules à moteur : 2 fois 1,50 mètre pour les cyclistes, 2 fois 3 mètres pour les piétons, et 2 fois 3 mètres pour les véhicules.

Quelle belle cohabitation cyclistes-véhicules, quel bel espace sans conflit propice à la circulation piétonne comme à la déambulation.

C'est possible parce que chaque mode trouve sa place, et c'est fonctionnel ; le Conseil général l'a fait. Il a su écouter les usagers qui lors de la concertation publique en 2008 n'ont pas voulu que les cyclistes soient sur les trottoirs comme le premier projet du maître d'œuvre l'imaginait.

Peut-on espérer que le pont au Nord de l'Esplanade soit du même type ?

Christian COTTE

Photo : Monique GIROUD



# Accidentologie

## Rapport du CERTU

### Avenue du Vercors à Seyssinet

La réfection de la voirie de l'avenue du Vercors a permis le réaménagement de la piste cyclable.

Celle-ci reste de type bi-directionnel, juxtaposée au trottoir.

Bien raccordée au réseau cyclable du côté sud, elle s'interrompt brutalement – pour le moment ? – du côté nord où les cyclistes doivent traverser l'avenue pour poursuivre leur route en se réinsérant dans la circulation.

Ce problème aurait été évité si on avait profité de ce réaménagement pour créer des bandes cyclables de chaque côté sur la chaussée.

Bruno VIGNY

**Le CERTU\*, organisme dépendant du MEDDTL\*, a rendu public en décembre 2010, un rapport détaillé sur les accidents de circulation dans le cadre des déplacements domicile-travail.**

Ce rapport fait l'état des connaissances pour les deux roues motorisés, le vélo et le covoiturage.

Nous allons nous intéresser aux résultats observés sur les déplacements domicile-travail effectués à vélo.

### Part modale vélo

En 2008, l'enquête nationale des transports déplacement avait chiffré à 2,2% la part modale vélo dans les déplacements domicile-travail et à 4% dans les entreprises ayant mis en place un PDE.

Le rapport du CERTU montre que les trajets domicile-travail à vélo sont principalement des déplacements de l'ordre de 4,5 km effectués dans un environnement urbain, en 27 minutes.

La majorité des cyclistes pendulaires sont des hommes de toutes classes d'âge.

### Accidentologie

En 2005, un bilan de la Sécurité routière montrait qu'il n'y avait pas de sur-accidentalité due aux déplacements à vélo. Ceux-ci représentaient à l'époque : 4% des déplacements, 4% des blessés et 4% des tués, comparables à l'exposition des piétons.

En 2007, la CPAM a reconnu 5 décès de cyclistes parmi les 3522 décès de la circulation, soit 0,15 %. Le rapport indique qu'en grande majorité les décès de cyclistes ont lieu pendant le week-end à l'occasion d'une pratique plus sportive.

En effet, en milieu urbain, les vitesses de déplacements sont moindres et les vélos utilisés contiennent moins de cale-pieds, ce qui autorise une meilleure réaction en cas d'imprévu. De plus les cyclistes quotidiens ont acquis une expérience qui leur permet de déjouer les principaux pièges de la circulation urbaine

Il y a peu d'études spécifiques sur l'accidentologie et l'exposition aux risques dans le cadre des trajets domicile-travail. Toutefois, à partir de la synthèse du rapport Carré de 1997, le rapport CERTU note que la majorité des accidents se produit en dehors des intersections. Cela concerne principalement

des ouvertures intempestives de portières, des manœuvres de stationnement, des conflits en accès riverain.

Dans ces accidents, le cycliste est souvent victime, sa part de responsabilité se situe aux environs de 33% ce qui est nettement moins élevé que la moyenne observée sur l'ensemble des modes.

Sur les aménagements spécifiques, de nombreuses études ont montré que le bilan des pistes cyclables n'était pas aussi positif que supposé sur le plan de la sécurité. Les problèmes demeurant au niveau des intersections et des réinsertions dans le trafic.

Une méthode d'exposition aux risques a été menée à Grenoble. Avec une moyenne de distance parcourue double de la moyenne nationale, le risque mortel par kilomètre parcouru diminue de moitié.

A l'échelle européenne, aussi les résultats indiquent que le taux de risque diminue à mesure que la pratique augmente.

La réduction de l'accidentologie peut s'expliquer par le fait que souvent le cycliste est aussi automobiliste. Il a de ce fait une meilleure perception des difficultés du cycliste. L'effet masse a également un impact sur les automobilistes.

Lorsque survient une collision, ce sont les membres inférieurs et supérieurs qui sont le plus souvent touchés. Les blessures à la tête sont de l'ordre de 15% ce qui est inférieur au taux observé sur les utilisateurs des autres modes.

### Conseils pour les PDE et les aménagés

L'étude s'inquiète du risque de report modal vers les deux roues motorisés lors de l'élaboration d'un PDE. En raison de la sinistralité élevée et des séquelles sévères après un accident, l'étude conseille de ne pas favoriser ce mode de déplacement

S'agissant des vélos, l'enquête insiste sur la faible dangerosité de ce mode de déplacement et sur les bienfaits que procure l'usage régulier du vélo sur la santé.

Les configurations-types d'accidents étant identifiées, des actions de correction et de prévention pourraient être menées pour réduire encore le risque lié à l'usage.

Philippe ZANOLLA

\*CERTU : Centre d'Etudes et de Recherches sur les Transports et l'Urbanisme

\*MEDDTL : Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement (anciennement MEEDDAT)

# Itinéraire cyclable St Egrève-Noyarey par le pont barrage : à compléter

**Le pont barrage à St Egrève-Noyarey a été ouvert récemment à la circulation automobile. Un certain nombre d'aménagements pour les cyclistes ont été effectués par le Conseil général de l'Isère, maître d'ouvrage de cette ouverture : pas toujours suffisants ni très lisibles.**

Avant cette ouverture, des itinéraires cyclables permettaient de longer les berges de chaque rive et de traverser le pont barrage en toute sécurité. La liaison avec les bandes cyclables de la D 1532, entre Sassenage et Noyarey, pouvait se faire via le chemin de Pra-Paris, petite route desservant des fermes et quelques maisons. En revanche, coté St Egrève, il n'y avait pas de liaison cyclable entre les deux itinéraires de la Métro (rue de la Biolle et avenue de San Marino) arrivant au carrefour des Abattoirs (zone Cap38) et le pont barrage. Il était même peu rassurant de s'y aventurer en traversant deux grands ronds-points servant d'échangeur autoroutier pour l'A48.

## Qu'en est-il désormais ?

Si l'on part de la D 1532, premier point à noter, il n'y a toujours aucun itinéraire cyclable pour rejoindre le barrage. Une belle route toute neuve (interdite aux cycles) a pourtant été construite à partir du rond-point construit également récemment. Pour se mettre en conformité avec la loi, il suffirait pourtant de quelques panneaux et d'un peu de peinture blanche et verte pour créer un itinéraire à faible coût en passant par le chemin de Pra-Paris.

En prenant ce chemin, on arrive à proximité de la berge rive gauche, en face du pont barrage. La continuité de l'itinéraire de cette berge a été préservée avec un passage sous le nouvel ouvrage permettant aux voitures d'accéder au pont. L'accès des cycles à ce dernier se fait à coté de l'ouvrage avec une pente similaire à celle existant auparavant et la traversée de l'Isère se fait sur la piste du barrage qui avait été créée au moment de sa construction.

Arrivé rive droite, un sous-terrain permet de passer sous la nouvelle voie routière et d'accéder à la berge coté sud. Puis l'accès vers St Egrève se fait par une alternance complexe de descentes et de montées

séparées de virages à 90 degrés pour passer sous les bretelles d'entrée et de sortie de l'A48.

Une passerelle franchissant l'autoroute, comme largement demandée au moment de l'enquête publique, en particulier par l'ADTC et la Ville de St Egrève, aurait permis un itinéraire nettement plus simple et agréable, contrairement à ce que le Président du Conseil général de l'Isère a écrit à l'ADTC en février 2004. Il précisait en effet qu'une passerelle serait peu attractive « par son allongement de parcours, ses rampes d'accès et son manque de lisibilité... ». Certes la sécurité de ce secteur a été nettement améliorée, mais la solution retenue est-elle très simple et lisible ?



*Passage sous la bretelle de sortie de l'A48*

Enfin, il est urgent que ce nouvel itinéraire franchisse le carrefour des Abattoirs en connexion avec les deux itinéraires de la Métro rejoignant St Egrève, permettant la continuité des itinéraires cyclables, facteur de succès de leur utilisation.



*Fin de l'itinéraire cyclable au carrefour des Abattoirs*

Texte et photos :  
Eric FOREST

## Quais rive droite de l'Isère à Grenoble

La récente ouverture du pont de Chartreuse sur l'Isère s'est accompagnée d'un réaménagement de la circulation sur les quais rive droite. Il s'agit d'une phase test pour étudier les conséquences de la réduction d'une voie de circulation automobile sur ce quai en prévision de la nouvelle configuration des quais à l'horizon 2014.

Les véhicules peuvent se diriger vers la Porte de France sur une voie. Entre la place de la Cymaise et le pont Marius Gontard, l'espace récupéré est affecté à une bande cyclable tracée dans le sens de la circulation du côté droit de la chaussée. Le double-sens cyclable reste possible en empruntant le parking en partie basse du quai.



A partir de la place de la Cymaise, sur les quais Jouvin et Mounier, une large bande à double-sens est tracée à gauche de la circulation automobile. A ses extrémités, cette bande est protégée par des balisettes, de même qu'aux débouchés des rues.

Cette bande se poursuit sur le pont de Chartreuse du côté aval et bientôt il devrait être possible de poursuivre en direction du boulevard Leclerc par un contre-sens tracé sur la rue Masséna.

