



dossier central : pages 9 à 12

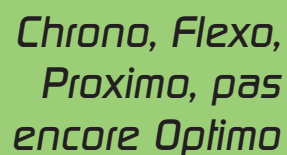
Choisissez les alternatives !

The map illustrates three proposed high-speed rail alternatives (EXP-1, EXP-2, EXP-3) connecting the Paris-Lyon line to the Lyon-Marseille line. The routes are shown in different colors: EXP-1 in blue, EXP-2 in orange, and EXP-3 in red. The map includes major cities like Grenoble, Lyon, and Marseille, and various smaller towns. It also shows existing railway lines and bus routes. A legend explains the symbols for railway lines, bus routes, and travel times.

Legend:

- voie ferrée
- gare et temps de trajet vers Grenoble
- ligne de bus ou car et terminus

Page 5



page 14



EDITORIAL - Lignes malades : la SNCF veut-elle les achever ?

La fréquentation des trains régionaux « TER » a augmenté, et l'évolution du prix des carburants ne peut que renforcer cette tendance de fond. L'infrastructure ferroviaire et le parc roulant actuels peinent à assurer une desserte fiable dans ces conditions. L'offre s'est améliorée sur la majorité des lignes régionales, mais la ponctualité se dégrade de manière sensible sur plusieurs d'entre elles, dites « lignes malades ».

Face à ce problème, la SNCF fait, entre autres, deux propositions. Elle essaie d'accréditer l'idée qu'il faudra faire circuler plus de « cars TER ». Pour l'ADTC, la substitution de trains par des autocars est un pis-aller acceptable lors de travaux, mais ne doit surtout pas se généraliser. Il en résulterait une forte dégradation de la qualité de l'offre : véhicule moins confortable (surtout pour tous les passagers sensibles, à des degrés divers, au « mal des transports »), impossibilité d'accéder aux bagages en soute pendant le trajet, refus de la SNCF d'embarquer des vélos (alors que les autocars départementaux les acceptent), et surtout, temps de trajet fortement augmenté ! Le verdict est sans appel : le TER Clelles-Grenoble en heure de pointe du matin transportait environ 60 passagers par jour ; le car-TER qui le « remplace » depuis décembre 2011 n'en transporte guère plus de 2. D'une manière générale, « remplacer » un train par un autocar fait perdre 30% ou plus de sa fréquentation, selon la grille horaire. Cela s'est aussi vérifié sur la ligne Grenoble - Chambéry en juin 2011, pendant les travaux.

Il existe des solutions efficaces pour éviter que le retard d'un train provoque une cascade d'autres retards : en Suisse, les CFF postent une

rame et un conducteur de réserve à chaque extrémité de ligne, prêts à assurer la relève, et le train en retard deviendra le train de réserve suivant dès son arrivée. La SNCF propose une autre idée, moins coûteuse mais très perverse : scinder les lignes pour éviter la propagation des retards, au prix d'une multiplication des correspondances hasardeuses pour les passagers.

Suivant ce principe, les trains Grenoble - Dijon ont été supprimés en 2011, la correspondance à Lyon est devenue nécessaire. Plus récemment, la SNCF a annoncé que, peut-être, les TER périurbains du Nord-Isère pour Lyon Part Dieu pourraient avoir leur terminus à Vénissieux. On imagine aisément la suite logique : vous habitez Monestier et travaillez à Grenoble ? Correspondance obligatoire à Pont-de-Claix ! Vous allez de Goncelin à Chambéry ? Changez donc à Montmélian. La gare de Grenoble sature ? En 2014, vous pourriez prendre le tram de Saint-Egrève à Gières pour faire votre trajet Vinay - Brignoud... La majorité des passagers verraient leur temps de trajet fortement augmenté par des correspondances supplémentaires faciles à rater ? Peu importe, le taux de ponctualité des trains, lui, serait meilleur. Améliorer la ponctualité des trains au détriment des voyageurs, avec la SNCF, ce serait possible...

L'ADTC dénonce avec vigueur ce principe de saucissonnage des lignes. Il importe de le faire savoir, pour que la Région n'accepte pas cette dérive. N'hésitez donc pas, vous qui êtes usagers, à porter ce message si on vous propose ce type de « solution » dans un comité de ligne ou à toute autre occasion.

Monique GIROUD

Sommaire

P 02	Editorial – Lignes malades : la SNCF veut-elle les achever ?
P 03	Audit SNCF des lignes malades, état des lieux et prospectives
P 04	Avenue de la Plaine Fleurie à Meylan : une Zone 30 vaut mieux que deux minis
P 05	A travers parcs ou comment se promener dans Grenoble en ne marchant (presque) que dans des parcs
P 06	Les aménagements cyclables prévus avec la ligne E de tram sur les Communes du Nord
P 07	Evaluation de la politique cyclable de la Métro, zoom sur l'accidentologie
P 08	Rapport 2011 de l'Observatoire des PDE-PDA dans la région urbaine grenobloise
P 09-12	Tirez-vous des bouchons !
P 13	Liaison Brignoud-Crolles
P 14	Restructuration du réseau Nord-est, premiers retours
P 15	Modification des lignes et des horaires : quand la publicité remplace l'information
P 16	Coupe Icare – se déplacer autrement
P 17	Sur les horaires des lignes Transisère : améliorer les correspondances cars/trains
P 18	Votre matériel ferroviaire, abécédaire à l'usage du voyageur néophyte
P 19	Travaux sur la ligne Grenoble - Valence : quand ? pourquoi ? comment ?
P 20	Revue de presse

Audit SNCF des lignes malades, état des lieux et perspectives

ZOOM

Le très attendu audit SNCF des « lignes malades » nous a été présenté mi-février. Dans notre région, cela concerne la ligne « Lyon - Ambérieu en Bugey » et le 'Y' « Lyon - Chambéry / Lyon - Grenoble ».

Un constat alarmant

Même si cet audit semble présenter des lieux communs connus de tous, il a le mérite d'exister et de présenter une cartographie réaliste des problèmes inhérents au système ferroviaire de notre région. Malheureusement, le constat est sans appel : notre ligne Lyon - Grenoble est gravement malade et il faudra du temps pour qu'elle s'en remette. Et encore ce n'est rien comparé à la ligne Lyon - Chambéry, dont une partie est exploitée dans les deux sens sur une seule voie, qui est encore plus atteinte.

Des solutions étalées dans le temps

Les solutions à court terme visent à optimiser l'exploitation et à mettre en adéquation les moyens humains et matériels. La SNCF s'y est engagée et réorganise ses services en conséquence. Mais cela ne résoudra pas tout, et permettra au mieux de gérer un quotidien dense comme un équilibre, au pire de faire en sorte que les aléas et leurs conséquences soient le moins douloureux possible.

À plus long terme, c'est toute l'infrastructure qu'il faudra revoir. Des travaux de RVB (Renouvellement Voie Ballast) sont déjà programmés dans les trois ans qui viennent entre Lyon et Grenoble, ainsi que la suppression des passages à niveau les plus préoccupants.

Mais cela ne suffira pas. Il faut aussi s'attaquer à la saturation des gares de Lyon Part Dieu et de Grenoble, réorganiser la gare de Saint André le Gaz, et démêler le plat de spaghettis du NFL (Nœud Ferroviaire Lyonnais).

À cet égard, il est inquiétant de constater que le nouveau projet de gare intermodale de Grenoble ne prévoit qu'un quai supplémentaire à court terme, alors que l'audit indique clairement la nécessité d'améliorer ce point.

Des correspondances

Sur les axes « Lyon - Ambérieu » et « Lyon - Chambéry », les préconisations sont plus d'ordre pratique en réorganisant en fonction des distances. La scission à Chambéry des lignes « Lyon - Modane » et « Lyon - Bourg Saint Maurice » est évoquée, comme cela a déjà été réalisé cette année pour des « Lyon - Genève » avec correspondance à Bellegarde.

Pour dé-saturer Lyon, un rabattement sur le réseau urbain est envisagé. La ligne périurbaine « Saint André le Gaz - Lyon Perrache » serait limitée à « Bourgoin - Vénissieux », en rabattement sur le métro D, moyennant l'aménagement d'un terminus en gare de Vénissieux. Cette mesure est dissuasive pour la plupart des usagers et inacceptable pour l'ADTC.

Une autre action envisagée pour éviter que Lyon Part-Dieu soit une gare terminus (ce n'était pas sa vocation à l'origine), est de diamétraliser des lignes périurbaines comme c'est déjà le cas avec des « Ambérieu - Lyon - St Etienne » qui fonctionnent bien. Ces diamétralisations doivent être convenablement choisies pour bien fonctionner : la ligne diamétrale « Grenoble - Lyon - Dijon » connaissait des retards importants et a été scindée à Lyon.

Dans ce schéma, on voit se dessiner un système consistant à diamétraliser des relations « courtes » autour de Lyon et de découper celles à plus longues distances, au risque de dissuader les voyageurs par des ruptures de correspondance qui augmentent le temps de trajet.

Du fret en plus sur une seule voie

Alors que la section à voie unique entre Saint André le Gaz et Chambéry est déjà saturée, il est envisagé d'y faire circuler des trains de marchandises (en y rajoutant certes des points de croisement.) Ces trains partant de Grenay, au sud de Lyon, complèteraient l'Autoroute Ferroviaire Alpine entre la Maurienne (Aiton) et l'Italie (Orbassano). Ce projet est d'autant plus incompréhensible, que des travaux spécifiques pour ces trains comportant des wagons surbaissés ont été réalisés entre Ambérieu et Chambéry, via Culoz et Aix Les Bains.

Nathalie TEPPE

NB : le document de présentation de l'audit est consultable à l'ADTC.

CARTON ROUGE à la Ville de St Martin d'Hères

Lorsque vous circulez sur l'avenue Gabriel Péri en direction de Gières, vous empruntez (peut-être) la bande sur trottoir aménagée par le SMTC à l'occasion des travaux de la ligne C de tram. En arrivant au carrefour avec la rue Marceau Leyssieux, vous vous cassez le nez sur une barrière en bordure de trottoir. Pas moyen de sortir, sauf à pied !

En effet, lors du réaménagement de ce carrefour, la Ville n'a pas cru bon de prévoir une sortie sur chaussée pour les cyclistes avant le carrefour. Les cyclistes sont donc bloqués par ces barrières destinées à diriger les piétons vers la traversée matérialisée aux feux. Les cyclistes n'ont qu'à se dém...

On peut mesurer à ce type d'exemple, le niveau de considération portée aux besoins des cyclistes en matière d'aménagements urbains.

Christian COTTE

CARTON VERT à Caterpillar France SAS

pour son article sur les bienfaits du vélo. Caterpillar est le premier fabricant mondial de machines de chantier. Elle communique régulièrement en interne sur les bons gestes pour le développement durable.

Dans son hebdomadaire diffusé à l'ensemble de ses employés mi-janvier, il a été mentionné tous les bienfaits du vélo : pratique, rapide « à Grenoble, les vélos dépassent les autos », économique, silencieux, non polluant, peu dangereux.

Une très forte augmentation de l'utilisation de ce mode doux (+43% dans l'agglomération depuis 2002) est visible dans les garages à vélo qui sont presque saturés en hiver, par beau temps. Il a aussi été souligné les bienfaits de la pratique du vélo sur la santé : très bonne pour le cœur, l'équilibre, et tous nos muscles. Et cela permet de décompresser après une journée de travail.

Une communication positive sur les déplacements des modes doux, un exemple à suivre pour toutes les grandes et moyennes sociétés qui publient des infos.

Il faut compter 8 min pour faire 2km et 20min pour 5 km. Alors tous en selle pour aller au boulot !

