



Ville 30, ville à vivre

dossier central : pages 9 à 12

N° 130 - décembre 2011 - 3,00 euros



Grenoble, centre-ville : prêt pour le retour de la voiture ?

Page 3

*Ligne E :
portion
congrue pour
les cyclistes*

Page 7



*TER :
ce qui va
changer
pour vous*

page 18-19



EDITORIAL : Bouchons assurément ? Bougeons autrement !

La presqu'île est en chantier, et les travaux du tram E commencent. Le calendrier de ces travaux aurait pu être autre, mais on ne va pas refaire l'histoire. Ils sont lancés, c'est déjà pas mal ! On commence donc à trouver dans la presse locale des articles alarmistes, des prévisions apocalyptiques, comme au moment du démarrage du chantier du tram C, ou pire. Cette fois, c'est sur l'entrée nord-ouest du « Y grenoblois » que les ennuis se concentrent. Il est clair que les chantiers en cours vont rendre l'accès des voitures au cœur de l'agglomération assez difficile en heures de pointe pendant les deux années à venir...

Dans ce contexte, il nous semble très intéressant de citer l'exemple de la communauté urbaine de Bordeaux. En 1997, Bordeaux a décidé de se doter d'un réseau de tram. Dès la déclaration d'utilité publique, en 2000, la CUB a lancé le chantier des 3 lignes A, B et C simultanément¹. En 2004, les 3 lignes étaient en service.

Bordeaux a beau être un site moins contraint géographiquement que Grenoble (*encore que.. les ponts sur la Garonne ne sont pas nombreux !*), cet énorme chantier a évidemment constitué une perturbation majeure pour la circulation automobile. Qu'a fait la CUB face à ce problème ? Elle a incité les Bordelais à renoncer, autant que possible, à se déplacer en voiture, en informant les riverains sur les alternatives possibles à mesure que le chantier progressait. Elle a donné un formidable coup d'accélérateur à sa politique cyclable : flotte de vélos en location longue durée, multiplication des stationnements vélos, création d'une Maison du vélo, soutien à la vélo-école de l'association locale... Résultat : en l'espace d'une mandature, Bordeaux s'est dotée d'un réseau de tram, et s'est propulsée dans le peloton de tête des grandes villes françaises en matière de déplacements à vélo.

Les reliefs qui ont concentré la population dans la « cuvette » grenobloise présentent deux avantages : plus de 80% de la population de la région urbaine grenobloise peut accéder en moins de 1/4 d'heure à une gare ferroviaire ou routière ou une station desservie par une ligne de TC à haute fréquence. Et dans une agglomération dense et majoritairement plate, le vélo, bien que sa pratique soit déjà répandue, a une belle marge de progression² devant lui !

Au lieu de se contenter d'inviter la population à la patience, la Métro, le Conseil Général, le Pays Voironnais, le Grésivaudan et le Sud Grenoblois devraient faire connaître les alternatives qui existent et inciter ceux qui le peuvent à les utiliser, fût-ce en combinant plusieurs modes : TER, réseau Transisère, tram, bus, vélo, parcs relais. Par exemple, combien d'habitants de l'agglomération savent qu'un ticket TAG donne accès au TER entre Saint Egrève, Grenoble, Pont de Claix, Échirolles et Gières ?

Espérons donc que la Métro et le SMTC, de concert avec le Pays Voironnais, le Département pour les lignes Transisère (*dont les lignes Express*), et la Région pour les TER, saisiront cette opportunité pour bousculer un peu les habitudes. D'autant plus que, parmi les automobilistes qui pourraient changer de mode de déplacement à cause du chantier, ils seront sans doute assez nombreux à adopter de façon durable l'une ou l'autre des alternatives qu'ils auront pu tester.

Monique GIROUD

¹ la CUB a construit 24 km de voies et 54 stations de tram pendant la période 2000-2004, puis 19 autres km pendant la période 2005-2008.

² Plus de la moitié des déplacements en voiture dans l'agglomération grenobloise font moins de 5 km.

Sommaire

P 02	Editorial – Bouchons, assurément ? Bougeons autrement !
P 03	Projet d'élargissement de l'A480
P 04	Accessibilité
P 05	Charte travaux (suite)
P 06	Nos ancêtres les draisiennes – Les 150 ans du vélo
P 07	Les aménagements cyclables prévus avec la ligne E de tram
P 08	Gare de Grenoble, un pôle multimodal pour 2018
P 09-12	Ville 30, ville à vivre
P 13	Accès au Campus : enfin la voie réservée !
P 14	Réseau Nord-Est, Ligne Grenoble-Meylan
P 15	Le réseau de Bordeaux un an après
P 16	Pour une tarification scolaire harmonisée
P 17	Retour sur les comités de lignes Transisère de cet automne 2011
P 18-19	Nouveaux horaires SNCF 2012 : ce qui va changer pour vous
P 20	Revue de presse

Projet d'élargissement de l'A480

Trois réunions publiques et une exposition ont été consacrées à la concertation préalable autour du projet d'élargissement de l'A480.

À l'heure où ce bulletin paraîtra, la concertation préalable sera close, mais le dossier de concertation de 46 pages sera probablement encore téléchargeable sur le site web de la DREAL Rhône-Alpes (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement), maître d'ouvrage de ce projet.

Le projet d'élargissement

La DREAL a étudié deux variantes :

(1) passage à 3 voies + bandes d'arrêt d'urgence (BAU) sur la plate-forme existante élargie à 28 m. Les voies seraient plus étroites et la circulation serait limitée à 70 km/h à toute heure¹.

(2) maintien de 2 fois 2 voies larges + BAU large ouverte à la circulation en heure de pointe, sur la plate-forme existante élargie à 25 m.

La DREAL propose la solution suivante, pour un coût estimé à 25 M€ - sachant que l'Etat n'en financerait que 20 M€ - :

- une BAU large affectée à la circulation nord-sud en heure de pointe, entre Martyrs et Vercors
- 3 voies limitées à 70 dans le sens nord-sud sur les tronçons Vercors - Catane et Catane - Louise Michel.
- modification des échangeurs Martyrs et Vercors.

La DREAL prévoit de profiter du chantier pour mettre aux normes les écoulements des eaux de surface, et ouvrir aux cycles un passage inférieur sous le pont des Martyrs. C'est bien, mais cela pourrait se faire sans élargir l'A480.

Le serpent de mer de la fluidification...

L'objectif affiché est la fluidification de la circulation automobile, mais curieusement, le document affirme, sans justification, que cela n'encouragerait pas la fuite en avant vers la périurbanisation. Pourtant, l'expérience montre que les augmentations de capacité des voiries ne « fluidifient » que très temporairement le trafic, et font systématiquement augmenter le nombre de véhicules et les distances parcourues quotidiennement.

Le CETE estime que cet accroissement pourrait atteindre 20'000 km/jour.

En outre, il est rappelé dans ce dossier que le principal point de blocage qui congestionne l'A480 est l'échangeur du Rondeau. Mais sa refonte n'est pas envisagée, car elle nécessiterait des travaux lourds, trop coûteux² et gênants pour le trafic. Que penser de l'impact de ce projet, puisque la DREAL elle-même admet que **« l'aménagement de l'A480 ne peut être utile que si les échangeurs permettent une bonne gestion des flux » ?**

Autres observations de l'ADTC

La limitation de vitesse à 70 km/h, ou chrono-aménagement ou encore autoroute apaisée, nous semble tout-à-fait pertinente pour une voirie express urbaine : les nuisances croissent avec la vitesse, et au-delà d'environ 70 km/h, le débit de la voirie diminue. Mais cela pourrait se faire sans élargissement.

Enfin, parmi les améliorations proposées au niveau des échangeurs, l'ajout d'une sortie dans le sens nord-sud à l'extrémité de la Presqu'île n'apporterait pas grand-chose, compte tenu de la proximité avec la sortie de l'A48 sur le pont d'Oxford.

En guise de conclusion (provisoire)

L'ADTC n'est vraiment pas enthousiasmée par ce projet. À une époque où l'Etat et les collectivités locales peinent à boucler leur budget, où l'agglomération grenobloise communique sur sa volonté d'évoluer vers « la ville post-pétrole », et où nos concitoyens ont commencé à infléchir leurs choix en matière de déplacements, la priorité doit aller résolument au développement des alternatives à la voiture. Il y aurait d'autres manières plus utiles de dépenser 25 M€, par exemple en créant de nouveaux tronçons de voies express réservées aux TC, et des passerelles piétons-cycles.

L'enquête en vue d'une éventuelle déclaration d'utilité publique devrait avoir lieu en 2013. À suivre.

Monique GIROUD

¹ La vitesse moyenne en heure de pointe est déjà, en pratique, inférieure à 70 km/h, voire à 35 km/h sur certains tronçons.

² La reprise de l'échangeur du Rondeau est estimée à 60 M€ pour 2 à 3 ans de travaux.

CARTON ROUGE à la Ville de Grenoble : vers une voiturisation des rues piétonnes ?

Dans le cadre des ateliers publics sur le projet "Cœur de ville, cœur d'agglomération", la Ville de Grenoble a présenté une série de propositions. L'avant-projet n'est pas encore assez détaillé pour qu'on y trouve des informations précises sur les voies cyclables, mais nous y avons relevé un "détail" remarquable concernant les rues piétonnes.

Pour faciliter la circulation des véhicules autorisés dans ces rues, l'urbaniste propose de créer une zone centrale revêtue avec, sur les deux côtés, des espaces différenciés de la zone centrale par des seuils.

Tous les piétons - ou les cyclistes, puisqu'ils sont autorisés, à allure modérée, dans les rues piétonnes - qui ont un jour trébuché sur un seuil apprécieront qu'on leur en mette deux dans les pieds (et les roues) tout au long des rues piétonnes.

Monique GIROUD

CARTON VERT à la Municipalité d'Eybens

pour avoir accepté la demande de l'ADTC et réalisé rapidement l'inversion du régime de priorité à un carrefour traversé par les bus de la TAG.

En effet depuis plusieurs années, les bus de la ligne 32 devaient franchir un Stop avant d'arriver à leur terminus et respecter une priorité à droite en partant des Maisons neuves. Souvent les usagers de cette ligne, en correspondance avec la ligne 31, devaient attendre le bus suivant pour avoir manqué le précédent de quelques secondes.

Désormais, ce sont tous les autres véhicules qui leur laissent le passage, quel que soit leur sens. Reproduite dans x carrefours, une telle mesure permet à chaque voyage d'améliorer le temps de parcours et la vitesse commerciale de chaque ligne.

Il y a sûrement, malheureusement, d'autres situations identiques qui seraient à corriger.

Christian COTTE

L'hôpital soigne ses artères

Une certaine anarchie régnait dans la voirie interne du CHU des Sablons. Les piétons et les cyclistes n'y étaient pas particulièrement pris en compte. Grâce à des travaux d'aménagement, les piétons disposent désormais de cheminements plus confortables et sécurisés et les cyclistes bénéficient d'un certain nombre de pistes.



Tout n'est pas cependant parfait, car on peut constater qu'il y a des pistes se terminant brutalement sans raccordement avec un itinéraire cyclable.



Texte et photos :
Bruno VIGNY

La loi n°2005-102 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a été votée le 11 février 2005 (JO du 12/02/2005). Cette loi se compose de 101 articles et donne lieu à la rédaction de plus de 80 textes d'application. Elle apporte de nombreux changements dont l'ampleur est conditionnée par le contenu des textes d'application et les précisions qu'ils apportent.

