



**Déplacements : PDE, PDA
un outil sous-utilisé**

dossier central : pages 9 à 12

N°129 - octobre 2011 - 3,00 Euros



**Pour LISE,
déshabillera-t-on toutes les autres ?**
Pages 16 et 17

Pénalisés !

page 6

**CYCLES MIS
A PIEDS**

**Encore
des
couacs !!!**

page 18



OÙRA!

Allez **Où** vous voulez en Rhône-Alpes

EDITORIAL : Triples voies et double langage ?

Le 17 septembre 2011 débutait de la Semaine de la mobilité et de la sécurité routière, une semaine « pour s'interroger sur sa mobilité, ses habitudes, ses besoins, et envisager d'autres modes de déplacements. Autres que l'automobile, cela va sans dire pour le SMTC Grenoble.

Le 16 septembre 2011, le Conseil communautaire de Grenoble Alpes Métropole approuvait la proposition du Préfet d'ouvrir une concertation sur le projet de passage de l'A480 à 2 fois 3 voies, avec seulement deux réunions publiques prévues en novembre 2011. Pour fluidifier le trafic automobile.

Et le 4 septembre 2011, entraient en vigueur les nouvelles grilles horaires Transisère. Si des améliorations ont été apportées au réseau structurant des lignes Express, d'autres lignes ont par contre été dégradées. Et ce n'est peut-être pas fini : plusieurs lignes, même les plus fréquentées, pourraient voir leur trajet amputé de quelques kilomètres dans les mois qui viennent. Pour réduire les dépenses.

Pourtant, les Enquêtes Ménages Déplacements montrent depuis plusieurs années que l'usage de la voiture diminue dans les grandes villes françaises, dont Grenoble, et que nos concitoyens sont de plus en plus sensibles aux enjeux environnementaux de leurs déplacements.

Par ailleurs, les études de trafic menées dans notre agglomération montrent que c'est l'échangeur du Rondeau qui limite l'écoulement du trafic dans ce secteur, et non le nombre de voies le long du Drac au nord de cet échangeur. L'élargissement à 2 fois 3 voies proposé, sans amélioration de l'échangeur, ne décongestionnerait donc pas significativement l'A480 en heures de pointe.

On s'apprêterait donc à dépenser des millions d'euros en voiries autoroutières dont l'utilité est loin d'être avérée, alors qu'on manque de moyens pour développer rapidement les autres modes de transports ? Pour ne parler que des investissements, plusieurs projets de passerelles piétons-cycles, de parcs-relais dans les gares, ou de prolongements de lignes de tram, sont repoussés à des échéances plus ou moins lointaines faute de financement.

Certes, tous ces projets n'auraient pas le même maître d'ouvrage (Etat, Région, Département ou Métro), mais c'est toujours de l'argent public. Et répétons-le : ce n'est pas la fuite en avant dans les investissements routiers qui aidera à financer le fonctionnement des transports en commun (TC), bien au contraire ! Si l'on prend en compte l'ensemble des dépenses (investissement + fonctionnement), les automobilistes en zone urbaine ne supportent que 12% des coûts du transport routier, à comparer à 18%, part des dépenses des TC payées par les usagers locaux.

Injecter dans la route des moyens qui manquent aux TC et au vélo, non seulement ce n'est pas « durable », mais c'est tout le contraire de faire des économies ...

Monique GIROUD

1 Page web « Semaine de la mobilité » du SMTC Grenoble.

2 Référence : « La circulation routière est-elle bien tarifée ? », revue du Commissariat général au développement durable (CGDD), novembre 2009, p.23-35.

Sommaire

P 02	Editorial – Triples voies et double langage ?
P 03	Evaluation de la politique cyclable de la Métro : audit « BYPAD »
P 04	Entre la place Paul Mistral et la place Pasteur : un espace à mieux utiliser
P 05	Des piétons sur la chaussée
P 06	Les pièges à cyclistes
P 07	Regards croisés
P 08	Que faites-vous de votre vélo ?
P 09-12	Plans de Déplacements : PDE, PDA, PDIE...
P 13	Réseau Nord – Est : une restructuration inachevée
P 14	Challenge régional 2011 « Au travail, j'y vais autrement »
P 15	Réseau TAG : pour des correspondances optimisées
P 16-17	Nouveautés Transisère et Grésivaudan : du bon et du moins bon
P 18	SOS Chemin de fer de La Mure
P 19	Travaux TER : bilan de la desserte de substitution
P 20	Revue de presse

Evaluation de la politique cyclable de la Métro : audit « BYPAD »

ZOOM

Le programme européen BYPAD (Bicycle policy audit) propose aux agglomérations un outil de diagnostic de leur politique cyclable. L'ADTC a participé à l'audit BYPAD de Grenoble Alpes Métropole.

La démarche

L'audit BYPAD, ce n'est pas un « concours de beauté ». S'il permet de situer les réalisations d'une agglomération par rapport à d'autres villes européennes, ce n'est pas pour le plaisir de faire un classement, forcément réducteur.

Le but est d'aider chaque agglomération à mieux situer ses points forts et ses points faibles, dans le but d'optimiser sa politique cyclable. Et comme une politique vise à avoir un effet sur la pratique des usagers, ceux-ci participent à cette évaluation, aux côtés des élus et des services techniques.

Les critères d'évaluation

On pense souvent aux aménagements de voirie, certes importants. Mais il est aussi important d'évaluer les services proposés aux usagers et l'information du public —et pas seulement des usagers cyclistes actuels. Pour que l'évaluation puisse servir à progresser, elle doit s'intéresser concrètement à l'organisation des services, à la coordination entre différentes collectivités territoriales, aux moyens mis en œuvre (budget, personnel), à la formation des élus ou des techniciens, et à la concertation des usagers.

Des repères aussi objectifs que possible

Dans chaque rubrique, le questionnaire propose des exemples concrets de situations ou réalisations correspondant à chaque échelon d'une progression en 4 niveaux. Dans chacun des 3 « collègues » (élus, techniciens, représentants des usagers), 5 représentants sont invités à remplir, indépendamment, ce questionnaire d'une soixantaine de pages. Un professionnel indépendant recueille ces avis (avec l'aide d'internet), et en prépare une première synthèse. Ces avis sont confrontés lors d'une studieuse rencontre entre élus, techniciens et usagers.

Plutôt que de se contenter de moyenniser des notes, on cherche lors de ce débat à situer les éventuelles sources de divergence pour conclure en donnant dans chaque rubrique un avis pondéré aussi objectif que possible.

Quelques premières conclusions

Parmi les points positifs : un assez grand nombre de voies cyclables, un trafic voiture apaisé au centre-ville, des efforts pour faciliter l'intermodalité vélo + transports en commun, l'effet d'entraînement des plans de déplacements d'entreprises ou d'établissements scolaires, une analyse exhaustive des accidents de la circulation pour pouvoir mieux les prévenir. Une réserve toutefois : du fait de la répartition des compétences entre Communes et Métro, on note de fortes disparités concernant les aménagements d'un secteur à l'autre de l'agglomération —que ce soit au niveau de la conception, de la quantité, ou de l'entretien.

Cet audit a aussi permis de dégager des points où la marge de progression est importante : pas d'échéancier pour résorber les « points noirs » ou principales coupures du réseau cyclable ; capacité insuffisante des stationnements vélos sécurisés dans les gares ou l'habitat collectif ; trop peu de communication en direction de publics utilisant encore peu le vélo pour les petits déplacements, dont les collégiens ; une prise en compte du vélo pas toujours suffisante dans les grands projets d'urbanisme (ZAC, ligne de tram,...) ; absence de coordination avec les campagnes de prévention des maladies liées à la sédentarité ; concertation avec les usagers pas assez régulière... Il a également été recommandé de développer les « vélo-école » pour aider les cyclistes hésitants à se remettre en selle.

A quand le grand braquet ?

Si la Métro et les Communes de l'agglomération tirent les leçons de cet audit, elles devraient pouvoir améliorer leur politique cyclable, et par suite amplifier significativement la tendance à la hausse des déplacements à vélo, constatée lors de la dernière Enquête Ménages Déplacements.

Monique GIROUD

CARTON ROUGE au Conseil général de l'Isère et au SMTC

suite à l'absence d'arrêt pont-barrage sur la ligne 54, six mois après sa mise en service le 7 mars 2011. Cet arrêt est à ce jour toujours indiqué en travaux sur le site de la SEMITAG. Il s'avère en effet difficile à placer.

Cela faisait pourtant plusieurs années que ce projet sur le pont-barrage est lancé ; il n'est pas normal que le Conseil général en lien avec le SMTC n'ait pas prévu d'emplacement pour un arrêt pour une ligne inter-rives en correspondance avec les lignes Express 1 et 2.

L'ADTC rappelle également sa demande de voir cette ligne desservir la gare de Saint-Egrève en passant par l'arrêt Karben pour la rendre plus attractive.

Emmanuel
COLIN de VERDIERE

CARTON VERT à la Semitag

En juillet, il y a eu d'importants travaux sur la ligne A. Les trams furent remplacés par des autobus standards toutes les 20 minutes après 21h30.

Mercredi 6 juillet, la navette bus de 22h20 s'est trouvée bien (trop) remplie à Berriat-Le Magasin, laissant du monde à quai ...

En effet, avec les Rencontres du Jeune Théâtre Européen, plus de 300 personnes sont sorties du Théâtre 145 vers 22h00-22h30.

De ce fait, un service renforcé a été spécialement mis en place, jeudi 7 et vendredi 8 juillet, vers 22h15 au départ de la station Berriat-Le Magasin, pour la sortie du spectacle.

Comme quoi, la Semitag, même l'été, peut être réactive !

Nathalie TEPPE

Entre la place Paul-Mistral et la place Pasteur : un espace à mieux utiliser

Boulevard Gambetta : les trottoirs sont enfin disponibles

Le long des quartiers De Bonne et Hoche, la continuité des trottoirs cimentés à la grenobloise est enfin assurée.



Les piétons peuvent enfin déambuler et profiter des perspectives et des ouvertures sur l'esplanade Pierre Fuguain et sur l'esplanade Général Le Ray avec ses jeux d'eau.

Seul bémol, la piste cyclable est sur ce même trottoir, ce qui limite l'espace piétonnier et perpétue les conflits piétons-cyclistes.



Texte et photos :
Christian COTTE



Combien de Grenoblois connaissent-ils la place Valentin Haüy ? Elle est pourtant à deux pas de lieux très fréquentés, puisqu'elle se situe tout près du carrefour Jean-Pain / Paul-Mistral/Lyautey. Elle pourrait être un lieu de passage bien adapté aux piétons et aux cyclistes, mais sa configuration actuelle ne favorise pas ce rôle.

Une place sans grâce...