Dominique CHARVERIAT

Avenue de la Plaine Fleurie à Meylan : une Zone 30 vaut mieux que deux minis

Un parvis pour le lycée Argouges

Dans le cadre des importants travaux de réhabilitation du lycée, qui ont entre autres entraîné des démolitions, un grand espace a pu être dégagé en bordure de la rue Léon-Jouhaux. Le mur de clôture a été reculé, ce qui ménage un parvis généreux entre le portail du lycée et la rue. Cet espace permet aux lycéens qui patientent devant le portail avant l'ouverture ou qui attendent les bus après les cours de ne plus s'entasser sur le trottoir.



Photo : Christian Cotte

Cet aménagement fait une heureuse transition entre la voirie publique et l'espace propre à l'établissement scolaire.

Bruno VIGNY

Une double innovation à Meylan

Sur l'avenue de la Plaine Fleurie, voir article ci-contre, deux innovations :

- la pose de deux radars pédagogiques, qui peuvent inciter ainsi les automobilistes à ralentir
- un nouveau pictogramme vélo barré sur les trottoirs, dont la pose démontre l'inefficacité de l'aménagement réalisé !

Texte et photo :
Antoine JAMMES



La mairie de Meylan a réaménagé cette artère de 800 m environ, qui connaît une circulation importante entre Corenc et l'avenue de Verdun, en créant une « mini-Zone 30 » à chaque extrémité.

Cet aménagement, que nous avons visité, a coûté 800 K€. Il a certes amélioré la situation des piétons et des cyclistes, mais il laisse un goût d'inachevé (pour le même prix on aurait pu faire mieux) et il montre la difficulté de certaines communes à appliquer l'esprit des Zones 30.

Périmètre de cet aménagement

Le périmètre retenu est quasiment contradictoire avec le principe des Zones 30. Pour le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), dépendant du Ministère des Transports et expert en la matière, les Zones 30 doivent concerner un quartier où l'on veut apaiser la circulation, et non une rue unique. De plus, le CERTU recommande une longueur minimum de 200m.



Ici, nous aurions pu imaginer une Zone 30 bordée par l'Avenue du Grésivaudan au Nord, l'avenue de la Plaine Fleurie à l'Ouest, l'avenue de Verdun au Sud et la rue des Ayguinards à l'Est.

Pourquoi deux « mini-Zones30 » ? Une modération timorée de la vitesse

Au lieu de cela, la municipalité de Meylan a créé une mini-Zones 30 à chaque extrémité et réalisé une chicane en partie intermédiaire. Craignait-elle qu'une vitesse de 30 km/h sur toute la longueur de cette avenue ne soit pas respectée ? De fait, l'aménagement le plus efficace est la chicane qui coupe le fond de perspective de cette avenue toute droite et contribue ainsi à apaiser les vitesses.

Aux entrées des deux Zones 30, les rampants des plateaux traversants destinés à réduire les vitesses sont trop symboliques, avec une pente

bien éloignée des 5% recommandés, pour avoir un effet !!

Au Nord, le mini-giratoire est trop rapidement franchissable. Côté avenue de Verdun, la chaussée est beaucoup trop large, séparée par des îlots, ce qui donne des traversées piétonnes de 8,10 m face aux commerces, 8,40 m en haut (avec certains îlots qui ne sont pas aux normes de largeur), alors que 6,50 m auraient suffi.

Les trottoirs Côté Ouest n'ont que la largeur recommandée pour les PMR (1,80 m) alors que l'espace disponible permettait de faire mieux.



Des arrêts de bus non accessibles

Alors que la loi impose que tous les arrêts de bus soient rendus accessibles d'ici à 2015, les arrêts situés en milieu de l'avenue ne le sont pas !

Les cyclistes sont perdus !!!

Le traitement différent des trois tronçons rend illisible l'aménagement pour les cyclistes.

Dans les deux mini-Zones 30, la mairie a peint des pictogrammes vélo au sol.

Entre les deux Mini-Zones30, une bande cyclable est tracée dans le sens montant. Rien dans le sens descendant. Résultat : de nombreux cyclistes que nous avons pu observer passent sur la surlargeur de trottoir le long du stationnement, pensant sans doute que c'est une "piste cyclable" en cours de tracé.... La mairie a donc innové en traçant des pictogrammes vélos barrés d'une croix rouge sur les trottoirs !!

Si le principe de deux Zones 30 séparées est maintenu, il est indispensable de faire une bande cyclable sur la partie centrale dans le sens descendant... mais au prix de travaux complémentaires. L'ADTC préconise plutôt de transformer l'avenue en une Zone 30 unique (avant de l'élargir à tout le quartier...), de supprimer les séparateurs centraux dangereux et de dessiner des pictogrammes vélos au sol sur l'ensemble de l'avenue pour inciter les cyclistes à rester sur la chaussée.

Texte et photos :
Bertrand CHRISTIAN, Christian COTTE
Colette GROSSIORD, Antoine JAMMES

A travers parcs ou comment se promener dans Grenoble en ne marchant (presque) que dans des parcs

Par suite d'un heureux concours de circonstances, et non d'une planification, une succession de parcs et jardins forme un arc de cercle de plus de 2 km dans l'hypercentre grenoblois.

En effet, on observe la juxtaposition du jardin Michallon, du parc de l'île Verte, du parc Paul-Mistral, du jardin Hoche et du dernier né le jardin des Vallons du quartier de Bonne. Une promenade à faire en particulier avec des enfants en partant d'un arrêt de bus et en en rejoignant un autre.



Nous décrivons la promenade à partir du jardin des Vallons. Si l'on vient en bus, il faut descendre à l'arrêt Marceau-Jardin des Vallons de la ligne 13. On accède au jardin en passant en bordure du nouveau centre commercial de Bonne. Ce jardin est doté de reliefs artificiels, qu'on peut s'amuser à gravir, et dont les plus jeunes peuvent descendre en toboggans, mais on peut aussi marcher le long de la pièce d'eau. On passe ensuite sous le bâtiment de l'ancienne caserne pour accéder à la vaste esplanade ornée elle aussi d'une pièce d'eau et de fontaines.

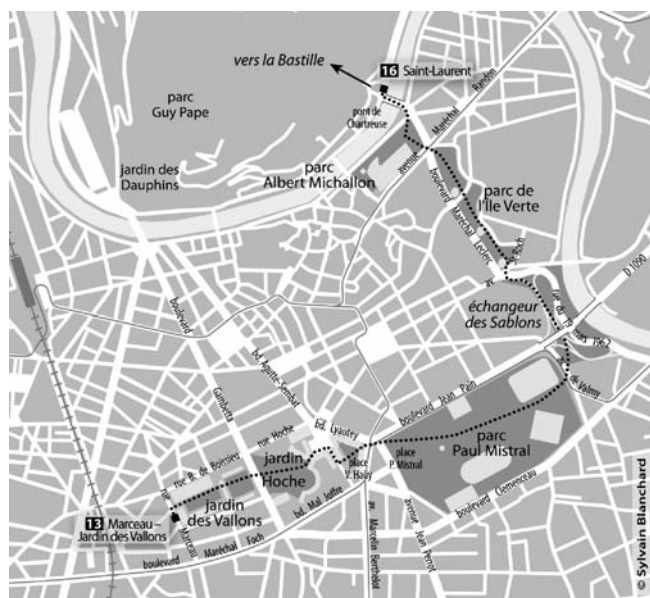
On franchit le boulevard Gambetta et on se retrouve aussitôt dans le jardin Hoche qu'on traverse en diagonale pour rejoindre les immeubles du quartier Hoche. Là on doit nécessairement passer dans l'espace bâti pour gagner, par la place V. Haüy, le carrefour Chavant – Paul-Mistral : c'est la seule partie de l'itinéraire où la continuité verte subit une rupture notable.

De l'autre côté du carrefour, s'étend le parc Paul-Mistral, où l'on peut s'attarder et faire des détours du côté des jeux, avant de passer entre le palais des sports et le stade et d'y voir des sculptures modernes récemment installées.

On traverse l'avenue de Valmy et on prend la direction de l'île Verte en cheminant dans l'emprise de l'ex-échangeur des Sablons rendu (en partie) à la verdure.

De l'autre côté de l'avenue St Roch commence le parc de l'île Verte qu'on emprunte dans toute sa longueur et qui se prolonge, après franchissement de l'avenue Mal Randon, par le parc Michallon. Ce parc de petite dimension a pour atouts les sculptures qui y sont exposées, comme un appel pour le Musée tout proche.

Si l'on veut rejoindre un bus pour rentrer, il suffit de passer le pont de Chartreuse et de prendre le 16 à Saint-Laurent. On aura parcouru environ 2, 5km en ne traversant que quatre voiries automobiles.



Mais la promenade pourrait continuer et se transformer en quasi-randonnée, si l'on poursuivait en montant à la Bastille par Saint-Laurent et en en redescendant par le parc Guy-Pape et le Jardin des Dauphins. Un programme pour une demi-journée.

Texte et photo :
Bruno VIGNY

Signalétique Campus



Le Service d'Aménagement du Domaine Universitaire a entièrement revu la signalétique des voiries et des bâtiments du Campus.

Des plaques avec les noms de rues sont installées aux angles, dans des emplacements qui les rendent faciles à voir, et des plaques de bonne dimension identifient les bâtiments avec le n° de la rue où ils sont adressés. Se repérer dans le vaste Domaine est devenu plus aisé. C'est un exemple dont pourraient s'inspirer nombre de communes de l'agglomération où l'identification des rues est souvent fort incomplète et peu cohérente.

Texte et photos :
Bruno VIGNY



Les aménagements cyclables prévus avec la ligne E de tram sur les Communes du Nord

Des demandes pour la circulation des piétons et des cyclistes à Grenoble

Pour ce budget 2012, des demandes ont été exprimées par l'ADTC à la Ville de Grenoble :

⇒ **l'amélioration ou la réfection de l'éclairage public** sur des itinéraires très fréquentés par les « actifs » :

la digue des Sablons pour aller au et venir du Campus, le côté Sud de l'ancien échangeur des Sablons, les trottoirs du Pont des Sablons, les pistes et trottoirs côté Sud rue Cardinal le Camus, côté Ouest avenue Marcelin Berthelot, le long de l'IUFM, et devant le Palais des Sports boulevard Clémenceau, enfin l'allée Jouhaux et la place Perinetti.

⇒ **la réparation ou la réfection de chaussées**, principalement sur le secteur 1 (Chorier-Berriat), digue gauche de l'Isère après le pont ferroviaire, cours Berriat, avenue de Vizille, sur le secteur 2, (quartier de l'Aigle et centre-ville), rue Dr Mazet, Marius Gontard, et sur les secteurs 4 avenue L. Blum Sud et 5 avenue J. d'Arc.

Espérons être entendus.

Christian COTTE

Contrairement à l'axe Jean Jaurès / Libération à Grenoble, le projet de ligne E ne connaît pas vers le Nord les mêmes contraintes que celles fixées par la municipalité grenobloise.

De St Martin le Vinoux au Fontanil, la plateforme, toujours positionnée au centre de la RD 1075, sera bordée de chaque côté par une chaussée de 4,90 m et un trottoir dont la largeur variera de 2,20 m à 2,65 m.

Les cyclistes circuleront sur une bande latérale de 1,70 m de large marquée sur la chaussée.

Des études sont encore en cours de discussion entre le Conseil général, gestionnaire de la chaussée, la Métro, le SMTc et les Communes, pour choisir la meilleure solution de marquage de la bande permettant d'inciter les conducteurs de véhicules à s'écarter le plus possible des cyclistes. Elle doit combiner le marquage réglementaire, ligne continue ou discontinue, avec un marquage complémentaire de couleur ou de nature différente, pour obtenir un effet visuel propice à différencier l'espace cycles et à inciter à son respect. Le long des emplacements de stationnement latéral, le marquage incitera les cyclistes à s'écarter pour éviter le risque des ouvertures inopinées de portières.