Les toutes premières lignes de la loi rappellent les droits fondamentaux des personnes handicapées et donnent une définition du handicap : « Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. » Cette définition peut concerner tout un chacun de nous lorsqu'il est limité dans ses activités par un problème physique ou sensoriel temporaire.

Parmi les principaux axes et avancées de cette loi classés par thèmes, accueil des personnes handicapées, droit à compensation, ressources, scolarité, emploi, citoyenneté et participation à la vie sociale, le principe d'accessibilité pour tous, quel que soit le handicap, est réaffirmé.

Les critères d'accessibilité et les délais de mise en conformité sont redéfinis. Ainsi les établissements existants recevant du public et les transports collectifs doivent se mettre en conformité avec la loi. Celle-ci prévoit aussi la mise en accessibilité des communes et des services de communication publique.

En matière d'aménagements urbains, le décret no 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics stipule, **Art. 1^{er}** : A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la

circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Il y a encore du travail pour arriver à des réseaux de transports publics accessibles pour tous et, pour certains, pas de temps à perdre pour commencer les travaux.

Texte et photo :
Christian COTTE



Dans le numéro 128, nous avons évoqué le maintien des continuités cyclables lors des travaux de voirie. Nous vous présentons aujourd'hui le point d'avancement de la réflexion.

Les travaux réalisés durant le printemps sur la Commune de Meylan avaient mis en évidence l'absence de prise en considération des problématiques des déplacements à pied et à vélo. Ce constat rencontré aussi sur d'autres chantiers nous a conduit à réunir un groupe de travail spécifique. Après plusieurs réunions, nous avons retenu trois items primordiaux pour assurer une bonne gestion des continuités.

1 - Maintenir la continuité des cheminements piétons et cycles

Ce maintien doit s'effectuer, dans la mesure du possible sur l'itinéraire initial, sinon il convient de prévoir une déviation à proximité de celui-ci, soit en supprimant des places de stationnement, soit en neutralisant une voie de circulation automobile ou en empiétant provisoirement sur les espaces verts.

Cette déviation, ou ce maintien sur site du cheminement aura une largeur minimale de 1,40 m et un chemin de roulement de bonne qualité afin de satisfaire aux normes d'accessibilité PMR. En cas d'obstacle ponctuel (tranchée, etc.) à contourner, un éclairage devra être mis en place.

2 - Renforcer la sécurité

Le maintien des cheminements doit s'opérer en toute sécurité pour les usagers. Pour cela une limitation à 30 km/h aux abords du chantier doit être mise en place pour faciliter, si besoin, l'insertion du cycliste dans la circulation automobile. Aux entrées et sorties de la zone de chantier, la priorité des usagers doit être maintenue avec éventuellement une réduction de vitesse pour les cyclistes.

Les zones de stationnement ou de dépôts de matériaux doivent être bien définies et respectées par les entreprises du chantier. Les palissades délimitant le chantier ne devront pas occulter la visibilité.

3 - Signaler les changements

La signalisation est capitale pour assurer la sécurité aux abords des chantiers. Celle-ci doit être située suffisamment en amont pour une bonne anticipation. L'homogénéité de la signalisation horizontale permettrait une meilleure lisibilité. La pose de pictogrammes alternés auto / vélo en cas de renvoi du cheminement cyclable sur la chaussée permettrait d'avertir les automobilistes et de légitimer la présence de cyclistes. Enfin, il est également important d'ôter la signalisation spécifique lors du repliement du chantier.

Démarches entreprises

La finalité d'un tel document est de sensibiliser les différents intervenants d'un chantier sur le respect des continuités des modes actifs.

C'est dans cet esprit que nous l'avons présenté à un représentant de l'OPPBTP (organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics) et à l'ingénieur sécurité de la société Socotec, mandatée par le Maître d'Ouvrage pour assurer la sécurité des personnels et des usagers sur l'ensemble des chantiers de l'opération presque île. Il a marqué de l'intérêt à la démarche. Nous devrions être conviés aux réunions préparatoires de mise au point précédant le début des travaux. C'est bien cet objectif que nous visons.

Nous allons aussi nous rapprocher de plusieurs gestionnaires de réseaux, qui sont les principaux réalisateurs de chantiers sur notre agglomération.

Nous projetons également de rencontrer le SMTC pour que les travaux de la Ligne E respectent ces principes.

Philippe ZANOLLA

Les panneaux jaunes entrent en ville

Les panneaux jaunes jalonnant les itinéraires du SIPAVAG destinés à la promenade à pied ne se trouvaient jusqu'à présent qu'en périphérie de l'agglomération, dans les secteurs peu urbanisés et surtout dans les espaces naturels. Depuis peu, ces panneaux ont fait leur apparition en pleine ville et indiquent des destinations faisant partie aussi bien de l'espace urbain que de l'extérieur.

En sortant de la gare, par exemple, les marcheurs n'ont qu'à se laisser guider par ces panneaux pour rejoindre Fontaine et le Vercors.



Insolite ! la direction de St Nizier du Moucherotte est indiquée à deux pas de la station de tram « Gare ».



Texte et photos :
Bruno VIGNY

Nos ancêtres les draisiennes

Les 150 ans du vélo

Usage du vélo en nette hausse sur le campus

Le vélo connaît un succès croissant dans l'agglomération grenobloise et sur le campus en particulier. L'ouverture en 2008 par le P'tit Vélo dans la Tête d'un deuxième atelier sur le campus s'est suivie d'un doublement des adhésions (915 en 2006, 1491 en 2008, 2065 en 2010).

Les comptages de cycles effectués deux fois par an par quelques militants l'ADTC reflètent également cette hausse. Depuis 2005, le nombre de cycles entrant sur le campus entre 07h30 et 08h30 un jour d'octobre fluctuait autour de 1100 à 1300. Cette année, le record d'octobre 2009 (1333) a été pulvérisé avec 1684 cycles comptabilisés. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce résultat. La météo particulièrement clémente de cette rentrée en est un parmi d'autres.

Comptage Campus

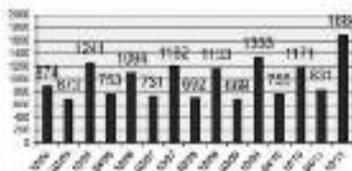


Tableau : Patrick Darne

Les accès les plus utilisés sont la rue des Taillées (540 cycles au croisement avec le tram B), la résidence de la Houille Blanche (285), l'entrée 1 (Géant, 366), l'entrée 2 (Intersport, 195) et la passerelle de l'Ile d'Amour (141).

Les relevés automatiques effectués sur la digue permettent d'extrapoler à la journée les comptages faits à l'heure de pointe du matin. On estime ainsi à plus de 12700 le nombre de cyclistes entrés et sortis du campus le 4 octobre 2011. Souhaitons que la tendance se poursuive.

Christophe LEURIDAN

En 2011, nous fêtons les 150 ans de l'invention du vélo. L'occasion de revenir un peu sur son histoire.

Tout a commencé en 1817, outre-Rhin, quand le baron Karl Friedrich Drais von Sauerbronn, fonctionnaire des eaux et forêts, inventa le tout premier véhicule à 2 roues qui pris par la suite son nom : la draisiennne. Appelé également Laufmaschine, machine à courir en allemand, ce terme fut traduit en français « vélocipède » sans doute d'après le nom donné aux voitures rapides de l'époque : les vélocifères. La vitesse que peut atteindre la draisiennne en fait un véhicule révolutionnaire pour son époque. Ainsi, le baron Von Sauerbronn parcourait en une heure les 12,5 km séparant Mannheim de Schwetzingen, soit quatre fois moins de temps que la diligence de l'époque !

Le principe est pourtant simple. Le conducteur à califourchon sur la poutre, faisait avancer le véhicule en frappant le sol de ces pieds. Ce genre de véhicule est encore utilisé de nos jours notamment avec les cyclistes débutants car il permet de trouver plus facilement son équilibre, étape nécessaire avant d'amorcer le mécanisme de pédalage.



Photo : Monique GIROUD

Le baron était visionnaire, non seulement de par son invention, mais également de par le fait qu'il la considérait comme un véritable objet commercial. Il mit en place une campagne de communication (avec démonstrations, prospectus...), développa des accessoires accompagnants le produit et s'échina à trouver les brevets nécessaires pour la vente en Allemagne mais également à l'étranger. Malheureusement la machine était si simple et proche du modèle des voitures attelées de l'époque, qu'elle fut rapidement copiée dans l'Europe entière.

A l'origine la draisiennne était 'réservée' aux personnes de bonne famille pour faire de l'exercice physique. Néanmoins elle s'émancipa rapidement de cette première utilisation grâce à un carrossier londonien qui demanda un brevet pour un « vélocipède ou véhicule pour piétons » destiné à diminuer les efforts et la fatigue engendrés par la marche.

L'arrivée de la pédale



« La grande Histoire du vélo » Pryor Dodge

L'innovation technologique la plus importante apportée à la draisiennne fut l'ajout de manivelles et de pédales dans l'axe de la roue avant. Même si l'invention était connue depuis bien avant, c'est seulement et sûrement en 1840 que le vélocipède à pédales a été inventé. D'autant, qu'il a fallu attendre les années 1860 pour qu'il devienne un engin populaire et utilisé par de plus en plus de personnes.

Cette année nous fêtons les 150 ans de l'invention du vélo car certaines sources attribuent à M. Michaux l'invention de la pédale. Ainsi, ce serait à Paris, en mars 1861, que Pierre Michaux et son fils Ernest, mécaniciens pour voitures dans le quartier des Champs-Élysées, adaptèrent deux pédales sur la roue avant d'une draisiennne. Ceci permit l'arrivée de la bicyclette quasiment telle que nous la connaissons aujourd'hui. Néanmoins, de nombreuses personnes se disputent la paternité de l'engin.

En tout cas, ceci ne nous empêche en rien de rendre hommage ici, comme cela a été le cas lors de divers événements qui se sont déroulés cette année, à cet engin du quotidien qui nous rend de précieux services et facilite énormément nos déplacements !

Mylène LENZI

Les aménagements cyclables prévus sur Grenoble avec la ligne E de tram

Le point sur ce projet, d'après les informations disponibles en date du 16 novembre 2011.

La plateforme du tram en cours de réalisation sera positionnée au centre des cours Jean Jaurès et Libération. Les limites d'intervention fixées au SMTC sont définies par les bordures des alignements d'arbres centenaires. Entre ces alignements et les façades des immeubles, c'est la Ville de Grenoble qui réalisera les aménagements des contre-allées. Les arbres seront conservés, sauf au droit de la station Alsace Lorraine et sur quelques dizaines de mètres avant chaque carrefour.

L'emprise de la plateforme laissera de chaque côté la largeur d'une chaussée de 3,80 m ménageant une voie de circulation pour les véhicules automobiles et de la place pour les cyclistes, une sur largeur de 1,10 m côté gauche pour le dépassement des véhicules de secours et une voie de tourne-à-gauche avant chaque carrefour.

Cette largeur de 3,80 m permettrait de faire circuler les cyclistes avec les autres véhicules mais ne suffirait pas pour tracer une bande cyclable. La présence de cyclistes serait indiquée seulement par des pictos vélos ou un revêtement de couleur différente.

Le long des stations de tram, à l'exception d'Alsace Lorraine objet d'un traitement singulier vu sa forte fréquentation prévue, la chaussée ne ferait que 3 m. Le marquage au sol serait renforcé.

