

**En vacances, prenons
congé des voitures !**

dossier central : pages 9 à 12

Se déplacer autrement

N°128 - juin 2011 - 3,00 Euros



EDITORIAL : Territoires et déplacements

La réforme territoriale se met en place. Nous ne savons pas encore si Grenoble passera du statut de « communauté d'agglomération » à celui de « communauté urbaine », mais les contours de l'agglomération vont bouger : plusieurs communes du sud grenoblois, dont Vizille, ainsi que quelques communes des balcons de Chartreuse et de Belledonne, vont rejoindre la Métro. Du point de vue des transports, cette évolution est assez naturelle. Une fraction significative d'Isérois ont un trajet domicile-travail qui commence en dehors de la Métro pour se terminer à l'intérieur. Il est donc logique que les collectivités prennent le temps de ré-examiner le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et, plus largement, le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la région urbaine grenobloise.

Depuis plusieurs années, l'ADTC souligne que les déplacements périurbains constituent le principal enjeu de la politique des transports. Tout d'abord, parce qu'ils sont plus souvent faits en voiture que les déplacements dans l'agglomération. Ensuite, parce que leur proportion a augmenté ces dernières années. Et enfin, parce que dans un contexte où l'énergie se renchérit fortement, les ménages concernés ne pourront pas tous faire face à cette dépense supplémentaire s'ils continuent à faire leur aller-retour quotidien avec leur voiture.

L'extension de la Métro devrait faciliter, administrativement parlant, la mise en place d'une desserte améliorée pour les territoires la rejoignant. Mais cela ne changera rien à l'organisation des déplacements entre Grenoble Alpes Métropole d'une part, et le Grésivaudan et le Voironnais d'autre part, voire au-delà. Malgré une fréquentation en hausse, les difficultés financières imposent de maîtriser les coûts de fonctionnement. L'ADTC insiste pour qu'on raisonne à coût constant et non à kilomètres

constants, car il reste une marge de progression significative pour la productivité : amélioration de vitesse commerciale, mise en cohérence de dessertes à cheval sur des territoires différents, suppression de doublons entre lignes d'autocar et de train effectuant un même trajet interurbain.

L'ADTC milite donc pour que les réflexions sur le SCoT et le PDU soient l'occasion de rendre plus étroites ces concertations entre AOT, et avec les usagers des territoires concernés, sans attendre que toutes les évolutions administratives soient figées. Elle milite également pour que les AOT s'intéressent non seulement au tracé des lignes sur le papier, mais aussi à l'efficacité de leur desserte (amélioration de la vitesse commerciale, qualité et fiabilité des correspondances parfois nécessaires,...). Enfin, l'ADTC souligne la pertinence d'un outil trop souvent négligé, ou du moins fortement sous-estimé : la complémentarité vélo-TC.

En effet, la récente Enquête Ménages Déplacements confirme que beaucoup de trajets courts sont encore faits en voiture, y compris pour rejoindre les gares. Il y a là un grand « réservoir de report modal » possible vers le vélo, ou vers une combinaison vélo+TC, pour un excellent rapport efficacité/coût. Rappelons un fait trop méconnu, et contraire à un cliché largement répandu : les déplacements en voiture coûtent très cher à la collectivité. Dans un rapport du Commissariat général au développement durable (CGDD) de fin 2009, les experts ont estimé que l'usager automobiliste ne paie que 12% des coûts induits par ses déplacements en milieu urbain ! Il n'est que temps de passer le grand braquet pour le vélo et l'intermodalité vélo+TC.

Monique GIROUD

Réf. : « La circulation routière est-elle bien tarifée ? », dans *La revue du CGDD*, novembre 2009, p.23-35.

Sommaire

P 02	Editorial – Territoires et déplacements
P 03	Pollution de l'air : ZAPA, vous avez dit ZAPA ?
P 04	Des rues remodelées
P 05	Des obstacles gênants et dangereux pour les piétons
P 06	Vélo et étalement urbain
P 07	Maintien des continuités cyclables lors des travaux
P 08	SCoT de la région grenobloise : ce SCoT est-il « développement durable? »
P 09-12	En vacances, prenons congé des voitures !
P 13	OùRA et les réseaux locaux
P 14	Enquête publique pour le tram E : résultats
P 15	Fusion des lignes 1+ 3 : premier bilan avec les usagers
P 16	Restructuration du réseau de bus du SMTC - suite
P 17	Un BHNS, c'est quoi ?
P 18	Travaux sur la ligne ferroviaire Gières – Montmélian pendant l'été 2011
P 19	Comités de lignes TER
P 20	Revue de presse

Pollution de l'air

ZAPA, vous avez dit ZAPA ?

ZOOM

En octobre 2010, la Commission européenne a demandé instamment à la France de se conformer aux normes de l'Union européenne en matière de qualité de l'air. Faute de mesures conséquentes, le gouvernement pourrait être amené à payer de lourdes amendes à l'Europe.

Cette menace a incité le gouvernement à mettre en place la création de ZAPA (Zones d'Actions Prioritaires pour l'Air) dans huit agglomérations françaises concernées par ces dépassements de seuils de pollution. L'agglomération grenobloise fait partie de ces huit agglomérations qui vont expérimenter ce dispositif pendant trois ans.

Les polluants visés

Les sites urbains et périurbains sont particulièrement concernés par des dépassements de seuil de dioxyde d'azote (NO2) et de particules fines de moins de 10 microns de diamètre (PM10).

Les zones situées à proximité du trafic sont particulièrement concernées par ces dépassements de seuils limités fixés par l'Union Européenne.

Pour le NO2, les seuils limites fixés par l'UE sont dépassés depuis 2005, et nous dépasserons en 2010 les seuils fixés pour le PM10.

Les origines de ces polluants

Sur le territoire de la Métro, la principale source d'émission des NO2 est le transport avec 65% des émissions.

Pour les PM10, les sources d'émission sont plus variées, le transport ne représentant que 22%, le chauffage étant l'émetteur principal avec 45% suivi de l'industrie avec 25%. Dans

les transports, ce sont les véhicules diesel qui sont les principaux émetteurs de particules fines. Un poids lourd émet 5 fois plus de PM10 qu'un véhicule léger.

Notons pour terminer que les PM10 impactent directement les riverains habitant à proximité des grands axes. Mais c'est l'ensemble du territoire qui est pollué par ces poussières, puisque sur les 4000 tonnes de PM10 émises annuellement sur le territoire de la Région Urbaine Grenobloise, seules 25% proviennent de la Métro.

Mise en place des ZAPA expérimentales

Le gouvernement apporte des subventions aux agglomérations expérimentales. Il a déjà largement communiqué sur les types de véhicules qui pourraient être interdits de circulation dans ces zones.

L'agglomération grenobloise a ouvert un chantier qui devrait se dérouler en trois étapes :

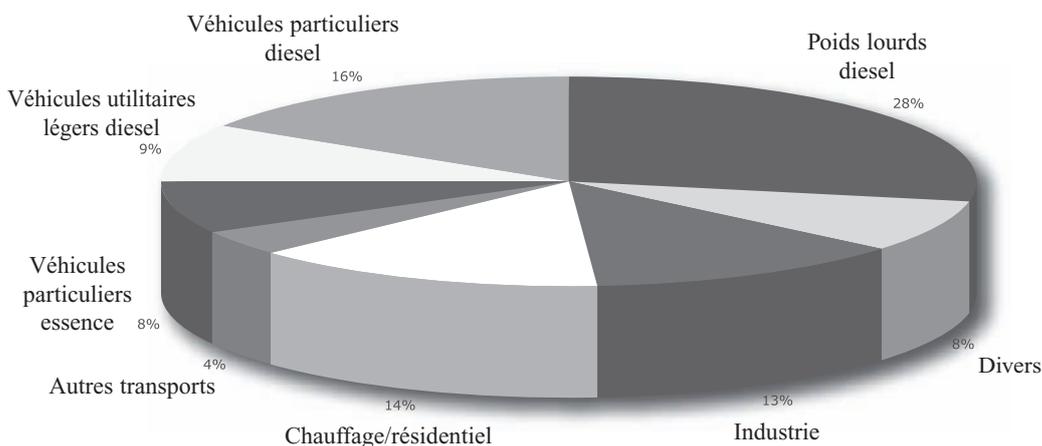
- juillet 2011 : choix du périmètre
- décembre 2011 : étude approfondie de la mise en place de ce dispositif avec plusieurs scénarios

- avril 2012 : validation du scénario retenu.

Cette étude est actuellement menée en étroite relation avec celle du PDU (Plan de Déplacements Urbains). C'est notamment dans le cadre de ce PDU que va être analysée la pertinence de mise en place du « péage urbain ».

Pour l'ADTC, « péage urbain » et « ZAPA » sont deux mesures complémentaires destinées à réduire le trafic automobile et améliorer la qualité de l'air que peut revendiquer légitimement chaque habitant de la région grenobloise.

Antoine JAMMES



Source : ASCOPARG

CARTON ROUGE aux Communes de Grenoble et Meylan

pour leur manque manifeste d'exigences envers les concessionnaires de service public qui font des travaux sur le domaine public (assainissement, gaz, électricité...) et qui coupent les pistes cyclables (avenue du Granier à Meylan...) et contre-allées (cours de la Libération à Grenoble) pendant plusieurs semaines, avec une signalisation plus que sommaire mettant en cause la sécurité des piétons et cyclistes concernés et sans le signaler aux autres usagers ! Font-elles de même sur les voiries automobiles ?

Antoine JAMMES

CARTON VERT au Pays Voironnais

pour la publication du dépliant "Se déplacer sur Centr'Alp" en lien avec les services mis en place pour la desserte de la zone d'activité de Centr'Alp.



Ce document est à la fois un guide pratique et une plaquette promotionnelle vantant les avantages de l'attitude "Se déplacer autrement". On y trouve un volet pour chaque mode, avec ses sources d'information (gare, site internet) ainsi qu'un plan facilitant la lecture pour l'intermodalité. A noter que les personnes handicapées n'ont pas été oubliées.

Côté "promotion", des exemples chiffrés en coût et émissions de CO2 montrent la supériorité indiscutable des modes alternatifs sur la voiture "solo".

Lien : http://www.association-centralp.com/doc/guide_mobilite_centralp.pdf

Bernard BOUVIER

Hélice de Meylan

Le projet d'hélice a consisté à aménager une sortie de la rocade sud directement sur l'avenue du Taillefer, avenue qui aboutit au célèbre rond-point du Lycée du Grésivaudan.

Ce projet a été combattu par des associations locales qui avaient proposé un projet plus modeste. Le Tribunal administratif leur avait donné raison, entraînant un arrêt des travaux, mais la Cour administrative d'appel de Lyon a inversé le jugement et les travaux vont reprendre en juin.