Cependant, il faut noter quatre points singuliers où la topographie impose des réductions de largeur à l'aménagement :

- à St Martin le Vinoux mairie, où sur 100 m, chaque chaussée fera 4,10 m de large et donc la bande cyclable seulement 1,10 m

- à St Martin le Vinoux-basse Buisseratte, où sur 60 m le long de la station, chaque chaussée sera de 4,20 m et la bande cyclable 1,20 m

- à St Egrève Pinéa-Bonnais, où sur 300 m chaque chaussée fera 4,50 m et la bande 1,50 m

- à St Egrève au niveau de la rue C. Brenier, sur 30 m, où chaque chaussée ne fera que 4,40 m et la bande 1,40 m.

Ces dimensions tiennent compte de la largeur minimale fixée à 3 m par la Direction des routes du CGI pour la voie véhicules.

On attend du CGI, pour le point le plus critique à St Martin le Vinoux mairie, que la voie véhicule en ce milieu urbain soit acceptée à 2,80 m.

Malgré ces points singuliers, et l'emprise de la plateforme tram, l'itinéraire cyclable le long de la route départementale du nord de l'agglomération sera amélioré eu égard à sa configuration actuelle. Les cyclistes y gagneront en confort et en sécurité.

Christian COTTE



Source : www.smtc-grenoble.org

Evaluation de la politique cyclable de la Métro, zoom sur l'accidentologie

La Métro a mis en place une procédure d'évaluation de ses politiques. En 2011, c'est la politique cyclable qui a fait l'objet d'une évaluation. L'ADTC a participé à cette évaluation. Les conclusions de ce travail vont alimenter le projet de PDU 2013-2030.

Nous vous avons présenté l'audit Bypad dans le bulletin n°129. Cet audit réalisé par un groupe d'élus, de techniciens et d'usagers a permis d'évaluer les points forts et les points faibles de la politique menée ces dernières années.

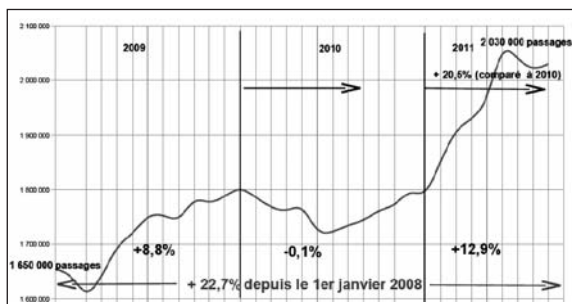
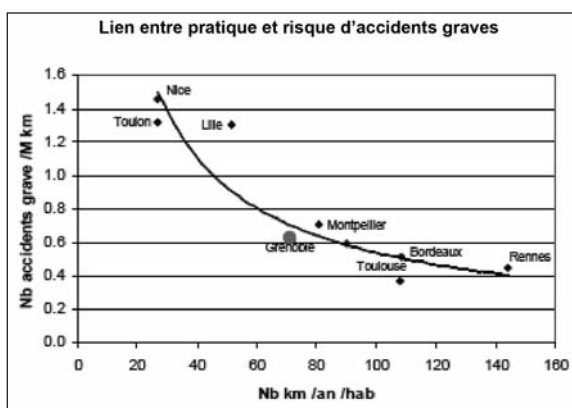
La sécurité est perçue généralement comme un des freins du développement du vélo. Un atelier consacré à l'accidentologie a permis de mettre en évidence plusieurs points fondamentaux.

Un nombre d'accidents en baisse...

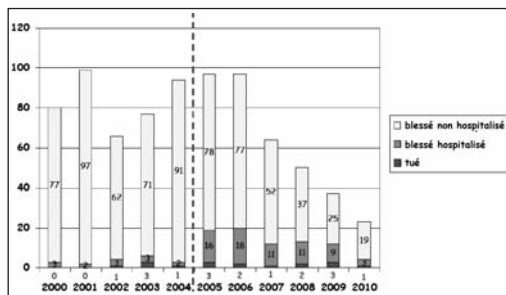
... et une forte hausse du nombre de cyclistes

Il est connu que plus il y a de cyclistes, moins il y a d'accidents. Ce constat est une fois de plus vérifié sur l'agglomération grenobloise.

Le nombre de cyclistes est en croissance importante : + 40% de pratique entre les deux enquêtes ménages de 2002 et 2010, et encore + 20,6% entre l'enquête de 2010 et octobre 2011 !



Source des graphiques : La Métro



Si l'on regarde le bilan du nombre de cyclistes accidentés sur la même période, on constate une forte baisse depuis 2007.

L'exposition au risque est ainsi devenue plus faible à vélo qu'à pied !

Analyse des causes d'accidents

La Métro a complété cette analyse quantitative par une analyse des principaux scénarios d'accidents.

A Grenoble, les accidents se produisent surtout sur les grands axes, aux intersections. Ils sont souvent liés à des véhicules qui font des manœuvres de tourne-à-droite ou de tourne-à-gauche, en particulier lorsque les cyclistes sont sur une piste cyclable physiquement séparée de la chaussée, les conducteurs voyant les cyclistes au dernier moment.

Notons que sur ces dernières années, les accidents mortels sont dus à des camions avec le phénomène « d'angles morts ».

Conclusions

Deux points ressortent de cette analyse :

- Il est urgent de communiquer auprès du grand public sur cette désormais fausse impression de dangerosité du vélo.

- Il apparaît qu'il vaut mieux réaliser des aménagements sur chaussée (bandes) que des pistes séparées de la chaussée afin de réduire le risque d'accidents en intersections... bien que les cyclistes débutants se sentent plus en sécurité sur une piste bien séparée de la chaussée !!

Nous reviendrons dans un prochain bulletin sur les autres conclusions de cette évaluation et sur les orientations qui en découlent pour le prochain PDU.

Antoine JAMMES

Cyclistes brillez, édition 2011

Les 22 et 24 novembre derniers, l'ADTC et la Métro ont tout mis en œuvre pour faire briller les cyclistes grenoblois.

Ce rendez-vous annuel, initié il y a quelques années par la FUB, a pour objectif d'informer et sensibiliser les cyclistes sur l'importance de l'éclairage de leur vélo, et l'importance d'être bien visibles.

Salariées et bénévoles de l'ADTC se sont rassemblés sur des axes très fréquentés du réseau cyclable de l'agglomération, à la tombée de la nuit, et ont intercepté les cyclistes circulant sur des vélos mal ou pas éclairés !

Cette année encore l'action a été un succès !

En chiffres :

Sur 987 cyclistes décomptés, 49 % disposaient d'un éclairage actif complet ou partiel (32 % complet, 17 % partiel), 31% étaient invisibles, les autres avaient un dispositif passif ou partiel.

Plus de 250 gilets jaunes distribués, 700 bandes rétro-réfléchissantes et 400 bons de réduction pour l'achat de matériel d'éclairage.

On note une baisse encourageante de 2,5% du nombre de cyclistes invisibles !

Alors cyclistes, à l'année prochaine !

Céline VERT

Ce que vous pouvez faire avec un abonnement TAG : un exemple d'intermodalité

À condition de rester dans le périmètre du SMTc, votre abonnement TAG vous permet de vous déplacer sur les réseaux Transisère et TER (sauf Vif), et d'utiliser les parkings relais.

Mon trajet domicile-travail entre Echirolles Ouest et Inovalée Meylan illustre ces possibilités.

À 7h55, j'enfourche mon vélo pour me rendre à la halte ferroviaire d'Echirolles, où je laisse en toute tranquillité ma monture surveillée pour la journée au parking-relais. Les arceaux des parkings-relais sont gratuits pour les cyclistes, ce qui est très pratique pour ceux situés à proximité des gares d'Echirolles, Gières et Pont de Claix.

À 8h04, après avoir validé mon abonnement sur le quai de la gare, j'emprunte le TER pour arriver à Gières à 8h10. Juste à temps pour monter dans le car Transisère 6070 de 8h15 et rejoindre Inovalée Meylan à 8h34. Mon abonnement TAG est valable dans ce périmètre (il ne l'est malheureusement pas si j'avais voulu me rendre à Inovalée Montbonnot).

Ainsi, pour moins d'un euro par jour, je traverse l'agglomération du Sud au Nord-Est en 40 minutes environ, en vélo, TER et autocar !

L'abonnement annuel TAG comprend de plus 20h de location dans les métro-vélobox ainsi qu'une réduction sur l'abonnement Citélib.

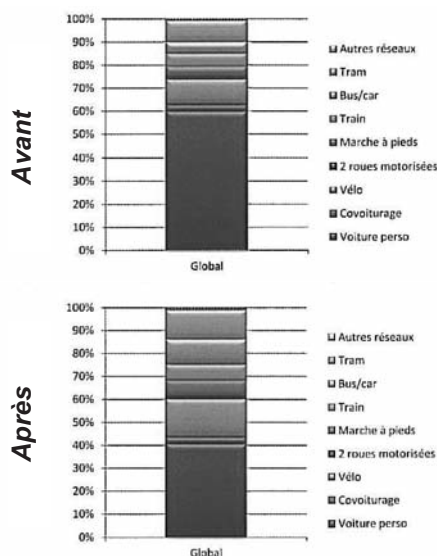
Nathalie TEPPE

La Métro et le SMTc en charge du développement des PDE-PDA missionnent la Sémitag et la CCI de Grenoble pour travailler à la mise en place et au développement des PDE-PDA dans la région grenobloise. Dans ce cadre, la CCI a créé un Observatoire des déplacements qui publie un rapport d'étude tous les deux ans.

En 2011, la CCI de Grenoble a publié son rapport de l'Observatoire des PDE-PDA ; le but de cette étude est d'observer l'évolution des PDE-PDA, et de mesurer leur contribution aux objectifs du PDU.

Une efficacité prouvée !

L'outil n'a plus besoin de faire ses preuves, il est aujourd'hui reconnu comme pertinent et efficace. La moyenne des taux d'utilisation des différents modes de déplacement avant et après la mise en place d'un PDE ou PDA a été observée :



Rapport de l'Observatoire 2011 des PDE-PDA dans la région urbaine grenobloise

La part modale de la voiture baisse en moyenne de 20 points, au profit du vélo¹ (en moyenne + 5 points) et plus largement des transports en commun (en moyenne + 10 points). Toutefois si l'on zoome sur la commune de Grenoble, on remarque que la part modale des modes actifs augmente plus fortement après la mise en place d'un plan de déplacements que dans les communes périphériques.

Une dynamique en perte de vitesse...

Les raisons qui motivent les établissements à mettre en place un PDE ou PDA sont diverses : présence d'une ou plusieurs lignes de transports en commun à proximité du site (62,8%),

amélioration de l'image-exemplarité (46,2%) ou encore problème de stationnement (33,3%), au total 9 motivations ont été recensées.

Il s'en suit une série de mesures incitatives plus ou moins nombreuses en fonction des objectifs de l'établissement : signature d'une charte de partenariat avec la Sémitag 85%, stationnement vélo 78%, aménagement des horaires 40%, fiche accès multimodal 27%. Au total 26 mesures incitatives ont été recensées dans cette étude.

Cependant 46% des référents interrogés estiment que leur PDE ou PDA est en perte de vitesse, que rien de nouveau n'est proposé et 8% avouent que leur plan de déplacement a été « mis de côté ».

Quelles perspectives ?

Près de 20% des référents interrogés estiment être dans une impasse face à cette question. Les référents ne disposent pas d'outil de suivi ni d'évaluation de leurs actions, si ce n'est le nombre d'abonnements de transport en commun et des comptages aléatoires de cyclistes.

Pourtant un outil de ce type permettrait de « valoriser les PDE-PDA, de renforcer leur légitimité, d'identifier les évolutions souhaitables et possibles »².