La place Valentin Haüy n'apparaît guère comme une vraie place : elle est enclavée entre les arrière-façades peu esthétiques de la Bibliothèque municipale, du central téléphonique Pasteur et des immeubles du quartier Hoche. Elle s'ouvre d'un côté sur le carrefour Jean Pain / Paul-Mistral/Lyautey – où est implanté le monument commémorant le résistant Eugène Chavant – et de l'autre sur la rue du 4^e régiment du Génie (quartier Hoche). La plus grande partie de cette place est occupée par un parking. Entre les surfaces de stationnement, un cheminement sur dalles de béton est destiné aux piétons. Le seul ornement de cette place ingrate est constitué par de beaux platanes, vestiges de l'ancienne caserne.

... à intégrer dans le schéma des itinéraires cyclables

Il est manifeste que cette place, de par sa position, pourrait capter des flux de piétons et surtout de cyclistes. En effet, pour les

cyclistes, la liaison entre le carrefour Paul-Mistral / Lyautey / Jean Pain et la place Pasteur est actuellement délicate par la rue Bistesi qui n'a pas de bande cyclable. Or, aux deux extrémités de cette rue existent des itinéraires cyclables, vers le centre-ville (par Lyautey ou la rue de Strasbourg), vers le Campus (par le boulevard Jean Pain), vers Grand'Place (par l'avenue Marcelin Berthelot), vers Seyssinet (par les boulevards). On peut évaluer

l'importance des flux cyclistes de ce secteur par comparaison avec les flux d'utilisateurs des TC transitant par la station Chavant, la plus fréquentée du réseau.

Il conviendrait donc d'aménager la place Valentin Haüy pour répondre aux besoins de jonction entre le carrefour Paul-Mistral/Lyautey/Jean Pain et la place Pasteur. L'actuel cheminement sur dalles n'est conçu que pour les piétons. Pour que piétons et cyclistes puissent l'emprunter sans se gêner mutuellement il faudrait l'élargir et bien différencier la partie cyclable du tracé piéton. Si cet aménagement, plutôt modeste, était réalisé, il serait également nécessaire de diriger les cycles vers cet itinéraire : du côté du carrefour Paul-Mistral/Lyautey/Jean Pain, il faudrait matérialiser la voie cyclable en travers du trottoir où est implanté le monument d'Eugène Chavant. A l'autre extrémité, côté quartier Hoche, il faudrait améliorer la jonction avec les pistes qui, de Pasteur mènent soit vers le sud (par la rue Champon et l'av. Berthelot) soit vers l'ouest (par les grands boulevards).

La place Valentin Haüy devrait aussi faire l'objet d'une véritable requalification, avec un aménagement paysager, et pourrait être transformée en zone de rencontre. D'ailleurs, au-delà de cette place particulière, c'est toute la traversée de Hoche par la rue du 4^e régiment du Génie, entre la place Pasteur et le boulevard Agutte-Sembar, qui mériterait d'être traitée selon la formule de la zone de rencontre.

Texte et photo : Bruno VIGNY

En l'état actuel des règles du Code de la route,

- « 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 ou circulant dans une zone piétonne ou une zone de rencontre.» (Art. R. 415-11)

- « Les piétons sont tenus d'utiliser, lorsqu'il en existe à moins de 50 mètres, les passages prévus à leur intention » (Art. R. 412-37).

Cela signifie que les piétons sont prioritaires lorsqu'ils traversent une chaussée, sur un passage marqué ou en dehors, sauf sur 50 mètres avant ou après le passage.

Cela signifie aussi que dans les zones de rencontre, les marquages des passages piétons doivent disparaître avec la création de la zone.

C'est ce que la Ville de Grenoble vient de faire sur la place Grenette, en créant une zone de rencontre, et donc en supprimant les marquages au bout de la rue de la République

et à l'entrée de la rue Montorge. Une première !

Désormais, les véhicules traversant la zone partagent la chaussée avec les piétons.

C'est aussi une illustration de la mise en œuvre du principe de prudence du plus fort envers le plus faible, instauré sans aucune communication publique de l'Etat par le décret du 30 juillet 2008, que tout conducteur doit respecter. « Celui-ci doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. » (Art. R. 412-6).

D'autres zones de rencontre vont suivre à Grenoble, et c'est tant mieux, pour apaiser la circulation et protéger les piétons dans plusieurs rues du centre et des quartiers.

Texte et photo
Christian COTTE



Square des Fusillés



Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Bouchayer-Viallet, le square des Fusillés a été totalement reconfiguré.

D'un grand parking et d'un petit jardin, la Sem SAGES en a fait un petit parking et un grand espace vert, agrémenté d'un espace jeux pour les petits.

Les circulations motorisées ont été reportées en pied d'immeubles et cette voie de desserte deviendra prochainement une zone de rencontre.

Une large allée courbe et en diagonale conduit les piétons depuis la station tram au carrefour vers l'entrée du quartier et vers le Magasin. On peut regretter que tous les bancs ne regardent pas la montagne.

Le paysage de ce coin du quartier Chorier-Berriat a été radicalement métamorphosé et les habitants devraient facilement se l'approprier.

Texte et photo
Christian COTTE

Travaux d'été – les cyclistes bien mal traités

Sur les Communes de La Tronche et de Meylan, de nombreux travaux se sont déroulés au cours de l'été.

A La Tronche, on a innové en créant un panneau « cyclistes mis à pied ». Sur le boulevard de la Chantourne, en direction de Meylan, les cyclistes étaient ainsi invités à marcher à pied sur un trottoir... condamné par les travaux. Il aurait été si simple de mettre en place une signalétique claire indiquant aux cyclistes de rester sur la chaussée.



A Meylan, plusieurs chantiers ont fortement pénalisé les cyclistes, les mettant parfois en situation de danger. Des pistes cyclables bidirectionnelles coupées sans signalisation amont, parfois sans signalisation de l'itinéraire de déviation, et avec très souvent une signalisation déficiente aussi pour les automobilistes, ceux-ci pouvant être surpris de voir des cyclistes sur la chaussée.

Sans parler de tranchées rebouchées avec du gros gravier ou du goudron à peine tassé !

Peuvent beaucoup mieux faire !



Texte et photos :
Antoine JAMMES

Si les cyclistes préfèrent a priori circuler sur des aménagements adaptés, ils ne rechignent pourtant pas à utiliser les voiries communes où ils ont toute leur place, et à se mélanger à la circulation motorisée. Ils y sont d'ailleurs souvent obligés.

Il leur faut cependant être plus vigilants, non seulement aux comportements des autres usagers qui ne sont pas toujours partageurs, mais aussi à un certain nombre de pièges qui ont été créés lors de l'aménagement ou de la rénovation des voiries.

En voici quelques-uns :

- **Les massifs de fleurs** ou d'arbustes qui ornent soit des trottoirs soit des îlots et qui deviennent autant d'écrans visuels entre conducteurs et cyclistes dans les carrefours avec la croissance de ces végétaux.

- **Les îlots directionnels** qui sont souvent des refuges pour les piétons traversant une artère, mais qui, réalisés sur des chaussées de trop faible largeur, sont des goulots d'étranglement où les cyclistes se retrouvent coincés

entre les véhicules et le caniveau.

- **Le marquage axial** d'une chaussée par une ligne blanche continue n'a pas de justification en zone urbaine. Il provoque soit un dépassement rasant des cyclistes par le conducteur qui ne veut pas se faire prendre à franchir une ligne continue, soit un harcèlement des cyclistes par les conducteurs qui ont du mal à maîtriser leur pédale d'accélérateur en attendant de pouvoir les dépasser en respectant la distance de sécurité.

- **Les panneaux STOP** souvent placés sans raison : ils sont en principe réservés à des croisements sans visibilité, et de fait le sont souvent sur des carrefours larges. Un cycliste qui arrive dans un tel carrefour n'a pas besoin de mettre pied à terre pour juger s'il peut s'engager, et pourtant, il est coupable d'avoir « glissé » le STOP et susceptible d'être verbalisé.

- **Les bordures abaissées** que le cycliste doit franchir en entrée de contrallée ou sur le seuil d'un ralentisseur, qui n'est souvent basse que sur le plan, et qu'il faudrait bien mieux remplacer par un caniveau en V.



Grenoble : route de Lyon



Eybens : avenue Jean Jaurès

Mesdames, Messieurs les techniciens projeteurs, aménageurs, pensez aussi « usagers cyclistes » et pas seulement « usagers automobilistes » lorsque vous établissez vos projets de voirie. Ne créez pas de pièges à cyclistes et appliquez les règles du Code ainsi que les recommandations du CERTU, en bonne intelligence.

La circulation de tous sera facilitée par des aménagements pensés pour que la voirie soit partagée. Merci.

Texte et photos :
Christian COTTE

Chez de nombreuses espèces animales, le regard participe à la communication entre individus.

L'homme utilise parfois inconsciemment la force du regard pour capter l'attention. Ne dit-on pas que le regard des autres peut modifier notre comportement ou que notre véhicule va là où porte le regard ?

« L'homo-automobilicus » a depuis trop longtemps perdu le contact direct avec la réalité qui l'entoure.

Ceinturé dans sa carapace métallique climatisée, sonorisée, il en oublie ses racines et son devoir de prudence envers ses semblables notamment en milieu urbain dense.

Dès lors, « l'homo-pedibus » et « l'homo-velocipedus », doivent faire preuve d'ingéniosité pour capter son attention et lui signifier leurs intentions.

Les récentes modifications du Code de la route, créant, entre autres nouveautés, les zones de rencontre et la généralisation des doubles-sens cyclables dans les rues des zones 30, imposent aux utilisateurs des modes actifs un nouveau langage de communication à l'attention des automobilistes. Si ces derniers disposent d'un avertisseur sonore pour signifier leur présence, le piéton ou le cycliste ne peut utiliser que son regard pour capter l'attention de l'automobiliste.

Bien que le piéton soit prioritaire lorsqu'il traverse sur un passage marqué (ou à plus de 50 m. de celui-ci) ou encore dans une zone de rencontre, le Code de la route lui impose de manifester son intention de traverser.

Quel autre moyen que le regard a-t-il à sa disposition pour faire comprendre à l'automobiliste son intention ?

Avant le franchissement d'un passage piéton ou d'un carrefour compliqué, ce regard est essentiel. Il permet, d'une part, de savoir

quels sont les autres usagers qui pourraient croiser sa trajectoire et d'autre part, plus important, de s'assurer que ceux-ci l'ont bien vu.

Cet échange non verbal est primordial pour sa sécurité. Il permet de s'assurer en tant que piéton ou cycliste que l'automobiliste a compris son intention ou manœuvre, et surtout qu'il accepte d'adapter sa conduite à cette nouvelle situation.

Depuis quelques années, cette importance du regard est bien connue des cyclistes. Ils l'utilisent quotidiennement dans les doubles-sens cyclables. En effet, en absence de communication officielle, cette nouvelle facilité est souvent méconnue des automobilistes. Seul un regard appuyé de la part du cycliste est souvent le meilleur moyen d'inciter l'automobiliste à modifier sa trajectoire.