Les visites effectuées sur place après le changement, ont permis de constater l'absence de conflit avec les autres usagers et de voir un trafic automobile ralenti.

Texte et photo :  
Philippe ZANOLLA

# MétrovéloBox

## Premières observations

### **Contrat de déplacement de la Métro**

L'ADTC a été invitée à participer à l'évaluation du contrat de déplacement de la Métro.

Ce dispositif permet depuis plusieurs années à la Métro de financer des aménagements cyclables, des zones 30...

Les demandes des Communes dépassent maintenant le budget de la Métro qui a été revu à la baisse. Le prochain contrat devrait être plus sélectif dans les projets retenus. Nous sommes intervenus pour demander que le dispositif de concertation avec les usagers soit plus efficace et que le prochain contrat ne soit que transitoire en attendant que le prochain PDU fixe des objectifs plus ambitieux pour les modes doux, ce qui obligera alors d'adapter de nouveau le contrat de déplacement !

Antoine JAMMES



Merci aux adhérents de l'ADTC qui nous ont transmis leurs premières impressions après utilisation soit du système de consigne soit du système de location.

**Après une phase de test au printemps 2010, une vingtaine de MétrovéloBox ont été installées depuis l'automne dernier sur l'agglomération. Premier bilan de cette opération :**

Les MétrovéloBox ont deux usages : location automatisée d'un Métrovélo ou consigne permettant de garer son vélo en sécurité. Dans certains cas, la MétrovéloBox est configurée en mode « consigne » uniquement.

La localisation de ces stations a été faite par la Métro avec les Communes concernées. Le principe est de les installer aux extrémités de lignes de transports en commun et / ou en « pied de massif ».

### **Bilan d'utilisation de ce nouveau service**

Ce bilan a été établi par la Métro en janvier 2011.

La fonction « consigne » compte 64 usagers, en grande majorité avec un contrat pour un an. Les stations Cité Internationale et Gières sont complètes et deux stations sont quasiment complètes : La Tronche-Hôpital et Fontaine-Jean Prévost. La fonction consigne semble moins utilisée ; 53 usagers ont testé la location « 7 jours » et seulement 16 usagers ont pris une location « 12 mois / 20 heures ».

### **Bilan des usagers sur la localisation**

Certains emplacements sont à revoir : pourquoi une station quai des Allobroges alors qu'il n'y a pas de parking et peu d'habitants à proximité ?

Par contre, il aurait été utile de prévoir une station à Meylan vers le Lycée du Grésivaudan pour les gens habitant « les hauts de Meylan » ou Corenc / Le Sappey.

### **Bilan des usagers sur la consigne**

Dans les stations proposant les deux solutions, les consignes sont à l'étage. Mettre son vélo dans la Box est difficile pour les personnes de petite taille et / ou peu sportives. C'est le principal reproche fait par ceux qui ont testé le système, considéré par certains comme « facile d'utilisation, accessible, très proche de la gare ».

Plusieurs adhérents nous ont exprimé leur demande de système de location beaucoup plus souple, avec un abonnement permettant d'utiliser une Box disponible en fonction de son besoin. Pour cela, il faudrait un système de réservation comme celui d'Alpes Auto Partage avec utilisation du système de « boîte à clés » déjà en place pour les locations.

### **Bilan des usagers sur la location**

La faible utilisation de ce dispositif est due à trois facteurs :

- un contrat de location mal adapté aux besoins : le système de location par heure est contradictoire avec une utilisation ciblée : finir son trajet en vélo pour aller travailler par exemple ou pour rentrer chez soi le soir quand il n'y a plus de bus. On a vite fait de consommer le nombre d'heures de location prévu au contrat !!

- un système non adapté à un besoin exprimé : plusieurs adhérents regrettent que ce système ne permette pas de prendre son vélo à un endroit et de le rendre à un autre endroit

- une solution technique à améliorer : le système semble encore expérimental avec le système de boîtes à clés qui ne marche pas, une clé que l'on n'arrive pas à enlever soit de la serrure de la Box, soit du vélo... Plus grave, le système d'attache choisi est peu sécuritaire et très difficile à comprendre et à faire fonctionner.

L'ADTC rencontrera prochainement les services de la Métro pour faire un bilan plus complet et discuter des améliorations nécessaires pour que ce système devienne réellement opérationnel.

Le succès de certaines stations démontre qu'il y a un véritable besoin de location et de consigne pour son vélo et que ce système doit être amélioré et étendu. Il restera à la Métro et aux Communes à faire connaître ce dispositif par une campagne d'information importante auprès de tous les habitants de la région grenobloise.

Antoine JAMMES

Armand PORTAZ

Photo : Armand PORTAZ



# Contribution de l'ADTC à l'élaboration du SCoT

## Comment concilier urbanisme et déplacements ?

Le SCoT c'est le Schéma de Cohérence Territoriale. Son périmètre concerne une grande Région Urbaine Grenobloise (RUG).

Après l'étape de diagnostic, le SCoT doit d'abord formaliser à travers le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) « les orientations stratégiques dans une perspective de développement durable en matière d'urbanisme, d'aménagement, de transport, de développement économique et social » (...). Ces orientations sont ensuite transcrites dans le DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs). Enfin, le rapport de présentation comporte « la justification des choix retenus pour établir le PADD au regard du développement durable » (1). L'Établissement public en charge du SCoT, l'EPSCoT, a prévu de finaliser le PADD et le DOO à la fin du 1er semestre 2011. Nous avons déjà souligné la faiblesse du diagnostic qui fragilise l'ensemble de la démarche. Une première version du PADD avait fixé trois axes de stratégie : équilibrer les territoires – conforter les pôles urbains – préserver les espaces

naturels et agricoles. Ces axes se déclinent selon différentes échelles de territoire : la RUG - les secteurs - la proximité. Enfin, cette stratégie devait être croisée avec les différents thèmes : économie, déplacements, habitat. Soit au total une matrice à trois dimensions.

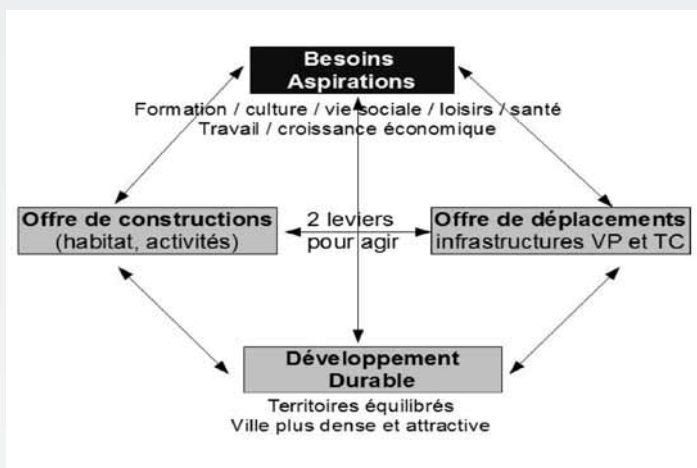
Malgré un effort important de clarification, le document PADD de décembre 2010 demeure complexe dans sa lecture et ne fait pas suffisamment ressortir les interactions entre les différents thèmes.

Nous avons déjà abordé ce sujet dans nos bulletins n°124 de juin 2010 et 126 de décembre 2010. Dans ce dossier central, nous essaierons d'apporter notre contribution en expliquant pourquoi il est indispensable d'aborder ensemble les aspects d'urbanisation du territoire et de déplacements.

(1) Guide méthodologique – SCoT et développement durable – nov. 2010

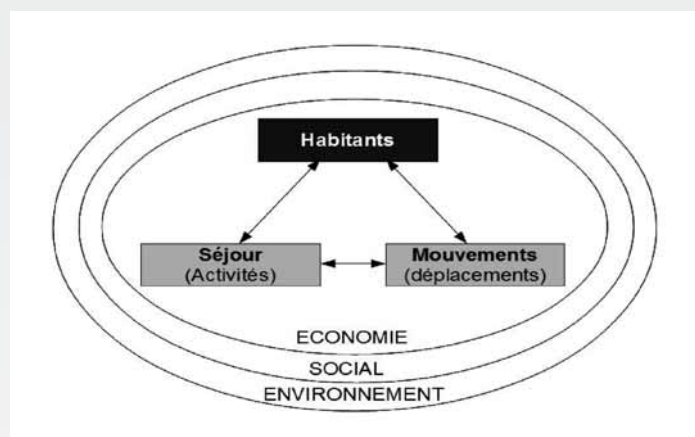
### Interactions déplacements et urbanisme

L'interaction entre urbanisation et déplacements a été présentée de la manière suivante pour les membres du comité syndical du SCoT :



Les « besoins et aspirations » représentent la demande des usagers. « L'offre de constructions » représente tous les sites de séjours liés aux activités et consommateurs de foncier. « L'offre de déplacements » représente le mouvement qui met en relation les séjours. Enfin l'ensemble doit être remis dans le cadre d'un développement durable.

Nous proposons de reprendre ce schéma de la manière suivante :



Les flèches représentent l'interaction incontournable entre les activités (séjour) et les déplacements (mouvements) des habitants. La première dimension « économique » du développement durable sert de moteur pour faire fonctionner ce triangle. Les deux autres piliers du développement durable, le « social » et « l'environnement » apportent une dimension supplémentaire à ce triangle de base qui est au cœur de notre problématique.

### L'ADTC dans la démarche de concertation

Le réseau des Conseils de Développement de la RUG et LAHGGLO pilotent une démarche participative pour l'élaboration du SCoT. L'ADTC apporte sa contribution au travers de ces deux instances. Ainsi, nous avons apporté notre contribution en juin 2010 au comité syndical « audition des acteurs » et participé activement en février à l'évaluation du projet de PADD suivant les critères du Développement Durable.