Si les PDE-PDA ont su montrer leur efficacité ces dernières années, ils doivent aujourd'hui trouver un nouvel élan. Il faut encourager les établissements au suivi et à l'évaluation de leurs actions, accompagner les établissements dans l'animation de leur PDE-PDA, et favoriser les échanges entre structures jusqu'à une mutualisation sous forme de PDIE-PDIA.

Dans ce cadre, l'ADTC propose différentes actions pour sensibiliser et informer les salariés telles que des permanences de conseil personnalisé en déplacement.

L'association propose également d'accompagner ses adhérents, actuels ou futurs référents PDE-PDA, qui souhaiteraient bénéficier d'un appui à l'animation ou organiser un événement mobilité sur leur lieu de travail.

Les PDE-PDA ont encore de beaux jours devant eux !

Céline VERT

¹ 55% des entreprises enquêtées sont localisées dans la commune de Grenoble.

² Rapport de l'Observatoire 2011 des PDE-PDA dans la région urbaine grenobloise, CCI de Grenoble, 2011.

Tirez-vous des bouchons : choisissez les alternatives !

LES BOUCHONS AUX ENTRÉES DE L'AGGLOMÉRATION, UNE RÉALITÉ

L'accroissement des bouchons que nous constatons sur les grandes voiries d'accès à l'agglomération grenobloise est dû au chantier de construction de la future ligne de tram E qui devrait améliorer nos déplacements à partir de 2014.

Ces bouchons posent des problèmes à tous ceux qui utilisent ces grandes voiries pour leurs déplacements domicile-travail aux heures de pointe. Ces chantiers génèrent également des difficultés de déplacement le long de l'axe concerné (RD1075, Porte de France, cours Jean-Jaurès) pour tous les usagers : automobilistes, usagers des lignes de Transport en Commun, piétons et cyclistes.

Pour certains conducteurs – artisans, professions libérales, taxis... - leur véhicule est un de leurs outils de travail dont ils ne peuvent se passer.

Mais une grande majorité se sert de son véhicule pour se rendre sur son lieu de travail sans l'utiliser pendant la journée. cela contribue à la saturation de ces grandes voiries le matin dans un sens et le soir dans l'autre sens.

Inciter une partie de ces automobilistes à changer de mode de déplacement contribuera à réduire ces bouchons... Les déplacements des premiers en seront d'autant facilités.

DES SOLUTIONS EXISTENT DÈS AUJOURD'HUI

1/ Des solutions existent en Transports en Commun rapides :

Un réseau de lignes de transports en commun, TER et cars Express, irrigue l'agglomération grenobloise depuis les principales zones d'habitation de la région grenobloise.

Ce réseau dessert également les zones d'activités situées en dehors de l'agglomération, Centr'Alp, ZA Bernin-Crolles, pôle chimie de Jarrie, pour ceux qui habitent dans l'agglomération.

Pour se rendre à la gare SNCF ou à l'arrêt de car, il existe plusieurs solutions selon les cas :

- en venant à pied ou en utilisant son vélo que l'on peut garer en gare
- en voiture en le stationnant dans un Parking Relais P+R
- en utilisant le réseau local de Transports en Commun (Voironnais, Grésivaudan...)

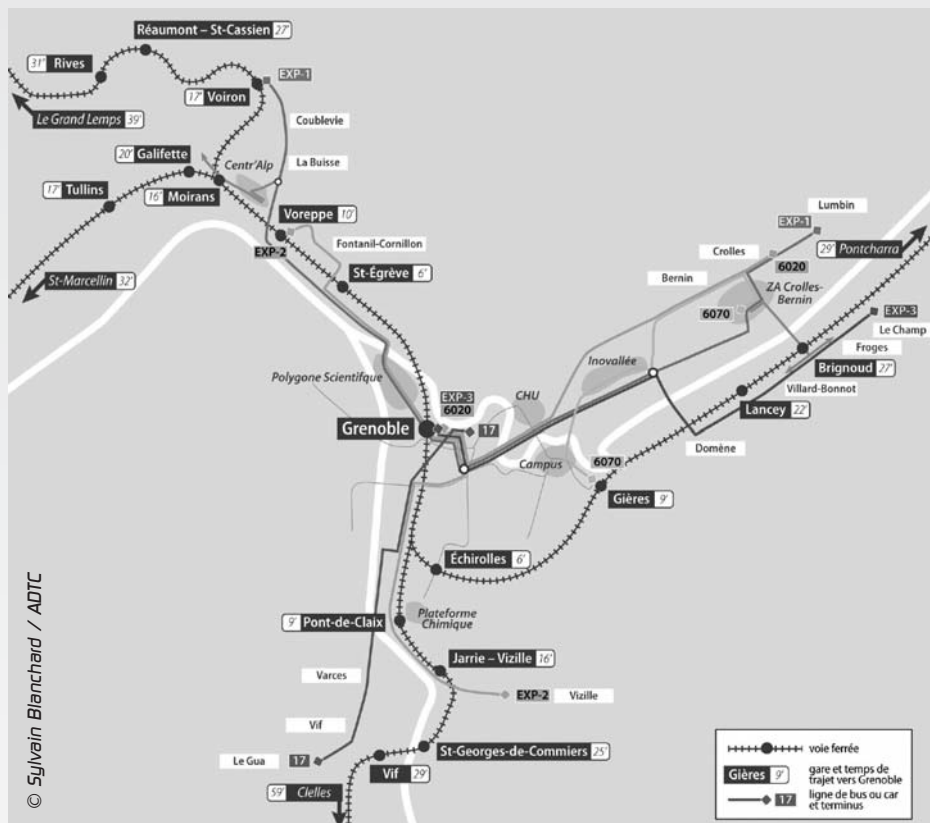
Le réseau de tram et de bus de la TAG irrigue l'agglomération grenobloise pour se rendre sur son lieu de travail. Il est également possible d'utiliser un Métrovélo !!

2/ le vélo est une autre possibilité, sur des distances courtes et le Vélo à Assistance Electrique étend les possibilités sur des distances jusqu'à une quinzaine de kilomètres !

3/ Enfin, des solutions sont possibles en utilisant mieux sa voiture. De nombreux salariés ont aujourd'hui la possibilité de décaler leurs horaires d'arrivée sur lieu de travail.

Il est également possible de faire du covoiturage familial ou professionnel.

Enfin, le télétravail ponctuel ou régulier (1 fois par semaine par exemple) est une solution que certaines entreprises commencent à autoriser.



Vous trouverez plus d'informations :

TAG : www.reseau-tag.com TER : www.ter-sncf.com/rhonealpes

Transisère : www.transisere.fr ou www.itinisere.fr

Grésivaudan : www.le-gresivaudan.fr

Voironnais : www.paysvoironnais.com/fr/

L'ADTC est à votre disposition pour vous donner solutions alternatives et conseils personnalisés selon votre origine et votre destination, sur : contact@adtc-grenoble.org

SECTEUR SUD

Pour vous rendre dans l'agglomération, plusieurs solutions :

Vous venez du Sud-Isère

→ **le TER en gare de Clelles-Mens, Monestier de Clermont, Vif, St-Georges de Commiers et Jarrie-Vizille**

- 4 trains ou cars le matin pour Grenoble, 1 train ou car par heure le soir depuis Grenoble
- temps de parcours en train Monestier de Clermont – Grenoble : 47 min

M. Durand habite à Notre Dame de Commiers et travaille à Europole à Grenoble :
il vient en voiture à la gare de St-Georges de Commiers (5 km)
il prend ensuite le TER à 8h18 jusqu'à la gare de Grenoble (arrivée 8h43)
il termine son trajet à pied pour arriver à son bureau à 8h50

Coût de ses abonnements (*) :
TER : annuel (11mois) 240,90 €
mensuel 21,90 €

Vous venez du sud de l'agglomération grenobloise (Vif, Varcès,...)

→ **La ligne 17 TAG Les Saillants – Vif – Varcès - Grenoble 3 Dauphins**

- un car toutes les 5-10 min aux heures de pointe le matin et le soir
- principaux arrêts desservis dans l'agglomération : 3 Dauphins, Alsace-Lorraine, Vallier-Jaurès, Alliés-Anatole France, Rondeau
- temps de parcours Vif Mairie – Grenoble Alsace-Lorraine : 24-37 min

Mme Dupont habite à Vif quartier Mairie et travaille au Rectorat à Grenoble :
elle se rend à pied à l'arrêt Vif Mairie de la ligne 17 qu'elle prend à 7h20 jusqu'à l'arrêt Vallier-Jaurès à 7h45
elle prend ensuite la ligne C jusqu'à l'arrêt Grenoble Hôtel de Ville
elle arrive à son bureau à 8h

Coût de ses abonnements (*) :
TAG : annuel 233 € mensuel 23,30 €

Vous habitez à Vizille et vous travaillez à Meylan

→ **La ligne Express 2 Vizille-Grenoble-Voreppe**

- un car toutes les 15-20 min aux heures de pointe le matin et le soir
- principaux arrêts desservis dans l'agglomération : Presqu'île, gare de Grenoble, Victor-Hugo, Chavant, Foch-Ferrière, Alliés-Anatole France, Rondeau, Echirolles Quinzaine, Pont de Claix Marcelline

M. Besson habite à Vizille (quartier des Mattons) et travaille au centre commercial de Meylan :
il se rend à pied à l'arrêt Vizille-Pompier
il prend l'express à 6h55 qui arrive à 7h37 à l'arrêt Chavant
il prend ensuite le bus Chrono à 7h40 et arrive à 7h50 à l'arrêt Plaine Fleurie
il arrive à son travail avant 8h00

Coût de ses abonnements (*) :
Translère 2 zones : annuel 345 €
mensuel 34,50 €

Vous allez travailler dans le Sud-grenoblois

→ **La ligne Express 2 Vizille-Grenoble-Voreppe**

- un car toutes les 15-20 min aux heures de pointe le matin et le soir
- principaux arrêts desservis dans l'agglomération : Presqu'île, gare de Grenoble, Victor-Hugo, Chavant, Foch-Ferrière, Alliés-Anatole France, Rondeau, Echirolles Quinzaine, Pont de Claix Marcelline
- temps de parcours Vizille Pompier – Grenoble Chavant : 35-42 min

Mme Martin habite à Echirolles quartier Mairie et travaille Jarrie :
elle se rend à pied à l'arrêt La Rampe-Centre-Ville de la ligne 11 qu'il prend à 8h04 pour arriver à l'arrêt Echirolles Quinzaine à 8h07
elle prend ensuite l'express 2 à 8h15 jusqu'à l'arrêt Jarrie la gare rn 85 à 8h32
elle arrive à son travail à 8h35

Coût de ses abonnements (*) :
Translère 2 zones : annuel 345 €
mensuel 34,50 €

(*) Les prix indiqués tiennent compte de la participation de 50% des employeurs, prime transport obligatoire depuis le 1er janvier 2009.

Tarifs privilégiés PDE : le coût des abonnements est encore diminué pour un salarié dont l'entreprise a signé une convention PDE avec la Semitag et Translère.