Dans une réunion en mairie de Meylan, l'ADTC a demandé :

- que ces nouveaux flux automobiles ne pénalisent pas la circulation des bus sur le chemin du Vieux Chêne (lignes 42 et 6070) et l'avenue du Granier (ligne 31) mais qu'au contraire les bus aient la priorité aux deux carrefours concernés ;

- un couloir bus sur le chemin du Vieux Chêne ;

- que sur l'avenue du Taillefer, des trottoirs soient aménagés pour les piétons, ainsi que des bandes cyclables sur chaussée entre le chemin du Vieux chêne et l'avenue du Granier.

Espérons être entendus...

Antoine JAMMES

Deux artères du sud de Grenoble – la rue Lucien Andrieux, en limite ouest du Village Olympique, et l'avenue de Constantine, en limite sud de Villeneuve – font actuellement l'objet d'une réfection très importante, destinée à les rendre plus urbaines et à faire baisser la vitesse des véhicules. Cette entreprise est significative, car à leur origine le statut de ces rues était tout autre.

Rue Lucien Andrieux

La rue Lucien Andrieux est contemporaine de la création du Village Olympique, c'est-à-dire des Jeux Olympiques d'hiver de 1968. Conçue pour écouler un trafic important, dans la continuité de l'avenue des Etats-Généraux à Echirolles, ce devait être une mini autoroute urbaine comportant deux chaussées. En fait, une seule de ces chaussées fut ouverte à la circulation, car le trafic ne justifia jamais une deux fois deux voies. La chaussée inemployée était néanmoins goudronnée et occupait inutilement de l'espace. Pendant plus de 40 ans, la rue demeura en l'état, dépourvue de surcroît de trottoirs pour rejoindre l'avenue Edmond Esmonin à laquelle elle mène, car dans la conception de l'époque les déplacements à pied étaient censés ne se faire qu'à l'intérieur du Village Olympique, quartier piétonnier.

Le chantier en cours a fait disparaître la chaussée inemployée, à l'emplacement de laquelle sont construits des immeubles. La voirie inutile occupait un espace suffisant pour des centaines de logements... La chaussée existante est rétrécie et équipée de trottoirs, avec des places de stationnement en long. L'aspect de la rue devient celui d'une voie urbaine standard, le long de laquelle on pourra marcher et où les véhicules seront moins tentés d'aller vite.

Avenue de Constantine

À la différence de la rue précédente, l'avenue de Constantine n'était pas destinée à une circulation importante, puisque c'est une voie de desserte de proximité du quartier de Villeneuve, mais elle avait elle aussi la caractéristique de ne pas permettre les déplacements à pied : ceux-ci devaient théoriquement se faire par les cheminements piétons internes au quartier. Ce schéma avait déjà été battu en brèche il y a près de 20 ans, avec la création de trottoirs, car on avait bien dû se rendre à l'évidence que les piétons avaient tendance à suivre les rues. Cependant, la chaussée était restée telle quelle, relativement large. Elle avait été mise en zone 30, sans grand effet, à la fois parce que l'aménagement de la rue n'incitait pas à la modération de la vitesse et parce que l'absence de toute intersection ne faisait pas lever le pied aux conducteurs.

La réfection de grande ampleur actuelle consiste à réduire la largeur de la chaussée. Le respect de la zone 30 en sera mieux assuré. De larges trottoirs bénéficient de l'espace pris sur la voirie. De plus, les surfaces de parkings entre la rue et les immeubles de Villeneuve ont été restructurées et les liaisons piétonnes vers les immeubles ont été rendues plus lisibles et confortables. Cette opération se fait concomitamment avec des travaux de renouvellement urbain de certains immeubles du quartier, ce qui contribue à un changement d'image de ce secteur.

Avec ces deux exemples, on voit que ce qui passait pour de la modernité dans les années 60 – 70 se voit aujourd'hui frappé d'obsolescence.

Bruno VIGNY

Des obstacles gênants et dangereux pour les cyclistes et les piétons

Les piétons sont heureux quand ils disposent de trottoirs larges et bien revêtus, les cyclistes sont satisfaits de profiter de bandes ou pistes cyclables, mais des dispositions malheureuses viennent parfois réduire le bénéfice que les uns et les autres y trouvent : c'est le cas lorsque des équipements publicitaires ou décoratifs sont installés sur le domaine des piétons et des cyclistes et sont préjudiciables à la visibilité.

Bacs à fleurs



Grenoble, angle Place St-Bruno - rue Max Dormoy

Des bacs en béton ornés de plantes et de fleurs sont parfois placés sur des trottoirs pour égayer le paysage urbain. Ils ne gênent pas le passage des piétons, puisqu'ils leur laissent une largeur suffisante, mais ils posent un problème lorsqu'ils sont proches d'une traversée piétonne. En effet, la végétation de ces bacs peut masquer, aux yeux d'un automobiliste, les piétons qui s'appêtent à traverser la chaussée, s'ils sont de taille moyenne ou petite (ce qui est le cas des enfants). Réciproquement, les piétons de ce gabarit peuvent difficilement voir si aucun véhicule n'approche, sans se placer en limite même de chaussée.

« Sucettes » publicitaires

A la différence des bacs, les nombreux supports de publicité, dénommés « sucettes » en raison de leur forme, ne sont pas destinés à orner la ville. Si la lutte contre la publicité envahissante relève d'autres combats que de ceux de l'ADTC, il appartient à celle-ci de mettre en cause celles des « sucettes » qui constituent un obstacle visuel pouvant exposer cyclistes et/ou piétons à des dangers. C'est toujours au niveau d'intersections que se pose le problème. On relève ce cas de figure au long des boulevards, réaménagés lors de la création de la ligne C. On sait qu'ont été réalisées des bandes cyclables sur les trottoirs ou sur les contre-allées de stationnement. Des « sucettes » sont systématiquement installées sur l'espace entre la chaussée principale et les trottoirs ou contre-allées, à proximité des carrefours et intersections. Elles génèrent des problèmes de visibilité entre cyclistes/piétons d'une part, et automobilistes d'autre part. Cela se produit surtout quand des cyclistes circulent sur les bandes ou contre-allées à contre-sens (ce qui n'est pas interdit) : la « sucette » masque au cycliste la voiture qui va accéder à la contre-allée et réciproquement le cycliste est invisible.

Bruno VIGNY

Photos : Monique GIROUD



Grenoble, Boulevard Maréchal Foch, traversée piétonne devant Intermarché

Des zones de rencontre ? En voilà deux

Dans notre dernier bulletin, nous avons consacré un article au faible nombre de zones de rencontre créées dans l'agglomération depuis la sortie du décret du 30 juillet 2008.

Deux municipalités ont réagi à notre titre « des zones de rencontre où ? », Seyssins et Meylan.

À Seyssins, derrière Le Prisme, une partie de la rue Joseph Moutin a été classée zone de rencontre en 2009, en raison d'une forte présence de piétons, usagers du Collège, de la maison des associations et du gymnase Marc Sangnier.

À Meylan, les secteurs 1 et 2 du quartier des Béalières, conçus dans l'esprit des cours urbaines de 1980, ont été classés en zone de rencontre en août 2009.

Ces créations sont de bonnes nouvelles, mais dans une agglomération de 27 Communes, cela fait bien peu de quartiers où les piétons sont prioritaires sur la chaussée.

Christian COTTE

Maintien des continuités cyclables lors des travaux

Les cyclistes une fois de plus oubliés lors de chantiers

Depuis la fin mars, des travaux d'Électricité Réseau Distribution de France barrent à nouveau un nœud stratégique du réseau cyclable, à 100m de la mairie de Meylan. De ce nœud très emprunté, notamment par les collégiens allant à vélo aux Buclos, partent des pistes dans cinq directions différentes(*).

Malgré les demandes réitérées de l'ADTC, les services communaux se sont bornés à mettre des panneaux invitant les cyclistes à traverser les avenues du Vercors et du Granier. Il aurait pourtant été facile d'installer des plans inclinés pour franchir le trottoir herbeux et contourner l'obstacle, comme le SMTC l'a fait lors du chantier Tram 3. Peu disposés à traverser deux fois de suite l'avenue, les cyclistes se retrouvent donc sur la chaussée, sans que les automobilistes soient avertis de leur présence inhabituelle (voir photos).

L'ADTC a demandé que la remise en état des pistes à l'issue du chantier soit bien faite (cela n'avait pas été le cas lors du chantier de l'été 2010). Espérons que cette demande au moins soit entendue !

Christophe LEURIDAN

(*) *avenues du Vercors et du Granier, chemin de la Taillat haut et bas, chemin des Sétéreés du dessus*

Bientôt va débuter la construction de la ligne E du tram. Les voiries supportant cette ligne vont faire l'objet de travaux lourds et la circulation va être perturbée. Si pour les automobilistes, la signalisation ou les itinéraires de déviation seront relativement clairs, qu'en sera-t-il pour les cyclistes ?

Etat des lieux :

Nous devons hélas constater que souvent les cyclistes sont rarement pris en compte lors de travaux sur voirie.

Combien de fois nous sommes-nous retrouvés face à un obstacle barrant la bande cyclable, ou à devoir faire des contorsions pour passer entre une palissade mordant sur l'aménagement cyclable et des dépôts de chantier de tout ordre ? Ces situations, qu'aucun automobiliste ne tolérerait, sont monnaie courante voire systématiques lors de chantiers.

La méconnaissance des difficultés rencontrées par les cyclistes, l'absence de culture cyclable, l'empressement à réaliser l'intervention font que la prévention envers les déplacements à vélo est occultée.

Pour exemple récent, la construction d'immeubles avenue Gabriel Péri a nécessité la coupure de la bande cyclable. Ce n'est qu'une fois arrivé sur la barrière de chantier que le cycliste apprend qu'il doit traverser l'avenue avec ses 5 voies de circulation et les 2 voies tram pour emprunter la bande sise sur le trottoir d'en face. Cette bande est initialement prévue pour un sens de circulation vélo et l'espace piétonnier doit supporter un trafic vélo bidirectionnel en plus des piétons.

Pire, quelques mètres après, la clôture de la construction d'un autre immeuble sur St Martin d'Hères empiète de moitié sur ce « trottoir cyclable » empêchant tout croisement de cycliste et de piéton. Certes ces constructions sont nécessaires ou ces travaux de voiries indispensables, mais pourquoi négliger à ce point les déplacements actifs (marche et vélo) ?

Charte de travaux

C'est pour tenter de pallier ce laxisme généralisé que la commission Vélos-Piétons de l'ADTC est en train de rédiger une « charte de bonne conduite » des travaux.

Ce document synthétique donnera des recommandations pour assurer le maintien de la continuité cyclable dans des conditions de sécurité acceptables.