## Un territoire multipolaire façonné par la voiture

La RUG comprend 7 secteurs institutionnels formant un territoire très hétérogène : deux secteurs avec des pôles principaux (Grenoble et Voiron), des secteurs plus éclatés mais en forte interaction avec l'agglomération grenobloise (Grésivaudan, Sud Grésivaudan) et des secteurs plus éloignés de Grenoble où la problématique est très différente (Bièvre, Trièves). Le document du SCoT définit trois niveaux : la RUG, les secteurs et les pôles urbains à l'intérieur de ces secteurs.

Ce territoire s'est développé ces dernières décennies autour des déplacements en voiture, contribuant à l'éclatement urbain actuel. Entre 1975 et 2000, l'espace urbanisé dans la RUG a augmenté de 88% alors que la population elle-même n'a augmenté que de 18%.

Nous partageons l'ambition du PADD de « construire une organisation du territoire multipolaire hiérarchisée, équilibrée et solidaire, avec une offre de déplacements qui assure un accès adapté à chacun des pôles et compatible avec la qualité urbaine ».

Les exemples illustrant ce dossier concernent surtout le Grésivaudan et l'agglomération, du fait de la localisation de ses rédacteurs, et de l'interaction remarquable de ces deux secteurs, nécessitant d'améliorer très rapidement les déplacements entre eux et d'anticiper les évolutions futures. L'ADTC est prête à collaborer avec les acteurs du SCoT sur les autres secteurs !

## Propositions pour un territoire ouvert vers l'extérieur

La région grenobloise a beaucoup d'échanges avec les territoires voisins, malgré notre situation géographique particulière. Nous pouvons classer ces échanges en trois niveaux de priorité décroissante :

### a) les territoires de proximité de Rhône-Alpes

Les échanges avec Lyon et avec les villes du sillon alpin de Valence à Genève se font majoritairement en véhicule individuel, favorisés par un réseau autoroutier dense. L'objectif est bien de transférer une part importante de ces déplacements vers le TER. Les investissements de ces dernières années ont amélioré l'offre TER. D'autres restent à engager comme l'électrification du sillon alpin. A long terme, une augmentation de capacité des infrastructures sur certains axes sera nécessaire pour satisfaire l'augmentation certaine de la demande.

### b) les grandes métropoles « proches »

De nombreux grenoblois se déplacent fréquemment vers Paris, les grandes villes du sud (Marseille et Montpellier), et vers les deux grandes villes italiennes que sont Milan et Turin. Des déplacements pour le travail, les études, les loisirs et la culture, et pour retrouver la famille !

La liaison vers Paris est globalement satisfaisante, les relations vers l'Italie et les villes du sud doivent être améliorées avec des relations directes quotidiennes (le raccordement du sillon alpin sur la LGV Méditerranée est donc indispensable).

### c) autres métropoles

Les relations avec les métropoles éloignées (Europe et autres continents) sont plus rares et se font le plus souvent en avion. Les liaisons avec l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry sont satisfaisantes par car (et par autoroute) et leur amélioration ne doit pas constituer une priorité du SCoT. On peut regretter l'impossibilité d'une desserte ferroviaire cadencée entre cet aéroport et Grenoble.

## Les déplacements dans la RUG

Dans le passé, le faible coût des carburants associé au développement du réseau routier et le prix attractif des terrains dans les secteurs périphériques ont conduit au phénomène d'étalement urbain et à une augmentation des distances de déplacements en véhicule individuel, saturant les voiries aux entrées de l'agglomération.

Il n'est pas question de remettre en cause la mobilité des habitants, vitale pour la RUG ; le SCoT devrait définir des objectifs visant à promouvoir les déplacements courts, favorables aux modes actifs, et à construire un réseau de TC structurant le territoire de demain.

## Propositions pour des déplacements entre les secteurs

### Organiser la périurbanisation

L'idéal pour réduire les déplacements entre les secteurs serait de constituer des secteurs autonomes offrant emplois, logements, services, loisirs... de sorte que la majorité des déplacements se fasse à l'intérieur de chaque secteur. Le SCoT doit donc naturellement donner des orientations dans ce sens. Mais au cours de sa vie, chacun va évoluer dans ses lieux de séjour. La cellule familiale ne peut déménager dès qu'un de ses membres change d'activité, et les déplacements inter-secteurs resteront donc nombreux et indispensables. La priorité est donc d'organiser ces déplacements d'échanges qui contribueront à rendre plus dynamique ce territoire de la RUG.

### Lutter contre l'étalement urbain

Le second enjeu du SCoT est de lutter activement contre l'étalement urbain, consommateur d'espace et de terres agricoles, et générateur de déplacements en voiture et donc de pollution et d'accidents. L'augmentation forte et durable du prix des carburants risque de mettre dans des situations financières difficiles des habitants ayant construit leur logement en dehors de pôles urbains, et donc devenus captifs de la voiture. Le SCoT doit donner des orientations pour développer et renforcer des pôles urbains dans chaque secteur, moyen de combattre l'étalement urbain.

### Les TC un outil pour la structuration du territoire

Les infrastructures de déplacement peuvent contribuer à structurer et anticiper ces espaces ; le réseau ferré a ainsi contribué à créer des villages autour des gares SNCF ; de même, la ville d'Echirolles a construit son nouveau centre-ville autour du tramway ; par contre, le réseau de cars Express du Conseil général est une réponse attractive à certains besoins de déplacement, mais son tracé empruntant l'autoroute ne contribue que faiblement à structurer l'urbanisation.

A contrario, le quartier des Béalières à Meylan, à proximité de la ZIRST devenue Inovalée, a été un bon exemple de construction de quartier dense agréable à vivre, mais Inovalée souffre aujourd'hui d'une mauvaise desserte en TC depuis Grenoble de ce secteur de Meylan, non prévue dès l'origine, à la différence du quartier Vauban à Fribourg.

Le principe de **contrat d'axe** mis en place autour de la ligne E constitue un bon moyen de concilier besoins de déplacements et urbanisation et de faire adhérer les habitants à un projet urbain concerté avec la population.

Il est donc indispensable que le SCoT donne un rôle stratégique à des axes de transport en commun reliant ces secteurs. **Contrairement aux axes routiers qui incitent à l'étalement urbain, un axe de TC performant (rapide avec site propre, priorité aux feux ; bonne fréquence ; amplitude horaire...) peut structurer l'urbanisation** autour de ses stations.

Chrono-aménagement : l'étalement urbain est en grande partie lié à la possibilité qu'a offert le réseau routier pour aller habiter plus loin de l'agglomération avec le même « budget temps ». L'idée de réduire les vitesses pour lutter contre l'étalement urbain est une idée séduisante. Elle pourrait concerner les habitants au moment de changements majeurs de leur existence. Mais sa mise en place généralisée à toutes heures risque de générer des réactions hostiles de la part d'habitants déjà installés (2) « contraints » d'utiliser leur voiture. Une première étape ne pourrait-elle pas être un renforcement de l'offre TC, une utilisation rationnelle de l'usage de la voiture (covoiturage...), une incitation à l'utilisation des modes doux, et une gestion intelligente des trafics sur les axes d'accès à l'agglomération (vitesse adaptée en fonction de la charge, voire limitation d'accès par feux tricolores...)?

## Un réseau TC structurant reliant les secteurs

L'ADTC préconise un réseau de TC reliant ces différents secteurs. Entre l'agglomération et les trois secteurs qui l'environnent, ce réseau doit se construire autour du TER complété par un réseau de tram périurbain et de tram-train. En dehors des pôles urbains denses, un tram périurbain peut rouler rapidement à plus de 80km/h et s'arrêter environ tous les kms, offrant ainsi des temps de parcours compétitifs. Ce concept permet de conserver les corridors non urbanisés (par exemple entre Voreppe et Le Fontanil). Pour le sud grenoblois (Vif et Vizille), le tramway peut devenir tram-train en empruntant les voies SNCF.

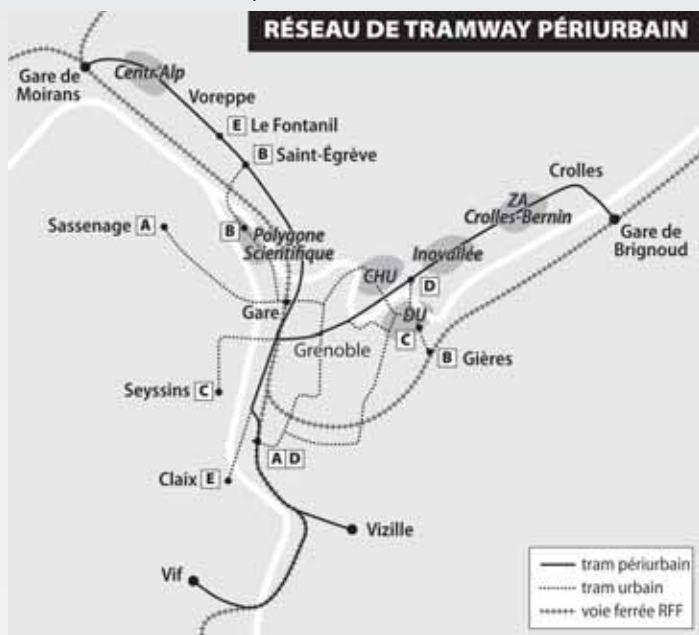


Schéma Sylvain Blanchard

A court terme, il est nécessaire de réserver les emprises foncières nécessaires pour préparer l'aménagement de site propre pour des TC, en particulier dans la plaine du Grésivaudan où l'urbanisation risque d'être privilégiée. De même, il faut renforcer le réseau bus et cars existant avec des aménagements préfigurant les futurs transport sur rail (voie bus, plateforme dédiée...) en développant la notion de Bus à haut Niveau de Service.

Pour les autres secteurs moins denses (Bièvre, Trièves, ...), ce réseau se construira avec des lignes de bus en rabattement vers les gares TER.