Avant chaque carrefour, la chaussée étant élargie (par suppression de quelques arbres), la bande cyclable serait tracée, mais l'ADTC a demandé que sa largeur, inadaptée à côté de 2 files de véhicules, soit normalisée.

Les carrefours place Dubedout et Vallier-Jaurès doivent encore faire l'objet d'études plus détaillées pour que les traversées et

tourne-à-gauche des cyclistes soient traités de façon aussi logique et sécurisante que possible.

Un problème subsiste aussi sur le cours de la Libération, au-delà du carrefour Alliés : l'alignement bilatéral des arbres est plus resserré et les chaussées bilatérales sont réduites à 3,50 m (au lieu de 3,80 m). Il serait important que la continuité de l'itinéraire cyclable soit maintenue sur chaussée eu égard à l'urbanisation prochaine de cet axe, bordé aujourd'hui de petits habitats individuels appelés à être remplacés par des immeubles collectifs. Par conséquent, il serait indispensable que les chaussées bilatérales soient élargies, notamment au niveau des stations de tram et des traversées piétonnes isolées.

Les contre-allées seraient mises au niveau des trottoirs dans l'optique d'en faire des zones de rencontre. Elles permettraient la circulation des cyclistes avec les piétons dans les deux sens.

Ainsi les cyclistes aguerris pourraient circuler rapidement sur les chaussées centrales, tandis que ceux qui ne se sentiraient pas encore prêts à le faire pourraient continuer, jusqu'à leur maturité, à utiliser les contrallées.

Dans le cadre d'un projet d'envergure comme celui de cette cinquième ligne de tram, et en tenant compte des obligations du Code de l'environnement, il serait incompréhensible et non-conforme, que ce projet propose finalement un itinéraire cyclable aussi contraint, sur cet axe structurant, en considérant l'évolution promise aux modes actifs.

Dans le prochain numéro, les aménagements cyclables sur les Communes au Nord de la ligne.

A suivre ...

Christian COTTE

Formation d'initiateur mobilité à vélo

La fédération française de cyclotourisme (FFCT) et la vélo-école de la Rochelle avec le soutien de la fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) ont organisé la première formation nationale d'initiateur mobilité à vélo.

En tant qu'animatrice vélo-école de l'ADTC, j'ai suivi cette formation de 24 heures qui s'est déroulée à la Rochelle du 19 au 21 octobre. Elle correspond à un agrément fédéral d'une durée de 3 ans renouvelable.



Alternant des séances pratiques en situation réelle (élèves de MJC, école primaire, adultes) et des séances d'apports théoriques, elle a pour objectif de former des éducateurs capables d'accueillir, d'initier, d'accompagner et de conseiller différents publics sur le déplacement à vélo, en toute sécurité, en milieu urbain et périurbain. D'autres sessions seront mises en place dès l'an prochain, afin de former un nombre croissant d'initiateurs.

Par ailleurs, des réflexions sont en cours à l'échelle nationale pour la création d'un certificat de qualification professionnelle (CQP). Affaire à suivre...

Texte et photo :
Mylène LENZI

Gare de Grenoble : Un pôle multimodal pour 2018

Méto Vélo Gare

Les plus anciens abonnés se souviennent peut-être que le « Véloparc Gare » de Grenoble fut créé en 1998, avec l'association « un p'tit vélo dans la tête ». Depuis 2004, la Méto a confié ce service à la TAG. La capacité de stationnement et le nombre de vélos de location ont augmenté à plusieurs reprises, à chaque fois avec le même succès. Le véloparc affiche complet !

A la mi-janvier 2012, une nouvelle extension ouvrira ses portes. La capacité de la consigne avec gardiennage passera ainsi de 260 à 410 places, auxquelles s'ajouteront 90 places en consigne automatisée. La flotte de location sera portée de 2300 à 3000 vélos. Nous ne doutons pas qu'ils trouveront rapidement preneurs.

A terme, la Méto prévoit 2000 places, mais à l'horizon 2018 seulement, date à laquelle la gare toute entière sera restructurée.

L'ADTC se réjouit bien entendu du développement et du succès de ce service. Mais encore une fois, elle souligne que l'offre est très en-dessous de la demande. 500 places en 2012, cela ne représentera que 2% du nombre de passagers de trains en gare de Grenoble, une part bien inférieure à celle du vélo dans notre agglomération. En se basant sur la fréquentation de la gare et la part modale vélos actuelles, on peut compter qu'il faudrait au moins 1300 places dès aujourd'hui. Et compte tenu de la croissance des TER, et des objectifs du PDU en matière de vélo, il faudrait porter cette capacité à plus de 2800 places d'ici 2018. Doit-on se résigner à ce que ce service soit encore et toujours sous-dimensionné ?

Monique GIROUD

La gare de Grenoble, datant des Jeux Olympiques d'Hiver de 1968, est de plus en plus fréquentée. Une importante transformation est prévue pour 2018 afin d'en faire un véritable pôle multimodal.

Une gare trop petite

Initialement prévue pour un trafic de 12 000 voyageurs/jours, ce sont 25 000 personnes qui la fréquentent aujourd'hui, et on estime devoir accueillir 44 000 personnes en 2020, puis 60 000 en 2030 !

Une coupure dans la ville

Avec le développement du quartier Europole, de la Cité Internationale, du Palais de Justice et des nombreuses habitations, la gare de Grenoble est ressentie comme une coupure avec le centre-ville pourtant si proche.

Pour les piétons et les cyclistes, la traversée de cette gare ne peut se faire que par un sous-terrain, ou alors il faut faire un long détour pour la contourner.

C'est pour remédier à cette coupure qu'une passerelle va être construite passant au-dessus des voies ferrées.

Dans un premier temps, cette passerelle servira à relier les quartiers Ouest et Est de part et d'autre de la gare, sans desservir les quais.

Un accès aux quais et aux guichets facilité

Pour accéder aux quais, le sous-terrain côté sud (au niveau du tram), sera prolongé pour desservir tous les quais jusqu'à Europole (actuellement, il ne dessert que les quais A à E).

Côté Europole, un bâtiment va être construit, avec des distributeurs de billets, et des petits commerces.

Le bâtiment côté gare, comprendra des guichets permettant d'acheter tous les titres de transports (SNCF, Transisère, TAG) et des commerces (restauration, journaux). La Gare Routière ne serait alors qu'une salle d'attente.

Un parvis libéré des voitures

Le parvis devant la gare sera entièrement piéton. Une « Maison de la mobilité » située à droite du parvis devrait permettre de louer des vélos et des véhicules électriques (vélos, petites voitures ...).

Les taxis et la dépose-minute seront situés le long du parvis (dans l'axe de la rue Emile Gueymard) pour le côté centre-ville et dans le parking Schuman pour le côté Europole.

Stationnement vélos

En complément du parking Métrovélo existant, un silo de 3 étages va être construit portant la capacité du parc vélos Gare à 2000 places.

Son accès se fera par une rampe en façade autour du silo, permettant également d'accéder à la passerelle.

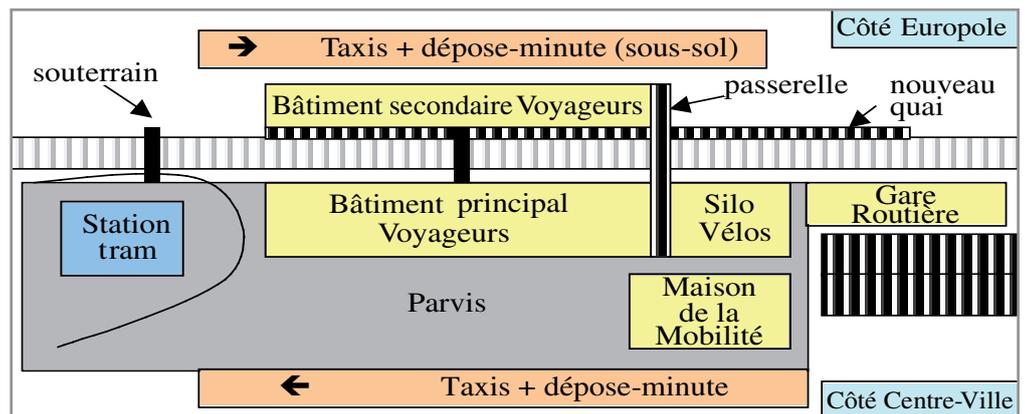
Des quais supplémentaires

La gare est saturée au niveau du trafic des trains. C'est une des raisons pour lesquelles, malgré tous les travaux réalisés dans la région, on ne peut faire circuler plus de trains.

En 2018, un nouveau quai devrait être créé pour accueillir les TGV, vers le nord du côté Europole.

A plus long terme, deux quais supplémentaires sont à l'étude qui se situeraient derrière la gare routière.

Texte et schéma : Nathalie TEPPE



Ville 30, ville à vivre

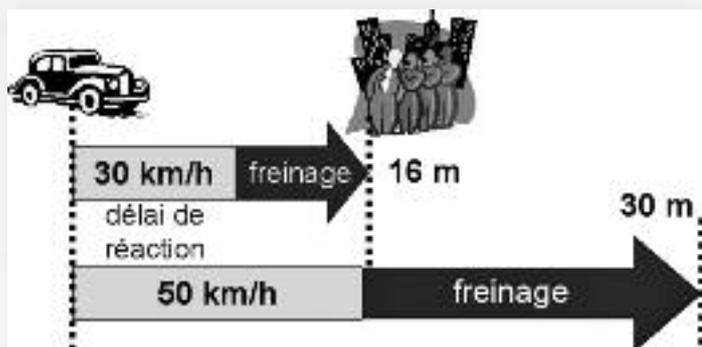
Les Zones 30 ont été introduites dans le Code de la route français en 1990. Le concept a mis quasiment 10 ans pour devenir populaire, mais les zones 30 sont maintenant plébiscitées par les riverains des rues concernées. La réglementation a connu des évolutions significatives ces dernières années, en faveur de la modération de la vitesse en ville. Les aménagements sont diversifiés, plus ou moins réussis. Ce dossier vous propose un point sur le sujet.

La rue n'est pas la route. La logique dite de « séparation des flux » atteint ses limites quand les carrefours sont nombreux. Le rôle des Zones 30, que chaque Commune peut créer par arrêté municipal, est de modérer le trafic pour permettre une cohabitation apaisée des différents types d'usagers.

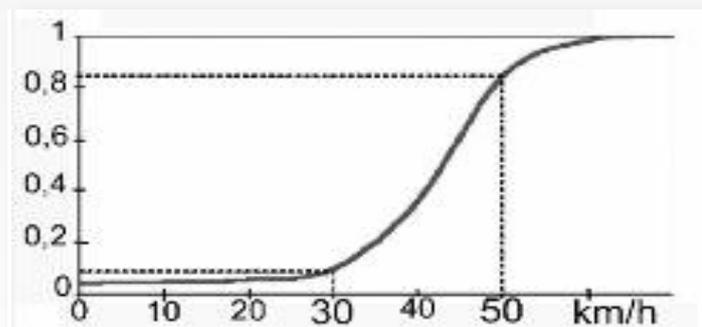
LES ENJEUX

Sécurité des piétons et cyclistes

Le passage de la vitesse maximale de 50 à 30 km/h réduit très fortement le risque d'accident grave. Une collision piéton/voiture à 50 km/h, pour le piéton, c'est aussi violent que tomber d'un 3^{ème} étage, alors qu'à 30 km/h, c'est équivalent à une chute d'un 1^{er} étage. Une collision voiture/piéton à 30 km/h a 8 fois moins de risque d'être mortelle qu'une collision à 50 km/h. Et elle a également moins de risque de se produire, puisque les distances d'arrêt sont évidemment plus courtes à 30 km/h. Ainsi, compte tenu du délai de réaction typique de 1 s, une voiture lancée à 50 km/h percuterait violemment un piéton aperçu à 16 m, alors qu'à 30 km/h la voiture s'arrêterait juste avant le piéton.