SECTEUR NORD - OUEST

Pour vous rendre dans l'agglomération, plusieurs solutions :

Vous venez du Pays voironnais

→ **le TER en gare de Rives, Réaumont-St-Cassien, Voiron, Moirans et Voreppe**

- un train toutes les 15 à 20 min aux heures de pointe le matin et le soir
- gares desservies dans l'agglomération : Grenoble, Echirolles, Gières
- temps de parcours Voiron – Grenoble : 16 à 21 min

Mme Durand habite à Coublevie et travaille à l'Hôpital Nord :
elle prend le bus n°2 du Pays Voironnais à 7h20
elle prend ensuite le TER jusqu'à la gare de Grenoble à 7h34 qui arrive à 7h55
elle termine son trajet avec la ligne de tramway B
elle arrive à l'hôpital à 8h18

Coût de ses abonnements (*) :
Pays Voironnais : annuel 125 €
mensuel 12,50 €
TER+TAG : annuel (11 mois) 463,10 €
mensuel 42,10 €

→ **La ligne Express 1 Voiron-Grenoble-Crolles-Lumbin**

- un car toutes les 5-10 min aux heures de pointe le matin et le soir
- principaux arrêts desservis dans l'agglomération : presqu'île, gare de Grenoble, Victor-Hugo, Chavant, Hôtel de Ville de Grenoble
- temps de parcours Voiron gare – Grenoble gare : 38 min

M. Martin habite à Coublevie et travaille à Inovallée Montbonnot Croix Verte :
il se rend à pied à l'arrêt Plan Menu de l'Express 1
il prend ensuite l'Express 1 à 7h24 jusqu'à l'arrêt Montbonnot Pré de l'Eau à 8h24,
il termine son trajet avec la ligne 6070 – départ 8h31
il arrive à son bureau à 8h35

Coût de ses abonnements (*) :
Translère 2 zones : annuel 345 €
mensuel 34,50 €

Vous venez du sud-Grésivaudan

→ **Le TER en gare de Saint-Marcellin, Vinay, Poliénas, Tullins et Moirans Galifette**

- 2 à 4 trains par heure le matin et le soir suivant les gares
- gares desservies dans l'agglomération : Saint-Egrève, Grenoble, Echirolles, Gières
- temps de parcours Saint-Marcellin – Grenoble : 32 à 45 min

Mme Dupont habite à Chatte et travaille au lycée Argouges :
elle vient en voiture à la gare de Saint-Marcellin
elle prend ensuite le TER jusqu'à la gare de Grenoble à 6h57 qui arrive à 7h29
elle termine son trajet avec la ligne de bus n°34
elle arrive au lycée pour 8h00

Coût de ses abonnements (*) :
TER+TAG : annuel (11 mois) 669,90 €
mensuel 60,90 €

Vous allez travailler à Centr'Alp (Moirans)

→ **La ligne Express 1 Voiron-Grenoble-Crolles-Lumbin**

- un car toutes les 5-10 min aux heures de pointe le matin et le soir
- temps de parcours Voiron – Grenoble : 38 mn

M. Lamy habite à Grenoble quartier Clémenceau et travaille chez Thalès à Centr'Alp Moirans :
il prend l'Express 1 à 7h11 à l'arrêt Grenoble Hôtel de Ville qui arrive à La Buisse à 7h46
il termine son trajet avec la ligne N du pays Voironnais
il arrive à son bureau à 8h00
horaires : <http://www.association-centralp.com/horaires.html>

Coût de ses abonnements (*) :
Translère 2 zones : annuel 345 €
mensuel 34,50 €

(*) Les prix indiqués tiennent compte de la participation de 50% des employeurs, prime transport obligatoire depuis le 1er janvier 2009.
Tarifs privilégiés PDE : le coût des abonnements est encore diminué pour un salarié dont l'entreprise a signé une convention PDE avec la Semitag et Translère.

SECTEUR NORD - EST

Pour vous rendre dans l'agglomération, plusieurs solutions :

Vous habitez la rive droite de l'Isère entre Montbonnot et Bernin

→ La ligne 6020 Grenoble-Crolles

- un car toutes les 10 min aux heures de pointe le matin (vers Grenoble) et le soir (vers Crolles)
- principaux arrêts desservis dans l'agglomération : gare de Grenoble, Victor-Hugo, Chavant, Hôtel de Ville de Grenoble
- temps de parcours St Ismier – Grenoble gare : 30 min

M. Martin habite à Saint Nazaire les Eymes et travaille à la CPAM de Grenoble rue des Alliés :
il se rend à pied à l'arrêt les Eymes rd1090 de la 6020
il prend ensuite la 6020 à 7h30 jusqu'à l'arrêt Grenoble Chavant à 8h05
il termine son trajet avec la ligne de tram A jusqu'à l'arrêt Malherbe
il arrive à son bureau à 8h20

Coût de ses abonnements (*) :
Translère 2 zones : annuel 345 €
mensuel 34,50 €

Vous habitez la rive gauche de l'Isère entre Domène et Le Champ Près Froges

→ La ligne Express 3 Le Champ-Près-Froges-Grenoble

- un car toutes les 10 min aux heures de pointe le matin (vers Grenoble) et le soir (vers Le Champ Près Froges)
- principaux arrêts desservis dans l'agglomération : gare de Grenoble, Victor-Hugo, Chavant, Hôtel de Ville de Grenoble
- temps de parcours Villard-Bonnot Mairie – Grenoble gare : 44-49 min

Mme Durand habite au Versoud et travaille au quartier Bouchayer-Viallet à Grenoble :
elle se rend à pied à l'arrêt Le Versoud La Place.
elle prend ensuite l'express 3 à 7h07 jusqu'à l'arrêt Victor Hugo à 7h36
elle termine son trajet avec la ligne de tram A jusqu'à l'arrêt Berriat-Le Magasin elle arrive
à son travail à 7h55

Coût de ses abonnements (*) :
Translère 2 zones : annuel 345 €
mensuel 34,50 €

Vous venez du Grésivaudan

→ Le TER en gare de Lancey, Brignoud, Goncelin, Pontcharra et Montmélian

- 2 ou 3 trains par heure le matin et le soir
- gares desservies dans l'agglomération : Grenoble, Echirolles, Gières
- temps de parcours Brignoud – Grenoble gare : 27 min

M. Perez habite à Pontcharra et travaille au CNRS avenue des Martyrs.
il se rend à vélo à la gare de Pontcharra qu'il laisse à la consigne de la gare.
il prend le TER à 6h58 qui arrive à 7h27 à Grenoble il prend ensuite le bus 34 à 7h38
il arrive à 7h48 à l'arrêt Polygone scientifique
il est à son bureau avant 8h00

Coût de ses abonnements (*) :
TER + TAG : annuel 601,15 € (11 mois)
mensuel 54,65 € (+ 35 € par an pour la
place vélo dans la consigne de la gare
de Pontcharra)

En venant de l'agglomération pour aller vers le Nord-Est, un exemple :

Vous allez travailler dans la ZA de Bernin/Crolles

→ La ligne Express 1 Voiron-Grenoble-Crolles-Lumbin

- un car toutes les 5-10 min aux heures de pointe le matin et le soir
- principaux arrêts desservis dans l'agglomération : presqu'île, gare de Grenoble, Victor-Hugo, Chavant, Hôtel de Ville de Grenoble
- temps de parcours ZA Bernin/Crolles – Grenoble Victor Hugo : 25-30 min

M. Dupont habite à Grenoble quartier Vallier/Jaurès et travaille à Soitec à Bernin :
il se rend à pied à l'arrêt Vallier-Jaurès du tram C qu'il prend à 7h45 jusqu'à l'arrêt Hôtel de Ville
de Grenoble à 7h53
il prend ensuite l'express 1 à 7h58 jusqu'à l'arrêt Bernin Cloyère et arrive à 8h15
il arrive à son bureau à 8h20

Coût de ses abonnements (*) :
Translère 2 zones : annuel 345 €
mensuel 34,50 €

(*) Les prix indiqués tiennent compte de la participation de 50% des employeurs, prime transport obligatoire depuis le 1er janvier 2009.

Tarifs privilégiés PDE : le coût des abonnements est encore diminué pour un salarié dont l'entreprise a signé une convention PDE avec la Semitag et Translère.

Cela fait plus de 10 ans que les élus du Grésivaudan avaient promis une liaison piétons-cycles entre ces deux rives, en particulier pour l'accès au lycée de Villard-Bonnot depuis la rive droite. Une solution raisonnable semble enfin décidée.

Des projets de passerelles avaient été étudiés il y a plusieurs années, mais le coût avait paru exagéré. Nous avons ensuite obtenu une amélioration modeste, mais réelle, pour la sécurité du franchissement de l'autoroute et de l'Isère par les piétons.

La mise en place de lignes de bus de la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan reliant les deux rives a nécessité d'étendre la réflexion aux conditions de circulation des bus, bien souvent bloqués par les flux permanents de voitures. Une solution miracle, le câble, a semblé un temps avoir le vent en poupe.

Nous avons demandé aux élus qu'ils fassent une étude globale des déplacements sur ce secteur et qu'ils étudient et comparent plusieurs solutions. Notre demande a été satisfaite et après plusieurs mois d'études, une réunion publique s'est déroulée le 15 décembre dernier.

Deux familles de solutions ont été présentées :

- des solutions par câble reliant la gare de Brignoud à la zone d'activités de Bernin-Crolles, voire dans certains schémas à la RD1090 jusqu'au rond-point des Ayes.
- des solutions par élargissement de ponts sur l'autoroute et l'Isère.

Les élus ont comparé les deux familles de solutions sur différents critères : coûts d'investissement et d'exploitation,

insertion urbaine, attractivité de la chaîne de déplacements...

Ils ont en particulier évalué le coût sur une période de 40 ans, tenant compte du fait qu'au bout de 20 ans, une partie des infrastructures pour le câble seraient à remplacer. Sur un tel horizon, le câble est apparu comme une solution beaucoup plus

onéreuse que les solutions de type « pont ».

Au cours du débat, plusieurs parents ont insisté sur le fait que si leur enfant était encore au lycée à l'ouverture du système par câble, ils n'accepteraient jamais de perdre du temps à descendre de vélo, le mettre dans une cabine, le redescendre quelques minutes plus tard pour remonter sur leur vélo.

Nous sommes intervenus pour signaler que cette rupture de charge supplémentaire pour de nombreux trajets serait dissuasive et n'encouragerait pas les automobilistes actuels à prendre un système nécessitant ces changements.

De plus, le système d'élargissement et/ou reconstruction de ponts pourrait se faire progressivement, en fonction des possibilités financières de la CCPG.

Cette famille de solutions répond bien aux attentes des piétons et des cyclistes, mais aussi des usagers des lignes de bus, ceux-ci pouvant circuler en site propre, en milieu de la chaussée.

Cette solution nécessitera la réalisation du « quart de trèfle » de l'échangeur autoroutier, pour accéder à l'autoroute en direction de Grenoble depuis la rive gauche. Les automobilistes seront donc eux aussi gagnants !

Les arguments présentés par les citoyens venus nombreux à cette réunion publique ont conforté les élus dans le choix d'une solution « traditionnelle », raisonnable et efficace, d'agrandissement et/ou construction d'ouvrages franchissant l'autoroute et l'Isère.

L'ADTC suivra l'avancement de ce projet et vous tiendra informés.

Antoine JAMMES



Illustration : Communauté de Communes Le Grésivaudan

Véloparc gare de Grenoble, épisode suivant

L'inauguration de l'extension du Véloparc, annoncée dans notre précédent bulletin, a été repoussée du 16 janvier au 27 février, mais c'est fait !

Les abonnés disposent maintenant de 150 places de plus, ce qui porte la capacité de la vélostation à 410 places, réparties en 3 salles dans le souterrain d'accès aux quais. La consigne automatisée, de 90 places, entre gare SNCF et gare routière, restera en service.

L'ADTC salue cet agrandissement tant attendu. Mais elle tient aussi à souligner que, tout comme lors du précédent agrandissement en gare de Grenoble, et comme lors de la création du Véloparc de Gières, avant même l'inauguration officielle, les places étaient déjà toutes prises !

Une partie des abonnés TER qui étaient en liste d'attente pour une place en gare de Grenoble n'ont pas pu être satisfaits, et continueront à attendre... ou à se replier sur d'autres solutions moins pratiques pour les périurbains, comme stationner un vélo dans la gare la plus proche de leur domicile, et le transporter quotidiennement dans le TER pour Grenoble...