## Ces axes structurants doivent traverser l'agglomération.

Très peu d'habitants de la RUG traversent quotidiennement l'agglomération, habitant dans un secteur périphérique pour travailler dans un autre secteur périphérique. Les flux entre le Voironnais et le Grésivaudan sont faibles, qu'ils soient effectués en voiture ou en TC, en atteste la fréquentation de l'Express Voiron-Crolles. Par contre, comme l'écrit le Conseil général « avec son parcours diamétralisé qui traverse le centre-ville en passant par les points névralgiques de l'agglomération, la ligne récupère et dépose les usagers au plus près de leur destination, évitant au maximum les correspondances ». De même le TER est très pratique pour faire des déplacements entre Voiron ou Saint-Marcellin et le domaine universitaire ou Inovalée via la gare de Gières sans passer par le centre de Grenoble.

## Exemple des échanges entre l'agglomération et le Grésivaudan

120 000 déplacements se font quotidiennement entre ces deux secteurs, dont 57 000 proviennent du moyen Grésivaudan rive droite (de Montbonnot à Crolles). Près de 85% se font en véhicule individuel.

Ces échanges importants sont la conséquence d'une décorrélation entre politiques de construction de logements et de zones d'activités dans le passé (voir schéma page 1). Le Grésivaudan s'est urbanisé dans les années 1980 et 90 avec des habitants travaillant à Grenoble souhaitant habiter « dans la nature ». Lorsque la Zone d'activités de Crolles-Bernin s'est ensuite construite, la plupart de ces salariés n'ont pas trouvé de logements sur place et beaucoup habitent l'agglomération grenobloise !

Pour réduire de 10% la part modale de la voiture, les TC doivent prendre en charge 10 000 déplacements de plus. Le TER est déjà en limite de capacité. Avec 10 000 voyageurs par jour, l'ensemble des lignes de bus et de cars (6020, Express, 6060, 6070, 6200 + réseau du Grésivaudan) est en partie saturé aux heures de pointe. Un moyen de transport plus lourd et apte à structurer l'urbanisation comme le tram périurbain est donc nécessaire sur ce territoire. C'est donc un concept nouveau et innovant qui doit devenir un axe fort du SCoT : réfléchir la ville de demain avec une entrée déplacements.

**Péage urbain** : le péage urbain peut être un outil incitatif pour le report modal vers les transports en commun et également une source de financement pour les infrastructures TC à construire.

## Des pôles d'échange à développer

La multimodalité va donc se développer simultanément avec le développement de l'usage des transports en commun.

Des pôles multimodaux ont déjà vu le jour dans l'agglomération, avec les Parking Relais (P+R). Aujourd'hui situés aux entrées de l'agglomération, ils doivent progressivement être développés dans les différents secteurs aux stations principales des axes structurants TC : TER, tram périurbain... De plus, une large place doit être faite pour y accueillir les vélos, moyen de déplacement idéal sur de courtes distances pour de nombreux habitants.

Le SCoT devrait donner une nouvelle dimension à ces pôles multimodaux, aujourd'hui « objets routiers » pour en faire, à l'image des gares, des véritables pôles d'échange, intégrant services, commerces, urbanisation...

(2) 80% des habitations de la RUG de 2050 sont déjà construites

Ainsi, le Grésivaudan et le Conseil général étudient un pôle multimodal à Montbonnot (Pré de l'eau). Ce pôle doit servir de station d'échange entre les cars des lignes Transisère, les bus du réseau du Grésivaudan et prochainement des bus du SMTC (et à terme un tram). Il devra donc intégrer une dimension urbaine avec des services de proximité et une étude d'urbanisation de ce secteur.

## Propositions pour des déplacements internes à un secteur

### Un réseau bus pour relier les pôles d'un secteur

La politique menée dans l'agglomération grenobloise porte ses fruits avec une réduction du nombre de déplacements en voiture au bénéfice des transports en commun et des modes doux : la part modale voiture est passée de 54% à 48% entre 2002 et 2010 (résultats Enquêtes Ménages). Ces résultats sont d'autant plus spectaculaires qu'on est proche du centre-ville de Grenoble où la marche à pied et les TC urbains sont attractifs. Mais il reste encore beaucoup de possibilités de réduction de la part modale voitures en périphérie de l'agglomération.

Dans les autres secteurs, la part modale voiture a elle aussi baissé entre 2002 et 2010 (Grésivaudan : de 75% à 69% ; Voironnais de 74% à 71%) grâce aux offres TER et cars Express et des réseaux urbains qui ont commencé à se mettre en place.

Un réseau de bus de qualité, connecté aux réseaux structurants (à terme TER, tram, tram-train) doit desservir les pôles d'un même secteur, à l'image de ce qu'a fait le Grésivaudan (lignes de bus connectées aux gares TER et aux lignes Express Transisère).

### Un territoire apaisé

Le vélo peut jouer un rôle important à l'intérieur de ces secteurs, quelle que soit la densité, moyennant des investissements relativement peu coûteux en aménagements et en stationnements sécurisés. Enfin, la marche à pied peut se développer, en aménageant les quartiers et villages avec réduction de la place réservée à la voiture au bénéfice de trottoirs plus confortables et accessibles à tous, par exemple sur la RD1090 dans les traversées de Montbonnot, Crolles, Lumbin...

Globalement, le SCoT devrait développer la notion de **territoire apaisé** avec des zones de rencontre, des zones 30, la requalification d'axes routiers en rues ou boulevards urbains où la voirie (type RD1090) se transforme d' "objet de déplacement" en "espace de vie locale".

## Propositions pour un SCoT traitant la dimension temporelle

Nous avons vu que les déplacements participent à l'aménagement du territoire.

Il reste qu'aux heures de pointe, les difficultés de circulation rendent pénibles nombre de déplacements, génèrent des nuisances pour les riverains (bruit, pollution) et pénalisent le fonctionnement économique de la RUG. La saturation des voiries et des TC sur quelques heures entraîne un gaspillage de moyens pour traiter ces trafics de pointe.

La réorganisation de certaines activités dans le temps et dans l'espace pour réduire certains déplacements peut contribuer à la résolution de ce problème. Plusieurs pistes doivent être envisagées et le SCoT peut dans ce domaine donner des orientations ou des directives :

- tous les salariés sont-ils contraints d'arriver sur leur lieu de travail entre 8h00 et 9h00 ?
- Comment réduire les déplacements vers le cœur de l'agglomération pour des raisons administratives ou de santé (plus de 10000 consultations au CHU de Grenoble par jour ; combien pourraient être faites dans des centres de santé répartis sur le territoire ?)
- certains salariés habitant loin de leur domicile pourraient-ils pratiquer le télétravail une fois par semaine de chez eux ou depuis un lieu adapté (un télécentre implanté dans chaque pôle d'échange de la RUG par exemple) ?

**Gouvernance** : Le SCOT devrait avoir cette légitimité politique et réglementaire, cette autorité que lui confère le projet de territoire pour élaborer des préconisations. Le rapport entre la planification de l'espace et de la mobilité nous renvoie à la question de la maîtrise des marchés fonciers, de l'habitat, de l'économie, des zones d'emploi comme des zones commerciales. L'organisation actuelle des collectivités n'est pas en mesure de mettre en œuvre une telle politique alliant urbanisation et déplacements à l'échelle de ce territoire. Il nous paraît indispensable de mettre en place une « autorité organisatrice de la mobilité » au niveau de la RUG avec une coordination des collectivités ayant une compétence en matière d'urbanisation, et ayant en charge la concertation avec les habitants.

## Conclusion

Nous avons montré l'importance de traiter ensemble les aspects urbanisme et déplacements dans ce SCoT. L'application de grilles d'évaluation utilisant les trois composantes du développement durable (économie, social et environnemental) du PADD et du DOO permettrait de juger la pertinence de ce SCoT et pourrait servir de base à la démarche de concertation prévue.

Les problèmes financiers actuels incitent les collectivités à prendre des mesures de réduction de coût avec une vision à court terme. Le SCoT est l'occasion de définir les enjeux à long terme pour la RUG, avec des orientations fortes en matière d'urbanisation et de déplacements. Ce travail doit servir de base pour la mise en œuvre d'une véritable politique durable de déplacements à l'échelle du territoire de la RUG.

# Enquête Ménages Déplacements : premiers résultats dans la région urbaine grenobloise

**Le dépouillement est encore en cours, mais le SMTC a dégagé quelques principales tendances. Elles sont plutôt encourageantes, même s'il reste beaucoup à faire, en particulier pour le périurbain.**

Les Enquêtes Ménages Déplacements (EMD) sont menées environ une fois tous les 8 à 10 ans dans les grandes villes françaises. Elles portent sur un échantillon représentatif de la population, et constituent le principal outil de suivi de nos déplacements. 7600 ménages ont été enquêtés, dont 3400 dans Grenoble Alpes Métropole. Pour la première fois, le périmètre de l'EMD grenobloise a été étendu à la région urbaine grenobloise (RUG : 354 communes, regroupant 800 000 habitants).

### L'usage de la voiture régresse

La tendance déjà observée dans une dizaine de grandes villes françaises se confirme : l'usage de la voiture a régressé de 6% (47% des déplacements en 2010, contre 53% en 2002). L'usage des deux-roues motorisés a baissé de 18%. Et, pour la première fois, on enregistre aussi une diminution en valeur absolue du nombre de déplacements en voiture.

### Une diminution de la mobilité

Pour la première fois, le nombre moyen de déplacements par habitant diminue : -7% depuis 2002, soit une moyenne de 3,6 déplacements par jour et par habitant en 2010. Une analyse plus fine sera nécessaire pour connaître les causes de ce tassement, probablement multiples (crise économique, vieillissement de la population, réorganisation de déplacements).

### Fréquentation des TC en hausse

La part des transports en commun (TC) dans l'agglomération grenobloise s'est accrue de 19%, en passant de 14 à 17%

entre 2002 et 2010. Le réseau a bénéficié de l'« effet tram », grâce à la création de la ligne C, et sans doute aussi d'un renforcement de la desserte entre le cœur de l'agglomération et les autres pôles de la RUG, de l'effet incitatif des plans de déplacements d'entreprises, et de la prise en charge obligatoire par l'employeur de 50% des frais de déplacement des salariés.