Distance d'arrêt moyenne, à 30 ou 50 km/h.



Probabilité d'accident mortel en fonction de la vitesse lors d'une collision voiture / piéton.
Source : CERTU.

Il y a peu d'accidents graves en ville, et la carte des accidents établie par l'Observatoire « Sécurité des déplacements » de Grenoble Alpes Métropole montre qu'ils se concentrent sur les « grands axes », hors des Zones 30 donc. Ce constat doit toutefois nous interroger sur le caractère encore trop routier des grands axes traversant l'agglomération, où la limite de 50 km/h est mal respectée.

Qualité de vie

Le bruit est une des principales nuisances induites par le trafic en milieu urbain. Les citoyens savent bien qu'à trafic équivalent, les rues où les voitures roulent tranquillement à 30 sont nettement moins bruyantes que celles où on peut rouler à 50.

Les Zones 30 rendent les déplacements quotidiens moins stressants. C'est particulièrement important pour tous ceux qui, quelle que soit la cause de leur perte de mobilité (*âge, blessure, handicap, accompagnement de jeunes enfants...*), ne peuvent pas se mettre à courir pour traverser entre deux voitures.

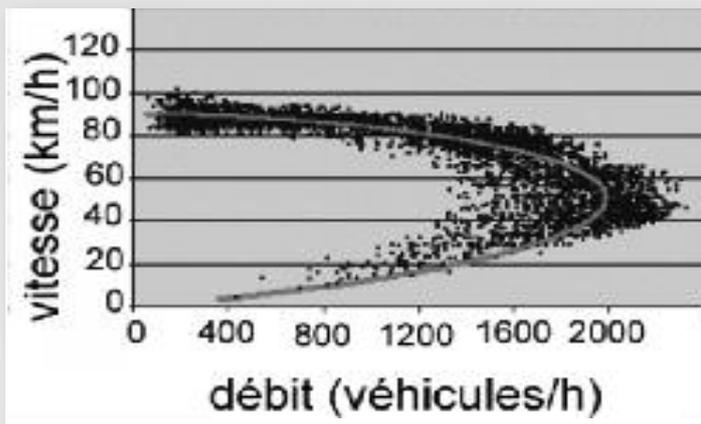
Vitesse moyenne et fluidité du trafic

En ville, la vitesse moyenne des automobiles est bien inférieure à la vitesse maximale autorisée ; elle est surtout limitée par la densité des intersections, pas par la vitesse de pointe qui ne peut être atteinte que sur de courts tronçons.

Le CETE sud-ouest (centre d'études techniques de l'Équipement) a mené une étude sur un parcours urbain typique, en enregistrant plusieurs centaines de trajets chronométrés en voiture. Les résultats devraient inciter les automobilistes à conduire plus « cool »... ou à circuler à vélo ! Le tableau ci-dessous récapitule : le temps de parcours pour 7,6 km limités à 30 km/h, l'allongement par rapport au cas où la vitesse limite est 50, et la vitesse moyenne constatée dans les 2 cas (vitesse maximale 30 ou 50 km/h).

	durée de trajet à 30 max	dont allongement	Vitesse moyenne si max=30	Vitesse moyenne si max=50
Heure creuse	24 min	3 min 10	19 km/h	21,9 km/h
Heure de pointe	30 min	2 min 25	15,2 km/h	16,5 km/h

Le résultat gagnerait à être plus connu ! Enfin, pour terminer, tordons le cou à un cliché : non, les Zones 30 ne créent pas de bouchons. Les distances d'arrêt étant plus courtes à 30 km/h, les voitures peuvent circuler en laissant moins d'espace entre elles, et de ce fait, le flux de voitures qu'une rue peut écouler ne varie que très peu entre 30 et 50 km/h.



Courbe débit-vitesse. Source CERTU.

Une réserve toutefois : l'ADTC ne peut pas considérer la baisse de vitesse moyenne de la même façon selon qu'il s'agit du trafic voiture, ou de lignes de transports en commun.

Pour les TC, la vitesse moyenne, dite « vitesse commerciale », est un facteur clé d'attractivité, et se répercute directement sur les coûts d'exploitation. La TAG estime qu'une variation de 1 km/h de vitesse commerciale sur tout son réseau correspond à une différence de coût de 2 M€ par an. Et le Conseil général de l'Isère a estimé à 1,8 M€ par an le surcoût causé par l'ensemble des aménagements de modération de vitesse sur l'itinéraire des lignes Transisère.

10 ZONES 30, VILLE 30, ET LIMITES DU CONCEPT

En regardant ce qui s'est fait dans différentes villes pionnières, en Allemagne, Suisse, Autriche, Hollande ou Italie, on constate qu'environ 80% des rues d'une ville ont vocation à être en Zone 30. On est encore très en-dessous de cet ordre de grandeur dans l'agglomération grenobloise !

Les rues où la vitesse maximale restera à 50 km/h devant être, à terme, largement minoritaires, il peut alors être plus simple d'inverser la règle par défaut : c'est ainsi que le concept de « Ville 30 » a été introduit dans le « Code de la rue » belge en 2004. Les rues sont alors toutes en Zone 30, sauf celles ayant fait l'objet d'un arrêté autorisant à y rouler à 50, et signalées comme telles.

Mais même si on adopte ce principe de « Ville 30 », il faudra toujours préciser quelles sont les rues qui n'ont pas vocation à passer en Zone 30. Les critères sont théoriquement simples, mais à appliquer avec discernement, en fonction du contexte local.

- On trouve souvent dans des documents techniques l'indication qu'il est difficile de fonctionner en Zone 30 au-delà d'environ 10'000 véhicules/jour. Les conflits de priorité piétons/voitures peuvent devenir gênants, et il peut être plus efficace de réguler ces flux autrement (carrefours à feux par exemple). Ces rues sont les artères de transit traversant l'agglomération, et une partie des artères de desserte inter-quartiers. Toutefois, ce seuil n'est pas à prendre comme une limite

stricte : plus que le nombre de véhicules, c'est leur vitesse et les dépassements entre voitures qui rendent la cohabitation difficile. Il sera difficile de faire fonctionner une Zone 30 correctement s'il y a plusieurs voies de circulation dans le même sens. Mais il existe des Zones 30 avec des rues à 2x1 voies + couloir bus supportant des trafics d'environ 20'000 véhicules/jour (soit 2000 véhicules/h en heure de pointe), à Lorient par exemple.

- Inversement, dans certains sites localisés, les piétons sont tellement nombreux qu'ils doivent être traités en priorité, même si leur cheminement intercepte une artère de transit ou de desserte inter-quartiers. C'est ainsi que dans le centre-ville de Vinay, par exemple, la RD 1092 elle-même est aménagée en Zone 30.
- Enfin, troisième critère, qui en pratique coïncide très souvent avec le premier : il faut éviter de pénaliser les lignes de TC (à part, éventuellement, les petites lignes de cabotage comme nos « Amibus ») par des aménagements « Zone 30 » qui ralentiraient plus les bus que les voitures, notamment dans les quartiers où la densité d'habitats est plus faible.

ÉVOLUTION DE LA RÉGLEMENTATION

Traversées piétonnes

L'article du Code qui demande aux piétons de faire des détours pour traverser à chaque fois qu'ils sont à moins de 50 m d'un passage zébré n'est pas encore abrogé, malgré la proposition faite par le Comité « Code de la rue » à la Sécurité routière. Cet article est à l'origine du saupoudrage de passages zébrés espacés d'à peu près 100 m, dont l'effet est de créer des contraintes réglementaires pour les piétons. Cet article est de fait très mal respecté, car il impose des détours disproportionnés aux piétons. C'est pourquoi le CERTU recommande de ne pas multiplier les passages zébrés dans les Zones 30.



Place Grenette à Grenoble. Photo : M. Giroud

Cela est a fortiori aussi vrai dans les Zones de rencontre —encore bien rares dans notre agglomération— : les piétons y sont, par définition, prioritaires où qu'ils traversent. C'est la raison pour laquelle 2 passages zébrés ont été supprimés place Grenette, malheureusement sans informer préalablement et largement (par exemple via les journaux municipaux et le Métroscope) les usagers des motivations de cette démarche. Depuis la création des Zones de rencontre en 2008, cette disposition n'a fait l'objet de quasiment aucune communication auprès du grand public. C'est dommage, car le panneau marquant l'entrée d'une Zone de rencontre peut laisser croire qu'il s'agit juste d'une Zone 30 où la vitesse est limitée à 20 au lieu de 30 km/h. Alors qu'en fait, la différence fondamentale, c'est que tous les véhicules doivent céder le passage aux piétons.

Par contre, l'article qui enjoignait aux automobilistes de céder le passage aux piétons « régulièrement engagés » sur les passages zébrés, que ce soit en Zone 30, dans une rue à 50, ou hors agglomération, très ambigu à l'origine, a été clarifié : il suffit que le piéton manifeste son intention de traverser pour que l'automobiliste soit tenu de lui céder le passage.

Généralisation des double-sens cyclables

Le décret du 30 juillet 2008 fixait un délai de 2 ans aux Communes pour se mettre en conformité. Depuis juillet 2010, toute rue est à double sens cyclable dans une Zone 30, sauf si elle a fait l'objet d'un arrêté municipal justifiant, par exception, un maintien en sens unique pour les vélos. Mais l'information des usagers non cyclistes est encore insuffisante : il est encore fréquent que des automobilistes oublient de regarder du côté où arrivent les vélos quand ils s'engagent dans un carrefour, ou que des élus s'écrient « Mais c'est dangereux », alors que l'évaluation des double-sens cyclables montre qu'ils sont globalement positifs pour la sécurité des « modes doux ». En effet, la circulation de vélos à contresens contribue efficacement à ralentir les voitures dans les Zones 30.

Entrées/sorties de Zones 30

La réglementation n'impose pas d'aménagements précis, mais exige que les entrées/sorties de zones 30 soient marquées et signalées, et que l'aménagement soit globalement cohérent avec la limitation de vitesse. Autrement dit : même sans chercher à faire des aménagements « luxueux », il faut prévoir un minimum d'aménagements pour faire respecter le 30 km/h max.

AMÉNAGEMENTS DE MODÉRATION DE LA VITESSE

Les giratoires

Ce type d'aménagement, très courant dans les secteurs périphériques, souvent hors Zones 30, évite l'installation de feux et incite les automobilistes à lever le pied. Il présente toutefois des inconvénients : les giratoires allongent les parcours des piétons ; ils augmentent le risque de cisaillement de trajectoire voitures/vélos, sauf si leur diamètre est suffisamment faible. Enfin, pour un diamètre donné, ils ralentissent plus les bus que les voitures.

Une solution intéressante quand l'espace disponible est suffisant est le « giratoire percé », où le couloir bus coupe tout droit. Dans les petites rues, on trouvera plutôt des « mini-giratoires » avec terre-plein franchissable.



Une rue en Zone 30 à Lorient, avec « giratoire percé » pour le couloir bus central. Photo : B. Christian.