Ce regard croisé permet de sortir temporairement de l'anonymat. En glissant parfois vers un sourire, il participe à une meilleure convivialité. Ainsi pendant un court instant, les différents usagers ne se considèrent plus comme adversaires mais comme utilisateurs différents d'un même espace. Ce sont ces petits signes qui participent à l'apaisement des déplacements, à leur sécurisation et en définitive à rendre la ville plus humaine, plus conviviale.

Nous pouvons extrapoler ce constat. En effet, bien souvent notre comportement, notre état d'esprit, peuvent influencer sur celui des autres. Un air renfrogné, bougon aura tendance à renvoyer de l'animosité tandis qu'un aspect souriant, voire jovial pourra infléchir une attitude agressive en la faisant glisser vers plus d'empathie.

A nous de jouer !

Philippe ZANOLLA

Du bon, même du très bon pour les cyclistes !

Avenue Rhin et Danube

Nous avons remarqué la bonne reconfiguration de l'avenue côté Mistral/ Anatole France, dans le cadre de l'opération de rénovation urbaine.

Nous notons avec grand plaisir la même reconfiguration à l'autre extrémité de l'avenue, entre le carrefour du pont de Catane et le centre des impôts. Les mêmes bons principes ont été mis en œuvre, stationnement bilatéral côté trottoir et bandes cyclables sur la chaussée, le long du stationnement. Il ne reste plus qu'à faire la jonction sur ce schéma entre les 2 parties.

Les services de la Ville de Grenoble ont bien fait les choses.

Cours Lafontaine, square Dr Martin

Le double-sens cyclable annoncé depuis plusieurs années a enfin été réalisé. L'axe cyclable Ouest – Est est ouvert. Il a même été pratiqué avant l'achèvement des travaux tant sa nécessité était criante, et ainsi les cyclistes n'ont plus de raison d'être sur le trottoir...

La Métro l'a bien fait.

Pont des Martyrs

L'aménagement cyclable bilatéral avait le mérite d'exister mais il était très dangereux vu l'importante circulation et la vitesse des poids lourds : le pont des Martyrs offre désormais une piste bidirectionnelle séparée, du côté aval, pour les cyclistes de semaine et aussi ceux du dimanche.

Merci aux services du Conseil général.

Christian COTTE

Car & Vélo

Car et vélos font parfois très bon ménage.

Ainsi, comme on peut le constater sur cet autocar ardéchois, des accroches pour vélo ont été prévues afin de transporter confortablement ces montures.



Photo : Bernard BOUZON

Plus près de nous, la ligne 5110 autorise les VTTistes à emprunter la ligne. Ceux-ci peuvent s'en donner ensuite à cœur-joie pour redescendre en VTT de St Nizier du Moucherotte jusqu'à Grenoble. Une promenade de santé que les sportifs du coin aiment à pratiquer après le travail ou les cours !

Il est étonnant que ce dispositif simple, efficace et avantageux n'équipe pas plus d'autocars. Même si la disposition en soute ne pose pas de problème particulier, cet équipement serait un plus indéniable pour les autocars de la région qui complètent ou se substituent aux TER durant les travaux.

Nathalie TEPPE

L'utilisez-vous tous les jours ou seulement en fin de semaine ? Quand vous ne le chevauchez pas, et surtout la nuit, où le laissez-vous : dans l'appartement, à la cave, sur le balcon ou dehors attaché à un arceau ou un arbre ? L'avez-vous déjà retrouvé amputé, endommagé ?

Si vous n'avez pas de solution de stationnement satisfaisante, si votre logement ou votre garage ne peut le recevoir, vous pouvez le remiser dans un des parcs autos en ouvrage de Grenoble en prenant un abonnement, comme pour un véhicule : pour 5 € par mois, vous pouvez le stationner dans un local fermé, gardé, sécurisé, accessible 24 heures sur 24.

Certains parcs autos sont gérés :

- soit par **EFFIA**, (abonnements à prendre au 0 825 888 826) :
 - Berriat Alsace-Lorraine, 22 rue Denfert Rochereau,
 - Le Doyen, 34 avenue Doyen louis Weil.
- soit par **VINCI PARK**, (abonnements à prendre à l'accueil) :
 - Musée, 50 avenue Maréchal Randon
 - Géants

- Hôtel de Ville, avenue de Valmy (formule à 1 €/mois couplée à un abonnement véhicule)
- Parc Relais Catane
- Philippeville (à partir de 2013).

Faute de signalisation sur place et d'information sur cette possibilité de stationnement sécurisé, les abonnements pour les vélos restent peu nombreux dans la plupart des parcs. Les capacités, variables, peuvent être facilement augmentées si la demande se manifeste, mais l'offre attend la demande qui ne connaît pas l'offre...

Pourtant, la plupart des immeubles anciens et même certains immeubles neufs n'ont pas de local à vélo. Et beaucoup de propriétaires de vélo ne veulent pas le laisser dehors la nuit. Et les cyclistes occasionnels seraient plus incités à prendre leur vélo s'il était garé dans un parc auto près de leur domicile, plutôt que dans une cave difficile d'accès.

On peut légitimement souhaiter plus de volonté politique pour faire développer ce service des parcs autos. Le valoriser et faire connaître les offres tarifaires inciteraient plus d'usagers à y laisser leur véhicule.

Texte et photo :
Christian COTTE



Plans de Déplacements PDE, PDA, PDIE...

Les plans de déplacement d'entreprises et d'administrations ont plus de 10 ans. Près de 300 plans existent dans la région grenobloise (enquête observatoire 2009 PDE-PDA de la CCI).

Si la plupart des grandes entreprises ont mis en place un PDE, beaucoup d'administrations sont à la traîne et de nombreuses petites entreprises n'ont pas les moyens d'en mettre en place, alors que dans beaucoup de cas elles pourraient se regrouper pour élaborer un Plan de Déplacements Inter-Entreprises.

Si le PDE de STMicroelectronics-Grenoble est souvent, et à juste titre, cité en exemple en France, nous voyons hélas nombre de PDE ou PDA bien peu ambitieux avec peu de mesures d'incitation et d'accompagnement, avec même dans certains cas un refus d'intégrer le vélo dans ces PDE/PDA.

Ce dossier central est donc destiné à faire le point sur l'état des lieux et à proposer des orientations pour donner une nouvelle impulsion à ces Plans de déplacements dans la région grenobloise.

Plans de Déplacements - introduction

Les Plans de déplacement d'Entreprises (PDE) ont été mis en place par le législateur comme l'une des mesures liées aux Plans de Déplacements Urbains. Ils doivent contribuer à la lutte pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre. En France, les transports représentent 35% des émissions de CO².

Les premiers « bilan carbone » réalisés par les entreprises montrent que les déplacements domicile-travail représentent 10 à 30% des émissions globales de CO² liées à l'activité de l'entreprise. Dans les activités tertiaires, le transport des salariés est la principale source d'émissions avec le chauffage et la climatisation des bâtiments. Ikea a estimé que le déplacement en voiture de sa clientèle représente 66% des émissions de gaz à effet de serre de ses magasins.

Les entreprises n'ont pas d'obligation d'en réaliser, à la différence des administrations qui sont tenues de réaliser un PDA (Plan de Déplacement d'Administration) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (décret du 22 décembre 2006).

Dans un certain nombre de zones d'activités, les entreprises peuvent également se regrouper pour mettre en place un PDIE (Plan de Déplacements Inter-Entreprises).

Les PDE s'intéressent à tous les déplacements liés à l'activité de l'entreprise : ceux des salariés bien sûr, ce que font la plupart des PDE, mais aussi, on l'oublie trop souvent, ceux des fournisseurs, des prestataires de services (intérim, sociétés de gardiennage et d'entretien), des clients et des visiteurs de l'entreprise.



Les motivations pour les PDE

Les principaux arguments en faveur d'un PDE ou d'un PDIE sont (extrait d'un document de l'ADEME) :

- les économies foncières (libérer ou réduire l'espace occupé par le stationnement des salariés sur le site),
- l'élargissement du bassin de recrutement des entreprises,

- l'amélioration du confort des salariés dans leur ensemble, la baisse du stress,
- la diminution des nuisances et de la congestion routière pour la collectivité, etc.,
- la valorisation de l'image de l'entreprise et du site (éventuellement en lien avec des démarches de certification environnementale),
- la diminution des coûts de transport pour l'entreprise et les salariés (dans la gestion de la flotte de véhicules,
- le dimensionnement des parkings, par des déductions de charges patronales au titre des accidents de travail, etc.).

C'est souvent le problème du stationnement qui déclenche la mise en place d'un PDE. Il y a plus de dix ans, le manque d'espace a amené STMicroElectronics, sur la presqu'île à Grenoble à engager un PDE pour récupérer de l'espace « parkings voitures » afin de pouvoir accueillir de nouveaux salariés. Un dirigeant de ST explique ainsi qu'embaucher un nouveau salarié c'est souvent embaucher également sa voiture !

D'une nécessité à l'origine, le PDE de ST est devenu un argument de valorisation de son image, la célébration des 10 ans de son PDE ayant été largement médiatisée.

Construire une place de parking voiture est un investissement coûteux, de 2000 €(place en surface) à 15 000 €(place en ouvrage). Dans le cadre de son PDE, EDF (Villeurbanne) a estimé à 1400 €/an l'économie réalisée par place supprimée ! À titre de comparaison, on peut estimer de 60 à 300 € le coût d'une place vélo.

Le déménagement d'une entreprise est aussi une bonne opportunité de mettre en place un PDE, les salariés devant à cette occasion modifier leurs pratiques de déplacement. C'est l'occasion pour l'entreprise de revoir la place accordée au stationnement dans sa nouvelle implantation et de discuter avec les collectivités locales la desserte de leur entreprise par les transports en commun ainsi que l'aménagement de liaisons cyclables.

L'arrivée d'une nouvelle ligne forte de TC est aussi une bonne opportunité : ligne B sur la presqu'île, ligne Grenoble-Meylan pour Inovallée ...

Les PDIE se mettent en place dans des zones d'activités regroupant de nombreuses entreprises dont certaines de petite taille. La structure apportant déjà des services aux entreprises (restaurant inter-entreprises, salles de réunions...) devient logiquement porteuse de cette démarche PDIE.

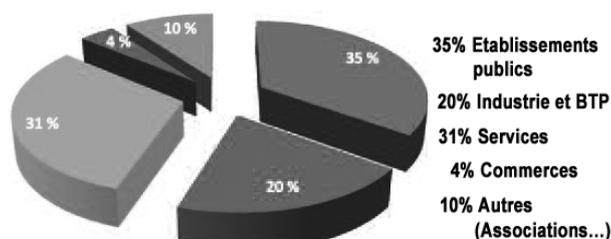
Bilan sur 10 ans de Plans de Déplacements dans la région grenobloise

Dans la région grenobloise, de nombreux PDE et PDA se sont mis en place. Le SMTC participe notamment au financement de la cellule PDE que pilote la CCI ainsi qu'au club PDE de la TAG. Ces deux organismes aident les entreprises à mettre en place un PDE et organisent des actions de sensibilisation. La CCI gère un observatoire des PDE-PDA. Le dernier rapport porte sur 2009 ; l'édition 2011 traitera également les déplacements professionnels.