Par exemple nous demandons qu'un espace de largeur minimale 1,40 m soit prévu pour permettre une circulation normale des cyclistes.

Lorsqu'il ne sera pas possible de faire cohabiter les cycles et les autres usagers, nous demandons qu'une déviation soit mise en place et qu'un jalonnement placé suffisamment en amont indique au cycliste l'itinéraire qu'il doit suivre. Si le cycliste est contraint de circuler sur la chaussée, un panneau doit signaler sa présence aux automobilistes.

Dans le cadre des travaux du tram E, nous adresserons cette charte au maître d'ouvrage pour que les maîtres d'œuvre prennent conscience de ces problèmes et nous la distribuerons à l'issue des réunions de chantier.

Philippe ZANOLLA

Photos : Antoine JAMMES, Christian COTTE



Meylan, avenue du Granier, chantier GRDF



Grenoble, cours J. Jaurès / rue C. Desmoulins, chantier GEG



Grenoble, contre-allée Ouest cours de la Libération, chantier Régie Assainissement Métro



Idem, après un coup de vent



Grenoble, boulevard Gambetta, chantier privé



Vélo et étalement urbain

À première vue, la périphérie peu dense semble peu favorable à l'usage du vélo : 75% des déplacements de moins de 2 km y sont effectués en voiture (contre 8% en centre ville). Pourtant, le vélo y est une alternative intéressante et un complément à d'autres modes :

- il est efficace sur les trajets de 2 à 5 km (6 à 15 mn), nombreux malgré l'augmentation des distances moyennes parcourues. Un ménage de 4 personnes effectue en moyenne 18 déplacements par jour, dont 15 de moins de 5 km et 10 de moins de 2 km. N'est-ce pas un potentiel considérable pour l'usage périurbain du vélo ?

- le vélo offre une grande latitude de déplacements dans des zones où le maillage des TC est moindre et souvent concentré sur les déplacements vers la ville-centre.

- il constitue un mode de rabattement vers les TC, susceptible d'augmenter significativement leur zone de chalandise, moyennement quelques équipements trop rares et sous-dimensionnés (consignes à vélo).

- l'habitat pavillonnaire est plutôt bien adapté au vélo puisque le trafic automobile y est réduit. La seule nécessité est de limiter la vitesse automobile par des mesures rendant aux rues leur statut d'espace social, laissant la place aux piétons et aux enfants.

- enfin, le vélo est un mode de déplacement individuel qui nécessite peu d'investissements.

Pourquoi le vélo n'est-il pas plus utilisé ?

- on peut noter l'absence globale de prise en compte du vélo dans l'aménagement d'espaces pensés uniquement pour la voiture (lotissements, zones d'activités, collèges). Les voiries en cul de sac y compris pour les modes doux génèrent des coupures et des détours qui rendent leurs trajets peu pratiques.

- la voirie favorise trop souvent la circulation rapide et le règne sans partage des voitures ; et quand elle est contrainte, elle n'intègre pas le cycliste et devient une gêne pour ce dernier.

Les Départements ont aussi un rôle à jouer

Jusqu'à présent, les départements ont surtout investi la dimension « loisirs » du vélo, en négligeant la dimension utilitaire, comme si elle n'incombait qu'aux agglomérations. Ils ont pourtant un rôle à jouer en secteur périurbain, par une meilleure prise en compte des mobilités douces dans les infrastructures créées, en luttant contre les effets de coupure et surtout par un partage plus équilibré de la route avec les autres modes.

Bertrand CHRISTIAN

Source : « Réussir sa politique vélo, Outils pratiques pour une communication efficace »
Territorial éditions

SCoT de la région grenobloise ce SCoT est-il "développement durable" ?

MétrovéloBox : perspectives

Suite à notre article dans le bulletin précédent, nous avons rencontré les techniciens du service exploitation de la Métro gérant ces MétrovéloBox.

Ils nous ont confirmé que si le système de consigne commençait à bien marcher (certains emplacements sont complets), le système de location ne décollait pas.

Nous leur avons fait part de la nécessité de revoir et simplifier le système de tarification de ce dispositif.

La Métro va mettre en place une tarification combinée MétrovéloBox + TAG permettant aux usagers des transports en commun de bénéficier de ce système de location.

Enfin, à l'occasion d'une réunion avec le Directeur général des services, celui-ci nous a confirmé son intérêt d'approfondir avec nous le fonctionnement des MétrovéloBox afin de l'améliorer.

Antoine JAMMES

L'ADTC participe activement aux travaux des Conseils de Développement de l'agglomération grenobloise et du Grésivaudan. Dans ce cadre, l'ADTC participe avec l'association LAHGLO et le réseau des six Conseils de Développement de la région grenobloise à l'évaluation de ce SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) selon les critères du « développement durable ».

Les travaux d'élaboration du SCoT se déroulent de manière accélérée pour tenir les délais de validation par les élus avant l'enquête publique en fin de cette année.

Après la rédaction du document PADD (voir ADTC-Infos n°127), l'Etablissement public du SCoT (EPSCoT) est en train de rédiger une version du DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) qui va être soumis aux Communes et aux autres partenaires dont le monde associatif.

Evaluation du PADD

En février, le réseau des Conseils de Développement et LAHGLO ont organisé un samedi de travail consacré à l'évaluation du PADD selon les critères du développement durable.

Une méthode définie par le CERTU (organisme ministériel) a été utilisée permettant d'évaluer le caractère durable d'un projet en évaluant :

- **les trois dimensions du développement durable** : économique, social, environnemental
- **les trois critères croisant ces trois dimensions** : viable, viable et équitable
- **la gouvernance** de ce projet.

Environnement : le SCoT affiche la volonté de gérer les ressources naturelles.

Social : au niveau du PADD, le projet pose de bonnes intentions, mais il faudra attendre le DOO pour voir comment ce critère sera effectivement pris en compte, pour les déplacements notamment.

Economique : les Conseils de Développement ont souligné que le PADD ne liait pas l'activité économique aux déplacements et ne posait pas le problème des coûts des déplacements.

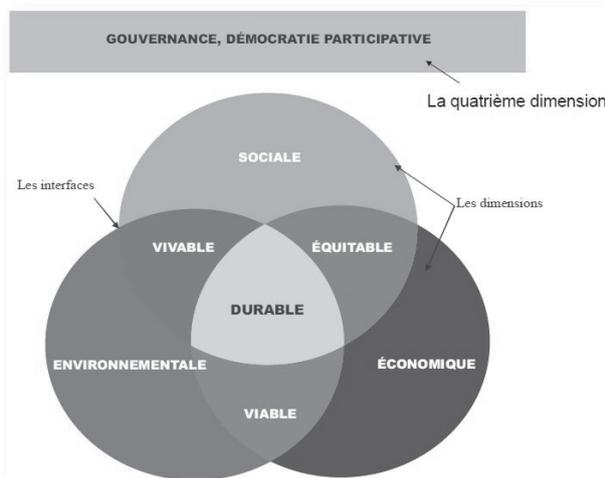
Vivable : la notion de densification est fortement mise en avant dans le SCoT, mais la compatibilité entre cette densification et la qualité de vie pour les habitants n'a pas été abordée dans le PADD.

Evaluation du DOO

L'EPSCoT est en train de rédiger une première version du document DOO qui doit traduire en objectifs précis les orientations prises par le PADD. C'est ce document en particulier qui formulera des règles que les Communes devront respecter dans leurs Plans Locaux d'Urbanisme. Par exemple, la définition d'un axe de transport en commun en site propre doit être défini par le SCoT, se traduisant par des réservations d'emprises dans les PLU, même si ce projet est planifié pour dans quelques dizaines d'années. En matière d'urbanisation, le SCoT peut définir des objectifs en matière de stationnement, levier essentiel dans une politique de déplacements !

L'ADTC participe activement à ces travaux et vous tiendra informés dans un prochain bulletin du projet qui sera proposé à l'enquête publique sur lequel vous serez invités à donner votre avis.

Antoine JAMMES



En vacances, prenons congé des voitures !

Ce dossier de saison a pour objectif de vous inviter à « vous déplacer autrement » pendant vos congés : à pied, à vélo, en transports en commun (TC). Cela peut intéresser non seulement ceux qui n'ont pas de voiture à leur disposition, et ceux qui veulent limiter leur impact environnemental, mais aussi ceux qui, pendant l'année, auraient la malchance d'être captifs de leur voiture pour aller au travail. Oubliez le stress des bouchons, la fatigue de la conduite, la course aux places de stationnement : coupez le moteur et relaxez-vous !

Week-end et jours fériés : à pied autour de l'agglomération grenobloise

Le balisage des chemins et sentiers réalisé depuis une dizaine d'années offre une grande variété d'itinéraires de promenades, voire de randonnées, aux portes mêmes de la ville. Avec les transports collectifs (bus, trams) ou le téléphérique de la Bastille, ces itinéraires sont accessibles sans véhicule personnel. La carte gratuite éditée par le Sipavag¹ fait figurer tous les chemins balisés et donne de nombreuses informations utiles. On peut aussi se procurer le guide « Balades » édité par la TAG. Parmi toutes les possibilités, en voici quelques-unes, sélectionnées par Bruno, Christophe et Antoine.

Dans les collines du sud-est grenoblois

D'Echirolles à Gières, la frange verte de l'agglomération grenobloise se prête à de très nombreuses boucles que l'on peut faire varier en longueur, selon le temps dont on dispose ou l'aptitude des marcheurs. Au départ des arrêts de bus d'Echirolles, Eybens, Poisat, Saint-Martin d'Hères, Gières, au pied même des collines, on gagne immédiatement des chemins dans les bois. On peut ainsi accéder au plateau de Champagnier – Jarrie – Brié, où les pentes sont faibles et le paysage très ouvert, ou bien gravir les pentes plus raides des Quatre Seigneurs. Des tables d'orientation permettent de lire le paysage depuis des points de vue inhabituels sur l'agglomération. Des panneaux didactiques, le long des chemins au dessus d'Eybens, expliquent l'histoire des pratiques agricoles ou artisanales de ces lieux.

A titre d'exemple, au départ du terminus Verderet du 31 à Eybens, suivre le fléchage des panneaux jaunes vers Tavernolles (par la rive gauche du ruisseau du Verderet), monter dans les bois (passage au belvédère du Sabot), descendre à Tavernolles, traverser la route et revenir au terminus du Verderet par le chemin de la rive droite du ruisseau. Une variante qui allonge l'itinéraire fait monter à proximité du fort de Montavie (accès interdit) et redescendre sur Tavernolles.

Toujours depuis le Verderet, rejoindre la piscine, monter le long du mur du château, en haut de la montée prendre la direction de Poisat où l'on rejoint le terminus du 34. Sur cette courte balade peuvent se greffer des boucles qui permettent de gagner les reliefs avoisinants.