Priorité à droite

Un automobiliste ralentira plus dans les carrefours s'il n'est pas systématiquement prioritaire. La simple règle de priorité à droite est un bon moyen d'inciter à lever le pied à l'approche des carrefours. Ce choix est particulièrement économe en aménagements, et assez efficace, sauf dans les carrefours « en T » où il n'y a pas de rue sur la droite, naturellement. Seule réserve : au cas où un axe de TC traverserait la Zone 30, l'ADTC souhaite qu'il conserve la priorité.

Plateaux traversants et « ponts 30 »

Pour privilégier les déplacements des piétons, la chaussée monte au niveau du trottoir. Selon la longueur du tronçon surélevé, on peut parler de ralentisseur, ou de véritable « plateau traversant ». Le plateau traversant modifie de manière visible le rôle de la chaussée par rapport au trottoir, et sert habituellement à marquer une entrée de Zone 30. Il peut aussi servir à relier deux zones 30 adjacentes séparées par une artère à 50, sur un tronçon à forte fréquentation piétonne (accès à une école, un marché, une gare, des commerces). C'est alors un « pont 30 », suivant l'appellation proposée par un urbaniste nantais, Yan Le Gal. Attention toutefois au choix de site pour l'implantation d'un plateau traversant : les pentes d'entrée/sortie du plateau obligent les conducteurs de bus à ralentir plus que les voitures. Sauf au niveau d'un arrêt de bus : là, le plateau traversant ne fera pas ralentir davantage le bus, et facilitera la traversée des piétons.

On pourrait envisager une solution consistant à adoucir la pente juste sur la trajectoire des roues de bus. Quelques tests de rampes à pente variable avaient été menés dans l'agglomération, mais ont été abandonnés, les motards estimant que cela augmenterait trop le risque de chute pour eux.

Chicanes et écluses

Pas besoin d'aménagements lourds, il suffit parfois d'alterner des tronçons de stationnement à droite ou à gauche de la chaussée, ou de disposer le mobilier urbain de sorte à « casser » la linéarité d'une rue. Ceci vaut surtout pour les rues à sens unique.

Pour les rues à double sens voitures, les chicanes ne peuvent être efficaces que si on empêche les automobilistes d'empiéter sur la voie d'en face pour « tirer droit ». C'est donc plus difficile à mettre en œuvre. Mais on peut, ponctuellement, créer un pincement de chaussée obligeant les automobilistes à passer en alternance. Dans les rues à relativement faible trafic, cela fonctionne bien. Il existe même des écluses « spontanées » dans certains secteurs de l'agglomération : c'est parfois le stationnement sauvage qui empêche le croisement et fait fonctionner une rue en écluse les jours de marché !



Une écluse avec by-pass vélo à Seyssins.
Photo : M. Giroud

Attention, les aménagements de type pincements de chaussée (avancées de trottoir pour les traversées piétonnes, îlots centraux, écluses) peuvent avoir un effet pervers, qu'il faut anticiper : les dépassements rasants de vélos par des voitures. Un moyen de préserver la sécurité des cyclistes, tout en modérant la vitesse des voitures, est de ménager un passage pour les vélos à droite des chicanes —ou, en bon jargon français, un « by-pass vélo ».

Voies cyclables ?

Normalement, dans une Zone 30, sauf dans une montée, la différence de vitesse entre vélos et voitures est suffisamment faible pour qu'il n'y ait plus besoin de séparer les flux de voitures et de vélos. Si les usagers ressentent un fort besoin de voie cyclable dans tel ou tel secteur d'une Zone 30, c'est probablement un symptôme que la Zone 30 ne répond pas au critère : « l'aménagement de la zone doit être cohérent avec la limitation de vitesse ». Le plus urgent n'est alors peut-être pas de créer une voie cyclable (surtout si c'est pour la mettre sur un trottoir ...), mais de voir comment obtenir un meilleur respect de la vitesse limite.

Double-sens cyclable

Un cas de figure où il est hautement souhaitable de marquer une voie cyclable en Zone 30 est celui de la bande à contre-sens, dans les rues où la largeur est au moins égale à celle d'une voie de circulation + une bande cyclable, soit environ 4 m (hors stationnement). En-dessous de cette largeur, le double sens cyclable ne sera matérialisé au sol que par des pictogrammes vélos. Ce marquage au sol doit être bien visible au droit des intersections avec les rues transverses.

Coussins

Les coussins peuvent être posés sans lourds travaux de terrassement, et sont efficaces. La seule réserve formulée par leur CERTU quant à l'implantation de coussins porte sur les artères supportant à la fois un trafic supérieur à 10'000 véhicules/jour et un fort trafic de deux-roues motorisés, ce qui ne se produit pas à Grenoble.

Enfin, fait remarquable, les coussins ralentissent les voitures sans gêner les bus, dont l'empattement est plus large que le coussin. C'est donc l'aménagement à privilégier sans hésitation pour modérer la vitesse des automobiles sur le trajet d'une ligne de bus.



CONCLUSION

Les Zones 30 ont déjà fait leurs preuves non seulement en cœur d'agglomération, mais aussi dans des pôles urbains périphériques ou des villages de la région urbaine. Elles sont très appréciées par les riverains (habitants ou commerces), et les automobilistes qui ne font qu'y passer peuvent se rendre compte que leur temps de parcours est peu affecté.

Toutefois, les aménageurs doivent être très attentifs aux itinéraires des lignes de transport en commun, d'autant plus que certains aménagements de modération de la vitesse ralentissent plus les bus que les voitures.

Pour encourager les municipalités à multiplier les Zones 30, l'association Rue de l'Avenir, et nos fédérations FNAUT et FUB ont publié un « Manifeste pour une ville à 30 ». Vous pouvez le consulter sur la Toile ou au local de l'ADTC.

Accès au Campus : enfin la voie réservée !

L'accès au Campus, appelé communément « l'entrée 2 », a été entièrement revue et facilite l'accès des bus et des cycles.

Il y a quelques années, une voie réservée avait été créée dans le sens Sud-Nord, pour arriver au carrefour Gabriel Péri avant d'entrer sur le Domaine Universitaire.

Depuis Septembre 2011, la voirie pour entrer et sortir du campus a aussi été modifiée.

Comme vous pouvez le voir sur les photos, il y a maintenant une voie réservée pour les bus et les vélos.

En effet, cet axe très fréquenté aux heures de pointe faisait perdre de 5 à 10 minutes aux lignes 11 et 26 qui l'empruntent, les obligeant à attendre plusieurs cycles de feux avant de franchir le carrefour entre la rue Georges Sadoul et l'avenue Gabriel Péri.

La voirie n'était pas non plus optimale pour les vélos qui n'avaient qu'un espace restreint pour se glisser difficilement au milieu de la circulation, en étant frôlés par les autres véhicules.

Tout cela n'est plus qu'un mauvais souvenir grâce à cette nouvelle voie que se partagent les bus et les vélos.

Les travaux ont été réalisés par le SMTC.

Petite visite guidée ...

Pour rentrer sur le Campus ...

Le bus 11 vient de l'Avenue de la Commune de Paris, pour traverser l'Avenue Gabriel Péri et rentrer sur le campus :



Le croisement des rues Goerges Sadoul et Joseph Fourier (pour aller sur la zone de Champ Roman) a aussi été revu et corrigé, améliorant la sécurité de tous :



Pour sortir du Campus :

Le bus vient de la rue Georges Sadoul, pour traverser l'Avenue Gabriel Péri :



Au premier cycle, le bus peut passer au feu vert ...



Un bel exemple d'aménagement intelligent, augmentant la vitesse commerciale des bus tout en sécurisant la place des cyclistes, comme on aimerait en voir plus souvent !

Photos : A. JAMMES et N. TEPPE
Texte : Nathalie TEPPE

INTERMODALITÉ

Alpes-Autopartage devient Cité Lib

Le développement de la SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) Alpes-Autopartage continue.

Dix-huit mois après sa création en fusionnant avec le service d'autopartage Savoyard Car Liberté, le nom évolue pour devenir Cité Lib.

Aujourd'hui, Cité Lib, c'est 1400 adhérents qui peuvent utiliser 70 voitures réparties entre Grenoble, Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy et Saint-Etienne. Il est possible d'utiliser les voitures d'autres membres de France Autopartage dans de nombreuses villes de France.

L'objectif est d'arriver dans l'agglomération de Grenoble à 100 voitures en 2013.

Dans l'immédiat, des voitures devraient très prochainement être mises à disposition sur le campus de Saint Martin d'Hères - Gières, à La Tronche, rue des Martyrs à Grenoble ainsi qu'à Seyssins.

Tous les détails sont sur le site www.citelib.com

Emmanuel COLIN de VERDIERE



Réseau Nord - Est Ligne Grenoble-Meylan

Lendemain de nocce pour la ligne 1

Le mariage en avril de la ligne 1 et de la ligne 3, voulu par le SMTC, est suivi de lendemains désenchantés.

Depuis le commencement des travaux de la ligne E, la régularité des passages de la nouvelle ligne est sensiblement affectée. Certes, on ne peut que se réjouir de la construction d'une nouvelle ligne de tram, mais il n'aurait pas fallu fusionner les lignes 1 et 3, puisque, comme l'avait prévu l'ADTC dès janvier 2011, la conséquence en est que les inévitables perturbations entre Saint-Egrève et Grenoble se répercutent de Grenoble à Varcès. Alors que le maintien en deux lignes distinctes aurait au moins préservé la régularité de l'ex-ligne 1.

La SEMITAG se doutait bien que la régularité serait impossible à assurer puisqu'elle a édité, fin août, des fiches horaires où ne figuraient plus les heures de passage précises, mais seulement des intervalles approximatifs, et sans la moindre indication sur les passages à destination des terminus extrêmes de Varcès, Fontanil et Rochepleine. Ces fiches horaires difficiles à interpréter et incomplètes ont été heureusement remplacées par la SEMITAG qui n'a pas attendu le carton rouge que l'ADTC s'appropriait à lui décerner. Des fiches horaires normales sont désormais affichées aux arrêts et mises à disposition des usagers.

Bruno VIGNY

La restructuration du réseau Nord-Est se prépare. La mise en place est prévue le 16 janvier 2012. Dans le bulletin 129, nous vous avons parlé de cette réorganisation avec création d'une ligne structurante.

Zoom sur cette future ligne.

Une dernière réunion de concertation s'est déroulée le 13 octobre avec de nombreux représentants des Unions de Quartier et de l'ADTC.

Tracé de la ligne

Cette ligne reliera le centre de Grenoble (Trois-Dauphins) à Meylan (terminus actuel de la ligne 31 à Meylan-Maupertuis).