Quelques chiffres de l'observatoire 2009

114 entreprises et administrations ont répondu au questionnaire de la CCI, représentant plus de 57 000 emplois, soit près de 1/3 des emplois salariés de la région grenobloise, entreprises et administrations pour l'essentiel. Il est à noter que 92% des réponses viennent d'établissements de plus de 250 salariés.

Répartition des établissements enquêtés par effectifs



Observatoire 2009 des PDA-PDE dans la région urbaine grenobloise

Le nombre de PDE et PDA a fortement augmenté en 2008 et 2009, avec la mise en place de la prime transports, obligeant les entreprises à participer aux abonnements TC à hauteur de 50%. Les principales mesures mises en place concernent la signature de conventions avec la SEMITAG et Transisère (à plus de 90%) et l'aménagement de stationnements vélos dans l'entreprise (63%). Mais seule une entreprise ou administration sur trois a mis en place un « point d'information ».

Ces mesures ont contribué à ramener la part des autosolistes de 68% à 58% pour les déplacements domicile-travail. Ce transfert modal s'est fait au profit des transports en commun (+4,2%), du TER (+1,9%), du vélo (+1,9%) et du covoiturage (+1,5%).

Exemple du site de STMicroelectronics - Grenoble

Le site a été l'initiateur, en France, des PDE (Plan de Déplacement Entreprise), celui de Grenoble ayant 10 ans cette année. Fort d'une réussite exemplaire de 60% de salariés adhérents aux transports alternatifs (*), le PDE du site de Grenoble, riche d'encore plus d'innovation, de motivation et d'adhésion s'oriente vers de nouveaux sommets à 80 % à horizon 2013, grâce à ses partenaires et au développement de la presqu'île !

Bernard FONTAN - directeur du site de Grenoble

(*): vélo : 14%, TC : 31%, TER : 9%...

Les limites actuelles des Plans de Déplacements

La taille des entreprises

L'observatoire des PDE montre clairement qu'actuellement les petites entreprises et les commerces ne se sentent pas concernés par cette démarche.

Sur certaines zones d'activités, un PDIE peut permettre à ces petites entreprises de bénéficier des services mis en place par la structure qui gère la zone d'activités.

Mais, même dans ce cas, on s'aperçoit que ce sont des entreprises de taille moyenne qui s'inscrivent dans cette démarche. À Inovalée par exemple, la grande majorité des très petites entreprises n'ont pas de PDE. Comme beaucoup d'autres zones d'activité, cette zone à cheval sur Meylan et Montbonnot a été construite en périphérie de l'agglomération avec une bonne desserte routière et une offre de stationnement abondante. L'offre TC actuelle, de piètre qualité, peut difficilement rivaliser avec la voiture !

Le cas des administrations

Même si les principales administrations (Préfecture, Conseil général, Rectorat...) et collectivités locales (Métro, communes...) ont mis en place un PDA, on constate l'absence de nombreuses administrations : combien de lycées et collèges, combien d'administrations d'Etat, Police, Justice, Impôts ont un PDA ? Comment gérer des établissements regroupant différents services comme la cité administrative ?

La mise à l'écart du vélo

L'employeur ne peut intervenir sur le choix du mode de déplacement pour le trajet domicile-travail. Mais il peut, via le règlement intérieur, donner des règles pour les déplacements professionnels. Ainsi, certaines entreprises comme EDF interdisent l'usage du vélo pour les déplacements professionnels ! D'autres déconseillent fortement l'usage des « deux-roues », qu'ils soient motorisés ou non ...

Le travail non reconnu des référents PDE

Le référent PDE est la personne désignée par l'entreprise pour gérer le PDE : élaborer le PDE, gérer les relations avec les collectivités et les entreprises de transport, informer les salariés, mesurer l'efficacité du PDE/PDA et le faire évoluer... Dans beaucoup d'entreprises et administrations, c'est du travail de « bénévole », une tâche parmi tant d'autres. Nous nous en rendons compte lorsque nous invitons ces référents à participer à la commission PDE de l'ADTC.

Enquête ADTC auprès de nos adhérents

Pour préparer ce dossier, nous avons réalisé une enquête-minute auprès de nos adhérents. 134 réponses en 48 heures ; plus de 30 entreprises et administrations représentées. Quelques extraits de cette enquête : Transports en Commun : c'est la principale action en place ; les plus : le prix des abonnements et l'information en cas d'imprévu

Vélo : plusieurs établissements déconseillent voire interdisent le vélo. Peu d'informations, trop peu d'argent investi (garages à vélos...) Covoiturage : très peu mis en œuvre Trop souvent seul le « minimum légal » est mis en œuvre (abonnements TC).

Les établissements qui ne se sont pas lancés : petites entreprises ou absence de volonté de la direction.

Une nouvelle dynamique pour les PDA, PDE et PDIE ?

Nous avons vu que les entreprises et administrations qui ont mis en place un PDE ou un PDA obtiennent souvent de bons résultats. Mais, nous constatons qu'il existe de nombreux freins à sa généralisation à l'ensemble des employeurs et à l'intensité mise dans les actions engagées. Il est donc possible de donner un nouveau souffle à cet outil pour les prochaines années, en agissant sur plusieurs leviers.

Développer des PDE et PDA plus ambitieux

Trop de PDE/PDA mis en place par les entreprises et administrations se limitent à une convention avec les exploitants des réseaux de TC pour offrir des d'abonnements moins coûteux aux salariés. En signant ces conventions, l'entreprise, qui participe à 50% au coût de ces abonnements, réduit ainsi son budget consacré au PDE sans aucune contrepartie !



Photo : Sylvain Blanchard

Dans le même esprit que le « **contrat d'axe** » imaginé pour le SMTC pour la mise en place de lignes fortes de transport en commun type tramway, il serait nécessaire de mettre en place des « **contrats PDE** » entre les collectivités publiques et les entreprises ou administrations. Pour bénéficier de réductions sur les abonnements TC, celles-ci auraient un cahier des charges minimal à remplir. Comme mesures obligatoires, l'ADTC propose des actions d'incitation et d'information régulières, un budget temps dédié pour le référent PDE, des actions pour le vélo (entretien, formation, participation à l'achat...) et le covoiturage.

Des PDA dans toutes les administrations

La mise en place d'un PDA dans les lycées et collèges ainsi que dans les administrations d'Etat est indispensable ne serait-ce que pour respecter la loi.



Photo : Antoine Jammes

Prendre en compte sérieusement le vélo

L'accidentologie sert souvent de faux prétexte pour ne pas intégrer le vélo dans les PDE. En effet, nombre d'entreprises confondent vélo et « deux-roues ». Lors de la table ronde du 5 juin 2009 organisée par l'ADTC dans le cadre de la journée « allons au travail à vélo », les données suivantes établies par le CERTU ont été présentées : les cyclistes représentent 4% des déplacements quotidiens, 4% des blessés graves et 4% des tués ; alors que les deux-roues motorisés représentent 2% des déplacements quotidiens, mais 30% des blessés graves et 21% des tués.

De même, il est reconnu mondialement que plus il y a de cyclistes, moins il y a de risques d'accidents !

D'autre part, l'observatoire de l'accidentologie mis en place par la Métro a noté que les accidents ayant causé la mort d'un cycliste ces dernières années étaient tous liés au phénomène d'angle mort avec des camions ou des bus.

Il est possible de réduire ce risque en formant les cyclistes à ce problème des « angles morts » et plus globalement sur la la manière de se déplacer en sécurité à vélo en milieu urbain. Un PDE peut aussi intégrer des actions d'entretien des vélos (éclairage et freins) et d'équipement type gilet réfléchissant, qui concourent à la sécurité.

Enfin, les dirigeants des entreprises devraient intégrer le fait que les salariés pratiquant quotidiennement le vélo sont en meilleure santé, arrivent moins stressés au travail et sont moins souvent en arrêt maladie que les salariés automobilistes.

L'ADTC accompagne les entreprises et les administrations dans leurs PDE, PDA et PDIE

L'ADTC accompagne les établissements de notre territoire dans leur démarche de PDE-PDA en leur proposant différentes actions à mettre en place pour atteindre les objectifs fixés, souvent aussi nombreux qu'ambitieux. Les actions s'orientent autour de trois mots-clés : **informer, sensibiliser et accompagner** les actifs de la région urbaine grenobloise vers les alternatives à l'automobile, crédibles et confortables, sur leurs trajets domicile-travail.

INFORMER

L'ADTC accompagne les établissements dans la diffusion auprès de leurs collaborateurs des informations relatives à la mobilité urbaine et à l'accessibilité à leur(s) site(s), grâce à des permanences de conseils personnalisés en déplacement, des conférences, la réalisation d'une plaquette d'accès au(x) site(s) rassemblant l'information afin de la rendre facilement accessible à tous. L'objectif est donc d'informer et conseiller les usagers en leur proposant des alternatives crédibles et personnalisées à l'automobile pour leur trajet domicile-travail.

SENSIBILISER

Changer ses habitudes de transport c'est aussi changer de rythme, de temps de trajet, d'itinéraire, de statut d'utilisateur, cela peut générer une certaine appréhension. Face à cela, l'ADTC accompagne les futurs usagers des modes de déplacement alternatifs à l'automobile en proposant :

- depuis 2008 des formations professionnelles "vélo et sécurité". L'objectif est de permettre aux personnes sachant faire du vélo, mais hésitant à circuler dans le trafic urbain, à adopter de bonnes pratiques pour circuler en minimisant les risques.

- un bilan de l'état de l'ensemble des vélos des salariés ou agents des établissements qui le souhaitent. Ce qui permet d'assurer aux cyclistes de se déplacer avec un vélo en état de marche, assurant leur sécurité et celle des autres usagers de la route.

Depuis 2009, l'ADTC et la Métro travaillent aux côtés de différents partenaires, sur une campagne annuelle de sensibilisation appelée « Vélos, bus, camions : cohabitons ! » qui vise à informer les cyclistes et les piétons pour qu'ils prennent conscience du danger qu'ils encourent lorsqu'ils sont proches de grands véhicules en manœuvre ou à l'approche d'un carrefour.

ACCOMPAGNER

Il paraît nécessaire d'accompagner les personnes qui le souhaitent dans leur changement de mode de transport. Ainsi, tout au long de l'année, l'ADTC propose des actions d'incitation à l'essai de solutions alternatives comme le challenge régional inter-établissements à vélo devenu multimodal en 2011, l'opération automnale « cyclistes brillez », la Semaine de la Mobilité et de la Sécurité Routière, les journées PDE-PDA internes à chaque établissement. Ces actions plus ponctuelles permettent aux actifs de tester en situation réelle d'autres modes de transport, ce qui conduit vers des changements d'habitude durables.