¹ disponible dans les mairies, à la Maison du Tourisme, à la Maison de la Montagne de Grenoble

En bordure du Vercors

A l'ouest de l'agglomération, les reliefs du Vercors, de Varcès à Veurey, constituent un espace offrant aussi bien la possibilité de promenades paisibles que de randonnées quasi montagnardes. Les lignes de bus ou le tram à Fontaine-La Poya conduisent au plus près des chemins.

Les bois des Vouillants offrent les promenades les plus accessibles. Le mieux est de partir d'un point pour en rejoindre un autre, car le terrain ne se prête pas aux boucles courtes. On peut partir du parc Karl Marx de Fontaine et après s'être élevé dans la forêt et avoir traversé le désert de Jean-Jacques Rousseau (ainsi nommé parce que l'illustre écrivain y herborisa), rejoindre Seyssinet-village.

Un accès plus surprenant, à 10 minutes du terminus du tram à La Poya, à Fontaine, est le Coup de Sabre. Cette brèche entre deux murs calcaires donne l'impression d'un décor de pleine montagne. De là, on peut rejoindre les bois touffus des Vouillants, directement ou en passant par La Tour-Sans-Venin. Les pentes, au moins au départ, sont raides, et la nature des chemins rend nécessaire le port de chaussures de montagne

Le rocher de Comboire, entre Claix et Seyssins, est à la fois un belvédère sur le sud grenoblois et un site naturel intéressant : protégé par un arrêté préfectoral, ce site est un biotope avec une végétation subméditerranéenne. On y accède par la ligne 58 (Seyssins-le Prisme – Claix). La dénivellation est faible, mais attention ! par temps humide, les sentiers raides sont très glissants, en raison de la nature du terrain. Et il ne faut pas s'approcher du bord de la falaise, très abrupte.

Enfin, à Sassenage, les bus 51, 54 ou 56 donnent accès aux Cuves de Sassenage, où vous pourrez profiter de la fraîcheur du Furon. Les plus courageux pourront monter par le pont Charvet jusqu'à la ferme Durand, pour redescendre sur les Vouillants. Vous cotoierez peut-être quelques « VTTistes » sur ces chemins.

L'avant-poste de la Chartreuse

La montagne la plus proche de Grenoble est évidemment la Chartreuse, par la Bastille. Avec le téléphérique ou à pied par Saint-Laurent ou le parc Guy-Pape, on rejoint des itinéraires divers, qui permettent par le Jalla de redescendre sur Saint-Martin-le-Vinoux, ou par le Rachais de rejoindre La Tronche, Corenc, ou Meylan.

A peine plus loin, le plateau des Petites Roches offre aux familles des possibilités de promenades et le spectacle du décollage des parapentes et deltaplanes. Saint-Hilaire-du-Touvet est l'un des lieux les plus connus au monde pour la pratique du vol libre. Plusieurs via ferrata de différents niveaux équipent les falaises. L'accès est possible sans voiture : l'autocar Express Voiron-Crolles a son terminus à proximité de l'aire d'atterrissage des parapentistes de Lumbin. En quelques minutes de marche, vous atteignez la gare de départ du funiculaire (un des plus raides d'Europe) qui vous mène sur le plateau en vingt minutes.

Loisirs un peu plus sportifs : « changer d'approche »

L'association Mountain Wilderness, œuvrant pour la préservation du milieu naturel, et hébergée à la MNEI comme l'ADTC, organise depuis quelques années un concours « Changer d'approche » pour stimuler et récompenser les randonneurs qui testent des itinéraires attractifs ou originaux, sans voiture.



Train+vélo+ski : "Changer d'approche", lauréats 2007 - Mountain Wilderness

Les participants font partager leurs « bons plans » en mettant en ligne des fiches "topoguides" qui décrivent l'itinéraire, quelles lignes de TC emprunter (TER, Transisère ou autres) et des horaires compatibles avec chaque randonnée, en donnant aussi des conseils pratiques (équipement, hébergement, approvisionnement chez des producteurs locaux). Vous pouvez consulter le site web <http://changerdapproche.org> pour vous en inspirer. Une carte interactive recense plusieurs dizaines de points de départ de randonnées ! Si vous n'avez pas d'accès internet, contactez Mountain Wilderness à la MNEI.

Pour vous mettre l'eau à la bouche, citons les lauréats du concours 2010 : une traversée du Beaufortain à pied en partant d'Annecy, une grande traversée du Jura en VTT, une traversée du massif des Cerces en ski de rando, une traversée d'Ailefroide pour les alpinistes, ou une traversée du Grand Som en parapente. Eh oui : sans voiture, on peut terminer sa randonnée ailleurs qu'au point de départ !

Tourisme culturel et flâneries urbaines

Quand on parle vacances ou ponts, on entend « mer, montagne, campagne ». Et pourquoi pas une ville ? Notre beau pays regorge de villes possédant du charme, un patrimoine riche en architecture et de nombreux festivals et événements culturels. Quelques suggestions de Nathalie :

Vacances urbaines, mode d'emploi

Visiter une ville sera plus agréable avec un minimum d'organisation. Après avoir acheté son billet de train (le plus tôt possible sur internet ou au guichet pour bénéficier des tarifs les plus bas), il faudra trouver un hébergement, savoir trouver l'Office du Tourisme et où acheter un titre de transport urbain en arrivant à la gare. Les plus technophiles d'entre vous trouveront leur bonheur sur leur « smartphone », les autres trouveront tout autant les informations utiles à leur voyage sur internet ou sur un bon vieux « Guide du routard » !

Les hôtels à proximité des gares sont pratiques et souvent bon marché. Une manière plus originale encore de visiter une ville est de loger chez l'habitant (réseaux <http://www.couchsurfing.org> et <http://www.hospitalityclub.org>, par exemple)

Paris, son métro et ses Vélib

Ah Paris au mois d'Août sans les Parisiens ! Pendant qu'ils sont tous partis s'entasser sur leur mètre carré de serviette de plage, ils nous laissent une bien belle ville à visiter, sous un climat doux loin de la fournaise grenobloise.

Bien sûr, on peut se la jouer « touriste » et visiter les monuments et musées ... mais on peut aussi partir à la découverte d'un Paris thématique. J'ai choisi l'architecture contemporaine en arpantant les quartiers de La Défense, de Bercy et de la Bibliothèque François Mitterrand... Mais d'autres thèmes sont possibles : Paris Romantique, Paris au fil de l'eau, Paris caché et vous trouverez des tas de trésors à explorer !

Le réseau de transport en commun parisien, et plus particulièrement son métro, tant décrié par les Parisiens en temps normal pour ses retards et ses rames bondées, se révèle d'une efficacité redoutable : une rame toutes les 5 minutes la journée, 10 le soir, de 5 heures à minuit. On peut traverser la ville d'un bout à l'autre, en un éclair, quelle que soit l'heure de la journée !

Paris n'est qu'à 3 heures de TGV de Grenoble. En s'y prenant suffisamment à l'avance, il est possible d'avoir un aller-retour pour 50 euros

Toulouse, la ville rose, et son "VAL"

Chaque automne, le « Printemps de Septembre », vous convie à (re)visiter le panorama de la création contemporaine.

Toute la ville vit et vibre à l'heure des performances, des expositions et des concerts. Une sorte de biennale de Venise à la Française. Une bonne occasion pour visiter la ville dans une ambiance particulière, entre histoire et modernité. Malgré l'étalement de la ville, le réseau de transport est adapté et vous emmènera partout, dans ses moindres recoins. De Valence TGV, à une heure de TER de Grenoble, toutes les villes du sud de la France sont à notre portée : Toulouse, Marseille, Montpellier, Nice, Avignon ... autant d'escapades pour s'évader un week-end.



TER Auvergne, Nathalie TEPPE

Lyon, Ses Vélov et ses trolleybus

A seulement 1 h 30 de TER (deux trains par heure), Lyon regorge de lieux à visiter et d'événements incontournables.

Avec les beaux jours, quoi de plus sympathique qu'une balade au parc de la Tête d'Or ? Son zoo gratuit (avec une savane s'il vous plaît !), sa roseraie, son lac, son petit train, ses aires de jeux ... il y en a pour tous et tous les goûts ! Tout à côté se trouve le Musée d'Art Contemporain. Ces deux endroits se trouvent à quelques minutes de la gare de la Part-Dieu, avec le trolleybus C1.

Entre Rhône et Saône, la presqu'île vous permet de flâner et de faire du shopping, le long de la célèbre « Rue de la Ré » (République). Traversez la Saône et vous voici au cœur du quartier St Jean, une magnifique cathédrale, des rues pavés, des « bouchons » ... un coup de funiculaire et, perché sur la Basilique de Fourvière, vous embrasserez tout Lyon.

En Juillet, goûtez donc aux Nuits de Fourvière : un festival de musique éclectique avec des têtes d'affiche incontournables. Vous êtes plus électro ? Les Nuits Sonores sont faites pour vous ! Un peu de danse ? Pas de problème : tous les 2 ans, la Biennale de la Danse vous fait vivre au son des musiques de tous les pays, en alternance avec la Biennale de l'Art Contemporain qui vous en met plein les yeux !



Quais du Rhône à Lyon, Monique GIROUD

Genève et ses tramways

Seulement deux heures de TER et vous voilà en Suisse ! Plusieurs week-ends vous seront nécessaires pour visiter le riche patrimoine de cette ville, ses nombreux musées (je vous recommande plus particulièrement, vous l'aurez deviné, celui d'Art Contemporain, dans le quartier de Plainpalais), son lac et son jet d'eau. Un petit clin d'œil à la Cité des Avanchets, sœur jumelle de notre Arlequin. Son réseau de tramways vous conduira très confortablement là où vous voulez. D'ailleurs, les tramways sont à eux seuls des œuvres d'art avec leurs décors publicitaires.

Un regret toutefois : seulement 3 trains directs par jour le week-end entre Grenoble et Genève...

Turin et son train à crémaillère

Malheureusement, les VFD n'assurent plus le service du « Marché de Turin » le samedi. A côté des Italo-Grenoblois qui allaient rendre visite à leur famille et faire leurs emplettes au marché de Turin, on pouvait prendre le car pour passer une fantastique journée à Turin : musées, arcades, glaces, cappuccino ... en moins de 3 heures de car et pour 20 euros, on changeait de pays et on goûtait à la Dolce Vita. C'est toujours possible en fin de semaine, moyennant un trajet un peu plus onéreux, avec correspondance TGV à Chambéry.

Grandes vacances : et si on essayait le train + vélo ?