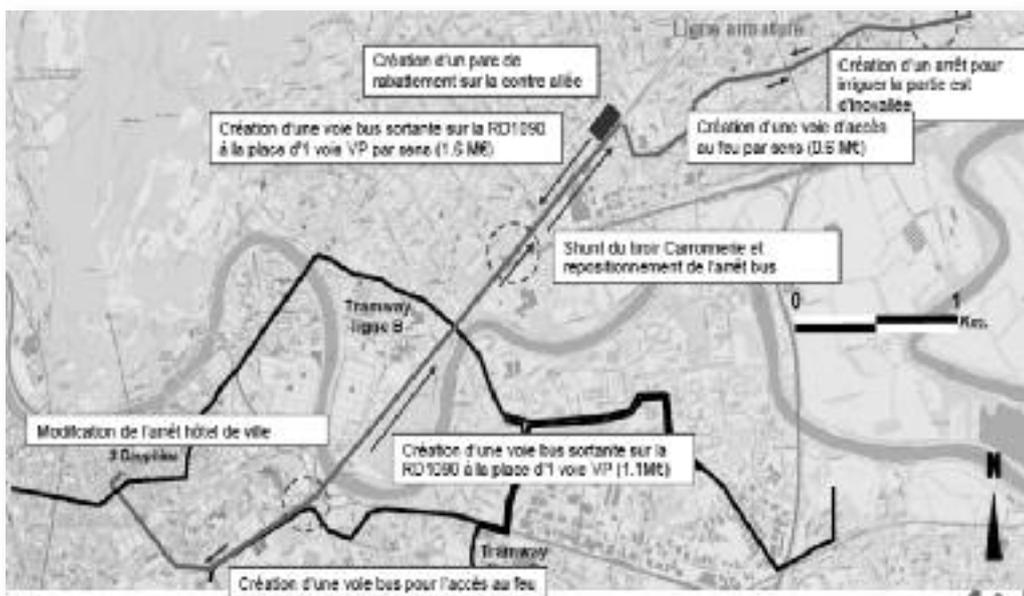
Les principaux aménagements prévus figurent sur le plan ci-dessous.

actuellement fortement ralenti le matin et le soir. Nous avons demandé qu'à court terme, la voie de tourne-à-gauche soit supprimée, ce qui permettrait de faire un couloir bus depuis la place des Tuileaux. Un prolongement à partir du giratoire de Bavière serait nécessaire ultérieurement.

Enfin, notre demande d'arrêt supplémentaire avant le terminus, pour mieux desservir Inovalée a été retenue par le SMTC.

Exploitation de la ligne

Tous les carrefours à feux seront équipés de dispositif de priorité pour les bus d'ici 2012.



Nous notons en particulier la suppression du détour dans l'ex-P+R de la Carronnette. Désormais, les bus (de cette ligne, mais aussi des lignes TransIsère) auront un couloir bus sur la voie express. Un arrêt sera réaménagé sous le viaduc tramway et une traversée piétons à niveau est prévue, ce qui facilitera la liaison vers l'arrêt tramway Grand Sablon, en attendant une future station de tramway sur le viaduc.

Notre seule inquiétude concernant l'exploitation de cette ligne est l'absence d'un véritable couloir bus à l'est de l'avenue du Taillefer dans le sens est-ouest. Sur ce tronçon, la ligne 31 est

Cette ligne fonctionnera avec une fréquence de 10mn toute la journée, 8mn aux heures de pointe. Le dernier bus partira de chaque terminus à 22h00 ! Un début de réseau de soirée ? Un vrai progrès pour les usagers !

Des bornes d'information voyageur équiperont les arrêts, indiquant en temps réel l'heure de passage du prochain bus.

Enfin, le SMTC prévoit d'équiper les principaux arrêts de distributeurs de billets, permettant de réduire le temps aux arrêts.

Antoine JAMMES

Le réseau de Bordeaux a changé d'exploitant en 2010 et a été restructuré en profondeur, selon les critères proposés par le nouvel exploitant. Les résultats après un an de fonctionnement sont déjà très prometteurs. Voici un aperçu des mesures qui expliquent ce succès.

La situation initiale

Bordeaux regroupe 700.000 habitants dans sa communauté urbaine. Le tramway, mis en service en 2003, a connu 13 extensions jusqu'en 2008 avec 3 lignes. Mais le réseau bus avait peu évolué.

Dans l'esprit des bordelais le tram était à l'image des châteaux et leur bon vin, tandis que le réseau bus reste un repoussoir. Bien que le tram fût saturé à certaines heures, la part des TC dans les déplacements était de 8% seulement (contre 17% à Grenoble) en raison du mauvais ratio de fréquentation des bus. En effet les lignes de bus étaient rabattues sur le tram obligeant à la correspondance. Le campus (45.000 étudiants) n'était pas relié à la gare et les bus ne disposaient pratiquement pas de voies réservées ni de prise en compte aux carrefours à feux. Ce réseau était globalement en étoile alors que les 2/3 des déplacements se font de banlieue à banlieue, d'où une certaine critique des itinéraires.

Lors du renouvellement de la Délégation de Service Public (DSP), un nouvel exploitant (Kéolis) a proposé des modifications substantielles tout en promettant de réduire le déficit d'exploitation et de faire passer la fréquentation de 84M voyages en 2007 à 149 M voyages en 2013.

Cet exploitant met en pratique des observations des besoins des usagers faites durant plusieurs années sur différents réseaux français. Ces besoins peuvent se résumer en quelques items : un éclatement des horaires de travail nécessite une forte augmentation de l'amplitude du service pour que les travailleurs puissent utiliser les transports publics à l'aller comme au retour... Le phénomène d'« heures de pointe » est essentiellement dû à la réduction de service en dehors de ces heures. C'est très visible sur le tramway où il n'y a pratiquement pas d'heures creuses avec des passages toutes les 5 à 8 minutes.

Le 22 février 2010, le réseau bus a donc été entièrement restructuré selon une série de lignes hiérarchisées. Le nouveau réseau bus est en complément, et non en rabattement sur le tramway : la correspondance avec le tram pour aller en centre-ville est possible, mais pas imposée.

Les « LIANES » (14 lignes à haut Niveau de service) obéissent à plusieurs critères spécifiques : elles traversent l'agglomération, ont au moins 2 points de connexion avec le réseau de tramway, elles sont cadencées de façon immuable entre 6h30 et 20h du lundi au vendredi ainsi que le samedi après 13h toute l'année. Selon les lignes, la cadence est de 10 à 15 ou 20 minutes. Les dimanches et fêtes les lignes assurent une cadence réduite. Leur itinéraire est fixe quelle que soit la période ou l'heure. La ligne 3 a fait l'objet de 600 k€ d'aménagements de voirie (1,7 km de couloirs et prise en compte aux feux). Le temps de parcours a été raccourci de 10 minutes et cette ligne transporte 10.000 passagers par jour.

Avec le tramway ces lignes structurantes assurent 90% des voyages.

9 lignes de rocade ont été créées pour assurer des dessertes de banlieue à banlieue sans passer par le centre. Leur offre est cadencée, ce qui permet aux usagers de retenir facilement les horaires. Toutefois leur itinéraire n'est pas des plus directs, les voiries ne le permettant manifestement pas.

Des résultats après un an

En 2010 le réseau a transporté 102 M voyageurs, en augmentation de 6,8% par rapport à 2009. Sur les 65 lignes de bus et 3 lignes de tramway, 75% des voyages sont effectués par des abonnés, dont le nombre (125.000) a augmenté de 10%. Le déficit d'exploitation par voyageur transporté a baissé de 10% entre 2008 et 2010.

Le réseau tram est de 44 km (2,4 M.km/an) et 173 stations. Il doit s'agrandir de 24 km (dont 7 de tram train) d'ici 2013. Les 400 bus parcourent 24,6 M km/an. Le réseau emploie 1560 conducteurs (contre 1300 à Grenoble).

Globalement la facture en charge de la CUB devrait diminuer de 10%, passant de 100 M€ en 2008 à 87,5 M€ en 2013, alors que l'offre kilométrique progresserait de 23% par rapport au réseau d'origine, le taux de couverture passant de 29% (en 2007) à 45% en 2013. L'objectif de la CUB est d'augmenter la vitesse commerciale du réseau, aujourd'hui de 17 km/h en moyenne (mais allant de 10-12 à 25 km/h) en créant d'ici 2014 50 km de couloirs réservés. Elle doit aussi se doter d'un puissant système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs en temps réel (aujourd'hui présent sur le seul tramway). La fraude actuellement à 14,6% doit être ramenée à 7%. La non validation du titre fait actuellement l'objet d'une amende de 5€.

Jean-Yves GUERAUD

Quelle gestion pour le réseau grenoblois ?

Le SMTC a délégué à la SemiTAG (société d'économie Mixte, constituée avec Transdev) l'exploitation du réseau par DSP (délégation de service public) pour 7 ans à compter du 1er janvier 2006.

Le SMTC doit donc étudier la suite à donner cette gestion à partir du 1er janvier 2013.

Trois possibilités :

- la régie : la collectivité gère le service en direct, gère le personnel, paie les dépenses, encaisse les recettes et assure l'aspect commercial.

- la DSP : une entreprise fait à la place de la collectivité, qu'elle soit publique (SPL, société publique locale constituée pour cela par les collectivités locales), ou privée (SEM, société d'économie mixte constituée par les collectivités locales et une entreprise privée de transport de stature nationale voire internationale).

- le marché public : contrat, non évolutif, passé avec une entreprise sur un montant déterminé, pour une prestation définie dans des conditions fixes.

Malgré le vote de la commission consultative du service public local de TC (4 abstentions, 4 votes contre, dont ceux de l'ADTC et de la FNAUT, sur 15), le Conseil syndical du SMTC du 7 novembre a suivi les propositions du président, de renouveler la formule DSP pour la future gestion du réseau, sous réserve que l'appel d'offres suscite plus d'une réponse. Ce choix a été préféré à la gestion par SPL au motif que la collectivité avait besoin de l'expertise d'une entreprise privée et que le recul sur la formule SPL, de création récente, était insuffisant pour s'y engager dès maintenant.

Toutefois, si les résultats de l'appel d'offres étaient insatisfaisants, le Conseil syndical aurait à envisager cette solution.

Christian COTTE

Les dernières nouvelles des lignes 6020 et 6070

Ligne 6020

Le 16 janvier 2012, les horaires de la ligne 6020 vont évoluer suite à la réorganisation du réseau TC du Nord-est de l'agglomération grenobloise. Les renforts urbains, qui circulaient entre la gare de Grenoble et le lycée du Grésivaudan à Meylan, seront supprimés.

La ligne sera organisée sur la base d'une fréquence de 10 minutes vers Grenoble le matin, vers Crolles le soir et une fréquence de 30 minutes en dehors. L'ADTC a demandé que les correspondances avec les trains à Grenoble soient mieux prises en compte.

Des discussions sont en cours sur la position du terminus à Grenoble à l'horizon septembre 2012. Pour l'ADTC, celui-ci doit rester à la gare de Grenoble au titre de l'intermodalité nécessaire.

Ligne 6070

Au 12 décembre 2011, avec le changement des horaires TER, les horaires de la ligne 6070 vont être modifiés. La ligne 6070 offrira de meilleures correspondances avec le TER tout en maintenant son détour par le campus.

L'ADTC continue d'agir auprès du Conseil général, du SMTC et du Pays du Grésivaudan pour que sa demande de raccourcir le trajet de la 6070 par la réalisation du shunt de Condillac sur le campus aboutisse rapidement.

Emmanuel
COLIN de VERDIÈRE

Le transport scolaire, un système dépassé qui coûte cher à la collectivité et n'incite pas à un usage des transports en commun pour les adultes de demain. Le Conseil général a décidé du principe de modifier la tarification scolaire du réseau Transisère à la rentrée 2012. Avis de l'ADTC...

Depuis de nombreuses années, le Conseil général applique la « règle des 3 kms ». Si vous habitez à plus de 3 kms de votre collège ou lycée, le Conseil général transporte gratuitement les collégiens sur un réseau de bus spécifique avec un aller/retour par jour.

Conséquences :

- un collégien qui termine ses cours à 15h doit souvent attendre une heure ou deux pour pouvoir rentrer chez lui ; il ne peut en effet utiliser un bus d'une ligne régulière avec son abonnement !