Aider au développement des PDIE

Sur la presqu'île, la plupart des employeurs ont mis en place un PDE ou un PDA avec un référent. Le « club des entreprises du polygone » joue un rôle de coordination par rapport aux collectivités locales.

Sur Inovalée, l'association Inovalée n'a pas de budget spécifique pour faire ce travail d'animation, notamment par rapport au grand nombre de petites entreprises qui ne disposent elles non plus d'aucun moyen pour la mise en place de leur PDE. Les actions menées, avec l'aide de l'ADTC, peuvent être classées comme des actions de « bénévolat » !

À Montbonnot, l'adjoint en charge des déplacements nous a sollicités pour une zone d'activités qui regroupe un certain nombre de petites entreprises, mais sans structure commune. Il n'existe aujourd'hui pas de réponse possible pour déployer un PDIE dans ce type de situation.

Le bilan carbone, une obligation d'ici à 2012

D'ici à fin 2012, les entreprises de plus de 500 salariés, les établissements publics de plus de 250 salariés et les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants devront avoir réalisé un bilan carbone, avec un plan d'actions pour réduire leurs émissions. Le décret d'application de la loi Grenelle 2 publié en juillet 2011 a exclu les émissions de CO₂ en dehors des sites, dont les déplacements de salariés.

Néanmoins, la mise en place de ce bilan carbone, dans un contexte de renchérissement des énergies et de prise en compte par la population du réchauffement climatique, constituera une incitation supplémentaire pour mettre en place des PDE, PDA et PDEI.

Challenge régional 2011

« Au travail, j'y vais autrement »

Le 9 juin 2011, les deux événements « Allons au travail à vélo », et « Au travail sans ma voiture » ont fusionné en Rhône-Alpes.

Depuis 2010, l'ADTC et ses partenaires avaient souhaité élargir le traditionnel challenge « Au travail à vélo », organisé en juin depuis 2004, à l'ensemble des modes de transports alternatifs. La première édition du challenge multimodal « Au travail sans ma voiture » avait ainsi vu le jour en septembre 2010, pendant la Semaine de la mobilité.

Inciter le personnel à tester toute une palette de solutions alternatives à la voiture individuelle est une motivation forte. Tout le monde ne peut pas faire son trajet quotidien domicile-travail à vélo, mais il existe souvent une alternative à la voiture, au besoin en combinant deux modes de transport : TC, vélo, marche, covoiturage, intermodalité. Quand on incite un maximum de personnes à tester ces options, il y en a toujours une partie qui finiront par les adopter, au moins pour une partie de leurs trajets.

Un challenge... pour les organisateurs

Pour cette édition 2011, les acteurs réunis par la Région étaient d'accord sur les grandes lignes : valoriser l'ensemble des modes de transports alternatifs. A Grenoble, aussi bien le SMTC que la Métro ont soutenu l'ADTC dans l'organisation de cet événement, ainsi que l'ADEME, la CCI et la Ville de Grenoble.

La mise en pratique n'était toutefois pas évidente : la Région, qui avait décidé de coordonner l'événement au niveau régional, a préféré retenir la première semaine de juin, plutôt que la Semaine de la mobilité. Le calendrier a donc été très serré, d'autant plus qu'il a fallu « essayer les plâtres » de cette nouvelle forme d'organisation régionale...

Impact à l'échelle régionale

Premier résultat positif : le passage à l'échelle régionale a incité d'autres agglomérations à se lancer dans l'opération. Ainsi, pour la première fois en 2011, un challenge de ce type était organisé à Saint-Etienne, à Vienne, et dans plusieurs Communautés de Communes de l'Isère, la Drôme, la Savoie, l'Ain ou la Loire, en plus des métropoles qui avaient déjà une expérience dans ce domaine (Grenoble, Chambéry et Lyon).

Seul point négatif de cette évolution : la disparition du challenge vélo. Il faudra trouver dans les mois à venir d'autres moyens pour que le vélo soit mieux pris en compte dans certains Plans de Déplacements d'Entreprises.

Résultats dans la région urbaine grenobloise (RUG)

68 établissements, employant au total 26534 personnes, ont participé. Nous avons retrouvé la majorité des participants des deux challenges 2010 (challenge vélo de juin, ou défi multimodal de septembre), et quelques nouveaux.

La Région avait proposé de classer les participants en fonction du nombre de kilomètres-voiture économisés : les 62328 « kilomètres alternatifs » des participants de la RUG ont permis d'économiser l'émission 8,1 tonnes de CO2 en une seule journée. En moyenne, 24% du personnel est venu au travail autrement qu'en voiture individuelle, avec un trajet moyen de 10 km aller pour ces « altermobiles ». Des scores supérieurs à 90% d'« altermobiles » ont été atteints par 5 petits établissements, et parmi les établissements de plus de 250 personnes, deux ont dépassé 40%.

Félicitations à tous, dont ST Microelectronics et la Communauté de Communes du sud grenoblois, qui ont totalisé le plus de « kilomètres alternatifs » par employé au niveau régional dans leur catégorie respective. Merci aussi aux participants qui ont testé des formules originales, comme un trajet domicile-travail en... kayak !

Bravo à M. Denis Aubertin, de l'entreprise Siemens, venu en kayak sur la presqu'île !

Texte : Monique GIROUD



Photo : Siemens

PDU - calendrier retardé

Avec la réforme territoriale, le Plan de Déplacements Urbains est décalé.

Le PDU 2012-2020 devient PDU 2013-2030.

Après une phase 1 terminée fin 2010 qui a permis de définir des orientations, la phase 2 d'élaboration de différents scénarios est en train d'être replanifiée pour tenir compte de l'entrée dans le périmètre de la Métro, et donc du SMTC, de nouvelles Communes du sud grenoblois.

Cette phase 2, avec différents ateliers au cours desquels l'ADTC intervient, devrait se prolonger jusqu'en juin 2012.

Au cours du deuxième semestre, les différents scénarios seront débattus avec les cafés citoyens, un atelier citoyen, le comité des sages...

C'est à l'issue de cette phase 3 que sera retenu un scénario.

L'année 2013 permettra la rédaction finale de ce PDU, l'enquête publique...

Enfin, l'ADTC note avec satisfaction que l'échéance de 2020 a été repoussée à 2030 ce qui permettra de ne pas faire un PDU avec comme seul objectif la rigueur budgétaire, mais d'intégrer des objectifs à plus long terme tant globaux (dérèglement climatique...) que locaux (dans quelle agglomération voulons-nous vivre dans 20 ou 30 ans ?)

Antoine JAMMES

Réseau Nord - Est Une restructuration inachevée

Tout sur le réseau TAG

En cette rentrée 2011, quelques nouveautés sur le réseau TAG.

1) **ligne 17** : ajout de 5 courses le matin vers Grenoble et de 4 courses le soir vers Les Saillants.

Un car à étage avec 85 places assises est introduit sur la ligne pour améliorer la capacité.

2) **ligne 32** : ajout de 1 course en direction de Verdun et de 4 courses en direction de Maisons Neuves.

3) **ligne 11** : la fréquence passe de 45 minutes à 22 minutes le dimanche matin entre les arrêts François Quesnay et Comboire.

4) **la ligne Proxi'Tag Venon**, du fait de son succès, devient un Ami'Bus et circule sans réservation préalable pendant les périodes scolaires. Le samedi et pendant les vacances scolaires, une réservation par téléphone au plus tard la veille avant 16h reste nécessaire.

5) **La navette Rabot** voit ses terminus et itinéraire modifiées : son terminus est désormais rue de Palanka, à deux pas de l'arrêt V. Hugo des lignes A et B. En direction du Rabot, la navette emprunte le quai rive gauche jusqu'au pont de la citadelle avant d'emprunter le quai rive droite. Ce détour préjudiciable à l'efficacité de cette navette est imposé par le projet de réaménagement des quais de l'Isère à Grenoble.

6) **une ligne Proxi'TAG** entre la gare de Voreppe et la ZA de Actipôle à Veurey-Voroize est créée, son utilisation est soumise à réservation préalable au plus tard la veille avant 16h, c'est la tarification TAG qui s'applique.

Emmanuel COLIN de VERDIERE

Dans nos précédents bulletins, nous vous avons parlé de ce projet de restructuration du réseau Nord-est.

En juin, se sont déroulées plusieurs réunions qui ont permis d'aboutir aux grandes lignes du projet qui devrait être mis en place début 2012.

L'objectif fondamental de ce projet consiste à améliorer la desserte d'Inovalée depuis Grenoble, la desserte depuis la gare de Gières et le Domaine Universitaire étant assurée par le 6070 (voir article pages 16 et 17).

La restructuration consistera donc à :

- créer une ligne « directe » partant de Trois-Dauphins, empruntant les boulevards Agutte Sembat et E. Rey jusqu'à Chavant,

la voie express et l'avenue de Verdun jusqu'à La Revirée puis l'itinéraire de la 31 jusqu'à son terminus Maupertuis.

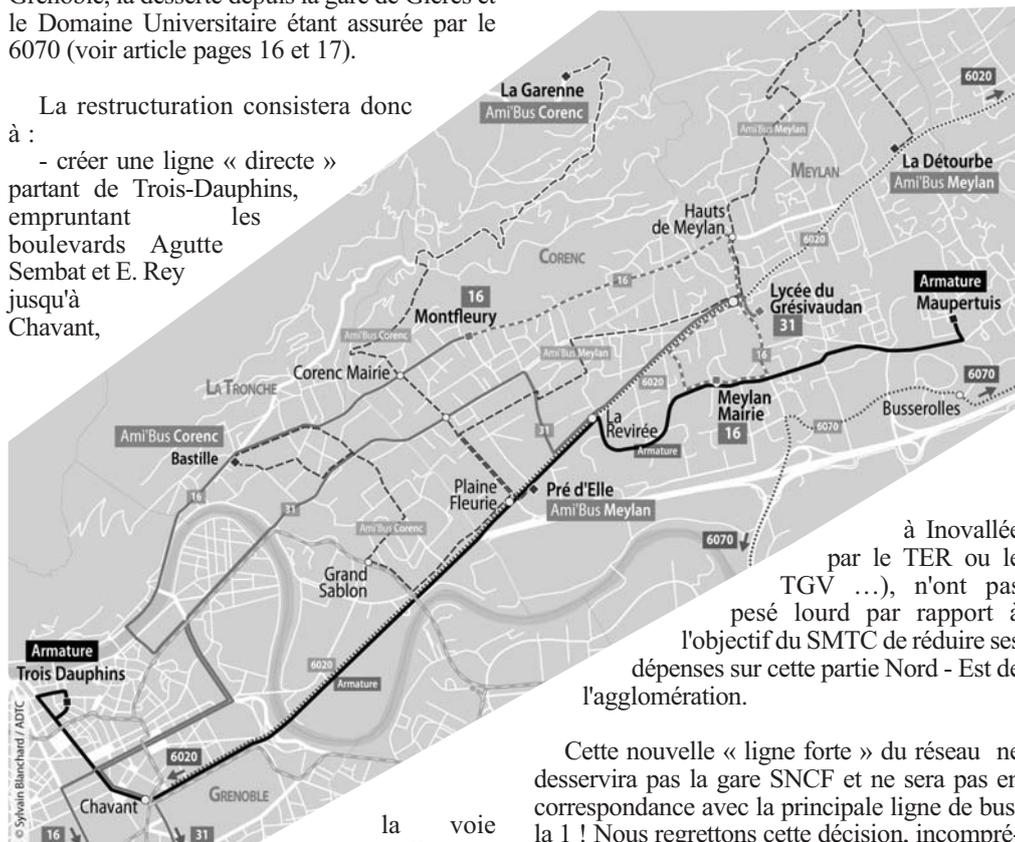
- supprimer les lignes 9 et 42
- renforcer les Amibus de Meylan et de Corenc.
- amener la ligne 31 jusqu'au Lycée du Grésivaudan.