En train, le trajet vers votre lieu de vacances fait partie intégrante du voyage. Vous verrez progressivement le paysage et la végétation se transformer, l'habitat changer de style, et au fil des gares et des frontières, la culture des passagers devenir un petit peu plus dépaysante. Quant au vélo, la plupart de ceux qui y ont goûté vous diront que c'est l'idéal pour découvrir une région. Juste la bonne vitesse pour voir du pays et faire des rencontres, en toute liberté. Quelques indications de Laurence, David et Monique :

Préparatifs : la partie « train »

Un conseil simple si vous avez un accès internet : cherchez les horaires sur le serveur de Deutsche Bahn, en cochant l'option « Vélo admis » si vous voulez embarquer le vôtre plutôt que d'en louer un à destination, à moins que vous optiez pour un bon vélo pliant. Sachez qu'une compagnie de chemins de fer pourra en général vous vendre des billets uniquement pour des trains desservant le pays et les pays limitrophes. Si vous allez plus loin, vous devrez prendre un autre billet en route, ou faire appel à une agence spécialisée, à moins qu'un train direct vous emmène à destination².



Accès en train aux chemins près de Bohinj, Slovénie. Monique GIROUD

Des voies vertes aux véloroutes "Eurovélo"

Et ensuite ? Vous pourrez vous régaler sur les véloroutes et voies vertes. L'AF3V, association française des véloroutes et voies vertes³, en édite un catalogue. Citons en particulier le lac d'Annecy (mais hélas pas d'accès possible en TER cet été). Avec ses nombreux chemins de halage et la voie verte Givry-Cluny-Macon, la Bourgogne se prête bien au cyclotourisme familial. L'accès est facile par des trains acceptant les vélos (Lyon-Dijon, Lyon-Tours, Lyon-Orléans). Cette dernière ligne permet de rejoindre la magnifique véloroute « Loire à vélo » entre Orléans et l'estuaire de St Nazaire.



Bac sur la Loire.

Photo : Place au Vélo St Nazaire

On peut aussi, si on dispose d'un peu plus de temps, suivre des véloroutes dans d'autres pays européens, en particulier la fameuse véloroute du Danube, aménagée de la source jusqu'à Budapest, et en cours d'achèvement au-delà. A long terme, ce projet « Eurovélo 6 » ambitionne de relier l'Atlantique à la Mer Noire en suivant autant que possible le cours de fleuves — Loire, Rhin et Danube — pour éviter d'accumuler trop de dénivelés.

Le tourisme à vélo n'est pas l'apanage des sportifs. En Suisse, Allemagne ou Autriche, il est relativement facile de combiner des tronçons à vélo et d'autres en train ou car postal pour franchir quelques difficultés, ou pour rejoindre une étape si vous voulez faire un long voyage en plusieurs fois.

Signalons enfin une variante de luxe : le voyage organisé en « semi-indépendant », une agence se chargeant au besoin de vous louer un vélo adéquat, et de convoier le gros de vos bagages entre hébergements successifs, pendant que vous pouvez profiter à votre rythme des sites intermédiaires, avec ou sans guide, en n'ayant à porter que les bagages de la journée. Cette formule se développe en France aussi, et est très prisée par les touristes anglo-saxons qui viennent ainsi découvrir notre pays. L'AF3V (association française véloroutes et voies vertes) et la FFCT (Fédération française de cyclotourisme) pourront vous orienter vers de tels « tour-operators » si vous vous laissez tenter par cette expérience.

En-dehors des itinéraires cyclables

C'est une formule rarement privilégiée par les « cyclotouristes débutants », mais qui ouvre des perspectives inépuisables : le voyage à vélo sur routes et pistes en tous genre, avec le barda de camping dans les sacoches ou dans la remorque, ou avec la carte bancaire pour aller de gîte en hôtel-restaurant. Il suffira d'avoir une carte assez détaillée qu'on pourra acheter sur place (*de préférence à l'échelle 1:100 000, ou à défaut 1:200 000, pour repérer les petites routes*), et d'avoir identifié des sites qui vous intéressent, en consultant préalablement des guides touristiques, ou des forums de cyclovoyageurs. Vous pourrez, à l'occasion, profiter du luxe consistant à s'arrêter où on veut pour demander son chemin, ou simplement pour interroger un habitant sur les curiosités locales. Vous serez peut-être surpris de voir à quel point, parfois, arriver à vélo facilite les contacts. A moins que ce soit le fait de pédaler qui vous mette de bonne humeur ?

Depuis n'importe quelle ville accessible par des trains (ou, parfois, autocars) acceptant les vélos, vous pourrez rayonner, ou traverser en direction d'une autre gare : Florence et les collines de Toscane, Verona et les montagnes spectaculaires des Dolomites, Ljubljana et les grottes du Karst en Slovénie, Copenhague et les falaises crayeuses de l'île de Møn, la véloroute du Rhône au Rhin ou les Grisons en Suisse⁴, Edimbourg et les châteaux d'Ecosse, ou tout simplement d'autres régions françaises : Alsace, Provence, Corse, Bretagne... Pour la France, paradoxalement, c'est un éditeur anglo-saxon⁵ qui a publié un des meilleurs guides touristiques « Itinéraires à vélo en France », mais la FFCT (fédération française de cyclotourisme) propose aussi une riche collection de topos, à parcourir à votre rythme.

M. GIROUD, A. JAMMES, C. LEURIDAN, N. TEPPE, B. VIGNY

² il existe un direct Bâle-Moscou, par exemple, mais sans emplacement vélos

³ Une voie verte est réservée aux usagers non motorisés (vélos, rollers, piétons). Une véloroute est un itinéraire qui comporte des tronçons de voies vertes et des routes à faible circulation ou équipées d'une voie cyclable.

⁴ La Suisse est tellement bien desservie par les trains et cars postaux que vous pourrez choisir n'importe quelle ville, même moyenne, comme départ ou arrivée de l'itinéraire à vélo.

⁵ Edition Lonely Planet. Mais mentionnons aussi l'excellent Guide du routard « Paris à vélo ».

La carte OùRA (allez Où vous voulez en Rhône-Alpes) poursuit son déploiement sur la région.

Depuis l'article du bulletin ADTC Infos n°122 de Décembre 2009, il y a du nouveau dans nos contrées.

Un support billettique régional

Cette carte à puce, sera en fait un sésame



permettant de se déplacer partout en Rhône-Alpes, comprenant tous les titres utilisés, soit quotidiennement comme les abonnements, soit de façon ponctuelle comme des billets de TER, et cela pour tous les réseaux de transports, qu'ils soient urbains, départementaux ou régionaux (TER).

Partout ? Non, pas tout à fait ... Certains irréductibles résistent encore et ne proposent que la bonne vieille solution papier, comme Bourg-en-Bresse ou les Transports du Grésivaudan, ou encore n'autorisent qu'un type de titre, comme Lyon qui ne délivre sur la carte Oùra que les abonnements, les titres à l'unité ou journée étant toujours délivrés sous format cartonné.

Transisère



A l'inverse, certains réseaux ont rapidement basculé vers le tout numérique. Un peu trop rapidement.

Ainsi Transisère a choisi le 1er avril (non ce n'est pas une blague) pour se mettre au diapason. Même si en coulisse ce processus a mis du temps pour se mettre en place, il n'en fut pas de même pour les usagers contraints

de changer leurs habitudes du jour au lendemain.

En effet, sans le précieux sésame (une carte à puce avec le logo OùRA), impossible de prendre un ticket journée dans le car comme avant (il est désormais possible d'acheter des cartes 10 trajets sur ce support). Seul un ticket papier est délivré par le conducteur, uniquement pour le trajet dans le car même, sans possibilité de correspondance ! Pour effectuer un trajet aller-retour avec un changement, le pauvre bougre non prévoyant devrait s'acquitter du prix de quatre tickets. Certains conducteurs compatissants appliquent une certaine souplesse et font preuve de pédagogie pour expliquer le nouveau fonctionnement et la nécessité de se procurer une carte.

Il semblerait qu'il y ait eu un loupé sur la communication concernant ce changement : pas d'informations aux abribus, quelques rares affiches dans les cars et même en agence, des usagers réguliers ayant renouvelé leurs Pass quelques semaines auparavant n'ont pas été informés.

Voiron

Les transports du Pays voironnais, Vienne (L'va) et Bourgoin-Jallieu (Ruban) rejoignent Grenoble dans le club des réseaux urbains de l'Isère utilisant le support de la carte OùRA.

La transition s'est faite en douceur au 1er mars 2011. Et cette fois, les usagers ont été avertis à l'avance (affichage, information des conducteurs, journal de la CAPV) en particulier du fait que la carte 10 trajets ne serait plus vendue dans les bus.

De la compatibilité

Ne reste plus qu'à rendre ce beau monde accessible et compatible ... et ce n'est pas gagné !

L'achat des titres Transisère peut se faire comme avant, en agence, relais-vente et bientôt dans des distributeurs et sur le web. Quid des usagers habitant des territoires non équipés ?

Suivant l'opérateur qui a fourni la carte, son utilisation est parfois folklorique : une carte établie par l'espace TER présentée à un distributeur TAG donnera lieu à un laconique « Version application invalide – Veuillez retirer votre carte » vous obligeant à vous rendre en agence pour effectuer vos achats.

Nathalie TEPPE

Match de foot ? Allons-y en train !

Le 2 mars 2011 avait lieu un match important : le quart de finale de la Coupe de France, opposant Chambéry, Petit Poucet de CFA2, à Angers, un grand de ligue 2. Le stade de Chambéry s'avérant trop petit pour un tel événement, le match s'est joué au Stade des Alpes de Grenoble. Nul doute que les Chambériens allaient se déplacer en nombre pour soutenir leur équipe.

Un dispositif spécial a été mis en place pour l'occasion.

Tout d'abord, un train « spécial supporters » de 1000 places entre Chambéry et Gières, (aller 15h05 - 15h40, retour 20h10 - 20h48).

Ensuite, trois rames de tram directes, sans arrêts intermédiaires, entre Gières-Gare et Grenoble-Hôtel de Ville à l'aller, Flandrin-Valmy au retour.

Un bel exemple de coopération entre la SNCF et le SMTC pour offrir une desserte confortable !

Seul bémol, ce dispositif, entièrement financé par la Région Rhône-Alpes, n'était destiné qu'aux lycéens et étudiants, titulaires de la carte M'RA. Quel dommage que ce type d'initiative ne soit pas proposé au plus grand nombre, à un tarif attractif !

Malgré tous ses efforts, le SOC Chambéry s'est incliné 3 à 0, arrêtant là la belle aventure de ce club amateur méritant.

Nathalie TEPPE

Des agences pas très commerciales

Le SMTC vient de décider de réorganiser les agences commerciales du réseau TAG.