Redisons donc, une fois de plus, que l'ADTC estime que les 2000 places envisagées dans le projet « Pôle multimodal gares » à l'horizon 2018 devraient plutôt être 3000.

Monique GIROUD

Restructuration du réseau Nord-est, premiers retours

Contraintes inutiles pour certaines lignes

L'attractivité de chaque ligne dépend fortement de ses caractéristiques, son parcours, sa fréquence, et de son temps de parcours.

Les temps de parcours sont fonction de plusieurs facteurs, comme le tracé, le nombre d'arrêts, les temps d'arrêt, les temps d'attente aux carrefours à feux et des contraintes de circulation, priorités à respecter, congestions, etc.

Sur certains facteurs incidents, il est difficile d'intervenir pour réduire ces temps de parcours, mais sur d'autres, cela est possible. La modification des régimes de priorité aux carrefours et de la signalisation afférente sont de ceux-là. Elles relèvent du pouvoir de police des Maires. C'est la raison pour laquelle, l'ADTC a demandé à ceux des Communes où des contraintes étaient signalées à la priorité des bus, d'étudier une modification des régimes de priorité concernés.

Ont été sollicités les maires de Sassenage (rue du 8 mai 1945, ligne 34), Fontaine (rue des Buissonnées, ligne 55 et rue du Grand Veymont, ligne 55), Seyssinet (rue de la République, lignes 51 et 55), Meylan (chemin de l'ancienne mairie, ligne 16) et Grenoble (rue Charles Rivail, ligne 26).

Nous vous ferons part de leurs réponses, favorables ou pas, dans le prochain bulletin.

Christian COTTE

C'est le 16 janvier que cette restructuration a été mise en place. Il est encore trop tôt pour tirer un bilan complet de cette restructuration, mais plusieurs points peuvent être déjà notés.

La ligne Chrono

Cette nouvelle ligne, regroupant des usagers de la 42, de la 31 et de la 6020 est rapidement montée en charge, notamment aux heures de pointe. La saturation des bus par les salariés d'Inovallée a obligé la SEMITAG à rajouter deux bus le matin dans le sens Grenoble-Meylan. Nous avons constaté que cette saturation avait lieu même pendant les vacances de février...

De nombreux salariés d'Inovallée se plaignent de la distance à faire à pied pour se rendre aux arrêts situés avenue du Granier pourtant proche, mais il est vrai que les cheminements piétons dans Inovallée demanderaient une sérieuse amélioration (trottoirs absents ou encombrés, absence d'éclairage...).

La fréquence de passage, la rapidité pour aller dans Grenoble (même si certains aménagements restent à faire pour améliorer le temps de parcours), l'amplitude de service (jusqu'à 22 heures) compensent à nos yeux ce parcours à pied supplémentaire.



Photo : Sylvain Blanchard

Les lignes Flexo et Proximo

La disparition de la ligne 9, remplacée en partie par la Proximo, pose le problème de l'accessibilité. Les minibus utilisés sont également très peu pratiques pour les personnes chargées. Et les personnes à mobilité réduite se retrouvent contraintes d'utiliser le service PMR et perd ainsi en souplesse et en autonomie.

Les habitants du Haut-Meylan se plaignent de la forte réduction de leur desserte. Certes, le nombre de montées/descente était faible aux arrêts qui ont été supprimés, qui sont par ailleurs

proches d'arrêts mieux desservis par la 6020. La demande d'une Union de Quartier de prolonger la ligne 31 jusqu'à La Détourbe, n'est pas recevable pour l'ADTC, le nombre de courses de la 31 étant largement surdimensionné par rapport aux besoins.

Les lignes Flexo et Proximo fonctionnent en partie en « transport à la demande » :

- pour le Flexo, à certaines heures en semaine, le samedi et pendant les vacances
- pour la Proximo, le samedi et l'été.

Des fiches horaires complexes à comprendre, un système de réservation contraignant (réservation la veille, voire le vendredi pour le lundi suivant), bref une offre très peu attractive !

L'ADTC a demandé au SMTC un bilan kilométrique détaillé comparant l'offre avant/après. En réunion publique, le SMTC a annoncé une augmentation de 50000km par an. Au moment de mettre sous presse, nous avons reçu une réponse écrite du SMTC confirmant ce qui a été dit en réunion publique mais sans plus de précisions. Nous attendons donc toujours ce bilan détaillé nécessaire pour débattre en toute transparence des améliorations possibles pour traiter les « points durs » créés par cette restructuration !

Poursuivre la concertation avec les usagers

Dans une réunion à la mairie de Meylan avec le maire et les Unions de Quartier, l'ADTC a incité à une réflexion sur la desserte de ces zones peu denses dans le cadre du PDU, et à court terme à travailler sur des améliorations d'horaires (comme les horaires du matin et du soir pour les cours au Campus ou pour prendre le train).

La concertation engagée en 2011 doit se poursuivre de manière étroite avec les habitants et les usagers. Des rectifications d'horaires sont visiblement nécessaires, et des corrections ponctuelles sur les tracés de certaines lignes sont possibles. Cette concertation doit permettre également de suivre les travaux d'améliorations pour la ligne Chrono prévus sur 2012-2013.

Nous avons également demandé à la mairie de Meylan de faire une information régulière auprès de tous ses citoyens via le journal municipal.

À suivre...

Antoine JAMMES

Modification des lignes et des horaires : quand la publicité remplace l'information

**TRANSPORTS
URBAINS**

L'information faite à l'occasion des changements survenus le 16 janvier sur le secteur Nord-est du réseau TAG et sur plusieurs lignes du réseau Transisère, a été inégale, et très insuffisante.

Le plus gros changement était la réorganisation du réseau de bus entre Grenoble, la Tronche, Corenc et Meylan, qui a fait l'objet d'une communication importante. Il était difficile de ne pas remarquer les affiches aux arrêts de tram et aux arrêts de bus de la Tronche, Corenc, Meylan. Mais l'information donnée y était partielle et partielle.

Des créations sans suppressions ?

L'affiche placée à l'arrêt Lycée du Grésivaudan Bachais indiquait que l'arrêt était desservi par les lignes 31, 16 et Proximo et indiquait « pas de changement sur les lignes Transisère ». Pas un mot sur la disparition de la ligne 9, sur la suppression des 6020 Grenoble – Meylan ni sur les changements d'horaires des 6020 Grenoble – Crolles qui en découlaient. De même, à Grand Sablon, une affiche vantait la création de Proximo et de Flexo sans avertir de la suppression des lignes 9 et 42.

FO		LA TRONCHE Grand Sablon		Horaires à partir du 16/01/2012	
		destination : LA TRONCHE Mairie		Ne circule pas le mercredi (N) / Le mercredi seulement (M)	
du lundi au vendredi hors vacances scolaires		du dimanche et jours fériés		du lundi au vendredi aux dates indiquées	
Réservez votre transport au plus tard la veille sur simple appel au 04 78 91 56 45, du lundi au vendredi		Réservez votre transport au plus tard la veille sur simple appel au 04 78 91 56 45, du dimanche et jours fériés		Réservez votre transport au plus tard la veille sur simple appel au 04 78 91 56 45, du lundi au vendredi - 13 au 24/02 - 10 au 20/04 - 05 au 13/07	
05	06	05	06	05	06
07 55	08 55	07 07	08 07	07 07	08 07
09 56	10 56	09 09	10 09	09 16	10 16
11 51	12 51	11 11	12 11	11 16	12 16
13 21H	14 21H	13 13	14 13	13 16	14 16
15 16	16 16	15 15	16 15	15 16	16 16
17 22	18 22	17 17	18 17	17 16	18 16
19 20	20 20	19 19	20 19	19 16	20 16
21	21	21	21	21	21

Destination non précisée sur les horaires Flexo : Bastille ou La Garenne ?
Ce défaut a été corrigé le 28 février après signalement par l'ADTC.

Les plaquettes distribuées par le SMTC dans les boîtes aux lettres « oubliaient » de mentionner la disparition des lignes 9, 42 et des 6020 Grenoble – Meylan. Interpelé à ce sujet lors de la réunion publique du 15 décembre 2011, le président du Comité de lignes s'est borné à dire que les plaquettes parlent du nouveau réseau et pas de l'ancien. Après une information aussi incomplète assortie d'une

communication dithyrambique, il ne faut pas s'étonner que de nombreux usagers aient cherché en vain le 16 janvier où étaient passées les lignes 9 et 42 !

Le site de la SEMITAG n'était pas très explicite non plus. À la mi-décembre, on pouvait déjà trouver les nouveaux horaires et voir que certains allaient disparaître, mais pour cela il fallait être chanceux ou être déjà au courant : il n'y avait aucun avertissement sur la page d'accueil des grands changements à venir. Les usagers ne sont pourtant pas censés consulter le site toutes les semaines !

Ajoutons qu'il faut être très fort pour comprendre rapidement les horaires de la ligne Flexo, dont certains départs à la demande, même en semaine (ce que ne précisait pas la première version en ligne des horaires), un ne circule pas le mercredi, un autre seulement le mercredi. Et les horaires affichés à l'arrêt Grand Sablon ne permettent pas de savoir si le prochain Flexo va à la mairie de La Tronche ou à Corenc Village !

Obtenir les horaires papier n'était pas simple non plus. Malgré des demandes réitérées, il a fallu plus de trois semaines pour trouver les nouveaux horaires au point TAG du tabac du campus. Et le 30 janvier, les présentoirs proposaient encore les horaires de la 6020 Grenoble – Meylan disparue deux semaines plus tôt !

Au lieu de payer des agences de communication pour inventer des noms ronflants et pelliculer les bus en jaune, le SMTC ferait mieux de faire simplement de l'information en se mettant à la place de l'utilisateur réel.

Du côté de Transisère...

ce n'est pas mieux. Nous avons déjà interpellé Transisère suite au changement d'heure non annoncé sur la 6070 le 12 décembre 2011. Mais le 10 janvier, les changements d'horaires prévus pour le 16 janvier sur les lignes Express 2, Express 3, 6020, 6060, 6200, 3000, 4100, 4101, 4110 et 4500 n'étaient toujours pas annoncés sur la page d'accueil des sites Transisère et Itinisére. Nous avons à nouveau fait un courriel à Transisère pour demander que cette information soit ajoutée. Il a également fallu une réclamation de l'ADTC et plus de 4 semaines pour que les fiches horaires Transisère soient à jour aux arrêts du centre-ville de Grenoble.

Christophe LEURIDAN

Horaires de Noël

Il fallait un décodeur pour s'y retrouver dans les horaires des vacances de Noël ! Pendant la première semaine les horaires de période verte dits du lundi au vendredi s'appliquaient aussi au samedi. Et pendant la deuxième semaine, les horaires de période orange dits du samedi s'appliquaient tous les jours. Et enfin le lundi 2 janvier, dernier jour des vacances scolaires, était en période verte, la période bleue ne commençant que le mardi. Certes, les fiches horaires indiquaient ces particularités, mais dans des renvois en petits caractères et encore fallait-il avoir l'idée de penser à s'y référer, tant il est a priori insoupçonnable que de l'orange soit inclus dans du vert et du vert dans l'orange.

Bruno VIGNY

Une signalétique améliorée

Au fur et à mesure que des lignes sont créées, supprimées ou modifiées, la SEMITAG affiche de nouveaux schémas de lignes dans les bus. Depuis l'an dernier, la lisibilité a été améliorée en utilisant un format plus généreux et de plus gros caractères. Les usagers qui ne sont pas familiers de la ligne empruntée sont ainsi mieux informés. Même les lignes inchangées bénéficient de ces nouveaux schémas, car un même véhicule peut circuler sur plusieurs lignes et, tous les schémas dans un même véhicule sont renouvelés. Mais les différents schémas ne se trouvant pas toujours au centre du bus, il faut se déplacer vers le fond, ce qui est parfois bien malaisé quand le bus est bondé. Dans le précédent bulletin, nous relevions que les logos de Lise et de Transisère affichés sur les abris étaient minuscules. Nous constatons avec plaisir qu'un nouveau modèle, plus visible, remplace le précédent.