### Le vélo décolle

Les indicateurs partiels dont nous disposons (comptages annuels sur le Campus, notamment) le laissent prévoir : la part modale du vélo décolle nettement, avec une hausse de 43% depuis 2002. Mais le niveau reste relativement faible par rapport au potentiel d'une agglomération comme Grenoble (3% des déplacements sur l'ensemble de la RUG, avec une forte disparité entre Grenoble et la périphérie).

Enfin, n'oublions pas la marche à pied, qui passe de 23 à 25% des déplacements. Marche et vélo ont encore une forte marge de progression possible, puisque 76% des déplacements de 1 à 3 km, et 15% des déplacements de moins de 1 km, sont encore faits en voiture !

### Des évolutions contrastées

Les parts modales sont très différentes dans les Communes périurbaines : la voiture s'y taille encore la part du lion. Pas étonnant : ces habitants ont plus souvent des trajets longs à faire pour se rendre au travail, et ils sont le moins bien desservis (voire pas du tout...) par les TC.

L'ADTC estime que le développement des alternatives à la voiture pour les trajets périurbains devrait constituer une priorité dans les années à venir. Les solutions « intermodales », qui n'étaient pas prises en compte dans les précédentes EMD, seront un enjeu majeur dans cette perspective.

Monique GIROUD

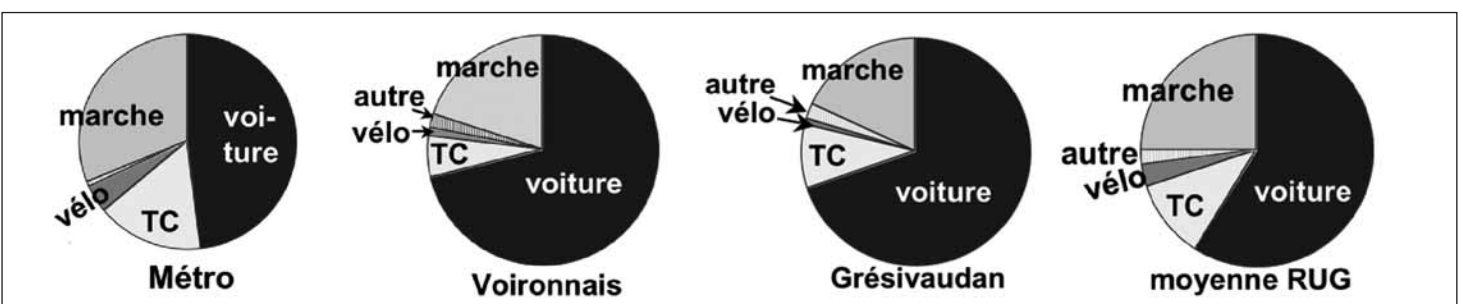
### La chronique du PDU

Après la séance de restitution faite aux élus de l'étape d'orientations (voir bulletin 126), les techniciens du SMTC sont dans la phase d'élaboration du PDU.

L'ADTC a été invitée à participer à plusieurs ateliers thématiques portant sur des sujets comme le financement, le management de la mobilité, transports et urbanisme. Dans un esprit constructif, l'ADTC préparera une contribution écrite préalable aux prochaines séances de ces ateliers thématiques.

Le jeudi 10 février, la première séance des Universités du PDU s'est déroulée avec comme thème "le péage urbain". Une occasion de clarifier le sujet et d'ouvrir le débat sur un sujet qui peut à la fois contribuer à maîtriser la circulation automobile et apporter de nouveaux financements aux transports publics.

Antoine JAMMES



# Restructuration programmée du réseau de bus du SMTC

## **Amélioration de la desserte TC de Meylan**

Les élus de Meylan ont publié une lettre ouverte aux élus du SMTC début décembre pour demander le tram à Meylan.

L'ADTC a dans les jours suivants diffusé un document à la fois aux élus du SMTC et à ceux de Meylan pour faire des propositions concrètes pour l'amélioration de la desserte en TC des Communes de Corenc, La Tronche, Meylan et Montbonnot.

Nos propositions court terme étaient destinées à montrer que l'on peut améliorer très rapidement la desserte d'Inovalée depuis le centre de Grenoble sans investissements. Dans une deuxième étape, l'ADTC a proposé de réaliser une plateforme réservée aux bus sur la voie express jusqu'à La Carronnerie avec une station permettant la correspondance avec le tram B aux Sablons.

Ces propositions ont été présentées au Conseil d'Administration d'Inovalée.

Nous espérons qu'elles contribueront à accélérer les études et la mise en place d'améliorations tant attendues.

Antoine JAMMES

## **Très bonne nouvelle**

Le projet de ligne E de tram, qui était « handicapé » par un tronçon en voie unique à St Martin le Vinoux, le long de l'A 48, va pouvoir être finalisé en double voie. En effet, les démarches engagées pour le déclassement de l'A 48 viennent d'aboutir au décret ministériel du 23 février 2011 qui transforme l'A 48 en Route Nationale 481, donc avec moins de contraintes de gabarit pour permettre la double voie.

Christian COTTE

**Le SMTC a engagé une étude pour restructurer son réseau de bus à l'horizon 2014. Cette étude répond à trois objectifs : prise en compte de la mise en service de la ligne E, lancement de l'Appel d'Offres pour la future Délégation de Service Public et enfin « optimisation » de l'offre.**

Après plusieurs mois de travail en interne sur ce dossier, le SMTC a enfin ouvert (mi-février) la concertation avec les associations. Cette concertation est prévue en deux étapes d'ici cet été, la première étape consistant à définir le schéma structurant, la seconde consistant à définir le réseau complet.

Le SMTC a découpé son périmètre en sept secteurs. Pour recueillir les observations des associations, il a prévu une réunion dans chacun de ces secteurs. Cinq réunions se sont tenues fin février, celle du secteur sud le 14 mars, celle du centre de Grenoble n'étant pas encore fixée à l'heure où nous écrivons. Une commission d'élus doit se réunir mi-mars pour décider le schéma structurant.

## **Une absence de vision globale du réseau**

Au cours de ces réunions, les élus et techniciens ont présenté un diagnostic et des scénarios possibles sur le seul secteur concerné. L'ADTC a donc fait remarquer qu'il était difficile d'avoir un avis sur les scénarios proposés sans avoir une vision d'ensemble du réseau structurant. Ainsi, sur le secteur Nord-Est, comment ne pas intégrer les relations avec le domaine universitaire. Sur le secteur de Saint-Egrève comment ne pas intégrer les relations avec la rive gauche ?

Nous avons donc proposé que la réunion prévue pour le secteur centre soit consacrée à une présentation de scénarios du réseau global. C'est uniquement à partir de cette vision globale que les scénarios proposés pour chaque secteur prendront leur sens.

## **Cohérence avec le PDU**

Le SMTC a clairement indiqué comme objectif de travailler à « kilomètres parcourus » constants. Nous avons fait remarquer que le réseau bus qui était en train d'être étudié serait celui en vigueur pour la grande partie de la durée du PDU 2012-2020 ; PDU dont les objectifs n'ont toujours pas été définis. Et si le PDU intégrait les enjeux moyen terme de

développement de l'offre dans le contexte nouveau de renchérissement du prix des carburants et de leur raréfaction, de lutte contre les gaz à effet de serre ? Et si le PDU décidait de continuer son effort pour augmenter l'offre TC, source d'une nouvelle clientèle, moyennant des recettes supplémentaires (augmentation des tarifs, du taux de versement transport, péage urbain...) ?

## **De bonnes idées à copier de Bordeaux ?**

Le nouvel exploitant de Bordeaux a été choisi notamment pour son engagement à attirer 60% de clientèle supplémentaire en cinq ans moyennant une augmentation de 20% des dépenses par rapport au budget précédent. Pour tenir ces objectifs, il a renforcé le réseau tramway en augmentant les fréquences aux heures dites creuses et restructuré le réseau bus avec des lignes diamétrales traversant le centre-ville, suivant le principe « **une correspondance ne doit pas s'imposer, elle doit se proposer** ». En effet, 60% des usagers préfèrent rester dans un bus moins rapide pour aller au centre-ville plutôt que de faire une correspondance avec le tramway plus rapide ! Pour la « lisibilité et simplicité du réseau », toutes les lignes de bus sont cadencées toute la journée avec seulement trois horaires : du lundi au vendredi, le samedi et le dimanche !

## **Une démarche de concertation conduite dans la précipitation**

Comme nous l'avons vu, la première étape de cette concertation n'a pas permis aux associations de se prononcer sur un réseau global et doit donc se prolonger. La seconde étape peut demander également plus de temps que prévu car l'organisation détaillée du réseau exige de concilier au mieux les besoins des habitants, les exigences financières et les contraintes d'exploitation. L'appel d'offres de la délégation de service public devrait d'ailleurs laisser la possibilité aux différents candidats de proposer des variantes au schéma de base du SMTC !

L'ADTC a manifesté son esprit constructif dans ces réunions de concertation, tout en formulant une exigence de démarche mieux organisée permettant une réelle concertation.

Antoine JAMMES

# La prise en compte aux feux améliore l'efficacité des TC

### Comment fonctionne un carrefour à feux ?

Dans l'armoire de commande un automate contient des programmes préétablis, mis en service selon le jour, l'heure, une commande ou une détection. Chaque voie a le feu vert pendant une « phase » de durée déterminée, suivie de 3 à 5 s de feu jaune, puis de « rouge barrage » (tous les feux sont au rouge), avant une autre phase. Le contrôleur a aussi la possibilité de « prolongation de vert » par exemple sur une détection de longueur de queue.