- ce dispositif ne s'applique que sur le trajet habitation-collège et n'incite pas les collégiens à prendre le bus pour leurs autres activités de semaine, ou de week-end

- un tel dispositif coûte très cher au Conseil général, plus de 65 M€ (sur un budget transports de 80 M€) avec souvent de la redondance avec les lignes de bus régulières

Pour ceux qui veulent utiliser librement le réseau Transisère, un abonnement « Pass Micro » est proposé à 147€ pour une zone.

La situation sur les principaux réseaux grenoblois urbains

Le pays Voironnais applique cette « règle des 3 kms » et offre un tarif spécial pour que les collégiens bénéficient de l'ensemble du réseau, avec une réduction de 80%.

Même politique dans le Grésivaudan avec un Pass EcoJeune annuel de 40€.

Dans l'agglomération grenobloise, la « règle des 3 kms » ne s'applique pas, et les jeunes de moins de 18 ans ont un tarif « grenadine » ⁽¹⁾ de 140€/an, sur lequel s'applique un niveau de réduction en fonction du Quotient Familial (c'est la « tarification solidaire »).

Propositions de l'ADTC

L'ADTC considère ce dispositif comme obsolète. Il est nécessaire de pouvoir offrir aux collégiens et lycéens un abonnement à tarif réduit leur permettant de circuler sur l'ensemble du réseau.

Le principe de la tarification solidaire du SMTC devrait être généralisé à l'ensemble des réseaux.

Une telle solution éviterait les trop nombreux « parents-taxis » et contribuerait à apprendre à ces jeunes à se déplacer en transports en commun pour leurs différents trajets.

En fusionnant réseau scolaire et réseau général, l'exploitant pourrait optimiser son réseau, ce qui permettrait de répondre à certaines attentes des usagers en développant l'offre.

Pour certaines zones éloignées, le bus scolaire est le seul bus desservant ces zones d'habitation. Est-il normal que ces habitants paient 147€/an (Pass Micro) alors que ceux de l'agglomération grenobloise ne paient que 140€/an ?

Les conséquences des collèges à la campagne

Des collèges modernes, flambants neufs, basse consommation... Vous lisez régulièrement des articles sur la dernière inauguration d'un collège, souvent bâti en rase campagne.

Pour amener tous les collégiens, une seule solution : une noria de bus scolaires, car ces collèges sont souvent non desservis par le réseau de bus urbains et trop éloignés du centre pour être accessibles à vélo !

Il serait temps que les élus en charge de l'éducation qui décident les implantations de nouveaux collèges pensent aux coûts induits, qui seront gérés par leurs collègues en charge des transports.

Sur le réseau de la SEMITAG, à part quelques dessertes scolaires très localisées, les collégiens et lycéens peuvent utiliser l'ensemble du réseau TAG à toute heure de la semaine et pendant le week-end.

Homogénéiser les règles de fonctionnement et de tarification pour les scolaires entre les différentes collectivités concernées constituerait un bon exemple de coopération intra collectivités.

Antoine JAMMES

1 Comme chacun le sait, les lycéens carburent à la grenadine, les étudiants au café et les plus de 65 ans à la menthe !!!

Retour sur les comités de lignes Transisère de cet automne 2011

L'ADTC a participé aux comités de ligne Transisère du Grésivaudan, du sud-Isère et des lignes Express organisés par le Conseil général de l'Isère.

La participation a été très importante pour le comité de lignes du sud-grenoblois, moindre pour ceux des lignes Express et du Grésivaudan.

Lignes Express : saturation actuelle

Le succès de la ligne Express 1 (Voiron-Grenoble-Lumbin) se confirme avec de nombreux problèmes de saturation en « heures de pointe » notamment de Montbonnot Pré de l'Eau vers Grenoble le soir et de la presqu'île scientifique vers Voiron le soir. La ligne Express 3 (Le Champ Près-Frogès-Grenoble), passée à une fréquence de 10 minutes le matin vers Grenoble et le soir vers Le Champ Près-Frogès, connaît également des problèmes de saturation des cars.

La périurbanisation et la concentration des emplois dans l'agglomération de Grenoble génèrent des besoins de déplacements et il faudra plusieurs années avant d'inverser la tendance. En attendant, ces saturations montrent que la priorité absolue doit être donnée au développement des transports en commun et des modes doux sur la construction d'infrastructures routières.

Des changements à venir

Le renouvellement du marché de la ligne Express 1 en septembre 2013 prévoira l'utilisation de cars à 2 niveaux (cela fera partie du cahier des charges de l'appel d'offres pour exploiter cette ligne).

L'ADTC a demandé que les horaires de début et de fin de service (ainsi qu'en « heures creuses » et en fin de semaine) soient étudiés pour offrir de meilleures correspondances avec les trains en gare de Grenoble.

Une modification du terminus nord de la ligne Express 2 (gare de Voreppe-Grenoble-Vizille) va être étudiée. L'ADTC a demandé à être associée à cette étude et soutient l'idée de prolonger à terme la ligne jusqu'à la gare de Moirans en desservant Centr'Alp.

Des travaux ont été réalisés pendant l'été 2011 par AREA pour prolonger la Voie Spécialisée Partagée sur l'A48 entre Voreppe et Saint-Egrève. Des demandes d'autorisations sont en cours d'instruction au Ministère des transports, pour une ouverture en 2013.

Sud-Grenoblois

C'est sur la ligne Express 2 que les principaux changements ont eu lieu le 1er septembre 2011. Ces modifications, notamment le détour par Chavant, ont suscité de nombreuses réactions. L'évolution de la fréquentation de la ligne sera à suivre particulièrement.

À Vizille, la construction d'une gare routière dont la livraison est prévue au printemps 2012 a débuté. Elle permettra d'améliorer l'accueil des usagers et d'augmenter le nombre de cars reçus.

Des études sont en cours pour améliorer la desserte en TC du plateau de Brié et de l'axe Vizille-Uriage-Gières. L'ADTC a demandé à y être associée.

Utiliser Transisère dans la Métro

Il est tout-à-fait possible d'utiliser le réseau Transisère dans l'agglomération de Grenoble avec son abonnement ou les cartes TAG.

Des valideurs TAG vont prochainement être installés sur les cars des lignes Express 1, 2 et 3. Les valideurs Transisère vont être paramétrés pour permettre la validation des abonnements TAG dans l'agglomération.

Emmanuel
COLIN de VERDIERE

LISE est illisible

Aux arrêts desservis par les cars LISE et Transisère, ce sont des logos minuscules qui signalent l'existence de ces services.



A côté des indications des bus de la Semitag, bien visibles, LISE et Transisère passent inaperçus. Si l'on ne sait pas déjà que ces arrêts sont desservis par les cars du Département, on a peu de chance de s'en douter. Une homogénéité de la signalétique est indispensable.



Texte et photos :
Bruno VIGNY

TGV Lyon-Turin : du nouveau

Le projet de la ligne ferroviaire à grande vitesse entre Lyon et Turin était au point mort ces derniers mois. Il semble que le projet reparte doucement ...

En effet, un nouvel accord a été signé le 27 septembre 2011 sur le partage des coûts entre la France (42%) et l'Italie (58%) pour la construction du tunnel de base.

Autre bonne nouvelle : l'Europe portera sa contribution à 40 % pour le tunnel de base et pour les percées de la Chartreuse, de Belledonne et du Glandon.

Dans la foulée, le 10 Novembre 2011, le préfet de région, Jean-François Carencio, a annoncé l'ouverture d'une enquête publique qui se déroulera au premier trimestre 2012 pour la portion française, et concernera 70 communes entre Satolas (Lyon St Exupéry) et St Jean de Maurienne.

Ce projet d'envergure européenne coûtera 46 millions d'euros à la Région, et a suscité des réserves ou des oppositions de part et d'autre de la frontière. Mais il pourrait, en même temps qu'il facilitera les liaisons transalpines, constituer une opportunité pour l'amélioration des infrastructures ferroviaires de notre région.

Convention RFF/Région/SNCF

Suite à l'année « noire » 2010 concernant le service ferroviaire en général et TER en particulier, des actions ont été entreprises pour redresser la barre.

C'est ainsi qu'une démarche qualité a été entreprise en Janvier 2011. Cette démarche est désormais consignée sous la forme d'une « Convention d'objectifs et de performances sur la qualité de service TER (2011-2015) » signée par RFF, SNCF et la Région Rhône-Alpes, et dotée d'un budget de 9 millions d'euros (financé à parts égales).

Ce plan qualité vise non seulement à améliorer la ponctualité des trains, mais aussi à gérer plus efficacement les aléas et l'information des voyageurs.

Cela a l'air d'une évidence, mais c'est la première fois qu'un tel programme est mis en place. Les efforts quotidiens et le dévouement du personnel ne sont pas toujours suivis des effets escomptés, engendrant incompréhension de la part des usagers et découragement de la part des cheminots.

Avec des outils modernes de management de la qualité, des actions vont enfin pouvoir être entreprises et mesurées, pour être reconnues à leur juste valeur. Les retours d'expérience seront aussi précieusement étudiés pour alimenter ce cercle vertueux.

Amis lecteurs, n'hésitez pas à nous faire part de vos remarques sur ces sujets, qu'elles soient positives ou négatives. Nous avons nous aussi un rôle à jouer pour aider notre TER à mieux fonctionner.

Nathalie TEPPE

Cette année, comme l'année dernière, les nouveaux horaires SNCF ont tardé à sortir. Suite aux réunions de concertation, les différents acteurs concernés n'ont pas chômé pour tenter de satisfaire les besoins des uns et des autres, avec plus ou moins du succès ...

Cet article présente une synthèse, non exhaustive, des nouveaux horaires du 12 Décembre 2012. Les fiches horaires sont disponibles sur le site TER Rhône-Alpes et Voyages-SNCF.

Le principe du cadencement, assez bien intégré sur nos lignes, propose une desserte à la demi-heure en heure de pointe, et toutes les heures en heure creuse sur les grands axes (indiqué en gras). L'ADTC regrette toutefois que le cadencement comporte des « irrégularités », avec des intervalles de 15-15-30 minutes (voire 14-16-30) au lieu du cadencement « idéal » 3 fois 20 min. sur Grenoble-Rives.

Les horaires qui suivent sont donnés pour les jours de semaine, avec les heures de départs et d'arrivée. Vérifier leur validité pour les jours de week-end.

Grenoble – Lyon Part Dieu

Cette ligne est la plus fréquentée de l'étoile Grenobloise. Ce sont des trains intercity desservant 3 ou 4 gares intermédiaires (Voiron, Bourgoin-Jallieu, La Tour du Pin et La Verpillière).

Principaux changements :

Il n'y a plus de direct sans arrêt entre Grenoble et Lyon Part Dieu (tous s'arrêtent à Voiron et Bourgoin-Jallieu, sauf celui de 18h26 au départ de Grenoble qui ne s'arrête pas à Voiron). Certains TER ne desservent plus La Verpillière.

Sens	Lyon - Grenoble				Grenoble - Lyon			
	Avant		Après		Avant		Après	
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
Premier train	5h57	7h30	6h08	7h33	4h58	6h29	5h23	6h46
Dernier train	23h10	0h55	23h14	1h00	21h45	23h12	21h23	22h46
Départs	H+15	H+29	H+14	H+33	H+26	H+42	H+23(26)	H+46(50)
	H+45	H+12	H+44	H+13	H+46	H+12	H+47	H+16

Grenoble – Rives

Cette ligne concerne 3 destinations : Rives, Saint André le Gaz, Lyon Perrache : tous les trains partent de Grenoble Universités Gières. Ce sont des trains omnibus, desservant toutes les gares intermédiaires.