Bruno VIGNY

Transaltitude doit être à la hauteur de son succès

Pendant l'hiver, le service Transaltitude propose à un prix très avantageux des aller-retours en car combinés à un forfait de ski dans les principales stations autour de Grenoble. L'utilisateur peut réserver son billet en ligne jusqu'à 10 heures avant le départ. Les usagers ayant réservé sont considérés comme prioritaires.

Mais les moyens ne sont pas toujours à la hauteur certains jours de pointe, faute de guichets ouverts et d'autocars en nombre suffisant... même pour ceux qui ont réservé !

Le 15 janvier, une utilisatrice a ainsi attendu de 06h45 à 08h15 pour obtenir un billet, et n'a pu monter qu'à 08h50 dans un car qui est parti à 09h10 au lieu de 08h15 ! Une fois en station, une nouvelle queue est nécessaire pour convertir la contremarque Transaltitude en forfait. Et au retour, il y avait un seul car présent à 17h00 alors que les voyageurs remplissaient plus de trois cars. Le temps de que les cars manquant arrivent, certains usagers sont partis à 17h45 !

Dommage que lorsque la formule rencontre un succès incontestable, l'organisation matérielle ne soit pas toujours au rendez-vous.

Christophe LEURIDAN

L'ADTC avait été sollicitée au printemps 2011 par la Région Rhône-Alpes et la Communauté de Communes du Pays du Grésivaudan pour réfléchir à l'accès en Transports en Commun à cette manifestation qui attire plusieurs dizaines de milliers de spectateurs. Nous avons mené une enquête avec l'aide d'étudiants de l'IUT STID ⁽¹⁾ afin de mieux cerner les besoins pour l'édition 2012.

Premier bilan et propositions ...

L'enquête a été construite avec les étudiants et leurs enseignants. Les organisateurs de la Coupe Icare ont bien évidemment été associés à cette opération et ont fourni tee-shirts, repas... Des biplaceurs bénévoles ont offert un saut biplace « découverte » à ces étudiants, qui s'est effectué à la fin de l'automne.

Les étudiants ont interrogé environ 400 spectateurs sur deux jours (samedi et dimanche) sur les deux sites (Lumbin – atterrissage) et Saint-Hilaire-du-Touvet – décollage).

Résultats de l'enquête

1- Origine des spectateurs

Cette manifestation attire plusieurs dizaines de milliers de participants et visiteurs. Ceux qui viennent de toute la France et de pays étrangers restent plusieurs jours ; près de 75% viennent de la Région Rhône-Alpes, la plupart pour une journée.

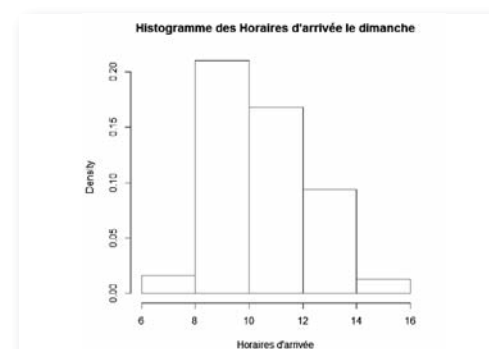
Parmi ces Rhône-alpins, plus de 50% sont des isérois, les savoyards et les haut-savoyards sont entre 15% et 20% et les rhodaniens entre 5% et 10%.

C'est à ces visiteurs locaux qu'il paraît important d'offrir une alternative à la voiture individuelle, en zoomant comme points d'origine :

- Grenoble (pour les Isérois et les Rhodaniens arrivant en train)
- Chambéry (pour les deux Savoies).

2- Horaires d'arrivée et de départ

Nous avons pu constater un besoin spécifique de transport le vendredi soir correspondant à des projections de films et à l'envol de milliers de ballons éclairés, un « must » depuis plusieurs années.



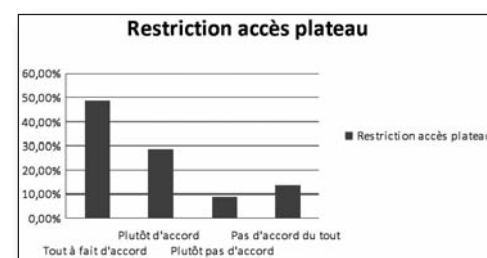
Le samedi et le dimanche les visiteurs arrivent de manière étalée entre le matin (concours de déguisements) et le début de l'après-midi (les familles arrivent souvent en début d'après-midi). Le retour se fait sur des horaires plus concentrés en fin d'après-midi.

3- Intérêt des spectateurs pour l'utilisation de navettes

20% des personnes interrogées sur Lumbin ont indiqué qu'elles prendraient « sûrement » un bus depuis Grenoble. Elles sont 15% pour St-Hilaire. De même l'étude confirme l'intérêt des navettes reliant les deux sites, navettes existant en 2011 et prises d'assaut !

Il est à noter que dans l'analyse de ce questionnaire, les personnes utilisant les TC en semaine sont un peu plus attirées par une desserte de la coupe Icare en Transport en Commun !

Enfin, plus de 75% des personnes interrogées sont d'accord pour limiter l'accès au plateau par véhicules individuels.



Propositions

Ces résultats nous conduisent à formuler des propositions pour améliorer la desserte en bus pour 2012 :

- utiliser la ligne Express Voiron-Grenoble-Crolles : la renforcer le samedi, la faire fonctionner le dimanche et maintenir son terminus à Lumbin, quitte à réguler la circulation sur la RD1090 depuis Crolles
- idem pour la ligne 6060 qui vient de Chambéry et passe par Lumbin
- renforcer les navettes reliant les deux sites via La Terrasse, en limitant la circulation automobile aux seuls habitants du Plateau et exposants du salon de la coupe Icare
- renforcer la desserte en bus du plateau par un bus partant de Grenoble avec mise en place de parkings Relais à St Nazaïre-les-Eymes
- créer un Nocti-Icare-Bus le vendredi soir au départ de Grenoble

Une réunion de présentation de ces résultats et de nos propositions est prévue en mars avec les élus des différentes collectivités impliquées.

Antoine JAMMES

⁽¹⁾ Statistique et Traitement Informatique des Données

Sur les horaires des lignes Transisère : améliorer les correspondances cars/trains

**TRANSPORTS
PÉRIURBAINS**

Le 16 janvier 2012, les horaires des lignes Transisère ont été adaptés pour s'approcher au mieux de la réalité des conditions de circulation. C'est l'occasion d'en faire une relecture pour des propositions d'améliorations.

Correspondances entre trains en gare de Grenoble et lignes Transisère.

Une grande majorité des lignes Transisère desservent la gare de Grenoble, notamment les Lignes Express et 6020.

La prise en compte des correspondances avec les trains doit donc faire l'objet d'un soin particulier lors de la réalisation des horaires.

A la gare de Grenoble, les trains sont cadencés. Ils arrivent d'une même provenance et partent pour une même destination à la même minute de chaque heure. Parmi ceux-ci, les TGV pour Paris partent à la min. 20 (ou 23), les TER pour Lyon à la min. 23 (ou 26) (et 47 en semaine uniquement), pour Valence à la min. 30 et pour Annecy à la min. 32.

A l'arrivée, les TGV de Paris arrivent à la min. 37 (ou 41), les TER de Lyon à la min. 33 (ou 37) (et 13 en semaine uniquement), de Valence à la min. 29 et d'Annecy à la min. 27.

Sur la ligne Express 1, des ajustements de quelques minutes permettraient d'avoir une correspondance avec les trains partant le matin à partir de 6h23 ainsi qu'avec les trains arrivant jusqu'à 19h37.

Sur la ligne Express 2, il est déjà possible de prendre les trains à 7h20 et après. Le soir, un ajustement des horaires permettrait d'avoir des correspondances avec les trains arrivant jusqu'à 19h37.

En milieu de journée, où la fréquence des lignes Express 1 et 2 est plus basse, des passages à la minute 0 à la gare de Grenoble assureraient les correspondances avec les trains ci-dessus à l'arrivée comme au départ en prenant en compte les légers retards.

Pour la ligne Express 3, des correspondances sont déjà possibles avec les trains de

7h20 et suivants. Le dernier départ à 19h45 doit être décalé à 19h50 ou 19h55 pour sécuriser la correspondance avec les trains arrivant jusqu'à 19h37 à Grenoble.

Pour la ligne 6020, il est déjà possible de faire correspondance avec les trains de 7h20 et suivants ainsi qu'avec les trains arrivants jusqu'à 20h40. En journée, des arrivées à la gare aux minutes 7 et 37 pour des départs respectivement à 20 et 50 permettraient des bonnes correspondances.

L'ADTC souhaite que dans la préparation des horaires de septembre 2012 actuellement en cours, le Conseil général de l'Isère prenne en compte les horaires SNCF en gare de Grenoble.

Ligne Transisère 6020

La ligne 6020 a fait l'objet de la plus importante modification d'horaires, liée à la restructuration du réseau Nord-est de l'agglomération grenobloise. La 6020 a maintenant un trajet unique : Grenoble gares – Crolles Le Coteau. La desserte urbaine spécifique gare de Grenoble – Lycée du Grésivaudan a été supprimée.

L'ADTC apprécie le passage à une grille horaire unique, en période scolaire comme pendant les vacances scolaires (sauf du 15 juillet au 19 août) avec une fréquence de 10 minutes le matin vers Grenoble, vers Crolles le soir, et 30 minutes en dehors de ces périodes avec 3,5 allers-retours supplémentaires sur la journée.

On peut noter une meilleure répartition des bus le samedi (fréquence de 35 min.) et le dimanche (fréquence de 1h30 environ).

Au vu des temps de parcours (1h37 pour faire l'aller-retour Grenoble-Crolles), les 4 bus engagés le samedi et les 2 le dimanche permettraient de cadencer les horaires aux 30 min. le samedi et à l'heure le dimanche.

Emmanuel COLIN de VERDIÈRE

Des distributeurs de billets Transisère



Le Conseil général de l'Isère a installé des distributeurs de billets Transisère à l'arrêt Chavant, à la gare routière de Grenoble et aux agences Transisère de Villard de Lans et Bourg d'Oisans.

Achetez (avec une carte bleue uniquement) votre billet de transport sur le quai pour faire gagner du temps à votre car.

Ces distributeurs permettent également de consulter les horaires et de préparer son trajet en car.

Prochainement, un autre distributeur devrait être installé au niveau de l'agence Transisère du Square Dr Martin à Grenoble.

A l'avenir, il sera également possible de se procurer des titres Transisère aux distributeurs de billets TAG.

Texte et photo :
Emmanuel
COLIN de VERDIÈRE

Votre matériel ferroviaire, abécédaire à l'usage du voyageur néophyte

Enfin des billets TER à Genève

En gare de Genève-Cornavin, il aura fallu attendre 8 ans pour avoir des composteurs sur les quais (des voies 6, 7 et 8) et 3 ans pour obtenir un distributeur de billets régionaux TER.



Le nouveau distributeur est enfin installé dans le passage souterrain à côté de l'accès au quai France. Il ne fonctionne qu'avec des cartes bancaires. Nous remercions la SNCF d'avoir répondu à notre demande à la satisfaction de nombreux usagers.

William LACHENAL

Comment dissuader l'usage d'un nouveau train ?