Une nouvelle agence va ouvrir dans Stationmobile, boulevard J. Vallier, celle de Fontaine va fermer, et les agences de la gare et de la Maison du Tourisme vont être regroupées avenue Alsace-Lorraine face au Dauphiné Libéré.

Ces changements sont motivés par le besoin de donner de meilleures conditions d'accueil au public et de travail au personnel.

Cependant comment comprendre, et donc admettre, que l'agence gare s'éloigne de la plaque tournante des déplacements et que le cœur de ville, quartier du tourisme et du commerce soit abandonné par l'opérateur de l'agglomération.

Cette décision conduit à réduire le nombre et à éloigner les points d'information, de vente et de renseignements du public qui en a le plus besoin et qui ne manquera pas d'être confronté à des déplacements encore plus longs.

Encore une curieuse décision politique du SMTC qui éloigne le service public du public, contrairement à la SNCF, et à Transisère.

Christian COTTE

Le rapport de la commission d'enquête a été rendu public le 29 avril 2011 : avis favorable avec deux réserves...

La commission souligne l'intérêt du projet tout en signalant quelques lacunes, les plus sérieuses faisant chacune l'objet d'une réserve¹ :

- la première est « l'utilité publique ne saurait être déclarée [...] tant que le contrat d'axe² n'est pas signé notamment par les Communes concernées ».

- la deuxième est « le tracé [...] sur l'Esplanade doit être justifié par une décision explicite et motivée de l'autorité compétente pour l'aménagement du secteur [...] ».

En effet, le tracé proposé à l'enquête publique passe à l'ouest de la zone d'aménagement dense projetée et est plus long qu'un tracé direct par le boulevard de l'Esplanade, au cœur des habitations. En réponse à une question de la commission d'enquête, le SMTC a fait valoir que son tracé permet une vitesse commerciale plus élevée et que la station Esplanade serait 250 mètres maximum de tout le quartier et à 350 mètres de la rive gauche de l'Isère, compte tenu des passerelles projetées³. Mais la commission relève l'incohérence qu'il y a à faire passer le tram au bord du parc longeant l'Isère tandis que les voitures et les convois exceptionnels rouleront au milieu des immeubles.

... et huit recommandations.

Deux recommandations concernent explicitement la concertation avec les usagers, signe qu'elle n'est pas vraiment entrée dans les mœurs :

- « Le SMTC est invité à se concerter avec les usagers des deux roues⁴, représentés notamment par l'ADTC, pour améliorer les dispositions à prendre pour les pistes cyclables, les traversées de piétons, particulièrement au niveau des grands carrefours ».

- « Pour assurer les interconnexions avec les autres lignes, et notamment [...] la desserte du Sud de l'agglomération par bus en cohérence avec la nouvelle ligne E, une réflexion en concertation avec les usagers est à engager au plus tôt ».

Les 3000 signatures recueillies par l'association « j'aime ma ligne 17 » ont pesé puisque la commission demande que « la qualité de service de la ligne 17 [soit] maintenue dans sa globalité [...] et un

parcours jusqu'au centre-ville ». L'ADTC regrette que la commission n'ait pas relayé la même demande formulée par de nombreux usagers de la ligne 1 qui craignent de voir la ligne 1 arrêtée à Louise Michel et devoir effectuer une ou deux correspondances supplémentaires. Ces usagers ont des raisons d'être inquiets puisque le SMTC retient comme principe de « rationaliser / limiter les circulations des bus en centre-ville » (bureau du 11/10/2010). C'est pourquoi l'ADTC avait demandé un terminus de la ligne E à Foch au lieu de Louise Michel.

D'autres points du dossier, qui ne figurent pas dans les conclusions.

La Commission prend acte de ce que le déclassement de la partie terminale de l'A48 est acquis, évitant le passage en voie unique sous Saint Martin le Vinoux, et demande que l'opportunité d'une station sous le village soit étudiée.

Hélas, la Commission se contente des mesures conservatoires prévues pour la réalisation éventuelle d'une station entre la place de la Bastille et l'avenue Félix Viallet. L'ADTC avait plaidé pour une mise en œuvre immédiate de cette station, seul moyen d'offrir de bonnes correspondances avec les lignes 34, 6020 et le réseau Transisère ainsi que la desserte d'un secteur très fréquenté.

Christophe LEURIDAN

¹ Rappelons que la réserve revêt un caractère obligatoire : si elle n'est pas prise en compte, elle rend l'avis défavorable.

² Le contrat d'axe est un accord liant le SMTC aux Communes devant être desservi et conditionne l'arrivée du tram à une densité minimum le long de celui-ci.

³ Ces passerelles n'apparaissent pas dans le projet soumis à enquête publique.

⁴ Il s'agit en fait des vélos et non des deux-roues motorisés

Fusion des lignes 1+3 : premier bilan avec les usagers

La TAG a mis en œuvre le 4 avril dernier la décision du SMTC de fusionner les lignes de bus 1 et 3 en préfiguration de la ligne E de tram et pour faire des économies.

L'ADTC a cherché à prendre l'avis des usagers de ces lignes après quelques jours de recul.

Le 21 avril, des questionnaires ont été distribués aux passagers par les militants de l'ADTC aux arrêts Vallier-Jaurès et Alsace-Lorraine, dans les deux sens de la ligne, entre 16 heures et 19 heures.



Photo : Antoine JAMMES

L'ADTC a reçu 84 retours par courriel ou par courrier entre le 21 avril et le 12 mai. Parmi ces avis, 9 usagers estiment que la fusion n'a pas changé leurs déplacements, 2 trouvent qu'elle les a facilités, et 72 qu'elle les a dégradés. Un usager n'a pas clairement pris position.

Parmi les usagers qui trouvent que leurs déplacements se sont dégradés, 12 pourraient donner un avis positif si un arrêt était créé à Félix Viallet en correspondance avec les lignes 34, 6020 et Express Transisère du CGI ; et 3, qui faisaient correspondance avec la 33, seraient satisfaits si la ligne 33 était prolongée à la gare pour donner correspondance avec la nouvelle ligne 1.

Les usagers ont aussi déploré que la régularité des bus se soit dégradée. Ils ont noté que plusieurs bus articulés se suivent fréquemment, qu'il leur faut donc attendre plus longtemps et qu'il est plus difficile de monter à bord, ceci expliquant probablement cela.

Un certain nombre d'usagers ont été désorientés par le terminus partiel à Alsace -

Lorraine, tandis que ceux qui avaient l'habitude de descendre à Alsace-Lorraine n'ont pas été gênés par le changement.

Des personnes âgées venant du centre ville par le tram se sont plaint de ne plus trouver de places assises à Alsace-Lorraine comme elles les trouvaient à Belgrade.

Enfin le renforcement de service annoncé vers le Nord aux heures de pointe du matin et du soir n'a pas été ressenti par les usagers pourtant réguliers.

On peut donc en conclure pour le moment que la régularité annoncée n'est pas encore au rendez-vous et que le service vers le Nord reste insuffisant.

Christian COTTE

1+3 Quand la com' fait la noce

La fusion des lignes 1 et 3 a fait l'objet d'une campagne de communication singulière. Alors que cette fusion n'est dictée que par le souci de faire des économies en réduisant le nombre de kilomètres parcourus, elle a été présentée comme un événement heureux. La campagne a décliné le thème des noces, à grand renfort d'images de gâteaux de mariage. Sous cette flatteuse apparence, une réalité : le mariage est stérile, puisque la nouvelle ligne 1 pénalise les usagers qui auparavant accédaient directement au centre (Victor-Hugo). La brochure diffusée aux usagers vantait « les correspondances facilitées » vers l'hyper centre à partir de l'arrêt Alsace-Lorraine, alors qu'auparavant il n'y avait même pas besoin de correspondances !

Autre argument : « la nouvelle ligne 1 connectée à la ligne C à Vallier-Jaurès permettra de multiplier vos destinations ». Les anciennes lignes 1 et 3 donnaient chacune correspondance avec la ligne C (à Vallier-Jaurès et Chavant). Ces prétendus avantages n'ont pas trompé les usagers (cf article ci-contre).

Dans la corbeille de mariage, figurait aussi la limitation de parcours de la ligne 33. Pour cette opération moins importante, la com' a été plus discrète, incitant néanmoins à la découverte de la nouvelle ligne 33. Si jamais – on en doute – des usagers se sont laissés tenter, ils auront été fort dépités de constater que cette ligne les emmenait moins loin qu'avant : la nouveauté se réduit à parcourir la rue de Belgrade pour atteindre le nouveau terminus des Trois Dauphins...

Bruno VIGNY

Travaux d'été sur les voies du tram

Comme les années précédentes, des travaux de renouvellement sont prévus cet été 2011 sur le tram :

1- demi-courbe de la gare et appareils de voie sur la station gare

2- débranchement des voies des lignes A et B à la station Saint-Bruno

3- demi-appareil de voie à la station Fontaine-la Poya.

Ces travaux seront faits en 4 phases :

1- du 20 juin au 13 juillet (du lundi au vendredi) : coupure des lignes A et B de 21h30 à fin de service entre Victor Hugo et Fontaine-La Poya avec navette bus (départ de Trois Dauphins)

2- du 18 au 29 juillet (tous les jours) : coupure des lignes A et B toute la journée entre la gare et Fontaine-La Poya avec navette bus (départ de la place de la gare)

3- du 1er au 12 août (du lundi au vendredi) : coupure des lignes A et B de 21h30 à fin de service entre la gare et Fontaine-La Poya avec navette bus (départ de la place de la gare).

4- du 16 au 19 août : coupure de la ligne A de 21h30 à fin de service entre les stations Louis Maisonnat et La Poya à Fontaine avec navette bus.

Tous les détails sont sur le site www.reseau-tag.fr.

Emmanuel
COLIN de VERDIERE

Dans notre précédent bulletin, nous vous avons présenté le projet de restructuration du SMTC. Cette étude semble aujourd'hui se concentrer sur le secteur Nord-Est.

Un projet aux objectifs inacceptables

Le projet du SMTC est basé sur des objectifs contraires à une politique de développement des transports en commun. L'ADTC peut comprendre qu'à court terme, le SMTC veuille maîtriser ses dépenses. Mais au lieu de raisonner à « coûts constants » le SMTC veut faire cette réorganisation à « kilomètres constants », sans tenir compte des gains de productivité rendus possibles par l'amélioration de la vitesse commerciale (priorité aux feux, couloirs de bus...).

D'autre part, le SMTC se donne comme objectif de réduire « limiter les circulations des bus en centre-ville ». Veut-on faire fuir la clientèle en les obligeant à des correspondances supplémentaires et à monter dans des tramways déjà saturés en centre-ville ? C'est exactement le contraire de ce qu'a fait Bordeaux récemment !