Certains espéraient que la nouvelle ligne directe soit un tramway, puis à-minima une ligne BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). Ce qui semble acquis, c'est un couloir de bus sur la voie express avec la suppression du détour au P+R de la Carronnerie... mais avec des travaux probablement réalisés en 2013.

L'ADTC a insisté à de nombreuses reprises pour que la ligne aille jusqu'à Montbonnot et a proposé un itinéraire direct via le quartier Charlaix. Plus de 5000 salariés n'ont pas pesé lourd face à la contrainte institutionnelle (Montbonnot ne fait pas partie du territoire de La Métro).

Plus grave, les élus du SMTC ont catégoriquement refusé que cette ligne aille jusqu'à la gare de Grenoble.

Les arguments de clientèle supplémentaire, largement sous-estimée par les services, (salariés venant par le TER, ceux utilisant les lignes Transisère ayant leur terminus en gare de Grenoble, venant de Saint-Egrève par la nouvelle ligne 1, visiteurs d'entreprises venant



à Inovalée par le TER ou le TGV ...), n'ont pas pesé lourd par rapport à l'objectif du SMTC de réduire ses dépenses sur cette partie Nord - Est de l'agglomération.

Cette nouvelle « ligne forte » du réseau ne desservira pas la gare SNCF et ne sera pas en correspondance avec la principale ligne de bus, la 1 ! Nous regrettons cette décision, incompréhensible dans une vision de réseau structuré ! Les chauffeurs de taxis continueront donc à emmener tous les matins depuis la gare des visiteurs d'Inovalée à la place des transports en commun.

L'ADTC était bien seule à se battre pour ce prolongement au cours de cette réunion décisive...

La disparition de la ligne 9 est également mal vécue par les habitants de Meylan (avenue de la Plaine Fleurie) et de La Tronche. Le SMTC a promis de renforcer les Amibus mais pour une durée expérimentale d'un an. Nous avons de forts doutes, dans cette période de vaches maigres, quant à la pérennité de ces mesures.

Une réunion est prévue le 13 octobre pour affiner ce projet avec les élus des Communes, l'ADTC et les unions de quartier.

Antoine JAMMES

Réseau TAG : pour des correspondances optimisées

De nombreux points de correspondance existent dans le réseau. Partout où deux lignes se croisent, et si les arrêts sont aménagés, il y a possibilité d'échange. Certains points qui concentrent un nombre important de lignes jouent un rôle capital dans les déplacements, comme les stations Grand'Place et Chavant. Comment se présente la situation des correspondances et peut-on apporter des améliorations ?

Quand deux lignes se croisent

Dans la majorité des cas, quand deux lignes se croisent, les arrêts sont aménagés de manière à faciliter la correspondance. Il existe cependant des points où la correspondance est impossible. Cette situation concerne au premier chef la ligne 54 – Fontaine-la Poya – Saint-Egrève - de création récente, où l'absence d'arrêt ne permet pas la correspondance avec la ligne Express TransIsère au pont barrage de Saint-Egrève (voir « carton rouge » en p. 3). Un autre cas se relève pour la ligne 26 qui n'offre pas de correspondance avec les lignes 21 et 23 à St Martin d'Hères avenue A.Croizat ; de plus, ici, faute d'arrêt de la ligne 26 sur cette avenue, l'intervalle entre les arrêts P. Sémar et Neyrpic-Belledonne dépasse les 700 m, ce qui est très supérieur aux intervalles moyens en zone urbanisée.

Il arrive que deux arrêts de lignes distinctes soient officiellement présentés comme arrêts de correspondance, car portant le même nom, alors qu'ils ne sont pas réellement très proches : l'arrêt Bon Pasteur des lignes 26 et 33 en est un exemple.

Quant à la ligne 32, elle observe rue Chorier un arrêt Saint-Bruno, homonyme de la station des lignes A et B cours Berriat, à 300 m de là...

Quand il n'est pas possible de rendre proches deux arrêts au niveau d'une intersection, mieux vaut ne pas donner le même nom : c'est ainsi qu'à l'intersection de la rue de Stalingrad et de la rue des Alliés, la ligne 26 dessert l'arrêt dénommé Stalingrad-Alliés et les lignes 13 et 16 l'arrêt Eugène-Sue.

Nous notons avec plaisir qu'une correspondance malaisée sera corrigée au centre-ville : l'arrêt Dr Mazet des lignes 34 et TransIsère, situé av. F. Viallet, va être rapproché du cours Jean-Jaurès pour faciliter les échanges avec l'arrêt Alsace-Lorraine de la ligne 1. Pour améliorer encore cette correspondance, il est indispensable de créer un arrêt entre F. Viallet et H. Dubedout.

Station Grand'Place

L'aménagement de cette station permet d'excellents échanges entre lignes de bus et tram. Seule son étendue rendait difficile le repérage des lignes, indiquées par des panneaux ordinaires. Récemment, la TAG a mis en place une nouvelle signalétique : les numéros de lignes sont de grande dimension, donc lisibles à distance. De plus, les divers services offerts par la station (accueil TAG, paiement des amendes, ascenseur etc) sont indiqués avec des logos et des flèches.



Station Chavant

La station Chavant est devenue, depuis la mise en service de la ligne C, la plus fréquentée du réseau. Outre les trams A et C, elle voit passer les lignes 31, 34, 6020 et depuis le 1^{er} septembre toutes les lignes Express TransIsère (Lise). Son importance va donc encore s'accroître. Comme les points d'arrêt sont dispersés (ce n'est pas comme Grand'Place une station ex nihilo), un fléchage devrait guider les usagers entre d'une part la station tram et d'autre part les arrêts des bus (place P. Mistral) et des cars TransIsère (boulevard Lyautey) Et une signalétique très lisible comme celle de Grand'Place devrait identifier les lignes, tout spécialement les lignes TransIsère indiquées par de minuscules autocollants.

Texte et photos :
Bruno VIGNY

Atobus

Une révolution a eu lieu cet été chez nos voisins lyonnais : le réseau des Transports en Commun Lyonnais a été entièrement restructuré. Le basculement a eu lieu dans la nuit du dimanche 28 Août au lundi 29 Août. Avec 26 lignes majeures, fonctionnant de 5h à 0h30, complété par des lignes de dessertes fines et d'autres dédiées aux liaisons entre les pôles d'échanges (gares TER, métro) et les zones d'activités, le réseau s'est offert une nouvelle jeunesse. Les horaires sont valables toute l'année et ne sont plus réduits lors des vacances scolaires.

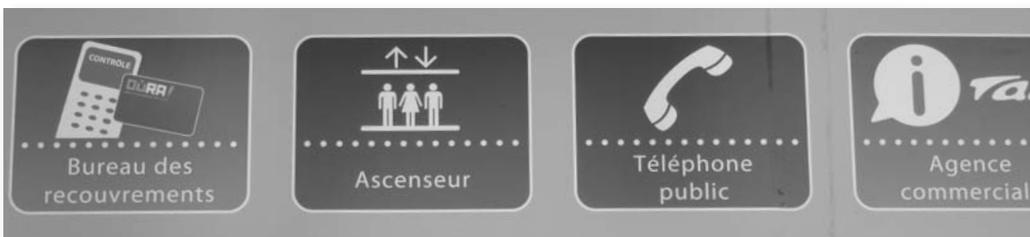
Préparant ce changement depuis plus d'un an, le Sytral n'a pas lésiné sur la communication, avec un site internet dédié pour informer les citoyens du projet et recueillir leurs avis.

A quelques jours du basculement, plusieurs centaines de personnes mobilisées sur des stands d'information répartis sur toute la ville indiquaient aux usagers ce qui allait changer a pour eux.

Objectif : augmenter de 10% la part modale des transports en commun dans l'agglomération lyonnaise, en renforçant à la fois l'amplitude horaire et la fréquence du réseau... avec à la clé un effort financier conséquent pour acheter du matériel et recruter des conducteurs.

Quelques ajustements sont probablement à prévoir dans les prochains mois en fonction des retours des usagers. Au-delà des inévitables réticences au changement, ce sont les réponses aux besoins qui seront évaluées. Sur le terrain, tout ne fonctionne pas toujours comme prévu sur le papier !

Nathalie TEPPE



Le TER : un argument de vente à Pontcharra

Un constructeur immobilier (Atout Cœur Pontcharra) a eu recours à un argument peu commun pour vendre ses appartements à Pontcharra à travers son annonce dans la presse gratuite.

Comme vous pouvez le découvrir dans l'encadré ci-dessous, il vante la proximité de Grenoble et de Chambéry en TER !

Un bel exemple de densification urbaine autour des axes de transports en commun existants et tellement pratique pour les couples dont les conjoints travaillent à aux extrémités de la vallée du Grésivaudan.

« Bouger de façon simple, économique et reposante grâce aux dessertes TER régulières en direction de Grenoble et Chambéry ...

Exemple :

Avec le TER, aux heures de pointe, rejoignez sans stress la gare de Grenoble-Gières Universités en 19' et Grenoble Gares en 29' (+Tram, Bus, Car ou vélo. Il vous en faudra 16' pour vous rendre à Chambéry. »

Nathalie TEPPE

En cette rentrée 2011, les réseaux Transisère et Grésivaudan affichent de nombreuses nouveautés.

Pour le réseau Transisère, c'est la mise en place de LISE (Lignes Isère Express). L'ensemble des lignes convergeant vers Grenoble a désormais le même itinéraire dans le triangle Montbonnot (arrêt Pré de l'Eau) – Saint Egrève (arrêt Pont Barrage) – Vizille (arrêt l'alliance). Ces lignes desservent toutes l'arrêt Chavant en correspondance entre elles et avec le réseau TAG. Ce passage par le centre-ville de Grenoble permet à la grande majorité des usagers d'arriver à sa destination directement ou avec au plus une correspondance. Un nombre réduit de correspondances est un facteur souvent décisif pour l'attractivité des Transports en Commun.