Nous avons obtenu la création d'un 5ème aller-retour quotidien entre Grenoble et Genève qui part de Grenoble à 7h54, s'arrête à Gières à 8h05 et arrive à Genève à 9h57 à l'aller, puis repart de Genève à 11h59, dessert à Gières à 13h56 et arrive à Grenoble à 14h05.

Mis en service seulement le 8 janvier dernier sans aucune promotion, ce train a été supprimé pendant une quinzaine de jours en février (plan grand froid), puis ne circulera pas entre Chambéry et Genève du 12 mars au 6 avril 2012 (travaux sur Culoz – Bellegarde) ni du 29 mai au 2 septembre 2012, suite aux travaux d'électrification de Gières – Montmélian. Après, on viendra nous dire que ce train n'est pas utilisé !

Sans commentaires !

William LACHENAL

Vous les prenez tous les jours, ou occasionnellement, mais connaissez- vous leurs petits noms ? Et leurs caractéristiques ? Petit panorama des trains TER circulant sur l'étoile grenobloise.

Un peu de vocabulaire

Avant de décrire les types de matériel circulant dans notre région, il est nécessaire de clarifier quelques concepts.

Motorisation

Type	Nom courant	Description	Première lettre
Thermique	Autorail	Fonctionne au diesel	X
Electrique	Automotrice	Caténaires pour transporter le courant	Z
Bimode / Bicourant	Bibi	Thermique et électrique (1500V CC et 25 kV CA)	B

Composition

Type	Nom courant	Description
Une locomotive et plusieurs voitures de voyageurs.	Matériel remorqué	La locomotive est l'élément moteur. Une voiture est équipée d'une cabine de conduite à l'autre extrémité du train (cas des corails réversibles)
Un matériel d'un seul tenant intégrant les deux fonctions (traction et sièges voyageurs)	Matériel automoteur	Avec un seul élément (US pour Unité Simple) Avec x éléments (UMx pour Unité Multiple) de x éléments), Chaque élément pouvant être constitué de 1 à 5 caisses

Réversibilité

Type	Description
Réversible	Pouvant circuler dans n'importe quel sens, avec une cabine de conduite à chaque extrémité (en principe, tous les trains circulant à Grenoble sont réversibles)
Non-réversible	Ne pouvant pas circuler dans les deux sens. L'engin de traction doit être remis en tête de train.

Avec tous ces paramètres, qui sont autant de contraintes d'exploitation, on comprend mieux combien il est difficile de faire circuler tous les types de matériel sur toutes les lignes !

Et de l'importance de l'électrification des lignes qui ne le sont pas encore (cf. article page 19).

Qu'est ce qui circule sur votre ligne ?

Voici les TER qui circulent quotidiennement sur vos lignes, mais il peut y en avoir d'autres selon les conditions météorologiques ou pour s'adapter aux transhumances hivernales ...

Ligne	Matériel	Composition	Motorisation	Places assises
Grenoble Lyon	Corail	Locomotive BB 22200 + 6 à 9 voitures	Electrique	de 480 à 720
(Lyon) Rives Gières	Z2N (2 niveaux) Z 24500 et Z26500	US ou UM2 tri- et quadricaisse	Electrique	de 350 à 800
St Marcellin Chambéry (Gap)	RRR (rame régionale réversible)	Locomotive BB 67300 + 3 à 6 voitures	Thermique	de 340 à 680
Valence Annecy	BGC (bimode grande capacité) B82500	US ou UM2 tricaisse	Bimode	de 228 à 456
Grenoble Gap	X 73500	US à UM3 monocaisses	Thermique	de 64 à 192

Travaux sur la ligne Grenoble - Valence : quand ? pourquoi ? comment ?

Depuis quelques années ont lieu des travaux d'envergure sur la ligne TER Chambéry - Grenoble - Valence, appelée Sillon Alpin Sud

Le saut de mouton de Moirans

La gare de Moirans est le point de jonction entre les lignes Grenoble - Valence et Grenoble - Lyon. Le saut de mouton, mis en service en 2009, a supprimé le cisaillement entre ces lignes : les trains Valence - Grenoble ne coupent plus la voie empruntée par les trains Grenoble - Lyon. Ces trains peuvent donc se croiser en toute sécurité et avec plus de souplesse. Avec deux lignes indépendantes, un retard sur l'une a moins d'incidence sur l'autre.

Le doublement partiel de la voie

La voie unique de Moirans à Romans était un casse-tête pour l'exploitation. Comme les trains ne pouvaient se croiser que dans les gares, la capacité de la ligne et la régularité étaient dégradées, les retards dans un sens se répercutant à l'autre.

Le doublement de la voie de Moirans à Romans commencé en 2007 s'est achevé en 2011. Et la modernisation de la signalisation réduit l'espacement nécessaire entre deux trains qui se suivent. Ces mesures améliorent ainsi la capacité et la régularité de la ligne. L'ADTC regrette cependant que le doublement n'ait pas été complet entre St Marcellin et Romans où il a été limité à la section St Hilaire - la Sône.



BGC à Tullins ©Jean Maurice

L'électrification

Le matériel roulant circulant sur la région est très hétérogène (voir page 18). Le matériel thermique est à traction diesel et ses capacités d'accélération et de décélération sont limitées. L'électrification de la ligne permettra d'utiliser

un matériel bien plus performant et moins polluant. L'électrification sera réalisée en 2013 entre Moirans et Valence TGV d'une part, et entre Gières et Montmélian d'autre part. L'électrification entre Moirans et Valence TGV nécessitera des travaux importants de génie civil pour mettre trois tunnels au gabarit.

Le raccordement à Valence TGV

Avec l'électrification, les TGV pourront emprunter la ligne. C'est pourquoi un raccordement de la ligne Grenoble - Valence à la Ligne à Grande Vitesse est prévu à Valence TGV. En 2014, deux TGV par jour et par sens sont prévus entre Annecy, Grenoble et Marseille ou Montpellier. On se prend à rêver et à espérer la renaissance du TALGO Genève - Grenoble - Montpellier - Barcelone, et à plus long terme, à un TGV Turin - Grenoble - Montpellier - Barcelone.



Pose d'un pont-rail lors du doublement de la voie en 2007

La durée des travaux

Les travaux étaient initialement prévus en plusieurs étapes. Pour réduire le coût, il a finalement été décidé de les réaliser en une seule fois, en fermant la ligne de décembre 2012 à décembre 2013. Pendant cette période, les usagers quotidiens verront leur temps de parcours allongé de 20 à 30 minutes. À la fin de cette période difficile, la ligne sera entièrement renouvelée et offrira un service que l'on espère irréprochable au plus grand nombre.

En prévision de ces travaux, l'avis de l'ADTC est sollicité par la Région et la SNCF, pour mettre en place un service de substitution par autocars aussi adapté que possible. N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques et suggestions.

Nathalie TEPPE

TER Grenoble-Gap : 3 trains en moins ...

Comme nous l'avions annoncé dans le précédent bulletin (n°130, page 19), trois trains TER de la ligne Grenoble-Gap ont été remplacés par des autocars :

- * Clelles 7h12 - Grenoble 8h12 (du lundi au vendredi)
- * Grenoble 19h10 - Clelles 20h10 (du lundi au vendredi)
- * Grenoble 20h10 - Gap 22h24 (le vendredi)

Par un jeu de chaises musicales, couplé à l'application stricte d'une réglementation de RFF, le « choix » des trains supprimés a été fait arbitrairement parmi des trains d'heure de pointe particulièrement utilisés.

Les associations d'usagers (ADTC, ADTPSG, AGV, ARDSL) n'ont pas ménagé leurs efforts pour tenter de remédier à cette situation (pétition, opération café - croissant fortement médiatisée, saisine de la médiatrice des nouveaux horaires SNCF 2012, rencontres avec des techniciens SNCF TER et RFF, soutien des élus locaux). Pour l'instant, sans succès.

Pour le train du matin (le plus critique), les solutions techniques proposées par la SNCF et RFF imposeraient de supprimer ou de remplacer d'autres trains de l'étoile grenobloise par des autocars. De plus, il faudrait trouver un matériel pour effectuer ce trajet, ce qui ne serait envisageable, au mieux, qu'en septembre 2012.

En attendant, les nombreux usagers de cette ligne se sont reportés sur les autres trains, laissant la plupart des autocars vides car leur temps de trajet est trop long.

Nathalie TEPPE

Calendrier des commissions

Transports en Commun (18h30)
19 mars - 23 avril - 21 mai - 18 juin

Vélos et Piétons (18h30)
26 mars - 3 mai - 29 mai - 25 juin

ADHÉREZ à l'ADTC

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

ADTC INFORMATIONS

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

Abonnement + Adhésion : faire le total

L'ADTC sur internet
<http://www.adtc-grenoble.org>
courriel : contact@adtc-grenoble.org

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

Schéma de couverture : S. Blanchard
Vignettes : dessin Cléd'12 ; photos B. Vigny et N. Teppe

Revue de presse

Ah ! Si on pédalait comme les Danois ...

Selon une étude, si l'Europe circulait comme à Copenhague, on réduirait de 15 % les émissions de CO₂. La FCE (Fédération des cyclistes européens) a simulé l'apport de la bicyclette dans l'effort collectif visant à réduire les émissions de CO₂ dans le domaine des transports. L'analyse pousse la précision jusqu'à passer au crible le carburant du cycliste, à savoir son alimentation. Le vélo a des émissions plus de dix fois inférieures à celle des voitures.

*Laure Noualhat,
Libération - 21.12.2012*

Le transport urbain « inadapté aux nouveaux rythmes de travail »

Dépassée, l'offre de transports dans les agglomérations françaises ? Le groupe Kéolis a présenté une étude inédite, menée sur l'ensemble de ses réseaux en France (Bordeaux, Lille, Lyon, Rennes...). Les conclusions sont implacables : « Nos organisations sont inadaptées aux nouveaux rythmes de travail » affirme le directeur marketing du groupe, Eric Chareyron. « Il faut cesser de réfléchir en heure de pointe ou en heure creuse. Un individu peut être amené à renoncer aux transports en commun au quotidien, juste parce que l'offre n'est pas satisfaisante à un moment de la journée ou pour desservir tel endroit. Pour capter la clientèle qui utilise sa voiture au quotidien, il faut une offre régulière aux différentes tranches de la journée. Et souvent, une simple réorganisation des réseaux, sans moyen supplémentaire, peut y parvenir.

*Mickael Bosrendon,
20 minutes.fr - 08.02.2012*

Strasbourg ouvre la voie aux piétons

Après les plans vélos, le plan piétons. La municipalité de Strasbourg, en pointe sur les transports alternatifs à l'automobile, a lancé, en janvier, un programme pour faciliter la marche à pied. « Il s'agit de redonner toute sa place au piéton, oublié des politiques urbaines. Cela relève du "vivre ensemble" », explique Alain Jund, adjoint (EELV) chargé de l'urbanisme de Strasbourg. Le Conseil municipal de Strasbourg a adopté, à l'unanimité, le 23 janvier, dix "actions" qui doivent s'appliquer dans les prochains mois. La nature de ce plan diffère sensiblement de l'aménagement de quelques rues piétonnes.

*Olivier Razemon,
Le Monde - 17.02.2012*

Grenoble : aux feux, les vélos pourront bientôt tourner à droite.

C'est nouveau: l'arrêté ministériel du 12 janvier 2012 a créé une signalisation routière qui autorise les cyclistes à tourner à droite dans les carrefours à feux. Grenoble va se donner cette possibilité. Beaucoup de carrefours s'y prêtent en effet. Comme aucune voie n'est traversée, le risque d'accidents n'augmente pas. Il faut juste que les automobilistes apprennent ce nouveau panneau et que les cyclistes fassent attention aux piétons.

*Emmanuel Gallant,
GRE City local news - 19.02.2012*