Le secteur Nord-Est

Les élus semblent se concentrer sur ce secteur suite à l'engagement du SMTC pris devant le CA d'Inovalée de mettre en place une ligne directe desservant Inovalée depuis le centre de Grenoble. Cet engagement fait suite à des demandes répétées des élus de Meylan, qui après avoir mené un combat pour le tram à Meylan, maintiennent leurs demandes d'amélioration de la desserte de leur commune en transports en commun,

Après avoir organisé une réunion avec les Unions de Quartier (UQ) de Meylan et de La Tronche, l'ADTC a rencontré début mai les techniciens du SMTC qui lui ont présenté le projet qui avait fait l'objet quelques jours auparavant d'une réunion entre élus du SMTC et des Communes concernées.

En résumé, la ligne 6020, exploitée conjointement entre le SMTC et le Conseil général deviendrait une ligne uniquement périurbaine. Les renforts payés par le SMTC entre Grenoble et Meylan (Lycée du Grésivaudan - LGM) seraient réaffectés à une nouvelle ligne partant de Grenoble, empruntant l'itinéraire de la 6020 de Grenoble jusqu'à l'arrêt Revirée, puis celui de la 31 jusqu'à Maupertuis.

La ligne 31 aurait son terminus au LGM.

La ligne 16 aurait son terminus unique à Corenc-Montfleury.

Les lignes 9 et 42 seraient supprimées.

Des améliorations seraient prévues sur les lignes Amibus de Meylan et de Corenc.

L'ADTC est satisfaite de voir la création de cette ligne rapide pour un secteur de l'agglomération actuellement mal desservi.

L'ADTC a fait plusieurs demandes :

- la ligne directe devra impérativement avoir son terminus à la gare, conformément à ce qui avait été dit au CA d'Inovalée

- la station de correspondance avec la ligne de tramway B à l'arrêt Sablon devra être réalisée le plus rapidement possible

- son prolongement à Montbonnot (Le Pré de l'Eau) doit être étudié dès maintenant en concertation avec l'AOT du Grésivaudan.

- si cette ligne prend un statut de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), des mesures complémentaires seront à prévoir : amplitude horaire élargie, compostage à quai, information dynamique aux arrêts, couloir bus sur avenue de Verdun et exploitation avec des trolleybus.

- la ligne 6020 Crolles - Grenoble doit continuer d'aller à la gare de Grenoble.

- nous avons également proposé que la ligne 31 redescende vers Inovalée pour donner correspondance avec la ligne 6070 à la station Taillefer (Inovalée-Montbonnot, Domaine Universitaire et gare de Gières).

- le SMTC doit travailler avec les UQ pour les lignes de desserte locale.

Les élus du SMTC devraient décider du projet définitif en juillet après la nouvelle réunion du Comité de Lignes du 16 juin.

Le PDU recadrera-t-il ce projet dans une perspective dynamique ?

A travers différentes instances (en particuliers les ateliers du PDU), les représentants de l'ADTC se battent pour que le prochain PDU sorte de ce cadre financier très contraint et soit inscrit dans une perspective dynamique à moyen terme...

Antoine JAMMES

Un BHNS, c'est quoi ?

Tout le monde veut une ligne BHNS à son idée... Les élus pour mieux desservir leur Commune, les usagers pour être plus rapidement transportés, tout le monde parle de BHNS. Mais tous ne mettent pas la même chose sous ce sigle.

Bus à Haut Niveau de Service est une appellation attribuable pour exploiter une ligne structurante avec bus ou trolleybus. Toute ligne structurante a vocation à être exploitée par un BHNS, par augmentation de sa vitesse commerciale et réinjection des économies (de temps et de carburant) réalisées dans l'offre. Cette ligne doit être rendue attractive par le service offert, et non pas par des gadgets coûteux de marketing. Elle doit être repérable, sans nécessairement être exploitée par des véhicules spécifiques.

Qu'une ligne soit structurante est nécessaire pour en faire une ligne BHNS, mais ce n'est pas suffisant.

Pour une circulation facilitée, les véhicules d'une ligne BHNS doivent :

- circuler en site propre (site central bidirectionnel ou voies réservées bilatérales),
- pouvoir accéder aux feux des carrefours et aux arrêts par un passage réservé lorsque le site propre est irréalisable,
- pouvoir traverser les ronds-points par le centre (le mieux serait qu'il n'en rencontre pas),
- bénéficier de la prise en compte à tous les carrefours à feux, sauf à ceux où plusieurs lignes se croisent,
- s'arrêter à des arrêts aménagés en contre-alvéole (la trajectoire du véhicule reste en ligne droite au niveau des arrêts) et accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- minimiser les temps d'immobilisation aux arrêts ; la vente de tickets à bord doit être

limitée aux heures où les dépositaires sont fermés.

L'offre doit être attractive :

- l'intervalle entre deux passages successifs doit être de 5 à 8 minutes maximum du lundi au samedi et de 6 h30 à 21 heures au minimum.
- chaque arrêt doit être équipé d'un valideur de tickets, d'une borne d'information. Les principaux arrêts doivent être équipés d'un automate distributeur de titres de transports.

Entre Pont Rouge et Alsace-Lorraine, la ligne 1 possède déjà nombre des caractéristiques d'une ligne BHNS avec un succès important (40% d'usagers supplémentaires entre 2000 et 2005).

Voilà le cahier des charges minimum pour prétendre à l'appellation BHNS.

Le projet d'une telle ligne, en cours d'étude, entre Grenoble et Meylan sera l'occasion de voir quelle est la conception du SMTC.

Christian COTTE



Lyon, exemple de ligne BHNS - Photo : J-LB/Metro

6020 : Grenoble-Crolles : pour quelques bus

de plus

Le manque de bus à destination de Crolles à partir de 19h15 est flagrant. Le bus quittant la gare routière à 19h15 pour Crolles est souvent très chargé (jusqu'à une dizaine de voyageurs debout). Le suivant part à 19h45 - uniquement en période scolaire et le samedi - et le dernier à 21h. Pendant les vacances scolaires, la situation est pire encore puisque le bus partant à 19h45 de la gare routière est limité aussi à Meylan.

Les fiches horaires Transisère étant illisibles, nombre d'usagers se font piéger (certains conducteurs eux-mêmes ne remarquent pas les renvois indiquant les jours de circulation) .

Nous avons vu à maintes reprises des usagers demander au conducteur du bus parti à 20h10 pour Meylan s'il allait à Crolles. Le conducteur répond qu'il faut attendre le dernier car... partant à 21h. Le 5 mai dernier (vacances scolaires), la même mésaventure arrivait à deux usagers étonnés que le bus parti à 19h45 n'aille pas à Crolles.

Outre l'édition de fiches horaires lisibles, nous demandons l'ajout d'un départ pour Crolles le soir entre 19h45 et 21h00, et que le bus de 19h45 soit à destination de Crolles y compris en période de vacances scolaires.

Christophe LEURIDAN

Travaux sur la ligne ferroviaire Gières - Montmélian pendant l'été 2011

Illico événements

Le TER, ce n'est pas que pour les trajets domicile-travail. Il est aussi très pratique pour des activités de loisirs.

Ainsi, il est possible de se rendre à des événements culturels ou sportifs sans se préoccuper d'où garer sa voiture et de comment circuler dans un contexte difficile avec l'affluence de spectateurs.

Pour ce faire, il existe un tarif Illico événements permettant de voyager à moitié prix.

Le service est aussi adapté avec l'ajout de trains.

Par exemple, lors de la Fête des Lumières à Lyon autour du 8 décembre chaque année, il est possible de faire l'aller-retour dans la soirée. Des trains supplémentaires sont prévus vers 23h, au départ de Perrache (au cœur des illuminations) vers les principales villes de la région. Et même si cette année, une grève a quelque peu perturbé cette belle initiative, des cars ont pu ramener tout le monde à bon port à Grenoble dans la bonne humeur et au chaud.

La palette des événements concernés est vaste :

- la Biennale de la Danse à Lyon,
- les épreuves de Coupe du Monde de Ski en Savoie,
- le passage du Tour de France,
- le Festival Musilac à Aix Les Bains,
- le Salon de l'Auto à Genève ...

Toutes ces bonnes idées de sortie sont régulièrement proposées sur le site TER Rhône-Alpes :

www.ter-sncf.com

puis choisir la région Rhône-Alpes.

Nathalie TEPPE

Du 28 mai au 4 septembre, toutes les circulations ferroviaires seront interrompues entre Gières et Montmélian pour cause de travaux.

Plusieurs opérations sont programmées :

- 1) Remplacements de rails sur les 2 voies de Gières à Montmélian avec remplacement ponctuel du ballast et des traverses
- 2) Mise aux normes des quais (accessibilité et allongement) sauf à Brignoud
- 3) Abaissement des voies sous les ponts-canal de Domène et de Tencin

Ces travaux seront prolongés à l'été 2012 par la modernisation de la signalisation et à l'été 2013 par l'électrification de la ligne.

Modification de la desserte de certains TER pour ces travaux

- TER Intercités Genève-Grenoble limités au parcours Genève-Chambéry
- TER de Maillages régionaux limités aux parcours Annecy-Montmélian et Valence-Grenoble
- TER périurbains Chambéry-Saint-Marcellin limités aux parcours Gières-Saint-Marcellin

Substitution par cars

Une desserte de remplacement par car a été organisée par la SNCF pour cette période. A Grenoble, en plus de la gare, les arrêts Verdun et La Tronche-Sablons seront desservis par les cars.

La desserte est organisée avec plusieurs origines-destinations :

- direct Grenoble-Chambéry à l'heure en journée, à la 1/2 heure en pointe
- omnibus Montmélian-Grenoble à l'heure en journée, à la 1/2 heure en pointe
- en pointe, ajout de bus direct de Pontcharra et Goncelin vers Grenoble et Chambéry
- desserte en pointe de Gières et Echirolles vers Chambéry

Des ajouts vers Gières

Suite aux réclamations des associations et usagers notamment au comité de ligne Grenoble-Chambéry du 3 mars 2011 et à plusieurs réunions avec la Région Rhône-Alpes et la SNCF, des cars desservant Gières depuis les gares du Grésivaudan ont été ajoutés en pointe.

Un bilan de la desserte de substitution sera fait à l'automne 2011 pour amélioration de celle-ci pour l'été 2012.

Pas d'amélioration pendant la coupure sur la liaison TER Saint-Marcellin-Gières

Malgré nos demandes et ce qui nous avait été annoncé par la SNCF, les temps de stationnement long en gare de Grenoble des TER Gières-Saint-Marcellin ne sont pas supprimés.

Pas de transport possible des vélos dans les cars TER de substitution.

L'ADTC exprime son désaccord avec le choix fait par la SNCF de refuser le transport en soute des vélos pendant la coupure.