Sud-Grenoblois

Ce secteur est le plus touché par les restructurations faites pour le réseau LISE. La ligne Express2 Vizille-Voreppe dessert désormais le cours Saint-André à Pont-de-Claix et le cours Jean Jaurès à Echirolles comme les lignes 3000 et 4100. À Grenoble, elle emprunte ensuite les grands boulevards pour desservir les arrêts Gal Ferrié, Chavant, V. Hugo et Dr Mazet avant de rejoindre les gares. Le terminus s'effectue désormais à l'arrêt Pompiers à Vizille. La construction d'un parking relais est prévue à la sortie de Vizille ainsi qu'une gare routière au croisement des avenues M. Thorez et G. Péri. Pour l'exploitation de la ligne, Car Postal a remplacé VFD.

Voironnais, Sud-Grésivaudan, Bièvre

Quelques modifications sont apportées dans ce secteur.

La ligne 2900 est restructurée en trois lignes : une 2900 La Côte Saint-André – Vienne, une 7330 Express La Côte Saint-André – Grenoble avec trois aller-retours par jour, la 7360 La Côte Saint-André – Voiron.

La ligne 5000 Pont en Royans – Grenoble est renforcée par un deuxième aller-retour

entre Saint Gervais et Grenoble.

Mauvaise surprise sur la ligne Express 2 Vizille-Voreppe : la desserte est complètement supprimée le dimanche. Il ne reste que les quatre aller-retours de la ligne 7000 Grenoble-Voreppe-Saint-Pierre de Chartreuse alors que la desserte cumulée des deux lignes en 2010-2011 offrait 9 AR le dimanche.

Grésivaudan

La ligne Express 3 Le Champ Pré Froges - Domène – Grenoble gares a maintenant pour terminus ZA 7 Laux en correspondance avec la ligne 6200 à Champalud, La ligne est renforcée avec une fréquence aux 10 minutes le matin vers Grenoble et aux 10 à 15 minutes le soir vers Le Champ Pré Froges

La ligne 6060 Chambéry-Pontcharra-Le Touvet-Grenoble est réorganisée avec un itinéraire unique et commun à l'Express 1 entre Crolles et Grenoble. Le passage par le Pré de l'Eau à Montbonnot donne correspondance avec la ligne 6070 et permet d'accéder à Inovallée.

La ligne 6200 Allevard-Goncelin-Grenoble dessert également l'arrêt Pré de l'Eau.

Réseau du pays du Grésivaudan

Ce réseau jeune, avec deux petites années d'ancienneté, voit quelques changements.

- La principale nouveauté en ce mois de septembre est la mise en place de services le samedi sur les principales lignes du réseau.

- la G62 effectue des services Goncelin-Brignoud-ZA Crolles-Bernin toute la journée désormais.

- une ligne G51 Biviers Les Plantées – Montbonnot Gare – Montbonnot Pré de l'Eau – Montbonnot Tartaix est créée avec un passage toutes les 40 minutes de 6h55 à 19h57. Cette ligne donne correspondance avec les lignes Express1 et 3, 6020, 6060, 6070 et 6200.

Il est désormais possible de voyager sur les lignes Transisère à l'intérieur du Grésivaudan en bénéficiant de l'ensemble de la tarification Grésivaudan (du ticket à l'unité à l'abonnement annuel)

Ligne 6070

Cette ligne a connu une profonde modification de son parcours, pour deux raisons différentes.

D'une part, la Communauté de Communes du Grésivaudan a proposé au Conseil Général de financer le prolongement de cette ligne jusqu'à la ZA de Bernin. Depuis le terminus précédent à Montbonnot (Pré de l'eau), cette ligne rejoint la RD1090 par le chemin de la Doux, dessert Saint-Ismier, Saint-Nazaires-Eymes et Bernin. Au rond-point de la Croix des Ayes, cette ligne rejoint la ZA de Bernin.

D'autre part, les difficultés financières ont amené le Conseil général à rationaliser cette offre sur le parcours urbain entre Inovallée, la gare de Gières et le Domaine Universitaire. Le Conseil général a mis en place un tracé unique faisant une boucle dans le Campus. Il a ainsi repris notre proposition, mais oublié de réaliser un aménagement « le shunt de Condillac » qui aurait permis de réduire cette boucle. Ainsi, tous les salariés d'Inovallée arrivant par le TER et descendant à la gare de Gières ont le privilège de visiter l'ensemble

du Campus deux fois par jour. Un détour de dix minutes matin et soir qui a fait protester plus d'une centaine d'usagers lors d'une enquête réalisée par l'ADTC avec le soutien d'Inovallée.

Le « shunt de Condillac » consisterait à raccourcir la boucle au niveau de l'arrêt de tramway Condillac. En attendant la réalisation de ce shunt, l'ADTC a demandé au Conseil Général de revenir à une liaison directe entre Gières et Inovallée

Le Conseil général s'est engagé à réaliser ce shunt et a demandé au SMTC l'autorisation de faire ces travaux au plus vite. Au moment où cet article est rédigé, le SMTC n'a pas encore répondu au Conseil Général.

Lors d'une réunion technique avec la direction transports du Conseil général et de l'exploitant VFD, nous avons proposé des rectifications sur la fiche horaire pour mieux satisfaire les besoins des usagers : décalage d'horaires sur la plage de fin d'après-midi, ajustement des horaires entre Montbonnot et Crolles (horaires trop détendus par rapport aux horaires de la ligne G60 qui empruntait auparavant cet itinéraire...)

Emmanuel COLIN de VERDIERE
Antoine JAMMES

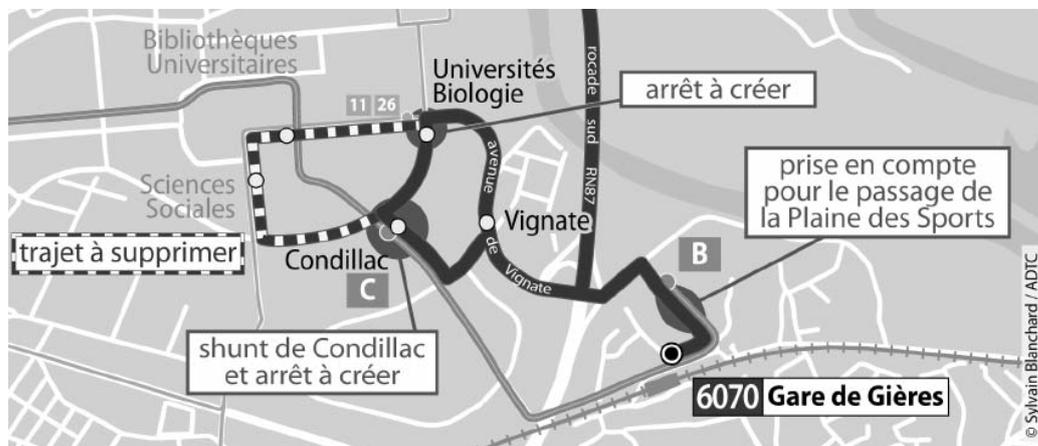


Schéma du « shunt de Condillac » : Sylvain BLANCHARD

Ligne 6020 pour Crolles : progrès le soir, statu quo le dimanche

En mai dernier, l'ADTC a attiré l'attention de la Direction des transports du CGI sur le manque de bus sur la ligne 6020 pour Crolles en soirée : les derniers bus partaient de la gare routière à 19h15 (bus souvent très chargé), 19h45 et 21h, les départs intermédiaires (20h10 et 20h35) étant limités à Meylan. Pendant les vacances scolaires, la situation était pire puisque le bus de 19h45 était lui aussi limité à Meylan !

Les fiches horaires étant illisibles (même pour les conducteurs !), nous avons vu à maintes reprises des usagers attendant le bus de 20h10 (et celui de 19h45 pendant les vacances), découvrir qu'il n'allait qu'à Meylan et devoir attendre jusqu'à 21h.

Même si la lisibilité des fiches n'a guère progressé, l'ADTC a demandé et obtenu deux améliorations : le bus de 20h35 a été avancé à 20h25 et prolongé vers Crolles. Et celui de 19h45 est à destination de Crolles y compris pendant les vacances scolaires.

Une demande plus ancienne de l'ADTC porte sur la desserte du dimanche, qui mobilise trois bus et génère beaucoup de gaspillage (en temps de régulation démesurés et en courses à vide) pour une desserte peu lisible. Avec le même nombre de bus et de conducteurs, un graphique plus simple et plus rationnel permettrait un cadencement à l'heure pour Crolles (et à la demi-heure pour Meylan). L'ADTC souhaite voir cette demande aboutir.

Christophe LEURIDAN

Les couacs de la carte OÙRA

La carte OÙRA (Où aller en Rhône-Alpes) permet de voyager aussi bien dans les TER de Rhône Alpes que dans les transports urbains et périurbains. Mais plusieurs problèmes ne sont toujours pas résolus.

Les tickets de caisse remis lors d'un achat de chargement deviennent rapidement illisibles et posent de sérieux problèmes aux détenteurs qui veulent se les faire rembourser par leur employeur ou les déduire en frais réels pour les impôts.

Lorsque plusieurs destinations sont inscrites sur une carte, le compostage valide parfois une mauvaise destination avant même que l'usager ait eu le temps de réagir. Il m'est arrivé plusieurs fois de me faire valider un trajet pour Lyon ou Annecy alors que j'allais à Genève et vice-versa. D'autre part, l'usager qui a plusieurs parcours TER inscrits sur sa carte n'a pas le moyen de vérifier le nombre et la durée de validité des titres qui lui restent.

Les usagers munis d'un abonnement SEMITAG sur carte OÙra rencontrent aussi des difficultés en prenant le TER dans le périmètre SMTC : malgré la présence de validateurs TAG sur les quais SNCF, trop de contrôleurs ignorent que les TER acceptent les titres TAG entre Saint-Egrève, Grenoble, Echirolles, Gières et Pont-de-Claix.

William LACHENAL

Créée en 1888, cette ligne au tracé et aux panoramas remarquables est aujourd'hui fermée et menacée de disparition. Une pétition a été lancée pour la sauver.

Des éboulements coupent la ligne

Après la fermeture des mines, une pétition avait déjà permis la transformation du chemin de fer minier de La Mure en train touristique. Un éboulement important est survenu le 26/10/2010 sur la ligne, suivi d'un autre éboulement au même endroit en mars dernier. Cela rend très périlleux l'état des lieux par les géologues chargés de l'expertise. Devant les coûts élevés de remise en état et de sécurisation de la zone sinistrée, plus personne ne semble pressé de résoudre le problème et chaque partenaire se renvoie la balle. Curieusement, le classement en catastrophe naturelle n'a même pas été demandé malgré les répercussions d'une telle catastrophe sur le commerce local.