Toutes ces phases constituent un « cycle » dont la durée varie de quelques dizaines de secondes à une minute et demie. Les cycles courts réduisent l'attente, les cycles longs laissent écouler un débit plus élevé.

Une phase peut être escamotable, elle est sautée si rien ne la demande. Souvent, une boucle en chaussée détecte la présence d'un véhicule voulant « sortir » d'une rue secondaire. Cette boucle appelle une phase spécifique qui sans cela demanderait une longue attente. Aux heures de pointe où un véhicule se présente souvent, ce système pénalise fortement les TC alors qu'ils sont chargés et que leur temps de parcours est déjà allongé.

### Le temps perdu, c'est de l'argent perdu

Parfois, les feux génèrent une file d'attente qui bloque les bus. En perturbant de façon aléatoire la marche du bus, ces arrêts font perdre un temps coûteux pour la collectivité. Une ligne de bus peut franchir 50.000 fois par an le même carrefour, voire 120.000 fois si c'est un tramway. S'ils perdent 10 s en moyenne à chaque passage, la perte en un an est de 150 à 260 h par carrefour. Pour une ligne qui comporte 12 carrefours à traiter, cela représente 70 à 100 k€ de dépenses annuelles supplémentaires pour la collectivité. Le président de la TAG citait un gain de 2 M€ par an et par km/h gagné sur le réseau. C'est sans compter les effets sur la fréquentation (à offre constante, une desserte plus rapide attire beaucoup plus d'usagers ; à coût constant, une offre plus importante en attire encore plus).

Si un bus parcourt sa ligne en 32 min et a 7 min de « battement » aux terminus, son temps de révolution est de  $32+7+32+7 = 78$  min. Il faut donc engager 8 bus pour avoir un bus toutes les 10 min. Un gain de 5 min par course abaisse le temps de révolution à 68 min, ce qui permet d'avoir un bus toutes les 8

à 9 min (soit 15 à 20% d'offre supplémentaire) à coût constant ou d'engager un bus de moins à offre identique.

Pour économiser l'argent du contribuable, rendre les TC attractifs et augmenter leur part modale, il faut que les TC soient « pris en compte » chaque fois que c'est possible.

### Comment fonctionne la prise en compte ?

Les véhicules sont équipés d'un « transpondeur » qui signale à l'avance leur approche à l'automate. Celui-ci a ainsi le temps de modifier la phase en cours en prolongeant le temps de vert ou en abrégant le temps de rouge. Au franchissement du carrefour, le transpondeur émet un signal d'acquit indiquant à l'automate qu'il peut reprendre le cycle habituel. Plusieurs systèmes existent :

a) La boucle : deux boucles sont implantées dans la chaussée ou sur la voie, une en amont du carrefour (à une distance que le TC franchit normalement en 15s environ), l'autre sur le carrefour. Quand le bus franchit la première boucle, le transpondeur demande la prise en compte à l'automate. Quand il franchit la seconde, le transpondeur indique une fin de passage.

b) La radio : Les véhicules de TC se localisent en permanence par DGPS. Quand le bus est à la bonne distance d'un carrefour, un émetteur radio envoie à l'automate un message demandant sa prise en compte, puis un message d'acquit au franchissement du carrefour.

### Peut-on systématiser la prise en compte ?

Le site propre tramway permet une prise en compte systématique, impérative pour la qualité de service. Mêlés à la circulation générale, les bus doivent être pris en compte aussi systématiquement que possible, selon les géométries locales.

### Peut-on équiper tous les carrefours ?

L'agglomération grenobloise comporte une bonne centaine de carrefours à feux empruntés par les TC et faciles à traiter. Il vaut mieux les traiter en priorité, là où le bénéfice de la prise en compte est le plus important. Les carrefours plus complexes seront à étudier au cas par cas par la suite.

Jean-Yves GUERAUD

### Elles ne vont faire plus qu'1

Ainsi en a décidé le SMTc, à compter du 4 avril prochain, les lignes 1 et 3 seront fusionnées en une seule ligne, la 1. Les usagers sont invités à consulter le site mis en place par la TAG (1).

Pour aller au centre ville, et au-delà, les usagers du nord et du sud devront changer à Alsace-Lorraine. Ceux du sud auront 26 courses quotidiennes supplémentaires, ceux du Nord 14 de moins, plus en heures de pointes, moins en heures creuses.

Les usagers de ces lignes pourront mesurer les conséquences de cette mesure sur leurs temps de trajet quotidien en TC. Voir notre article : <http://www.adtc-grenoble.org/spip.php?article173>

Les propositions de l'ADTC ont été ignorées par le SMTc, il faut dire que le projet était ficelé avec la TAG depuis longtemps.

(1) [www.elles-ne-ont-plus-qu1.info](http://www.elles-ne-ont-plus-qu1.info)

### La ligne 33 raccourcie

A compter de cette même date aussi, le terminus de la ligne 33 est ramené de l'Esplanade au centre ville, rue de Belgrade.

Il n'y aura donc plus de desserte de l'Esplanade depuis le centre ville.

### La ligne 54 –Fontaine la Poya - St Egrève (par le pont barrage) est ouverte

Depuis le 7 mars, cette nouvelle ligne relie la rive gauche, terminus du tram A à Fontaine, et la rive droite de l'Isère, St-Egrève Rochepleine, en TC. Elle fera correspondance avec les lignes Express Transisère 1 et 2 au pont barrage ... quand les arrêts seront réalisés. Cette ligne est expérimentale. L'ADTC demande que l'expérience soit aussi faite à compter de septembre avec le terminus à la gare de St Egrève pour favoriser l'intermodalité avec les TER.

Christian COTTE

### Fiche horaire 6020

La ligne 6020 accueille de plus en plus de monde, malgré une information kafkaïenne. Deux autorités organisatrices, donc deux systèmes d'information.

Aux arrêts de bus jusqu'à Meylan, des fiches lisibles réalisées par la TAG, et au-delà, une fiche Transisère quasiment illisible.

La fiche d'information éditée par la TAG est claire, avec tous les bus, y compris ceux qui vont jusqu'à Crolles. Mais l'oubli de l'arrêt Lycée du Grésivaudan-Bachais laisse croire que les bus pour Crolles ne desservent pas le lycée. Quant à Transisère, la fiche comporte uniquement les bus allant jusqu'à Crolles ; ceux avec terminus à Meylan n'y figurent pas.

Une fiche unique serait déjà un grand progrès vu par les usagers !

Antoine JAMMES

### Tram-train à Mulhouse

Le premier véritable tram-train circule en France : à Mulhouse a eu lieu l'inauguration du tram-train reliant Mulhouse à la commune de Thann.

Entre Mulhouse et la commune de Luterbach, une rame de tram-train circule sur un réseau de type tramway. En semaine, une rame de tram-train circule en alternance avec une rame tram. Puis cette rame continue sur le réseau SNCF jusqu'à la commune de Thann. Les voyageurs habitant au-delà disposent de l'offre TER (ligne Kruth-Mulhouse).

Nos élus n'ont plus besoin d'aller à Karlsruhe voir un tram-train s'ils veulent voir comment cela fonctionne, en vue d'une ligne Grenoble-Vif et Grenoble-Vizille !

Antoine JAMMES

# Nouveau service Transaltitude: Où sont les améliorations ?

**Depuis le début de l'hiver 2010-2011, la desserte des stations pendant la saison hivernale, est assurée par un service spécifique de Transisère, le service Transaltitude confié à la Sem VFD par le Conseil général de l'Isère.**

C'est la seule offre TC pour accéder aux massifs montagneux de l'Isère en fin de semaine

Ces adaptations ont plusieurs objectifs :

- Donner au transporteur une plus grande flexibilité pour faire face à une plus affluence importante.

- Diminuer la subvention du CGI pour cette desserte en augmentant les recettes usagers du service.

### Utilisation du service

La source d'information pour le service Transaltitude est le site internet dédié : [www.transaltitude.fr](http://www.transaltitude.fr) Il indique en particulier, les horaires, les tarifs et les modalités de réservations (facultatives mais conseillées).

2 utilisations principales :

- Produit Skiligne qui combine l'aller et le retour en car avec le forfait de ski pour un prix très inférieur au forfait au plein tarif (exemple : 23 € transport + forfait pour la station des 7 Laux pour un forfait plein tarif à 31 €).

- Aller et retour en car en début et fin de séjour pour les vacanciers avec correspondance avec les trains en gare de Grenoble.

Les tarifs sont différents des tarifs Transisère. Des tarifs réduits sont accordés aux moins de 26 ans, aux titulaires d'un abonnement Transisère et aux usagers effectuant l'aller et le retour dans la même journée.

### Manque d'information et brouillage des pistes

Ce n'est que le 10 février 2011 que le site de desserte des stations [transaltitude.fr](http://transaltitude.fr) a été indiqué sur le site Transisère. L'ADTC a même reçu en décembre 2010 une réclamation d'un usager déplorant la disparition de la desserte des stations pendant l'hiver !

Les sites [transisere.fr](http://transisere.fr) et [itinisere.fr](http://itinisere.fr) existaient déjà pour se déplacer en Isère, voilà que s'y rajoute le site internet [transaltitude.fr](http://transaltitude.fr) sans parler des sites des réseaux TC locaux (Tag, Grésivaudan, Voironnais, ...). Les usagers sont perdus et on les comprend !

Autre exemple : Pour aller dans le Vercors, en semaine, il faut utiliser les horaires Transisère, et le week-end, les horaires Transaltitude (avec les tarifs Transisère !).

Avec un tel niveau de complication pour les usagers, il est difficile d'imaginer que des usagers non-captifs des TC, même motivés, vont lâcher leur voiture pour le car.

### Et les salariés travaillant en stations ?

Transaltitude est d'abord conçu comme une desserte loisirs et les saisonniers travaillant en station sont les oubliés avec aucune formule d'abonnement.