Pourtant les cars Express Transisère acceptent sans souci les vélos dans la limite des places disponibles.

Ces soutes en dehors des départs et retours de WE ou de Vacances risquent donc de rester bien vides, les usagers pendulaires ayant peu de bagages.

Pendant la coupure, la Région Rhône-Alpes et la SNCF proposent aux usagers abonnés TER la location gratuite d'un Métrovélo à Grenoble. Ce 17 mai 2011, aucune communication notamment sur le site internet TER n'indique cette possibilité.

Emmanuel COLIN de VERDIERE

Mis en sommeil depuis les élections régionales de 2010, les comités de lignes TER sont réapparus, à la demande des associations d'usagers.

Cet outil de liaison entre les usagers, la Région et la SNCF laisse peu de marge de manœuvre sur les décisions, mais il a le mérite d'informer sur les nouveautés prévues pour le prochain service 2012 et sur les travaux engagés. Pour chaque comité de ligne, un relevé de conclusions est établi et communiqué aux participants, impliquant les élus des territoires concernés. Un suivi plus dynamique doit être progressivement mis en place sur le site web de la Région.

Grenoble - Lyon

Il n'y aura plus de trains directs entre Grenoble et Lyon Part-Dieu. Ils seront tous Intercités pour desservir au moins Voiron et Bourgoin. La desserte de la Verpillière ne sera plus systématique et sera réduite d'environ 1/3. Cette refonte empêche le maintien du cadencement des Rives-Gières à 20 minutes : ces trains seront espacés de 15, 15 et 30 minutes, avec deux départs supplémentaires de Gières à 20h35 et 21h35 qui vont dans le bon sens.

Grenoble - Chambéry

La grille évoluera peu sur cette ligne dont l'actualité est marquée par les travaux du Sillon Alpin Nord qui commencent cet été (voir page 18). L'ADTC souligne plusieurs manques pour satisfaire les usagers :

- Dans le sens Grenoble-Chambéry, le trou entre 7h32 et 9h32 (et même 10h03 en omnibus !) rend impossible l'accès aux entreprises du Grésivaudan. Il manque aussi un omnibus après 20h, pour les salariés des grandes surfaces et des hôpitaux finissant à 20h.

- Le stationnement de 15 minutes pour les St Marcellin-Chambéry en gare de Grenoble, pénalise les usagers périurbains se rendant d'un côté à l'autre de l'étoile.

- Les relations entre Grenoble et Genève restent problématiques.

Grenoble - Valence

Les travaux de modernisation portent enfin leurs fruits : 6 trains Intercités supplémentaires circuleront dès Septembre 2011. Mais la voie sera entièrement coupée de

décembre 2012 à décembre 2013 entre Moirans et Valence TGV pour réaliser les derniers travaux du Sillon Alpin sud... De quoi faire fuir l'usager !

Grenoble - Gap

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.

Améliorations futures

Compte tenu de la saturation de la gare de Grenoble, des études vont être réalisées pour améliorer la desserte de l'étoile grenobloise. Au vu des nombreux festivals de la région et des horaires décalés de plus en plus de travailleurs, une desserte de soirée devient cruciale pour répondre aux attentes des Rhône-Alpins.

Les suppressions des derniers services soit quotidiens, soit le samedi nous laissent dubitatifs quand aux souhaits de la Région. Après des années de montée en charge du réseau TER, soutenu par le cadencement, nous sommes inquiets de voir que la Région semble, depuis le dernier service, marquer un coup d'arrêt sur sa politique TER.

Intermodalité Train + vélo

Pour inciter les usagers à posséder deux vélos (un dans la gare de départ et un dans la gare d'arrivée), il serait grand temps d'adopter des mesures plus efficaces : améliorer la sécurité dans les consignes vélos et proposer un seul abonnement par personne (et non par consigne) serait un bon début.

Qualité de service

L'année 2010 a été particulièrement désastreuse : suppressions de trains, retards, événements climatiques, travaux, mouvements sociaux... La SNCF a enclenché un plan qualité. Portera-t-il ses fruits ? On constate une légère amélioration ces derniers mois. Mais la réactivité face aux situations imprévues reste encore irrégulière.

Nathalie TEPPE

Capitaine train, une alternative à SNCF-Voyages

La vente en ligne de billets de trains n'est plus le monopole de la SNCF. Un opérateur alternatif est né : Capitaine train.

Moins lourde que son concurrent, la recherche d'un billet est des plus simples : une interface minimale sans publicité.

Des options pratiques comme le fait de pouvoir choisir le type de billet (échangeable, le moins cher, professionnel...)

capitaine train Recherche

Quel est votre trajet ?

Départ Grenoble

Arrivée Nantes

Aller vendredi 20 mai à 16 h

Retour lundi 23 mai à 16 h

Passagers Nathalie [ajouter modifier](#)

Rechercher

L'option « afficher tous les résultats (même bêtes) » vous permet d'obtenir les trajets qui ne sont pas mis en avant par la SNCF, qui favorise bien souvent le tout TGV, quand une option avec un TER ou corail pourrait tout autant faire l'affaire.

Le site retient aussi vos trajets favoris et le profil des voyageurs pour faciliter les achats futurs.

Les résultats sont très rapides.

Le règlement se fait par carte bancaire et les billets sont envoyés par e-mail, ou peuvent être retirés aux guichets et bornes SNCF.

Pour l'instant, le site est une version bêta, et il faut s'inscrire par mail.

www.capitainetrain.com

Nathalie TEPPE

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)

19 septembre
17 octobre
21 novembre
12 décembre

Vélos et Piétons (18h30)

26 septembre
24 octobre
28 novembre
19 décembre

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

L'ADTC est membre de :
FNAUT, Fédération Nationale des
Associations d'Usagers des
Transports
=> www.fnaut.asso.fr

FUB, Fédération des Usagers de la
Bicyclette
== > www.fubicy.org

Rue de l'Avenir,
=> www.ruedelavenir.com

FRAPNa-Isère, Fédération Rhône-
Alpes de protection de la Nature
=> www.frapna.org

Droit du piéton,

AEDTF, Association Européenne
pour le Développement du
Transport Ferroviaire.
=> www.aedtf.org

Bulletin trimestriel publié par :

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

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

Directeur de la publication :
Christian COTTE

N° de CPPAP : 0410 G 82982
Tiré à 1000 exemplaires sur papier recyclé
par l'Imprimerie Notre-Dame
80, rue Vaucanson
38330 MONTBONNOT

Photos couverture : M. GIROUD,
C. LEURIDAN, N. TEPPE

Revue de presse

Automobile en ville : de nombreuses nuisances trop négligées Quelques nuisances dues aux automobiles :

1) Consommation d'espace.

Du fait de sa taille, de sa masse, et de son inertie, la voiture occupe un espace considérable par rapport au nombre de personnes transportées. Y compris quand elle est inutilisée.

2) Effet de coupure

Les infrastructures, type autoroutes ou voies rapides urbaines, obligent les usagers non motorisés au système des « 3D » : délais d'attente, détours importants, dénivelés supplémentaires.

3) Effet sur le paysage urbain

Le champ visuel des citadins se trouve saturé de voitures et d'infrastructures, en plus des enseignes géantes destinées aux automobilistes. Cela génère un tel danger que la plupart de ces panneaux sont interdits en Suède, pour ne pas distraire les automobilistes !

Il y a encore bien d'autres nuisances induites par les automobiles : perte de temps des usagers des TC, dû à la congestion, vibrations provoquées par les poids lourds, odeurs et pollution... Toutes ces nuisances ont chacune leur spécialiste et sont étudiées séparément. Les solutions préconisées ont souvent des effets pervers : un cycliste se sent en sécurité sur une piste cyclable, mais complètement en danger lors de la réinsertion au carrefour ; l'amélioration des systèmes de freinage conduit à réduire les distances de sécurité et à rouler plus vite ; créer un parking induit souvent un trafic supplémentaire ; les ralentisseurs font du bruit...

Ces nuisances se combinent, et l'impact sur les personnes est d'autant plus important : dissuasion d'utiliser les modes doux, absence de relations de voisinage, dégradation de la santé et du cadre de vie. Et le cercle vicieux s'installe : désaffection des modes actifs, surutilisation de l'automobile, etc. Voir le phénomène des Mamans taxi, qui encombre les abords des écoles, pour éviter certains dangers à leurs enfants.

Au total force est de reconnaître que traiter chaque nuisance séparément n'a aucun sens : c'est à la source qu'il faut prendre le problème, en modérant la circulation automobile, sa vitesse et son volume. La relance des modes actifs est à ce prix.

Qui paye les nuisances ?

Les automobilistes provoquent des nuisances quand ils gênent les autres usagers. Par exemple, la congestion (mot habile pour parler d'embouteillages) n'est pas une nuisance car les automobilistes se gênent entre eux, mais le bruit en est une, car les autres usagers n'obtiennent aucun dédommagement.

Les diverses taxes (dont TIPP, prélevée lors de l'achat du carburant) sont loin de couvrir le coût total de nuisances en milieu urbain. L'automobiliste n'est donc pas « la vache à lait du fisc », comme le prétend le lobby auto. Ce sont au contraire les autres usagers, et particulièrement les cyclistes, très exposés, qui sont les « vaches à lait » des automobilistes.

Vélocité - 10.2010

Lyon veut réduire les nuisances liées au transport de marchandises

75 000 véhicules dont 15 000 poids lourds circulent chaque jour dans la ville. Ils représentent 10% du trafic et génèrent de 40 à 60 % des polluants. L'agglomération lyonnaise, parmi quatre villes européennes, va tester le programme européen « Freilot » qui va agir durant 1 an sur la circulation, la conduite, et les arrêts de ces camions. Priorité principale : réduire la pollution. Pour cela : bridage de l'accélération, limitation des vitesses par GPS, assistance à l'écoconduite, pilotage des feux tricolores, réservation préalable des places de livraisons.

*Libération - 19.04.2011
et Ville Rail et Transports - 20.04.2011*

La ville 30, une mise au pas qui séduit les maires

Le principe est simple : la règle dans le périmètre urbain est de limiter la vitesse à 30km/h ; les 50 km/h deviennent l'exception, réservée à quelques grands axes traversants. Motivée par des impératifs de sécurité routière, la « ville 30 » qui limite la vitesse des véhicules est assortie d'une batterie d'outils de marquage et de signalisation. Les villes converties constatent qu'elles ont moins d'accidents et qu'ils sont de gravité moindre. De nombreuses astuces contraignent les automobilistes à lever le pied. En 2005, Fontenay aux Roses s'y est convertie, suivie par Nogent sur Marne, Fontainebleau, Rueil-Malmaison. La ville de Strasbourg vient de consulter ses habitants sur ce projet.

Ville Rail et Transports - 06.04.2011