Principaux changements :

Nouveaux TER « tardifs » à 20h35 (+21h35 le samedi) au départ de Gières, et 21h38 au départ de Rives.

Le tableau ci-dessous ne reprend que les horaires Grenoble-Rives.

Sens	Grenoble – Rives				Rives – Grenoble			
	Avant		Après		Avant		Après	
	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée	Départ	Arrivée
Premier train	5h05	5h33	5h50	6h21	5h36	6h06	5h38	6h09
Dernier train	20h10	20h41	21h50	22h22	20h34	20h58	21h38	22h09
Départs	H+10	H+41	H+5	H+36	H+16	H+46	H+24	H+55
	H+30	H+01	H+35	H+06	H+36	H+06	H+38	H+09
	H+50	H+21	H+50	H+22	H+56	H+26	H+54	H+25

Sillon Alpin : Valence - Grenoble - Chambéry

Cette ligne bénéficie d'importants travaux de rénovation et de modernisation, mais ils ne sont pas terminés : l'été 2012 verra donc aussi les trains remplacés par des autocars sur Gières-Montmélián.

Principaux changements :

Dernier départ de Grenoble vers Chambéry qui dessert toutes les gares de Grenoble à 20h03. Attention, le TER Grenoble-Chambéry de H+32 deviendra un express, l'omnibus partira à H+37.

Depuis Septembre 2011, un car relie Grenoble (8h30) à Chambéry (9h45) et Chambéry (10h45) à Grenoble (11h45).

ce qui va changer pour vous

	Premier départ		Dernier départ		Départs	
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
Valence	5h28	5h24	22h09	22h14	H+09 H+44	H+14 H+41
St Marcellin	6h07	6h04	19h09 22h50	19h04 22h57	H+08 H+49 H+21 H+34	H+04 H+57 H+19 H+34
Grenoble (arrivée)	6h51	6h48	19h53 23h25	19h48 23h29	H+53 H+23 H+54 H+19	H+48 H+29 H+52 H+18
Grenoble (départ)	5h07 5h32	5h07 5h37	19h32 22h25	20h03 21h32	H+03 H+25 H+32	H+03 H+32 H+37
Chambéry	5h54 6h31	5h54 6h36	20h31 23h15*	21h02 22h21*	H+02 H+15* H+31	H+02 H+21* H+36

* : origine/destination Anney

En italique, les « omnibus » desservant toutes les gares, les autres ne desservent que Saint Marcellin, Tullins, Gières, Pontcharra, Montmélian

	Premier départ		Dernier départ		Départs	
	Avant	Après	Avant	Après	Avant	Après
Chambéry	5h43* 5h56	5h38* 5h57	19h26 20h43*	19h24 20h38*	H+26 H+43* H+56	H+24 H+38* H+57
Grenoble (arrivée)	6h31 6h54	6h27 6h58	20h23 21h31	20h23 21h27	H+23 H+32 H+51	H+23 H+27 H+58
Grenoble (départ)	5h51 7h14	6h02 7h12	20h14 20h34	20h12 20h30	H+13 H+34 H+39	H+12 H+30 H+42
St Marcellin	6h29 7h58	6h41 7h56	20h58 21h08	20h56 21h05	H+57 H+47 H+23	H+56 H+05 H+26
Valence	7h13	7h18	21h46	21h46	H+46	H+46

* : origine/destination Anney

Grenoble – Anney / Genève

Grenoble-Genève : 5h07(L-V), 6h55(L-S), 7h54*, 11h55, 14h55, 17h55

Genève-Grenoble : 6h59 (L-S), 9h59, 11h59*, 14h59, 16h42(L-V), 18h42

*Un aller-retour supplémentaire Grenoble-Genève a été créé.

L'ADTC déplore que le dernier aller-retour Genève-Grenoble parte toujours trop tôt. Le retour Genève-Grenoble de 18h57, déjà avancé de 19h44 à 18h57 l'an dernier, est encore avancé de 1/4 d'heure. Les derniers TER donnant correspondance pour une origine ou destination au-delà d'Anney partent également trop tôt

Grenoble-Gap

A l'heure où nous écrivons cet article, cette grille n'est pas validée par la Région, mais a été publiée dans les horaires SNCF. Elle comporte un point de conflit : un des principaux trains du matin au départ de Clelles serait remplacé par un autocar, de même que 2 trains du soir.

Sinon, les arrivées à Grenoble sont prévues à H+43, et les départs à H+10.

TGV

Les départs des TGV ont été recalculés pour être « cadencés ». Les départs heures paires ou impaires sont décalés. Les intervalles (de 1 à 3h) listés ici sont ceux des jours de semaine.

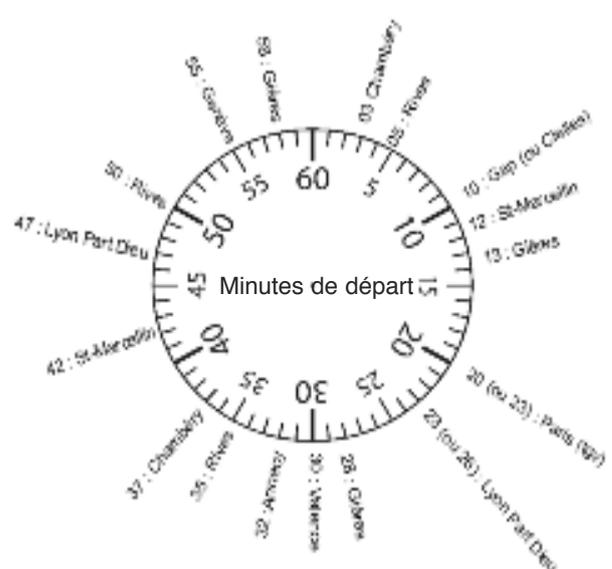
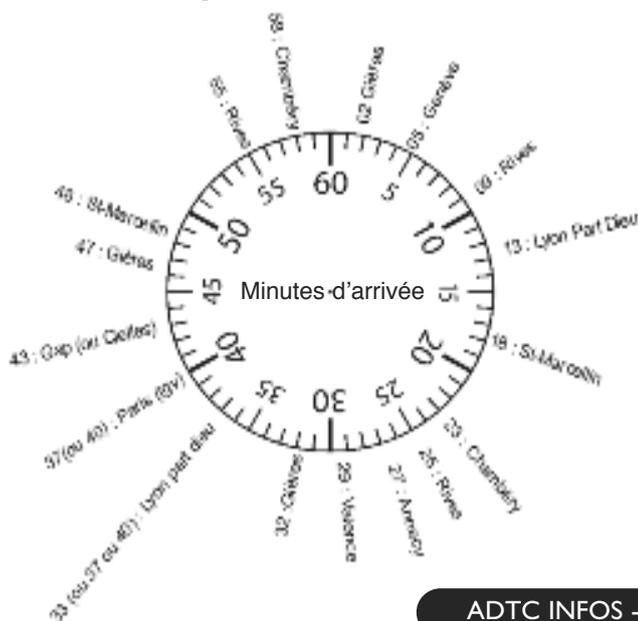
Départ de Paris : 6h41, 7h37, 9h37, 12h41, 15h37, 16h41, 17h37, 18h41, 19h37, (+ 0h41 le vendredi et le dimanche).

Départ de Grenoble : 5h20, 6h23, 7h20, 8h23, 10h23, 12h23, 15h20, 17h20, 19h20, (+21h20 le dimanche).

Et toujours le Grenoble (4h28) – Lille (8h57) et Lille (18h26) – Grenoble (22h56).

Pour mieux vous y retrouver en un clin d'œil :

Avec le cadencement, les départs et arrivées pour toutes les destinations autour de Grenoble se font à la même minute de chaque heure. Pour l'instant, certains trains ne circulent pas toutes les heures pour des questions de demande et de coût. Sur l'horloge, les TER en provenance ou destination de Rives peuvent l'être de ou vers Saint-André-Le-Gaz ou Lyon Perrache.



Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)

16 janvier
20 février

Vélos et Piétons (18h30)

23 janvier
27 février

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 :
Archives municipales
de Grenoble 3FH485
Sites : Ville à 30, SMTC,
TER Rhône-Alpes

Revue de presse

Le Trièves met en place « la transition »

Le Trièves est devenu depuis deux ans le laboratoire français de « la transition », un mouvement né en Grande Bretagne en 2006 qui s'attache à réduire notre dépendance au pétrole.

L'idée est bête comme choux : le pic pétrolier étant dépassé, l'énergie va se raréfier, son prix se renchérir, il faut donc réduire la part de pétrole engloutie quotidiennement.

La chasse au gaspi se fait dans les trois postes les plus énergivores, logement, transports et alimentation.

Covoiturage, bus, autostop, solidaire, tout est bon pour se passer d'autos. Ici, on compte peu de bus et de trains. 30% de la population active travaille à Grenoble soit 1200 personnes quotidiennement sur la route.

Les élus réclament plus d'activités économiques sur le territoire, plutôt que l'extension de l'autoroute. Dans le cadre de la révision du SCoT, 3 priorités devraient être inscrites : la baisse de la consommation d'espace, la mixité sociale, le frein à la périurbanisation.

Source : Libération 14 octobre 2011

Au Québec, la fédération des chambres de commerce réclame un arrêt de la construction de nouvelles autoroutes.

La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) s'est jointe à des universitaires, à des groupes écologistes et à des professionnels de la santé publique pour réclamer un «arrêt» de la construction de nouvelles autoroutes.

Dans une lettre adressée au ministre des Transports du Québec, Pierre Moreau, la FCCQ, la coalition Transit et l'Association pour la santé publique du Québec recommandent de «suspendre le développement de nouvelles infrastructures routières, à l'exception des chantiers en cours», pour donner la priorité aux transports en commun et à la réfection des infrastructures existantes (pont Champlain, échangeur Turcot, etc.).

Le gouvernement du Québec prévoit investir 16,9 milliards dans le réseau routier, au cours des cinq prochaines années. De ce total, 5,4 milliards doivent être consacrés à des projets de prolongement d'autoroute ou d'amélioration du réseau routier.

Au cours de la même période, le MTQ (ministère des transports du Québec) a prévu investir 2,9 milliards dans la mise en valeur et le maintien des services de transports collectifs au Québec.

«Dans le contexte financier actuel, estiment les signataires de cette lettre, nous considérons aujourd'hui difficilement justifiable la poursuite de ces investissements massifs dans le développement de nouvelles infrastructures autoroutières.»

Source :
<http://www.cyberpresse.ca/actualites/quebec-canada/national/2011/10/18/01-4458225-coup-de-frein-pour-les-nouvelles-routes.php>

Moins 40 % d'accidents à Abu Dhabi

Tandis que RIM [NDLR : société Research in Motion] vient d'annoncer un dédommagement à hauteur de 100 euros (en applications Premium) pour les plusieurs jours de panne subis par ses utilisateurs BlackBerry, les autorités de Dubaï et Abu Dhabi ont annoncé une chute du nombre d'accidents de la route. Coïncidence ? Pas tant que ça : cette baisse est intervenue durant les trois jours de panne BlackBerry.

Les chiffres sont impressionnants : à Dubaï, il y a eu 20 % d'accidents de la route en moins, et près de 40 % de baisse sur la même période à Abu Dhabi ! Il semblerait que cela concernerait particulièrement les jeunes hommes de ces deux villes, grands utilisateurs de BlackBerry. Finalement, ces trois jours de panne ont fait quelques heureux.

Source :
<http://fr.news.yahoo.com/blackberry-panne-fait-baisser-nombre-d-accidents-route-130000841.html>