Pas de circulations en 2011

Le personnel a été licencié et la cessation de l'activité chemin de fer de La Mure a été prononcée. Apparemment, personne ne semble avoir été prévu pour la surveillance des installations. Le hangar qui s'était écroulé a été rasé et non reconstruit. Le matériel qui y était remisé se trouve à présent dehors avec tous les risques que cela comporte (vandalisme, intempéries, etc.). Par précaution, une grande partie du matériel roulant a été remisée dans un tunnel, mais est-ce la bonne solution avec l'humidité importante d'un tel ouvrage ? Les hôtels, restaurants, musées, etc. du plateau matheysin ont vu une sérieuse réduction de clientèle qui s'est ressentie également sur le bateau « La Mira » du lac du Monteynard.

Demande de classement à l'UNESCO

C'est un véritable SOS que nous lançons pour ce chemin de fer qui est l'un des fleurons touristiques du Dauphiné et dont nous souhaiterions un classement au patrimoine mondial de l'UNESCO comme ses lignes sœurs suisses de l'Albula et de la Bernina, lignes qui ont déjà obtenu ce classement en juillet 2008. Rappelons que cette ligne de 30 km comporte 142 ouvrages d'art sur un dénivelé de 560 mètres et comporte des rampes de 28 pour mille.

Conditions de réussite d'exploitation

Le Chemin de fer de La Mure transportait 90.000 voyageurs par an (sur 5 mois) et pourrait en transporter bien plus (près de 500.000) avec du matériel panoramique moderne comme celui du Glacier Express en Suisse. Un tel matériel adapté permettrait d'ailleurs une circulation toute l'année, ce qui apporterait davantage de recettes pour mieux couvrir les dépenses. Par ailleurs, il est urgent de reprendre le personnel technique indispensable (conducteurs, techniciens et ingénieur de maintenance) à une telle exploitation.

Lancement d'une pétition

C'est pourquoi l'AEDTF a lancé une pétition pour sa sauvegarde, disponible sur le site Internet www.aedtf.org, pétition déjà signée par 2.250 personnes au 30 Août dernier. La pétition est ouverte jusqu'au 31 octobre 2011. L'ADTC s'y associe et vous pouvez la signer soit au local de l'ADTC, soit au magasin Union Pacific, 1, rue Saint-Joseph à Grenoble ou encore auprès du Comité de Soutien du Chemin de fer de La Mure à l'Office de Tourisme de La Motte d'Aveillans. Aux dernières nouvelles, le Conseil général de l'Isère a lancé un appel à projet début septembre. Affaire à suivre...

Votre soutien est primordial

Nous comptons sur votre soutien pour sauver ce fleuron de notre patrimoine touristique et industriel à fort potentiel touristique, indispensable pour l'économie du plateau matheysin, et pour sa reprise d'activité dès 2012 provisoirement sur la partie haute de la ligne entre La Mure et le Grand Balcon.

William LACHENAL



Le train de La Mure et son remarquable point de vue sur le barrage du Monteynard. (Photo : SGLM).

La ligne Grenoble - Chambéry a été coupée du 28 mai au 4 septembre 2011 par des travaux entre Gières et Montmélian, dans le cadre de la modernisation du sillon alpin. Une desserte de substitution par autocar a été mise en place. Le bilan est mitigé avec pour illustration la hausse des bouchons dans le Grésivaudan au mois de juin.

Le labyrinthe de Gières

Le point d'arrêt à la gare de Gières s'est révélé problématique. D'abord situé le long de la Plaine des Sports, entre deux stations de tramway, le point d'arrêt s'est finalement retrouvé devant le bâtiment de la gare suite aux travaux sur une des bretelles de sortie de la rocade. Cet arrêt est plus logique, d'autant plus que la circulation vers la Plaine des Sports nécessite une télécommande, pas toujours disponible dans l'autocar.

Doublage or not doublage ?

Alors que cette ligne est très sollicitée pour des trajets domicile-travail, quotidiens et hebdomadaires, certains services n'ont pas été assurés avec une capacité suffisante. En juin, les cars circulant le vendredi en fin d'après-midi ont laissé des voyageurs au bord de la route... surtout au départ de Grenoble et aux arrêts intermédiaires Place de Verdun et Sablons. Et bien évidemment, la fréquentation était identique le dimanche soir. En principe, la SNCF prévoit un nombre de cars suffisant pour assurer la prise en charge de tous les voyageurs. Visiblement, les estimations ont été très en dessous de la réalité. Il est inadmissible que des usagers aient dû attendre l'autocar suivant pendant une heure ou plus au bord de la voie rapide, en espérant qu'il ne soit pas plein lui aussi !

En juillet et en août également, la capacité s'est révélée largement suffisante.

Mais où est ma correspondance ?

Les correspondances avec le Sillon Alpin (Valence, Annecy, Genève) étaient le plus souvent assurées, mais certains horaires n'ont pas été judicieux. Ainsi les correspondances avec certains TER pour Genève nécessitaient une demi-heure d'attente en gare de Chambéry, rendant la durée totale du trajet rédhibitoire.

La gare de Gières, pourtant idéalement située en entrée d'agglomération, a vu sa desserte fortement réduite. Alors qu'avec des horaires judicieusement choisis, elle aurait pu être une plateforme de correspondance avec

Grenoble, St Marcellin et Valence, tout en évitant à de nombreux autocars de pénétrer dans les bouchons grenoblois. Par ailleurs, le matin il était même impossible en utilisant les transports en communs depuis Gières, de récupérer le premier autocar à Grenoble pour aller chercher le premier train pour Genève, à Chambéry.

Les correspondances avec les lignes de la Maurienne et de la Tarentaise étaient plus aléatoires, seulement une sur deux tombait bien ...

Mais que faire de mon vélo ?

Alors que le transport en soute de vélos était toléré lors des travaux de l'été 2010 entre Grenoble et Valence, celui-ci a été totalement interdit lors de la présente coupure. Certes, des facilités ont été proposées à Chambéry et Grenoble pour louer gratuitement des vélos. Mais elles ne répondaient pas aux attentes légitimes de nombreux usagers et n'ont fait l'objet d'aucune communication de la part de la SNCF. L'ADTC dénonce les prétextes fallacieux et irrecevables avancés par la SNCF pour refuser les vélos en soute comme cela s'est toujours fait et se fait encore avec des exploitants tolérants. Rappelons que les autocars Transisère acceptent sans problème les vélos, dans la limite de l'espace disponible, y compris sur des lignes périurbaines soumises à de plus fortes pressions

Un point positif ?

Même si le trajet en autocar était plus long que celui effectué en train, la ponctualité était au rendez-vous malgré les aléas de la circulation et des bouchons. Les usagers l'ont fortement appréciée, ainsi que le confort et la climatisation du matériel.

De même, les relations directes entre Chambéry et Valence TGV, sans passer par Grenoble, ont permis aux Savoyards de rejoindre facilement le réseau TGV.

Et l'été prochain ?

Lors de précédents travaux entre Grenoble et Valence, le service de substitution avait parfaitement fonctionné. Il serait étonnant que la qualité de service ne puisse pas être équivalente pour l'axe Chambéry-Grenoble. Gageons que l'été prochain, les adaptations nécessaires auront été planifiées et colleront mieux à la réalité des besoins.

Nathalie TEPPE

Des nouvelles du service TER 2012 en Rhône-Alpes

Les derniers arbitrages pour le service TER 2012 sont en cours mais peu d'évolutions par rapport aux grilles horaires présentées au 1er semestre 2011.

Quelques modifications en septembre 2011 :

1) Suite à la fin des travaux de doublement partiel de la voie entre Saint-Marcellin et Romans, 6 TER ont été ajoutés entre Valence et Grenoble.

2) Sur Grenoble-Chambéry, un Aller-Retour en car a été ajouté le matin dans un trou de desserte par le car Grenoble (8h30) - Gières(8h50) - Chambéry(9h45) et Chambéry(10h45) - Grenoble (11h45).

Service TER 2012 :

1) Ajout d'un Aller-Retour entre Grenoble (départ à 7h55) et Genève (départ à 11h59).

2) En heures de pointe, les TER Rives-Gières seront espacés de 15 minutes, puis 15, puis 30 (au lieu de la fréquence actuelle aux 20 minutes).

3) L'ajout de deux TER au départ de Gières pour Rives à 20h35 et 21h35 est confirmé.

4) le dernier départ du TER périurbain Grenoble-Chambéry est repoussé de 19h37 à 20h03.

4) le dernier départ d'Annecy vers Grenoble à 19h37 sera en 2012 quotidien.

Emmanuel
COLIN de VERDIERE

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)

17 octobre
21 novembre
12 décembre
12 janvier

Vélos et Piétons (18h30)

24 octobre
28 novembre
19 décembre
19 janvier

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 : 0913 G 82982
Tiré à 1000 exemplaires sur papier recyclé
par l'Imprimerie Notre-Dame
80, rue Vaucanson
38330 MONTBONNOT

Photos couverture : Sylvain Blanchard,
Antoine Jammes

Revue de presse

Un tunnel urbain destiné aux modes doux à Lyon

Le chantier de rénovation et de sécurisation du tunnel de la Croix-Rousse a franchi une première étape le 15 septembre avec le percement du second tube avec six mois d'avance sur le planning initial.

D'une longueur de 1,7 km, et relié au tunnel existant par des galeries transversales, l'ouvrage destiné à évacuer les usagers en cas d'accident grave, sera dédié aux modes doux, bus, vélos, piétons qui disposeront chacun d'une voie dédiée.

Mise en service fin 2013.

Transflash du Certu n°364

Des feux pour donner la priorité aux bus sur les giratoires

Pour améliorer la vitesse commerciale et la régularité, des bus du réseau STAC, Chambéry Métropole est en train d'équiper 9 ronds-points de feux tricolores asservis à un système de détection radio. Toutes les branches sont équipées de feux qui fonctionnent en mode clignotant orange, avec le régime classique de priorité. A l'approche d'un bus détecté, tous les feux passent au rouge sur les autres branches.

Transflash du Certu n°364

Manifeste des Régions sur le transport ferroviaire

Les Régions investissent massivement depuis 10 ans dans les transports régionaux de voyageurs, en particulier dans le développement du ferroviaire. Les Régions esquissent des propositions concrètes d'actions

publiques et tracent des perspectives afin que le secteur ferroviaire retrouve de l'ambition et un nouveau destin au service des voyageurs.

La Gazette des Communes
28.09.2011

Batteries électriques, virage dangereux

La technologie retenue par la plupart des constructeurs qui s'appêtent à commercialiser des véhicules électriques divise les scientifiques.

Un chimiste français est convaincu de la dangerosité des batteries Li-ion (fondées sur l'oxyde de manganèse), d'autres experts plus réservés. Selon lui, les options technologiques les plus sûres ont été ignorées en France et au Japon alors qu'elles sont au centre de toutes les attentions aux Etats-Unis et en Chine. Les risques associés aux batteries sont pourtant bien connus.

En cas d'assemblage défectueux, de surcharge, de choc, ou de forte élévation de température, une cellule (unité de base d'une batterie) peut connaître un « emballement thermique ». Par effet domino, toutes les autres cellules peuvent à leur tour s'embraser violemment.

Lionel Frossard, Le Monde, journal électronique, 29.06.2011