### La flexibilité pas toujours au rendez-vous

L'ADTC a reçu des réclamations à ce sujet faisant état d'une offre bien inférieure à la demande certains Week-ends.

On est loin de voir mis en œuvre un des objectifs de Transaltitude d'adapter le service au besoin.

L'ADTC va travailler avec d'autres associations sur ce sujet pour faire des propositions d'améliorations au CGI pour faire de Transaltitude un service attractif de mobilité douce accessible à tous.

L'ADTC propose déjà la mise en place de points d'arrêt bien placés évitant aux usagers qui sont proches de l'itinéraire du car d'aller à la gare, (par exemple à Neyrpic-Belledonne pour les cars desservant Belledonne).

Emmanuel COLIN de VERDIERE



# Retour sur les comités de ligne Transisère de l'automne 2010

**La Direction des Transports du Conseil général de l'Isère (CGI) a organisé des comités de lignes pour le réseau Transisère pendant l'Automne 2010.**

Le compte-rendu très complet de ces comités est disponible sur le site [www.transisere.fr](http://www.transisere.fr) du Conseil général. L'ADTC, par manque de disponibilités, n'a pu participer qu'à deux des cinq comités de lignes de la région grenobloise, ceux du Grésivaudan et du sud-Isère.

### Grésivaudan

La rentrée de septembre 2010 a été marquée par des diminutions importantes de desserte, dues à la recherche d'économies à court terme par le CGI (suppression des dessertes par la ligne Express 1 de la section Lumbin-La Terrasse-Le Touvet, par la ligne Express 3 de la section Le Champ-Près-Frogès - Tencin, par la ligne 6070 de la section gare de Gières-Le Versoud notamment).

Le Conseil général prévoit pour septembre 2011 la desserte de l'arrêt Montbonnot Pré de l'Eau par les lignes Express 3, 6060 et 6200 en plus des lignes Express 1 et 6070, ce qui améliorera la desserte par TC d'Inovalée, actuellement insuffisante.

L'Express 3 sera prolongé de Champ-Près-Frogès le bas à l'arrêt ZA 7 Laux pour donner correspondance avec la ligne 6200 et desservir cette Zone d'Activités.

Pour la ligne 6070, le Conseil général étudie la mise en place d'un itinéraire unique Montbonnot Pré de l'Eau - Inovalée - Campus - gare de Gières toute la journée. L'ADTC soutiendra cette simplification si le temps de parcours de la ligne est réduit sur le campus par la création d'un shunt réservé aux bus entre la rue des résidences et la rue du Tour de l'Eau à Gières, au niveau de l'arrêt Condillac des lignes de tram B et C.

Pour les lignes Express 1, Express 3 et 6020, le Conseil général étudie une amélioration de l'accessibilité de l'arrêt Sablons. Un positionnement sécurisé de cet arrêt sur l'axe

de la RD 1090 permettrait aux bus 6020 allant vers Meylan et Crolles de rester sur la RD 1090 et d'éviter le détour par le parking de la Carronnerie. Ce

détour est actuellement inévitable pour des questions de sécurité, en raison du trop grand nombre de voies à franchir pour récupérer la branche vers Meylan.

### Sud- Isère

À Vizille, le Conseil général étudie un nouveau terminus de l'Express 2 plus central, au croisement de l'avenue M. Thorez et de la rue du Général de Gaulle.

Une restructuration de la desserte en transports en commun du plateau de Brié va être étudiée en 2011-2012.

La desserte du plateau Matheysin sera renforcée par l'ajout de deux allers-retours supplémentaires sur la ligne 4100 à la rentrée 2011.

Par ailleurs, l'ADTC a renouvelé sa demande d'amélioration du passage des lignes 6050 et 6051 dans la combe de Gières par la mise en place d'un couloir bus dans les secteurs où cela est possible.

### Voironnais, sud-Grésivaudan

Pour les lignes Express 1 et Express 2, pas d'évolutions prévues à l'horizon septembre 2011 pour leurs branches respectives vers Voiron et Voreppe.

Une étude est en cours en lien avec le sud-Grésivaudan pour la desserte de la ligne 5000 Grenoble-Pont en Royans.

Le Conseil général met en place le 1er avril 2011 un nouveau système billettique sans contact sur le réseau Transisère basé sur la carte OURA déjà existante pour les TER en Rhône-Alpes. Cette carte permettra de combiner les titres de transports de plusieurs réseaux de transports (par exemple, TER et Transisère). Cette carte peut être anonyme pour les usagers occasionnels ne bénéficiant pas de réductions.

Dans le cadre du lancement, la délivrance de la carte OURA Transisère est gratuite.

Emmanuel COLIN de VERDIÈRE

### Nouveautés en Grésivaudan

Depuis septembre 2010, suite à un choix du Conseil général, l'Express 1 est devenu « Lumbin-Crolles », ne desservant plus Le Touvet et La Terrasse, et l'Express 3 est devenu « Champ-près-Frogès - Grenoble » en ne partant plus de Tencin.

Beaucoup d'usagers ont ainsi été laissés sur le bord de la route.

Mais certains de ces usagers ont fortement réagi, rencontrant l'ADTC, puis les techniciens du Conseil général, et ceux de la CCPG, Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan.

Premier résultat positif : le Grésivaudan va renforcer prochainement une nouvelle ligne, la G30, qui va faire des allers-retours entre Lumbin, rive droite, et La Pierre, rive gauche, en passant par Le Touvet, La Terrasse, Gare de Goncelin, Tencin, Champ-près-Frogès, La Pierre.

Cette ligne permettra :

- de rabattre des usagers sur l'Express 1 à Lumbin, et 3 à Champ-près-Frogès.
- de mieux desservir la gare de Goncelin.

D'autre part, des augmentations de fréquence de la G62 permettront de désenclaver Tencin et la rive gauche.

Colette GROSSIORD

# Pour de nouveaux trains Intercités

## **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

**La Région Rhône-Alpes est l'une des rares de France à n'avoir quasiment aucun train Intercités. Tout cela est dû aux attitudes inadmissibles de la SNCF et de RFF qui estiment que la Région Rhône-Alpes est assez riche pour se payer les trains dont elle a besoin.**

## **Les rares Intercités ne desservent que Lyon**

Aujourd'hui, il ne reste que les trains Lyon-Metz, Lyon-Quimper ou Lyon-Bordeaux. Et encore pour ce dernier, il est financé par les Régions traversées et ce sont des automoteurs X 72500 fournis par les Régions Limousin et Rhône-Alpes qui l'assurent.

Finis les trains directs Grenoble – Bordeaux, Grenoble – Metz, Grenoble – Strasbourg, Genève – Grenoble - Irun, Genève – Grenoble – Vintimille, Saint-Gervais – Grenoble - Nice, Lyon – Marseille via Grenoble et Veynes, Grenoble – Nantes via Lyon, Bourges et Tours, etc. Aujourd'hui seules restent des dessertes Grenoble – Lyon – Dijon qui vont pourtant disparaître en décembre prochain, la SNCF étant incapable d'assurer leur ponctualité.

## **Quel est l'intérêt des Intercités ?**

Le principal intérêt de ce type de train est de permettre des relations directes de longue distance en dehors du trafic TGV. Il n'y a pas de réservation obligatoire, pas de changement de train à effectuer, etc. Il y a pourtant une forte demande pour ce type de train. Par exemple, il existe un train Intercités Quimper – Nantes – La Rochelle – Bordeaux – Toulouse.

## **Ce qui se fait à l'étranger**

En Allemagne, les ICE (équivalents de nos TGV) n'ont jamais remplacé les trains classiques. Les deux offres sont toujours offertes en parallèle. Par exemple, on peut aller de Bâle à Cologne soit par la ligne à grande vitesse et l'ICE,

soit par la ligne classique et la vallée touristique du Rhin.

En Italie, vous pouvez aller de Turin à Milan soit par le TAV (TGV italien) soit par

des trains classiques. En Suisse, vous pouvez aller de Brigues à Berne soit par le tunnel de base du Loetschberg en rame ETR 610 soit par la ligne sommitale par des trains classiques cadencés à l'heure.

## **Quels Intercités faut-il créer ?**

Pour notre région, plusieurs relations pourraient être envisagées :

Genève – Grenoble – Valence-Ville – Avignon-Centre,

Genève – Chambéry – Modane – Turin,

Lyon – Grenoble – Veynes – Aix-en-Provence – Marseille.

Encore faut-il avoir la volonté de les créer, de leur donner des horaires attractifs et d'assurer leur bonne régularité. Et pourquoi pas, après l'électrification du Sillon alpin, un Intercités Saint-Gervais – Grenoble donnant correspondance au TGV Grenoble – Montpellier ?

## **Le financement**

La même taxe qui a été instaurée sur les TGV pour maintenir les dessertes Intercités actuelles pourrait être utilisée, d'autant plus que toutes les dessertes ne seraient pas forcément déficitaires. Un Genève – Turin via Chambéry – Modane, s'il arrivait vers 10h00 à Turin pour en repartir vers 18h00, serait très attractif, surtout s'il donnait et relevait de bonnes correspondances pour Grenoble.

William LACHENAL



*En 2009, Grenoble le train Intercités Grenoble – Metz était prêt au départ de la capitale dauphinoise.*

*(Photo : William LACHENAL).*

### Que se passe-t-il à la SNCF ?

Un train Strasbourg – Port-Bou/Nice met une journée entière pour acheminer ses voyageurs et l'enquête de dysfonctionnement conclut à ce que la prochaine fois on supprimera carrément le train ! Un Talgo de nuit voit à Chambéry sa tranche Zürich partir vers Modane et sa tranche Milan partir vers Genève, le TGV de Rennes va à Nantes et inversement. Des trains oublient de s'arrêter en gare. Les retards s'accumulent et les trains supprimés aussi. Le matériel neuf ne résiste plus au froid et quelques centimètres de neige bloquent tout. RFF valide les sillons de plus en plus tardivement ce qui donne des cauchemars tant aux exploitants qu'aux Régions organisatrices. Certains sillons n'ont été accordés définitivement qu'après le changement de service d'où l'édition de fiches horaires provisoires dans notre région.

### Des retards qui s'amplifient

Le problème le plus criant est celui des retards qui augmentent sans cesse. La SNCF a choisi 12 des lignes les plus touchées avec l'étoile de Lyon (dont Lyon-Grenoble) et pour les autres ? Ce qui est grave, c'est qu'aujourd'hui la SNCF n'est plus fiable pour les voyageurs. Le matériel vieillissant n'explique pas tout, c'est surtout le manque d'entretien du matériel, y compris neuf, qui tombe de plus en plus en panne. Dans certaines régions plus de 50 % des causes de retard sont dues à l'absence de personnel au départ du train ! Même les TGV ne sont plus à l'heure. Pour améliorer les statistiques, on supprime les trains dès qu'ils risquent d'avoir un retard supérieur à 20 minutes ! Il fut pourtant un temps où le slogan de la SNCF était « vitesse, exactitude, confort ».

### Une multiplicité d'intervenants

Le saucissonnage de l'entreprise avec RFF, Fret-SNCF, SNCF-Voyage, TER, etc, donne des choses aberrantes. Un conducteur Fret ne peut plus conduire un train de voyageurs et un contrôleur TER ne peut plus travailler dans un TGV. N'est-il pas aberrant que lorsqu'il faut acheminer une équipe, ce sont deux taxis qui emmènent séparément le conducteur et le contrôleur car ce n'est pas le même

organisme qui les paye ? L'exploitation se fait en dépit des règles fondamentales de base de l'exploitation ferroviaire. Il n'y a plus de rames, ni de personnel de réserve. Le personnel est formé en 1 ou 2 semaines, puis doit se débrouiller tout seul. Il est de moins en moins motivé et la conscience professionnelle se perd. De trop faibles battements au terminus ne permettent pas de bonnes rotations pour un cadencement fiable sur des lignes souvent non prévues à cet effet comme les voies uniques.

### Exploiter correctement

Pour retrouver un bon fonctionnement, il est temps de revenir aux règles fondamentales de l'exploitation ferroviaire. Deux paramètres sont incontournables pour l'exploitation d'un réseau ferroviaire. Il faut une infrastructure adaptée et une exploitation performante. Avec une infrastructure constante et même améliorée en divers points la cause de l'aggravation des dysfonctionnements est à rechercher dans les méthodes d'exploitation.

### Il est temps de réagir

A force de presser le citron, il ne donne plus de jus et, aujourd'hui, sous prétexte d'économie, on génère de nouvelles dépenses inutiles et on brade l'outil ferroviaire. Louis Armand qui avait fait de la SNCF la première société de chemins de fer du monde, doit se retourner dans sa tombe en voyant ce qu'est devenue son entreprise ! Alors, il est temps de créer les véritables conditions d'un retour au vrai chemin de fer que l'on aime.

William LACHENAL

### Cars à grande vitesse et information au ralenti

Une partie de la desserte TER Grenoble – Valence est constituée d'autocars, empruntant l'autoroute. Alors que le trajet de Grenoble à Valence TGV (82 km) dure normalement 60 minutes, la fiche horaire indiquait des temps de parcours irréalistes (45 minutes voire moins) pour les cars du soir dans le sens Valence TGV – Grenoble. La palme revient au car quittant Valence TGV à 21h15 le dimanche soir, censé rouler à 197 km/h de moyenne pour arriver à 21h40 à Grenoble !

Bien que ces erreurs aient été signalées à la SNCF, elles n'étaient toujours pas corrigées dans la deuxième édition des fiches horaires parue fin février... ni dans les données « corrigées » que la SNCF a transmises aux CFF suisses et à Deutsche Bahn, dont les moteurs de recherche très performants sont souvent utilisés par les usagers SNCF. Seuls les horaires des sites web SNCF et TER ont enfin été corrigés, trois mois après l'entrée en vigueur de la grille horaire.

Christophe LEURIDAN

	*Sauf jours fériés		Lun à Ven*		Som*		Lun à Ven*		Tous les jours		Lun à Som*		Lun à Ven*		Lun à Som*		Lun à Ven*		Lun à Ven*		Tous les jours		Sauf Som Fêtes		Dim		Tous les jours		Ven Som Dim*		Sauf Som Fêtes		
	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten	ten			
VALENCE-VILLE	5.28				6.09				6.40																								
VALENCE-TGV-RH-ALPES-SUD	5.38				6.19																												
ROMANS-BOURG-DE-PIÉAGE	5.47				6.28																												
St Hilaire St Nazaire	5.58				6.40																												
ST-MARCELLIN	6.08	6.08	6.34	6.49	7.09				7.34					49																			
Vinay	6.16	6.16	6.42		7.17				7.47																								
Paliénas	6.23	6.23	6.49		7.24				7.54																								
Tullins-Furés	6.28	6.28	6.54	7.05	7.29				7.59					19.03																			
Moirans-Galfferta	6.33	6.33	6.59		7.34				8.04																								
MOIRANS	6.36	6.36	7.02		7.37				8.07																								
St Egrève St Robert	6.45	6.45	7.11		7.45				8.15																								
GRENOBLE (A)	6.51	6.51	7.17	7.22	7.51	7.55			8.21					19.22	19.28	19.51	19.51	20.22	21.22	21.40	22.22	22.24	22.24	22.24	22.24	22.24	22.24	22.24	22.24	22.24	22.24		
GRENOBLE (D)	7.03	7.03	7.25		8.03				8.33																								
Echirolles	7.09	7.09			8.09				8.39																								
Grenoble-Universités Gières	7.14	7.14		7.34	8.15				8.45					19.34																			

## Calendrier des réunions ADTC

Commission TC (18h30)  
18 avril  
23 mai  
20 juin  
Commission VP (18h30)  
28 avril  
30 mai  
27 juin

### ADHÉREZ à l'ADTC

Adhésion "Une personne" 10 euros  
Adhésion "Couple" 14 euros  
Adhésion "Étudiant" 2 euros  
Adhésion "Petit revenu" 2 euros

### ADTC INFORMATIONS

Vente au numéro 3,00 euros  
Abonnement annuel  
sans adhésion 12,00 euros

Abonnement + Adhésion : faire le total

L'ADTC sur internet  
<http://www.adtc-grenoble.org>  
courriel : [contact@adtc-grenoble.org](mailto:contact@adtc-grenoble.org)

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

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

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

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

#### Droit du piéton,

**AEDTF**, Association Européenne pour le Développement du Transport Ferroviaire.  
==> [www.aedtf.org](http://www.aedtf.org)

Bulletin trimestriel publié par :

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

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

Directeur de la publication :  
Christian COTTE  
N° de CPPAP : 0410 G 82982  
Tiré à 1500 exemplaires sur papier recyclé  
par l'Imprimerie Notre-Dame  
80, rue Vaucanson  
38330 MONTBONNOT

Photo couverture : M. Giroud  
Photos vignettes de couverture :  
J-Y Guéraud / W. Lachenal

# Revue de presse

## La révolution des transports au cœur de la transition écologique

Pour la Fondation Jean Jaurès, Roland Ries, maire de Strasbourg, président du Gart, et Claire Dagnogo, historienne, auteurs de « Mobilité durable, la nouvelle révolution des transports » font des propositions pour une ville renouvelée. Ils trouvent que les automobilistes prennent conscience que la voiture n'est pas la seule solution à tous leurs besoins de déplacements. Ils se disent prêt à changer leurs habitudes, à une condition : que leur soient proposées des solutions adaptées à leur mode de vie et peu contraignantes. Les auteurs proposent de conditionner toute extension de la ville, économique ou résidentielle, à la desserte du nouveau quartier par les transports en commun et à l'obligation de construire les terrains déclarés constructibles autour des pôles d'échanges.

*Libération 24.01.2011*

## Comment penser et organiser la mobilité au XXI<sup>e</sup> siècle ?

Plusieurs milliers de chercheurs ont pu débattre de ce thème à l'occasion du Colloque annuel Transportation Research Board (TRB), qui s'est achevé à Washington, jeudi 27 janvier. Depuis deux ou trois ans, à l'occasion du TRB, les experts parlent de mobilité durable, explique Jimmy Argonum, de L'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux.

Aux Etats-Unis, avec l'exemple californien, en France, avec le Grenelle de l'environnement, aux Pays Bas ou encore en Allemagne et en Suisse, les exemples sont nombreux, mais il n'existe nulle part de politique nationale.

A Fribourg, le nombre de trajets à bicyclette a triplé en trois décennies, et celui en transports publics doublé, alors que le taux de parcours en voiture est passé de 38 % à 32 %.

A Karlsruhe, comme dans nombre de villes allemandes de plus de 150 000 habitants, l'auto-partage est devenu une réalité, avec un parc de plus de 300 véhicules, ce qui aurait permis la suppression de près de dix fois plus de voitures individuelles.

Selon les prévisions du Conseil mondial des entreprises pour le développement durable, le nombre de véhicules légers continuera d'augmenter pour atteindre environ 1,3 milliards en 2030 et un peu plus de 2 milliards en 2050, soit trois fois plus que le parc mondial actuel.

Mais la propriété d'une voiture n'est pas un horizon incontournable.

Dans la région de Tokyo, seules 13 % des personnes de 20 à 40 ans possédaient une voiture en 2007, alors qu'elles étaient 23,6% en 2000. Singapour serait la seule ville à disposer d'une « autorité unique multimodale ». Selon un rapport de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, cette cité-Etat, avec sa Land Transport Authority, gère à la fois les transports publics, les infrastructures (routes et parkings), les tarifs des péages, les alternatives à la voiture et également les taxes automobiles.

Un exemple à suivre.

*Le Monde 01.02.2011*